

ESPECIAL TRANSPORTES & LOGÍSTICA

Presidente da
CPL defende que
porto da capital
está a recuperar

| PIII e IV

Exportações
ajudaram
logística
a superar a crise

| PVI



Aly Song/Reuters

Setor portuário continua a bater recordes com Sines a liderar

O setor portuário no Continente continuou a bater recordes de movimentação de carga no primeiro trimestre de 2017. O porto de Sines manteve a liderança com 55% de quota na carga geral movimentada, reforçada nos contentores (61,7%). | PII

PORTOS

Porto de Sines valeu 55% de setor em alta

Segundo a análise da AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, o porto alentejano continua a ser o líder e principal impulsionador das cargas. A liderança de Sines é ainda mais notória no segmento de contentores, com uma quota de 61,7%.

NUNO MIGUEL SILVA
nmsilva@jornaleconomico.pt

O volume de tráfego portuário registou a melhor marca de sempre nos primeiros três meses do ano, com um acumulado de 24,6 milhões de toneladas. O porto de Sines continuou a assumir o perfil de líder, com 55% do total do movimento portuário no Continente, uma vez que os portos das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira não são contemplados pelas estatísticas recolhidas pela AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.

Desta forma, o porto de Sines continuou a assumir o papel de impulsionador do crescente movimento de carga no sistema portuário do Continente, com uma variação positiva de 19,2%. “Importa ainda sublinhar o contributo do porto de Aveiro, que apresenta um acréscimo de 18%, bem como as variações positivas de Lisboa, com 9,8%, Leixões, com 8%, e Figueira da Foz, com 5%”, sublinha um comunicado do órgão regulador do setor dos transportes.

De acordo com este documento, o conjunto destas variações positivas nos principais portos nacionais no primeiro trimestre deste ano representa globalmente cerca de três milhões de toneladas, sendo que 72,9% são da responsabilidade do porto de Sines.

O porto alentejano manteve, assim, a liderança do setor portuário nacional, detendo 55% do total do movimento portuário, apesar do recuo de 1,9 pontos percentuais face ao que detinha no mês anterior. Em contrapartida, os portos de Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa e Setúbal registaram ganhos ligeiros, fixando, respetivamente, as suas quotas em 18,9%, 5%, 2%, 11,6% e 7,1%.

“O primeiro trimestre de 2017 registou variações homólogas mensais positivas de 14,6% em janeiro, 20,7% em fevereiro e 5,4% em março”, destaca o referido comunicado da AMT.

Nestes primeiros três meses de 2017, o volume de tráfego portuário acumulado foi de 24,6 milhões de

toneladas, mais 12,9% face ao mesmo período de 2016, registando-se assim a melhor marca de sempre.

Entre janeiro e março de 2017, o volume de contentores movimentados nos portos do continente, em operações *lo-lo* (*lift on/lift off*) e *ro-ro* (*roll on/roll off*), apresentou um desempenho altamente positivo com uma variação de 29,5% em unidades (contentores) e de 32,2% em TEU (medida padrão equivalente a contentores com 20 pés de comprimento), ultrapassando 493 mil unidades e atingindo quase 802 mil TEU, representando assim as melhores marcas de sempre. “Este comportamento resulta do efeito observado nos portos de Figueira da Foz, Lisboa e Sines”, destacou o comunicado da AMT.

O mesmo documento sublinha que “neste segmento de mercado, Sines manteve a posição de líder, apresentando uma quota de 61,7% do total de TEU movimentados, após um acréscimo de 59,6% face ao mesmo período de 2016, seguindo-se Leixões com 19,4% e Lisboa com 14,5%”.

Ao invés, o comportamento do porto de Setúbal ressentiu-se em 2017, com um recuo de 8,6% face ao primeiro trimestre de 2016, “fruto do significativo crescimento que registou ao longo do passado ano (+35,5%)”.

Importa ainda referir que o tráfego de contentores é fortemente influenciado pelas operações de *transshipment* realizadas no porto de Sines, cujo volume, no período em análise, ultrapassou 414 mil TEU, mais 67,7% face ao mesmo período de 2016.

No período em estudo, registaram-se 2.623 (mais 2,6% face a 2016) escalas de navios das diversas tipologias, incluindo os navios de cruzeiro, e uma arqueação bruta (GT) global superior a 46,3 milhões (mais 6% face ao período homólogo).

Por seu turno, o crescimento do número de escalas no conjunto dos portos comerciais resultou principalmente do comportamento registado nos portos de Aveiro (11,7%), Figueira da Foz (8,2%), Lisboa (4,7%) e Setúbal (9,7%), que anula-



Rafael Marchante/Reuters

O setor portuário nacional no Continente continuou a registar valores recorde no primeiro trimestre deste ano e foi responsável pela movimentação de 24,6 milhões de toneladas, mais 12,9% que no período homólogo de 2016

ram a redução do número de escalas verificada nos portos de Sines (menos 2,1%), Douro e Leixões (menos 0,6%), Viana do Castelo (menos 13,6%) e Faro (menos 76,5%).

O volume global de arqueação bruta mantém o valor anual mais elevado de sempre, refletindo o mesmo cenário nos portos de Sines, Aveiro e Figueira da Foz, que registaram, respetivamente, acréscimos de 10,3%, 19,9% e 17,6%.

Os portos que registaram a maior quota do número de escalas são Douro e Leixões, com um valor de 24,4%, Lisboa e Sines, com 21,9%, Setúbal, com 15,5%, Aveiro, com 9,5% e Figueira da Foz, com 4,5%.

A carga geral e os granéis líquidos registaram, de janeiro a março de

2017, mais 27,2% e mais 8,9%, respetivamente, resultado do crescimento do mercado de carga contentorizada (mais 32,9%), no primeiro, e do movimento do petróleo bruto (mais 41,2%), no segundo. Já a classe dos granéis sólidos registou uma quebra de 5,6%, por efeito acumulado de quebras registadas nos mercados do carvão (menos 15,3%) e dos produtos agrícolas (menos 10,7%).

“A carga embarcada, que inclui a carga de exportação, atingiu nos primeiros três meses do ano um volume superior a 10,1 milhões de toneladas, ultrapassando em 14,5% o registo verificado no período homólogo de 2015, constituindo assim o valor mais elevado de sempre”, realça o comunicado da AMT.

Em termos de classes de acondicionamento de carga, a carga *ro-ro* (embarque e desembarque de automóveis) registou um aumento, embora numa dimensão muito reduzida, de 32,4% no seu volume de embarques, enquanto a carga fracionada registou uma quebra de 16,6%, face ao mesmo período de 2016.

No volume de carga embarcada, Lisboa registou o acréscimo mais elevado, com mais 31%, seguido de Sines, que cresceu 17,9%, comparativamente com o primeiro trimestre de 2016.

Quanto ao volume de carga desembarcada, na qual as importações representam em regra mais de 90%, registou um aumento de 11,9%, face ao valor observado no mesmo período de 2016, atingindo cerca de 14,4 milhões de toneladas, o valor mais elevado de sempre, por reflexo da situação observada nos desembarques de carga contentorizada (mais 36,6%), produtos petrolíferos (mais 79,1%) e ainda na carga fracionada (mais 43,2%), embora numa dimensão residual.

Viana do Castelo, Figueira da Foz, Setúbal e Faro foram os portos que apresentaram um perfil de porto “exportador”, registando um volume de carga embarcada superior ao da carga desembarcada, com um quociente entre carga embarcada e o total movimentado, no período em análise, de 76,9%, 64,8%, 57,6% e 100%, respetivamente. ●



BP PLUS

Conduzimos o sucesso do seu negócio

Mais do que a compra de combustível, o cartão **BP PLUS** permite-lhe o acesso a uma vasta gama de serviços que lhe garantem a **SEGURANÇA**, **QUALIDADE** e **CONTROLO** que a sua frota necessita.

BP PLUS é a solução certa para a aquisição de combustível e gestão da sua frota num pacote simples, rentável e fácil de gerir.

Saiba mais em www.bpplus.pt



ENTREVISTA RUI RAPOSO, Presidente da CPL – Comunidade Portuária de Lisboa

“O porto de Lisboa está no caminho da recuperação”

O presidente da CPL destaca as vantagens que os projetos de novos terminais poderão trazer para o porto da capital e explica a necessidade de concluir com brevidade a ligação ferroviária a Espanha.

NUNO MIGUEL SILVA
nmsilva@jornaleconomico.pt

Em entrevista ao Jornal Económico, Rui Raposo, presidente da CPL – Comunidade Portuária de Lisboa, está confiante na recuperação das cargas para o porto da capital depois de anos muito turbulentos provocados pelas greves dos estivadores, em que foi visível o declínio das cargas e o afastamento de grandes armadores mundiais. Este responsável alerta, contudo, para a necessidade de, nos tempos mais próximos, nada vir a afetar a imagem e a atividade do porto de Lisboa, para esta recuperação se poder consolidar.

Quanto aos novos terminais, de contentores ou multiusos, previsto para o Barreiro, e de cruzeiros, que deverá estar concluído em junho, em Santa Apolónia, Rui Raposo destaca as vantagens dos dois projetos para o desenvolvimento do porto da capital e da economia da cidade. Temas que foram discutidos no seminário que a própria CPL promoveu no passado dia 15, “Porto de Lisboa – desafios e Afirmção”, numa iniciativa que contou com a presença de Ana Paula Vitorino, ministra do Mar.

Do ponto de vista da CPL, quais são as perspectivas de desenvolvimento do porto da capital?

Agora que a questão do trabalho portuário em Lisboa ficou normalizada, a CPL vê com algum optimismo, e até normalidade, não só a retoma da actividade como, principalmente, a possibilidade real de os parceiros poderem trabalhar em conjunto, sem entraves, na construção de um porto mais moderno e eficaz, com outra imagem, que venha potenciar o desenvolvimento e os negócios na região da Grande Lisboa. Este trabalho con-

junto de promoção da excelência das condições da atividade portuária em Lisboa carece ainda, no entanto, da definição final do ordenamento portuário na região que terá inevitavelmente que ser “desenhado” pelo poder político com a contribuição dos *players* do setor e da cadeia logística. É muito importante dar a conhecer aos armadores quais são as expectativas do porto de Lisboa nos próximos 10/20 anos. É fundamental saber casar o interesse de investimento em novos terminais, que julgamos existir, com a disponibilidade da oferta de espaços possíveis na grande região de Lisboa.

De que forma é que os conflitos laborais e as greves travaram o crescimento do porto de Lisboa e de que forma é que poderão ser evitados no futuro?

De forma muito significativa. Basta atentarmos nos números do crescimento da carga em Lisboa antes de ocorrerem as duas principais greves e depois olharmos para o que aconteceu durante e imediatamente após a última greve. Os diversos avisos que se foram fazendo quanto aos prejuízos imediatos, mas ainda mais grave, quanto à degradação da imagem e da confiança no porto de Lisboa, caíram sempre em saco roto. Só quando se materializou o efetivo abandono do porto de Lisboa por parte de alguns armadores e serviços, começou a ficar claro para todos que a situação tinha batido no fundo e que era urgente fazer algo para a inverter. Julgo que a História e a estatística onde constará em números a confirmação de que com greves, todos, sem exceção, perdemos, ajudará a que não se voltem a cometer erros similares no futuro.

A CPL considera viável ou plausível o projeto de fusão entre os portos de Lisboa e de

Setúbal que, na prática, nunca saiu do papel?

Tanto quanto lhe é dado saber, o projeto de administração conjunta dos portos de Lisboa e Setúbal está a decorrer, embora com muito esforço e trabalho, sem grandes sobressaltos, tendo em vista uma definição e clarificação de como articular de forma ótima toda a oferta portuária na região, tendo em consideração o conjunto da oferta de forma integrada, adequando e otimizando todas as valências para que a resultante do conjunto seja superior em qualidade e valor à soma de cada porto isoladamente.

Que vantagens poderá trazer o projeto do novo terminal de contentores ou multiusos do Barreiro para o porto de Lisboa, para a capital e para a economia nacional?

Em primeiro lugar, gostaríamos de realçar que a simples existência de novos terminais já será de *per se* sempre um valor acrescentado para a economia nacional. No modelo que o Governo advoga e que também defendemos a construção de novos terminais só se fará se houver interesse e consequente investimento privado. Ora, num período em que Portugal necessita desesperadamente de mais investimento, sempre e quando o mesmo ocorra, é um facto para saudar. Depois, e porque o projecto do novo terminal de contentores ou multiusos a ser, eventualmente, construído no Barreiro se traduz em mais oferta portuária, parece-nos que contribuirá para dinamizar a captação de mais serviços, escalas, e consequentemente carga na grande região de Lisboa o que é indubitavelmente também positivo para o País. Finalmente porque existe a convicção que nos próximos anos o mercado da “distribuição”, a nível europeu, será um dos que mais crescerá, sendo fulcral que Portu-



“

O novo terminal de cruzeiros de Lisboa é, sem dúvida, um ‘equipamento’ que vem no seguimento de um modelo de modernidade que enriquece as margens do Tejo.



gal se posicione fortemente em termos de quantidade e qualidade de oferta para poder aproveitar essa janela de oportunidade.

Que vantagens poderá trazer a próxima inauguração do novo terminal de cruzeiros do porto de Lisboa para a infraestrutura, para a cidade de Lisboa e para a economia do país?

Em primeiro lugar, deve referir-se a excelência arquitetónica do novo terminal de cruzeiros. É sem dúvida um “equipamento” que, para além de embelezar uma zona histórica da cidade vem no seguimento de um modelo de modernidade que enriquece as margens do Tejo. Lisboa vive um *boom* no turismo e é muito importante este reinven-



Nacho Doce/Reuters

tar a cidade com obras que a distingam. Depois, Lisboa precisava de um verdadeiro terminal de cruzeiros adaptado às exigências técnicas e operacionais que os novos navios demandam, mas também capaz de fazer face com eficácia e rapidez ao enorme fluxo de passageiros em trânsito e em operações de embarque/desembarque.

Outras cidades/portos que concorrem directamente com Lisboa na captação dos cruzeiros já haviam construído novas e modernas gares, o que nos deixava em desvantagem competitiva. Nesse sentido, o novo terminal de cruzeiros do porto de Lisboa acaba por “nascer” naturalmente. Obviamente que é expectável que, por haver melhores condições técnicas, aumente o número de escalas

de navios de cruzeiros em Lisboa. Isto irá beneficiar, num primeiro momento, essencialmente a cidade e os seus arredores através das excursões, mas depois o País todo usufruirá, pois está provada a correlação forte que existe entre um cruzeirista que visita uma cidade e que volta depois para uma viagem turística de vários dias no país.

Como vê a CPL a demora no arranque do projeto e do concurso público para ligação ferroviária dos portos nacionais à fronteira com Espanha, em Caia?

Num tempo em que o transporte obedece cada vez mais à multimodalidade de uma cadeia logística, o não aproveitamento da possibilidade de todas as ligações que opti-

mizam segmentos dessa cadeia é seguramente um passo atrás que se dá num mercado altamente competitivo. Ninguém esperará que o projecto arranque ou fique pronto. Quem tem que “desenhar” a cadeia logística que melhor sirva e optimize os seus interesses não ficará à espera que um determinado troço fique pronto, mas também é verdade que se mais tarde se vier a optar pela integração desse troço numa cadeia logística que já estava definida e a funcionar, será sempre mais difícil pois obrigará a repensar o modelo todo.

Como evoluiu a atividade do porto de Lisboa no primeiro trimestre e quais são as perspetivas de desenvolvimento

previsíveis para este ano?

Conforme se poderá aferir com facilidade o porto de Lisboa está claramente no caminho de uma recuperação. Os números, embora ainda longe das expectativas do passado, são já algo encorajadores. Pelo menos é visível uma recuperação que tenderá a cimentar-se com o passar do tempo e com o reconquistar da confiança dos armadores. Todos teremos que trabalhar afincadamente para garantir essa confiança. É vital que nada, mas mesmo nada, possa vir a prejudicar a imagem do porto de Lisboa nos tempos mais próximos.

Um dos temas em debate no seminário do passado dia 15 de maio foi a ligação entre o porto de Lisboa e as cidades

envolventes. Atualmente, como vê esta relação e qual a sua importância?

A Comunidade Portuária de Lisboa está consciente da importância do envolvimento das populações ribeirinhas do Tejo com o seu porto. Não foi à toa que definimos estrategicamente convidar todas as Câmaras ribeirinha para Associados da CPL. Queremos e precisamos que as populações estejam connosco e nos ajudem a defender e a desenvolver este enorme activo económico que é o seu porto. Sabemos que existem situações que podem ser conflituantes e, por isso, queremos encontrar em conjunto soluções que não só mitiguem essa conflitualidade como até a possam transformar numa situação *win-win*. ●

Exportações ajudaram logística a atravessar crise económica

Empresas portuguesas voraram-se para fora para escapar à crise financeira e económica, o que levou a logística para um papel central na atividade empresarial.

RICARDO SANTOS FERREIRA
rsferreira@jornaleconomico.pt

Os agentes do setor da logística têm aproveitado a oportunidade criada pelo crescimento das exportações para recuperar do período da grave crise económica e financeira que Portugal atravessou. Hoje, as perspectivas de evolução são positivas, mesmo com os desafios que se colocam ao setor.

No quinquénio entre 2009 e 2013, a economia portuguesa sofreu quatro anos de recessão, tendo, em 2012, registado a mais profunda contração do Produto Interno Bruto (PIB) em 40 anos, com uma quebra superior a 4%. Ao mesmo tempo, exceptuando o primeiro ano do período em análise, as exportações portuguesas registaram um crescimento constante.

“A crise foi difícil, porque se verificou uma contração do mercado” comentou ao Jornal Económico Alcibíades Paulo Guedes, presidente da APLOG – Associação Portuguesa de Logística, acrescentando que a atividade passou a ser fundamental no quadro de controlo de custos e de maior competitividade, especialmente para as empresas exportadoras.

“[A crise] trouxe a logística para o centro da estratégia empresarial, especialmente para quem tem uma abordagem mais internacional”, afirmou.

Nuno Rangel, presidente da Associação Portuguesa de Operadores Logísticos (APOL), concorda. “O aumento das exportações constituiu um incremento à atividade económica do país, dado o seu impacto na economia e os operadores foram beneficiários diretos dessa circunstância”, diz.

A APLOG representa toda a cadeia de valor relacionada com a logística – a oferta e a procura –, contando como associados operadores, mas também empresas industriais e do setor da distribuição



Jason Lee/Reuters

Principal desafio é o impacto das novas tecnologias e das novas formas de distribuição na logística

e dos transportes, entre eles. A APOL, por seu lado, representa os operadores de logística. Aliás, o grupo Rangel integra também a direção da APLOG.

Em declarações ao Jornal Económico Nuno Rangel refere, no entanto, que “a estabilização dos fluxos quantitativos para o exterior e a necessidade de consolidação, está a reorientar as atenções

dos operadores para assuntos que transcendem as fronteiras naturais da logística”.

Américo Fernandes, diretor geral da DHL Express Portugal, um operador, refere que “a maior procura, por parte das empresas exportadoras portuguesas, de novos mercados”, continua a ser um desafio.

Desafio da nova tecnologia

Mas o principal desafio é, reconhecidamente, o impacto das novas tecnologias e das novas formas de distribuição na logística, nomeadamente a integração eficaz dos fluxos de informação e de mercadorias.

“Como desafios, destaco o boom das compras online, o que faz com que tenhamos de estar concentrados não só nas empresas mas também no consumidor final, que cada vez mais usa a internet para efetuar a suas compras em qualquer parte do mundo”, diz Américo Fernandes ao Jornal Económico.

“O desenvolvimento tecnológico é um dos fatores de mudança, sem dúvida”, afirma Paulo Guedes, sublinhando que a garantia que existe é que vai haver um aumento da complexidade no setor, nos próximos anos, consequência da expansão e afirmação do e-commerce, de novas formas de distribuição e de serviços.

O mesmo refere Nuno Rangel: “O setor da logística também tem de se adaptar aos desafios associados à evolução do setor”, diz.

“É importante estar atento às tendências de futuro, como é o caso da multiplicidade de canais, que exige uma adaptação rápida à mudança. O crescimento do e-commerce tem sido o principal desafio para o setor assim como a principal oportunidade. Este crescimento irá, sem dúvida, fazer com que a cadeia logística de abastecimento evolua e dinamize o mercado”, acrescenta. ●

PROTAGONISTAS



ALCIBÍADES PAULO GUEDES
Presidente da APLOG – Associação Portuguesa de Logística

“O desenvolvimento tecnológico é um dos fatores de mudança, sem dúvida. A complexidade vai aumentar nos próximos anos”



NUNO RANGEL
Presidente da Associação Portuguesa de Operadores Logísticos (APOL)

“Acreditamos que no futuro a tônica será a aposta dos empresários portugueses das PME no outsourcing logístico sobretudo porque há um notório impacto de uma gestão da cadeia logística eficiente e nas mais-valias que pode trazer para os seus negócios”



AMÉRICO FERNANDES
Diretor geral da DHL Express Portugal

“A logística é uma atividade em constante crescimento e transformação. Nos últimos anos, têm surgido grandes oportunidades para as empresas do setor que conseguem antecipar as novas necessidades dos Clientes e as alterações de mercado”



SOLUÇÕES GLOBAIS INTEGRADAS DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE

- ARMAZENAGEM
- PREPARAÇÃO DE ENCOMENDAS
- SERVIÇOS DE VALOR ACRESCENTADO
- DISTRIBUIÇÃO NACIONAL 24H
- TRANSPORTE INTERNACIONAL MARÍTIMO,
AÉREO E TERRESTRE

WWW.GARLAND.PT





PORQUE ISTO NÃO É PARA MENINOS.

Não é uma Van. É uma MAN.
A nova MAN TGE.

MAN kann.

