



Vítor Caldeirinha*

Regiões Logísticas Multi-portos

A contentorização forneceu o mecanismo para a expansão internacional dos mercados, melhorando a fiabilidade, flexibilidade e os custos de distribuição. A convergência desses factores permitiu a definição de cadeias globais de abastecimento, muitas com base no princípio de 'just-in-time', que é uma integração da velocidade com as estratégias de produção e de distribuição.

EM 2006, os contentores celebraram o 50.^o aniversário como uma inovação que teve um enorme impacto sobre a geografia da produção e da distribuição. A Produção tornou-se globalizada através duma melhor utilização das vantagens comparativas e os sistemas de distribuição foram capazes de interagir de forma mais eficiente. Apesar de o contentor ter sido uma inovação para o transporte marítimo, o surgimento de cadeias globais de abastecimento colocou pressão intensa sobre os sistemas de distribuição de mercadorias nos hinterlands.

Os volumes mundiais de contentores têm vindo a testemunharem tremendo crescimento nos últimos 50 anos, acelerados desde meados da década de 90. Nem todos os portos que investiram no início em terminais para contentores se tornam centros hub internacionais, verificando-se por vezes que a concentração em portos hub causou até a degradação de portos menores na rede. Tendo em conta a evolução da taxa de contentorização da carga geral (e nem toda a carga geral pode ser colocada em contentores), espera-se que este indicador mundial possa atingir um máximo de 75% (Notteboom e Rodrigue, 2008).

A teoria do ciclo de vida sugere que todas as inovações evoluem de acordo com um padrão que inclui fases de nascimento, crescimento, maturidade, saturação e, finalmente, uma fase de declínio provocado por obsolescência. A duração de cada estágio do ciclo varia de acordo com o tipo de inovação, a sua gestão, bem como o seu nível de penetração no mercado.

A teoria do ciclo de vida também pode ser aplicada a modos de transporte, sendo a questão: O que vai acontecer ao sistema de contentores como nós o conhecemos, nas próximas décadas? Entre as questões mais importantes: Qual é o potencial de mercado final de contentorização em termos de volume e penetração no mercado? Que formas e estruturas marítimas, de transporte terrestre e distribuição pode esse potencial implicar? Quando será a fase de maturidade alcançada? O que poderia prejudicar gravemente futuros desenvolvimentos da contentorização em termos de questões económicas e técnicas?

O mercado de contentores, apesar de ainda observar o crescimento do volume, está a chegar a uma fase de maturidade caracterizada por uma ampla difusão da tecnologia ao redor do mundo e melhorias técnicas cada vez mais marginais.

As Linhas de navegação estão a colocar navios cada vez maiores nas rotas de comércio principais impulsionadas pela redução de custos e economias de escala. Os terminais de contentores têm testemunhado uma série de inovações que visam melhorar a produtividade dos cais e dos parques. Os pátios de cais possuem cada vez mais capacidade de elevação

e o mesmo sucede com os pátios de parque. O uso do equipamento moderno de terminal está a tornar-se generalizado e padronizado com o aparecimento dos operadores de terminais globais (HPH, PSA, APM e DP World).

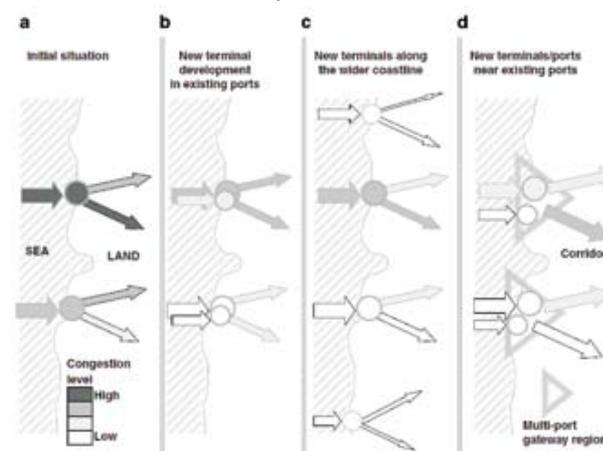
Para apoiar ainda mais o crescimento dos contentores e evitar uma fase de saturação ou mesmo declínio, grandes inovações são necessárias na forma como os sistemas da logística de contentores são geridos (Notteboom e Rodrigue, 2008).

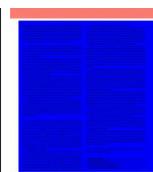
A logística e a velocidade do transporte de contentores mudou a escala e o âmbito da distribuição global, permitindo uma maior velocidade na distribuição de mercadorias, abriu novos mercados globais de exportação e importação, com economias de tempo e de custo. Não é que a carga se movimente mais rapidamente ao longo dos respectivos modos/cadeias de abastecimento, mas sim a eficiência dos terminais que tem aumentado drasticamente a velocidade dos transbordos e, conseqüentemente, das cadeias globais (Notteboom e Rodrigue, 2008).

A contentorização forneceu o mecanismo para a expansão internacional dos mercados, melhorando a fiabilidade, flexibilidade e os custos de distribuição. A convergência desses factores permitiu a definição de cadeias globais de abastecimento, muitas com base no princípio de 'just-in-time', que é uma integração da velocidade com as estratégias de produção e de distribuição.

Os actores da cadeia de transporte passaram a oferecer novos serviços de valor acrescentado em pacotes integrados, ao longo da cadeia, tornando-se amplamente reconhecido que a integração funcional das cadeias vai além da função de fabricação e também inclui a governação e o transporte.

Através da contentorização, todos os concorrentes têm, po-





tencialmente, o mesmo nível de acesso a um eficiente sistema de distribuição global de cargas através de instalações portuárias. Paradoxalmente, agrupamentos industriais localizados perto de terminais principais ao longo da costa chinesa podem ter melhor acessibilidade aos mercados globais, que actividades localizadas em locais centrais convencionais, como certos locais interiores dos EUA ou ao longo do Reno, na Europa.

Com estas tendências, os requisitos de desempenho para grandes terminais de contentores altera-se: (a) 5.000 movimentos por 24 h por navio, (b) 40 movimentos por hora por pátio de cais, (c) relação do tempo de trabalho e tempo de atracação de 90%, entre outros.

Mas, verificam-se atrasos consideráveis na abertura prevista de terminais portuários de contentores e na abertura real das instalações de movimentação de contentores nos portos. Os portos marítimos estão à beira de se tornarem bens escassos, problema apenas atenuado com a crise, mas que continuará após esta passar. Este atraso deve-se muitas vezes a conflitos ambientais e com as cidades.

A escassez de capacidade portuária pode, no entanto, também abrir perspectivas para novos padrões utilizando conceitos novos de gateway. Novos portos e terminais podem desenvolver-se fora dos portos/regiões dominantes, o que pode contribuir para uma distribuição mais uniforme da rede em sistemas portuários em todo o mundo. Por exemplo, o congestionamento em Los Angeles / Long Beach, foi o incentivo para começar a considerar-se o desenvolvimento de instalações de contentores em Prince Rupert, Canadá e Ensenada, no México.

Por outro lado, novas iniciativas na proximidade de um porto estabelecido podem desencadear a formação de regiões logísticas multi-porto que ofereçam soluções logísticas para as cargas de certas regiões ou gateways. Por exemplo, o desenvolvimento de JadeWeserPort em Wilhelmshaven (Alemanha) adiciona valor aos centros de carga existentes em Hamburgo e Bremerhaven.

O aumento esperado da importância das regiões logísticas multi-portos como um modelo que serve o abastecimento global das cadeias é ainda apoiado pela observação de que as empresas de navegação não estão a "colocar todos os ovos no mesmo cesto", e, portanto, uma região multi-portos pode oferecer uma oportunidade para um operador entrar em um mercado regional, utilizando um novo terminal ou um novo porto fora da 'fortaleza' de um concorrente mais forte (por exemplo, Singapura / Tanjung Pelepas). Os factores acima poderão, a longo prazo, levar a novas hierarquias nos portos e uma multiplicação do número de portos envolvidas no processo de contentorização global.

A alteração das relações porto-hinterland tem um impacto claro sobre desenvolvimento portuário. O desempenho dos portos marítimos está fortemente entrelaçada com o desenvolvimento e desempenho das redes de ligação ao interior e que fornecem acesso a bases de carga alargadas no hinterland. O processo de regionalização do porto, conceito de Notteboom e Rodrigue (2005), expande o alcance do hinterland do porto através de um número de estratégias de aproximação aos

centros de distribuição de transporte terrestre.

A fase de regionalização traz a perspectiva do desenvolvimento do porto para uma maior escala geográfica, isto é, para além do perímetro do porto. A regionalização do porto é caracterizada por uma forte interdependência funcional, e até mesmo conjuntos, com o desenvolvimento de plataformas multimodais em plataformas logísticas no interior ou portos secos, levando à formação de centros de carga regionais.

Por outro lado, como já referi, os portos grandes estão a enfrentar uma grande variedade de restrições locais que prejudicam o seu crescimento e eficiência. A falta de disponibilidade de áreas para a expansão está entre um dos problemas mais agudos, uma questão agravada pelas exigências de águas profundas para o serviço de navios maiores. O aumento do tráfego no porto também pode levar a deseconomias e ao congestionamento, passíveis de serem resolvidas em novas áreas.

A regionalização dos portos, e da sua gestão e governação, permite a parcialmente circunscrever restrições locais ao exteriorizar o porto além dos seus limites normais. Um porto pode tornar-se mesmo um conjunto de portos ou de terminais dispersos no território. Trata-se de uma questão psicológica das comunidades portuárias e autoridades, mas que pode ser limitadora do potencial de crescimento dos portos e da eficiência do seu serviço, bem como do posicionamento futuro nas cadeias logísticas globais.

Muitos portos no mundo estão a atingir uma fase de regionalização em que as forças de mercado gradualmente formam redes regionais de carga com diferentes graus de vínculos formais entre os nós respectivos. Um dos problemas que as autoridades portuárias estão a enfrentar diz respeito à parte da infra-estrutura na fase de regionalização do porto.

As autoridades portuárias tentam aumentar a capacidade intermodal do porto, mas têm uma forte dependência do desempenho das infra-estruturas e serviços de transporte do território circundante, pelo que surgem restrições.

Primeiro os aspectos ambientais, sociais e políticos e as limitações financeiras do processo decisório. Segundo, o interior é dominado por intervenientes administrativos e de mercado, que, em circunstâncias normais, não têm que prestar contas à autoridade portuária.

Os poderes das autoridades portuárias no desenvolvimento das infra-estruturas interiores são, portanto, limitados. Na maioria dos casos, o papel do porto-autoridade é restrito a iniciar processos e a ser um facilitador das infra-estruturas necessárias. São estes aspectos que devem ser alterados no novo conceito de porto.

Nota - Texto escrito tendo por base artigos de Notteboom e Rodrigue de 2005 e 2008.

Vitor Caldeirinha

Mestre em Gestão/MBA

Professor em Gestão Portuária no ISEG

Membro da Direção da ADFERSIT

<http://www.scribd.com/Vitorcaldeira>