

Caros Senhores AdC

Após leitura do estudo em epígrafe, remeto os seguintes comentários.

13. Deverá procurar, ainda, garantir-se que possíveis poupanças de custos a montante da cadeia de valor – incluindo eventuais reduções de rendas cobradas pelas administrações portuárias – serão efetivamente transmitidas ao longo da cadeia, em benefício dos utilizadores finais dos portos, i.e., dos **carregadores**.

Comentário: Os utilizadores finais dos portos, aeroportos, estações de caminho-de-ferro, etc. e em última análise, são os consumidores; os benefícios com a redução dos custos têm obrigatoriamente que se repercutir ao consumidor (vide, De Langen, Nijdam e Van der Horst, 2007, New indicators to measure port performance, Journal of Maritime Research, Vol. IV, n.º 1, pp. 23-36, 2007. ISSN: 1697-4840: pág. 32).

Figura 1: Representação simplificada da cadeia logística de transporte de mercadorias

*Considera-se que o **carregador** é o agente responsável pela contratação e pagamento do transporte marítimo. Esta questão dependerá da negociação efetuada entre o agente localizado na origem da mercadoria e o agente localizado no destino da mercadoria.

Comentário: Carregadores: refere-se aos agentes com a responsabilidade de dispor de cargas, não tendo que ser seus donos ou proprietários. Por exemplo, um transitário pode ser um carregador, assim como um dono de fábrica pode ser carregador desde que seja ele a a contratar diretamente com o transportador. O termo mais correto a utilizar será transitário: Agente da operação de transporte especializado que assegura em condições normais a colocação de mercadorias no ponto de destino. Para tal arquiteta a melhor solução de transporte, razão por que se identifica como operador de transporte combinado (OTC). Aliás, esta definição acaba por contrariar o que vem no ponto 341, cf.

38. Adicionalmente, sendo o transporte marítimo de mercadorias, para a generalidade dos percursos e distâncias, mais eficiente no consumo de combustível e **menos poluente** do que os meios de transporte alternativos, pode perspetivar-se a possibilidade das exigências e taxas de cariz ambiental virem a reforçar, no futuro, o recurso ao transporte marítimo.

Comentário: em termos relativos isso é verdade, por exemplo por tonelada transportada, em termos *absolutos* é o modo mais poluente.

317. Refira-se que, ao nível dos grandes armadores internacionais, se nota uma concentração moderada de oferta, com os 10 principais operadores marítimos a controlar cerca de 60% da capacidade mundial de transporte de contentores⁸⁸. Este fenómeno sai, no entanto, reforçado em função de um conjunto de alianças

que têm ocorrido ou sido propostas pelos principais armadores internacionais, destacando-se as seguintes: Grand Alliance (Hapag Lloyd/NYK/OOCL); New World Alliance (APL/Hyundai/MOL); CKYH (Cosco/K Line/Yang Ming/Hanjin); Ásia-Europa: Maersk vs MSC/CMA CGM vs G6; e **P3 Network** (Maersk/MSC/CMA CGM).

Comentário: a P3 não vingou nomeadamente porque não foi aprovada pelas autoridades da concorrência chinesas – o mais apetecível mercado para esta Aliança -, como sua substituta nasceu a 2M (Maersk e MSC)

Gráfico 14: Média das Componentes da Fatura Portuária

* Outras Componentes da fatura correspondem, maioritariamente, às **TUP Carga** e TUP Navio.

Comentário: já não existe TUP Carga, gráfico baseado em dados desatualizados (ainda por cima usados pelo GT-IEVA)!

Pág 86 footnote 126 **Culliane, K.** (2004), “Container Port Production Efficiency: A Comparative Study of Dea and Sfa Approaches”, WCTR2004, Istanbul.

Comentário: deve ler-se Cullinane, K.

Espero ter colaborado para o produto final de um documento singular e de muito bom nível técnico, para um sector económico fundamental ao país e que tem passado muito despercebido ao foco dos órgãos institucionais.

Obrigado.

Cordialmente,
Paulo Moreira