

Integrando Portugal nas principais cadeias logísticas mundiais

Rui Pinto, CEO da PSA Sines



O porto de Singapura sempre desempenhou um papel fundamental no crescimento da economia do país, estabelecendo-se como entreposto comercial de toda a região do sudoeste asiático. Com advento da contentorização, Singapura conhece uma nova fase de prosperidade a partir do início da década de 70 com a movimentação dos primeiros contentores. Em 1982, o porto de Singapura torna-se o maior porto do mundo em tonelagem movimentada e em 1990 alcança a liderança no segmento da carga contentorizada, título que ostentou até há dois anos atrás quando foi destronado por Xangai.

Estratégia da PSA enquanto operador global

Com o fenómeno da globalização a começar a sentir-se, Singapura ganha consciência de que apesar de ter um dos maiores portos mundiais, para continuar a crescer e aspirar a ter um papel relevante na indústria, teria de olhar para lá das suas fronteiras. A abertura da China ao mundo iria também na área dos portos levar ao aparecimento de novas estruturas portuárias, permitindo o acesso directo de linhas de navegação a estes portos. Este fenómeno era visto como uma ameaça ao porto de Singapura e por isso a PSA decide-se por uma estratégia de internacionalização. Em 1996, concretiza o seu primeiro investimento fora de Singapura no porto chinês de Dalian. Em 1997, a PSA abandona o seu papel de autoridade portuária e embora continuando na esfera pública adopta uma gestão de grupo privado. Em 2003 leva a cabo uma reestruturação alterando a sua designação para PSA International, criando 4 regiões responsáveis

pela gestão dos terminais em cada uma das áreas.

Evolução da PSA de autoridade portuária para operador global de carga contentorizada

Concretizado o primeiro passo da internacionalização em 1996 em Dalian e o definitivo abandono do papel de autoridade portuária um ano mais tarde, a PSA concentrou-se na sua estratégia de internacionalização. A par da Ásia, a Europa foi eleita com área preferencial de novos investimentos. Em 1998, a PSA adquire ao grupo Fiat o grupo Sinport, que detém as concessões do Terminal de Voltri Génova e Veneza. Segue-se Sines em 1999 e Antuérpia em 2002.

Em 2006, a PSA compra 20% do seu rival Hutchison ports, o que lhe confere uma destacada liderança mundial no ranking dos operadores portuários em termos "equity".

Actualmente o grupo é responsável pela gestão directa de 29 portos distribuídos em 17 países, tendo movimentado no ano passado 59 milhões de TEUS dos quais mais de 50% fora de Singapura.



Rede de portos geridos pelo Grupo PSA no início de 2012

Posicionamento da PSA no mercado dos operadores globais de terminais de contentores

Opção preferencial por terminais colocados ao longo das rotas Extremo Oriente – Europa?

Os activos do grupo estão sobretudo concentrados no mercado Intra-Asiático e no eixo Este-Oeste. O mercado Asiático e sobretudo a China surgem como uma opção lógica dada não só a maior proximidade geográfica e cultural, mas também o forte crescimento do tráfego intra-asiático, funcionado Singapura como importante HUB para o sudoeste asiático.

No que respeita ao eixo Ásia-Europa, apesar de todas as dificuldades das economias europeias, ele continua a ser o maior mercado mundial de carga contentorizada. No Sul da Europa, a PSA assegura uma cobertura geográfica muito interessante, com Mersin a Este, Génova/Veneza no centro e Sines no Oeste. A Norte são os portos de Antuérpia e Zeebrugge, que asseguram a cobertura do importante mercado do Norte da Europa.

Planos de expansão para novas áreas geográficas

No âmbito das economias mundiais emergentes, a PSA detém uma excelente cobertura do mercado Chinês (7 terminais) e Índia (4 terminais + 1 em construção).

Ao invés, o mercado da América Latina só agora começa a despertar o interesse do grupo com presenças no Panamá (lado Pacífico), Cuba e Argentina (Buenos Aires). É de esperar que o grupo explore mais oportunidades na América Latina onde existe um enorme potencial a nível de novas concessões. Uma das questões mais colocadas tem a ver com a ausência do grupo do mercado Norte-Americano: opção estratégica ou dificuldade de acesso?

Um pouco das duas. Em primeiro lugar o mercado Norte-Americano é muito fechado, privilegiando os seus próprios operadores portuários. Dos 4 grandes operadores de portos mundiais (PSA, Hutchison, APMT, DPW), somente a APMT (Grupo Moller) opera terminais no mercado Norte-Americano, muito por força da sua proximidade com a Maersk Line. Outros “players” estrangeiros com papel importante neste mercado são as próprias linhas de navegação (Hanjin, Evergreen, MSC) todas elas com terminais próprias na costa este e oeste dos Estados Unidos.

IDEIAS CHAVE

- O Grupo PSA é responsável pela gestão direta de 29 portos distribuídos em 17 países, tendo movimentado no ano passado 59 milhões de TEUS
- É de esperar que a PSA explore mais oportunidades na América Latina onde existe um enorme potencial a nível de novas concessões
- Portugal tem uma centralidade atlântica muito apetecível

- A excelente localização de Sines tem a vantagem de combinar os tráfegos Norte-Sul e Este-Oeste no mesmo porto, ao mesmo tempo que proporciona o acesso ao mercado local Ibérico
- Parceria Estratégica com a CP para o desenvolvimento de corredores intermodais que potenciem o alargamento do hinterland

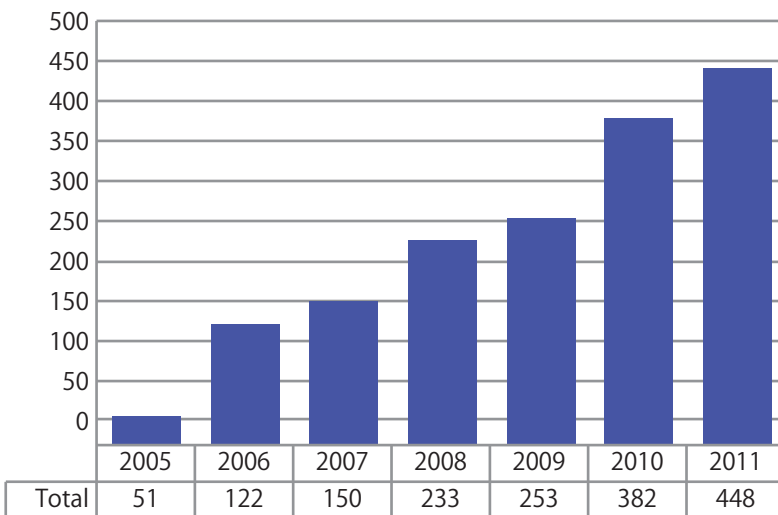


Vista aérea da primeira fase de expansão do Terminal XXI

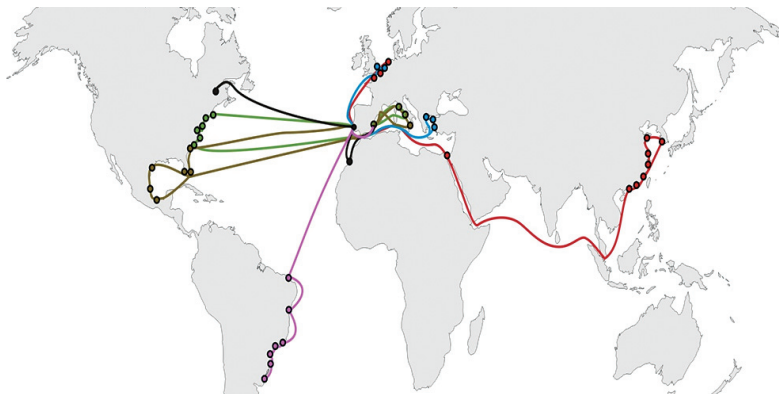
A opção da PSA por Sines

A possibilidade de investimento em Sines surgiu em plena época de desenvolvimento da estratégia de internacionalização do grupo PSA. Em plena década de 90 era perceptível o fenómeno da globalização, a ascensão da China como potência económica e fábrica do mundo, o crescimento acelerado da capacidade dos navios porta-contentores e a necessidade de se construírem novos portos capazes de receber e operar estes mega-navios.

Ao decidir avançar com a concessão de um terminal de contentores em Sines, o Estado Português soube reconhecer em primeiro lugar a necessidade do país de ter um porto capaz de o colocar no centro das principais cadeias logísticas mundiais, ao mesmo tempo



PSA Sines: evolução da movimentação em milhares de TEUs



Rede de serviços regulares que escalam o Terminal XXI

que a PSA reconheceu em Sines características importantes para o desenvolvimento do projecto

- Excelente localização na confluência das rotas Norte-Sul e Este-Oeste
- Porto de águas profundas para receber os novos mega-navios e capacidade de expansão.

Sendo um país periférico da Europa, Portugal tem no entanto uma centralidade atlântica muito apetecível e que nem sempre foi bem explorada do ponto de vista portuário. A localização de Sines dava à PSA a possibilidade de estabelecer um HUB que lhe permitisse cobrir os mercados do Atlântico-Sul, oferecer ao

mercado Português serviços directos aos principais mercados mundiais, alterando o modelo de “feederização” de dependência dos grandes HUBS Norte-Europeus e Espanhóis.

Problemas iniciais

Promover um novo porto no mercado, sem nenhuma história no segmento da contentorização foi sem dúvida a tarefa mais desafiante. Por definição, a indústria do transporte marítimo é muito conservadora, pouco aberta a grandes mudanças e vencer essa inércia foi o principal desafio do projecto

A chave do sucesso consistiu em identificar um potencial cliente que partilhasse a mesma visão e que revelasse capacidade e ousadia para mudar. Essa entidade foi a MSC que tinha duas operações muito importantes na nossa região: Valência para os tráfegos Este-Oeste e Las Palmas para os Norte-Sul. A excelente localização de Sines oferecia a vantagem adicional de combinar estes dois tráfegos no mesmo porto, ao mesmo tempo que proporcionava o acesso ao mercado local Ibérico.

A parceria estratégica com a CP foi fundamental no desenvolvimento de corredores intermodais capazes de abastecer os principais centros de consumo e produção Ibéricos com significativas reduções de tempos de trânsito. Hoje em dia, Sines mesmo apesar de importantes restrições ferroviárias é já o porto líder na Península Ibérica para o tráfego de contentores, muito acima de Valência, principal porto Ibérico.

A realidade hoje

Em 2011, o Terminal XXI esgotou praticamente a sua capacidade instalada ao movimentar quase 450 mil TEUs (90% da capacidade instalada):

Actualmente o Terminal XXI é o único porto da fachada Atlântica da Península Ibérica que dispõe de serviços directos de e para os principais mercados mundiais: Ásia, América do Norte (Canadá, Estados Unidos e México), América do Sul, e Mediterrâneo Oriental (Grécia, Turquia).

Sines é hoje o HUB de referência para carga com origem no mercado Asiático e que transbordam para Canada, Estados Unidos e América do Sul. Com o novo serviço recentemente iniciado para a Costa Oeste dos Estados Unidos, Sines é também o HUB de referência para as cargas que são oriundas no porto Francês

do Havre para o Pacífico.

Para além disso, Sines está entre o grupo restrito de portos Europeus que semanalmente operam mega-navios de 14.000 TEUs. Sines conta para além disso com uma rede de serviços feeder que une Sines aos principais portos da fachada Atlântica da Península (Leixões, Vigo, Gijón e Bilbao), Cádiz e Casablanca. Em 2011, o tráfego com origem/destino em Espanha que passou através de Sines ultrapassou os 100 mil TEUs, o que atesta a importância que Sines atingiu como principal HUB da Costa Ocidental da Península Ibérica.

Perspectivas futuras

Com o objectivo de satisfazer o rápido crescimento da movimentação em Sines, a PSA está a terminar as obras da segunda fase de ampliação do seu terminal. Esta fase contempla um investimento de cerca de 70 milhões de Euros e consiste em:

- Aumento do cais de acostagem dos antigos 350mts para os actuais 730mts
- 3 novas gruas de cais Super Post-Panamax de última geração com alcance para 22 contentores à largura
- 6 Gruas de parque eléctricas
- 5 Hectares de terrapleno

Este novo investimento irá aumentar a capacidade de movimentação anual para 1 milhão de TEUs o que coloca desde já Sines como o 4º maior porto Ibérico em termos de capacidade instalada.

Nesta nova fase da sua existência, Sines pretende continuar a reforçar o seu papel de HUB para os mercados do Atlântico-Sul com especial incidência no mercado de África para onde não dispõe ainda de serviços directos. Actualmente, Valência, Tanger e em menor escala Algeciras são os portos de referência de transbordo para as cargas entre Ásia e África. Sines pretende concorrer com estes portos através de novos serviços que possam ligar com a rede já existente.

Mas é sobretudo na vertente de servir o hinterland de Espanha que se colocam os maiores desafios de curto-prazo. Os níveis de tráfego hoje movimentados através de Sines de e para Madrid se bem que existentes são ainda diminutos face ao seu potencial. Deste volume, a maioria é feito por rodovia dadas as dificuldades a nível de rapidez e custo que o

IDEIAS CHAVE

- Sines é o único porto da fachada Atlântica da Península Ibérica que dispõe de serviços directos de, e para os principais mercados mundiais
- O Terminal XXI é o HUB de referência para cargas com origem no mercado Asiático e que transbordam para Canadá, Estados Unidos e América do Sul. Serviços feeder para os principais portos da fachada Atlântica
- Sines está entre o grupo restrito de portos Europeus que semanalmente operam mega-navios de 14.000 TEUs
- Desafio de servir como alternativa ao porto de Valência no abastecimento de Madrid
- Potencial alteração de paradigma a nível das rotas marítimas em que os portos do Norte da Europa seriam servidos através dos portos do Sul



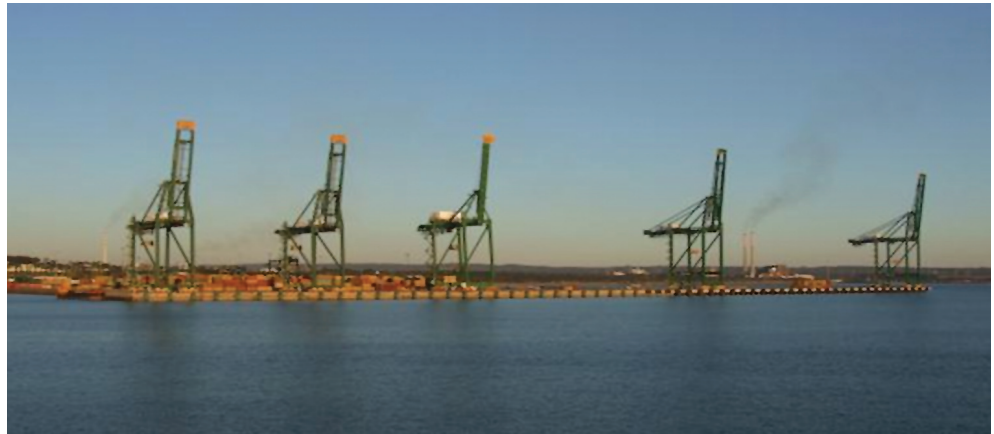
MSC Francesca, LOA 366 mts, 14.000 TEUs

transporte ferroviário apresenta para penetrar neste mercado. Madrid é o principal mercado de consumo da Península Ibérica e utiliza preferencialmente o porto de Valência, que sendo geograficamente o mais próximo, não é o mais eficiente. Sines encontra-se à mesma distância de Madrid que Barcelona ou Algeciras e sobretudo para os tráfegos Atlânticos oferece vantagens de tempo de trânsito que os seus concorrentes não possuem. A construção de novas acessibilidades rodoviárias (IP8) e sobretudo ferroviárias (Sines-Elvas-Madrid) que liguem Sines ao coração do hinterland de Espanha, assume uma importância fundamental no plano de desenvolvimento e crescimento do porto e na sua futura capacidade ou não de concorrer com Valência e Barcelona por este mercado.

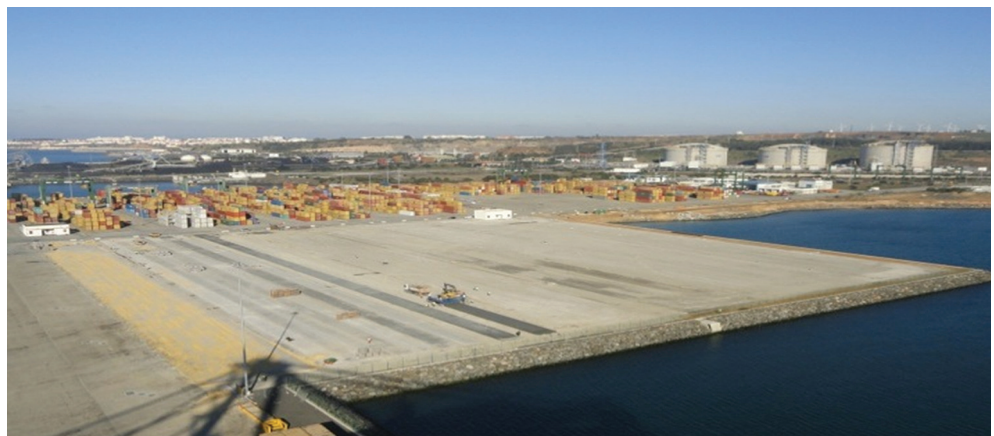
O Canal do Panamá

Muito se tem discutido sobre o possível impacto do canal do Panamá nos portos da fachada atlântica da Península e em particular Sines.

A partir de 2014, o novo ampliado canal do Panamá irá permitir a passagem de navios



5 Gruas de cais já operativas



5 hectares de terrapleno duplicam capacidade de armazenagem

com capacidade até 13.000 TEUs contra os actuais 5.000 TEUs. Até agora, os grandes mega-navios, entendidos como unidades com capacidade acima dos 10.000 TEUs, apenas se encontravam no tráfego Asia-Europa-Asia. Porém a introdução de nova tonelagem ao mercado, está a mudar os planos das linhas de navegação, e recentemente pela primeira vez navios com capacidade de 13.000 TEUs foram utilizados na rota Ásia-Pacífico. Não havendo ainda evidências de que o novo canal venha a ser utilizado em larga escala por mega-navios, vários portos na área das Caraíbas, Golfo do México e Estados Unidos estão a redimensionar os seus portos para este tipo de navios.

No que toca a Sines e aos portos da região, o possível impacto do canal poderá está ligado

ao eventual ressurgimento dos serviços à volta do mundo, através do Canal do Panamá e Suez, que utilizem portos estrategicamente localizados na proximidade da rota, como pontos de transbordo para os mercados do Atlântico Norte e Sul. Estaríamos sem dúvida perante uma radical alteração de paradigma em que os portos do Norte seriam servidos através dos portos do Sul da Europa. Impossível dirão muitos, não totalmente diríamos nós.

Não sendo o actual investimento no Terminal XXI ditado pelas obras de alargamento do Canal do Panamá, não deixa de ser uma oportunidade muito interessante para Sines rapidamente alcançar a mítica marca de 1 milhão de TEUs, que colocará Sines e Portugal na elite dos portos a nível mundial. ■