

ANTÓNIO BELMAR DA COSTA, DA AGEPOR, OTIMISTA

Crise não chega à atividade dos a

Os agentes de navegação estão a passar por uma fase bastante positiva, ao contrário do que sucede com a maioria dos setores de atividade no país. As exportações e o seu crescimento estão na base do otimismo manifestado, em entrevista à "Vida Económica", por António Belmar da Costa, diretor-executivo da Associação dos Agentes de Navegação de Portugal.

GUILHERME OSSWALD
guilhermeosswald@vidaeconomica.pt

Vida Económica – Em tempos de crise, como está a decorrer a atividade dos agentes de navegação?

António Belmar da Costa – Podemos afirmar que este setor e as empresas nossas associadas vivem momentos que pouco têm a ver com os restantes setores, alavancados pelo crescimento das exportações, sobretudo daquelas que se dirigem para fora da Europa e que conheceram um incremento ainda mais forte que a média. De facto, o setor portuário tem vivido nos últimos tempos um clima relativamente estável com ganhos em cargas movimentadas. Sendo as exportações nacionais um dos garantes da economia e sabendo que a recuperação económica do país bem como o equilíbrio das contas nacionais dependem em larga medida do sucesso das nossas vendas ao exterior, é expectável que esta situação não só perdure, no curto e médio prazos, como é desejável que ainda venha a conhecer uma melhor performance. É claro que o equilíbrio da balança comercial e a redução drástica do consumo interno – público e privado – implica uma menor quantidade de carga importada e esse facto poderia ter um impacto negativo nos negócios dos nossos associados, mas é bom lembrar que uma parte muito importante do que exportamos necessita de matéria-prima que temos de importar. O que de certa forma vem compensar a forte quebra na importação de produtos acabados. Finalmente, e pelas suas características muito particulares, é de referir que esta situação positiva não se aplica ao transporte para as ilhas por o mercado estar em forte quebra.

VE – E quais são os principais problemas que se colocam?

ABC – Não se vislumbram nuvens negras no horizonte, mas não podemos esquecer, nem alhear, que um dos maiores problemas que afligem as empresas exportadoras e que as está a estrangular é a enorme dificuldades que estão a ter na obtenção de crédito para financiarem o seu incremento de atividade e, consequentemente, de necessidade de fundo de maneo. Este facto e o aperto em que passaram a viver têm levado a que, por todos os meios, tentem melhorar o desempenho entre os recebimentos e os pagamentos. Como do lado dos recebimentos não conseguem grandes progressos por falta de margem de manobra comercial, têm procurado resolver a questão no outro lado da equação,



Os agentes de navegação vivem momentos que pouco têm a ver com os restantes setores, face ao aumento das exportações, ciação dos Agentes de Navegação de Portugal.

O equilíbrio da balança comercial e a redução drástica do consumo interno – público e privado – implicam uma menor quantidade de carga importada.

tentando pagar aos fornecedores, principalmente aqueles que fornecem serviços e não matéria-prima, cada vez mais tarde. Desta forma, os nossos associados – que estão num dos extremos da cadeia – começam também a sentir uma dificuldade maior nas cobranças e terão de ter muito cuidado para não deixarem avolumar situações que, mais tarde, os possam tornar vulneráveis.

"Fatura portuária" deve obedecer a requisitos de simplicidade

VE – Que soluções preconiza para tornar os portos mais competitivos?

ABC – Respondo à pergunta copiando o preâmbulo que as comunidades portuárias entregaram em julho ao Governo e que contém um resumo do que propomos que deveriam ser as linhas mestras para tornar os

nossos portos mais competitivos. Sabendo que o valor intrínseco dos portos e da actividade portuária estão dependentes da capacidade de atração de navios e cargas, facto que, em última análise, está, direta ou indiretamente, relacionado com índices de produtividade crescente e em constante comparação com estruturas similares noutros países, salienta-se a importância de refletir e agir ao nível da organização das infraestruturas, infoestrutura e trabalho portuário. O custo de passagem das mercadorias nos portos – também conhecido por "fatura portuária" – deverá obedecer a requisitos de simplicidade (um preço por ator interveniente e, no setor público, um preço único, sem prejuízo da discriminação de cada serviço público integrante), de clareza (preços de serviços realmente prestados e na proporção em que são prestados) e serem incentivadores da utiliza-



gentes de navegação



de acordo com o diretor-executivo da Asso-

Uma missão que consiste em servir os associados

O principal objetivo será sempre cumprir com a missão que é servir os associados. Em verdade, todas as ações e atuação – ainda que por vezes indiretamente – têm sempre como fim último a defesa dos agentes de navegação, da sua profissão e da sua atividade. E porque a Agepor tem consciência que é parte integrante de um setor mais vasto, o marítimo-portuário, será sempre nosso objetivo a total disponibilidade para reforçar, em conjunto com outras associações congêneres e entidades públicas, a competitividade dos nossos portos, das operações que neles se desenvolvem e das cadeias logísticas que “passam” pelo nosso país. A larga experiência dos nossos associados é um ativo, o qual através da Agepor está sempre disponível para todos os intervenientes neste setor. Queremos construir as pontes que aproximam o mar da terra. Finalmente, e porque a associação tem o orgulho de ter sido pioneira na chamada de atenção para a importância económica que o mar poderia e deveria ter para Portugal, será sempre seu objetivo o aproveitamento global – económico, ambiental, científico e lazer – desse mesmo ativo. No fundo, chamamos também a nós a responsabilidade de colocar o mar de novo no ADN dos Portugueses.

Este é um setor que não se pode queixar de falta de uma política de investimentos.

ção do porto (política de descontos comerciais até à eliminação de taxas que se mostrem desajustadas ao apoio do nosso comércio externo).

VE – Os investimentos prometidos estão a ser cumpridos?

ABC – Este é um setor que não se pode queixar de falta de uma política de investimentos. Tem sido assim no passado e, ao analisarmos o Plano Estratégico de Transportes (PET), facilmente constatamos que é intenção do atual Governo continuar assim no futuro. Aliás, não é de estranhar este comportamento e estas políticas governamentais, já que, para além do efeito multiplicador do investimento no setor, as empresas de capital público (administrações portuárias) nele inseridas são uma fonte de receitas, ao invés de todas as outras do setor dos transportes.

VE – Este é um setor alta-

mente concorrencial...

ABC – Os agentes de navegação estão no meio de um negócio, onde em ambos os extremos as margens lhes estão a ser progressivamente espremidas, o que obriga a um constante exercício de racionalização de meios e contenção de custos. Há já alguns anos que esta situação ocorre e diria que a sua resultante obriga a uma melhor e mais profissional gestão, tendo em atenção que quaisquer erros e más decisões nesta matéria podem sair muito caros. Em suma, diria que a concorrência “feroz” nos deixou a todos mais fortes, mas que há um limite abaixo do qual a margem já não pode descer, pois a única forma de sobreviver nessas condições será diminuir níveis de padrões de serviço, o que se nos afigura inaceitável em termos de classe e acabaria por ser prejudicial e ter uma repercussão negativa em toda a cadeia logística.

Autoestradas do mar é conceito apelativo

VE – Como está a decorrer o projeto autoestradas do mar?

ABC – O nome autoestradas do mar é um conceito apelativo que encontrou um eco bastante positivo em todas as comunicações da Comissão Europeia e da sua política de transportes. Este conceito “vistoso” conheceu também um sucesso, pois caiu bem ao nível dos governos dos vários países europeus. As autoestradas do mar assemelham-se a um presente com um embrulho muito atrativo e vistoso, mas que, uma vez aberto, quase ninguém percebeu para que servia e que utilidade lhe dar, já que, consoante as regiões, mercados, tipos de mar que atravessam e constrangimentos, variavam muitíssimo, sendo a sua caracterização muito difícil. Claro que conceitos de fiabilidade, frequência, regularidade, simplificação, interconexão e ausência de burocracia davam às autoestradas do mar um “corpo” comum, a partir do qual seria possível teorizar sobre novos serviços ideais que, um a um, foram caindo por falta de resposta positiva do mercado. Chegámos até hoje, tendo ficado claro que afinal uma série de serviços já existentes reuniam todas as características atrás apontadas, para serem classificadas como verdadeiras autoestradas do mar. Desta forma, não me espantaria que também Portugal chegasse à conclusão que, afinal, temos autoestradas do mar, só que adaptadas ao nosso mercado, implicando uma relação custo-benefício e padrões de serviço diferentes de outros países, com massa crítica bem superior.



António Belmar da Costa, diretor da AGEPOR, está otimista

Crise não chega à atividade dos agentes de navegação

Págs. IV e V

