

O DESENVOLVIMENTO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL IRLANDÊS E A QUESTÃO PORTUÁRIA: UMA ANÁLISE DA INFRAESTRUTURA DO PORTO DE DUBLIN E OS REFLEXOS NA BALANÇA COMERCIAL DA IRLANDA

Andrya Mickaelly da S. Santos¹
Carlos Alberto Simioni²

RESUMO

A economia internacional tem passado por rápidas mudanças ao longo dos anos. Estas mudanças estão atreladas à implementação de novas tecnologias com o intuito de atender um mercado que tem se tornado cada vez mais exigente e competitivo, onde o fator "tempo" tem sido cada vez mais valorizado. Nesse contexto, o presente artigo irá focar o caso da República da Irlanda, nos últimos cinco anos. O objetivo será analisar o desenvolvimento econômico do país nos últimos cinco anos, trazendo também o contexto histórico da Crise de 2008, que impulsionou o país a buscar uma economia mais dinâmica. Com isso, o Porto de Dublin, maior porto do país, terá uma importância fundamental nos números da balança comercial, pois o país está exportando cada vez mais produtos, desde o ano de 2010, gerando um saldo positivo na balança comercial. Fruto de um processo contínuo de modernização do porto, para atender as demandas das novas empresas como também tem um papel muito importante no quesito logística, ligando empresas aos diferentes modais de transportes.

Palavras chave: Desenvolvimento. Irlanda. Porto. Dublin. Logística.

1 INTRODUÇÃO

A história de vários povos ao redor do globo é marcada por diversas trocas materiais, o que mais tarde passou a se chamar de "trocas comerciais". Essas trocas comerciais deram origem a um sistema de comércio regulado por organizações internacionais que buscam proporcionar um comércio mais justo e igualitário para os países.

¹ Andrya Santos, Graduanda em Relações Internacionais, Centro Universitário .UNINTER

² Carlos Simioni, Doutor em Meio Ambiente e Desenvolvimento, UFPR; Mestre em Sociologia, UFRP; Graduado em Ciências Sociais, UFRP; Professor dos cursos de Ciência Política e Relações Internacionais no Centro Universitário UNINTER desde 2002. Atua também como consultor em projetos ou estudos de impactos socioambientais.

³ International regimes are defined as principles, norms, rules, and decision-making procedures around which actor expectation converge in a given issue-area. (KRASNER, p.20, 1983)

No entanto, um comércio internacional regado por um regime internacional³, não tira a importância de um elemento fundamental, que é a “competição”. A competição entre as economias faz com que novas tecnologias sejam criadas, implementadas e substituídas, para que o comércio avance a níveis jamais vistos antes. Todos esses fatores levam os países a se projetarem internacionalmente como economias com um forte potencial expansionista. Esse comportamento faz com que empresas estrangeiras, companhias globais, procurem esses lugares que oferecem uma possibilidade de crescimento a essas empresas. É o caso da República da Irlanda, ou também conhecida pelos brasileiros como Ilha Esmeralda.

Com a Crise imobiliária de 2008, que decorreu da falência de várias instituições financeiras nos Estados Unidos, muitos países se viram a beira de um colapso econômico, chamando a nossa atenção para alguns países europeus, como: Itália, Portugal, Grécia, Espanha, e Irlanda. Alguns desses países sofrem até 2018 com os prejuízos deixados por essa Crise, a Grécia é o maior exemplo desse desequilíbrio. No entanto, a Irlanda vem mostrando que ao longo dos anos vem conseguindo superar os desafios deixados por esse período de recessão, atraindo um número considerável de investimento externo direto, que são empresas que entram nos países para ajudar no desenvolvimento econômico. O Porto de Dublin é considerado o maior do país, e vem se mostrando eficiente no atendimento aos novos parceiros.

A pesquisa tem como objetivo geral focar na análise da balança comercial irlandesa nos últimos cinco anos (2013-2017), atrelando também a importância do porto de Dublin para o desenvolvimento econômico do país. Com o intuito de responder a seguinte questão: Qual a relevância do porto de Dublin para o desenvolvimento do comércio internacional da Irlanda?

Como objetivos específicos, o trabalho propõe-se a discutir um pouco sobre a Teoria da Interdependência Complexa de Keohane e Nye, mostrando que após a Crise de 2008 a Irlanda vem diminuindo a sua vulnerabilidade com relação aos novos atores internacionais, que nos mostra a importância dos novos temas como o tema economia. Além de um levantamento histórico sobre a Irlanda e a Crise de 2008, quais fatores levarem à recessão, atores envolvidos; e uma análise empírica da economia irlandesa nos últimos cinco anos através dos números da balança comercial.

Entender esse cenário econômico poderá nos ajudar a fazer futuras reflexões sobre outros países, como também levará mais informações para aqueles que se interessam pelo país. Já que nos dias de hoje, a Irlanda tem se tornado destino de vários brasileiros que se aventuram em uma nova experiência na Ilha Esmeralda, abrindo um novo horizonte cultural cheio de conhecimento e experiências. O trabalho foi feito através de pesquisas bibliográficas de coleta de dados em livros, sites oficiais e acadêmicos, artigos e periódicos especializados, teses e dissertações, através da metodologia descritiva.

O artigo se divide em seis partes. Primeira parte que é a introdução ao que será discutido no decorrer do trabalho. A segunda parte irá trazer um levantamento histórico sobre a Crise de 2008 e seus reflexos, como também a Crise do Euro, onde as duas crises estão interconectadas. A terceira parte irá tratar gestão portuária na Irlanda, através de um processo logístico para atender as demandas das empresas nacionais. A quarta parte fala sobre a balança comercial irlandesa e o impacto do pós Crise, através de políticas nacionais de desenvolvimento econômico, gerando uma diminuição da vulnerabilidade do país no cenário internacional. A quinta parte traz as considerações finais da pesquisa realizada, levando o leitor a uma reflexão para futuras pesquisas que poderá ser realizada a partir desse trabalho.

2 A CRISE DE 2008 E SEUS REFLEXOS

Muito se fala sobre a Crise que teve seu ápice no ano de 2008 nos EUA, no entanto, seus vestígios perduraram por muitos anos. Em outros países os reflexos dessa recessão ainda se fazem presentes no ano de 2018. Pode-se dizer, que países como Grécia e a Itália, por exemplo, ainda sofrem com as consequências causadas por essa Crise, que abalou a economia internacional. Esse “efeito” da Crise que ocorreu nos Estados Unidos, mas que abalou outras economias ao redor do mundo tem explicação diante da Teoria da Interdependência Complexa de Keohane e Nye.

A interdependência, portanto, é uma via de duas mãos: todos os atores envolvidos são atingidos, em maior ou menor medida, por efeitos de acontecimentos ocorridos fora de suas fronteiras e decididos por outros governos ou pessoas. (NOGUEIRA; MESSARI, P. 82, 2005)

Ou seja, essa interdependência sempre irá gerar custos, no entanto, teremos alguns países menos vulneráveis a esses efeitos do que outros. Esse quesito da vulnerabilidade irá medir os custos das opções de alternativas disponíveis para um determinado ator. Quanto maior a interdependência, maior a sensibilidade de um ator.

E dentro desse contexto da Interdependência Complexa, Keohane e Nye (MESSARI, p.84-85, 2005), trazem a influência de novos temas, atores, e meios para as relações internacionais, como: contatos informais, diversidade de atores, organizações internacionais, diversidade de questões (novos temas da agenda internacional), ausência de hierarquia entre os temas da agenda internacional, uma difusão entre a fronteira do que é doméstico e do que é internacional, além da crescente importância do tema economia.

Se não mais podemos considerar um Estado como um ator unitário, mas antes uma arena em que interesses de diferentes grupos da sociedade se enfrentam, já não podemos inferir o interesse nacional do comportamento do Estado, mas precisamos identificar quais interesses seus representantes estão defendendo em cada contexto específico. (MESSARI, P. 82, 2005)

Agora que já foi apresentado um breve comentário sobre a Teoria que está embasando todo o trabalho é importante que se faça esse pequeno levantamento histórico, para que possamos entender a importância do desenvolvimento e crescimento de algumas economias após esse período.

Mas para entender melhor a origem da Crise de 2008, precisa-se voltar à década de 90, quando nos Estados Unidos os preços dos imóveis começaram a subir de forma contínua ao longo dos anos. Investidores começaram a depositar seus investimentos em imóveis que valiam mais do que o preço real, ou seja, estavam artificialmente valorizados.

O governo norte-americano queria garantir que houvesse uma liquidez do mercado imobiliário, e também que os grupos minoritários como: negros, pobres e etc, não ficassem de fora da oportunidade de ter a sua casa própria. Houve uma pressão por parte do governo americano para com os bancos, para que eles cedessem os empréstimos, sem se importar com o histórico econômico do requerente (cidadão).

O evento detonador da crise foi a falência do banco de investimento Lehman Brothers no dia 15 de setembro de 2008, após a recusa do

Federal Reserve (Fed, banco central americano) em socorrer a instituição. Essa atitude do Fed teve um impacto tremendo sobre o estado de confiança dos mercados financeiros, rompendo a convenção dominante de que a autoridade monetária norte-americana iria socorrer todas as instituições financeiras afetadas pelo estouro da bolha especulativa no mercado imobiliário. (UNISINOS, 2011, p.)

A Crise de 2008 atingiu vários bancos e investidores ao redor do mundo, porque anos antes da Crise eclodir, os bancos privados e os bancos paraestatais, que são entidades privadas mas sofrem a influência do setor público dos Estados Unidos, começaram a vender esses títulos para o exterior. Ou seja, quando as taxas de juros começaram a subir nos EUA, as pessoas começaram a perceber que não tinham dinheiro para pagar os empréstimos da hipoteca, e também, vários investidores que tinham a projeção de grandes lucros no mercado imobiliário, pararam de investir, pois os preços dos imóveis começaram a se estabilizar. Muitas pessoas desistiram dos seus imóveis, deixando que bancos os tomassem, porque já não valiam o mesmo preço de antes e não podiam arcar com as hipotecas. Com isso, empresas privadas e famílias se viram endividadas.

Com efeito, a crise de 2008 não foi apenas um "curto circuito" na máquina capitalista, o qual poderia ser corrigido por intermédio da intervenção do Estado no "mecanismo de ignição" das economias capitalistas. Isso porque o regime de crescimento do tipo "finance-led" teve como contrapartida uma elevação significativa do endividamento do setor privado nos anos anteriores a crise de 2008. (UNISINOS, 2011).

O sistema financeiro entrou em um profundo desequilíbrio. Os governos de vários países, principalmente da Europa, começaram a intervir cada vez mais na economia como uma forma de tentar salvar os bancos da Crise. Essa ação por parte do governo fez com que houvesse um aumento da dívida pública, dívida que não estava de acordo com o Produto Interno Bruto (PIB)⁴³. "Considerando apenas os países da área do euro, constatamos que entre 1997 e 2008, a dívida das empresas não financeiras passou de 250% para 280% do PIB, o endividamento dos bancos aumentou de 190% para 250% do PIB e o endividamento das famílias aumentou em quase 50%." (UNISINOS, 2011)

Como consequência para alguns países da Europa, houve uma fuga de crédito e a diminuição de investimentos em vários setores. Dando origem ao

³ O PIB é um indicador para medir a atividade econômica do país. (NEGÓCIOS, 2011)

que passou a se chamar, a partir de 2008, de Crise da Zona do Euro, ou apenas Crise do Euro. Os países mais afetados por essa “nova crise” foram: Portugal, Espanha, Itália, Irlanda, e Grécia, os chamados PIIGS, pois eram os Estados mais pobres e vulneráveis da economia europeia. Na próxima seção será explicitada a crise do euro, suas causas e consequências.

2.1 CRISE DA ZONA DO EURO E A IRLANDA

A Zona do Euro é a região da Europa onde vários países adotaram o Euro como moeda oficial, ou seja, é uma forma de integração econômica e política entre esses países. A União Europeia tem como objetivo principal promover a paz e bem-estar para os seus cidadãos, através de uma união política e econômica. “Para poderem integrar a área do euro, os Estados-Membros da UE têm de cumprir os chamados "critérios de convergência". Tratam-se de condições econômicas e jurídicas definidas no Tratado de Maastricht em 1992, que também são conhecidas por "critérios de Maastricht". (UE, 2018).

O estabelecimento de uma moeda única entre esses países facilita o comércio, pois não é necessário fazer trocas cambiais, por exemplo. Trazendo uma maior estabilidade para o setor privado e promovendo uma maior opção de escolha para a população, além de incentivar o turismo nessa área. No entanto, a Crise de 2008 abalou os países que fazem parte desse grupo.

A crise financeira irlandesa afetou severamente a economia, agravando problemas econômicos internos relacionados ao colapso da bolha imobiliária irlandesa. Após 24 anos de crescimento contínuo, a Irlanda experimentou pela primeira vez uma recessão curta seguida de uma longa recessão de 2 anos a partir de 2008. Em março de 2008, a Irlanda tinha o nível mais elevado da dívida das famílias em relação ao rendimento disponível no mundo desenvolvido (190%). (MACROECONÔMICAS, 2018,).

A Irlanda foi um dos países mais afetados por essa Crise, onde bancos quebraram. Além disso, as taxas de desemprego em todo o país só aumentavam. Com a Crise do Euro, o governo decidiu fazer alguns cortes nos gastos públicos como uma forma de tentar recuperar a sua economia que até 2006 era vista como próspera. Com isso o governo buscou ajuda do FMI e da União Europeia como uma forma de resolver pelo menos uma parte do

problema relacionada aos grandes bancos do país. “O objetivo é pelo menos tapar parte do rombo existente nos bancos irlandeses, que estão repletos de títulos podres, principalmente do mercado imobiliário”. (CULTURA, 2011)

A postura do governo irlandês com o comprometimento de recuperar o país da crise foi essencial, para atrair novos investimentos externos e também empresas multinacionais. Novos empregos começaram a surgir para a população, o que levou o país a voltar a acreditar na sua potência econômica.

Depois de um ano com a atividade econômica estagnada em 2010, o PIB real irlandês aumentou 2,2% em 2011 e 0,2% em 2012, o que foi impulsionado principalmente por fortes melhorias no setor da exportação. No entanto, como a crise da dívida europeia prolongada causou uma nova recessão na Irlanda à partir 2012, que ainda estava em curso em 2013. Em maio 2013 previsões econômicas da Comissão Europeia para a Irlanda previu o seu crescimento retornaria para uma definição positiva de 1,1% em 2013 e 2,2% em 2014. A economia irlandesa cresceu 4,8% em 2014, com previsões de crescimento de 5,4% em 2015. (MACROECONÔMICAS, 2018)

O quarto ponto deste trabalho irá tratar de forma mais detalhada sobre o desenvolvimento do comércio irlandês após a crise, através de gráficos e dados quantitativos. Pois, antes, é preciso trazer a importância que o Porto de Dublin tem nesse contexto, onde cargas internacionais são recebidas diariamente. Por meio dessa análise poderemos demonstrar que há um grande volume de exportações que sai da Irlanda para outras partes do globo, atraindo várias multinacionais para o país, e fazendo com que o comércio nacional se torne cada dia mais dinâmico.

3 SAÍDAS PORTUÁRIAS DA IRLANDA

“Na contemporaneidade alguns espaços adquirem um caráter funcional e desempenham papel importante na arquitetura da globalização. Dentre eles podemos destacar os portos, que se constituem em elos, entre distintos pontos do globo terrestre” (CRAVIDÃO, 2018, p. 36). A história da humanidade nos mostra que ao longo dos anos várias redes de comércio começaram a se desenvolver e se expandirem por toda uma região através, principalmente, do transporte marítimo; dando origem a vilas e mais tarde a cidades, e capitais. Com isso, foram criados o que hoje conhecemos como portos marítimos de cargas, abrindo os países para um mercado mais global.

A Irlanda, por ser uma ilha, possui várias saídas portuárias espalhadas por algumas regiões do país. Seu principal porto é o de Dublin (capital do país), por ter a maior movimentação de cargas graças a sua infra-estrutura que foi sendo modernizada com mais intensidade ao longo dos anos.

Ainda como parte dessas invenções, os portos, internacional e nacionalmente, passam a se orientar por um discurso de competitividade que mascara uma forte competição a qualquer preço. Para isso o ciclo de inovação e modernização de suas instalações e gestão passa a ser condição essencial. (CRAVIDÃO, P. 46)

Na próxima seção avaliaremos a infraestrutura do porto de Dublin, evidenciando como o porto recebe e envia cargas comerciais em escala elevada.

3.1 INFRAESTRUTURA DO PORTO DE DUBLIN E LOGÍSTICA

O porto de Dublin está conectado ao Rio Liffey, que corta a capital irlandesa. Ele recebe diariamente desde grandes embarcações, navios petroleiros, como também navios de pequeno porte e cruzeiros. “Tem importância histórica e contemporânea, bem como econômica. Aproximadamente dois terços do tráfego portuário da Irlanda efetuam-se no Porto de Dublin. ” (TRAVEL, 2018)

O Porto de Dublin é um dos cinco principais portos classificados como de Nível 1 / Nível 2 na Política Nacional de Portos e categorizados como portos principais / abrangentes na rede de RTE-T da UE. A grande participação do Porto de Dublin nos volumes de portos nacionais, particularmente nos modos Ro-Ro e Lo-Lo, surge devido a uma combinação de dois fatores, localização e profundidade da água. O porto de Dublin é uma parte fundamental do sistema portuário nacional e o Dublin Port Company procura assegurar que ele desempenhe seu papel no fornecimento de capacidade portuária nacional. O Porto de Dublin lida com quase 50% de todo o comércio na República da Irlanda. Localizado no coração da cidade de Dublin e no centro da rede rodoviária e ferroviária nacional, o Porto de Dublin é um ponto estratégico de acesso estratégico para a Irlanda e, em particular, para a área de Dublin. (COMPANY, tradução nossa, 2018)⁴

⁴ Dublin Port is one of five major ports classified as Tier 1 / Tier 2 ports in National Port Policy and categorised as core / comprehensive ports in the EU's TEN-T network. Dublin Port's large share of national port volumes, particularly in the Ro-Ro and Lo-Lo modes, arises due to a combination of two factors, location and depth of water. Dublin Port is a key part of the national port system and Dublin Port Company seeks to ensure that it plays its role in providing national port capacity. Dublin Port handles almost 50% of all trade in the Republic of Ireland. Located in the heart of Dublin City and at the hub of the national road and rail network, Dublin Port is a key strategic access point for Ireland and in particular the Dublin area. (COMPANY, 2018)

A atração de novas multinacionais após a Crise do Euro vem mostrando a capacidade do governo de atrair novos investimento para o país, e também mostra o quanto as empresas acreditam no desenvolvimento do comércio do país com o resto do mundo. Dublin tem um grande atrativo para as empresas globais, que está relacionado ao seu porto. Ou seja, as empresas têm uma abertura para o comércio internacional. “Uma empresa global é mais do que uma empresa multinacional. Em um negócio global, materiais e componentes são adquiridos em todo o mundo e os produtos podem ser fabricados no exterior e vendidos em muitos países diferentes, talvez com personalização local”. (CHRISTOPHER, tradução nossa, 2016. p.19,)⁵

Isso só é possível por causa da infraestrutura moderna que o Porto adquiriu ao longo dos anos, em busca de atender as novas demandas. Sobre essa mudança na infraestrutura, pode-se aplicar o pensamento do Milton Santos, para que se entenda o porque dessas mudanças estarem sempre acontecendo.

As redes são formadas por troços, instalados em diversos momentos, diferentemente datados, muitos dos quais já não estão presentes na configuração atual e cuja substituição no território também se deu em momentos diversos. Mas essa sucessão não é aleatória. Cada movimento se opera na data adequada, isto é, quando o movimento social exige uma mudança morfológica e técnica. A reconstituição dessa história é, pois, complexa, mas igualmente ela é fundamental, se queremos entender como uma totalidade a evolução de um lugar. (SANTOS, p.177, 2006).

A forma como o Porto foi construído e como ele vem se modernizando ao longo dos anos faz com que cada vez seja mais fácil as empresas locais expandirem sua produção para o exterior, ou fazer com que as empresas possam ter um acesso mais rápido a materiais que elas precisam importar. Isso é possível através de um processo de logística, em que há a integração das empresas ao Porto, como também aos demais modais de transportes existentes no país (aéreo, ferroviário, rodoviário), com o objetivo de maximizar o lucro das empresas e levar produtos de qualidade para a população em menor tempo.

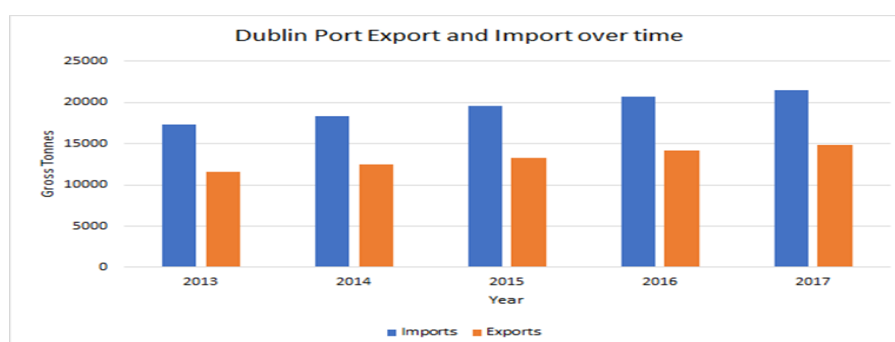
Logística é o processo de gerenciar estrategicamente a aquisição,

⁵ “A global company is more than a multinational company. In a global business, materials and components are sourced worldwide and products may be manufactured offshore and sold in many different countries, perhaps with local customisation”. (CHRISTOPHER, p.19, 2016)

movimentação e armazenamento de materiais, peças e estoque acabado (e os fluxos de informação relacionados) através da organização e seus canais de marketing, de tal forma que a rentabilidade atual e futura sejam maximizadas cumprimento de ordens. (CHRISTOPHER, p. 2, tradução nossa, 2016)⁶.

Enfrentar um período de recessão não é fácil para as economias globais. No entanto, avanços vem sendo registrados por parte do porto de Dublin. O presente trabalho, como dito anteriormente se ateve aos últimos cinco anos, quando a Irlanda já mostrava números no comércio mais positivos. O gráfico abaixo procura mostrar a performance do porto através dos números relacionados as importações e exportações de forma geral, de 2013 à 2017:

GRÁFICO 1 – Evolução das exportações e das importações do porto de Dublin entre 2013 e 2017.



Fonte: Dublin Port Company, 2018.

O ano de 2018 ainda não acabou, mas o primeiro semestre já mostrou números de grande relevância, demonstrando, mais uma vez, a capacidade do porto e também como as empresas globais estão usufruindo cada vez mais do porto para atingir novos mercados com mais rapidez, e encontrar novos parceiros.

Os volumes de carga no porto de Dublin cresceram 3,4% no primeiro trimestre de 2018 e ultrapassaram nove milhões de toneladas brutas no trimestre. As importações nos primeiros três meses do ano aumentaram 4,3%, enquanto as exportações aumentaram 2,1%. A maior parte da carga do porto é composta por carretas e contêineres de carga e ambos os setores mostraram um forte crescimento contínuo, com o Ro-Ro aumentando em 2,5% e o volume de

⁶ Logistic is the process of strategically managing the procurement, movement and storage of materials, parts and finished inventory (and the related conformation flows) through the organization and its marketing channels ins such a way that current and future profitability are maximised through the coast-effective fulfilment of orders. (CHRISTOPHER, p. 2, 2016)

contêineres Lo-Lo avançando 5,3%. (COMPANY, tradução nossa, 2018)⁷

O fator “tempo”, como cita o autor Martin Christopher em seu livro, é algo que vem sendo muito valorizado pelas empresas, pois cada vez mais os clientes ficam exigentes com relação à qualidade, preço e, principalmente, com relação ao tempo de entrega. Esse fator faz a diferença para as empresas que querem ganhar competitividade na economia global; fator esse que irá contribuir cada vez mais para a economia local, pois significa mais investimento, mais mão de obra especializada (gerando mais trabalho), mais modernização da economia nacional.

Dois fatores talvez tenham contribuído mais do que qualquer outra coisa para a crescente importância do atendimento ao cliente como uma arma competitiva. Uma delas é o aumento contínuo das expectativas dos clientes: em quase todos os mercados, o cliente é agora mais exigente, mais "sofisticado" do que, digamos, 50 anos atrás. Da mesma forma, em situações de compras industriais, descobrimos que os compradores esperam níveis mais altos de serviço dos fornecedores, particularmente à medida que mais empresas se convertem em sistemas de logística JIT (Just in Time). (CHRISTOPHER, p. 28, tradução nossa, 2016)⁸

Ao analisar apenas de forma rápida a performance que o porto de Dublin vem tendo no desenvolvimento e expansão da economia irlandesa, já observa-se o resultado positivo e a boa performance que as empresas vem tendo nesses últimos cinco anos. Isso mostra a importância crescente do porto na globalização da economia nacional da Irlanda. A recuperação da Irlanda após a crise está ligada ao modal de transporte naval (onde a logística faz a ligação com os outros meios de transportes). Mas, é preciso que se faça também uma análise dos números gerais da economia nacional para que possa-se ver o desenvolvimento através da balança comercial do país, o que será feito na próxima seção.

⁷ Cargo volumes at Dublin Port grew by 3.4% in Q1 2018 to exceed nine million gross tonnes for the quarter. Imports for the first three months of the year rose by 4.3% while exports increased by 2.1%. Most of the port's cargo is comprised of freight trailers and containers and both sectors showed continued strong growth, with Ro-Ro up by 2.5% and Lo-Lo container volumes ahead by 5.3%. (COMPANY, 2018)

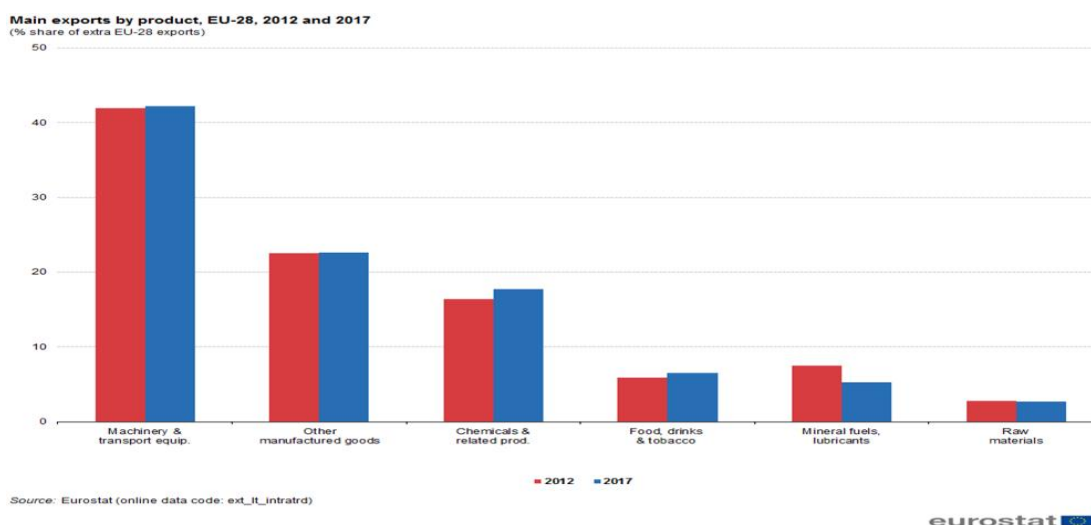
⁸ Two factors have perhaps contributed more than anything else to the growing importance of customer service as a competitive weapon. One is the continual increase in customer expectations: in almost every market the customer is now more demanding, more 'sophisticated', than, say, 50 yrs ago. Likewise, in industrial purchasing situations we find the buyers expect higher levels of service from vendors, particularly as more companies convert to JIT (Just In Time) logistics systems. (CHRISTOPHER, p. 28, 2016)

4 BALANÇA COMERCIAL IRLANDÊSA PÓS CRISE

Em 2013, o mundo todo produziu bens e serviços valendo cerca de US\$ 74 trilhões a preços correntes. Desse total, mais de 30% foram vendidos cruzando fronteiras nacionais: o comércio mundial de bens e serviços excedeu os US\$ 23 trilhões. Isso é uma quantidade enorme de exportações e importações. (KRUGMAN, p. 9, 2015)

O mundo está cada vez mais consumindo bens e serviços de uma forma diferente, daquilo que se costumava ver no início de século XX, por exemplo. Novas demandas são postas aos países, e esses têm o desafio de procurarem a se adaptar a novos modelos de mercado o tempo todo. Como mencionado por Krugman (p.16, 2015) em seu livro *Economia Internacional*: “[...] produtos manufaturados dominam o comércio mundial, é relativamente novo. No passado, os produtos primários - bens agrícolas e de mineração – desempenhavam um papel muito mais importante no comércio mundial”.

GRÁFICO 2 – Exportações por produtos entre 2012 e 2017.



Fonte: Eurostat, 2017.

O gráfico 2 acima mostra essa diferença na demanda por produtos, dentro da União Europeia, nos últimos anos. Minérios, combustíveis e outros produtos que fazem parte dessa mesma classificação não deixaram de ser importante para o comércio internacional, pois são a base para que muitas indústrias funcionem, principalmente o petróleo. No entanto, não podemos

negar que houve uma diminuição da sua demanda se compararmos aos produtos manufaturados. Já os produtos *raw*, ou produtos naturais, matérias prima apresentam uma demanda constante, pois também é a base para a produção de muitos dos produtos manufaturados.

Logo, é possível entender o desenvolvimento e os números positivos da balança comercial da Irlanda. Antes de mais nada, é preciso definir o que representa a balança comercial de um país. “Balança comercial é o indicador econômico que representa a relação entre o total de exportações e importações de bens e serviços de um país em determinado período”. (ADVFN, 2018). Os produtos manufaturados têm contribuído nos últimos anos para uma maior diversificação da sua pauta de exportação, fazendo com que o país conquiste novos mercados. A tabela abaixo mostra, de forma geral, os números positivos dos últimos 5 anos do comércio irlandês; no entanto, a tabela também traz números desde o ano de 2008 (Crise), passando pelo período da Crise da Zona do Euro, período de recuperação do comércio até o período de “completa recuperação” econômica do país (2013- 2017).

TABELA 1 – Evolução das exportações e importações da Irlanda
Annual External Trade €m

Year	Exports	Imports	Surplus
2008	88, 503	59, 336	29168
2009	87, 586	48, 203	39, 382
2010	90, 924	48, 695	42, 229
2011	93, 191	53, 035	40, 155
2012	93, 507	56, 179	37, 328
2013	89, 182	55, 787	33, 394
2014	92, 616	62, 158	30, 458
2015	112, 407	70, 111	42, 296
2016	119, 292	74, 131	45, 162

Fonte: Central Statistics Office, 2016.

Arelado ao desenvolvimento dos últimos anos, proporcionado pela expansão do comércio, podemos trazer a análise feita no ponto anterior que

indica que o porto de Dublin teve uma importância fundamental no crescimento das exportações do país.

O superávit da balança comercial é um fator positivo na economia de um país, já que mostra que o mesmo está exportando (vendendo) mais bens e serviços do que está importando (comprando). O resultado positivo da balança comercial gera um lucro que pode ser utilizado para investir no próprio sistema econômico do país. (ADVFN, 2018)

Esse superávit reforça ainda mais o aumento do poder econômico da Irlanda nos últimos anos, reafirmando que o país está passando por um processo onde sua vulnerabilidade externa está diminuindo à medida que seu comércio se torna mais forte.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

É de extrema importância o papel que os portos desempenham em um país, pois é através deles que as empresas conseguem se projetarem internacionalmente. Além de contribuírem para o desenvolvimento econômico, os portos são atores fundamentais na atração de novas tecnologias para a região. Esses fatores em conjunto, ressaltam ainda mais a importância desses centros de distribuição e recebimento de cargas. Dessa forma podemos responder a pergunta do trabalho: Qual a relevância do porto de Dublin para o desenvolvimento do comércio internacional da Irlanda?

O porto de Dublin vem movimentando a economia do país de forma muito positiva, os números da balança comercial são as provas de que o país está em um ótimo caminho, procurando cada vez mais dinamizar a sua economia, o o porto de Dublin tem se tornado o protagonista principal por ter elevados números de movimentação portuária.

Os desafios presentes no setor econômico (como as crises) servem de incentivo para que o país busque um desenvolvimento gradual e constante ao longo dos anos. E também fazem com que os internacionalistas pensem sobre o cenário atual cada vez mais, com as referências trazidas pela Teoria da Interdependência Complexa. Pesquisar o cenário econômico irlandês nesse trabalho tem como missão de instigar internacionalistas e profissionais de áreas ligadas ao tema desse trabalho a buscarem cada vez mais entender o que está por trás do pensamento irlandês quando o assunto é comércio exterior e sua performance positiva no sistema internacional.

REFERÊNCIAS

ADVNFN. **Balança Comercial.** Disponível em: <<https://br.advfn.com/indicadores/balanca-comercial>> Acessado em: 02 Out. 2018.

ANÁLISES MACROECONÔMICAS. **A Economia na Irlanda.** Disponível em: <<https://analisesmacroeconomicas.wordpress.com/2015/09/01/a-economia-na-irlanda/>> Acessado em: 11 Out. 2018

CENTRAL STATISTICS OFFICE. **Annual External Trade €m.** Disponível em: <<https://www.cso.ie/multiquicktables/quickTables.aspx?id=tsa01>>. Acessado em: 13 Out. 2018.

DUBLIN PORT COMPANY. **About Dublin Port.** Disponível em: <<http://www.dublinport.ie/about-dublin-port/about-us-2/>>. Acessado em: 28 Set. 2018.

DUBLIN PORT COMPANY. **Trade Statistics.** Disponível em: <<http://www.dublinport.ie/trade-statistics/>>. Acessado em: 28 Set. 2018.

ECONOMIA E NEGÓCIOS. **Entenda: O que é o PIB e como ele é calculado.** Disponível em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/negocios,entenda-o-que-e-o-pib-e-como-ele-e-calculado,82627e>> Acessado em: 20 Nov. 2018.

EUROSTAT. **File:Main exports by product, EU-28, 2012 and 2017 (% share of extra EU-28 exports) YB18.png.** Disponível em: <[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Main_exports_by_product,_EU-28,_2012_and_2017_\(%25_share_of_extra_EU-28_exports\)_YB18.png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Main_exports_by_product,_EU-28,_2012_and_2017_(%25_share_of_extra_EU-28_exports)_YB18.png)> Acessado em: 13 Out. 2018.

INSTITUTO HUMANITAS UNISINOS. **Origem, causas e impacto da crise.** Disponível em: <<http://www.ihu.unisinos.br/173-noticias/noticias-2011/500801-origem-causas-e-impacto-da-crise>>. Acessado em: 04 Out. 2018.

JORNALISMO TV CULTURA. **Crise na Irlanda.** Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=A8UVFL4bcYA>>. Acessado em: 11 Out. 2018

KRASNER, Stephen D. **Internacional Regimes.** Editora: Cornell University Press.1983.

ROCHA, João et al. A Leitura Funcional dos Portos na Perspectiva das Contribuições de Milton Santos. **Geographia Opportuno Tempore, Londrina,** v. 2, n. 1, p. 36-58, jan./jul. 2015

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço:** Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SYGIC TRAVEL. **Porto de Dublin.** Disponível em: <https://travel.sygic.com/pt/poi/porto-de-dublin-poi:56600>> Acessado em: 28 Set. 2018.

UNIÃO EUROPEIA. **O Euro.** Disponível em: <https://europa.eu/european-union/about-eu/money/euro_pt> Acessado em: 04 Out. 2018.