

TRANSPORTES

AO SERVIÇO DA ECONOMIA



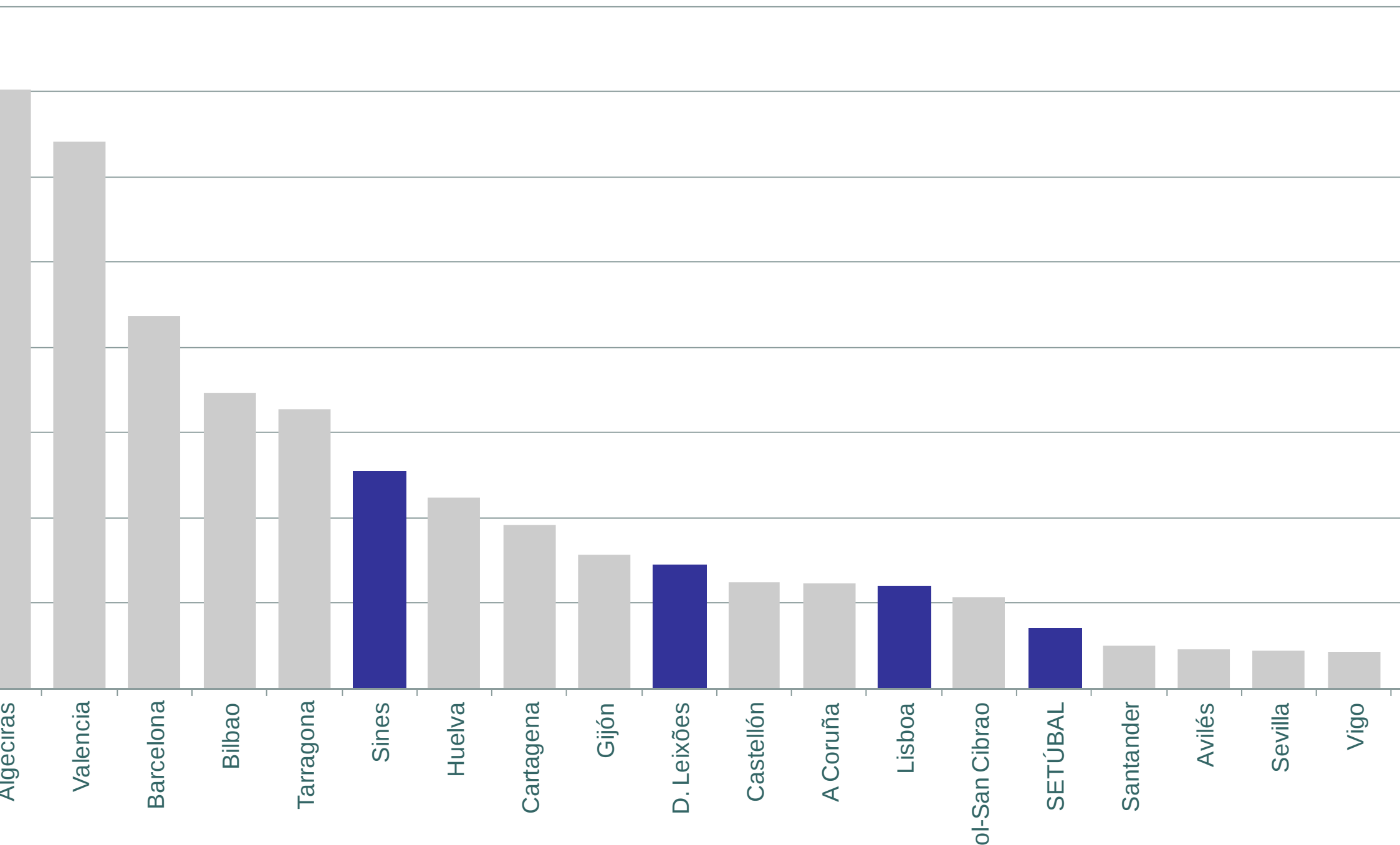
Apostar nos Portos

Estratégia para o País

Apostar nos Portos

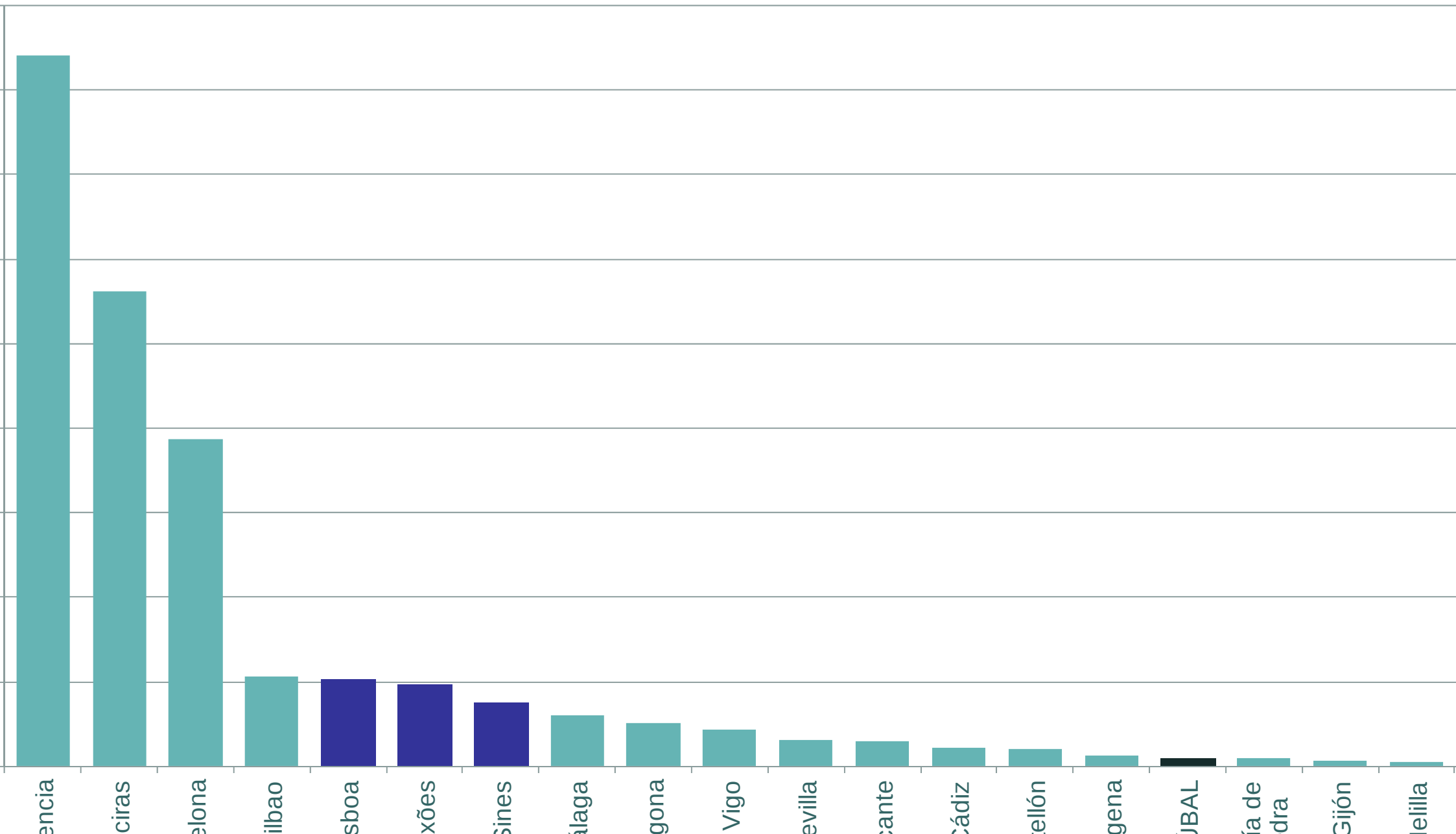
1. Forças e Fraquezas
2. Oportunidades e Ameaças
3. Nova Estratégia de Aposta nos Portos

Ranking dos portos ibéricos 2010 – tráfego tot

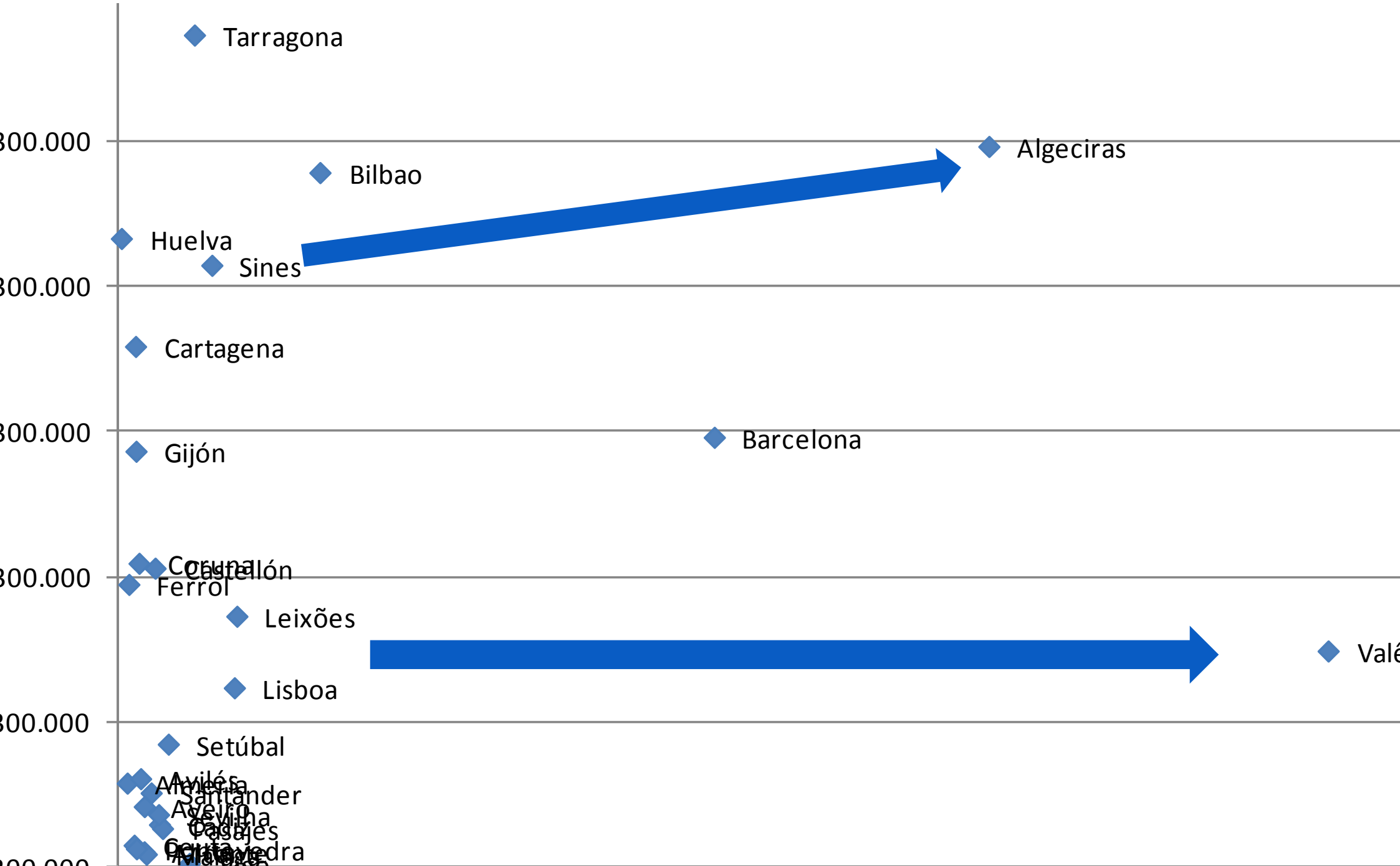


Ranking dos portos ibéricos 2010 - contentores

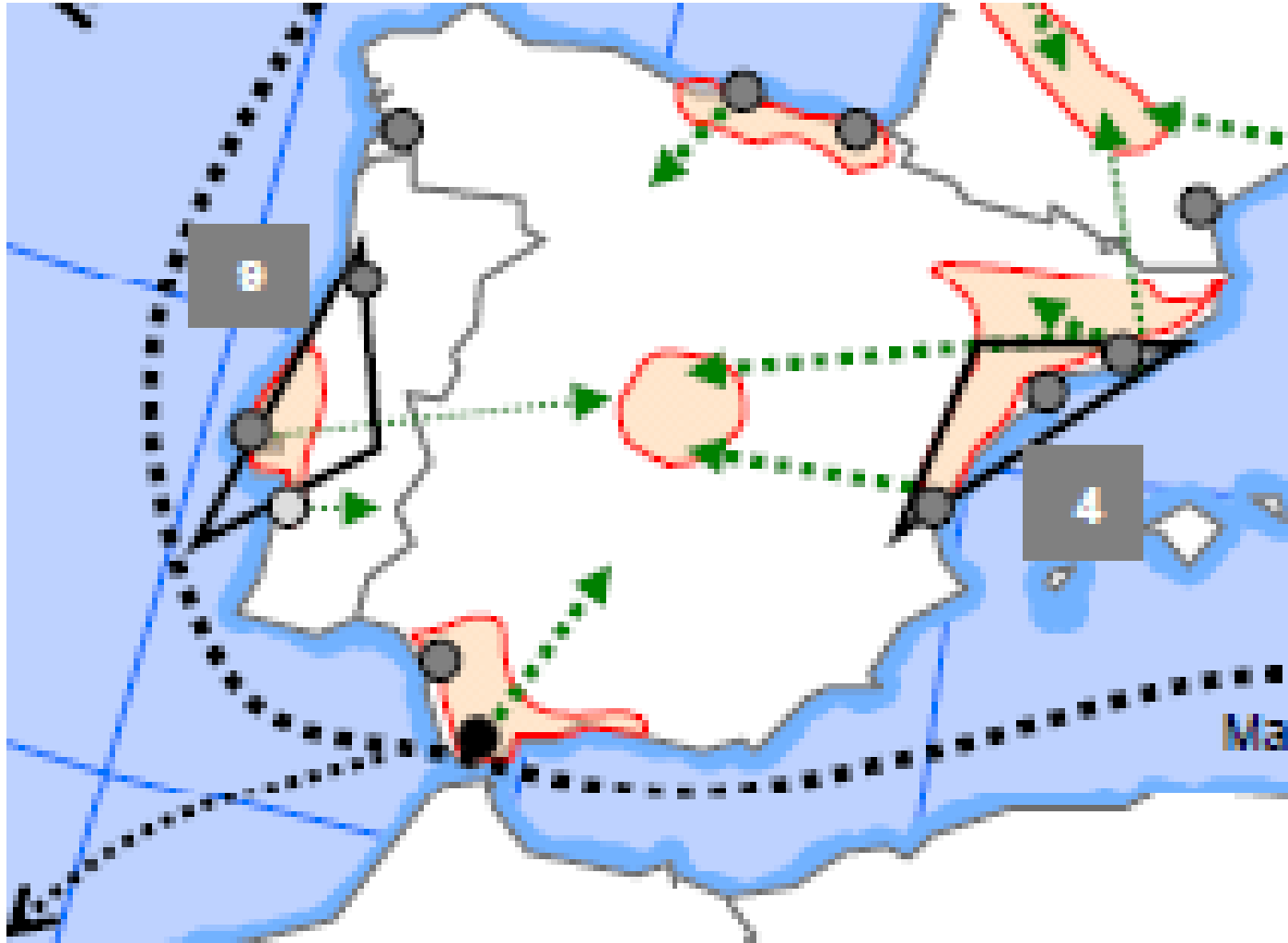
TEUS



de Carga Geral e Granel



Hinterland Ibérico



Portos Portugueses: Diagnóstico

1. Portos **pequenos, regionais e Pouco eficientes**
2. Portos de nicho geográfico cativo
3. Infra-estruturas e terminais pouco modernos
(somos o 8º nas Estradas e o 47º nos Portos, WEF Global Competitiveness Report 2010/2011)
4. Portos pouco eficientes, por falta de escala

Rotterdam



Algeciras



Valência



Tanger Med



Mas, a situação dos portos é diferente sector dos transportes

Grande esforço de racionalização de custos nos últimos 20 anos.

Equilíbrio financeiro das Administrações Portuárias.

Concessões com os riscos de mercado do lado dos privados.

Estabilidade laboral e integração logística e intermodal.



Os Portos Portugueses

- **Leixões.**
- **Aveiro.**
- **Lisboa.**
- **Setúbal.**
- **Sines.**

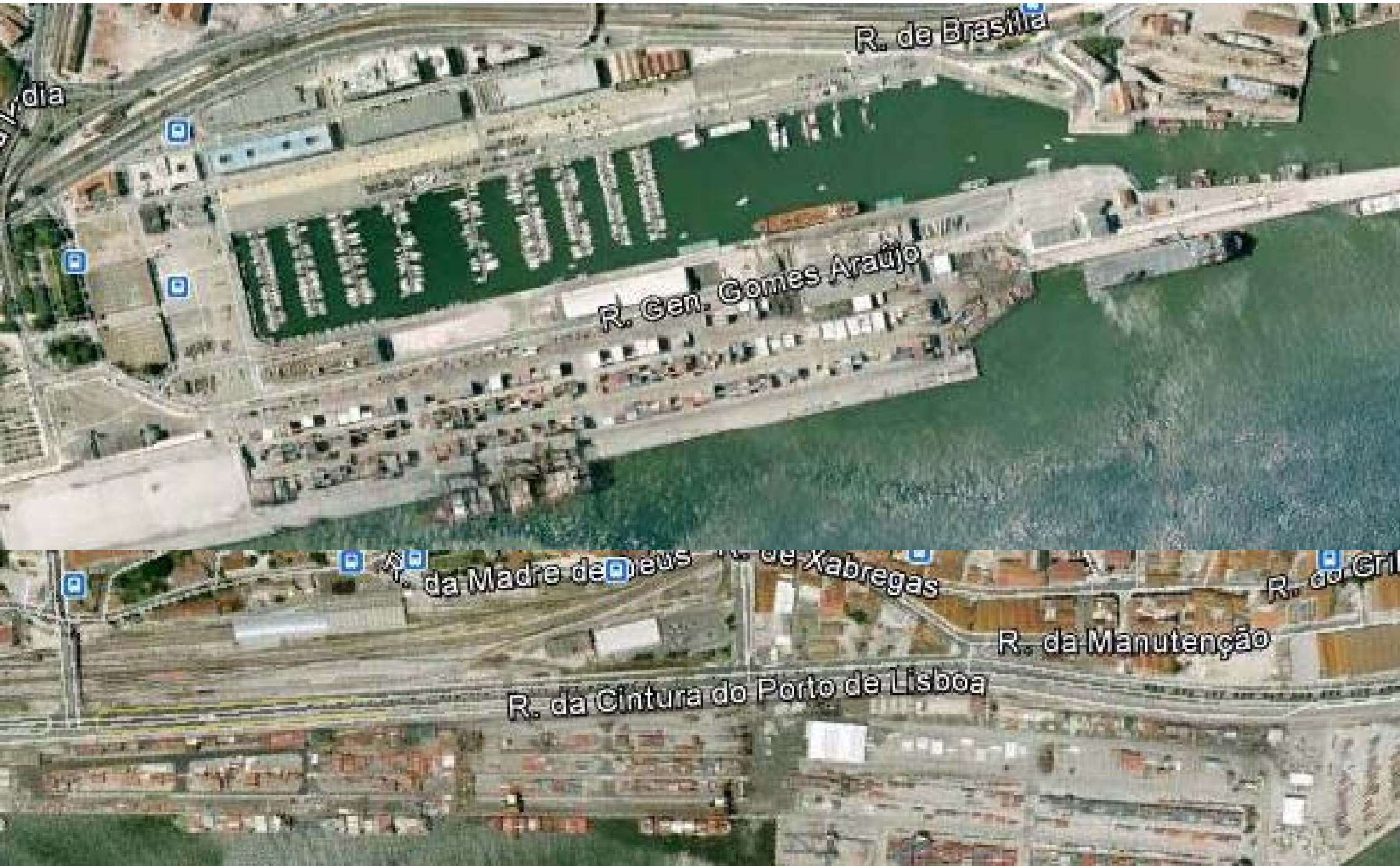
Leixões



Aveiro



Lisboa





Setúbal





Manteigada

Sado

Praias Do Sado

Actual Terminal de Contentores do Porto de Setúbal com 2 porticos, ligação ferro e roro directas sem passar pela cidade, cais de 750m fundado a -15m (ZH) e 300m de profundidade de terrapleno

1 Km

1 Km

1 Km

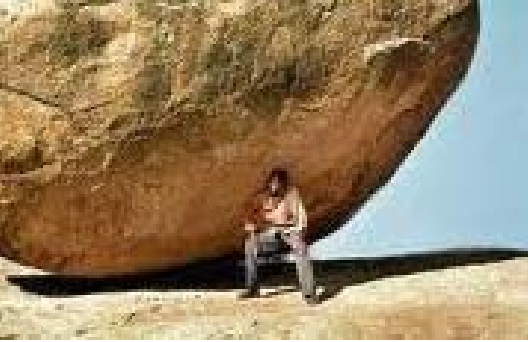
1 Km

Possibilidade de expansão do cais até

Sines







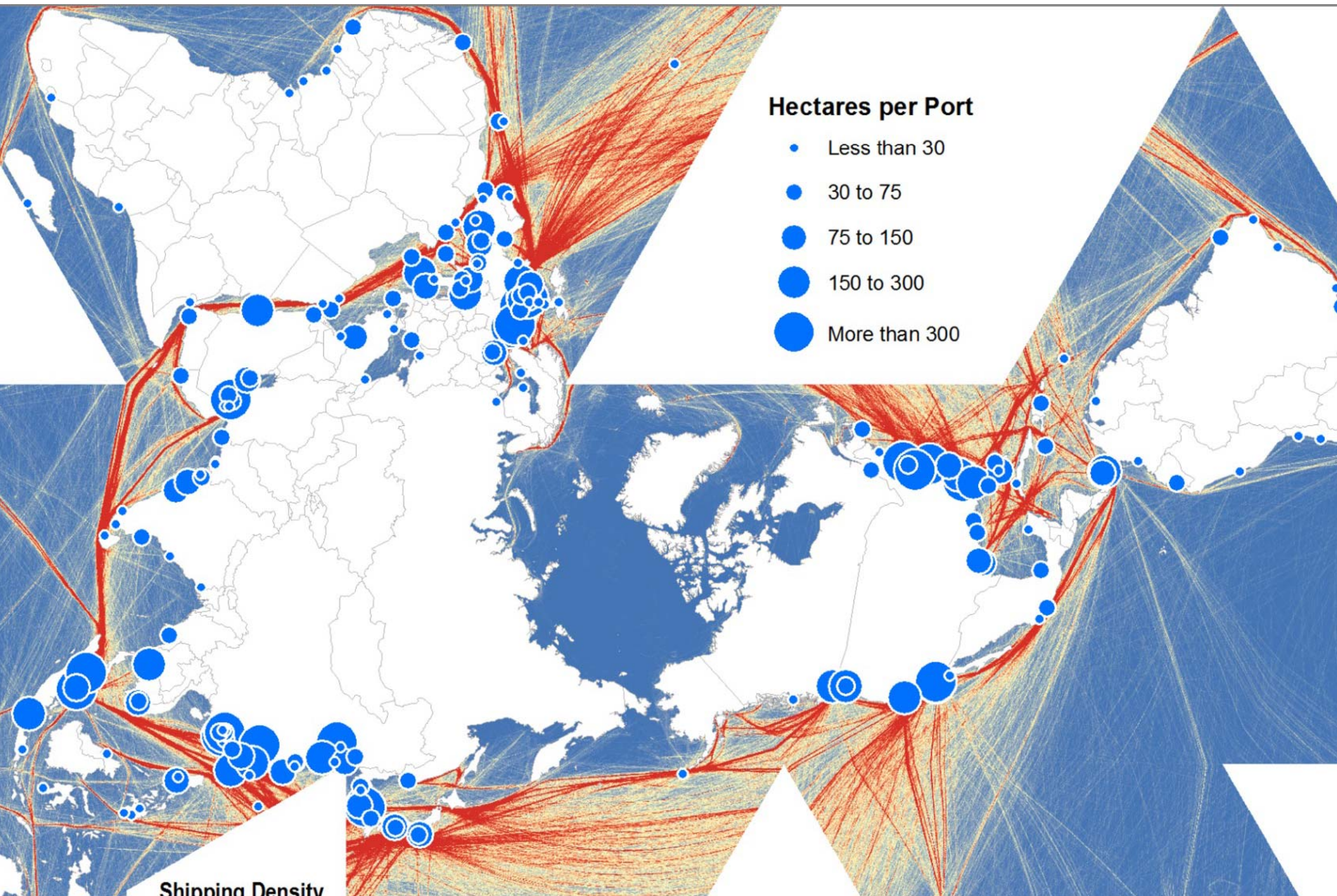
Resumo da Situação



1. Falta de massa crítica e hinterland
2. Maioria das Infra-estruturas pouco eficientes
3. JUP/JUL, flexibilidade da mão-de-obra, várias entidades públicas nos portos
4. Localização geográfica Atlântica na P. Ibérica
5. Posição como Hub Atlântico, com a Europa, África e América

Apostar nos Portos

1. Forças e Fraquezas
2. Oportunidades e Ameaças
3. Nova Estratégia de Aposta nos Portos



tension of the transpacific route, with shorter times but higher costs and more variability in service dependability. At present, the Panama Canal has a 38% market share of the Northeast Asia – U.S. East Coast route, the intermodal system a 61% share, and the Suez Canal a 1% share (see figure 12).

The U.S. intermodal

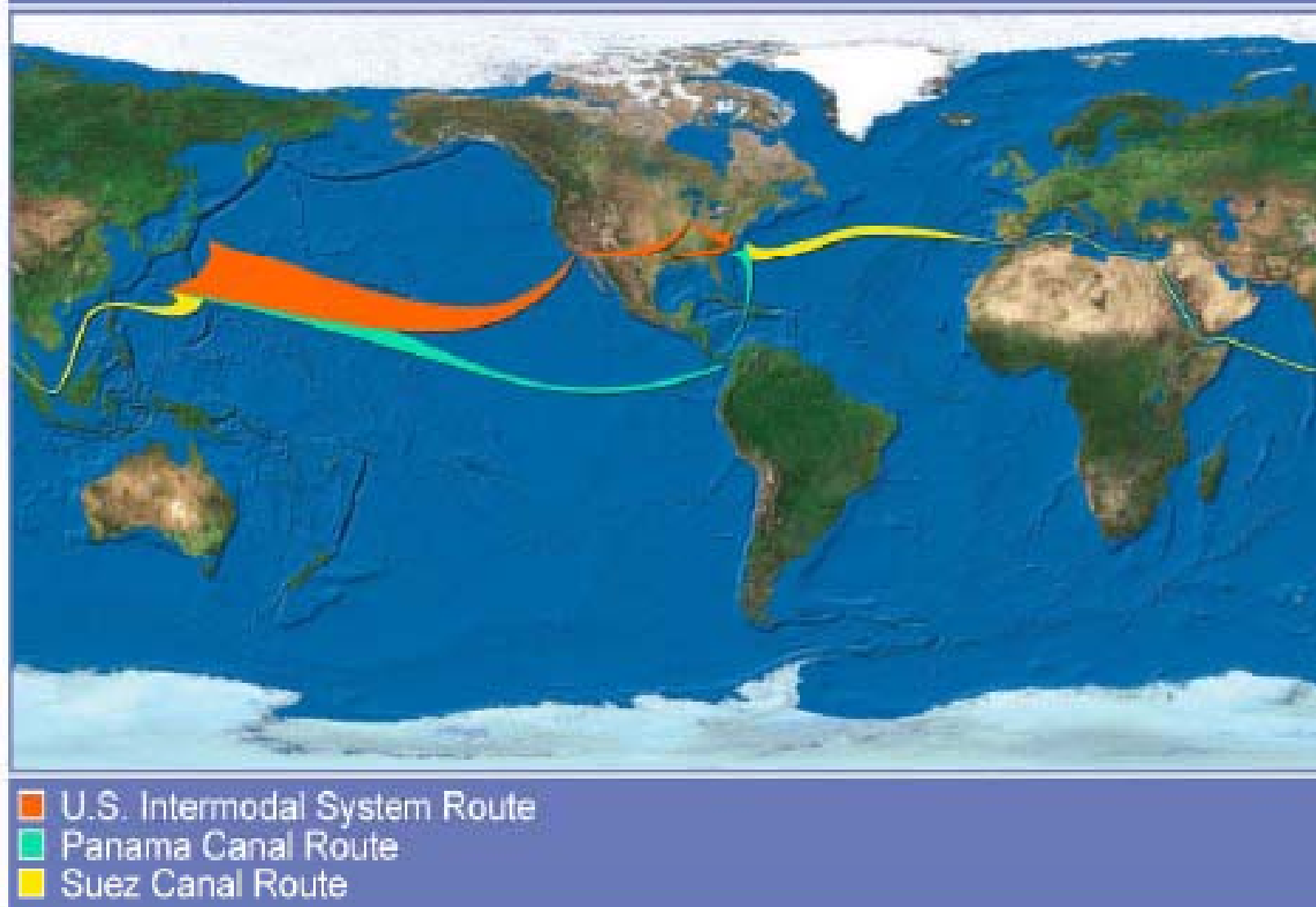
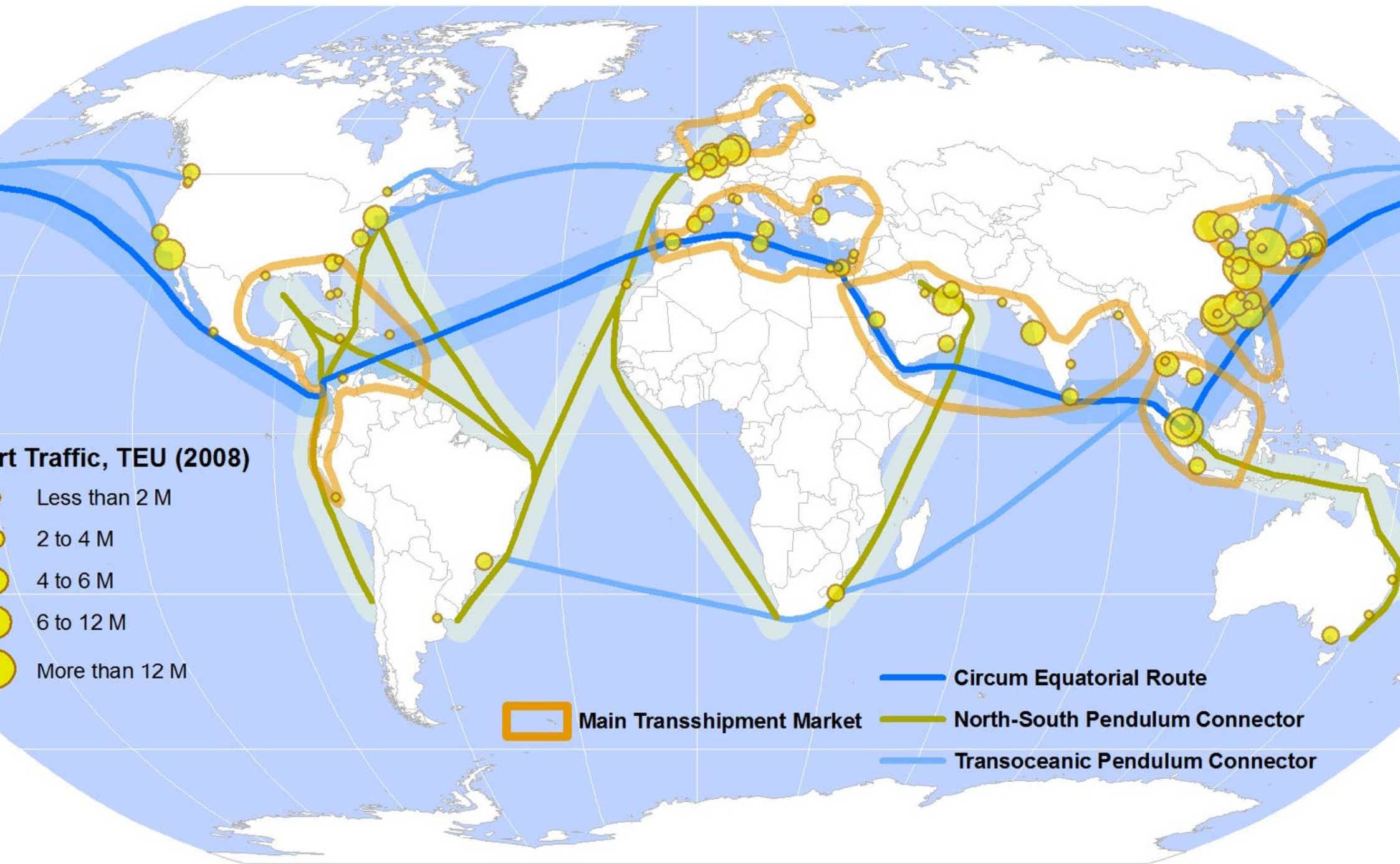


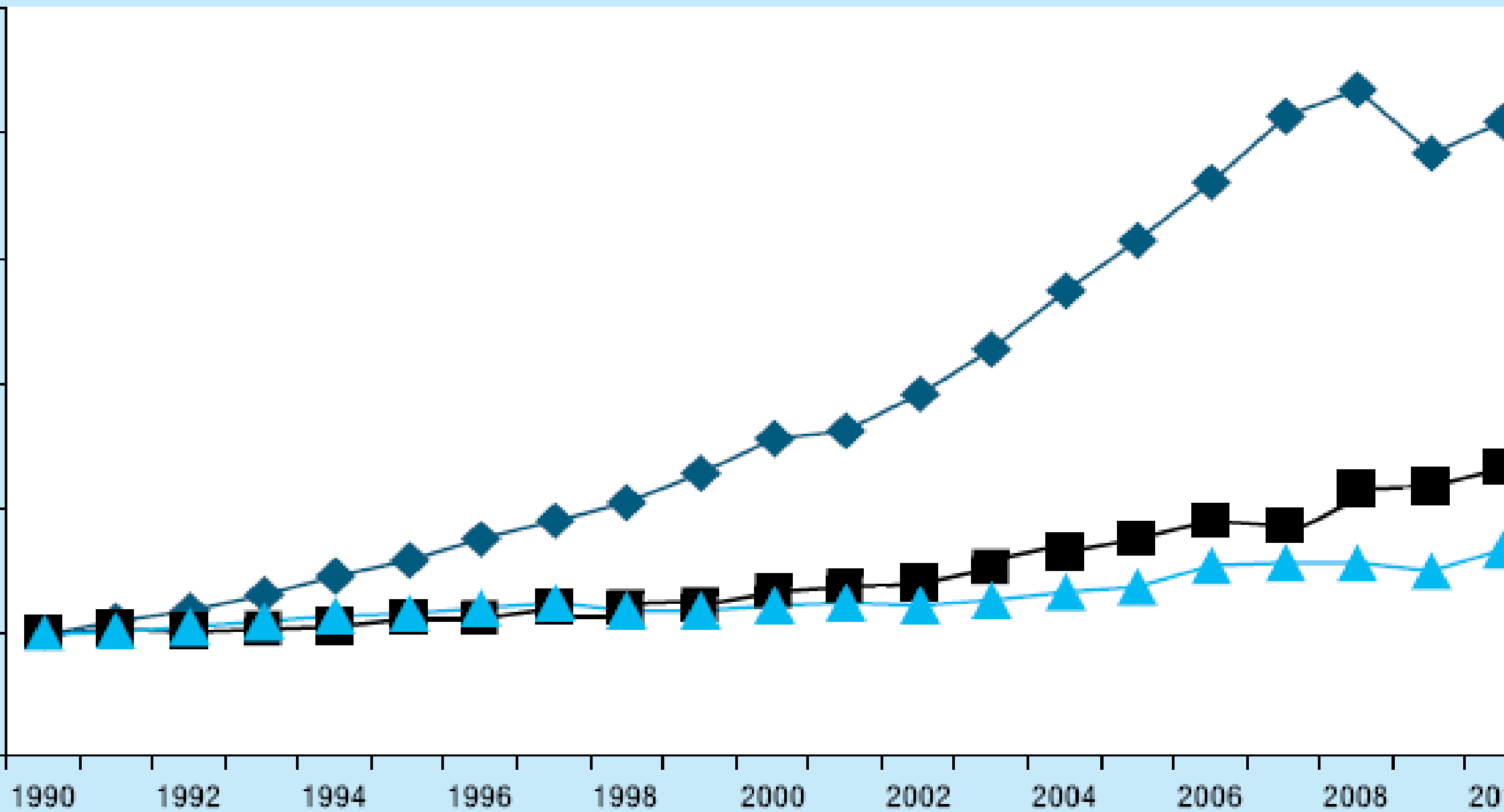
Figure 11

The transpacific maritime route in conjunction with the U.S. rail network constitutes the U.S. Intermodal System, which is the main Canal competitor for the maritime commerce between North East Asia and the U.S. East Coast. The route through the Panama Canal is an "all water" route while the Intermodal route runs partially on land.

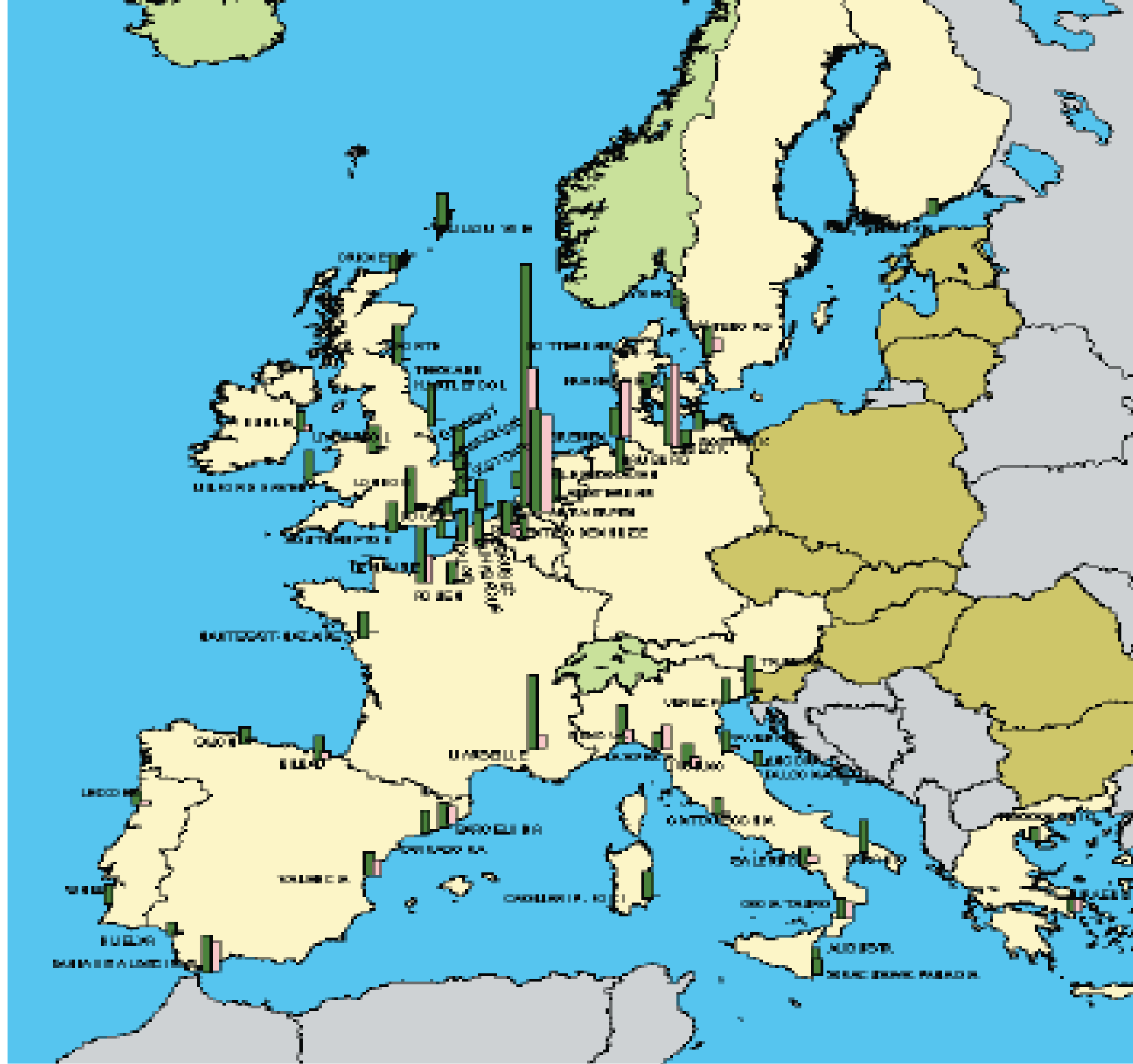
Hub de Transshipment Global



Crescimento dos contentores

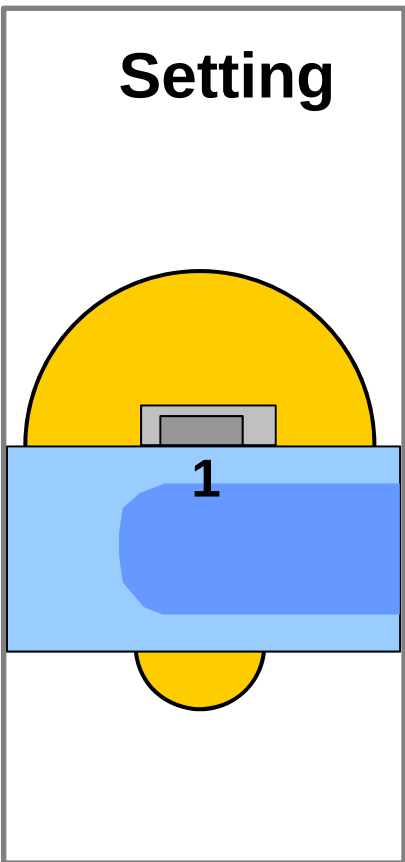


Portos Europeus

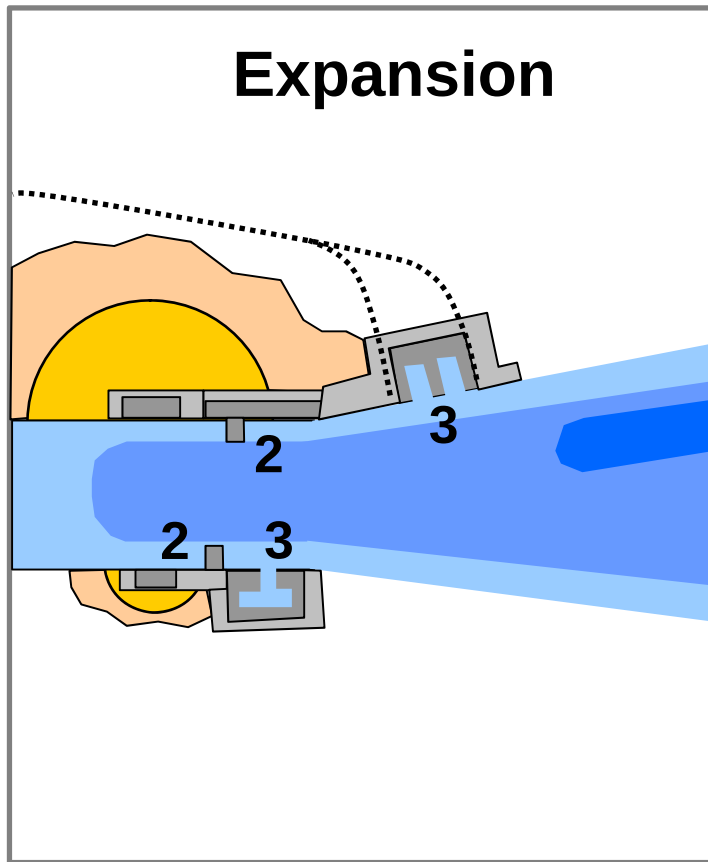


Os portos abandonam as cidades

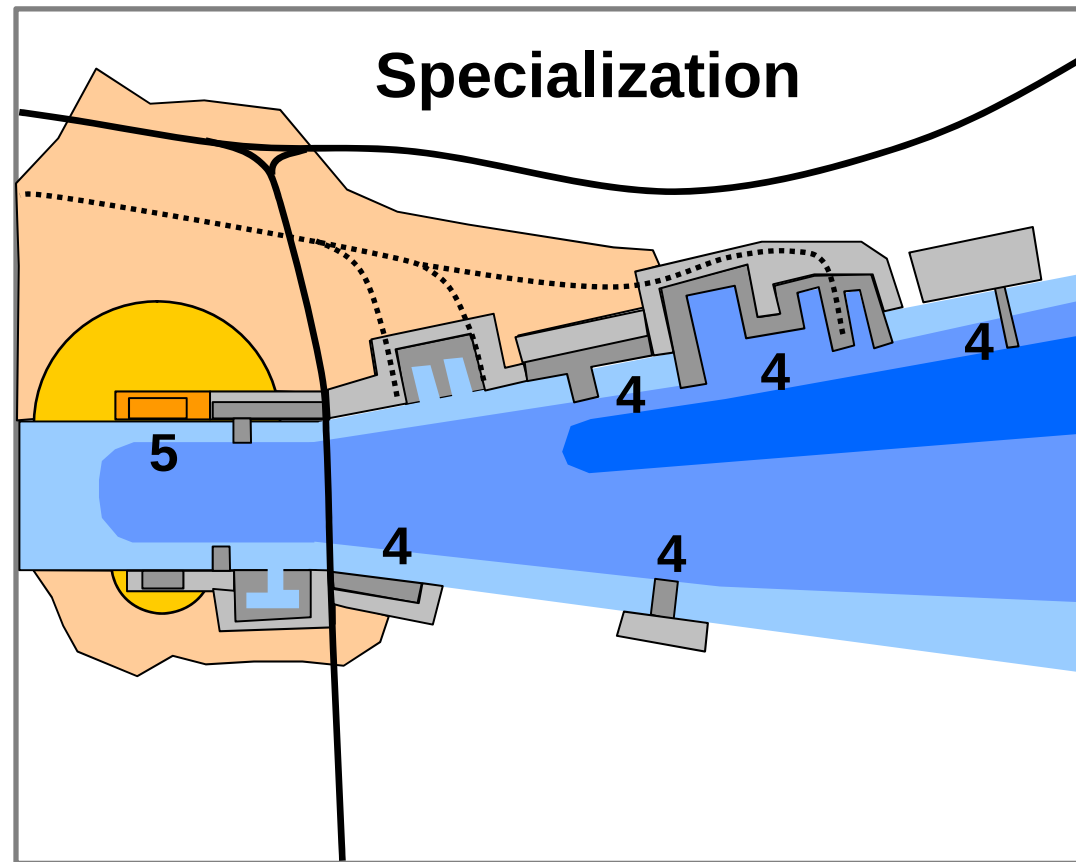
Setting

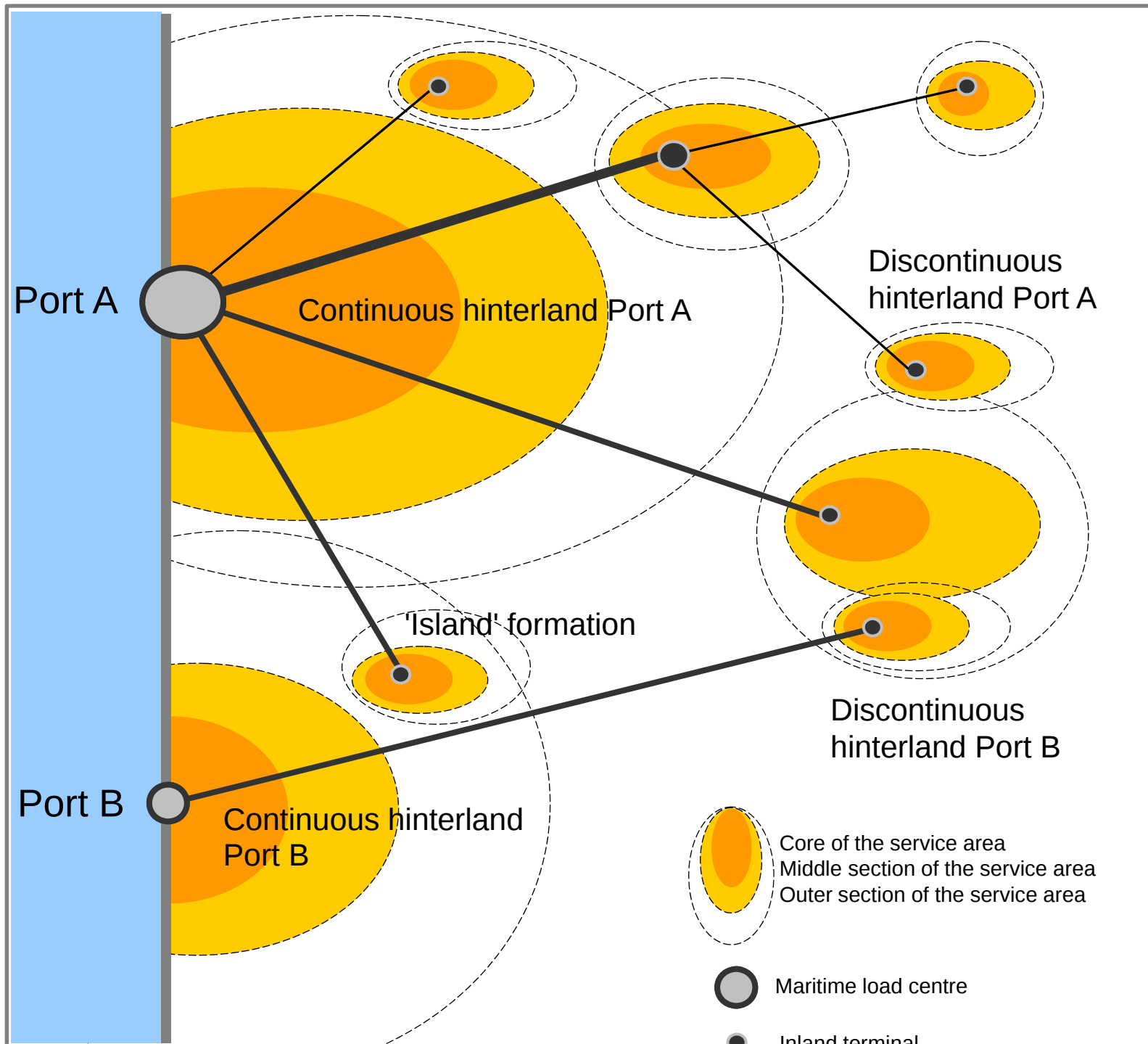


Expansion

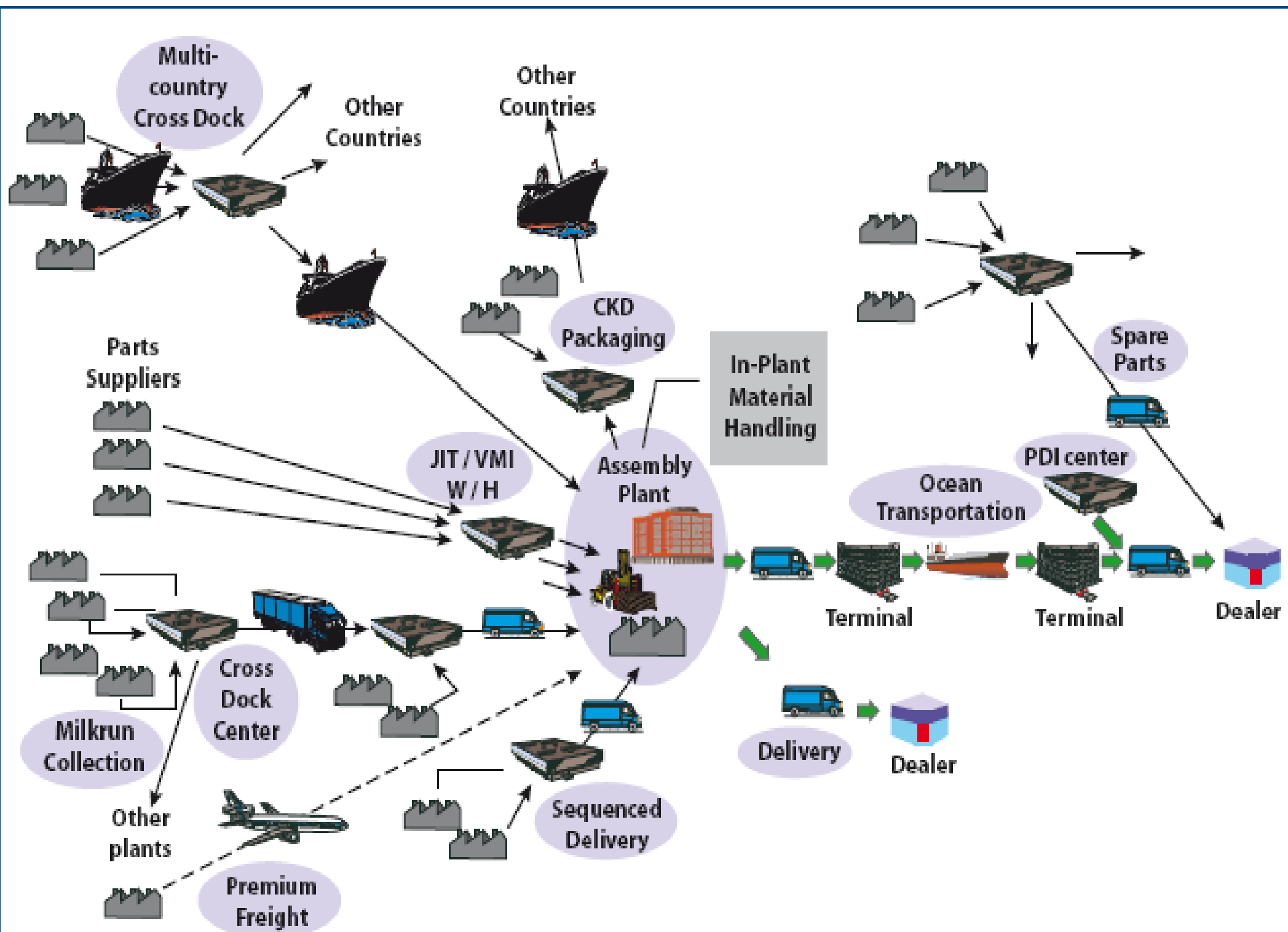


Specialization

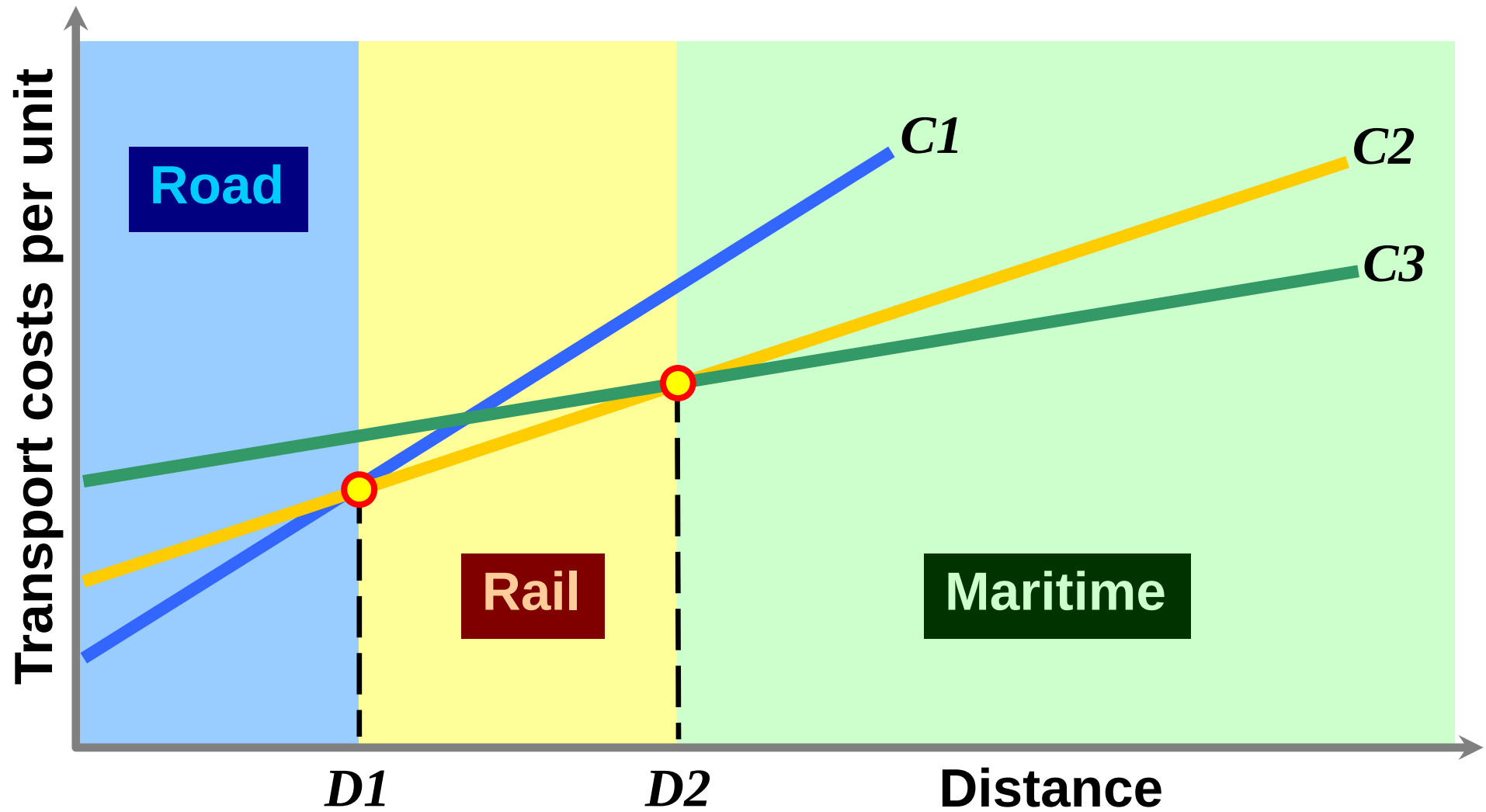




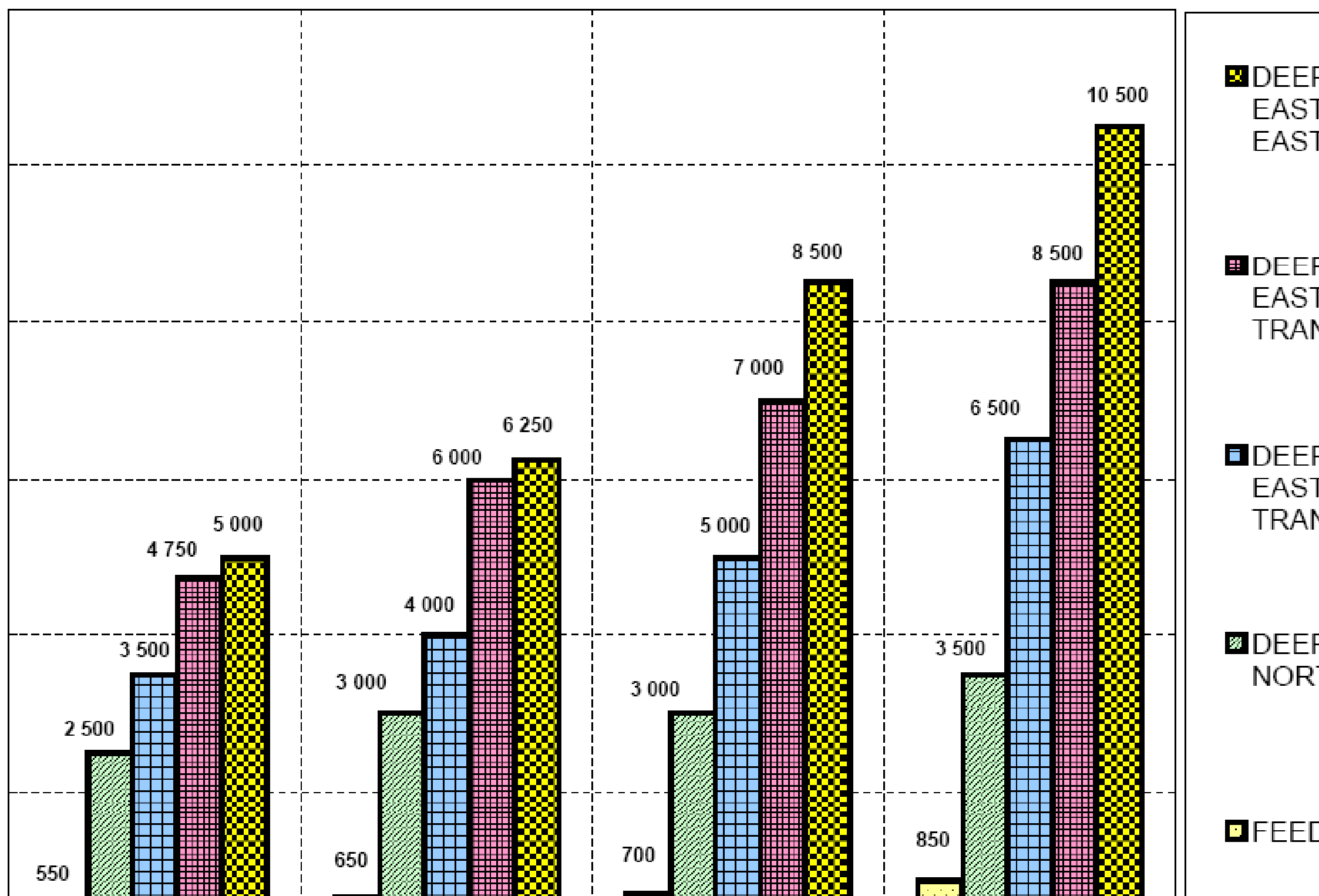
Import and Export Logistics



Co-modalidade



		Length (m)	Draft (m)	TEU
First (1956-1970)	 Converted Cargo Vessel	135	< 9	500
	 Converted Tanker	200		800
Second (1970-1980)	 Cellular Containership	215	10	1.000-2.500
Third (1980-1988)	 Panamax Class	250	11-12	3.000
		290		4.000
Fourth (1988-2000)	 Post Panamax / Panamax I (2000)	275-305	11-13	4.000-5.000
Fifth (2000-2005)	 Panamax II (2014)	335-364	14-15	5.000-12.000
Sixth (2006-...)	 Post New Panamax	364-400	15-17.5	12.000-18.000



Outras Tendências

- Política Europeia do Short-Sea Shipping e Eurovinheta
- Dificuldades em captar clientes de Espanha
- Dificuldades ferroviária em Espanha, mesmo nos portos espanhóis (centros logísticos nos portos passam do contentor para camião antes de a carga ir para Madrid)
- Aumento do preço dos combustíveis e o “slow-streaming”

Forças 1. Localização 2. Possibilidades de expansão da oferta	Fraquezas 1. Massa crítica e hinterland 2. Custos e ineficiências 3. Falta “Visão Nacional” como dos Puertos del Estado 4. Portos pouco modernos
Oportunidades 1. Canal do Panamá e Atlântico 2. China (portos intermédios/ Macau em Portugal) 3. Reorganização do Shipping 4. SSS e eurovinheta 5. Crescimento dos contentores 6. Mercado espanhol e bitola Europeia 7. África e América do Sul (CPLP)	Ameaças 1. Aumento da Dimensão dos Navios (pode ser oportunidade) 2. Portos Espanhóis e Marroquinos 3. Portos das Caraíbas 4. Crise Internacional (pode ser oportunidade)

Quais são as vantagens competitivas dos portos na Europa

Dimensão do porto e dos terminais (economias de escala e aprendizagem)

Localização (carga no hinterland, riqueza na região, hub internacional)

Infra-estrutura (moderna, ampla, equipada)

Recursos financeiros (fundos adequados)

Serviços marítimos (regulares, modernos, intercontinentais, numerosos)

Integração na cadeia logística (ligações, operadores, redes, plataformas)

Especialização das infra-estruturas

Modelo de governação (privado)

Tarifas portuárias baixas

Apostar nos Portos

1. Forças e Fraquezas
2. Oportunidades e Ameaças
3. Nova Estratégia de Aposta nos Portos

Que Objectivos Estratégicos para os Portos ?

Exportações mais competitivas

Implica - Portos e ligações marítimas mais eficientes

Reactivar os portos como pólos de desenvolvimento

Implica - Capacidades adequadas à Economia, puxar pela Economia

Portugal plataforma logística internacional

Implica - Apostar em Hub de transshipment, trânsito e indústria/Logística

Segmento 1: Mercado Nacional

Crescimento Económico

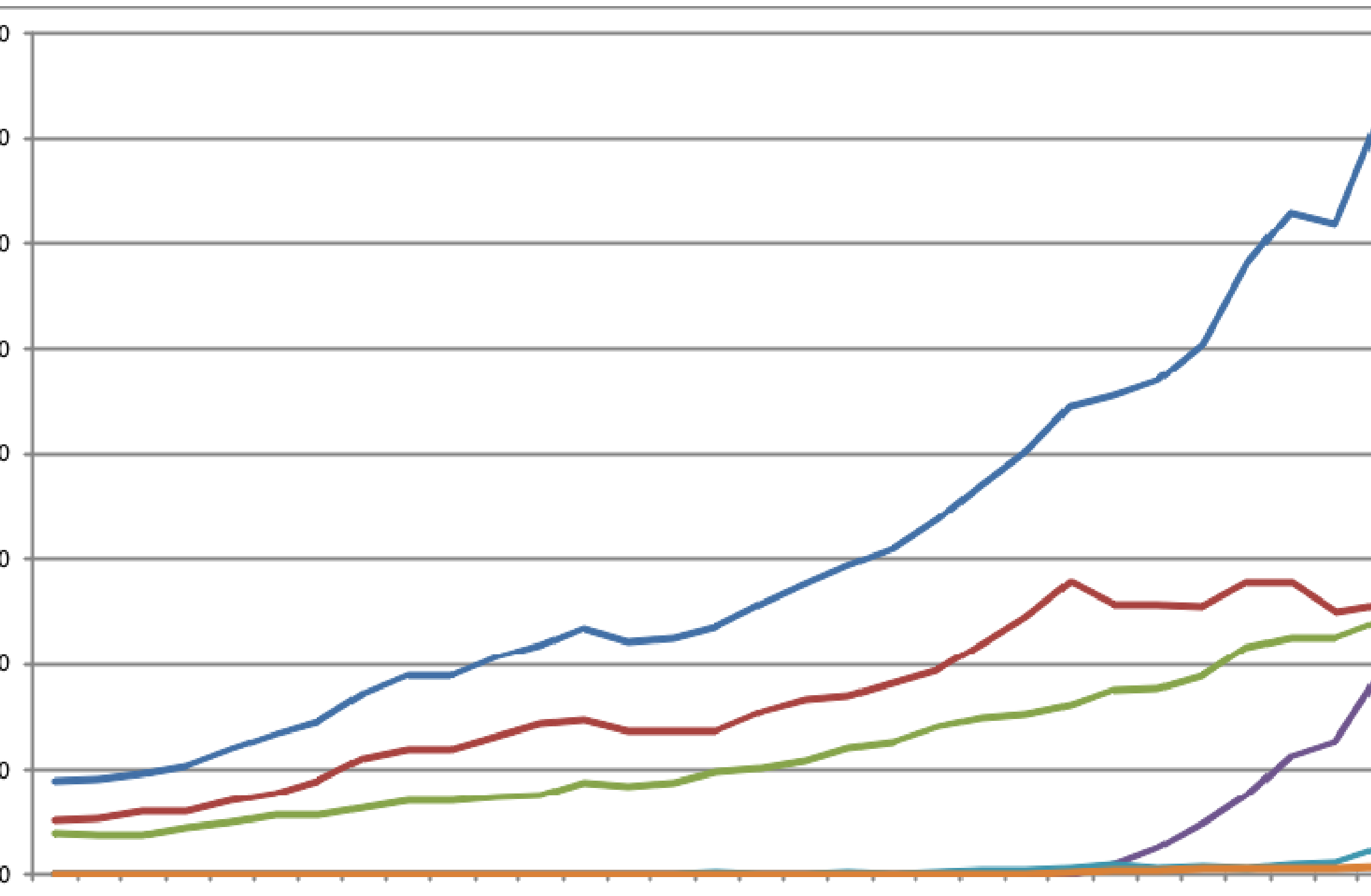
Aposta nas Exportações

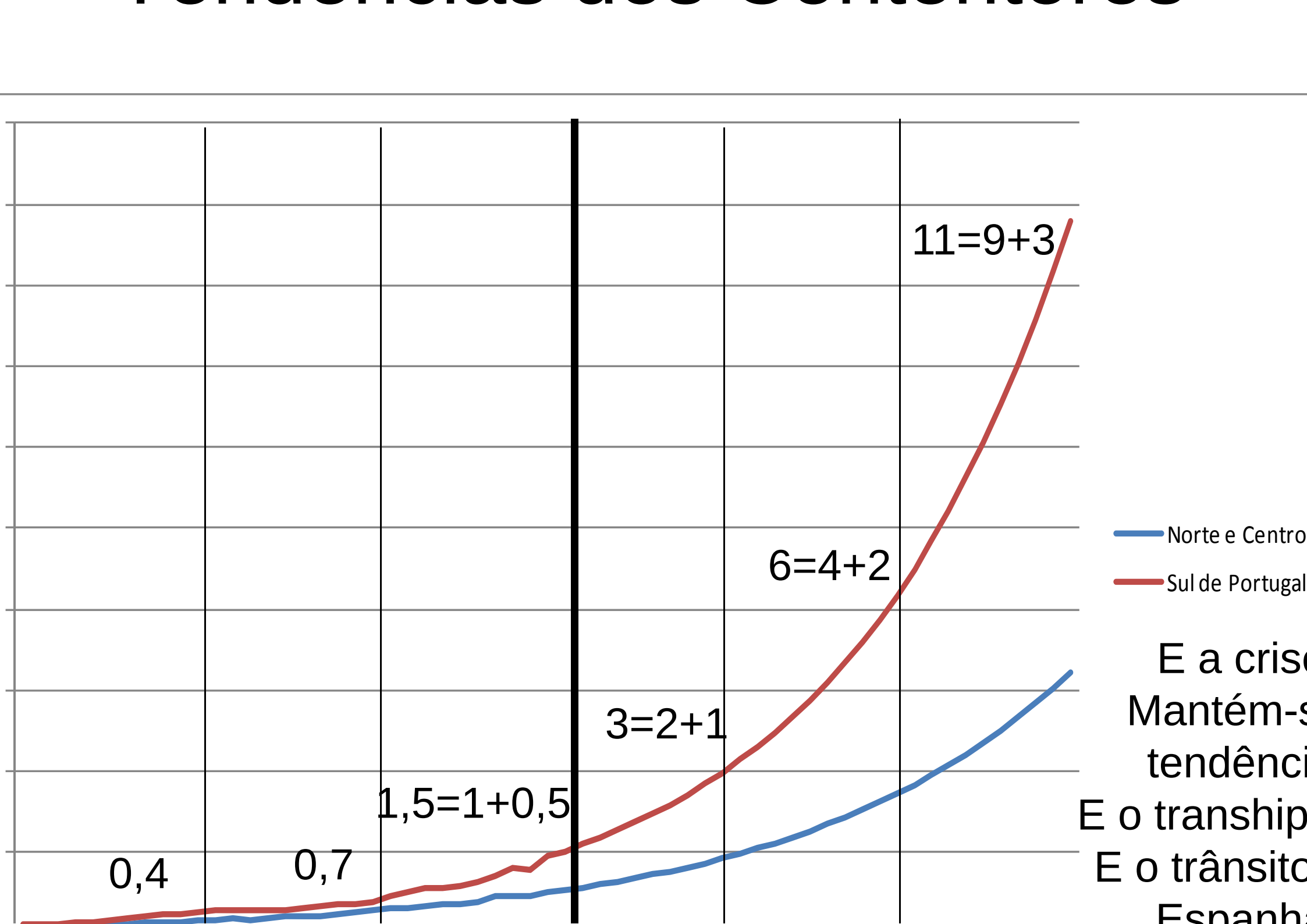
Os portos devem puxar a economia:

Precedendo acessos eficientes a novos mercados



(Milhares de TEU) – cresc. médio 7% ao ano





Capacidades Previstas no PET

- Leixões – 1,5 MTEU (faltarà capacidade no Norte a partir de 2025/2030)
- Lisboa – 2 M TEU+0,5 M TEU (actuais)
- Sines – 1,3 + 4,5 M TEU (?% de transshipment)
- Setúbal (não previsto no PET) – 3 M TEU
- **Actual+PET = 13 MTEU de capacidade que**

Espanha

Ferrovia para Espanha (Trânsito Terrestre)



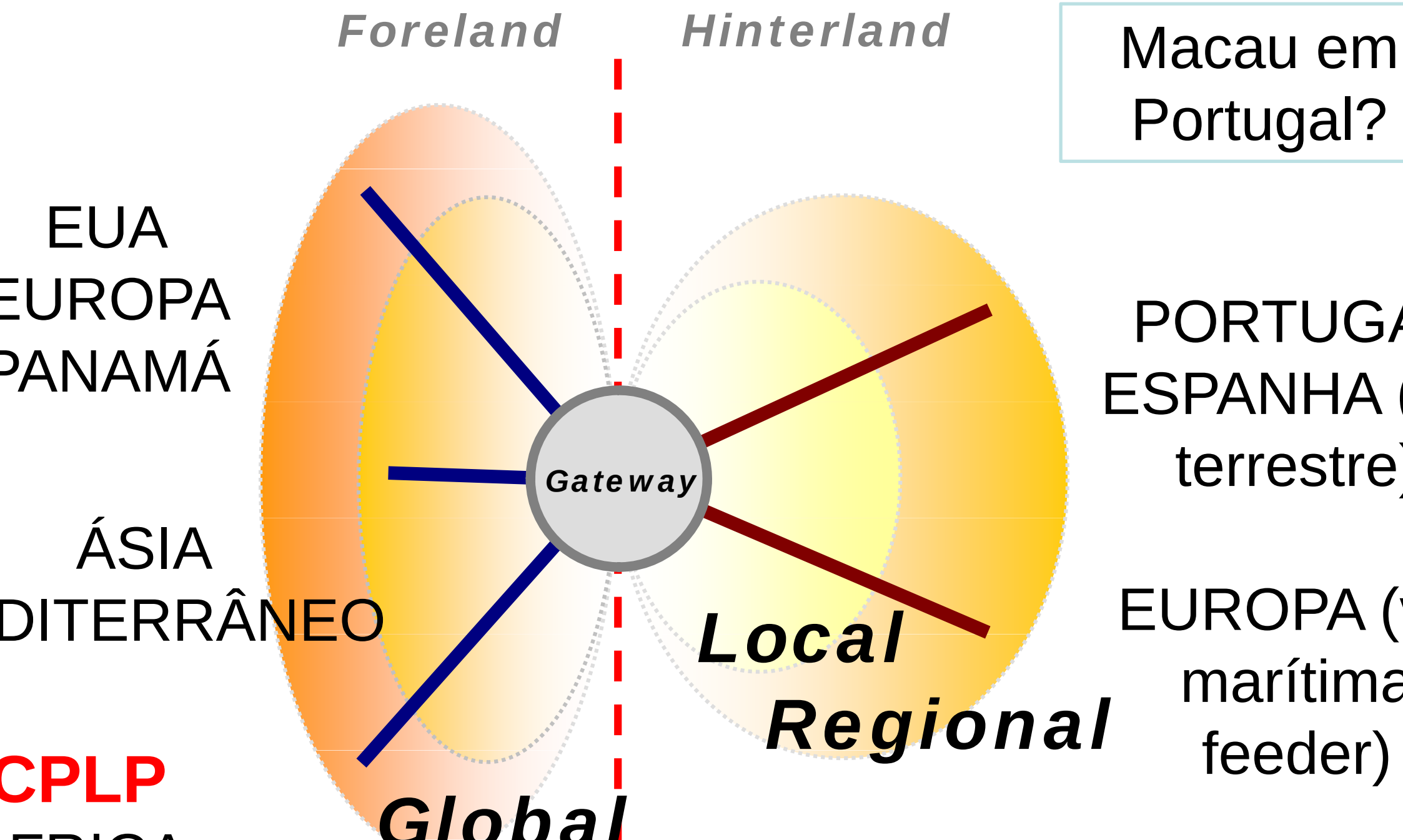
Dificuldades: É necessário grande aposta comercial pública e privada. Os portos espanhóis não ficam parados. Existem hábitos a quebrar. “Portugal porta Atlântica de Espanha”

Benefícios:

Servir um hinterland portuário ibérico alargado até 600/900 km (massa crítica)

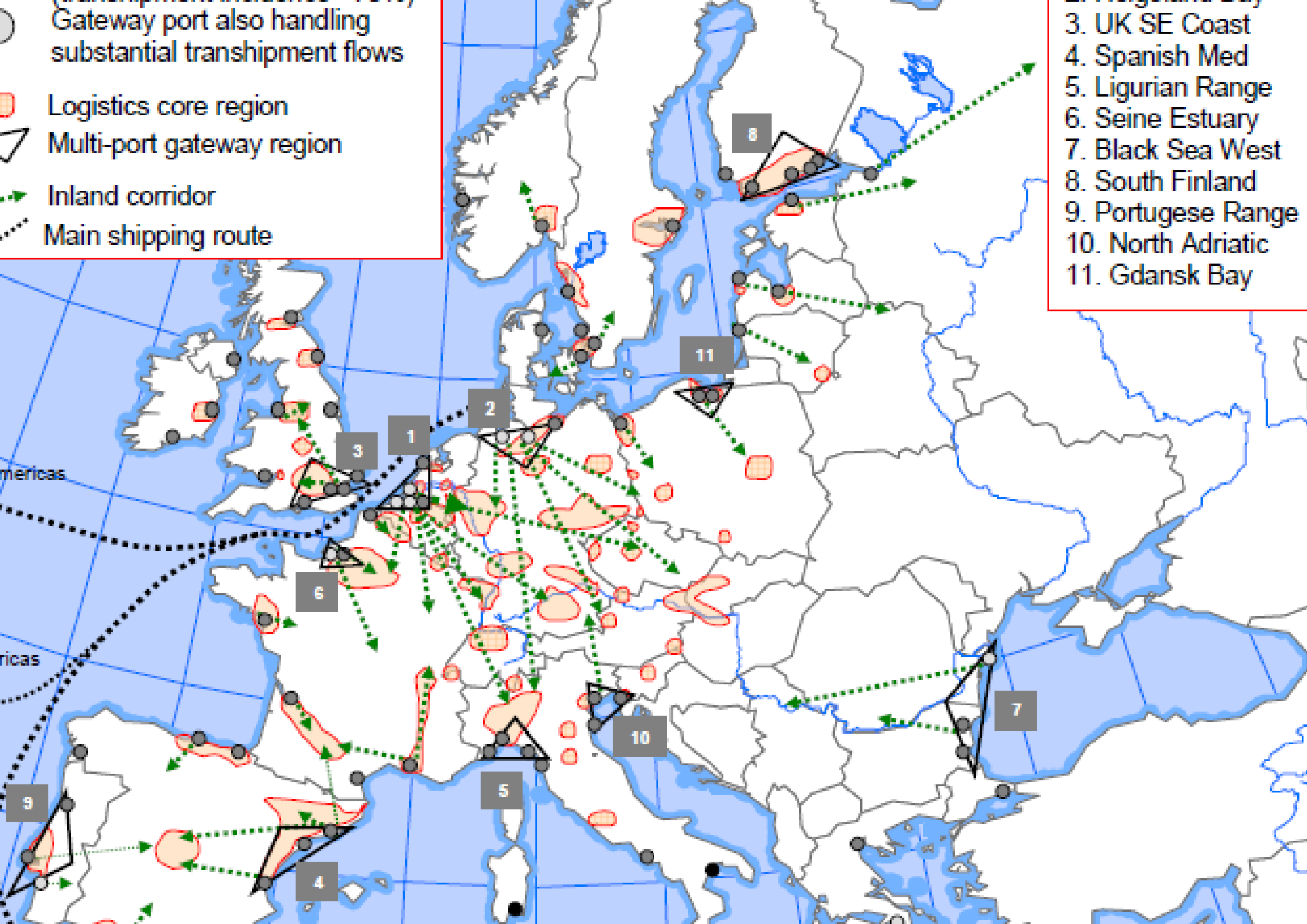
Alternativa terrestre aos fluxos rodoviários do comércio com a Europa, que são operados com a eurovinheta e a subida do preço do petróleo (~25/30

Transshipment, Trânsito e Logística/Indústria



- Gateway port also handling substantial transshipment flows
- Logistics core region
- Multi-port gateway region
- Inland corridor
- Main shipping route

- 2. North Adriatic Bay
- 3. UK SE Coast
- 4. Spanish Med
- 5. Ligurian Range
- 6. Seine Estuary
- 7. Black Sea West
- 8. South Finland
- 9. Portugese Range
- 10. North Adriatic
- 11. Gdansk Bay





Regulação e Governança

Necessária mais
Coordenação e Racionalização

Criar massa crítica = portos mais eficientes = apoiar as exportações

Estratégias coordenadas no desenvolvimento dos portos, evitar duplicação no investimento público

Visão logística territorial (âmbito ibérico do hinterland) alargada para lá de cada porto e de Portugal

Manter a concorrência entre terminais concessionados, para que se mantenham ágeis

estratégia para Portugal: Apostar nos Portos



Investir e modernizar os portos (PET)

Criar massa crítica (mercado espanhol)

Ligação aos portos em bitola europeia (RTE)

Reorganizar o modelo de governação dos portos

Apostar num Hub Global em Portugal (Macau em Portu



Apostar nos Portos

Estratégia para o País

TRANSPORTES

AO SERVIÇO DA ECONOMIA