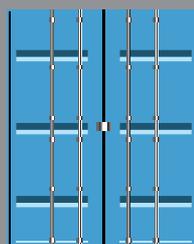
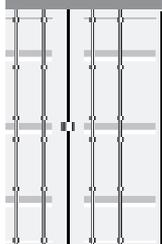
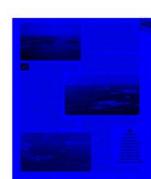


Padrões de comércio em marítimo mudança



Com a reanimação do crescimento do comércio mundial assiste-se a um aumento na necessidade dos portos lidarem com maiores volumes de carga. Com os portos europeus a competir ferozmente para atrair negócio, a logística é uma fonte cada vez mais crítica de diferenciação competitiva. Esta pode conduzir a melhorias de desempenho na cadeia de abastecimento através da localização da armazenagem e movimentação da carga em ou perto dos portos.

TEXTO
Bárbara Sousa
FOTOS
D. R.



O crescimento do comércio global está a contribuir para um aumento da procura de armazéns e imobiliário de logística junto aos portos marítimos na Europa. Com efeito, o relatório "European Seaports: the growing

logistics opportunity" da Jones Lang LaSalle (JLL) sublinha que o facto dos padrões de comércio marítimo estarem a mudar, incluindo um aumento da dimensão dos navios porta-contentores e uma maior capacidade de carga dos contentores, além das mudanças nos canais de distribuição, o que está a estimular a procura de imóveis industriais e de logística localizados junto aos portos. "Mais contentores e maior capacidade dos navios implicam mais carga, pelo que logicamente é compreensível uma maior apetência para a atividade logística junto aos portos mas inserida numa dinâmica multimodal, com o objetivo da diminuição de custos e distribuição, ficando mais competitiva para os operadores e para os clientes finais. No fundo, é o aumento da importância dos portos com a sua crescente integração nas cadeias logísticas dos transportes", afirma fonte do Porto de Setúbal. O crescimento contínuo do comércio global e o maior tamanho dos navios continuam a ser as forças motrizes da mudança na paisagem dos portos, embora haja, obviamente, muitas mais dinâmicas que impactam a um nível macro. No entanto, algumas destas tendências começaram a intensificar-se nos últimos anos e a hierarquia dos portos marítimos europeus de contentores começou a mudar.



Num crescimento de 550%, o fluxo global de contentores marítimos aumentou de 90 milhões TEU (unidade equivalente a um contentor de 20 pés e medida standard utilizada para medir o volume dos contentores marítimos) em 1990 para 590 milhões em 2012, segundo a JLL. O fluxo de contentores nos portos europeus deverá aumentar de 95 milhões TEU em 2012 para 150 milhões TEU até 2030, num crescimento de 50%. Este aumento da atividade dos contentores de transporte marítimo deverá exigir mais 20 a 30 milhões de metros quadrados de instalações para distribuição até 2030, num aumento substancial de 40% a 60% face aos espaços de armazenagem existentes atualmente nas regiões que acolhem esses portos, as quais registaram um fluxo anual de cerca de 500 mil TEU em 2012.

Além disso, como um número crescente de portos - grandes e pequenos - estão a competir pelo mesmo acesso ao interior de um país, há um aumento perceptível da concorrência na oferta de linhas de transporte e na proposta do melhor tratamento e serviços de armazenamento, juntamente com um acesso eficiente aos mercados através de ligações multimodais com o interior. "Portugal não é exceção a esta tendência mundial. Em termos práticos temos o exemplo da Luís Simões, um operador logístico de



referência, que decidiu apostar num grande projeto junto ao Porto de Leixões beneficiando de todas as vantagens que a localização lhe proporciona", diz a Administração dos Portos do Douro e Leixões. Até recentemente, a facilidade de transportar recipientes padronizados e os baixos custos de transporte significavam menos ênfase na logística do lado do porto. No entanto, uma série de considerações da cadeia de abastecimento estão a levar os operadores a repensar a sua estratégia, pelo que já não existem portos modernos que não funcionem sem conectividade multimodal com terra. Os portos já não são terraplenos de descarga e armazéns, são parte ativa da cadeia de transporte e com ligações eficientes ao interior do país



O fluxo de contentores nos portos europeus deverá aumentar de 95 milhões TEU em 2012 para 150 milhões TEU até 2030, num crescimento de 50%



que vê reforçada a atratividade para a criação de novos negócios.

Existe uma série de planos de expansão portuária ambiciosos e agressivos em curso na Europa, com os três maiores portos - Roterdão, Hamburgo e Antuérpia - a trabalhar para aumentar significativamente a sua capacidade. Muitos mais portos estão a atualizar e a ampliar as facilidades que oferecem para acomodar navios de contentores maiores, assim

Três perguntas a:

Administração dos Portos do Douro e Leixões

Grande Consumo - Um estudo recente da Jones Lang LaSalle aponta que "o crescimento no comércio global está a contribuir para um aumento da procura de armazéns e imobiliário de logística junto aos portos marítimos na Europa". Concorda com a ideia de que mais contentores e navios de maior porte estimulam procura para armazéns próximos de portos europeus?

APDL - A tendência que refere é clara para nós há bastante tempo. A presença junto ao porto de instalações concebidas especificamente para a realização de operações sobre a mercadoria, complementares ao transporte marítimo, confere uma vantagem competitiva importante para as empresas. Por isso, a aposta na Plataforma Logística será um importante fator de dinamização nos próximos anos em Leixões. Ao promover as condições para a concentração de cargas, está-se a racionalizar o transporte, permitindo que os trajetos mais longos sejam vencidos pelos modos de maior capacidade, contribuindo para lançar mão de soluções mais sustentáveis, sob o ponto de vista da eficiência energética e económica. O valor da Plataforma Logística resulta acrescido pelo facto desta se encontrar incluída em rede com outras infraestruturas similares, de forma a permitir o fluxo agrupado de mercadorias, com as operações de consolidação e desconsolidação a terem lugar nessa mesma plataforma. Igualmente aporta valor acrescido o facto de se localizar próxima do aeroporto e beneficiar de bons acessos de ligação às principais vias rodoviárias e ferroviárias.

GC - Faria sentido a criação de um porto marítimo de alto-mar em Portugal, preparado para acomodar navios porta-contentores de grande dimensão? Atendendo ao posicionamento geográfico de Portugal, era um ponto decisivo para reforçar o seu papel de porta de entrada na Europa?

APDL - O Porto de Sines tem capacidade para receber esses navios de grande dimensão e desempenhar um papel importante no "deep sea". A partir daí é necessário estabelecer ligações marítimas que configurem uma rede mais fina que chegue aos centros de produção ou de consumo e é aí que pretendemos posicionar o Porto de Leixões. Leixões, por seu lado, também está a apostar na capacidade de receber navios de maior dimensão mas sem a pretensão de se tornar num "hub" de "transshipment" de navios "deep sea" para o qual não está vocacionado. Está em projeto a construção do novo terminal de contentores com fundos de menos 14 metros de modo a viabilizar a entrada e operação portuária de navios porta-contentores designados por "Post-Panamax", com capacidade para transportar até 5.000 a 6.000 TEU. O novo terminal de contentores permitirá a "escala direta" de navios com estas características - que, tudo indica, nos próximos anos vão assumir um relevo e protagonismo muito especial - além de dar resposta adequada ao sector mais exigente dos "Panamax" que também tem vindo a crescer, favorecendo o crescimento do tráfego comercial no Porto de Leixões e tornando mais competitivas as cadeias logísticas que lhe estão associadas.

GC - No seu entender, o que falta aos portos portugueses para poder ombrear com os principais portos europeus?

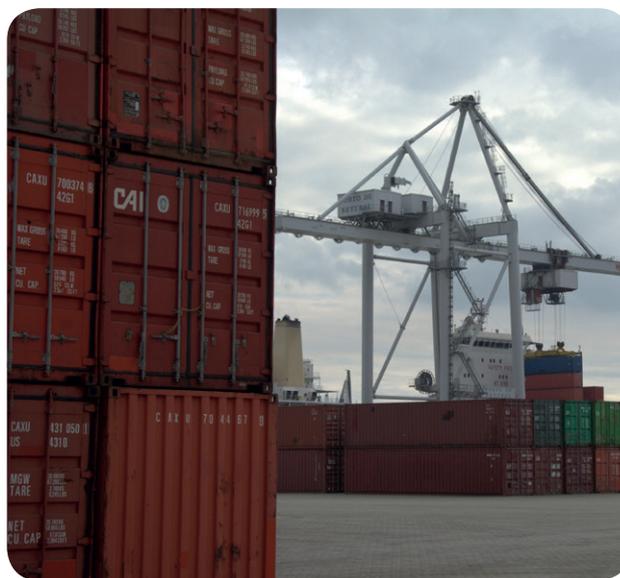
APDL - No nosso entender, o Porto de Leixões está ao nível dos principais portos europeus em termos de performance, preço e qualidade de serviço. Consciente dos constrangimentos e desafios que se colocam a uma infraestrutura portuária, Leixões sempre adotou uma postura de antecipação aos problemas que o porto poderia enfrentar. Neste sentido, a aposta nos mais recentes investimentos - Portaria Principal, VILPL, Aprofundamento do Canal de Acesso, Ponte Móvel, Plataforma Logística, novo Terminal de Cruzeiros, entre outros - veio colmatar muitas das necessidades inicialmente identificadas. Além disso, não sentimos que exista alguma desvantagem dos portos portugueses face aos portos europeus. Aliás, em várias áreas, somos reconhecidos internacionalmente como, por exemplo, ao nível de sistemas de informação.

como o aumento da movimentação de contentores no porto. Novos desenvolvimentos portuários também estão a entrar e a adicionar ao "mix" competitivo, incluindo o maior projeto portuário na Alemanha, o JadeWeserPort, e o projeto London Gateway. Os fatores que vão cada vez mais determinar o sucesso desses e de outros portos marítimos europeus compreendem uma combinação de acessibilidade náutica e infraestrutura portuária e do interior do país.

Em Portugal, o Porto de Leixões tem investido substancialmente nas acessibilidades com recurso a fundos próprios e apoios comunitários. Do lado de terra, destacam-se a construção da Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões e da nova Portaria Principal, um conceito inovador de "one-stop shop" que integra os dados recolhidos pelos equipamentos especiais de leitura numa mesma plataforma que reúne a Autoridade Portuária, a Alfândega e os operadores portuários.

Os benefícios da localização de um centro de distribuição em ou perto de um porto incluem menores custos de transporte, o aumento da segurança para os prazos de entrega e uma maior velocidade na chegada ao mercado, juntamente com menores impactos ambientais. O impacto líquido de todos esses "drivers" é provavelmente a maior demanda por instalações de armazenamento perto de portos. No entanto, nem todos os portos serão candidatos adequados. Alguns, por exemplo, nomeadamente os colocados em áreas urbanas, têm espaço limitado para expandir. Os investidores e "players" com interesse nas possibilidades

Já não existem portos modernos que não funcionem sem conectividade multimodal com terra



oferecidas por portos marítimos precisam, portanto, de rever as suas opções com cuidado. Mas as potenciais recompensas para aqueles que escolherem com sabedoria podem ser significativas.

"Os portos portugueses têm uma escala consentânea com a dimensão do país mas existe uma grande capacidade de crescimento, nomeadamente tirando partido das relações privilegiadas com os PALOP e com o desenvolvimento da oferta de serviços em nichos de mercado específicos", assegura fonte do Porto de Setúbal. Um exemplo real é a próxima expansão do terrapleno do Terminal Roll-on Roll-off do Porto de Setúbal para mais cinco hectares, para aumentar a capacidade de movimentação de veículos e oferecer serviços de valor acrescentado, criando um "hub" Ro-Ro na ligação entre as rotas do Atlântico, África, América, Ásia e as linhas do Mediterrâneo.



As marcas e o Mundial de Futebol



FIFA WORLD CUP Brasil



CLAREL A NOVA ALMA DA SCHLECKER FOLHETO INSÍGNIAS REFORÇAM PROMOÇÕES
LIDL LÍDER EUROPEU NO FACEBOOK CUCA CHEGA A PORTUGAL SCC VERÃO QUENTE
UNICER FAZ REFRESH A SUPER BOCK GREEN LOGÍSTICA E PORTOS PADRÕES DE COMÉRCIO EM MUDANÇA