OS TRANSPORTES MARÍTIMOS E OS PORTOS PORTUGUESES

SITUAÇÃO E PERSPECTIVAS FUTURAS

António Silva Carvalho

OS TRANSPORTES MARÍTIMOS E OS PORTOS PORTUGUESES (*)

SITUAÇÃO E PERSPECTIVAS FUTURAS

Ao longo da nossa exposição vamos procurar demonstrar que:

— Existe uma crise do comércio externo para a qual a crise do transporte marítimo contribui, embora em pequena proporção, de duas maneiras:
  — Pelo encarecimento de bens importados.
  — Pela perda de competitividade nas exportações.
— As possibilidades de melhoria das condições de utilização dos transportes marítimos passam pela definição de uma política portuária.
— Os contratos plurianuais de transporte de mercadorias não são suficientes para a resolução dos problemas da nossa liberalização da compra e venda de navios.
— A complementaridade ibérica face à CEE pode contribuir para a expansão dos portos portugueses.

Citemos dois exemplos concretos:

Primeiro exemplo:

Uma tonelada de minério ou de cereal importado em navio de 30 000 t custa ao País em demoras dos navios (estrangeiros na maior parte, logo correspondendo a saída de divisas) entre 2 a 4 US$ (25 % do frete oceânico), só para os cereais isto representa algo como 16 milhões de dólares anuais, uma verba que daria para financiar em poucos anos instalações portuárias que anulassem aquele extracusto.

(*) Intervenção do engenheiro António Silva Carvalho, presidente da Associação Portuguesa dos Armadores da Marinha Mercante, no Curso dos Auditores do Instituto da Defesa Nacional.

Segundo exemplo:

Uma tonelada de madeira exportada de Portimão para Huelva em navios de 1800 t custa em frete cerca de 1200$00, dos quais 200$00 correspondem a encargos portuários, ao que se tem de adicionar cerca de 130$00 para estiva.

Estes exemplos provam que estamos por via dos transportes marítimos a importar caro e a encarecer os bens exportados.

Sob o ponto de vista do transporte marítimo a origem da crise do comércio externo provém dos seguintes fatcores:

a) Grave dependência do exterior em bens essenciais como energia e alimentos, que custam actualmente ao País mais de 200 milhões de contos por ano (valores de 1983), ordem de grandeza do nosso défice da balança de transacções;

b) Situação geográfica *excêntrica* em relação aos grandes centros de consumo e produção europeus, agravada pela existência de território insular a grande distância do continente, com os consequentes acréscimos de custo de transportes que podemos estimar em 40 milhões de contos por ano só para as importações;

c) Desajustamento dos nossos portos aos caudais de comércio externo do país , o que poderá representar extracustos da ordem de 10 milhões de contos por ano só para as importações;

d) Isolamento terrestre em relação à Europa devido às más ligações ferroviárias e rodoviárias, cujas consequências são defíceis de quantificar mas não deverão exceder os cinco milhões de contos anuais.

Estes factores mostram-nos que temos de concentrar esforços na diminuição da dependência energética e de alimentos e na procura de fontes e condições de abastecimento que minimizem os extracustos do transporte.

Só então nos devemos preocupar com os problemas do transporte.

Basta 1 % de desconto no preço médio das importações para cobrir todos os subsídios à marinha mercante nacional.

Ao fazer uma análise sumária das possibilidades de melhoria da situação no que respeita aos transportes marítimos não cedemos à tentação

de falar de «crise da marinha mercante nacional» porque na verdade o transporte marítimo tem duas grandes componentes: o porto e o navio.

Na conjuntura actual os sobrecustos relativos, quer importações quer exportações, incidem sobretudo na componente «portos».

O sobrecusto «portos» tem por sua vez duas vertentes:

— Uma que resulta da dimensão máxima do navio utilizável (economia de escala);
— Outra que resulta dos elevados encargos de estiva.

A título de exemplos:

— Sobrecusto devido a descarga para barcaça;
— Sobrecusto devido aos encargos de estiva e problemas laborais.

Um navio porta-contentores que efectua 800 movimentações em Hamburgo em 24 horas precisa de 4 dias para efectuar a mesma movimentação em Lisboa, porque aqui só se trabalha de dia.

Conseguido o acordo para os estivadores trabalharem por turnos durante 24 horas, mesmo assim foram precisas 36 horas para as mesmas 800 movimentações de contentores.

Um exemplo sobre problemas laborais:

Um navio de 2000 t a descarregar sucata em Leixões cobrou tanto de frete do Reino Unido para Portugal como de demoras, devido apenas à recusa de horas extraordinárias por parte do pessoal da APDL (cerca de 20 000 libras).

Estes elevados encargos de estiva e desetiva ainda de vez em quando são agudizados por conflitos laborais de diversas colaborações.

Quererá isto dizer ser a tão apregoada insuficiência da marinha mercante nacional, afinal, uma ilusão? Não!

Apenas quero dizer que a bandeira nacional afectando somente 16% das trocas comerciais, em volume, não pode dar grande contributo para o agravamento da situação.

Conclusão:

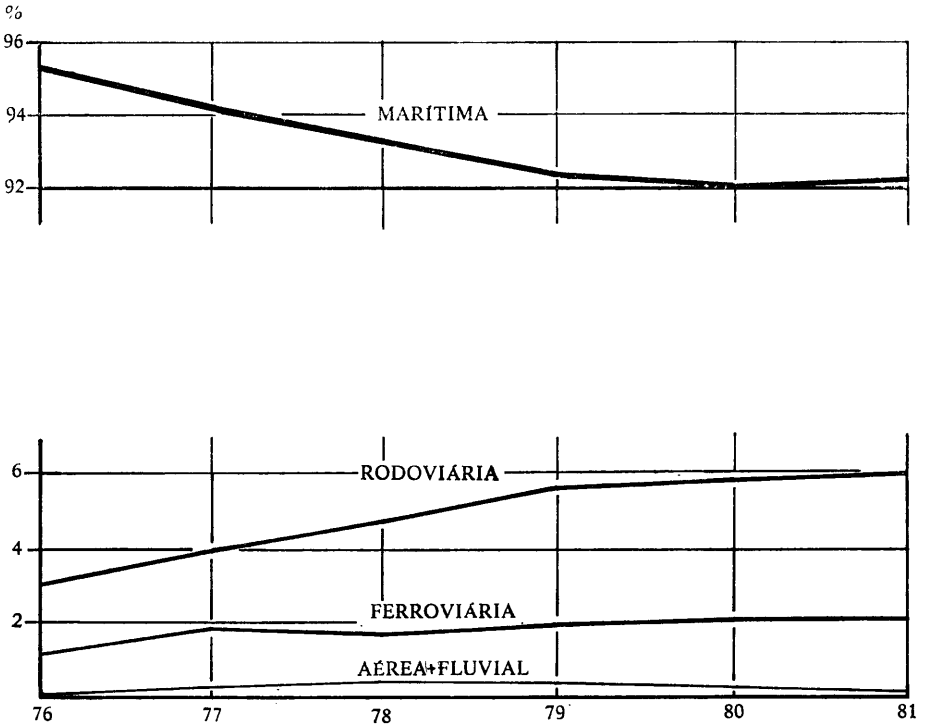
Por mais eficiente que fosse a nossa marinha de comércio, o grosso dos sobrecustos actuais prevaleceria.

O gráfico 1 mostra-nos que a quase totalidade do nosso comércio externo se efectua por via marítima.

GRÁFICO 1

COMÉRCIO EXTERNO POR VIAS DE TRANSPORTE

Fonte: (1)

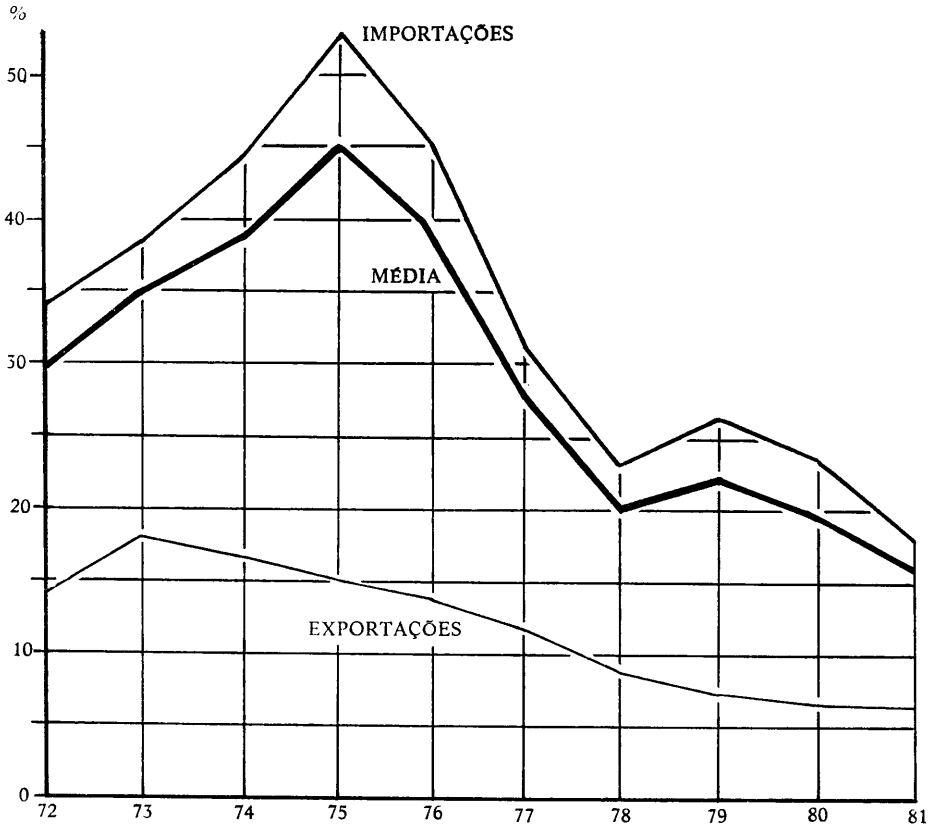


O Gráfico 2 mostra-nos a incidência da bandeira nacional no transporte marítimo, em decréscimo desde 1975.

GRÁFICO 2

PARTICIPAÇÃO NACIONAL NO COMÉRCIO MARÍTIMO PORTUGUÊS

Fonte: (2)



Se bem que sobre estes dados estatísticos tenha dois reparos a fazer:

a) As estatísticas oficiais não dão uma medida totalmente correcta da intervenção da frota nacional do nosso comércio externo, dado que existem navios nacionais, isto é, pesados e tripulados por portugueses, que arvoram bandeiras estrangeiras;

b) Também não entram em conta com a intervenção da bandeira nacional no comércio entre terceiros países (diminuto, diga-se de

passagem), o que só aparece na chamada balança de fretes; isto é, uma coisa é a capacidade da frota para intervir, outra é a sua intervenção real, outra é a intervenção equivalente.

São inúmeros os casos de navios afretados a casco nu mas operados com tripulações portuguesas. São consequência de operações de «leasing» feitas com entidades estrangeiras.

Se fossem feitos com empresas portuguesas de locação financeira esses navios seriam logo embandeirados com o pavilhão nacional.

Uma ilustração do segundo aspecto é o caso do navio «Trinta» da Empresa Continental de Nevegação que, sendo português, está a trabalhar lá fora, incluído numa frota estrangeira.

Os gráficos 3 e 4 dão-nos uma ideia da actividade portuária e mostram-nos também o desenvolvimento do Porto de Sines, que pode ser melhor ilustrado pelo Quadro 1.

GRÁFICO 3

MOVIMENTO DOS PRINCIPAIS PORTOS CONTINENTAIS (1983)

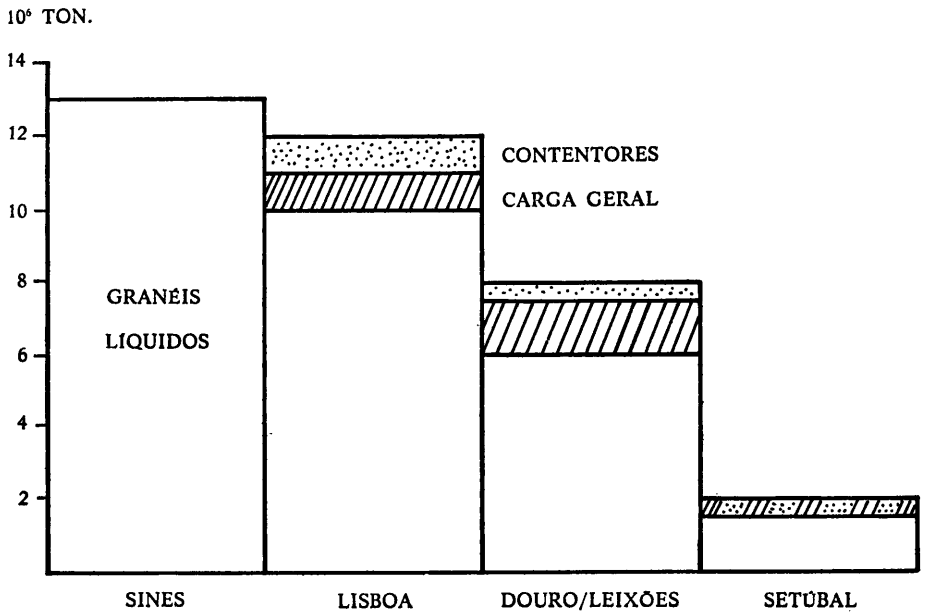
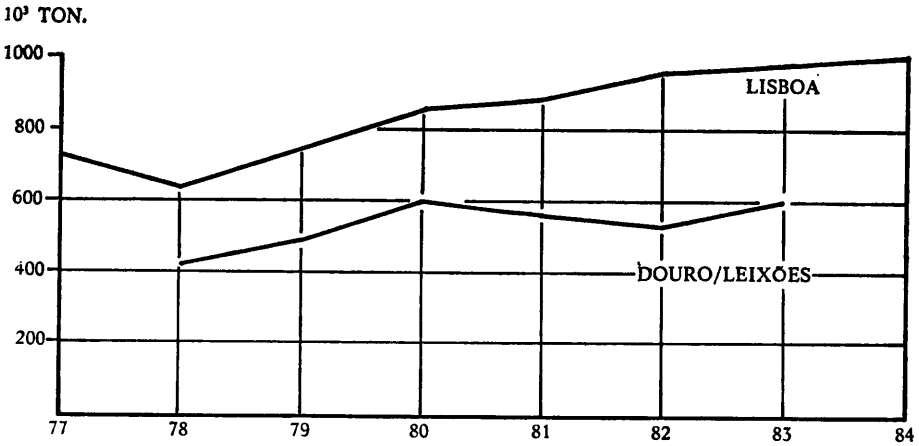


GRÁFICO 4

MOVIMENTO DE GARGA CONTENTORIZADA



Basicamente verificamos que:

a) A quase totalidade do nosso comércio externo passa apenas por quatro portos: Sines, Lisboa, Leixões e Setúbal;
b) Os fluxos de importação são muito superiores aos de exportação;
c) À escala internacional, os grandes portos portugueses têm uma dimensão pequena (da ordem de 10% do movimento dos grandes portos europeus);
d) A tendência para o aumento do tráfego de contentores é uma realidade, embora tenha ainda pouca incidência no movimento total devido à predominância dos granéis.

Se considerarmos a evolução da carga embarcada e desembarcada nos últimos cinco anos no Porto de Lisboa (Quadro 2), bem como a participação da frota mercante nacional no transporte dessa carga, aparece-nos uma aparente contradição com o que temos vindo a dizer no respeitante à participação da frota nacional não ultrapassar os 16 % das trocas comerciais em volume.

QUADRO 1

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE SINES

MOVIMENTO GERAL DO PORTO DE SINES

A. P. S.	*1978 (a)*	*1979*	*1980*	*1981*	*1982*	*1983*	*1984*		
	Terminal Petroleiro	*Terminal Petroleiro*	*Terminal Petroleiro*	*Terminal Petroleiro Petroquímico*	*Terminal Petroleiro Petroquímico*	*Terminal Petroleiro Petroquímico*	*Terminal Petroleiro*	*Terminal Petroleiro*	TOTAL
No de Navios	13	385	915	955	839	705	540	79	619
Quant. movimentada (TM)	870 992	11 626 300	12 416 676	13 923 516	13 712 174	13 186 193	11 919 543	109 699	12 129 242
Carga	65 712	4 803 926	4 641 046	3 987 186	4 631 299	4 099 575	2 939 273	185 402	3 124 675
Descarga	623 449	5 603 176	5 768 155	4 403 044	5 594 430	5 438 179	7 015 105	24 297	7 039 402
«Transhipment» b)	181 831	1 219 198	2 007 475	5 533 286	3 495 445	3 648 439	1 965 165	—	1 965 165

NOTA: *a*) Desde o início da APS (Outubro de 1978).
b) Inclui tanto o «Transhipment» navio/navio como o «Transhipment» navio/terra/navio com os respectivos acertos nos valores das descargas.

A contradição deve-se ao facto de nas estatísticas do Porto de Lisboa estarem incluídos 29 % do tráfego relativo a mercadorias transportadas entre Lisboa e outros portos nacionais, incluindo os das ilhas adjacentes.

QUADRO 2

ANOS	*Carga Marítima Movimentada (milhões de toneladas)*			*Participação da Frota Nacional %*		
	Desembarcada	*Embarcada*	*Total*	*Desembarques*	*Embarques*	*Total*
1979	11,68	2,37	14,05	31,5	35,2	32,1
1980	11,92	2,19	14,11	26,3	27,4	26,5
1981	11,36	2,12	13,48	24,4	21,9	24,0
1982	10,72	2,22	12,94	32,5	18,6	30,1
1983	10,14	2,31	12,45	39,0	18,3	35,2

Este facto permite-nos completar as conclusões anteriores com outra alínea:

a) A quase totalidade do nosso comércio externo passa apenas por quatro portos: Sines, Lisboa, Leixões e Setúbal;
b) Os fluxos de importação são muito superiores aos de exportação;
c) À escala internacional, os grandes portos portugueses têm uma dimensão pequena (da ordem de 10 % do movimento dos grandes portos europeus);
d) A tendência para o aumento do tráfego de contentores é uma realidade, embora tenha ainda pouca incidência no movimento total devido à predominância dos granéis;
e) O transporte costeiro nacional e o de cabotagem (ilhas) tem uma expressão importante.

Dois gráficos vos quero ainda mostrar:

Um, o gráfico 5, relativo ao saldo negativo da balança de transportes, e o outro gráfico 6, relativo valor das nossas importações e exportações, comparado com a despesa dos fretes correspondentes.

Feita esta apresentação, quais são as possibilidades reais de melhoria. Qual o ideal e qual o atingível?

GRÁFICO 5

BALANÇA DE TRANSPORTES 1976-82

Fonte: SEMM, citado em (3)

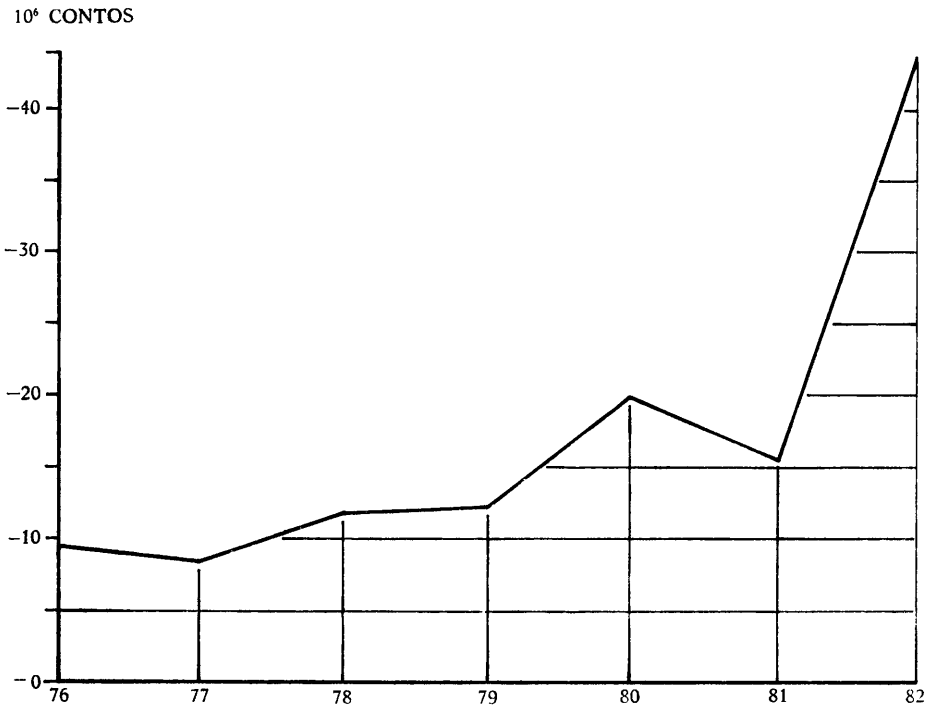
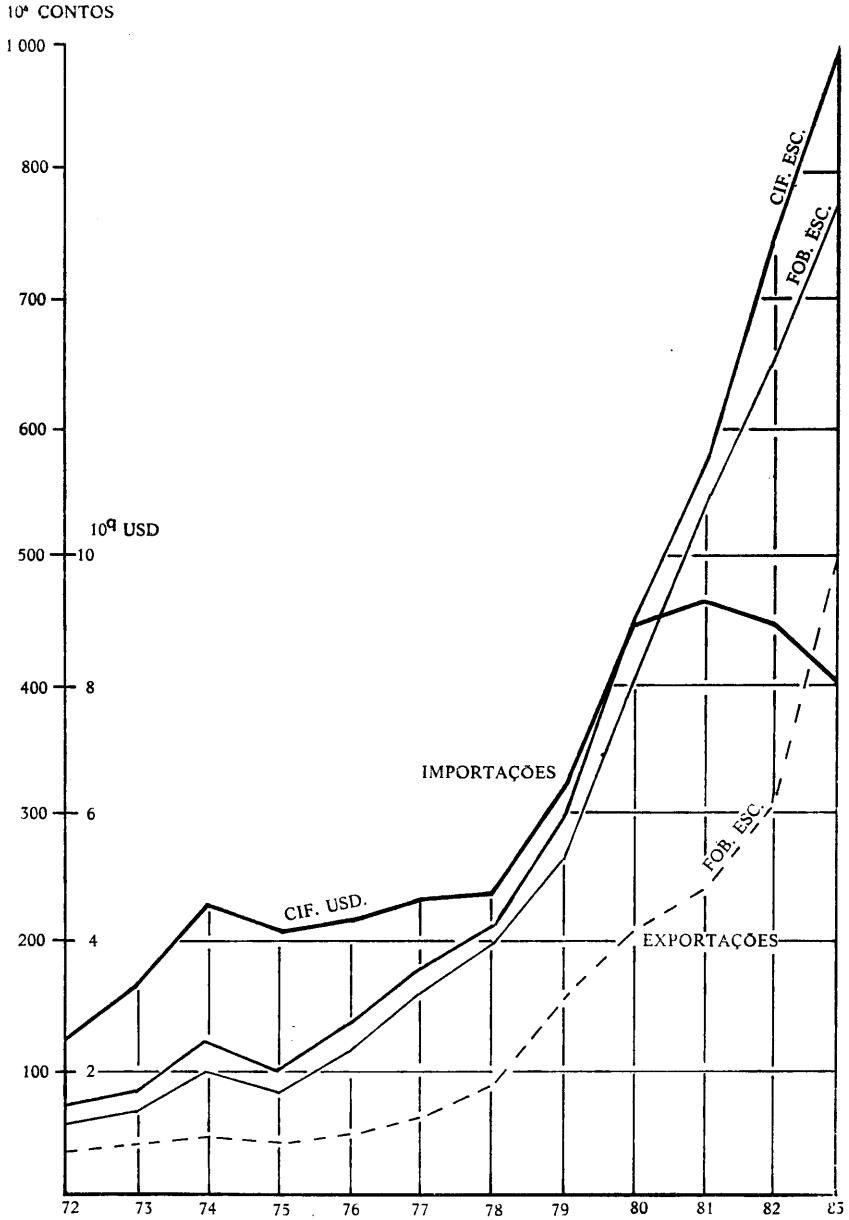


GRÁFICO 6

EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO EXTERNO 1972-83

Fonte: (1)



Possibilidades de melhoria das condições de utilização do transporte marítimo

a) Os portos deverão estar primordialmente dimensionados, organizados e equipados para movimentar os caudais de importação e exportação correspondentes às necessidades do País, eliminando as demoras de navios resultantes quer de congestionamento quer da necessidade de alívios ao largo por inexistência de cais capazes de receber os navios da dimensão óptima;

b) A frota nacional deve poder cobrir, por razões estratégicas, cerca de 60% do mercado de importação de granéis e 40% do restante a *custos* do mercado internacional (não necessariamente o mesmo que *a preços);*

c) Quer a frota quer os portos nacionais deverão poder competir no mercado de terceiros países, captando divisas, naqueles casos em que estejam, por razões geográficas ou de rota, em posição privilegiada para o fazer e quando a conjuntura o aconselhe.

Pode-se dizer que os nossos portos devem estar virados para o exterior, para o «transhipment» internacional e, como parte mais ocidental, para a distribuição pela Europa de cargas com origem a Ocidente?

O «transhipment» é possível em relação ao 40% da frota mundial de porta-contentores que nos passa à porta, e talvez para o abastecimento de cereais ao Mediterrâneo.

A distribuição pela Europa, de cargas, parece-nos utópica, salvo se, com a entrada de Portugal e Espanha na CEE, se vierem a corrigir as distorções «peninsulares» que actualmente se verificam.

Observando o Gráfico 7 vemos:

Que o ponto de igual custo de transporte se vai afastando do porto mais distante da origem e aproximando do menos distante à medida que em relação aos últimos:

(I) Se torna mais caro o frete marítimo por estar o porto limitado a navios mais pequenos;

(II) Se incorre em maiores esperas de navio;

(III) Se incorre em maiores demoras no despacho e movimentação ulterior;

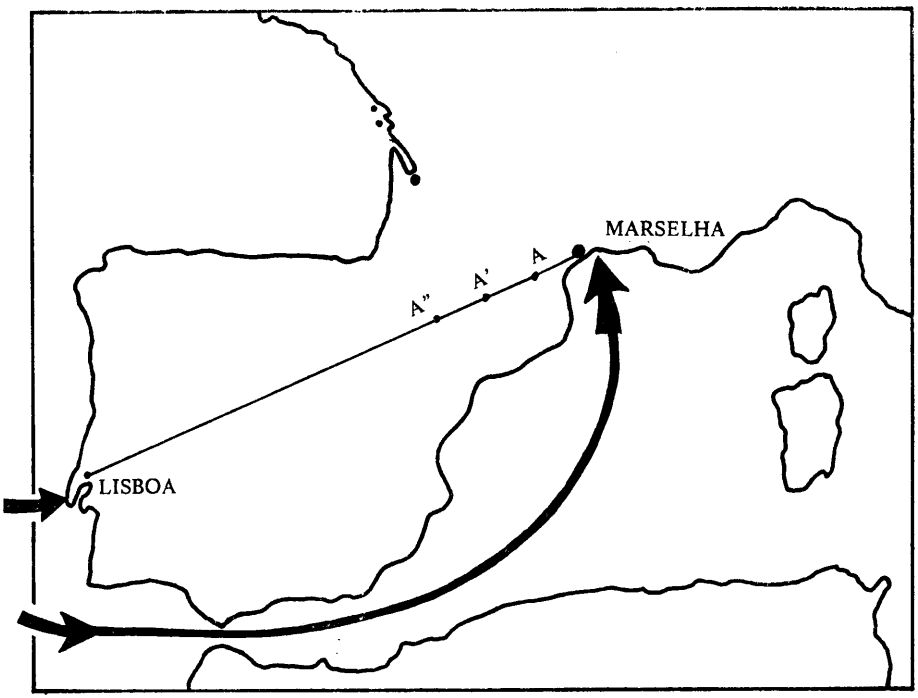
(IV) Se está obrigado a recorrer a uma rede ferroviária e rodoviária menos eficaz.

Sendo este o caso de Sines, Lisboa, Leixões e Setúbal, como pode Portugal competir com Dunquerque, Marselha, Havre, Bordéus, Roterdão, Antuérpia ou Hamburgo, mesmo para importações dos EUA?

Não admira, pois, que seja mais económico enviar um contentor para a Arábia via camião até Roterdão, que por navio a partir de Lisboa.

GRÁFICO 7

OS PORTOS PORTUGUESES
FACE À CONCORRÊNCIA DOS GRANDES PORTOS EURPEUS



O ponto de igual custo de transporte (A) para mercados com origem nos EUA, por exeplo, tenderá a deslocar-se sucessivamente para A' e para A" à medida que vão piorando as condições oferecidas pelo porto mais próximo da origem

OS CONTRATOS PLURIANUAIS DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS

O Conselho de Ministros, com base na análise do estado de degradação da marinha mercante portuguesa e invocando a necessidade de inverter a evolução negativa da balança de transportes através de uma maior participação da frota nacional no comércio externo, entendeu implementar, entre outras medidas, a estabilização do mercado de frete marítimo mediante contratos plurianuais de transporte entre armadores e carregadores.

Tais contratos tendem a garantir durante um certo período de tempo um *vínculo* que assegure a satisfação da oferta e da procura no que concerne ao serviço de transportes marítimos. Veremos a que custo.

AS RECOMENDAÇÕES DA RESOLUÇÃO N.º 4/85

As recomendações estabelecidas pela Resolução n.º 4/85 prevêem a sujeição de tais contratos a concurso aberto às empresas públicas transportadoras bem como às demais empresas do sector que assumam o compromisso da realização de investimentos em frota própria com recurso a estaleiros nacionais, nas condições que forem definidas pelo Ministro do Mar.

Deste modo só os armadores que assumam este compromisso poderão concorrer, embora, consoante as cargas a transportar, possam usar outros navios próprios ou afretados. Poderá até acontecer, dado o prazo de construção do navio, que este nem seja utilizado no transporte das cargas que foram a concurso.

A ambiguidade do texto e o facto de remeter a matéria para definição posterior tem preocupado o armamento privado, na medida em que à partida não está minimamente assegurada a iualdade de condições em que as empresas públicas e privadas concorrerão à celebração de contratos continuados de transporte de mercadorias.

CONDIÇÕES FUNDAMENTAIS

Na nossa opinião a celebração de contratos plurianuais só virá ao encontro dos interesses do sector no caso de se verificarem duas condições fundamentais:

— Que a celebração deses contratos não seja imposta, mas uma consequência lógica das vantagens mútuas que advirão;

— Que a concretização dessas vantagens mútuas não seja impedida pelo Governo, que deve saber criar, os incentivos e eliminar as barreiras para o efeito.

Como iremos ver os fretes não podem ser os mesmos, no caso de um concurso conforme se concorra com navios afretados, com navios usados ou com navios novos.

AOS CUSTOS ACTUAIS OS FRETES PRATICADOS NÃO COBREM OS ENCARGOS DE EXPLORAÇÃO

É necessário também considerar a capacidade da nossa frota e da frota de cada armador para desempenhar o papel que lhe é destinado. Cabe ainda notar que aos custos actuais de navios novos e usados os fretes não cobrem os encargos de exploração, com raras excepções.

Temos aqui um gráfico que nos mostra bem que, na generalidade, o negócio do transporte marítimo não é rendível para os proprietários dos navios mas apenas para os «traders» do ramo. Esses «traders» fretam navios em «time/charter» (T/C) aos armadores proprietários e vendem o serviço de transporte aos seus clientes.

Dado o excesso da oferta, os níveis correntes de aluguer em afretamentos a tempo são determinados pelos fretes correntes do mercado e têm de estar em correspondência com a lei da oferta e da procura.

Vejamos no gráfico, o caso do navio de 3000 toneladas no tráfego Antuérpia-Lisboa: o frete não paga os custos financeiros do investimento na compra de navios novos ou de navios usados. Pouco mais paga que as despesas portuárias, o combustível e restantes custos operacionais.

No caso do afretamento a tempo (T/C), o «trader» cobre todos os custos.

Este gráfico fala por si e todos tomam conhecimento que nos contratos de transporte continuado praticados até agora em Portugal os fretes são superiores aos fretes internacionais.

Só por si esse facto não é um mal, mas tem-se de ter presente a primeira condição fundamental para a implementação de tais contratos plurianuais: serem uma consequência lógica das vantagens mútuas para o carregador e o armador, o que só pode acontecer se lhes forem atribuídos incentivos.

CONDICIONANTES

Perguntar-se-á, então: como se explicam as encomendas que vão sendo colocadas por certos armadores para novas construções? Pois bem, para além de serem muito poucas, essas encomendas obedecem no geral às seguintes condicionantes:

— O armador é empresa estatal de um país de grande dependência marítima;
— O armador tem exclusivo do negócio de transporte ou mesmo do negócio da mercadoria a transportar, e esta exige navios novos ou altamente especializados;
— O preço é bonificado, dada a feroz concorrência entre estaleiros.

Estas condicionantes universais têm também vigorado entre nós. Permitirão os contratos de transporte continuado vir a alterar este condicionalismo?

É o que a prática desses contratos nos dirá.

LIBERDADE DE COMPRA E VENDA DE NAVIOS

Há um facto que na Resolução n.º 4/85 é claro: só poderão concorrer os armadores que assumam o compromisso de construção de navios novos em estaleiros nacionais.

Isto só por si não chega para os armadores. Estes necessitam e exigem a liberdade de compra e venda de navios novos e usados.

A compra de um navio é um dos objectivos permanentes dos armadores. A venda é uma consequência do próprio negócio.

VALOR ACTUAL LÍQUIDO

Vamos ver, por meio de dois exemplos, um dos processos de tomada de decisão por parte do armador perante os dados relativos a um determinado

tráfego. Trata-se de dois modelos — um modelo pessimista (Exemplo 1), e um modelo optimista (Exemplo 2).

A diferença consiste na previsão dos fretes, isto é, da prestação de serviços que conduzem a resultados líquidos diferentes, e, consequentemente, a «cash-flow» diferente.

Vamos efectuar a avaliação dos dois modelos pelo seu valor actual líquido, cuja fórmula

$$VAL = -1 + C.F.\ (1+i)^{-1} + \ldots C.F.\ (1+i)^{-M} + V.R.\ (1+i)^{-M}$$

adiante explicaremos para mostrar a sua consistência em período de forte inflação como o que se verifica em Portugal.

Comparando os dois modelos vemos que:

No modelo do Exemplo 1 somos conduzidos de um VAL = - 214 149 contos para um *Investimento* I = 495 000 contos e um *Valor Residual* VR = 300 000 contos ao fim de 7 anos, n = 7.

No modelo do Exemplo 2 somos conduzidos a um VAL = 88 784 contos superior ao próprio *Valor Residual Actualizado* VR = 83 724 contos.

VAL DEPENDE DE VR

Destes dois exemplos resulta a importância do *Valor Residual* estimado e da conveniência do *Valor Actual Líquido* ser maior que o *Valor Residual.* Qualquer alteração em relação aos fretes ou em relação aos custos pode ser corrigida através da venda do navio e sua substituição.

Mais uma vez a necessidade de a compra e venda de navios ser livre.

FÓRMULA DO VAL

A explicação da fórmula do cálculo do *Valor Actual Líquido* é simples. Suponhamos que tenho 100 contos e quero investi-los de modo a assegurar um rendimento superior à inflação. Compro obrigações de caixa que me

Exemplo 1

Prest. Serviços	642 600	746 550	865 080	999 000	1 154 250	1 332 045	1 395 000
Custo Prest. Serv.							
Estiva	154 710	185 652	222 782	267 339	320 807	384 968	461 962
Combustível	87 602	109 502	136 878	171 098	213 872	267 340	334 175
Desp. Portuárias	20 250	24 300	29 160	34 992	41 990	50 338	60 466
Tripulação	30 000	37 500	46 875	58 594	73 243	91 553	114 441
Agentes	44 982	52 259	60 556	69 930	80 798	93 243	107 730
Transitários	51 408	59 724	69 206	79 920	92 340	106 564	123 120
Contentores	51 860	62 232	74 678	89 614	107 536	129 044	154 853
Seguro	10 000	12 000	14 400	17 280	20 736	24 883	29 860
Cons. Manut.	20 000	24 000	28 800	34 560	41 472	49 765	59 720
Reintegrações	99 000	99 000	99 000	99 000	99 000	—	—
Lubrificantes	4 000	4 800	5 760	6 912	8 295	9 952	11 944
Alimentação	4 000	4 800	5 760	6 912	8 295	9 952	11 944
Administrat.	7 500	9 000	10 800	12 960	15 552	18 663	22 395
TOTAL CUSTOS	585 312	684 770	804 655	949 111	1 123 936	1 236 267	1 492 610
Res. Exploração	57 288	61 780	60 425	49 889	30 314	95 778	46 390
Enc. Financeiros							
Correntes	10 000	12 000	14 400	17 280	20 736	24 883	29 860
Empréstimo	101 829	86 743	71 657	56 572	41 486	26 400	11 315
Res. Líq. A/Imp.	(54 541)	(36 963)	(25 632)	(23 963)	(31 908)	44 495	5 215
Prov. Imp./Lucro							(17 798)
Res. Líquidos	(54 541)	(36 963)	(25 632)	(23 963)	(31 908)	44 495	(12 582)
«Cash-Flow»	44 459	62 037	73 368	75 037	67 092	44 495	(12 582)
«Cash-Flow» Actual.	37 049	43 081	42 459	36 187	26 963	14 901	(3 512)

Exemplo 2

Prest. Serviços	642 600	771 120	925 344	1 110 128	1 332 495	1 598 994	1 918 793
Custo Prest. Serv.							
Estiva	154 710	185 652	222 782	267 339	320 807	384 968	461 962
Combustível	87 602	109 502	136 878	171 098	213 872	267 340	334 175
Desp. Portuárias	20 250	24 300	29 160	34 992	41 990	50 338	60 466
Tripulação	30 000	37 500	46 875	58 594	73 243	91 553	114 441
Agentes	44 982	52 259	69 556	69 930	80 798	93 243	107 730
Transitários	51 408	59 724	69 206	79 920	92 340	106 564	123 120
Contentores	51 860	62 232	74 678	89 614	107 536	129 044	154 853
Seguro	10 000	12 000	14 400	17 280	20 736	24 883	29 860
Cons. Manut.	20 000	24 000	28 800	34 560	41 472	49 765	59 720
Lubrificantes	4 000	4 800	5 760	6 912	8 295	9 953	11 944
Alimentação	4 000	4 800	5 760	6 912	8 295	9 953	11 944
Reintegrações	99 000	99 000	99 000	99 000	99 000	—	—
Administrat.	7 500	9 000	10 800	12 960	15 552	18 663	22 395
TOTAL CUSTOS	585 312	684 770	804 655	949 111	1 123 936	1 236 267	1 492 610
Res. Exploração	57 288	86 350	120 689	161 017	208 559	362 727	426 183
Enc. Financeiros							
Correntes	10 000	12 000	14 400	17 280	20 736	24 883	29 860
Empréstimo	101 829	86 743	71 657	56 572	41 486	26 400	11 315
Res. Líq. A/Imp.	(54 541)	12 393	34 632	67 165	146 337	311 444	385 008
Prov. Imp/Lucro				(11 124)	(43 593)	(73 169)	155 722
Res. Líquidos	(54 541)	(12 393)	34632	76 045	102 754	238 275	229 286
«Cash-Flow»	44 459	86 657	133 632	175 045	201 754	238 275	229 286
«Cash-Flow» Actual.	37 048	60 178	77 333	64 416	97 296	79 798	63 990

asseguram um juro líquido de 27%. Ao fim de um ano, se a taxa de inflação for de 23%, o *Valor Actual Líquido* do rendimento será

$$VAL = C\,(1+i)^{-1} + (VR(1+i)^{-1} - I =$$

$$= \frac{27}{1{,}23} + \frac{100}{1{,}23} - 100 =$$

$$= 21{,}915 * 81{,}3 - 100 = 3.251 \text{ contos,}$$

sendo

c = rendimento líquido ao fim de 1 ano;
i = a taxa de inflação;
VR = o valor residual;
I = o valor do investimento.

SIMULAÇÃO DE INVESTIMENTO

Quando se faz qualquer investimento é necessário que o Valor Actual Líquido seja positivo e, se possível, superior ao Valor Residual do navio ao fim do período de amortização do financiamento, que em princípio deverá coincidir com o da reintegração.

Quero chamar a atenção de que em muitos países o prazo da reintegração de um navio é livre, podendo-se mesmo reintegrá-lo num só ano.

Situado no seu papel, o armador testa constantemente modelos simulados de compra e venda de navios para diversos tráfegos. Assim se cria no armador a perspectiva e a noção do risco de investir.

Essa simulação muitas vezes tem o objectivo de determinar o valor da Prestação de Serviço Líquida Mínima que lhe permita para um dado tráfego comprar um navio e talvez concorrer a um contrato plurianual de transporte.

Então, se for

PS — a prestação de serviço líquido.
FO — os custos de funções operacionais não incluindo a reintegração.

R — a reintegração.
FC — os custos da função comercial.
FA — os custos da função administrativa.
FF — Os custos da função financeira.
RL — os resultados líquidos.
estes serão consequência da seguinte operação:
RL=PS--(FO+R+FC+FA+FF)
e o «cash-flow» a soma das reintegrações com o resultado líquido
CF=R+RL.

Como vêem utilizo os números de uma Demonstração de Resultados por Funções, pois na simulação é mais fácil trabalhar com as percentagens relativas das diversas funções, considerando 100% o valor da prestação de serviço líquido.

O Valor Actual Líquido ao fim de *n* anos terá de ser positivo.

A preços constantes será

$$VAL=CF1+CF2+\ldots+CFn+VR--I>0.$$

A prazos variáveis, tendo em conta uma inflação média i=20%, o «cash-flow» vale menos e passará a ser $\frac{CF1}{1,20}$ ao fim de um ano e $\frac{CFn}{1,20n}$ ao fim de *n* anos — prazo de amortização previsto do financiamento do investimento, que pode não coincidir com o prazo da reintegração.

O Valor Actual Líquido será

$$VAL=\frac{CF1}{1,20}+\frac{CF2}{(1,20)^2}+\ldots\frac{CFn}{(1,20)n}+\frac{VR}{(1,20)n}-1=A>0.$$

Igualando o VAL a zero e conhecidos o valor do investimento I e o valor residual ao fim de *n* anos, estamos em condições de determinar o resultado líquido e, por diferença, o valor mínimo da prestação de serviços líquido.

CONCURSOS

Na minha óptica, estes e outros cálculos são necessários para, através de modelos simulados, se estudarem as propostas de fretes no caso de um concurso de transporte continuado. E dos estudos efectuados já tirei

algumas conclusões que me demonstram que perante estes concursos os armadores não são todos postos em igualdade de circunstâncias; estas dependem da frota própria de cada armador e das autorizações de afretamento que, como resultado desses concursos, lhe sejam dadas.

Repare-se na Recomendação n.º 6 da citada Resolução do Conselho de Ministros:

> «A celebração de contratos de transporte continuado é condição necessária para a obtenção dos previstos apoios financeiros a conceder aos armadores que realizem investimentos em frota própria nos estaleiros nacionais.»

E se alguns armadores nunca conseguirem ganhar os concursos? Terão recurso? Esperemos que sim!

Mas poderá ainda acontecer um outro facto: o do armador que dispondo de uma frota para cumprir um contrato de transporte continuado, fique, por isso mesmo, impedido de concorrer, por não precisar de assumir o compromisso de construir, uma vez que tem a frota necessária. O que é absurdo e injusto.

Os dados porém alteraram-se muito rapidamente: sucede que finalmente terminaram as negociações para a entrada de Portugal e da Espanha no Mercado Comum. A assinatura oficial da adesão está prevista para meados de Junho e a entrada efectiva na Comunidade, agora alargada para 12 Estados membros, está fixada para 1 de Janeiro de 1986.

Significa isto que temos 7 meses para adaptar a legislação portuguesa à legislação comunitária. Ora, de tudo o que dissemos ressalta a inadequação da disposição legal da Resolução n.º 4/85, mas agora com mais forte razão porquanto, a partir de 1 de Janeiro de 1986, onde se lê estaleiros nacionais deverá ler-se estaleiros comunitários. Mas ainda, face ao direito de estabelecimento, os armadores comunitários poderão ainda afluir aos concursos de transporte continuado, em igualdade de condições com os armadores nacionais, visto que qualquer discriminação nesse sentido é proibida pelas normas comunitárias.

Portanto a Resolução n.º 4/85 não só não vem em benefício inegável dos estaleiros portugueses, como parece pretender o Governo, como tampouco defende os intereses dos armadores e até mesmo, na nossa óptica, os prejudica.

A COMPLEMENTARIDADE IBÉRICA FACE À CEE

Vimos que de 1979 a 1983 a carga movimentada no Porto de Lisboa baixou de 14,05 milhões de toneladas em 1979 para 12,45 milhões de toneladas em 1983, e que o movimento de Sines é igualmente descendente. E dissemos também que este movimento se situa de 10 % dos grandes portos europeus.

E, em relação aos outros portos da Península Ibérica, qual é a posição relativa dos portos portugueses? É a que vamos mostrar no Quadro 3:

Por esses dados vemos que Sines, Lisboa e os restantes portos portugueses nunca serão grandes portos internacionais, embora possam, resolvidas certas distorsões, com a entrada de Portugal na CEE e através de uma política de atracção das embarcações estrangeiras aos nossos portos, aproximarmo-nos do movimento dos grandes portos espanhóis.

As principais distorsões são as que resultam da política de costas voltadas que as duas nações peninsulares têm tido uma em relação à outra. Por esta razão, muita mercadoria que naturalmente devia transitar pelos portos portugueses é desviada para portos mais longínquos.

Se a entrada de Portugal e da Espanha para o Mercado Comum em 1986 significar o início de uma política conjunta de transportes exteriores, então parte do movimento da zona interior de Espanha e da região de Madrid poderá ser desviada para os portos portugueses. Para mais torna-se necessário:

— A eliminação dos sobrecustos resultantes da descarga dos navios graneleiros de dimensão óptima relativamente aos portos internacionais;
— A resolução dos problemas laborais e de excesso de contingente;
— O horário ininterrupto de 24 horas em 24 horas, reduzindo as estadas ao mínimo possível;
— A dragagem da Barra de Lisboa e dos respectivos canais, necessária para o movimento de navios com dimensão óptima tanto no terminal da Trafaria como no terminal de Alcântara;
— A conclusão de terminal definitivo para descarga de carvão em Sines;
— Uma política de reequipamento dos principais portos, incluindo rebocadores;

— Uma agressiva política concorrencial relativamente aos portos portugueses em que todos os intervenientes devem colaborar;
— A resolução dos problemas ferroviários;
— A instalação estratégica de parques de contentores.

QUADRO 3

Portos	1983	Milhões de Toneladas
Bilbau	25,75	
Tarragona	25,35	
Barcelona	19,93	
Algeciras	17,93	
Sta. Cruz Tenerife	15,40	
SINES	13,19	
LISBOA	12,45	
Cartagena	12,44	
Gijón	10,30	
Huelva	9,69	
Valência	8,47	
La Coruña	8,32	
LEIXÕES	8,12	
Málaga	7,12	
Castellon	6,95	
La Luz e Las Palmas	6,94	
Ceuta	5,38	
Pasages	5,17	
...	...	
Setúbal	1,7	
...	...	

Se tudo isto for feito, outros factores virão por acréscimo:

— A navegabilidade do rio Douro até Barca de Alva e a construção do porto fluvial da cidade do Porto em ligação com o futuro desenvolvimento sul do porto de Leixões no Cabedelo.
— A electrificação da linha de caminho de ferro da Beira Alta e da ligação directa com Madrid.
— A construção das auto-estradas e vias rápidas de acesso ao interior da Espanha.
— O acesso rápido a todos os portos portugueses.
— As novas pontes de caminho de ferro sobre o Douro em Vila Nova de Gaia e sobre o Tejo em Lisboa.

Não se compreende, por exemplo, que os terminais cerealíferos e carboníferos em construção na Trafaria e em Sines não tenham rápido acesso à rede ferroviária nacional e internacional. Não se compreende que os nossos vagões graneleiros não possam transportar um mínimo de 50 toneladas cada.

Há outros serviços que importa estimular, como os serviços de trânsito ao tráfego internacional de carga contentorizada e os que podem advir da entrada em funcionamento do silo cerealífero da Trafaria, prevista ainda para este ano.

Supomos ter assim cumprido com a finalidade que nos foi proposta de situarmos o transporte marítimo no contexto dos grandes vectores económicos nacionais, relacionando-o com a segurança nacional e com o desenvolvimento.

Lisboa, 22 de Abril de 1985.

António Silva Carvalho
Engenheiro
Presidente da Associação Portuguesa dos Armadores da Marinha Mercante