



ANA RAQUEL SERRA SILVA VIEIRA

**PORTUGAL COMO UM HUB PARA O TRANSPORTE MARÍTIMO  
DE CONTENTORES: O CASO DO PORTO DE SINES**

Orientador/a:

Doutor Duarte de Lynce Faria

Professor da Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa

Março, 2020



ANA RAQUEL SERRA SILVA VIEIRA

**PORTUGAL COMO UM HUB PARA O TRANSPORTE MARÍTIMO  
DE CONTENTORES: O CASO DO PORTO DE SINES**

Dissertação com vista à obtenção do grau de,  
Mestre em Direito e Economia do Mar

Orientador/a:

Doutor Duarte de Lynce Faria

Professor da Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa

Março, 2020

### ***Declaração de Compromisso de Anti-Plágio***

Declaro por minha honra, que o trabalho que apresento é original e que todas as citações estão corretamente identificadas. Tenho consciência de que a utilização de elementos alheios não identificados constitui grave falta ética disciplinar.

Lisboa, 16 de Março de 2020

A handwritten signature in black ink, appearing to read "André Raquel Duarte". The signature is written in a cursive style with a horizontal line extending from the end.

## **Agradecimentos**

Quero agradecer, em primeiro lugar, ao meu orientador, o Professor Doutor Duarte Lynce de Faria, por me ter aceite como sua orientanda, por me ter guiado nesta etapa e por ter estado disponível sempre que precisava da sua ajuda.

Quero também agradecer aos meus pais e aos meus irmãos, por todo o apoio e conselhos que me deram durante este período de aprendizagem e estudo.

Não posso deixar de agradecer ao Francisco por toda a motivação que me deu ao longo deste percurso de pesquisa e elaboração do trabalho que aqui apresento, bem como à Dra. Alexandra von Böhm-Amolly, tendo a sua compreensão sido fundamental para que conseguisse conciliar este estudo com o estágio no seu escritório.

Por fim agradeço à Maria e à Mariana e aos meus eternos colegas de mestrado, Inês, João e Pedro por terem feito com que este percurso fosse mais agradável a cada dia.

## **Lista de Abreviaturas**

AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes  
APS – Administração do Porto de Sines e do Algarve  
BK – *Bulk*  
BRI – *Belt and Road Initiative*  
CEN – Conselho Estratégico Nacional  
CG – Carga Geral  
CMN – Contendor Marítimo Normalizado  
CMS – Câmara Municipal de Sines  
CONPAX – *Containers Passengers Vessels*  
CSC – *Container Safety Convention*  
DGPM – Direção-Geral de Política do Mar  
DQEM – Diretiva Quadro Estratégia Marinha  
DWT – *Dead Weight Tonnage*  
ENM – Estratégia Nacional para o Mar  
EUA – Estados Unidos da América  
ETBE – Éter Etil Terbulítico  
FCC – *Full Container Carrier*  
FEU – *Fourty-feet equivalent unit*  
FL – *Flat Rack*  
GL – Granéis Líquidos  
GS – Granéis Sólidos  
I&D – Inovação e Desenvolvimento  
INE – Instituto Nacional de Estatística  
HC – *High Cube*  
LNG – *Liquefied Natural Gas*  
Lo/Lo – *Lift-On/Lift-Off*  
LPG – *Liquefied Petroleum Gas*  
MTBE – Éter Metil Terbulítico  
OBC – *Ore Bulk Container Carrier*

OBO – *Ore/Bulk/Oil*

OCDE – Organização para a Cooperação Económica e Desenvolvimento

OT – *Open Top*

PCP – Política Comum das Pescas

PIB – Produto Interno Bruto

PL – *Plataform*

PMI – Política Marítima Integrada

PSA – *Porto of Singapore Authority*

REFCV – *Refrigerated Container Vessel* ou *Reefer Container Vessel*

RPC – República Popular da China

Ro/Ro – *Roll-On/Roll-off*

SAMMax – *South America Max*

TCS – Terminal de Contentores de Sines

TEU – *Twenty-foot Equivalent Unit*

TGLS – Terminal de Granéis Líquidos

TGN – Terminal de Gás Natural

TK – *Tank*

TMS – Terminal Multipurpose

TPQ – Terminal Petroquímico

TXXI – Terminal de Contentores

ULCC – *Ultra Large Crude Carrier*

UE – União Europeia

ULCS – *Ultra Large Container Ship*

VAR – Valor Acrescentado Bruto

VLBC – *Very Large Bulk Carrier*

VLCC – *Very Large Crude Carrier*

VLCS – *Very Large Container Ship*

WAFMax – *West Africa Max*

ZAL – Zona de Atividades Logísticas

ZEE – Zonas Económicas Exclusivas

ZILS – Zona Industrial e Logística de Sines

*Declaração de Conformidade dos Caracteres*

Declaro que o corpo da tese, incluindo espaços e notas, ocupa um total de 151 027 caracteres.

## **Resumo**

O objetivo principal deste estudo é perceber como é que o transporte marítimo de contentores do Porto de Sines, o principal porto português e também da Península Ibérica, se pode reforçar-se como um porto HUB.

A metodologia adotada é de índole qualitativa, tendo-se procedido à análise documental.

Os resultados indicam que o Porto de Sines pode e deve reforçar-se como um porto HUB.

Conclui-se que o Porto de Sines, além de ter ao seu dispor diversos benefícios, tem potencial para se intensificar como um porto HUB, devido às suas características próprias e à sua localização estratégica, nomeadamente, um HUB de GNL.

Além de continuar a movimentar grandes quantidades de cargas contentorizadas, o Porto de Sines prepara-se para aumentar a sua competitividade e afirmar-se no comércio e transporte marítimo ao expandir um dos seus terminais (o Terminal XXI) e a criação do Terminal Vasco da Gama. Através destes projetos, o Porto de Sines terá capacidade para movimentar mais carga, albergar os maiores navios do mundo e dar resposta às oportunidades de negócios com outros países, nomeadamente com a China (através da *Belt and Road*) e com os EUA (através da expansão do Porto de Sines e dos novos Terminais).

**Palavras-chave:** Transporte Marítimo; Porto de Sines; HUB.

## **Abstract**

The main objective of this study is to understand how container shipping from the Port of Sines, the main Portuguese port and also from the Iberian Peninsula, can become a HUB port.

The adopted methodology is of qualitative nature, having been proceeded to the documentary analysis.

The results indicate that the Port of Sines can and should become a HUB port.

It is concluded that the Port of Sines, in addition to having several benefits at its disposal, has the potential to become a HUB port, due to its own characteristics and its strategic location, namely, an LNG HUB.

In addition to continuing to handle large quantities of containerized cargo, the Port of Sines is preparing to increase its competitiveness and assert itself in commerce and shipping by expanding one of its terminals (Terminal XXI) and the creation of the Vasco da Gamma. Through these projects, the Port of Sines will be able to move more cargo, accommodate the largest ships in the world and respond to business opportunities with other countries, namely with China (through the Belt and Road) and with the USA (through the expansion of the Port of Sines and the new Terminals).

**Keywords:** Maritime Transport; Port of Sines; HUB.

## **Introdução**

O transporte marítimo, seja de pessoas, seja de bens, faz-nos recuar até à antiguidade e no referente a Portugal, o mar sempre fez parte da história do país, das suas conquistas e também da sua economia.

Ao longo do tempo, com uma maior experiência e com mais e novos conhecimentos, os navios foram evoluindo e hoje, existem vários tipos de navios em função dos propósitos que servem, nomeadamente os porta-contentores.

O setor do transporte marítimo passou por diversas alterações no decorrer do tempo e foi a sua evolução que contribuiu para o aumento do transporte e do tráfego marítimo (nacional e internacional), pelo que os transportes marítimos se afirmaram como uma das atividades mais importantes da economia portuguesa.

O Porto de Sines é um dos principais, se não o principal porto de Portugal, e é considerado o Portal Atlântico para a Europa, o que também se deve às suas próprias características: é um porto marítimo de águas profundas; é aberto e não tem restrições de manobra; tem capacidade para receber as maiores embarcações do mundo; dispõe de terminais especializados para a movimentação de todos os tipos de carga; não tem restrições urbanas e tem capacidade para se expandir em todos os terminais. Além disso, é o principal porto no que respeita ao total de carga movimentada.

Neste sentido, sendo o transporte marítimo tão importante para a economia portuguesa e a carga contentorizada um dos segmentos mais movimentados em Portugal, particularmente pelo Porto de Sines, pretende-se, através deste trabalho, perceber como é que o transporte marítimo de contentores do Porto de Sines, o principal porto português e também da Península Ibérica, se pode reforçar como um porto HUB.

No referente à sua organização, o trabalho encontra-se estruturado em três pontos principais, sendo que no primeiro, subordinado à revisão de literatura, se apresenta um quadro teórico-concetual que aborda o transporte marítimo de mercadorias, o transporte marítimo de contentores e o comércio marítimo de transportes.

Num segundo ponto, o eixo da nossa atenção volta-se para o enquadramento legal do transporte e comércio marítimo, fazendo-se referência à economia do mar, mas também se concebe um quadro legal da Estratégia Nacional para o Mar, aborda-se Portugal como um HUB e a *Belt and Road Initiative* e as vantagens dela decorrentes, especialmente para o nosso país.

O terceiro capítulo do trabalho foca-se, exclusivamente, no caso do Porto de Sines. Nesta ordem de ideias, num primeiro momento, procede-se à caracterização do porto. Além disso, ainda neste capítulo, aborda-se a competitividade e o potencial do Porto de Sines, o seu sistema de transporte marítimo de contentores, o *Transshipment*, o *Hinterland* e as suas potencialidades e vantagens enquanto um HUB.

Para rematar, tecem-se as principais conclusões do trabalho.

## 1. Revisão de Literatura

### 1.1. Transporte Marítimo de Mercadorias

#### 1.1.1. Evolução do Transporte Marítimo

O transporte marítimo, seja de pessoas ou de bens, remonta à Antiguidade<sup>1</sup>. Existem dados que indicam que os fenícios, considerados pela História como o primeiro povo comerciante, definiram, por volta do ano 3000 a.C., uma série de rotas marítimas no Mediterrâneo que estão na origem do atual transporte marítimo de mercadorias<sup>2</sup>.

À medida que o tempo foi passando, os navios foram-se alterando e evoluindo, verificando-se que inicialmente as embarcações eram construídas em madeira e apenas no século XVII, quando se assiste a uma revolução na engenharia naval, que as embarcações passam a ser construídas com um novo material, mais resistente e duradouro do que a madeira: o metal<sup>3</sup>. Portanto, começam a surgir navios de maiores dimensões, o que se traduziu em navios que tinham maior capacidade de transporte. No entanto, era visível a necessidade de tornar o transporte de pessoas e de bens mais eficaz: maior velocidade e menor tempo de viagem<sup>4</sup>. Contudo, só no século XIX, aquando da revolução industrial é que tal ocorre, ou seja, numa primeira fase os navios passaram a conter um motor a vapor e mais tarde, um motor de combustão<sup>5</sup>.

Ao longo do tempo e também com uma maior experiência e com mais e novos conhecimentos, os navios foram evoluindo e hoje, existem vários tipos em função

---

<sup>1</sup> BRITO e CASTRO, José – **Tendências de Evolução dos Transportes Marítimos Internacionais e Implicações nas Infraestruturas Portuárias**. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2018. Dissertação de Mestrado.

<sup>2</sup> QUINTAL, Hugo – **Exploração das Ligações Via Ferryboat entre o Continente e as Ilhas: Estudo de Viabilidade do Serviço de Transporte**. Lisboa: ISG, Instituto Superior de Gestão, 2013. Dissertação de Mestrado.

<sup>3</sup> BRITO e CASTRO, José – **Tendências de Evolução dos Transportes Marítimos Internacionais e Implicações nas Infraestruturas Portuárias**. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2018. Dissertação de Mestrado.

<sup>4</sup> *Ibidem*.

<sup>5</sup> *Ibidem*.

dos objetivos para que foram concebidos<sup>6</sup>: os navios porta-contentores; os navios graneleiros; navios tanque; navios ro/ro; navios cruzeiro. O primeiro navio porta-contentores teve por base a ideia de Malcom McLean (1914-2001), que detinha empresas de transporte e criou o contentor, revolucionando o transporte marítimo, mas também as trocas comerciais<sup>7,8</sup>. De facto, o contentor veio revolucionar os transportes marítimos, o funcionamento dos portos e o comércio mundial<sup>9</sup>.

Na década de 50, o primeiro navio porta-contentores a ser construído foi batizado com o nome *Ideal X* e a 26 de abril de 1956 deu-se início à sua deslocação, através de uma linha de Newark, New Jersey para Houston, no Texas<sup>10</sup>. Este navio foi o resultado da transformação de um navio tanque (abordado mais adiante) e o qual foi fortalecido de forma a ter capacidade para transportar 58 contentores de 35 toneladas<sup>11</sup>. Portanto, *“o uso de contentores, mais robustos, com diferentes dimensões e com diferentes capacidades, veio permitir o transporte de diversos tipos de mercadorias que, antes, eram embaladas em paletes de madeira. Além disso, a adequada contentorização (maximizando o espaço disponível para armazenagem dentro deles e, conseqüentemente, aumentando a carga), em articulação com bons meios de transporte terrestres, nas zonas portuárias, iria reduzir o custo de movimentação das mercadorias, nos portos (exigindo áreas pavimentadas consideráveis), e também minimizaria o tempo de carga e descarga dos navios”*<sup>12</sup>.

Na tabela que se segue, apresentam-se as diferentes gerações de navios porta-contentores ao longo do tempo.

---

<sup>6</sup>*Ibidem.*

<sup>7</sup>*Ibidem.*

<sup>8</sup> VENTURA, Manuel – **Navios Porta-Contentores** [Em linha]. Lisboa: Instituto Superior Técnico, (s.d.). [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/PT/1.4.1-Navios%20Porta-Contentores.pdf>>.

<sup>9</sup> BRAVO, Maria de Lourdes – **O tráfego de contentores como parte da logística multimodal com enfoque no tráfego europeu**. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa, 2000. Tese de Doutoramento.

<sup>10</sup> VENTURA, Manuel – **Navios Porta-Contentores** [Em linha]. Lisboa: Instituto Superior Técnico, (s.d.). [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/PT/1.4.1-Navios%20Porta-Contentores.pdf>>.

<sup>11</sup>*Ibidem.*

<sup>12</sup> BRITO e CASTRO, José – **Tendências de Evolução dos Transportes Marítimos Internacionais e Implicações nas Infraestruturas Portuárias**. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2018. Dissertação de Mestrado. p. 6

**Tabela 1 – As Várias Gerações de Navios Porta-Contentores<sup>13</sup>**

Gerações	Designação	Comprimento (m)	Calado (m)	Capacidade (TEU)
1.ª G: 1956-1970	<i>Converted Cargo Vessel</i>	137	9	500-800
	<i>Fully Cellular</i>	200-215	10	1000-2500
2.ª G: 1980-1988	<i>Panamax</i>	250	12,5	3000-3400
	<i>Panamax Max</i>	290	12,5	3400-4500
3.ª G: 1988-1988	<i>Post Panamax I</i>	300	13	4000-6000
	<i>Post Panamax II</i>	340	14,5	6000-8500
4.ª G: 2006-2013	VLCS	397	15,5	1100-1500
	ULCS	400	16	1800-2100
5ª G: 2014	New Panamax	366	15,2	12500

Por sua vez, os navios graneleiros surgiram nos EUA<sup>14</sup>, em 1955<sup>15</sup>, através dos navios de carga a granel destinados ao transporte de minério de ferro, havendo dados que indicam que já no ano de 1900 os navios graneleiros apresentavam um comprimento de cerca de 150 m<sup>16</sup>, sendo o seu convés único uma das suas características mais salientes<sup>17</sup>. Estes navios, que também apresentam um percurso e evolução históricos, foram extremamente importantes para o comércio marítimo internacional isto, porque tinham em vista o transporte de granéis mais económico e, concomitantemente, mais eficiente<sup>18</sup>. Segundo Ventura<sup>19</sup>, os navios graneleiros destinam-se ao transporte de carga homogénea (semelhante), a granel, com carga e descarga vertical, por meio de escotilhas de grandes dimensões.

---

<sup>13</sup> *Ibidem*.

<sup>14</sup> Estados Unidos da América.

<sup>15</sup> *Ibidem*.

<sup>16</sup> VENTURA, Manuel – **Navios Graneleiros** [Em linha]. Lisboa: Instituto Superior Técnico, (s.d.). [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/PT/1.4.3-Navios%20Graneleiros.pdf>>.

<sup>17</sup> BRITO e CASTRO, José – **Tendências de Evolução dos Transportes Marítimos Internacionais e Implicações nas Infraestruturas Portuárias**. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2018. Dissertação de Mestrado.

<sup>18</sup> *Ibidem*.

<sup>19</sup> VENTURA, Manuel – **Navios Graneleiros** [Em linha]. Lisboa: Instituto Superior Técnico, (s.d.). [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/PT/1.4.3-Navios%20Graneleiros.pdf>>.

A configuração atual destes navios, ou seja, os propósitos para que são construídos, as suas características, os equipamentos que dispõem, entre outros, iniciou-se na década de 60, sendo possível identificar diversos tipos de navios graneleiros: graneleiro (*bulk carrier*), navio com ou sem meios de carga e descarga próprios; minereiro (*ore carrier*), navio com fatores de estiva com, aproximadamente, 0,34-0,51 m<sup>3</sup>/t; cimenteiro (*cement carrier*), navio com fatores de estiva com, aproximadamente, 0,79-0,83 m<sup>3</sup>/t; grandes lagos, navios destinados para operarem na zona dos Grandes Lagos (entre os EUA e o Canadá), destacando-se por serem auto-descarregadores (baldes/cintas) e terem elevado número de porões e escotilhas e com porte variando entre 26,000-38,000 t; navios OBO (*ore/bulk/oil*), navios destinados ao transporte de granéis sólidos e líquidos; ConBulkers (*container/bulk*), navios destinados ao transporte de contentores e granéis e por norma estão equipados com escotilhas largas e meios de elevação<sup>20</sup>. Na tabela seguinte é explanada a classificação dos navios graneleiros, verificando-se que as suas dimensões e o seu porte foram aumentando ao longo dos anos.

**Tabela 2 – Classificação dos Navios Graneleiros<sup>21</sup>**

<b>Classificação</b>	<b>Comprimento (m)</b>	<b>Calado (m)</b>	<b>Porte (DWT)</b>
<i>Handysize</i>	169	7,5-10,5	15000-50000
<i>Handymax</i>	190	10,5-12,25	35000-50000
<i>Panamax</i>	225	12,25-14,5	60000-80000
<i>Capesize</i>	291	14,5-18,0	120000-170000
VLBC	>300	18,0-23,0	>200000

No século XX surgem os navios tanque (ou navios de granéis líquidos), os quais integram a classe dos navios graneleiros, sendo frequentemente usados “*para o transporte de petróleo e dos seus derivados, tendo desempenhado um papel importante no comércio marítimo mundial, pois foram muito úteis para o transporte*

<sup>20</sup>*Ibidem.*

<sup>21</sup> BRITO e CASTRO, José – **Tendências de Evolução dos Transportes Marítimos Internacionais e Implicações nas Infraestruturas Portuárias**. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2018. Dissertação de Mestrado. p. 9

deste importante recurso a nível mundial, em longas distâncias, de uma forma económica e eficaz”<sup>22</sup>. Atualmente, são vários os tipos de navios tanque existentes<sup>23</sup>: Petroleiro (*oil tanker*): destinado ao transporte de petróleo bruto (*crude-oil*); Produtos (*product carrier*): designado para o transporte de produtos refinados derivados do petróleo – gasolina, por exemplo; *Shuttle tanker*: serve para o transporte direto de crude das explorações *offshore* para os terminais ou refinarias; Químico (*parcel tanker*): está voltado para o transporte de produtos químicos a granel; Gases liquefeitos: estes navios servem para o transporte de gases condensados, nomeadamente, LNG<sup>24</sup> (por exemplo, metano) e LPG<sup>25</sup> (por exemplo, propano e butano). Na tabela que se segue, são identificadas as categorias dos navios tanque e as quais, de certo modo, são reveladoras da sua evolução ao longo do tempo.

**Tabela 3 – Classificação dos Navios Graneleiros<sup>26</sup>**

Classificação	Comprimento (m)	Porte (DWT)
<i>Panamax</i>	>280	60000-80000
<i>AfraMax</i>	245	80000-120000
<i>SuexMax</i>	>270	120000-200000
VLCC	>300	160000-320000
ULCC	>400	320000-550000

Já os navios *ro/ro*<sup>27</sup> destacam-se pelo facto de a sua carga ser rodada ou ser “*carregada/descarregada a bordo em veículos ou plataformas equipadas com rodas*”<sup>28</sup>. Ou seja, são adequados para o transporte de cargas rolantes, como por

<sup>22</sup>*Ibidem*. p. 10

<sup>23</sup> VENTURA, Manuel – **Navios Tanques** [Em linha]. Lisboa: Instituto Superior Técnico, (s.d.). [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/PT/1.4.5-Navios%20Tanques.pdf>>.

<sup>24</sup>*Liquefied Natural Gas*.

<sup>25</sup>*Liquefied Petroleum Gas*.

<sup>26</sup> BRITO e CASTRO, José – **Tendências de Evolução dos Transportes Marítimos Internacionais e Implicações nas Infraestruturas Portuárias**. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2018. Dissertação de Mestrado. p. 11

<sup>27</sup>*Roll-On/Roll-off*.

<sup>28</sup> VENTURA, Manuel – **Navios Ro/Ro** [Em linha]. Lisboa: Instituto Superior Técnico, (s.d.). [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/PT/1.4.4-Navios%20RO-RO.pdf>>. p. 2

exemplo carros, tendo, por um lado, uma velocidade razoável e, por outro, facilitam a deslocação da carga dentro do navio e também aquando da descarga, diminuindo significativamente o seu tempo<sup>29</sup>. Os primeiros navios *ro/ro* a aparecer foram os *ferry*<sup>30</sup>, nos anos 50, tendo em vista o transporte de carga entre margens largas e sem pontes que estabelecessem qualquer ligação<sup>31</sup>, contudo, existem dados que apontam o *Firth of Forth*, navio que entrou ao serviço em 1851, na Escócia, como um dos primeiros navios *ro/ro*<sup>32</sup>. Mais tarde, com a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), assiste-se a um maior interesse pelo desenvolvimento deste tipo de navios destinados, principalmente, ao desembarque de equipamento militar (tanques)<sup>33</sup>. A tabela seguinte apresenta a classificação dos navios *ro/ro*.

**Tabela 4 – Classificação dos Navios *Ro/Ro*<sup>34</sup>**

Classificação	Comprimento (m)	Calado (m)	Porte (DWT)	Mercadorias (veículos)
<i>Ferry</i>	85	2,4	2400	100
<i>Pure Car Carrier</i>	150	5,4	6800	1500
<i>Pure Car Truck Carrier</i>	200	8,0	16600	7000
<i>ConRo</i>	210	9,4	24400	3260 e 1320 TEU

Por fim, os navios cruzeiro surgiram devido ao incremento do mercado mundial de turismo, o que incentivou o desenvolvimento de navios cruzeiro mais estáveis e mais funcionais, assistindo-se à sua evolução ao longo dos anos<sup>35</sup>, conforme se pode verificar pela tabela que se apresenta.

<sup>29</sup> BRITO e CASTRO, José – **Tendências de Evolução dos Transportes Marítimos Internacionais e Implicações nas Infraestruturas Portuárias**. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2018. Dissertação de Mestrado.

<sup>30</sup> Além dos *ferry*, existem outros tipos de navios *ro/ro*: *freight*; *ro-pax*; *pure car carriers*; navios combinados (*container ro/ro* e *ro/ro lo/lo – lift-on/lift-off*).

<sup>31</sup> *Ibidem*.

<sup>32</sup> VENTURA, Manuel – **Navios Ro/Ro** [Em linha]. Lisboa: Instituto Superior Técnico, (s.d.). [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/PT/1.4.4-Navios%20RO-RO.pdf>>.

<sup>33</sup> *Ibidem*.

<sup>34</sup> BRITO e CASTRO, José – **Tendências de Evolução dos Transportes Marítimos Internacionais e Implicações nas Infraestruturas Portuárias**. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2018. Dissertação de Mestrado. p. 12

<sup>35</sup> *Ibidem*.

**Tabela 5 – As Várias Gerações de Navios Cruzeiro<sup>36</sup>**

Gerações	Comprimento (m)	Calado (m)	Capacidade (passageiros)
1.ª G: 1960's	120	>9	400-500
2.ª G: 1970's	150	6,0-10,8	500
3.ª G: 1980's	240	7,8-9,0	1200
4.ª G: 1990's	>270	<8,4	<2500

Portanto, ao longo dos anos, não só os navios evoluíram, como a forma de os utilizar também evoluiu, resultando em diferentes tipos de navios e os quais servem diferentes propósitos. Constatam-se também que o transporte marítimo desempenha, cada vez mais, um papel crucial nos fluxos comerciais (não só a nível europeu, mas também à escala mundial), confrontando-se com diversos desafios: fiabilidade; maior capacidade de carga; sustentabilidade económico-ambiental; concorrência com outros modos de transporte; integração do transporte marítimo como parte integrante de cadeias multimodais de transporte “*porta-a-porta*”<sup>37</sup>.

### **1.1.2. O Transporte Marítimo em Portugal, na Europa e no Mundo**

O setor do transporte marítimo engloba diversas atividades, entre elas, o transporte marítimo de passageiros, o transporte marítimo de mercadorias, o transporte de passageiros por via navegáveis interiores, o transporte de mercadorias por via navegáveis interiores e aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial<sup>38</sup>.

Segundo Luís<sup>39</sup>, foi a partir da segunda metade do século XX que este setor sofreu um significativo incremento, resultado de vários aspetos: o crescimento do comércio, a globalização e o desenvolvimento célere das tecnologias. De facto, “foi

---

<sup>36</sup> *Ibidem*. p. 12

<sup>37</sup> COSTA, Rui – **Short sea shipping: Uma solução sustentável para cadeias multimodais de transporte de mercadorias**. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2009. Dissertação de Mestrado.

<sup>38</sup> CONSELHO ESTRATÉGICO NACIONAL – **Economia do Mar**. Lisboa: CNE, 2019.

<sup>39</sup> LUÍS, Miguel – **A Economia do Mar em Portugal. A importância da Marinha Portuguesa numa perspetiva económica**. Alfeite: Escola Naval, 2015. Dissertação de Mestrado.

*o continuado aumento da qualidade dos transportes marítimos, associado à redução dos seus custos, que transformou o mundo no mercado global dos nossos dias para quase todos os produtos e produtores”<sup>40</sup>. Tudo isto, contribuiu para o aumento do transporte e também do tráfego marítimo internacional e nacional, onde os transportes marítimos são assumidos como uma das atividades mais importantes da economia portuguesa<sup>41</sup>. Aliás, “o setor dos transportes marítimos é o setor número um, destacado, da economia do mar, ocupando o setor portuário apenas a quinta posição na escala de importância dessa economia. Esta discrepância entre Portugal e outros países genuinamente marítimos, diz bastante da peculiaridade da economia do mar portuguesa, bem como do potencial do setor do transporte marítimo para crescer em Portugal”<sup>42</sup>.*

Para se contextualizar a evolução do transporte marítimo em Portugal e a sua atual realidade, entende-se que é necessário ter em conta diferentes indicadores. Entre os anos de 2009 e 2016 o setor passou por algumas mudanças, como por exemplo a diminuição do número de trabalhadores em 11% (de 1400 trabalhadores passou para 1246), o que não se verificou na UE<sup>43</sup>, em que o número de trabalhadores diminuiu em cerca de 1,3%<sup>44</sup>.

Atendendo ao VAB<sup>45</sup>, o país apresentou um aumento dos valores deste indicador em 2,7%, ou seja, 62.6 milhões de euros para 64.3 milhões de euros, sendo que a nível do contexto da União e no período homólogo (2009-2016), este indicador aumentou em 20%<sup>46</sup>. De acordo com CEN<sup>47</sup>, Portugal também apresentou um aumento do rácio de produtividade em 15,4% entre este período de sete anos, acompanhando a tendência da UE.

---

<sup>40</sup> MATIAS, Nuno - **O mar: Um Oceano de Oportunidades para Portugal**. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2005. p. 31

<sup>41</sup> LUÍS, Miguel – **A Economia do Mar em Portugal. A importância da Marinha Portuguesa numa perspetiva económica**. Alfeite: Escola Naval, 2015. Dissertação de Mestrado.

<sup>42</sup> BLUE GROWTH FOR PORTUGAL – Uma visão empresarial da economia do mar [Em linha].Porto:COTEC Portugal, 2012. p. 51

<sup>43</sup> União Europeia.

<sup>44</sup> CONSELHO ESTRATÉGICO NACIONAL – **Economia do Mar**. Lisboa: CNE, 2019.

<sup>45</sup> Valor Acrescentado Bruto.

<sup>46</sup> *Ibidem*.

<sup>47</sup> *Ibidem*.

Voltando o eixo da nossa atenção para o movimento de portos e para os transportes marítimos, constatou-se que entre 2009 e 2014 a carga e os contentores movimentados foram aumentando gradualmente. Por sua vez, em relação aos navios entrados e aos navios cruzeiro a sua evolução já não é tão linear, isto porque, conforme se pode ver pela tabela que se segue, entre 2011 e 2012 e 2013 e 2014 ocorre uma diminuição. Por fim, em termos do número de total de passageiros de cruzeiros, este número foi aumentando de 2009 a 2012, começando a diminuir nos anos seguintes<sup>48</sup>.

**Tabela 6 – Movimento de Portos Transportes Marítimos<sup>49</sup>**

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Carga movimentada (milhares de ton)	63 340 000	64 946 204	66 758 452	67 918 393	79 264 983	82 681 465
Contentores movimentados	1 242 103	1 440 093	1 598 426	1 741 266	2 190 495	2 519 563
Navios entrados (unidade)	10 028	10 418	10 266	9 490	10 262	10 485
Navios de cruzeiro (unidade)	sem dados	400	446	420	804	761
Cruzeiros: N.º total de passageiros	945 034	1 062 000	1 218 000	1 312 000	1 133 232	1 078 752

Dados apresentados pelo INE<sup>50</sup> relativos ao ano de 2017, indicam a entrada de 14,6 mil embarcações (+0,2% que em 2016; +0,5% no ano precedente) nos portos nacionais e um movimento de mercadorias a rondar os 93,3 milhões de toneladas, representando um aumento de 2,2% (menor que em 2016)<sup>51</sup>. Tendo em linha de conta o tipo de embarcação, constata-se que em 2017 os navios porta-contentores foram as

<sup>48</sup> LUÍS, Miguel – **A Economia do Mar em Portugal. A importância da Marinha Portuguesa numa perspetiva económica**. Alfeite: Escola Naval, 2015. Dissertação de Mestrado.

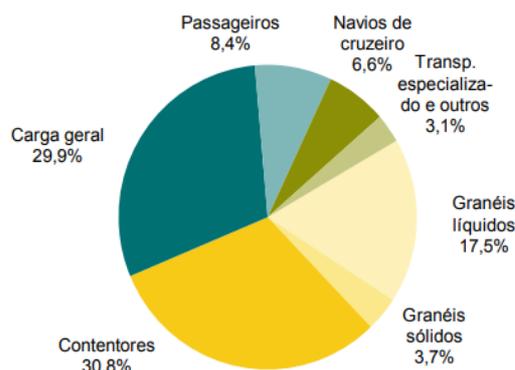
<sup>49</sup> *Ibidem*. p. 21

<sup>50</sup> Instituto Nacional de Estatística.

<sup>51</sup> INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA – **Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2017**. Lisboa: INE, 2018.

principais embarcações a dar entrada nos portos portugueses, seguindo-lhes os navios de carga geral e os de granéis líquidos, como se pode ver pela figura que se segue. Os três principais portos nacionais, os quais perfazem 50,6% dos movimentos de entrada de navios são o Porto de Leixões (18,0%), o Porto de Lisboa (17,4%) e o Porto de Sines (15,2%)<sup>52</sup>.

**Gráfico 1 – Entradas nos Portos Nacionais por Tipo de Embarcação (2017)<sup>53</sup>**



Tal como em Portugal, o transporte marítimo é essencial a nível europeu e mundial. Da mesma forma que o crescimento do comércio, a globalização e o desenvolvimento tecnológico contribuíram para o desenvolvimento do transporte marítimo português, também estes foram fatores determinantes e que contribuíram igualmente para o desenvolvimento do mesmo em território europeu, mas também à escala mundial.

No que concerne à Europa, todas estas mudanças foram impulsionadoras do aumento da quantidade da carga movimentada pelos portos europeus (em volume e toneladas), não se podendo esquecer o alargamento da UE aos países do leste europeu, o que também influenciou fortemente este aumento<sup>54</sup>. Estima-se que, em 2013, a indústria “do transporte marítimo tenha contribuído com cerca de 147 mil milhões de euros (cerca de 1%) para o PIB<sup>55</sup> da UE. Além disso, ajudou a empregar

<sup>52</sup>Ibidem.

<sup>53</sup>Ibidem. p. 94

<sup>54</sup> GROSSMANN, Harald [et al.] - **Maritime trade and transport logistics, strategy 2030**.Hamburg: Berenberg Bank HWWI, 2006.

<sup>55</sup> Produto Interno Bruto.

*cerca de 2,2 milhões de pessoas. Destas, cerca de 1,5 milhões de pessoas foram diretamente empregadas por portos da UE. Os portos também desempenham um papel importante na ligação das ilhas e regiões periféricas com o continente*<sup>56</sup>.

Segundo Cardoso<sup>57</sup>, que se baseou em dados facultados pelo Eurostat, em 2013, o peso bruto total de mercadorias movimentadas nos portos da UE foi de 3,7 bilhões de toneladas (menos 0,6% do que o ano anterior). Dados mais recentes, disponibilizados pela Pordata<sup>58</sup>, permitem aferir o peso das mercadorias transportadas por via marítima internacional nos principais países da UE 27 (desde 2020) entre 1977 e 2017, abrangendo a UE 28 e a extra-UE 28, assistindo-se a um aumento em todos os países no período mencionado, com uma única exceção: Itália. Os quatro principais países, ou seja, os países com maior aumento de mercadorias foram: Países Baixos (395.646 t em 1997 e 574.994 t, em 2017); Espanha (sem dados face a 1997 e 344.062 t, em 2017); Alemanha (200.753 t em 1997 e 288.636 t, em 2017); e, França (sem dados face a 1997 e 268.996 t, em 2017).

**Tabela 7 – Mercadorias Transportadas por Via Marítima Internacional nos Portos Principais (total), em Milhares de Toneladas (1997-2017)<sup>59</sup>**

País	1997	2017	País	1997	2017
Alemanha	200.753	288.636	Irlanda	27.743	49.944
Bélgica	154.020	254.684	Itália	277.510	270.762
Bulgária	-	30.906	Letónia	-	56.424
Croácia	-	17.539	Lituânia	-	49.855
Dinamarca	60.065	68.394	Malta	-	4.100
Eslovénia	-	22.158	Países Baixos	395.646	574.994

<sup>56</sup> TRIBUNAL DE CONTAS EUROPEU – Relatório Especial - Transporte Marítimo na UE: em águas revoltas – muitos investimentos ineficazes e insustentáveis [Em linha]. Luxemburgo, 2016. [Consult. 14 jan. 2020]. Disponível em WWW: [https://www.eca.europa.eu/Lists/News/NEWS1609\\_23/SR\\_MARITIME\\_PT.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/News/NEWS1609_23/SR_MARITIME_PT.pdf).

<sup>57</sup> CARDOSO, Pedro – **Os potenciais hinterlands dos portos portugueses para cargas contentorizadas, baseado nas acessibilidades rodoviárias**. Porto: Faculdade de Economia da Universidade do Porto, 2015. Tese de Doutoramento.

<sup>58</sup> PORDATA – Mercadorias transportadas por via marítima internacional nos portos principais: total, UE 28 e extra-UE 28 [Em linha]. [Consult. 18 fev. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.pordata.pt/Europa/Mercadorias+transportadas+por+via+mar%C3%ADtima+internacional+nos+portos+principais+total++UE+28+e+extra+UE+28-3050>>.

<sup>59</sup> *Ibidem*.

Espanha	-	344.062	Polónia	-	75.442
Estónia	-	30.834	Portugal	42.077	79.788
Finlândia	70.248	96.965	Roménia	-	45.496
França	-	268.996	Suécia	106.595	143.684
Grécia	-	110.955	Reino Unido	-	370.663

Face às mercadorias transportadas por via marítima no total de portos dos países pertencentes à UE, constata-se que entre 1997 e 2017 os países em que diminuiu a carga transportada foi na Dinamarca e em França, no entanto, França é um dos países (4.º lugar) com mais mercadoria transportada por via marítima.

Além de França, os outros países com mais mercadoria transportada são os Países Baixos, Espanha, Itália e Alemanha<sup>60</sup>.

---

<sup>60</sup> PORDATA – Mercadorias transportadas por via marítima: total e nos portos principais [Em linha]. [Consult. 18 fev. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.pordata.pt/Europa/Mercadorias+transportadas+por+via+mar%C3%ADtima+total+e+nos+portos+principais-3047>>.

**Tabela 8 – Mercadorias Transportadas por Via Marítima em Todos os Portos da UE, em Milhares de Toneladas (1997-2017)<sup>61</sup>**

País	1997	2017	País	1997	2017
Alemanha	213.318	299.189	Irlanda	36.333	53.351
Bélgica	161.621	257.865	Itália	434.295	475.164
Bulgária	-	30.953	Letónia	-	58.687
Croácia	-	20.798	Lituânia	-	49.856
Dinamarca	124.010	94.558	Malta	-	4.114
Eslovénia	-	22.311	Países Baixos	402.162	595.810
Espanha	270.634	485.805	Polónia	-	78.076
Estónia	-	34.801	Portugal	54.734	93.356
Finlândia	75.314	110.468	Roménia	-	46.182
França	305.079	302.840	Suécia	149.892	175.964
Grécia	101.311	181.261	Reino Unido	558.530	481.815

No cenário mundial, ao analisarem-se os dados relativos à movimentação de cargas dos portos em 2018 no *ranking* “*One Hundred Ports 2018*”, verifica-se que os 10 primeiros portos que apresentam maior movimentação de cargas pertencem ao continente asiático, principalmente, à China<sup>62</sup> (ver tabela 9).

<sup>61</sup> *Ibidem*.

<sup>62</sup> G1 SANTOS – Porto de Santos é o 39º no mundo e 1º do Hemisfério Sul em Ranking Internacional [Em linha]. [Consult. 18 fev. 2020]. Disponível em WWW:<URL: [https:// https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2019/08/02/porto-de-santos-e-o-39o-no-mundo-e-1o-do-hemisferio-sul-em-ranking-internacional.ghtml](https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/2019/08/02/porto-de-santos-e-o-39o-no-mundo-e-1o-do-hemisferio-sul-em-ranking-internacional.ghtml)>.

**Tabela 9 – Movimentação de Cargas nos 10 Maiores Portos Mundiais, em Milhões de TEU (2018)<sup>63</sup>**

<i>Ranking</i>	<b>Porto</b>	<b>País</b>	<b>TEU</b>
1	Xangai	China	42.010.200
2	Singapura	Singapura	36.599.300
3	Ningbo-Zhoushan	China	26.351.000
4	Shenzhen	China	25.740.000
5	Guangzhou	China	21.922.100
6	Busan	Coreia do Sul	21.663.000
7	Hong Kong	China	19.596.000
8	Qingdao	China	19.315.400
9	Tianjin	China	15.972.000
10	Dubai	Emirados Árabes Unidos	14.954.000

#### **1.1.4. Portos de *Transshipment* versus Portos de *Hinterland***

Neste ponto do trabalho, considera-se importante perceber a diferença entre portos de *Transshipment* e portos de *Hinterland*, visando um melhor entendimento dos assuntos tratados neste trabalho. Desta forma, os portos de *Transshipment*, ou portos de transbordo, destinam-se a operações de passagem de contentores entre navios<sup>64</sup>, sendo que transbordo designa a atividade de descarga, seja ela completa ou não, que na maioria das vezes é feita de um grande navio para um navio de menores dimensões, podendo haver, ou não, a movimentação em terra dos seus contentores<sup>65</sup>. Portanto, *Transshipment* refere-se à “*operação de transbordo ou baldeação da carga de um navio para outro, passando por terra, envolvendo habitualmente um navio*

<sup>63</sup> *Ibidem*.

<sup>64</sup> NOTTEBOOM, Theo, PAROLA, Francisco, SATTA, Giovanni – Deliverable 1.1: State Of The European Port System – Market Trends And Structure Update, Partim transshipment volumes [Em linha]. European Union: Portopia, 2014. [Consult. 15 jan. 2020]. Disponível em WWW: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/first\\_report\\_of\\_port\\_market\\_trends\\_transshipment\\_volumes\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/first_report_of_port_market_trends_transshipment_volumes_0.pdf).

<sup>65</sup> THALENIUS, Jennie, REHNSTRÖM, Kaj - **The North European Maritime Container Feeder Market**. Göteborg: Sjöfartens Analys Institut Research, 2002.

*mothership de linha intercontinental e um navio alimentador feeder de linha regional*”<sup>66</sup>.

Assim sendo, os portos de *Transshipment* ou de baldeação, pelas características que apresentam, integram as principais rotas e em alguns casos podem servir de ligação com rotas cruzadas ou derivadas<sup>67</sup>, pelo que têm que dispor de boas acessibilidades<sup>68</sup>. Portugal, pela posição em que se encontra face à proximidade e cruzamento de rotas, apresenta excelentes oportunidades de *Transshipment*. A este respeito, e referindo-se particularmente ao porto de Sines, a Associação Comercial do Porto<sup>69</sup> revela que “*hoje, Sines é um importante porto de Transshipment, aproveitando a posição privilegiada face à proximidade e ao cruzamento de rotas. O posicionamento geográfico natural confere-lhe vantagens competitivas para articular as rotas Norte-Sul com as rotas Este-Oeste. Em simultâneo, tem potencial para desenvolver um serviço de cabotagem para a fachada Atlântica que vai de Sines até à Irlanda*”. As principais vantagens competitivas são: 1. o cruzamento de rotas: articulação das rotas do Norte com as rotas Sul; 2. as oportunidades de cabotagem para o Atlântico do Norte: alargamento do “*Hinterland* marítimo”; 3. as oportunidades de cabotagem para o Mediterrâneo: em concorrência com Algeciras e Tanger Med<sup>70</sup>. Nesta ordem de ideias, Portugal deve investir na atividade de *Transshipment*.

Os portos de *Hinterland*, por seu lado, focam a sua atividade na sua área de influência e atratividade<sup>71</sup> e por isso mesmo, tal como afirma a OCDE<sup>72</sup>, estão

---

<sup>66</sup> CALDEIRINHA, Vitor – **Influência das Características do Porto / Terminal de Contentores no seu Desempenho**. Évora: Universidade de Évora, 2014. Dissertação de Mestrado. p. 10

<sup>67</sup> NOTTEBOOM, Theo, PAROLA, Francisco, SATTA, Giovanni – Deliverable 1.1: State Of The European Port System – Market Trends And Structure Update, Partim transshipment volumes [Em linha]. European Union: Portopia, 2014. [Consult. 15 jan. 2020]. Disponível em WWW: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/first\\_report\\_of\\_port\\_market\\_trends\\_transshipment\\_volumes\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/first_report_of_port_market_trends_transshipment_volumes_0.pdf).

<sup>68</sup> ORGANIZATION FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT - Policy Roundtables: Competition in Ports and Port Services [Em linha]. OECD, 2011. Consult. 16 jan. 2020]. Disponível em WWW: <http://www.oecd.org/regreform/sectors/48837794.pdf>.

<sup>69</sup> ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO – Terminais portuários e infraestruturas logísticas em Portugal [Em linha]. Porto: ACP, 2016. Consult. 16 jan. 2020]. Disponível em WWW: [https://ceiporto.com/downloads/acp\\_terminaisportuarios.pdf](https://ceiporto.com/downloads/acp_terminaisportuarios.pdf). p. 56

<sup>70</sup> *Ibidem*.

<sup>71</sup> KLINK, Arjen, WINDEN, Willem - **Towards a new hinterland orientation for Rotterdam: the entrepreneurial port**. Vienna: Congress of the European Regional Science Association, 1998.

<sup>72</sup> Organização para a Cooperação Económica e Desenvolvimento.

associados a um espaço territorial<sup>73</sup>. Segundo Caldeirinha<sup>74</sup>, o *Hinterland* do porto corresponde à “*área terrestre de influência do porto, incluindo as zonas de origem e destino das cargas que movimenta*”. A atividade dos *Hinterland* pode ser medida em função da origem ou do destino da carga para um país, para uma parte dele, ou para diversos países<sup>75</sup>. A Península Ibérica, e por isso, também Portugal, tem um *Hinterland* limitado, devido à sua posição distante e periférica em relação à Europa Central, além disso, a competição aguerrida entre as duas grandes regiões *multi-port-gateway* (de Sines a Leixões e de Barcelona a Valência) reduz o *Hinterland* dos portos portugueses à parte Atlântica, já que compete pela região transfronteiriça com Espanha<sup>76</sup>. No entanto, constata-se que “*o sistema portuário nacional está em condições de satisfazer a procura latente, não havendo insuficiência de capacidade instalada para servir a atividade económica do Hinterland*”<sup>77</sup>.

## 1.2. Transporte Marítimo de Contentores

### 1.2.1. Contentores e sua Importância no Comércio Marítimo

O contentor é um equipamento normalizado e que visa facilitar o transporte e a movimentação de carga tanto por via terrestre, como por via marítima<sup>78</sup>. O seu ciclo de vida varia entre os 10 e os 15 anos, mas o seu tempo de uso está sujeito à utilização que lhe é dada e às condições a que é submetido<sup>79</sup>.

---

<sup>73</sup> ORGANIZATION FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT - Policy Roundtables: Competition in Ports and Port Services [Em linha]. OECD, 2011. Consult. 16 jan. 2020]. Disponível em WWW: <http://www.oecd.org/regreform/sectors/48837794.pdf>.

<sup>74</sup> CALDEIRINHA, Vítor – **Influência das Características do Porto / Terminal de Contentores no seu Desempenho**. Évora: Universidade de Évora, 2014. Dissertação de Mestrado. p. 9

<sup>75</sup> KLINK, Arjen, WINDEN, Willem - **Towards a new hinterland orientation for Rotterdam: the entrepreneurial port**. Vienna: Congress of the European Regional Science Association, 1998.

<sup>76</sup> ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO – Terminais portuários e infraestruturas logísticas em Portugal [Em linha]. Porto: ACP, 2016. Consult. 16 jan. 2020]. Disponível em WWW: [https://ceiporto.com/downloads/acp\\_terminaisportuarios.pdf](https://ceiporto.com/downloads/acp_terminaisportuarios.pdf).

<sup>77</sup> *Ibidem*. p. 44

<sup>78</sup> MATOS, Sara – **Otimização da Estiva de Navios Porta-Contentores: Um Caso de Estudo do Porto da Figueira da Foz**. Aveiro: Departameto de Matemática, 2016. Dissertação de Mestrado.

<sup>79</sup> *Ibidem*.

O surgimento dos contentores e que resultou no aparecimento dos navios porta-contentores, fez com que os portos tivessem de ser construídos de modo a que pudessem receber este tipo de navios (guindastes para mover os contentores, áreas com espaço de armazenamento para empilhar os contentores, etc.), tornando os processos de embarque e desembarque mais eficazes<sup>80</sup>. Portanto, os contentores são extremamente importantes para o transporte marítimo e para o comércio marítimo, na medida em que contribuem para uma maior eficácia dos portos<sup>81</sup>.

Os contentores utilizados no transporte internacional estão identificados com uma placa CSC<sup>82</sup>, onde consta informação que identifica e caracteriza o contentor<sup>83</sup>. Na maioria das vezes, os contentores são de aço, podendo também ser construídos em madeira e a sua unidade de medida é o TEU (1 TEU = 20 pés ou 20')<sup>84</sup>. Quanto à tipologia de contentores, tendo em conta as suas características físicas, cada contentor serve o tipo de carga que transporta, sendo que os mais comuns, os contentores padrão ou *standard*, são os de 20' e 40' de comprimento (1 TEU e 2 TEU ou 1 FEU<sup>85</sup>), ambos com 8' de largura e 8'6''<sup>86</sup> de altura<sup>87</sup>.

Além do CMN<sup>88</sup>, o contentor *standard*, existem outros contentores que desempenham diferentes funções, servindo propósitos específicos. Assim sendo, tal como os contentores *standard*, os contentores OT<sup>89</sup> e HC<sup>90</sup> também se destinam a mercadorias secas. Já os contentores *hard top* possuem um painel de cobertura reforçado e amovível, podendo ter encaixes próprios que permitem a sua movimentação com o recurso a um empilhador e os contentores *open side* têm uma

---

<sup>80</sup> RODRIGUE, Jean-Paul - **The Geography of Transport Systems**. New York: Routledge, 2013.

<sup>81</sup> SIMÕES, António – **A Eficiência dos Portos Portugueses no Comércio Marítimo**. Lisboa: ISEG, 2018. Dissertação de Mestrado.

<sup>82</sup> *Container Safety Convention*.

<sup>83</sup> MATOS, Sara – **Otimização da Estiva de Navios Porta-Contentores: Um Caso de Estudo do Porto da Figueira da Foz**. Aveiro: Departamento de Matemática, 2016. Dissertação de Mestrado.

<sup>84</sup> *Ibidem*.

<sup>85</sup> *Forty-feet equivalent unit*.

<sup>86</sup> Seis polegadas.

<sup>87</sup> *Ibidem*.

<sup>88</sup> Contentor Marítimo Normalizado.

<sup>89</sup> *Open Top*.

<sup>90</sup> *High Cube*.

abertura longitudinal, tendo um vão mais largo do que a porta no painel de topo e por estas razões, podem ser carregados pela lateral<sup>91</sup>.

Na categoria dos contentores de mercadoria a granel, existem os contentores BK<sup>92</sup>, os quais têm as mesmas dimensões dos contentores normais e caracterizam-se pela presença de três escotilhas de carga no teto e duas escotilhas de descarga do lado da porta<sup>93</sup>. Os contentores FL<sup>94</sup>, pela estrutura que apresentam, têm alta capacidade de carga e são compostos por um piso de madeira e duas paredes em aço em cada uma das extremidades (podem ser amovíveis ou não)<sup>95</sup>. Estes destinam-se ao transporte de veículos, máquinas ou equipamentos industriais e têm capacidade para suportar o peso de outros contentores<sup>96</sup>. Por sua vez, os contentores PL<sup>97</sup> apenas possuem chão, são adequados para transportar cargas extremamente altas e suportam até 3000 kg<sup>98</sup>.

Também não se pode esquecer os contentores frigoríficos (*reefer*), isolados termicamente e fundamentais para o transporte de produtos que necessitam manter uma temperatura constante (produtos refrigerados e produtos congelados), por exemplo carne, legumes, fruta e produtos lácteos<sup>99</sup>. Por fim, existem ainda os contentores TK<sup>100</sup> que, na verdade, são contentores cisterna e que se destinam,

---

<sup>91</sup> CUNHA, Marlene – **O Contentor Marítimo na Arquitetura. Avaliação do seu desempenho enquanto sistema de edificação alternativo**. Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 2013. Dissertação de Mestrado.

<sup>92</sup> *Bulk*.

<sup>93</sup> SIMÕES, António – **A Eficiência dos Portos Portugueses no Comércio Marítimo**. Lisboa: ISEG, 2018. Dissertação de Mestrado.

<sup>94</sup> *Flat Rack*.

<sup>95</sup> *Ibidem*.

<sup>96</sup> CUNHA, Marlene – **O Contentor Marítimo na Arquitetura. Avaliação do seu desempenho enquanto sistema de edificação alternativo**. Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 2013. Dissertação de Mestrado.

<sup>97</sup> *Plataform*.

<sup>98</sup> SIMÕES, António – **A Eficiência dos Portos Portugueses no Comércio Marítimo**. Lisboa: ISEG, 2018. Dissertação de Mestrado.

<sup>99</sup> CUNHA, Marlene – **O Contentor Marítimo na Arquitetura. Avaliação do seu desempenho enquanto sistema de edificação alternativo**. Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 2013. Dissertação de Mestrado; SIMÕES, António – **A Eficiência dos Portos Portugueses no Comércio Marítimo**. Lisboa: ISEG, 2018. Dissertação de Mestrado.

<sup>100</sup> *Tank*.

especificamente, ao transporte de líquidos, por exemplo, produtos químicos, óleos vegetais, etc.<sup>101</sup>.

No entanto, os contentores também podem ser diferenciados em função do fluxo de transporte e do tipo de movimentação num porto. Atendendo ao tipo de movimentação existem os contentores de exportação, os de importação e os mistos.

Os primeiros, entram no terminal através da portaria, via rodoviária ou ferroviária, e ficam a aguardar no parque até serem carregados no navio porta-contentores; os segundos, chegam ao terminal através da via marítima e depois são colocados no parque, ficando a aguardar pela ordem de levantamento e transporte terrestre; os terceiros, os contentores mistos, reúnem aspetos dos contentores de exportação e de importação (o contentor chega ao terminal por via marítima, fica algum tempo no parque, e depois sai do parque através de via marítima)<sup>102</sup>.

De facto, os contentores são fundamentais para o transporte e comércio marítimos, possibilitando o transporte de diferentes cargas, com diferentes dimensões, e o seu surgimento teve um impacto significativo no transporte marítimo, contribuindo para o aumento da eficiência dos portos<sup>103</sup>.

### 1.2.2. Navios Porta-Contentores

Um navio é uma embarcação de grandes dimensões, resistente e estável, pelo que o navio porta-contentores, tal como o próprio nome indica, é um navio que serve para transportar contentores (carga contentorizada), pelo que são concebidos de modo a facilitar a movimentação de contentores<sup>104</sup>.

---

<sup>101</sup> SIMÕES, António – **A Eficiência dos Portos Portugueses no Comércio Marítimo**. Lisboa: ISEG, 2018. Dissertação de Mestrado.

<sup>102</sup> MATOS, Sara – **Otimização da Estiva de Navios Porta-Contentores: Um Caso de Estudo do Porto da Figueira da Foz**. Aveiro: Departameto de Matemática, 2016. Dissertação de Mestrado.

<sup>103</sup> SIMÕES, António – **A Eficiência dos Portos Portugueses no Comércio Marítimo**. Lisboa: ISEG, 2018. Dissertação de Mestrado.

<sup>104</sup> MATOS, Sara – **Otimização da Estiva de Navios Porta-Contentores: Um Caso de Estudo do Porto da Figueira da Foz**. Aveiro: Departameto de Matemática, 2016. Dissertação de Mestrado.

Destinados ao transporte de contentores, os porões dos navios de carga contentorizada estão equipados com guias ou celas, para receber e estivar os contentores, facilitando as operações de carga e descarga<sup>105</sup>.

A capacidade de um navio porta-contentores pode ser perspectivada através do peso, ou seja, do valor máximo de TEU, e das unidades, ou seja, do número máximo de contentores<sup>106</sup>. Tendo em conta a sua capacidade (TEU), existem vários navios porta-contentores, entre eles: o *feeder* (100-499 TEU); o *feedmax* (500-999 TEU); o *handy* (1000-1999 TEU); o *sub-panamax* (2000-2999); o *panamax* (3000-4500 TEU); e o *post-panamax* (>4500 TEU)<sup>107</sup>. Já COSTA<sup>108</sup> faz referência a 16 tipos de navios porta-contentores, integrando, na sua classificação, alguns dos navios já referidos no parágrafo anterior. Atente-se à tabela seguinte.

**Tabela 10 – Classificação dos Navios Porta-Contentores<sup>109</sup>**

Classe	Descrição
FCC ( <i>Full Container Carrier</i> )	Refere-se aos os navios que se destinam unicamente ao transporte de contentores, estando equipados com guias nos porões.
REFCV ( <i>Refrigerated Container Vessel</i> ou <i>Reefer Container Vessel</i> )	A maioria dos navios porta-contentores têm ligações para contentores refrigerados, as quais estão presentes em número relativamente elevado, abrangendo, pelo menos, mais de metade da sua capacidade total de transporte.
<i>Feeder Ships</i>	Estes navios transportam contentores entre os principais terminais de contentores e de outros portos que não são utilizados pelas grandes companhias de navegação, existindo o <i>small feeder</i> , o <i>feeder</i> e o <i>feedermax</i> .
<i>Handy</i>	A sua capacidade varia entre 1000 e 1999 TEU's.
<i>Sub-Panamax</i>	A sua capacidade varia entre 2000 e 2999 TEU's.
<i>Panamax</i>	A sua capacidade varia entre 3000 e 4500 TEU's.

<sup>105</sup> COSTA, António – Tipologia e Classificação de Navios [Em linha]. 2013. [Consult. 10 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: [https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/11/tipologia-de-navios\\_antonio-costa.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/11/tipologia-de-navios_antonio-costa.pdf)>.

<sup>106</sup> MATOS, Sara – **Otimização da Estiva de Navios Porta-Contentores: Um Caso de Estudo do Porto da Figueira da Foz**. Aveiro: Departameto de Matemática, 2016. Dissertação de Mestrado.

<sup>107</sup> *Ibidem*.

<sup>108</sup> COSTA, António – Tipologia e Classificação de Navios [Em linha]. 2013. [Consult. 10 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: [https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/11/tipologia-de-navios\\_antonio-costa.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/11/tipologia-de-navios_antonio-costa.pdf)>.

<sup>109</sup> *Ibidem*. pp. 11-13

<i>Post-Panamax</i>	A sua capacidade ultrapassa os 4500 TEU's.
<i>New-Panamax</i>	Tem capacidade que varia entre os 8000 e os 11000 TEU's, estando limitados às seguintes dimensões: 366 m de comprimento, 49 m de boca e 15,2 m de calado.
VLCS	Apresentam uma capacidade que ultrapassa os 7500 TEU's.
ULCS	Apresentam uma capacidade que ultrapassa os 12000 TEU's, destacando-se o Malaccamax, o qual tem capacidade para mais de 20000 TEU's e, em teoria, é o maior navio que consegue passar pelo Estreito de Malaca, mas ainda nenhum foi construído.
<i>Bangkokmax</i>	Navios com capacidade até 2200 TEU's, sendo utilizados na ligação das exportações tailandesas para os Hub Ports da região.
WAFMax ( <i>West Africa Max</i> )	Estes navios têm uma capacidade máxima de 4500 TEU's e são utilizados para o tráfego direto entre portos asiáticos e portos da costa ocidental de África.
SAMMax ( <i>South America Max</i> )	Atualmente, devido à sua melhoria, estes navios têm capacidade máxima de 8700 TEU's, sendo utilizados na rota entre América do Sul e Europa.
CONPAX ( <i>Containers Passengers Vessels</i> )	São navios recentes e que transportam contentores e passageiros, vindo a reafirmar a sua importância no tráfego litoral ou entre ilhas em vários países, nomeadamente, a China, a Indonésia e a Rússia.
OBC ( <i>Ore Bulk Container Carrier</i> )	Estes navios, de casco duplo, destacam-se pela sua polivalência: em primeiro lugar, como estão equipados com guindastes de alta capacidade e longo alcance, podem servir portos que não estão devidamente equipados; em segundo lugar, como são reforçados por porões alternados, podem transportar minérios; em terceiro lugar, a sua alta resistência e as grandes escotilhas sem cobertas, tornam estes navios adequados ao transporte de produtos siderúrgicos de laminação e longos.
<i>Boxship</i>	Termo coloquial para o navio porta-contentores.

### 1.2.3. O Terminal de Contentores e as suas Áreas

Um terminal de contentores é um local destinado à movimentação rápida de contentores, numa área que é compartilhada entre o transporte marítimo e a terra<sup>110</sup>. Ou seja, “é uma secção de um porto marítimo onde os contentores são parquados para posteriormente serem carregados e transportados por via terrestre ou marítima”<sup>111</sup>.

<sup>110</sup> AGERSCHOU, Hans [et al.] - **Planning and Design of Ports and Marine Terminals**. New York: John Wiley & Sons, 2004.

<sup>111</sup> MATOS, Sara – **Otimização da Estiva de Navios Porta-Contentores: Um Caso de Estudo do Porto da Figueira da Foz**. Aveiro: Departameto de Matemática, 2016. Dissertação de Mestrado.

Um terminal de contentores, visando as funções para a qual foi concebido, está dividido em três áreas: beira-mar, terrestres e sistema de transporte. As áreas beira-mar englobam o cais de acostagem (é através dele que se estabelece a ligação entre o navio e a área de armazenamento do porto) e a área de *apron* ou cais (é a zona de equipamentos e serve a movimentação de carga contentorizada), já as áreas terrestres integram a área de armazenamento (área onde a carga permanece antes de ser transportada para o seu destino final) e os edifícios (área dedicada ao desenvolvimento de gestão, administração, recursos humanos, área técnica e oficinas do porto). Por fim, mas não menos importante, o sistema de transporte constitui o elo de ligação entre a área beira-mar e a área terrestre (estabelece a ligação entre as áreas de cais e de armazenamento, influenciando a configuração das vias de circulação e da área terrestre do porto, assim como o rendimento e a produtividade do terminal)<sup>112</sup>.

#### 1.2.4. A Contentorização como Estratégia de Desenvolvimento Portuário

Como se teve a oportunidade de perceber ao longo deste capítulo, os contentores revolucionaram o transporte marítimo e, por consequência, o comércio marítimo e foi o seu surgimento que contribuiu para a melhoria contínua dos portos, pois exigiam dos mesmos determinadas especificidades. Assim sendo, constata-se que *“com a contentorização dos tráfegos mais importantes, os navios aumentaram progressivamente de tamanho e, em consequência, cresceu igualmente a exigência de portos eficientes de águas profundas e de melhoramentos tanto nos transportes rodo e ferroviários, como nas acessibilidades terrestres com origem nos portos”*<sup>113</sup>.

Como Brito e Castro<sup>114</sup> explica, a utilização de contentores veio possibilitar o transporte de diferentes mercadorias e, ao mesmo tempo, diminuir o tempo de movimentação da mercadoria nos portos e o tempo de carga e descarga da mesma

---

<sup>112</sup> CARLO, Héctor, VIS, Iris, ROODBERGEN, Kees – Storage yard operations in container terminals: Literature overview trends, and research directions. European Journal of Operational Research. Groningen. 235, 2 (2014), 412-430.

<sup>113</sup> BRAVO, Maria de Lourdes – **O tráfego de contentores como parte da logística multimodal com enfoque no tráfego europeu**. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa, 2000. Tese de Doutoramento. p. 69

<sup>114</sup> BRITO e CASTRO, José – **Tendências de Evolução dos Transportes Marítimos Internacionais e Implicações nas Infraestruturas Portuárias**. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2018. Dissertação de Mestrado.

nos navios, o que tornou os portos mais eficazes, mais eficientes e mais produtivos. Além disso, “*em consequência do crescimento contínuo e dinâmico dos tráfegos de contentores, a indústria portuária foi objeto de importantes desenvolvimentos, em todas as partes do mundo, envolvendo também as empresas de navegação e os investidores*”<sup>115</sup>

Por exemplo, a evolução tecnológica também teve um grande impacto na contentorização, a qual se tornou essencial para o crescimento económico, como para o desenvolvimento, como para a evolução de um sistema económico global<sup>116</sup>. Por um lado, o progresso tecnológico contribuiu para que a indústria portuária se tornasse num setor de capital intensivo, mas, por outro, foi fundamental para a transformação e modernização dos sistemas de transporte e de manuseamento de cargas<sup>117</sup>.

Do mesmo modo, importa referir que o crescimento do transporte marítimo de carga contentorizada foi bastante estimulado pela globalização, o que resultou numa maior contentorização de mercadorias, já que “*a contentorização oferece a vantagem de transporte multimodal de mercadorias, permitindo a redução do custo por unidade transportada da maioria dos produtos acabados, pelo que assiste-se a uma crescente contentorização da carga fracionada ou a granel*”<sup>118</sup>.

Desta forma, não existem dúvidas de que a contentorização deve integrar a estratégia de desenvolvimento dos portos, até porque o crescimento económico mundial tem tido um grande impacto nos fluxos de contentores<sup>119</sup>. No respeitante à realidade portuguesa, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro, coloca em destaque a importância da contentorização para o desenvolvimento portuário, ao referir que em função da “*dinâmica da economia global, ao longo dos últimos 20 anos não só se registou um crescimento do número*

---

<sup>115</sup> BRAVO, Maria de Lourdes – **O tráfego de contentores como parte da logística multimodal com enfoque no tráfego europeu**. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa, 2000. Tese de Doutoramento. p. 65

<sup>116</sup> DICKLEN, Peter - **Global Shift: The internationalization of Economic Activity**. London: Paul Channon Publishing, 1992.

<sup>117</sup> AGERSCHOU, Hans [et al.] - **Planning and Design of Ports and Marine Terminals**. New York: John Wiley & Sons, 2004.

<sup>118</sup> PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS - **Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro**. Diário da República n.º 227 – Série I, 2017.

<sup>119</sup> BRAVO, Maria de Lourdes – **O tráfego de contentores como parte da logística multimodal com enfoque no tráfego europeu**. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa, 2000. Tese de Doutoramento.

*de navios como também se assistiu ao incremento da sua capacidade, sobretudo nos navios porta-contentores, fruto da necessidade de deslocar maiores volumes de carga. Por outro lado, a procura contínua de ganhos de eficiência na cadeia de transporte conduziu ao aumento da dimensão dos navios (efeito de escala) e à modernização dos processos de movimentação de carga ao nível dos terminais de contentores”.*

Além disso, a contentorização também tem desempenhado um papel central no desenvolvimento industrial, constatando-se que países como a China ou Taiwan (e outros da região) se têm vindo a afirmar como potências mundiais e que dominam a área dos transportes marítimos, bem como da indústria portuária<sup>120</sup>.

Portanto, a contentorização assume, hoje, e desde há muito, um papel essencial no que diz respeito ao desenvolvimento dos portos, verificando-se que, em Portugal, *“os portos comerciais do continente atingiram em 2016 um volume recorde de movimentação de mercadorias de 93,9 milhões de toneladas, ultrapassando em 5,1 % o valor de 2015, tendo registado um total de 10.812 escalas de navios das diversas tipologias com uma capacidade 4,7 % superior a 2015, traduzida num volume global de 200,4 milhões de arqueação bruta (GT)”*<sup>121</sup>.

De facto, a contentorização veio transformar *“radicalmente a organização tradicional do mercado das linhas de navegação, possibilitando importantes reduções nos custos de transporte e oferecendo aos novos países industrializados (NIC’s) relevantes vantagens competitivas. Não só facilitou a esses países a exportação dos seus produtos industriais, mas proporcionou-lhes, também, a oportunidade de se tornarem operadores de transporte e construtores de contentores”*<sup>122</sup>.

---

<sup>120</sup>*Ibidem.*

<sup>121</sup>PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS - **Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro.** Diário da República n.º 227 – Série I, 2017.

<sup>122</sup> BRAVO, Maria de Lourdes – **O tráfego de contentores como parte da logística multimodal com enfoque no tráfego europeu.** Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa, 2000. Tese de Doutoramento. p. 66

## 1.3. O Comércio Marítimo de Transporte

### 1.3.1. Comércio Marítimo: Comércio Interno e Comércio Externo

O século XXI fica marcado pela evolução crescente, contínua, mas moderada, do comércio marítimo internacional, verificando-se que este, entre os anos de 1980 e 2016, apenas decresceu no ano de 2009, em resultado da crise económica mundial que se instaurou em 2008<sup>123</sup>. Tal como se referiu anteriormente, entre outros países, a China tem-se afirmado como uma potência mundial no que respeita ao transporte e comércio marítimos<sup>124</sup>, pelo que nos últimos anos este país exerceu grande influência na evolução das trocas comerciais internacionais, resultado da grande procura de uma vasta panóplia de matérias-primas que é crucial para o desenvolvimento do comércio marítimo internacional<sup>125</sup>. Aliás, basta recordar que, em 2013, entre os 10 primeiros portos que apresentam maior movimentação de cargas, seis eram da China<sup>126</sup>.

Relativamente à realidade europeia, onde Portugal está incluído, Abbes<sup>127</sup> salienta que o setor portuário europeu é responsável por mais de 90% do comércio da UE com países terceiros e cerca de 30% do tráfego realiza-se na Europa. Nesta ordem de ideias, *“os portos não são apenas motores do desenvolvimento económico e fonte de prosperidade: o aumento do transporte de carga e do número de navios de cruzeiro e de ferries a atracar nos nossos portos significa também mais postos de trabalho e novas oportunidades”*<sup>128</sup>.

---

<sup>123</sup> BRITO e CASTRO, José – **Tendências de Evolução dos Transportes Marítimos Internacionais e Implicações nas Infraestruturas Portuárias**. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2018. Dissertação de Mestrado.

<sup>124</sup> *Ibidem*.

<sup>125</sup> BRITO e CASTRO, José – **Tendências de Evolução dos Transportes Marítimos Internacionais e Implicações nas Infraestruturas Portuárias**. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2018. Dissertação de Mestrado.

<sup>126</sup> CARDOSO, Pedro – **Os potenciais hinterlands dos portos portugueses para cargas contentorizadas, baseado nas acessibilidades rodoviárias**. Porto: Faculdade de Economia da Universidade do Porto, 2015. Tese de Doutoramento.

<sup>127</sup> ABBES, Souhir - **Marginal social cost pricing in European Seaports**. Nantes: University of Nantes, Department of Economics, 2007.

<sup>128</sup> COMISSÃO EUROPEIA – Portos europeus: diálogo social à escala europeia entre trabalhadores portuários e empregadores [Em linha]. 2013a. [Consult. 10 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/IP\\_13\\_562](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/IP_13_562)>.

De acordo com a Comissão Europeia<sup>129</sup>, os portos europeus são as portas do continente, sendo responsáveis por 74% do comércio externo de mercadorias da UE, não descurando a sua importância dentro do comércio europeu. No entanto, é visível a diferença de níveis de desempenho entre os portos europeus, destacando-se os portos de Antuérpia (Bélgica), Hamburgo (Alemanha) e Roterdão (Holanda)<sup>130</sup>.

O comércio marítimo, à semelhança de outro tipo de comércio, também envolve comércio interno e comércio externo. O comércio interno concretiza-se dentro de um país e por isso, os produtos e os serviços têm origem no próprio país. E o comércio externo, por sua vez, efetiva-se através das compras e vendas concretizadas entre países. Por outras palavras, os produtos e serviços são fornecidos por outros países e por isso, caracteriza-se por movimentos internacionais de bens e serviços<sup>131</sup>.

Segundo a AMT<sup>132</sup>, o transporte marítimo é bastante relevante no comércio mundial, mas também no comércio europeu e português, perfazendo 60% do comércio externo português, sendo uma pedra basilar do crescimento da economia global e, por um lado, um incentivo à prosperidade das nações e, por outro, um aspeto determinante da competitividade entre as empresas a nível mundial. Aliás, recorde-se que *“a adesão à actual UE alterou também a referência do crescimento económico português, que, quer nas instâncias políticas, quer nas análises económicas, passou a ser comparado quase exclusivamente com o conjunto dos países da UE. Como adiante se verá, nós seguimos essa tendência, quer na caracterização do comércio externo de Portugal, quer na análise de alguns canais através dos quais o comércio externo terá contribuído para o crescimento da economia portuguesa ao longo do século XX”*<sup>133</sup>.

---

<sup>129</sup> COMISSÃO EUROPEIA – Europe’s Seaports 2030: Challenges Ahead [Em linha]. 2013b. [Consult. 10 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO\\_13\\_448](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_13_448)>.

<sup>130</sup> *Ibidem*.

<sup>131</sup> AFONSO, Óscar, AGUIAR, Álvaro – Comércio Externo e Crescimento da Economia Portuguesa no Século XX. **Working Papers n.º 146**. Porto: Faculdade de Economia da Universidade do Porto, 2004.

<sup>132</sup> AUTORIDADE DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES – **Mercado Portuário. Tráfego Marítimo de Mercadorias. Portos do Continentes**. Lisboa: AMT, 2016.

<sup>133</sup> AFONSO, Óscar, AGUIAR, Álvaro – Comércio Externo e Crescimento da Economia Portuguesa no Século XX. **Working Papers n.º 146**. Porto: Faculdade de Economia da Universidade do Porto, 2004. p. 5

Face a Portugal, a AMT<sup>134</sup> explica que *“ainda que numa mega concorrência com as outras regiões localizadas na fachada Atlântica da Europa, assume, assim, uma particular relevância, dada a sua situação geográfica privilegiada no cruzamento das principais rotas de tráfego marítimo Norte-Sul e Este-Oeste, que interligam a Europa à América, África e Extremo Oriente”*. De facto, a partir da década de 60 o comércio externo assume-se essencial para o crescimento económico português, constatando-se que as variáveis associadas às exportações e importações são responsáveis por uma parte significativa para a dinâmica da eficiência dos fatores de produção<sup>135</sup>.

A maior parte, tanto do comércio interno como do comércio externo da UE efetiva-se por via marítima, sendo a UE *“o terceiro maior importador e o quinto maior produtor mundial nos setores da pesca e da aquicultura. Mais de 70 % das fronteiras externas da União são marítimas e centenas de milhões de passageiros transitam pelos portos da União todos os anos”*<sup>136</sup>.

### **1.3.2. Principais Portos da Europa e de Portugal**

Dados do Eurostat<sup>137</sup> referentes a 2017, indicam que os portos de Roterdão, Antuérpia e Hamburgo, foram os três principais portos da Europa ao nível de peso bruto das mercadorias movimentadas e do volume de contentores movimentados nos portos, tendência esta que se tem mantido ao longo dos anos. De acordo com a mesma entidade, os 20 principais portos de carga europeus abrangem, aproximadamente, 39% da tonelagem total de mercadorias movimentadas nos principais portos dos

---

<sup>134</sup> AUTORIDADE DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES – **Mercado Portuário. Tráfego Marítimo de Mercadorias. Portos do Continentes**. Lisboa: AMT, 2016.p. 6

<sup>135</sup> AFONSO, Óscar, AGUIAR, Álvaro – Comércio Externo e Crescimento da Economia Portuguesa no Século XX. **Working Papers n.º 146**. Porto: Faculdade de Economia da Universidade do Porto, 2004.

<sup>136</sup> CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA - ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA MARÍTIMA DA UNIÃO EUROPEIA [Em linha]. 2014. [Consult. 10 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11205-2014-INIT/pt/pdf>>. p. 2

<sup>137</sup> EUROSTAT – Top cargo ports in 2017 [Em linha]. 2017. [Consult. 12 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20190711-1>>.

países inquiridos em 2017, sendo o porto de Roterdão o maior porto da Europa<sup>138</sup>. Destacam-se ainda os portos de Valência e de Gioia Tauro.

Em Portugal, os principais portos são: o porto de Aveiro, o porto da Figueira da Foz, o porto de Leixões, o porto de Lisboa, o porto de Setúbal, o porto de Sines, e o porto de Viana do Castelo.

---

<sup>138</sup>*Ibidem.*

## 2. A Estratégia para o Mar e para o Setor Marítimo-Portuário

### 2.1. A Estratégia Nacional para o Mar (ENM)

O mar faz parte da história de Portugal, sendo importante para a economia portuguesa, mas também para a economia mundial: *“o mar está omnipresente na economia. Cerca de 70 % do planeta é coberto por água, 80 % da população vive a menos de 100 milhas náuticas da linha costeira e 90 % do comércio global é feito por via marítima”*<sup>139</sup>.

Nas últimas décadas, a economia do mar ganhou cada vez mais importância e assim deve continuar, isto porque, por um lado, continua a haver uma necessidade crescente de recursos em todo o globo para dar resposta ao aumento da população mundial e ao aumento do seu nível de vida (lado da procura) e por outro, à evolução da capacidade tecnológica, económica e logística para explorar o planeta (lado da oferta)<sup>140</sup>.

Segundo explica Nunes<sup>141</sup>, a economia do mar diz respeito *“ao conjunto de agentes e sectores de actividade que, tendo o mar enquanto principal recurso de referência, se pretendem organizar de forma sistémica – numa perspetiva de cluster – potenciando o máximo de valor económico e social para o país salvaguardando, simultaneamente, um recurso inimitável e relativamente inexplorado”*. A economia do mar é um *Cluster*, é crucial para o bem-estar e para a prosperidade dos povos, até porque são milhões as pessoas que dependem do mar como um recurso que lhes permite dar resposta às suas necessidades alimentares, energéticas, minerais, substâncias para uma vida saudável, entretenimento e transporte<sup>142</sup>.

---

<sup>139</sup> CONSELHO ESTRATÉGICO NACIONAL – **Economia do Mar**. Lisboa: CNE, 2019. p. 13

<sup>140</sup> EY – AM&A – Economia do Mar [Em linha]. s.d. [Consult. 18 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.ey.com/pt/en/home/ey-economia-do-mar-em-portugal>>.

<sup>141</sup> NUNES, Sérgio – A economia do mar em Portugal: problemática e análise. *JANUS*. Lisboa. (2012), 146-147. p. 146

<sup>142</sup> CONSELHO ESTRATÉGICO NACIONAL – **Economia do Mar**. Lisboa: CNE, 2019.

As indústrias do mar são extremamente importantes para a economia. Dados da OCDE<sup>143</sup> revelam que estas indústrias são responsáveis por, aproximadamente, 2,5% do VAB da economia global, por 11,6% da economia europeia. E entre 2009 e 2016 assistiu-se a um crescimento da economia do mar, o qual se deve ao aumento do volume de negócios agregado (+7,2%), do VAB (+9,7%), do resultado bruto (+8,1%), do emprego (+1,95), da formação bruta de capital fixo (+71,7%) e do rácio de investimento por VAB (+50%) e do salário anual médio (+14,2%)<sup>144</sup>.

A classificação de economia do mar do Eurostat abrange seis setores estabelecidos, entre eles a extração de recursos vivos, o gás natural e o petróleo extraídos em plataformas *offshore*, as atividades portuárias, a construção e reparação naval, o transporte marítimo e o turismo costeiro<sup>145</sup>. E como se pode verificar, alguns destes setores são fundamentais em Portugal e para o mercado europeu, como se pode averiguar através dos dados que se apresentam em seguida.

**Tabela 11 – Quota de Mercado Europeia das Principais Atividades da Economia do Mar<sup>146</sup>**

Atividade	Quota da Europa
<i>Offshore Oil &amp; Gas</i>	28,1%
Turismo costeiro e marítimo	35,4%
Atividade portuária	23,0%
Equipamento marítimo	12,0%
Construção e reparação naval	24,6%
Indústria do pescado	14,5%
Pesca marítima industrial	22,6%
Energia eólica offshore	90,3%
Aquacultura marítima industrial	24,0%
Total das atividades	25,5%

<sup>143</sup> ORGANIZATION FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT - **The Ocean Economy in 2030**. 2Paris: OECD Publishing, 2016.

<sup>144</sup> CONSELHO ESTRATÉGICO NACIONAL – **Economia do Mar**. Lisboa: CNE, 2019.

<sup>145</sup> *Ibidem*.

<sup>146</sup> EY – AM&A – Economia do Mar [Em linha]. s.d. [Consult. 18 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.ey.com/pt/en/home/ey-economia-do-mar-em-portugal>>.

Num estudo realizado pela EY-AM&A<sup>147</sup> sobre a economia do mar em Portugal, elenca um conjunto de aspetos que fundamentam a relevância da economia do mar para o nosso país e as quais se passam a citar:

- O contexto internacional favorável tem incentivado o desenvolvimento de importantes projetos e investimentos em Portugal relacionados com o mar;
- Portugal detém uma das maiores ZEE<sup>148</sup> do mundo e possui uma localização geoestratégica privilegiada. Conforme realça Nunes<sup>149</sup>, a ZEE portuguesa “*é constituída por uma faixa atlântica de 200 milhas de largura e tem uma área de 1.850.000 km<sup>2</sup>. Está em curso um projecto de alargamento da plataforma continental, o que poderá alargar a soberania portuguesa sobre o fundo do mar até 350 milhas ou mais 2.150.000 km<sup>2</sup>. Em conjunto, a ZEE poderá totalizar 4.000.000 de km<sup>2</sup>*”;
- Existem em Portugal universidades e centros de investigação com forte capacidade para potenciar a I&D<sup>150</sup> e a inovação em diversas atividades da Economia do Mar;
- As dinâmicas recentes da atividade dos portos marítimos, criam condições para uma aposta segura no aproveitamento do crescimento rápido do transporte marítimo de mercadorias;
- A renovação dos terminais de cruzeiros em Lisboa e no Porto e o aumento do número de turistas de cruzeiros materializam, igualmente, fatores relevantes para Portugal se afirmar cada vez mais neste segmento do turismo;
- As características e equipamentos existentes no país para a náutica de recreio oferecem condições excelentes para potenciar esta atividade, que apresenta uma tendência de crescimento em toda a Europa.

Portanto, constata-se que os indicadores acima mencionados “*revelaram, contudo, ao longo deste período, comportamentos bastante distintos, refletindo ciclos de investimento e desinvestimento, ganhos de produtividade, salários e eficiência*

---

<sup>147</sup> *Ibidem*.

<sup>148</sup> Zonas Económicas Exclusivas.

<sup>149</sup> NUNES, Sérgio – A economia do mar em Portugal: problemática e análise. *JANUS*. Lisboa. (2012), 146-147. p. 146

<sup>150</sup> Inovação e Desenvolvimento.

*das estruturas de custo, níveis de procura e oportunidades para exportação muito diversas entre cada um dos setores e igualmente diversas entre a totalidade da economia do mar e da economia em geral*”<sup>151</sup>.

Face a Portugal, constata-se que embora se reconheça o valor e os benefícios da economia do mar, *“a verdade é que todas estas potenciais vantagens comparativas não se têm reflectido na criação de valor económico para o território português”*<sup>152</sup>. Por exemplo, o mesmo autor explica que em relação aos setores marítimos tradicionais (transportes, portos e construção naval), o nosso país gera um valor três vezes menor que o da Bélgica, país com uma costa menor (98 Km) que a costa portuguesa e sete vezes menor que o país vizinho, Espanha, e seis vezes menos que a Dinamarca. Perante o exposto, Nunes<sup>153</sup> defende que é *“de extrema importância o processo de institucionalização da economia do mar que se tem vindo a desenvolver na sociedade portuguesa, como forma de reconhecer valor e de legitimar atores e iniciativas”*.

A tabela que se segue apresenta os oito determinantes-chave para as economias, como o caso da economia portuguesa, que investem e se desenvolvem na economia do mar.

---

<sup>151</sup> CONSELHO ESTRATÉGICO NACIONAL – **Economia do Mar**. Lisboa: CNE, 2019. p. 14

<sup>152</sup> NUNES, Sérgio – A economia do mar em Portugal: problemática e análise. JANUS. Lisboa. (2012), 146-147. p. 146

<sup>153</sup> *Ibidem*.

**Tabela 12 – Determinantes-chave da Economia do Mar<sup>154</sup>**

<p><b>Densidade demográfica:</b> A crescente urbanização e a intensificação da povoação costeira exercem uma pressão crescente na saúde dos oceanos e no estado dos seus recursos.</p>
<p><b>Oferta de alimentos:</b> A procura por maiores quantidades e variedades de alimentos irá intensificar-se no futuro, tendo os oceanos um papel determinante no suplemento dos alimentos provenientes da agricultura.</p>
<p><b>Desenvolvimentos tecnológicos:</b> Prevêem-se avanços e disrupções com impactos transversais às atividades relacionadas com a economia do mar.</p>
<p><b>Interação oceano-atmosfera e alterações climáticas:</b> As alterações climáticas têm repercursões sérias nas operações de pesca e aquicultura, na indústria <i>offshore</i> de petróleo e gás, nas comunidades costeiras vulneráveis de baixa altitude, nas companhias de navegação, no turismo costeiro e marinho e na bioprospeção marinha para fins médicos e industriais.</p>
<p><b>Energia e transição para os sistemas sustentáveis:</b> Esperam-se incrementos relevantes ao nível da produção de energia eólica <i>offshore</i> como da energia oceânica e desenvolvimento de biofuel baseado na aquicultura de algas marinhas.</p>
<p><b>Evolução económica global:</b> o crescimento do PIB nas próximas décadas motivará um impulso substancial num conjunto alargado de indústrias da economia do mar entre as quais as associadas ao comércio internacional, ao turismo costeiro e às pescas.</p>
<p><b>Intensificação do conhecimento científico dos ecossistemas oceânicos e fundos marinhos:</b> Desenvolvimento de tecnologia incremental na economia oceânica (por exemplo, materiais avançados, nanotecnologia, biotecnologia, sistemas autónomos), de inovações disruptivas combinando várias tecnologias (por exemplo, mapeamento do solo oceânico, rastreabilidade), sinergias intersetoriais de tecnologia com elevado potencial, plataformas multiusos indutoras de integração de sistemas na mesma infraestrutura oceânica de diferentes tecnologias e conhecimento.</p>
<p><b>Desenvolvimentos geopolíticos e segurança marítima:</b> As tensões políticas internacionais e os conflitos armados tendem a negligenciar as questões da sustentabilidade dos oceanos. A fragmentação de poder no mundo dificulta a obtenção de consensos a nível global e regional em questões determinantes para o ambiente e para as indústrias relacionadas com o mar.</p>

## 2.2. A Estratégia para o Setor Marítimo-Portuário

A Estratégia Nacional para o Mar (ENM) 2013-2020 é definida, pela DGPM<sup>155</sup>, como o instrumento de política pública através do qual Portugal apresenta a sua posição no que concerne ao modelo de desenvolvimento assente na preservação e utilização sustentável dos recursos e serviços dos ecossistemas marinhos, definindo,

<sup>154</sup> EY – AM&A – Economia do Mar [Em linha]. s.d. [Consult. 18 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.ey.com/pt/en/home/ey-economia-do-mar-em-portugal>>.

<sup>155</sup> DIREÇÃO-GERAL DE POLÍTICA DO MAR – Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 [Em linha]. 2019. [Consult. 15 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.dgpm.mm.gov.pt/enm>>.

a longo prazo, metas para o crescimento económico, inteligente sustentável e inclusivo.

A visão da ENM definida para o período de 2013-2020 reconhece o seu efeito na economia portuguesa, pelo que as suas políticas públicas abrangem diferentes aspetos como:

- Governação – Administração; Pensamento e ação estratégica;
- Educação, ciência e tecnologia;
- Identidade e cultura;
- Proteção e salvaguarda Sistema – Oceano;
- Atmosfera; Sistema integrado;
- Recursos vivos – Pesca e indústria do pescado;
- Aquicultura;
- Biotecnologia marinha Recursos não vivos – Energia;
- Minerais marinhos;
- Outros usos e atividades - Portos, transportes e logística;
- Recreio, desporto e turismo;
- Construção e reparação naval;
- Obras marítimas<sup>156</sup>.

Quanto aos pilares basilares da ENM, salienta-se o território de referência, a dimensão, a geografia e a identidade nacional, assumindo-se que Portugal é um grande país marítimo, dispõe de uma natureza ultra-profunda com muitos recursos naturais, é detentor de um património natural sem comparação e tem uma enorme centralidade geoestratégica<sup>157</sup>.

---

<sup>156</sup> GOVERNO DE PORTUGAL – Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 [Em linha]. 2013. [Consult. 15 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063446f764c324679626d56304c334e706447567a4c31684a5355786c5a793944543030764e304e425453394562324e31625756756447397a51574e3061585a705a47466b5a554e7662576c7a633246764c324531597a6c6a4e7a6b304c546335595441744e44646b4e693168597a686b4c54677a4d4745794d6a646b4e6a42694e7935775a47593d&fich=a5c9c794-79a0-47d6-ac8d-830a227d60b7.pdf&Inline=true>>.

<sup>157</sup> *Ibidem*.

Na tabela que se segue, apresentam-se o modelo de desenvolvimento, os objetivos, os princípios orientadores e os meios da ENM.

**Tabela 13 – ENM<sup>158</sup>**

<b>Modelo de Desenvolvimento</b>
Crescimento Azul: Uma rota para o desenvolvimento numa perspetiva essencialmente intersectorial, fundada no conhecimento e na inovação em todas as atividades e usos do mar, promovendo uma maior eficácia no uso dos recursos num quadro de exploração sustentada e sustentável.
<b>Objetivos</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recuperar a identidade marítima nacional num quadro moderno, pró-ativo e empreendedor;</li> <li>- Concretizar o potencial económico, geoestratégico e geopolítico;</li> <li>- Criar condições para atrair investimento, nacional e internacional;</li> <li>- Promover o crescimento, o emprego, a coesão social e a integridade territorial;</li> <li>- Aumentar, até 2020, a contribuição direta do setor mar para o PIB nacional em 50%;</li> <li>- Reforçar a capacidade científica e tecnológica nacional, estimulando o desenvolvimento de novas áreas de ação;</li> <li>- Consagrar Portugal, a nível global, como nação marítima e parte incontornável da PMI e da estratégia marítima da UE.</li> </ul>
<b>Princípios Orientadores</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestão integrada, intersectorial, multidisciplinar e transversal;</li> <li>- Precaução, não utilizando a falta de conhecimento para adiar a ação na preservação e na exploração do oceano;</li> <li>- Participação efetiva de todos a nível central, regional e local.</li> </ul>
<b>Meios</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Humanos;</li> <li>- Financeiros;</li> <li>- Materiais.</li> </ul>

Mais recentemente, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 203-A/2019, de dezembro, foi aprovado o Plano de Situação de Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional para as subdivisões Continente, Madeira e Plataforma Continental Estendida. Segundo este diploma, o ordenamento do espaço marítimo nacional pretende<sup>159</sup>:

- Promover a exploração económica sustentável, racional e eficiente dos recursos marinhos e dos serviços dos ecossistemas;

<sup>158</sup> *Ibidem*.

<sup>159</sup> PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS – **Resolução do Conselho de Ministros n.º 203-A/2019, de 30 de dezembro**. Diário da República n.º 250 – Série I - 1.º Suplemento, 2019.

- Preservar, proteger e recuperar os valores naturais dos ecossistemas marinhos com vista à manutenção do bom estado ambiental do meio marinho;
- Prevenir e minimizar os riscos decorrentes das catástrofes naturais, de alterações climáticas ou da ação humana;
- Garantir a segurança jurídica e transparência dos procedimentos conducentes à atribuição dos títulos de utilização privativa;
- Garantir a minimização de conflitos entre usos e atividades que ocorrem em espaço marítimo nacional;
- Contribuir para a coesão nacional e gestão partilhada do domínio público marítimo entre o Governo da República e os Governos das Regiões Autónomas;
- Contribuir para o conhecimento do oceano e reforçar a capacidade científica e tecnológica nacional;
- Assegurar as interações terra-mar e a coerência entre o ordenamento do espaço marítimo e os instrumentos de gestão territorial que impendem sobre a zona costeira.

### **2.2.1. A Captação de Tráfego**

A estratégia portuguesa de captação de tráfego passa pela estratégia para o aumento da competitividade portuária, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017.

Esta estratégia aposta no mar como um desígnio nacional, definindo objetivos a médio e longo prazo, pelo que em 2016 foi definida a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026, visando identificar os principais desafios e objetivos estratégicos para o setor marítimo-portuário.

A conceção e implementação desta estratégia é fundamental, pois *“terá um impacto muito significativo para o crescimento da economia (local, regional e nacional) e para o emprego através: da criação de novos postos de trabalho, no médio e longo prazo; da instalação e criação de novas atividades de valor acrescentado aceleradoras de negócios e tecnologia; do aumento da carga*

*movimentada e da eficiência das cadeias logísticas contribuindo para o desempenho da balança comercial; da sustentabilidade da utilização do transporte marítimo através da promoção da utilização de combustíveis alternativos, designadamente GNL e da dinamização do turismo”<sup>160</sup>.*

Como novos desafios, a mencionada Resolução aponta a emergência de novas rotas marítimas globais como alternativa à Rota do Mar do Norte, custos de investimento, constrangimentos físicos dos portos para acolhimento dos navios de grandes dimensões bem como a concentração e verticalização das grandes alianças marítimas mundiais e o desenvolvimento da capacidade dos canais do Panamá e da Nicarágua<sup>161</sup>.

Neste sentido, a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2016, contempla<sup>162</sup>:

- A alteração de rotas marítimas, fruto das alianças entre os maiores armadores;
- A crescente procura de armadores chineses por terminais Hub na Europa;
- Maiores armadores mundiais com investimento projetado para Portugal (Caso MSC);
- Efeito contentorização: o aumento das mercadorias transportadas por contentor nos próximos anos;
- Efetivo alargamento do Hinterland dos portos comerciais do continente a Espanha com a dinamização da infraestrutura ferroviária;
- Efeito *Transshipment* em Portugal: Sines e Lisboa aumentam capacidade e reforçam posicionamento do mercado de *Transshipment*, com incremento do *feeder*ing e da transferência modal;
- Aumento do consumo interno nacional (índice de confiança do consumidor atingiu o valor mais elevado de sempre em 2016);
- Aumento do comércio externo da fileira da indústria alimentar;
- Aumento das exportações e importações da indústria automóvel;
- Aumento da produção no setor de construção e metalúrgico;

---

<sup>160</sup>*Ibidem.*

<sup>161</sup>*Ibidem.*

<sup>162</sup>*Ibidem.*

- Aumento da procura global de GNL;
- Projetos previstos na «Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente» do Governo de Portugal.

No ponto seguinte, o foco volta-se para a estratégia de *Transshipment* e de penetração no *hinterland* por parte de Portugal.

### **2.2.2. O *Transshipment* e o crescimento do *Hinterland***

As operações de *Transshipment* e o desenvolvimento de terminais especializados para servir as mesmas apresenta vantagens para as companhias de navegação, na medida em que permitem o desenvolvimento de estratégias que fortalecem a sua competitividade<sup>163</sup>.

Atualmente, assiste-se a um maior interesse das companhias de navegação por Portugal enquanto plataforma para as suas operações *Transshipment*, pelo que não se pode descurar esta oportunidade<sup>164</sup>. Portanto, “*a utilização dos nossos portos por mercadorias destinadas a mercados estrangeiros será, pois, um meio de incrementar a contribuição de Portugal para a União Europeia, e como tal de nos tornarmos mais relevantes, neste caso através da valorização do nosso posicionamento geoestratégico*”<sup>165</sup>.

Segundo a Associação Comercial do Porto<sup>166</sup>, Portugal tem ao seu dispor diversas oportunidades de *Transshipment*, entre elas: o cruzamento de rotas; articulação das rotas do Norte com as rotas Sul; as oportunidades de cabotagem para o Atlântico do Norte: alargamento do “Hinterland marítimo”; as oportunidades de cabotagem para o Mediterrâneo: em concorrência com Algeciras e Tanger Med.

---

<sup>163</sup> ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO – Terminais portuários e infraestruturas logísticas em Portugal [Em linha]. Porto: ACP, 2016. Consult. 16 jan. 2020]. Disponível em WWW: [https://cciporto.com/downloads/acp\\_terminaisportuarios.pdf](https://cciporto.com/downloads/acp_terminaisportuarios.pdf).

<sup>164</sup> *Ibidem*.

<sup>165</sup> PITTA E CUNHA, Tiago – A Importância Estratégica do Mar para Portugal. *Nação e Defesa*. 108 (2004), 41-52. p. 49

<sup>166</sup> ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO – Terminais portuários e infraestruturas logísticas em Portugal [Em linha]. Porto: ACP, 2016. Consult. 16 jan. 2020]. Disponível em WWW: [https://cciporto.com/downloads/acp\\_terminaisportuarios.pdf](https://cciporto.com/downloads/acp_terminaisportuarios.pdf). p. 56

Neste sentido, Pitta e Cunha<sup>167</sup> salienta que “Portugal deve saber tirar partido e tomar posição no seio das grandes discussões sobre as redes transeuropeias de transportes; deve garantir o desenvolvimento das infraestruturas ferroviárias de transporte de mercadorias e a sua ligação ao mar; deve avançar para a construção planeada de uma rede de plataformas logísticas multimodais; e deve continuar a apostar no Transshipment e na utilização do território nacional como placa giratória de mercadorias destinadas a outros mercados, principalmente europeus”.

Por outro lado, os portos também servem um *Hinterland*, sendo pontos de confluência de fluxos de carga e a melhoria das interligações terrestres, a evolução tecnológica e a organização logística demonstram que os portos podem servir *Hinterlands* cada vez mais distantes<sup>168</sup>, como acontece com Portugal. E o facto de Portugal servir de *Hinterland* pode também promover o Transshipment nos portos portugueses. Portanto, “se hoje os portos nacionais são basicamente utilizados para as nossas trocas comerciais e para servir os *Hinterland* regionais que os circundam, não nos conferindo, por isso, relevo geoestratégico à escala internacional, crê-se que, desde que exista alguma visão e ambição, há também potencial para se abrir uma “porta oceânica” para a península Ibérica, para a Europa e para a costa Oeste da África”<sup>169</sup>.

### 2.2.3. Enquadramento Legal e Políticas para o Setor Marítimo-Portuário

O Livro Azul e a Política Marítima Integrada (PMI) Europeia foi proposto em 2007 e não só apresenta uma política marítima integrada, como apresenta o plano de ação. De acordo com o Parlamento Europeu<sup>170</sup>, a PMI visa facilitar o desenvolvimento e a coordenação das várias atividades marítimas, pretendendo:

---

<sup>167</sup> PITTA E CUNHA, Tiago – A Importância Estratégica do Mar para Portugal. *Nação e Defesa*. 108 (2004), 41-52. p. 49

<sup>168</sup> ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO – Terminais portuários e infraestruturas logísticas em Portugal [Em linha]. Porto: ACP, 2016. Consult. 16 jan. 2020]. Disponível em WWW: [https://cciporto.com/downloads/acp\\_terminaisportuarios.pdf](https://cciporto.com/downloads/acp_terminaisportuarios.pdf).

<sup>169</sup> PITTA E CUNHA, Tiago – A Importância Estratégica do Mar para Portugal. *Nação e Defesa*. 108 (2004), 41-52. p. 49

<sup>170</sup> PARLAMENTO EUROPEU – Política Marítima Integrada [Em linha]. 2019. Consult. 16 jan. 2020]. Disponível em WWW: [http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/pt/FTU\\_3.3.8.pdf](http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/pt/FTU_3.3.8.pdf).

- Reforçar a utilização sustentável dos mares e oceanos, de forma a possibilitar o crescimento das regiões costeiras e marítimas no que toca a: transportes marítimos (melhorar a eficácia dos transportes marítimos na Europa e assegurar a sua competitividade a longo prazo, através da criação de um Espaço Europeu de Transporte Marítimo sem barreiras e de uma estratégia de transporte marítimo para 2008-2018); portos marítimos (elaborar orientações para a aplicação da legislação ambiental pertinente para os portos e propor uma nova política correspondente); construção naval (incentivar a inovação tecnológica e uma rede europeia de polos marítimos multissetoriais); empregos no setor marítimo (melhorar as qualificações profissionais, de modo a oferecer melhores perspetivas de carreira no setor); ambiente (reduzir o impacto ambiental e promover a adaptação às alterações climáticas nas zonas costeiras, bem como reduzir a poluição e as emissões de gases com efeito de estufa pelos navios); gestão das pescas (eliminar as devoluções, as práticas de pesca destrutivas (como, por exemplo, a pesca de arrasto de fundo em áreas sensíveis) e a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada e promover um setor aquícola seguro para o ambiente);
- Construir uma base de conhecimento e inovação para a política marítima mediante: uma Estratégia Europeia para a Investigação Marinha e Marítima abrangente (Diretiva-Quadro «Estratégia Marinha» (2008/56/CE); o Sétimo Programa-Quadro de Investigação contribuiu para a respetiva execução através de inovações concretizadas a partir de pesquisas tendentes a uma abordagem integrada dos assuntos marítimos (2007-2013); convites à apresentação de propostas que, conjuntamente, abrangem vários domínios e oportunidades de inovação no âmbito da Economia Azul ao abrigo do programa Horizonte 2020 e do Programa-Quadro de Investigação e Desenvolvimento Tecnológico (2014-2020); apoio à investigação das alterações climáticas e seus efeitos nas atividades marítimas, no ambiente, nas zonas costeiras e nas ilhas; uma parceria europeia relativa à ciência marinha, para estabelecer um diálogo entre a comunidade científica, o setor industrial e os decisores políticos;
- Melhoria da qualidade de vida nas regiões costeiras através do seguinte: fomento do turismo costeiro e marítimo; elaboração de uma base de dados sobre o

financiamento comunitário para os projetos marítimos e as regiões costeiras; criação de uma Estratégia Comunitária de Prevenção de Catástrofes; desenvolvimento do potencial marítimo das regiões ultraperiféricas e das ilhas da EU;

- Promoção da liderança da UE nos assuntos marítimos internacionais através do seguinte: cooperação em matéria de assuntos marítimos, no quadro da Política de Alargamento, da Política Europeia de Vizinhança e da Dimensão Setentrional, de molde a abranger as questões relativas à política marítima e à gestão dos mares partilhados; projeção da Política Marítima da União Europeia, baseada num diálogo estruturado com os principais parceiros;
- Promoção da visibilidade da Europa marítima através do lançamento da aplicação Internet «Atlas Europeu dos Mares» como forma de chamar a atenção para o património marítimo comum europeu e da celebração anual de um Dia Europeu do Mar, a 20 de maio;
- Criação de estruturas de coordenação internas para os assuntos marítimos e da definição de responsabilidades e competências das regiões costeiras.

A Diretiva Quadro Estratégia Marinha (DQEM), aprovada pela Diretiva 2008/56/CE e alterada pela Diretiva (UE) 2017/845, estabelece o quadro de ação comunitária em matéria de política para o meio marítimo, apontando quais os países que devem tomar medidas para manter ou alcançar o bom estado do ambiente no meio marítimo até 2020<sup>171</sup>.

A DQEM assume-se como o pilar ambiental da política marítima integrada e em conformidade com a mesma, o Decreto-Lei n.º 108/2010 determina a elaboração de quatro estratégias marinhas distintas<sup>172</sup>:

- Estratégia Marinha para a Subdivisão do Continente - Subdivisão do continente, que inclui as águas marinhas nacionais em torno do território continental, com

---

<sup>171</sup> DIREÇÃO-GERAL DE RECURSOS NATURAIS – Diretiva Quadro da Estratégia Marinha – Enquadramento [Em linha]. 2018. [Consult. 16 jan. 2020]. Disponível em WWW: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/as-pem-diretiva-quadro-estrategia-marinha>.

<sup>172</sup> *Ibidem*.

exceção da plataforma continental estendida, e integra a subregião do Golfo da Biscaia e da Costa Ibérica;

- Estratégia Marinha para a Subdivisão dos Açores - Subdivisão dos Açores, que inclui as águas marinhas nacionais em torno do arquipélago dos Açores, com exceção da plataforma continental estendida, e integra a sub-região da Macaronésia;
- Estratégia Marinha para a Subdivisão da Madeira - Subdivisão da Madeira, que inclui as águas marinhas nacionais em torno do arquipélago da Madeira, com exceção da plataforma continental estendida, e integra a sub-região da Macaronésia;
- Estratégia Marinha para a Subdivisão da Plataforma Continental Estendida - Subdivisão da plataforma continental estendida, que inclui a plataforma continental situada para lá das 200 milhas náuticas, contadas a partir das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial;

No âmbito desta matéria, importa ainda referir a gestão das pescas na UE e a qual se efetiva através da Política Comum das Pescas (PCP), pois a pesca é um recurso natural, renovável, móvel e comum e por isso, carece de ser regida por uma política comum<sup>173</sup>. Esta, a PCP, reflete uma série *“de regras que se aplicam à gestão das frotas de pesca europeias e à conservação das unidades populacionais de peixes. Concebida para gerir um recurso comum, esta política confere a todas as frotas de pesca europeias igualdade de acesso às águas e aos pescadores da UE e permite uma concorrência leal entre os pescadores”*<sup>174</sup>. Inicialmente, a PCP foi celebrada pelo Tratado de Roma, estando associada à política agrícola comum, alcançando uma maior autonomia com o decorrer do tempo<sup>175</sup>. Concebida em 2002, a PCP centrava-se, essencialmente, no desenvolvimento de uma pesca sustentável e na garantia de

---

<sup>173</sup> PARLAMENTO EUROPEU – Política comum das pescas: criação e evolução [Em linha]. 2019. [Consult. 20 jan. 2020]. Disponível em WWW: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/114/politica-comum-das-pescas-criacao-e-evolucao>.

<sup>174</sup> COMISSÃO EUROPEIA – A Política Comum das Pescas [Em linha]. s.d. [Consult. 20 jan. 2020]. Disponível em WWW: [https://ec.europa.eu/fisheries/cfp\\_pt](https://ec.europa.eu/fisheries/cfp_pt).

<sup>175</sup> PARLAMENTO EUROPEU – Política comum das pescas: criação e evolução [Em linha]. 2019. [Consult. 20 jan. 2020]. Disponível em WWW: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/114/politica-comum-das-pescas-criacao-e-evolucao>.

rendimentos e empregos estáveis aos pescadores. Mais tarde, com o Tratado de Lisboa e mais tarde, em 2013, a PCP ganha um novo formato e passa a enfatizar a sustentabilidade ambiental, económica e social, a longo prazo, das atividades de pesca e de aquicultura<sup>176</sup>.

A PCP encontra-se dividida em quatro áreas principais – Gestão da Pesca, Política Internaional, Política de Mercado e Política Comercial, Financiamento da Política – e os seus grandes objetivos são, essencialmente, dois<sup>177</sup>:

- Garantir que a pesca e a aquicultura são sustentáveis do ponto de vista ambiental, económico e social e constituem uma fonte de alimentos saudáveis para os cidadãos europeus;
- Promover um setor das pescas dinâmico e garantir um nível de vida justo para as comunidades piscatórias.

Além do acima mencionado, não se pode esquecer a Estratégia Marítima para a Região Atlântica e o Ordenamento do Espaço Marítimo na Europa.

### 2.3. Portugal como um HUB

Um porto HUB é a porta de entrada continental para os grandes operadores das cadeias logísticas mundiais e que distribuem carga para um extenso *Hinterland* e para outros portos<sup>178</sup>. O seu objetivo “*é dotar o terminal com sistemas de movimentação de carga eficientes, rápidos, procurando minimizar os custos de operação sem afetar a qualidade do serviço ou a eficiência*”<sup>179</sup>.

---

<sup>176</sup> *Ibidem*.

<sup>177</sup> COMISSÃO EUROPEIA – A Política Comum das Pescas [Em linha]. s.d. [Consult. 20 jan. 2020]. Disponível em WWW: [https://ec.europa.eu/fisheries/cfp\\_pt](https://ec.europa.eu/fisheries/cfp_pt).

<sup>178</sup> NOTTEBOOM, Theo, PAROLA, Francisco, SATTA, Giovanni – Deliverable 1.1: State Of The European Port System – Market Trends And Structure Update, Partim transshipment volumes [Em linha]. European Union: Portopia, 2014. [Consult. 15 jan. 2020]. Disponível em WWW: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/first\\_report\\_of\\_port\\_market\\_trends\\_transshipment\\_volumes\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/first_report_of_port_market_trends_transshipment_volumes_0.pdf).

<sup>179</sup> BRITO e CASTRO, José – **Tendências de Evolução dos Transportes Marítimos Internacionais e Implicações nas Infraestruturas Portuárias**. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2018. Dissertação de Mestrado. p. 76

Portugal pode ser um importante HUB em transporte marítimo<sup>180</sup>, no entanto, não se pode esquecer que o ponto fraco do nosso país é a natureza local/regional dos portos portugueses, o que se traduz em volumes de carga a movimentar baixos que, por consequência, provoca desinteresse por parte dos grandes navios porta-contentores em escalar os nossos portos<sup>181</sup>. Nesta ordem de ideias, Lopes e Caldeirinha explicam que *“para alterar esta situação e dada a exiguidade do Hinterland (parte da península ibérica), Portugal deve para já apostar os seus esforços no sentido de atrair os grandes navios porta-contentores a um porto hub, de forma a concentrar aí a movimentação de carga para o Hinterland ou para outros portos feeder”*.

Dado o papel por ele desempenhado (um porto HUB), verifica-se que nem todos os portos podem ser um porto HUB, na medida em que nem todos eles dispõem de uma localização geoestratégica, condições físicas, taxas portuárias e custos de estiva<sup>182</sup>. **No entanto, no caso português, o Porto de Sines, por exemplo, pode ser assumido como um porto HUB<sup>183</sup>**. Contudo, é necessário ter em conta que *“estratégia de um hub marítimo em Sines não é impeditiva da existência de concorrência intraportuária, entre diferentes terminais no mesmo porto, ou mesmo em cada terminal multilinhas, entre diferentes linhas marítimas. Esta estratégia exigiria também que ao nível dos grandes investimentos nas infraestruturas físicas dos portos e dos respectivos acessos terrestres houvesse uma coordenação das políticas dos diferentes portos nacionais, embora a gestão corrente pudesse ser autónoma para fortalecer e tirar partido de relações de proximidade”*<sup>184</sup>.

---

<sup>180</sup> PEREIRA, Pedro - FEEM quer que Portugal se transforme em hub marítimo [Em linha]. 2013. [Consult. 20 jan. 2020]. Disponível em WWW: <http://transportesemrevista.com/Default.aspx?tabid=210&language=pt-PT&id=17959>.

<sup>181</sup> LOPES, Mário, CALDEIRINHA, Vítor - Porto de Sines e bitola europeia: Competitividade das importações e das exportações [Em linha]. s.d. [Consult. 20 jan. 2020]. Disponível em WWW: <http://www.portosdeportugal.pt/sartigo/imprimir.php?x=9209>.

<sup>182</sup> CARDOSO, Pedro – **Os potenciais hinterlands dos portos portugueses para cargas contentorizadas, baseado nas acessibilidades rodoviárias**. Porto: Faculdade de Economia da Universidade do Porto, 2015. Tese de Doutoramento.

<sup>183</sup> BRITO e CASTRO, José – **Tendências de Evolução dos Transportes Marítimos Internacionais e Implicações nas Infraestruturas Portuárias**. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2018. Dissertação de Mestrado.

<sup>184</sup> LOPES, Mário, CALDEIRINHA, Vítor - Porto de Sines e bitola europeia: Competitividade das importações e das exportações [Em linha]. s.d. [Consult. 20 jan. 2020]. Disponível em WWW: <http://www.portosdeportugal.pt/sartigo/imprimir.php?x=9209>.

De facto, Portugal tem potencialidades para se tornar num HUB, e prova disso é o país querer constituir-se num HUB logístico global dos grandes operadores mundiais<sup>185</sup> e um hub tecnológico<sup>186</sup> e um HUB no transporte marítimo, nomeadamente, o Porto de Sines.

#### **2.4. O *Belt and Road* (BRI) como Parte da Estratégia Nacional para o Crescimento do Tráfego**

Em 2013, o presidente da China, Xi Jinping, lançou a *Belt and Road Initiative* (BRI), em português, a Iniciativa de uma Faixa e uma Rota e a qual foi desenvolvida em duas fases<sup>187</sup>. Inicialmente, a BRI era conhecida como *One Belt One Road*, refletindo um amplo e ambicioso programa chinês que contempla uma estratégia geopolítica e uma estratégia económica<sup>188</sup>.

Numa primeira fase (em setembro), efetuou-se o pedido de um "Cinturão Económico da Rota da Seda no Cazaquistão e numa segunda fase, em outubro, pediu-se uma "Rota Marítima da Seda" na Indonésia<sup>189</sup>. Mais tarde, mas ainda no mesmo ano, a Conferência Central de Trabalho Económico do Partido Comunista Chinês apresentou a BRI como uma plataforma para induzir novas ideias sobre o desenvolvimento aberto da China e investimentos externos<sup>190</sup>.

D'Atri explica que *Belt* se refere à antiga Rota da Seda terrestre, ligando a China à Ásia Central e à Europa e por sua vez, *Road* refere-se à rota marítima, a nova rota da seda, e que liga a China, através do Sudeste Asiático, ao Oceano Índico, chegando

---

<sup>185</sup> FERREIRA, Ricardo – Portugal quer ser 'hub' logístico global dos grandes operadores mundiais [Em linha]. 2018. [Consult. 15 jan. 2020]. Disponível em WWW: <https://jornaleconomico.sapo.pt/noticias/portugal-quer-ser-hub-logistico-global-dos-grandes-operadores-mundiais-345321>.

<sup>186</sup> LINK TO LEADERS – Portugal tem-se posicionado como um hub tecnológico [Em linha]. 2018. [Consult. 15 jan. 2020]. Disponível em WWW: <https://linktoleaders.com/dell-portugal-posicionado-hub-tecnologico/>.

<sup>187</sup> JOHNSTON, Lauren – The Belt and Road Initiative: What is in it for China? *Asia & The Pacific Policy Studies*. Australia. (2018), 1-19.

<sup>188</sup> D'ATRI, Fabiana – One Belt One Road: uma iniciativa geopolítica e económica da China [Em linha]. 2017. [Consult. 22 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: [http://cebc.org.br/sites/default/files/cebc\\_alerta\\_ed\\_78\\_obor\\_final.pdf](http://cebc.org.br/sites/default/files/cebc_alerta_ed_78_obor_final.pdf)>.

<sup>189</sup> JOHNSTON, Lauren – The Belt and Road Initiative: What is in it for China? *Asia & The Pacific Policy Studies*. Australia. (2018), 1-19.

<sup>190</sup> LIU, Weidong, DUNFORD, Michael (2016). Inclusive globalization: Unpacking China's Belt and Road Initiative. *Area Development and Policy*. Wales. (2016), 1(3), 323-340.

ao Mediterrâneo. Os principais corredores da *Belt* são Ponte da nova Eurásia (do oeste da China para oeste da Rússia), China-Mongólia- Rússia (do noroeste da China para o sudeste da Rússia), China-Ásia Central-Ásia Ocidental (do oeste da China para a Turquia), China-Península Indochina (do sudoeste da China para Singapura), Bangladesh-China-Índia-Myanmar (do sudoeste da China para a Índia), China-Paquistão (do oeste/ sul da China para o Paquistão). Já a *Road* integra três rotas: China-Oceano Índico-África-Mediterrâneo, China-Oceania-Sul do Pacífico e China-Europa-Oceano Ártico<sup>191</sup>. A figura que se segue representa o mapa da nova Rota da Seda nas suas dimensões terrestre e marítima.

**Figura 1 – Mapa da Nova Rota da Seda nas suas Dimensões Terrestre e Marítima<sup>192</sup>**



Atualmente, a combinação “One Belt, One Road”, sendo “Uma faixa, Uma Rota”, consiste numa faixa terrestre, traduzindo a rota terrestre e uma rota marítima, representando o percurso marítimo, trata-se de uma iniciativa que coloca em destaque a cooperação entre cinco áreas: a coordenação de políticas de desenvolvimento;

<sup>191</sup> D’ATRI, Fabiana – One Belt One Road: uma iniciativa geopolítica e económica da China [Em linha]. 2017. [Consult. 22 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: [http://cebc.org.br/sites/default/files/cebc\\_alerta\\_ed\\_78\\_obor\\_final.pdf](http://cebc.org.br/sites/default/files/cebc_alerta_ed_78_obor_final.pdf)>.

<sup>192</sup> KOTZ, Ricardo – **A Nova Rota da Seda: entre a tradição histórica e o projeto geoestratégico para o futuro**. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2018. Dissertação de Pós-Graduação. p. 91

construção de redes de infraestrutura e instalações; fortalecimento das relações de investimento e comerciais; a melhoria da cooperação financeira; o aprofundamento do intercâmbio social e cultural<sup>193</sup>. Contemplando vários objetivos, entre eles o fortalecimento da diplomacia económica, a abertura e promoção do comércio e a estratégia de desenvolvimento interno, hoje já são 68 os países envolvidos, participando em 270 projetos concretos e que totalizam, sensivelmente, US\$ 900 bilhões<sup>194</sup>.

Portanto, a BRI *“tem como objetivos o aumento da conectividade do espaço eurasiático, a alocação eficiente de recursos e a coordenação de políticas económicas, de modo a promover uma arquitetura regional de cooperação que seja aberta, inclusiva e que estimule o desenvolvimento conjunto dos países envolvidos no processo”*<sup>195</sup>.

Na verdade, a BRI abrange uma estratégia geopolítica e económica onde as rotas comerciais e o seu estabelecimento, assim como o investimento em projetos de infraestrutura em vários pontos do mundo, tem desempenhado um papel crucial ao nível económico e geopolítico<sup>196</sup>.

A figura seguinte refere-se aos vários e diferentes eixos de articulação da BRI.

---

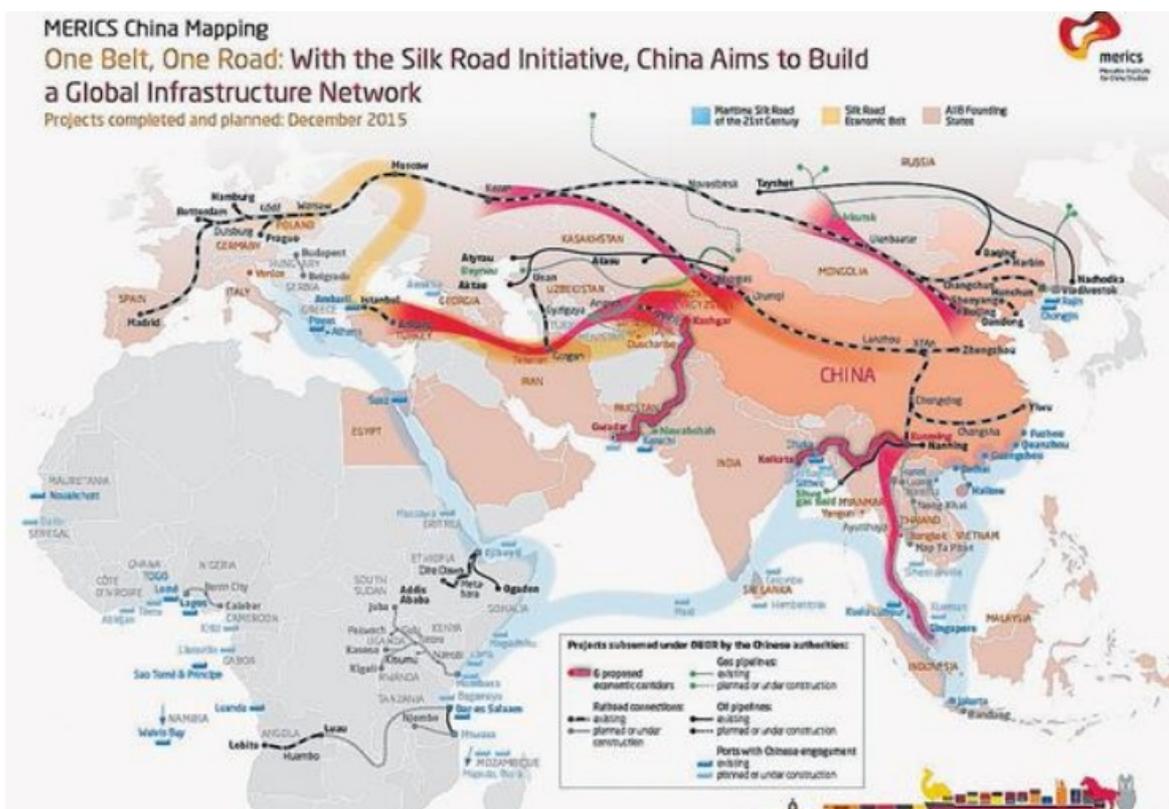
<sup>193</sup> JOHNSTON, Lauren – The Belt and Road Initiative: What is in it for China? Asia & The Pacific Policy Studies. Australia. (2018), 1-19.

<sup>194</sup> D’ATRI, Fabiana – One Belt One Road: uma iniciativa geopolítica e económica da China [Em linha]. 2017. [Consult. 22 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: [http://cebc.org.br/sites/default/files/cebc\\_alerta\\_ed\\_78\\_obor\\_final.pdf](http://cebc.org.br/sites/default/files/cebc_alerta_ed_78_obor_final.pdf)>.

<sup>195</sup> KOTZ, Ricardo – **A Nova Rota da Seda: entre a tradição histórica e o projeto geoestratégico para o futuro**. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2018. Dissertação de Pós-Graduação. p. 91

<sup>196</sup> D’ATRI, Fabiana – One Belt One Road: uma iniciativa geopolítica e económica da China [Em linha]. 2017. [Consult. 22 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: [http://cebc.org.br/sites/default/files/cebc\\_alerta\\_ed\\_78\\_obor\\_final.pdf](http://cebc.org.br/sites/default/files/cebc_alerta_ed_78_obor_final.pdf)>.

Figura 2 – Mapa dos Eixos de Articulação da BRI<sup>197</sup>



Por exemplo, Portugal pode beneficiar da BRI, nomeadamente através da rota do Panamá, pois esta pode trazer mais lucros, mas Gaspar<sup>198</sup>, tendo por base as palavras de Lynce Faria, refere que tal só acontece “se o governo norte-americano for capaz de esquecer a guerra comercial com a RPC<sup>199</sup>, fazendo assim com que os produtos chineses cheguem à Europa através do Canal do Panamá em conjunto com os produtos norte americanos, interconectando, assim, o continente americano à BRI com a seguinte rota marítima: China – Costa Oeste – Panamá – Costa Leste – Europa”.

De acordo com Romero<sup>200</sup>, existem diversos elementos que tornam Portugal um país interessante para investir, entre eles:

<sup>197</sup> KOTZ, Ricardo – **A Nova Rota da Seda: entre a tradição histórica e o projeto geoestratégico para o futuro**. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2018. Dissertação de Pós-Graduação. p. 91

<sup>198</sup> GASPAR, Rui – **Portugal e o Porto de Sines na Grande Estratégia Geoeconómica Chinesa: A Belt and Road Initiative**. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa, 2018. Dissertação de Mestrado. p. 46

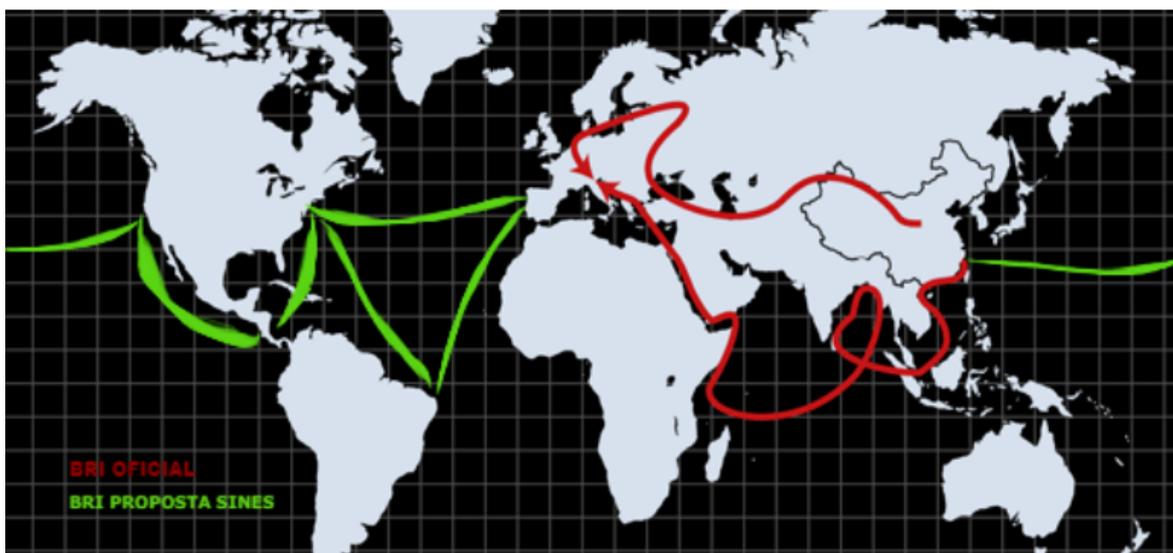
<sup>199</sup> República Popular da China.

<sup>200</sup> ROMERO, Roger – **China-Portugal economic relations: Analysis and prospects in the context of the Belt and Road Initiative**. Lisbon: ISCTE-IUL, 2017. Master Thesis.

- Estabilidade política;
- Baixos salários;
- Boas infraestruturas;
- Economia moderna;
- Localização geopolítica como porta de entrada para a UE e para os países de língua portuguesa;
- A sua costa, a qual envolve 75% do tráfego marítimo da Ásia que passa para a Europa.

Desta forma, ao estabelecer relações comerciais com a China, as quais são facilitadas e promovidas pela BRI, a economia portuguesa só tem a beneficiar. A figura que se segue representa Portugal na BRI.

**Figura 3 – Portugal na BRI<sup>201</sup>**



De facto, a BRI pode trazer vantagens não só para Portugal e para a própria China, mas também para outros países europeus, fomentando a sua relação com os mesmos<sup>202</sup>.

<sup>201</sup> GASPAR, Rui – **Portugal e o Porto de Sines na Grande Estratégica Geoeconómica Chinesa: A Belt and Road Initiative**. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa, 2018. Dissertação de Mestrado. p. 47

<sup>202</sup> ROMERO, Roger – **China-Portugal economic relations: Analysis and prospects in the context of the Belt and Road Initiative**. Lisbon: ISCTE-IUL, 2017. Master Thesis.

Balão<sup>203</sup> salienta que além da rota do Panamá e da rota Suez, as duas principais rotas, as mudanças pelas quais o planeta passa podem evidenciar a necessidade de uma rota pelo Ártico. Portanto, embora uma rota pelo Ártico não se justifique do ponto de vista económico (embora reduza a distância entre a China e a Península Ibérica em 32%, não existem portos ao longo da rota), esta pode servir ou pode-se tornar numa rota de transportes de mercadorias especializadas e que necessitam ser transportadas a baixas temperaturas<sup>204</sup>.

Por exemplo, a Maersk, que é o maior armador mundial, optou pela rota do Ártico para transportar peixe congelado, diminuindo a viagem em 16 dias (de 35 para 19) e os custos de transporte<sup>205</sup>. Nesta ordem de ideias, verifica-se que Portugal é um grande beneficiário da BRI e dos seus investimentos, devido aos atuais fluxos de investimento direto estrangeiro<sup>206</sup>. Além disso, através da BRI as relações comerciais entre a China e Portugal saem fortalecidas, não se podendo esquecer que estas relações (bilaterais) assentam em cinco eixos principais<sup>207</sup>:

- A promoção da língua portuguesa na China - existem cerca de 30 instituições de ensino superior chinesas em que o português é ensinado como língua estrangeira, para cerca de 2500 estudantes;
- O incentivo do turismo chinês a Portugal, aproveitando o voo direto recentemente inaugurado, que agora liga Lisboa a Hangzhou e Pequim;
- O aumento dos contactos entre pessoas, nomeadamente através da promoção de eventos culturais;

---

<sup>203</sup> BALÃO, Sandra - (In)Segurança: Novos Espaços de Crise. Em Vários, *O Fim da Segurança*. Lisboa: Edições MGI, 2007.

<sup>204</sup> GASPAR, Rui – *Portugal e o Porto de Sines na Grande Estratégica Geoeconómica Chinesa: A Belt and Road Initiative*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa, 2018. Dissertação de Mestrado.

<sup>205</sup> SHANE, Daniel - Maersk to send first container ship through Arctic [Em linha]. 2018. [Consult. 23 jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <https://money.cnn.com/2018/08/21/news/companies/maersk-line-arctic-container/index.html>>.

<sup>206</sup> OTERO-INGLESÍAS, Miguel, ESTEBAN, Mario – What are the prospects for the new Chinese-led Silk Road and Asian Infrastructure Investment Bank? [Em linha] 2018. [Consult. 16 jan. 2020]. Disponível em WWW: <URL: [http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano\\_en/contenido?WCM\\_GLOBAL\\_CONTEXT=/elcano/elcano\\_in/zonas\\_in/ari23-2015-esteban-oteroiglesias-what-are-prospects-for-new-chinese-led-silk-road-and-asian-infrastructure-investment-bank](http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_en/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_in/zonas_in/ari23-2015-esteban-oteroiglesias-what-are-prospects-for-new-chinese-led-silk-road-and-asian-infrastructure-investment-bank)>.

<sup>207</sup> SILVA, Augusto – Só Faz Fé o Texto Proferido [Em linha]. 2018. [Consult. 25 jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=455d4137-8261-42e7-9e34-a39679b2810a>>.

- A diversificação do investimento chinês, nomeadamente na indústria ou na agricultura;
- O reforço da nossa cooperação em países terceiros, principalmente nos países de língua portuguesa.

A rota do Ártico tem ganho cada vez mais relevo e se começar a ser utilizada, Portugal pode usufruir bastante dela.

É neste sentido que Gaspar<sup>208</sup> nos explica que “*conciliando a competitividade do custo do transporte de produtos refrigerados com o aumento da produção de navios porta-contentores de grandes dimensões e o progressivo degelo provocado pelas alterações climáticas, a Rota do Ártico possui todas as condições para, de futuro, se tornar numa verdadeira alternativa nas ligações interoceânicas. Com este cenário, Portugal possui uma localização geoestratégica quer nos Açores, para escala e abastecimento de navios, quer nas entradas e saídas de produtos da Europa para a RPC em Sines*”. Atente-se à figura que se segue.

**Figura 4 – Portugal na BRI<sup>209</sup>**



<sup>208</sup> GASPAR, Rui – **Portugal e o Porto de Sines na Grande Estratégica Geoeconómica Chinesa: A Belt and Road Initiative**. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa, 2018. Dissertação de Mestrado. p. 48

<sup>209</sup> *Ibidem*.

Sobre o Porto de Sines, o nosso Ministro dos Negócios Estrangeiros, Augusto Santos Silva<sup>210</sup>, referiu que o porto de águas profundas de Sines e a sua futura ligação ferroviária com Espanha podem e vão permitir a interseção entre as rotas terrestres e as rotas marítimas da BRI, o que tem um enorme potencial. Este acrescenta ainda que a localização geoestratégica do porto de Sines, nomeadamente na junção entre o Mar Mediterrâneo e o Norte da Europa e na interseção dos fluxos de carga do Atlântico Norte e Sul, incluindo aqueles criados pela expansão do Canal do Panamá, pode contribuir para a conclusão da BRI<sup>211</sup>.

Assim sendo, constata-se que a China, através da BRI, assume-se como uma oportunidade para cimentar uma estratégia global entre Portugal e a China, aumentando, diversificando e qualificando o comércio bilateral, o investimento e as relações culturais<sup>212</sup>. Este investimento no nosso país deve-se, essencialmente, à posição geoestratégica de Portugal com o Atlântico, como porta de entrada da UE e como porta de entrada para países de língua portuguesa em África e na América do Sul. Conforme afirmou o referido Ministro dos Negócios Estrangeiros<sup>213</sup>, numa intervenção que fez em 2018, Portugal e a China têm uma boa relação bilateral, havendo interesse mútuo em fortalecer a conectividade da Eurásia. Segundo Silva<sup>214</sup>, a BRI teve um impacto positivo na melhoria de infraestruturas de transporte e pode estimular o comércio em ambos os países, continuando a cimentar esta relação comercial, pelo que Portugal também espera contribuir para uma nova Rota Marítima da Seda por meio do desenvolvimento das infraestruturas existentes na sua fachada atlântica.

---

<sup>210</sup> SILVA, Augusto – Só Faz Fé o Texto Proferido [Em linha]. 2018. [Consult. 25 jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=455d4137-8261-42e7-9e34-a39679b2810a>>.

<sup>211</sup> *Ibidem*.

<sup>212</sup> RODRIGUES, Carlos - Portugal and OBOR: Welcoming, but lacking strategy. In: PUTTEN, Frans-Paul, SEAMAN, John, HUOTARI, Mikko, EKMAN, Alice & OTERO-INGLESIAS, Miguel (eds.) – “**Europe and China’s New Silk Roads**”. Netherlands: ETNC, 2016. p. 49-52

<sup>213</sup> SILVA, Augusto – Só Faz Fé o Texto Proferido [Em linha]. 2018. [Consult. 25 jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=455d4137-8261-42e7-9e34-a39679b2810a>>.

<sup>214</sup> *Ibidem*.

Por fim, ainda no âmbito do *belt and road*, este ainda não existe verdadeiramente em Portugal, sendo importante refletir sobre como se beneficiaria de um HUB, ou seja, o *belt and road* por meio de uma perspectiva atlântica. Recorde-se que Portugal dispõe de uma posição geoestratégica e da qual deve usufruir, estando bem posicionado no Atlântico. Logo, a BRI sobre uma perspectiva atlântica, não só viria estimular o comércio marítimo português, mas também torna-lo-ia mais competitivo, sem esquecer o contributo para a economia portuguesa.

### 3. O Caso do Porto de Sines

#### 3.1. Caracterização do Porto de Sines

A cidade de Sines, do distrito de Setúbal, pertence à região do Alentejo e sub-região do Alentejo Litoral. Segundo a Câmara Municipal de Sines<sup>215</sup> (CMS), desde a Pré-História, com destaque para o Neolítico e para a Idade do Bronze, até hoje que o mar e os recursos dele provenientes definiram Sines, isto é, a sua economia, cultura, composição e caráter do seu povo.

O Porto de Sines é um ícone da cidade de Sines e é um porto de águas profundas que foi construído em 1978, dispondo de uma Zona Industrial e Logística de retaguarda com mais de 2000 hectares, sendo que os dois se assumem como uma plataforma logística a nível internacional com capacidade para receber os “grandes” dos setores marítimo-portuário, industrial e logístico<sup>216</sup>.

O Porto de Sines consolida a sua posição como líder nacional no movimento de mercadorias e contentores com quotas de, respetivamente, 51,7% e 58,6%, registadas no ano de 2018.

Conforme se pode averiguar pela tabela 13, o Porto de Sines, em 2018, foi o porto que mais mercadorias movimentou (47.881.860 toneladas), seguindo-se, com uma diferença bastante significativa, o Porto de Leixões (19.157.035 toneladas).

Através da análise dos dados contemplados na mesma tabela, é possível aferir que o Porto de Sines foi o porto nacional que mais contentores movimentou (1.750.445 TEU) e à semelhança do que se verifica em relação à movimentação de mercadorias, este porto movimentou mais do dobro de contentores que o Porto de Leixões, o segundo classificado, movimentou no mesmo ano.

---

<sup>215</sup> CÂMARA MUNICIPAL DE SINES – **História de Sines** [Em linha]. Sines: Município de Sines, (s.d). [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.sines.pt/pages/311>>.

<sup>216</sup> ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – Porto de Sines [Em linha]. 2020. [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.apsinesalgarve.pt/portos/porto-de-sines/>>.

**Tabela 14 – Movimentação de Mercadorias e Contentores nos Setor Marítimo  
Portuário Nacional<sup>217</sup>**

<b>2018</b>	<b>Porto de Leixões</b>	<b>Porto de Aveiro</b>	<b>Porto da Figueira da Foz</b>	<b>Porto de Lisboa</b>	<b>Porto de Setúbal</b>	<b>Porto de Sines</b>
Quantidade (ton.)	19.157.035	5.624.381	2.010.060	11.310.673	6.151.307	47.881.860
Contentores (TEU)	667.512		18.825	428.261	123.294	1.750.445

A tabela seguinte apresenta dados fornecidos pela Administração do Porto de Sines e do Algarve (APS) face à movimentação de mercadorias no Porto de Sines.

**Tabela 15 – Movimentação de Mercadorias do Porto de Sines**

<b>2018</b>	<b>Terminal de Contentores</b>	<b>Terminal de Granéis Líquidos</b>	<b>Terminal Multipurpose</b>	<b>Terminal de Gás Natural</b>	<b>Terminal Petroquímico</b>
Quantidade (ton.)	22.071.792	17.242.719	5.317.070	2.852.710	397.569

Face ao seu posicionamento ibérico, o Porto de Sines encontra-se em quarto lugar quando se tem em conta o total de mercadorias e contentores movimentados, sendo ultrapassado por apenas três portos: o Porto de Barcelona, o de Valência e o de Algeciras. Atente-se à tabela seguinte.

<sup>217</sup> <https://www.amt-autoridade.pt/gestão-do-conhecimento/modo-marítimo-fluvial-e-portuário>.

**Tabela 16 – Posicionamento do Porto de Sines no Top 10 Ibérico<sup>218</sup>**

Movimentação de Mercadorias			Movimentação de Contentores		
Ranking 2018	Portos	Ton.	Ranking 2018	Portos	TEU
1	Bahía de Algeciras	102.513.799	1	Valência	5.182.665
2	Valência	76.425.510	2	Bahía de Algeciras	4.772.504
3	Barcelona	66.012.968	3	Barcelona	3.472.879
4	Sines	47.881.860	4	Sines	1.750.445
5	Bilbao	35.585.126	5	Las Palmas	1.139.971
6	Cartagena	33.708.650	6	Bilbao	638.447
7	Huelva	32.932.642	7	Douro e Leixões	667.512
8	Tarragona	31.998.152	8	Santa Cruz de Tenerife	508.758
9	Las Palmas	24.336.342	9	Lisboa	428.261
10	Castellón	21.107.607	10	Castellón	229.093

Atendendo ao segmento dos contentores ao nível europeu, o Porto de Sines está entre os portos do top 20 dos portos de contentores (18.<sup>a</sup> posição do *ranking*), conforme se pode verificar na tabela seguinte.

<sup>218</sup> [http://www.puertos.es/es-es/estadisticas/Paginas/estadistica\\_mensual.aspx](http://www.puertos.es/es-es/estadisticas/Paginas/estadistica_mensual.aspx).

**Tabela 17 – Posicionamento do Porto de Sines no Mercado Europeu<sup>219</sup>**

Ranking 2018	Portos	TEU	Ranking 2018	Portos	TEU
1	Rotterdam	14.512.661	11	Marsaxlokk (Malta Freeport)	3.312.559
2	Antwerp	11.100.408	12	Le Havre	2.875.281
3	Hamburg	8.730.000	13	London	2.700.000
4	Bremen/Bremerhaven	5.480.000	14	Genoa	2.674.404
5	Valencia	5.128.855	15	Gioia Tauro	2.328.218
6	Piraeus	4.907.708	16	Southampton	1.970.000
7	Algeciras	4.773.079	17	Gdansk	1.947.224
8	Duisburg	4.100.000	18	Sines	1.750.445
9	Felixstowe	3.800.000	19	Zeebrugge	1.599.080
10	Barcelona	3.422.978	20	La Spezia	1.485.623

A nível mundial, verifica-se que o Porto de Sines se encontra no top 100, ocupando a 99.<sup>a</sup> posição, sendo de sublinhar que o movimento total dos portos que integram esta lista corresponde a 79,7% do número total de contentores (TEU) movimentados a nível global.

**Tabela 18 – Posicionamento do Porto de Sines no Mercado Mundial<sup>220</sup>**

Ranking 2018	Portos	TEU	Ranking 2018	Portos	TEU
1	Shanghai	42.020.200	11	Rotterdam	14.512.661
2	Singapore	36.599.300	12	Port Klang	12.316.003
3	Ningbo-Zhoushan	26.351.000	13	Antwerp	11.100.408
4	Shenzhen	25.740.000	14	Xiamen	10.702.300
5	Guangzhou	21.922.100	15	Kaohsiung	10.445.726
6	Busan	21.663.000	16	Dalian	9.770.000
7	Hong Kong	19.596.000	17	Los Angeles	9.458.749
8	Qingdao	19.315.400	...	...	...

<sup>219</sup> Container Management; Lloyd's List.

<sup>220</sup> Container Management; Lloyd's List.

9	Tianjin	15.972.000	99	Sines	1.750.445
10	Jebel Ali, Dubai	14.954.000	100	Taichung	1.744.126

Pode-se então referir que o Porto de Sines se caracteriza pela sua posição geoestratégica, integrando cinco terminais especializados de referência nos principais segmentos de carga:

- Terminal de Contentores de Sines – TCS (também é conhecido como terminal XXI e dedica-se à movimentação de contentores);
- Terminal de Granéis Líquidos - TGLS (dedicado aos granéis líquidos (GL) essencialmente na vertente energética);
- Terminal Multipurpose – TMS (dedicado aos granéis sólidos (GS), igualmente na componente energética, e à carga geral (CG), nomeadamente à fraccionada e ro-ro);
- Terminal de Gás Natural – TGN (igualmente associado ao segmento energético dos GL);
- Terminal Petroquímico – TPQ (associado aos granéis líquidos).

A tabela que se segue apresenta as principais características de cada terminal do Porto de Sines.

**Tabela 19 – Principais Características dos Terminais do Porto de Sines**

Terminal	Características
TGL (desde 1978)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 6 postos de acostagem;</li> <li>- Fundos até -28m/ZH;</li> <li>- Navios até 350.000 dwt;</li> <li>- Principais produtos movimentados: ramas, refinados, LPG, metanol e nafta química.</li> </ul>
TPQ (desde 1981)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 postos de acostagem;</li> <li>- Fundos até -12m/ZH;</li> <li>- Navios até 20.000 m<sup>3</sup>;</li> <li>- Principais produtos movimentados: propileno, etileno, butadieno, ETBE, etanol, MTBE, mescla aromática e metanol.</li> </ul>
TMS (desde 1992)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 4 cais de acostagem;</li> <li>- Comprimento do cais: intradorso = 296 m, extradorso = 645 m;</li> <li>- Fundos até -18m/ZH;</li> <li>- Navios até 190.000 dwt;</li> <li>- Principais mercadorias movimentadas: granéis sólidos, carga geral e ro-ro.</li> </ul>
TGN (desde 2003)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 posto de acostagem;</li> <li>- Fundos até -15m/ZH;</li> <li>- Navios até 225.000 m<sup>3</sup>;</li> <li>- Produto movimentado: gás natural liquefeito.</li> </ul>
TCS (desde 2004)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comprimento do cais: 946 m + 200 m;</li> <li>- Fundos até -17m/ZH;</li> <li>- Capacidade de movimentação: 2.100.000 TEU;</li> <li>- Movimentação de contentores: 9 pórticos <i>postpanamax</i> e super <i>postpanamax</i> + 2 gruas móveis.</li> </ul>
Porto de Pesca de Sines	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cais de aprestos: Comprimento = 220 m, fundos de -2,50m/ZH;</li> <li>- Cais de descarga de peixe: Comprimento = 140 m, fundos de -4,5m/ZH;</li> <li>- Rampa de varadouro: uma área de 2.150m<sup>2</sup>;</li> <li>- Em terra, dispõe dos edifícios da lota e serviços administrativos, de comerciantes aprestos, lojas comerciais e de serviços e uma fábrica de gelo.</li> </ul>
Porto de Recreio de Sines	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ponto de paragem obrigatória das embarcações de recreio;</li> <li>- É constituído pelo molhe de abrigo, cais de alagem, rampa de varadouro, grua móvel, retenção marginal, terraplenos e passadiços e <i>fingers</i> fluentes para acostagem de embarcações;</li> <li>- Capacidade para 230 lugares de amarração (prevendo-se a sua expansão para 250 lugares);</li> <li>- Lugares de estacionamento em terra.</li> </ul>

A este respeito, importa ainda referir a terceira fase da expansão do Terminal XXI e que visa a melhoria do comércio, pelo que o Porto de Sines procura aproveitar as oportunidades relativas a empresas dos EUA , na medida em que irá responder à demanda crescente e vai colmatar as restrições de capacidades que existem

atualmente<sup>221</sup>. Assim, a capacidade do Terminal XXI passará das atuais 2.100.000 TEU para 4.100.000 TEU e a sua expansão irá integrar: comprimento do cais até 1750 m; 4 posições de amarração por 400m I.o.a.; 19 guindastes de pórtico navio-terra; expansão da área de armazenamento de 39ha para 60 há<sup>222</sup>.

Na base da expansão do Terminal XXI está o decreto-lei n.º 328/2019, aprovado pelo Conselho de Ministros. Este decreto-lei alterou as bases da concessão da exploração, em regime de serviço público, do Terminal XXI, gerido pela PSA Sines, para a movimentação de contentores no Porto de Sines. Assim sendo, este terminal contou com um investimento privado de 297 milhões de euros e um investimento público de 98,2 milhões de euros (ampliação do quebra-mar – 75 milhões; aumento da energia elétrica – 10 milhões; melhoria do acesso ferroviário – 8,4 milhões; acelerar a liberação de contentores (edifício) – 4,8 milhões)<sup>223</sup>.

O decreto-lei n.º 225/2019, aprovado em Conselho de Ministros, é o responsável pela aprovação da concessão de exploração, em regime de serviço público, de um novo terminal de contentores do Porto de Sines: o Terminal Vasco da Gama. O projeto do terminal é aumentar a competitividade do porto através de uma construção faseada deste novo terminal de contentores, tendo sido aberto, no ano transato (2019), um concurso público internacional<sup>224</sup>. A construção do Terminal Vasco da Gama contempla duas fases, sendo que o investimento privado na fase 1 foi de 473 milhões de euros e de 175 milhões na fase 2, totalizando um investimento de 642 milhões de euros. Por sua vez, o investimento público na fase 1 foi de 627 milhões de euros e na fase 2 foi 802 milhões de euros<sup>225</sup>. A tabela que se segue apresenta as características do Terminal Vasco da Gama ao longo das duas fases.

### **Tabela 18 – Características do Terminal Vasco da Gama<sup>226</sup>**

---

<sup>221</sup> ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE SINES E DO ALGARVE – Port of Sines – The Atlantic Gateway to Europe [Em linha]. [Consult. 19 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: [http://proforum.pt/sites/default/files/06\\_engo\\_jose\\_luis\\_cacho\\_-\\_aps\\_port\\_of\\_sines.pdf](http://proforum.pt/sites/default/files/06_engo_jose_luis_cacho_-_aps_port_of_sines.pdf)>.

<sup>222</sup> *Ibidem*.

<sup>223</sup> *Ibidem*.

<sup>224</sup> *Ibidem*.

<sup>225</sup> *Ibidem*.

<sup>226</sup> *Ibidem*.

	<b>Fase 1</b>	<b>Fase 2</b>	<b>Total</b>
Comprimento do cais	940 m	435 m	1375 m
Equipamento de manuseio	10 QC/29 RTG	4 QC/8 RTG	14 QC/37 RTG
Parque de armazenamento	35 ha	11 ha	46 ha
Rodoviário e Ferroviário	1,7 km	1,6 km	3,3 km
Capacidade projetada	2/2,5 MTEU	1 MTEU	3/3,5 MTEU

Dada a sua declarada natureza estratégica do passado na componente energética, o Porto de Sines é responsável por uma quota nacional desta tipologia de cargas de 72,1%, a qual representa 52,1 % do total de cargas movimentadas no porto. Importa também destacar que o TGN, o único terminal portuário nacional, é o atual responsável pela movimentação de mais de 90% do GNL consumido a nível nacional, afirmando a sua posição estratégica em relação ao gasoduto que tem origem na Argélia e chega a Portugal em Campo Maior.

Quanto às áreas industriais e logísticas, o Porto de Sines dispõe de duas áreas principais: ZALSINES e ZILS.

A ZALSINES é uma plataforma logística moderna, de grande potencial estratégico para serviços de valor acrescentado, fazendo parte do porto e da Zona Industrial e Logística de Sines<sup>227</sup>. O terreno respeitante ao desenvolvimento da ZAL<sup>228</sup> de Sines abrange duas áreas: zona infra-portuária e a zona extra-portuária. Assim sendo, a zona infra-portuária, gerida pela APS, compreende uma área total de 30 hectares, sendo que 12,3 estão totalmente infraestruturados e dotados de ligação rodoviária direta às principais vias nacionais, dispondo de uma ligação ferroviária eletrificada<sup>229</sup>.

---

<sup>227</sup> ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – ZALSINES [Em linha]. 2020. [Consult. 10 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL <http://www.portodesines.pt/o-porto/%C3%A1reas-industriais-e-log%C3%ADsticas/zalsines/>>.

<sup>228</sup> Zona de Atividades Logísticas.

<sup>229</sup> *Ibidem*.

Já a zona extra-portuária, gerida pela AICEP Global Parques, é contígua ao Porto de Sines e 215 dos seus hectáres estão situados na ZILS – Zona Industrial e Logística de Sines<sup>230</sup>.

A segunda área industrial e logística do Porto de Sines é a ZILS, a qual se destaca pelo facto de ser a maior área de localização para unidades industriais e logísticas da Península Ibérica<sup>231</sup>. Dispondo de uma localização com clara vocação atlântica, a ZILS abrange mais de 2000 hectáres de áreas direcionadas para atividades industriais, logísticas e de serviços<sup>232</sup>.

### **3.2. A Competitividade do Porto de Sines e o seu Potencial**

O Porto de Sines situa-se no Sudoeste da Europa, a 58 milhas náuticas a sul de Lisboa, no cruzamento das principais rotas marítimas internacionais Este-Oeste e Norte-Sul, pelo que se encontra numa localização estratégica que em conjunto com as suas características físicas, colocam-no como um grande porto HUB da fachada Ibero-Atlântica<sup>233</sup>. A figura que se segue coloca Sines retirada do website da Administração dos Portos de Sines e do Algarve de forma interessante não só coloca Sines no mapa de Portugal como demonstra o posicionamento de Sines no país na Europa e no mundo.

---

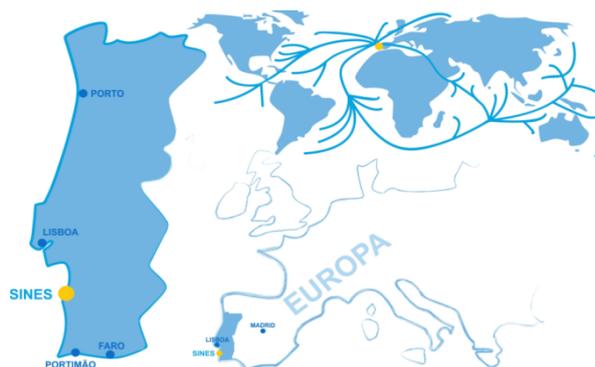
<sup>230</sup>*Ibidem*.

<sup>231</sup> ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – ZILS [Em linha]. 2020. [Consult. 10 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL <http://www.portodesines.pt/o-porto/%C3%A1reas-industriais-e-log%C3%ADsticas/zils/>>.

<sup>232</sup>*Ibidem*.

<sup>233</sup> ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – Localização [Em linha]. 2020. [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.portodesines.pt/o-porto/localiza%C3%A7%C3%A3o/>>.

**Figura 5 – Localização de Sines no Mapa de Portugal<sup>234</sup>**



Tal como se pode ler no *website* do Porto de Sines, este porto pretende tornar-se num “porto sempre mais eficiente e competitivo que, tirando partido das suas infraestruturas portuárias e das suas características físicas e geográficas, se consolida como um ativo estratégico nacional com relevo no contexto portuário europeu e mundial”<sup>235</sup>. E o seu objetivo passa, precisamente, por “assegurar o exercício das competências e atribuições de planeamento, modernização, promoção e regulação do porto de Sines, visando a racionalização e otimização do aproveitamento dos seus recursos e a eficiência económica e operacional, no respeito pelos requisitos de segurança e ambientais, proporcionando satisfação aos clientes e valor acrescentado no mercado ibérico e europeu”<sup>236</sup>.

Este porto, situado na costa portuguesa, reúne condições naturais ímpares que lhe permitem acolher todos os tipos de navios, pois não só dispõe de modernos terminais especializados, como pode movimentar diferentes tipos de mercadorias, está aberto ao mar e tem ótimas condições em termos de acessibilidades marítimas sem constrangimentos<sup>237</sup>. Nesta ordem de ideias, estando “aberto ao mar e sem restrições de acesso, o Porto de Sines oferece ligações marítimas diretas e regulares aos principais mercados mundiais de produção e consumo, proporcionando às

---

<sup>234</sup>*Ibidem*.

<sup>235</sup> ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – Estratégia [Em linha]. 2020. [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.portodesines.pt/orto/estrat%C3%A9gia/>>.

<sup>236</sup>*Ibidem*.

<sup>237</sup> ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – Porto de Sines [Em linha]. 2020. [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.apsinesalgarve.pt/portos/porto-de-sines/>>.

*empresas localizadas no seu Hinterland uma maior competitividade nos mercados externos*”<sup>238</sup>.

O porto de Sines é o principal porto da fachada ibero-atlântica<sup>239</sup>, sendo de sublinhar que a competitividade dos portos espanhóis diminui agrestemente devido ao facto de não possuírem espaço que lhes permitam expandir-se, uma vez que estão circunscritos pelos grandes centros urbanos que os rodeiam<sup>240</sup>. Perante este facto, contata-se que este porto português, o principal porto do país, “*estando posicionado numa região com baixa densidade populacional, dispõe quase de forma ilimitada, de uma grande área, excepcionalmente plana, para expandir as actividades portuárias e também da maior área vocacionada para actividades industriais, logísticas e de serviços da Península Ibérica. Esta área circundante ao Porto de Sines designada por Zona Industrial e Logística de Sines (ZILS) possui condições atractivas para a recepção de todo o tipo de projectos empresariais*”<sup>241</sup>. Além disso, o facto do Porto de Sines dispor de troços ferroviários e investir nos mesmos, aumenta a competitividade do porto face aos portos de Espanha<sup>242</sup>.

As características geofísicas deste porto têm sido fundamentais na sua consolidação enquanto ativo estratégico nacional, destacando-se dois aspetos primordiais<sup>243</sup>:

- É a principal porta de abastecimento energético de Portugal, como petróleo e derivados, carvão e gás natural;
- Já é detentor do título do mais importante porto de carga geral/contentorizada com grande potencial de crescimento para se tornar numa referência ibérica, europeia e mundial.

---

<sup>238</sup> ESTEVES, José – Relatório Trimestral sobre a Situação Económica e dos Negócios. Saer – Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco. Lisboa. 30, 4 (2019), 1-32. p. 27

<sup>239</sup> ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – Porto de Sines [Em linha]. 2020. [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.apsinesalgarve.pt/portos/porto-de-sines/>>.

<sup>240</sup> GASPAR, Rui – **Portugal e o Porto de Sines na Grande Estratégia Geoeconómica Chinesa: A Belt and Road Initiative**. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa, 2018. Dissertação de Mestrado.

<sup>241</sup> *Ibidem*. p. 62

<sup>242</sup> *Ibidem*.

<sup>243</sup> ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – Porto de Sines [Em linha]. 2020. [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.apsinesalgarve.pt/portos/porto-de-sines/>>.

O Porto de Sines assume um papel de relevo na Estratégia para o Aumento da Competitividade Portuária desenvolvida por Portugal, onde o Estado português coloca este porto como um HUB para o gás natural liquefeito, face à receção e reabastecimento de navios *onshore* e *offshore*, ao *Transshipment (pipeline virtual)*, como acontece com a Polónia, e aos “isocontentores” para a Madeira<sup>244</sup>.

Além do mais, a BRI também teve impacto na competitividade do Porto de Sines, contribuindo positivamente para a mesma. Ou seja, tal como Gaspar<sup>245</sup> explica, *“para além da aposta na competitividade das infra-estruturas, o governo português entendeu também que era necessário simplificar a burocracia administrativa e fiscal inerente às relações económicas com a RPC. Para isso, em 2017, eliminou a antecipação do IVA aduaneiro nas importações de fora da União Europeia, como era exigido até 2017, o que fazia com que os importadores portugueses optassem por importar indirectamente através de países como a Holanda e Espanha, constituindo, assim, uma desvantagem competitiva aos portos nacionais. Esta alteração fiscal, a par com a adesão de Portugal ao programa europeu de Rotas Comerciais Inteligentes e Seguras (Smart and Secure Trade Lanes), que visa estabelecer rotas comerciais marítimas directas entre os portos europeus e os portos chineses, veio aumentar a competitividade dos portos portugueses ao mesmo tempo que coloca Portugal cada vez mais próximo da integração oficial na BRI (Lusa, 2017)”*.

Para terminar, e ainda acerca do Porto de Sines, importa sublinhar alguns dos factos que o tornam um porto marítimo único<sup>246</sup>:

- Lidera o *ranking* nacional face ao total de carga movimentada nos portos portugueses e é o porto nacional que mais contentores movimenta;
- Dispõe de equipamentos de última geração e recursos humanos altamente qualificados, o que resulta em altos índices de produtividade;

---

<sup>244</sup> ESTEVES, José – Relatório Trimestral sobre a Situação Económica e dos Negócios. *Saer – Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco*. Lisboa. 30, 4 (2019), 1-32.

<sup>245</sup> GASPAR, Rui – **Portugal e o Porto de Sines na Grande Estratégica Geoeconómica Chinesa: A Belt and Road Initiative**. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa, 2018. Dissertação de Mestrado. p. 70

<sup>246</sup> ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – Porto de Sines [Em linha]. 2020. [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.apsinesalgarve.pt/portos/porto-de-sines/>>.

- É um porto essencial no abastecimento energético do país com a receção do crude, carvão mineral e gás natural;
- Tem ligações diretas aos principais mercados de produção e consumo mundiais, oferecendo às empresas que se encontram no seu *Hinterland* uma maior competitividade nos mercados externos.

### 3.3. Sines e o Sistema de Transporte Marítimo de Contentores

A contentorização contribuiu e modificou completamente o processo de transformação do transporte marítimo no contexto das atividades industriais<sup>247</sup>, sendo que os indicadores dos últimos anos (2013-2018) confirmam e consolidam o enquadramento do terminal de contentores de Sines como um grande terminal de *Transshipment*, tipicamente operados por um Operador Global/Internacional, como é o caso da PSA (*Porto of Singapore Authority*).

De facto, constata-se que “*com o crescimento do tamanho dos navios porta-contentores, que forçam à existência de um menor número de escalas, o porto escolhido pelas companhias marítimas deve apresentar, além de outros fatores, capacidade de absorção do seu Hinterland e qualidade e eficiência das conexões intermodais*”<sup>248</sup>, o que se verifica com o Porto de Sines.

Para consolidar o seu sistema de transporte, o Porto de Sines rege-se por um conjunto de linhas orientadoras de desenvolvimento<sup>249</sup>:

- Reforço do papel do porto no abastecimento de produtos energéticos ao país;
- Afirmação de um Terminal de Contentores com projeção europeia e mundial;
- Consolidação do modelo de autoridade portuária como gestora de concessões;
- Aposta forte na valorização dos recursos humanos;
- Participação ativa no desenvolvimento económico do porto e da sua envolvente.

---

<sup>247</sup> MOREIRA, Paulo – **A Análise de Sines como Ativo Geoestratégico Nacional. Um Cluster Suportado nas Redes Marítimas Mundiais**. Lisboa: ISCTE Instituto Universitário de Lisboa, 2012. Dissertação de Mestrado.

<sup>248</sup> *Ibidem*. p. 27

<sup>249</sup> ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – Estratégia [Em linha]. 2020. [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.portodesines.pt/o-porto/estrat%C3%A9gia/>>.

Já em termos de números, os resultados verificados posicionam o terminal de contentores de Sines ao nível dos terminais do Médio Oriente e Asiáticos, com níveis de desempenho muito acima da média mundial, tipicamente cumprindo com os elementos de referência no que diz respeito às capacidades e requisitos de infraestruturas e equipamentos de movimentação (para um terminal com capacidade de 2.000.000 TEU, o comprimento de cais deverá ser de 1.125 m, operado por 10 gruas de cais e suportado numa área de parque de 26.4 ha). Como exemplo, ao nível da performance de cais, o terminal XXI atingiu, em 2018, os 1.850 TEU por metro de cais, refletindo um valor significativamente acima da média mundial e, de igual modo, acima da média dos terminais do Sudeste Asiático (1.462 TEU/m).

Da mesma forma, no que se refere à performance das gruas de cais, o registo de 194.493 TEU por grua supera os melhores registos por área geográfica (Sudeste Asiático – 140.204 TEU/grua) e, em particular, da média dos terminais do Norte e Sul da Europa (respetivamente, 116.267 e 105.615 TEU/grua).

Neste âmbito, importa referir a tendência projetada para o movimento de contentores por região mundial, entre 2018 e 2023, assinalando um crescimento médio anual na Europa de 3.4%, de 136 m/TEU para 160 m/TEU, sendo a Ásia o mercado mais relevante neste tipo de tráfego, na qual é projetado um crescimento médio anual de 4.9%, partindo de 423 m/TEU, em 2018.

Os valores de crescimento na América do Norte, América do Sul, Médio Oriente, África e continente Austral de, respetivamente 3.4%, 4.1%, 5.1%, 4.1% e 2.0%.

### **3.4. Transshipment no Porto de Sines**

O Transshipment surge no âmbito da competição inter-portuária, representando o equivalente marítimo da atividade grossista em terra, tratando-se de uma atividade

associada, não a um porto em particular, mas sim a mercados<sup>250</sup>. Em Portugal, constata-se que “o tráfego de contentores é fortemente alavancado nas operações de Transshipment - isto é, operações de transbordo, mercadorias em trânsito, que são descarregadas dos grandes navios para logo de seguida serem embarcadas em linhas de distribuição com vários destinos finais, não necessariamente Portugal”<sup>251</sup>.

Está em causa uma atividade de transbordo que, mesmo quando relevante, pouco interfere com o *Hinterland* e no valor das mercadorias, daí que quanto maior for a incidência de *Transshipment*, mais o porto marítimo é considerado um centro de transbordo, mas quando se verifica uma incidência superior a 75%, o porto passa a ser entendido como um HUB de *Transshipment* puro<sup>252</sup> e que, em teoria, não é detentor de um *Hinterland* mas sim de um amplo *foreland*<sup>253</sup>.

Assim sendo, o Porto de Sines torna-se “atraente do ponto de vista financeiro para os operadores de terminais e para as AP’s, razão pela qual todos os portos de contentores se empenham tanto na captação deste tipo de atividade. No entanto, são fluxos que carecem de efeito multiplicador em termos regionais”<sup>254</sup>.

No que respeita ao Porto de Sines, encontraram-se opiniões contraditórias. Por exemplo, para Pinto<sup>255</sup> Sines está no topo das atividades *Transshipment*, sendo responsável por 95.7% do tráfego deste tipo que em 2017, pela primeira vez, passou o um milhão de TEU.

---

<sup>250</sup> MOREIRA, Paulo – **A Análise de Sines como Ativo Geoestratégico Nacional. Um Cluster Suportado nas Redes Marítimas Mundiais**. Lisboa: ISCTE Instituto Universitário de Lisboa, 2012. Dissertação de Mestrado.

<sup>251</sup> PINTO, Luísa – Movimentos de transbordo colocam Porto de Sines no top 15 europeu [Em linha]. 2017. [Consult. 23 jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.publico.pt/2017/10/12/economia/noticia/movimento-de-transshipment-ja-ultrapassou-um-milhao-de-teu-1788537>>.

<sup>252</sup> RODRIGUE, Jean-Paul - Supply Chain Management, Logistics Changes and the Concept of Friction. In: HALL, Peter & HESSE, Markus (eds.) – “**Cities, Regions and Flow**”. London: Routledge, 2012.

<sup>253</sup> RODRIGUE, Jean-Paul - **The Geography of Transport Systems**. New York: Routledge, 2013.

<sup>254</sup> MOREIRA, Paulo – **A Análise de Sines como Ativo Geoestratégico Nacional. Um Cluster Suportado nas Redes Marítimas Mundiais**. Lisboa: ISCTE Instituto Universitário de Lisboa, 2012. Dissertação de Mestrado. p. 30

<sup>255</sup> PINTO, Luísa – Movimentos de transbordo colocam Porto de Sines no top 15 europeu [Em linha]. 2017. [Consult. 23 jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.publico.pt/2017/10/12/economia/noticia/movimento-de-transshipment-ja-ultrapassou-um-milhao-de-teu-1788537>>.

Por outro lado, Moreira<sup>256</sup> entende que Sines não pode ser visto como um HUB de *Transshipment* “puro”, na medida em que “*esta atividade não incorpora valor acrescentado e está sujeita a deslocalizações dos armadores. Tem que ser visto principalmente como porto exportador e polo tecnológico cujas sinergias permitam a eclosão de um cluster industrial e logístico de âmbito inter-regional*”. Além disso, a atividade de transbordo do Porto de Sines tem que ter em conta a competitividade que decorre dos portos de Algeiras e de Tanger Med relativamente ao tráfego mediterrânico<sup>257</sup>.

Contudo, não se pode descurar o facto de que “*atualmente, o porto de Sines está entre os cem maiores portos do mundo no que se refere a carga contentorizada (APS, 2018). Este crescimento no que se refere à carga contentorizada deve-se sobretudo às condições naturais deste porto, com profundidades que permitem receber navios de grandes dimensões, e à preferência tendencial para o Transshipment marítimo*”<sup>258</sup>. Na verdade, “*desde a sua concessão à PSA em 2004 até ao presente, o TXXI do porto de Sines tem mostrado o seu inegável potencial de crescimento. A prova disso é que em 2006 a PSA Sines foi responsável pelo transporte de 51 mil TEU e em 2018 este número subiu para 1,75 milhões de TEU, sendo que 80% da carga movimentada está afeta ao “Transshipment” (mercadoria que chega a Sines em grandes navios porta-contentores, sujeita a movimentos de transbordo para navios mais pequenos, seguindo nestes para outros portos, onde é descarregada)*”<sup>259</sup>.

Relativamente ao movimento de contentores por modo de transporte, constata-se que, no Porto de Sines, o volume de *Transshipment* foi aumentando gradualmente entre 2005 e 2017 e atualmente, consolida a sua posição como líder para o transporte de contentores do Porto de Sines<sup>260</sup>.

---

<sup>256</sup> MOREIRA, Paulo – **A Análise de Sines como Ativo Geoestratégico Nacional. Um Cluster Suportado nas Redes Marítimas Mundiais**. Lisboa: ISCTE Instituto Universitário de Lisboa, 2012. Dissertação de Mestrado. p. 8

<sup>257</sup> *Ibidem*.

<sup>258</sup> RAMOS, Fernando – **Transporte de Contentores – Porto de Sines**. Lisboa: Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, 2019. Dissertação de Mestrado. p. 7

<sup>259</sup> *Ibidem*. p. 30

<sup>260</sup> *Ibidem*.

### 3.5. O Porto de Sines como Hinterland

O *Hinterland* do Porto de Sines, entendendo-se por *Hinterland* “a área que cobre a origem e o destino do frete utilizando o porto”, podemos dizer que “a posição estratégica do porto, [em que se encontra] localizado na costa oeste portuguesa, confere-lhe uma área que se estende até Madrid, mas com potencial para crescer, já que este porto tem capacidade para dar resposta a uma fração da comunidade de Madrid através do setor ferroviário, perspetivando-se um alcance ainda maior com a otimização dos sistemas logísticos” (CIP, 2015)<sup>261</sup> do Porto de Sines.

Uma das forças, identificadas através da análise SWOT<sup>262</sup>, do Porto de Sines é ter um grande mercado de proximidade (Espanha) no seu *Hinterland*<sup>263</sup>, sendo de destacar o potencial de desenvolvimento do tráfego para o *Hinterland* da carga contentorização, particularmente em relação ao corredor ibérico de Sines – Madrid<sup>264</sup>.

Uma das metas a atingir pelo Porto de Sines é adequar as infraestruturas e os equipamentos ao aumento da dimensão dos navios e da procura e ligações ao *Hinterland*<sup>265</sup>, verificando-se que o Porto de Sines, “com ligações ferroviárias diretas entre os terminais portuários e os portos secos do seu *Hinterland*, (...) é atualmente a principal plataforma ferroviária de mercadorias do sistema portuário nacional, integrando o Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes; oferece[ndo] acessibilidades rodoviárias adequadas para o tráfego atual, permitindo um rápido acesso aos principais centros de consumo ibéricos”<sup>266</sup>.

---

<sup>261</sup> RAMOS, Fernando – **Transporte de Contentores – Porto de Sines**. Lisboa: Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, 2019. Dissertação de Mestrado. p. 7

<sup>262</sup> SWOT – Strength, Weaknesses, Opportunities and Threats

<sup>263</sup> PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS - **Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro**. Diário da República n.º 227 – Série I, 2017.

<sup>264</sup> ESTEVES, José – Relatório Trimestral sobre a Situação Económica e dos Negócios. Saer – Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco. Lisboa. 30, 4 (2019), 1-32.

<sup>265</sup> PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS - **Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro**. Diário da República n.º 227 – Série I, 2017.

<sup>266</sup> ESTEVES, José – Relatório Trimestral sobre a Situação Económica e dos Negócios. Saer – Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco. Lisboa. 30, 4 (2019), 1-32. p. 27

Verifica-se que *“embora as características da costa e a profundidade das águas sejam importantes para a competitividade dos portos marítimos, cada vez mais as acessibilidades ao Hinterland são determinantes na crescente competição portuária”*<sup>267</sup>.

### **3.6.O Porto de Sines como um HUB para o Transporte Marítimo de Contentores**

O Porto de Sines usufrui de uma posição privilegiada, na verdade, de uma localização estratégica<sup>268</sup>, o que aumenta o interesse pelo porto. Aliás, *“a última década foi determinante para a afirmação do Porto de Sines como porto Hub no contexto portuário nacional e internacional”*<sup>269</sup>. Prova disso, é que entre os objetivos estratégicos para a rede de portos comerciais do Continente, se encontra o objetivo: Transformar o sistema portuário português numa «área de serviço» para abastecimento de navios a GNL e num Hub reexportador de GNL<sup>270</sup>.

Além disso, Portugal reconhece um conjunto de benefícios competitivos, em conjunto com a dinâmica que suporta o crescimento do comércio marítimo global, propalam uma visão estratégica ambiciosa para o sistema marítimo-portuário, destacando-se *“a revalorização e desenvolvimento que não poderá deixar de considerar a integração dos portos na cadeia logística de transportes, numa perspetiva sistémica e intermodal em que os portos portugueses serão um hub fundamental para a internacionalização da economia portuguesa, para criar valor através: - da captação de mais mercadorias; da atração de novos investimentos; do apoio ao desenvolvimento de novas plataformas de desenvolvimento tecnológico associadas à investigação, inovação, ciência e tecnologia, em especial: as*

---

<sup>267</sup> GASPAR, Rui – **Portugal e o Porto de Sines na Grande Estratégia Geoeconómica Chinesa: A Belt and Road Initiative**. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa, 2018. Dissertação de Mestrado. p. 61

<sup>268</sup> ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – Localização [Em linha]. 2020. [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.portodesines.pt/o-porto/localiza%C3%A7%C3%A3o/>>.

<sup>269</sup> PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS - **Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro**. Diário da República n.º 227 – Série I, 2017.

<sup>270</sup> *Ibidem*.

*plataformas dos setores de energias renováveis oceânicas, recursos minerais e energéticos, ambiente, robótica submarina, construção e reparação naval, aquicultura e engenharia oceânica*”<sup>271</sup>.

Perante este cenário, o Porto de Sines sofreu alterações, entre elas a expansão do TCS (que duplicou a sua capacidade operacional). Desta forma, não só trabalha com um operador de grandes dimensões – MSC (segundo maior operador mundial e que é responsável por uma frota de 467 porta-contentores) – como a APS poderá ter que trabalhar com chineses da COSCO (o 6.º maior operador mundial, com 142 porta-contentores) e com um dos clientes do TCS que selecionou a Maersk (principal operador mundial) e a CMA (terceiro operador mundial)<sup>272</sup>. Nesta ordem de ideias, o Porto de Sines é apontado como o primeiro HUB, isto é, como a primeira plataforma internacional de contentores em território português<sup>273</sup>.

A estratégia de tornar o Porto de Sines num HUB marítimo não impede a concorrência intraportuária, entre diferentes terminais no mesmo porto ou, até mesmo em cada terminal multilinhas, entre diferentes linhas marítimas<sup>274</sup>.

Uma das oportunidades de o Porto de Sines se tornar num HUB, refere-se ao facto de posicionar Portugal como área de serviço para abastecimento de navios movidos a GNL e hub reexportador de GNL <sup>275</sup>. Até porque, *“a sua localização estratégica no cruzamento das principais rotas marítimas internacionais, Este-Oeste e Norte-Sul, aliada às suas características físicas permitem posicioná-lo como o grande porto hub da fachada Euro-Atlântica*”<sup>276</sup>.

---

<sup>271</sup> *Ibidem*.

<sup>272</sup> PALMA-FERREIRA, José – Portugal cria hub marítimo [Em linha]. s.d. [Consult. 20 jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: [http://www.portugalglobal.pt/PT/PortugalNews/RevistaImprensaNacional/AicepPortugalGlobal/Documents/PortosSines\\_Expresso280511.pdf](http://www.portugalglobal.pt/PT/PortugalNews/RevistaImprensaNacional/AicepPortugalGlobal/Documents/PortosSines_Expresso280511.pdf)>

<sup>273</sup> *Ibidem*.

<sup>274</sup> LOPES, Mário, CALDEIRINHA, Vítor - Porto de Sines e bitola europeia: Competitividade das importações e das exportações [Em linha]. s.d. [Consult. 20 jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.portosdeportugal.pt/sartigo/imprimir.php?x=9209>>.

<sup>275</sup> PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS - **Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro**. Diário da República n.º 227 – Série I, 2017.

<sup>276</sup> ESTEVES, José – Relatório Trimestral sobre a Situação Económica e dos Negócios. *Saer – Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco*. Lisboa. 30, 4 (2019), 1-32. P. 27

## Conclusões

Após verificar que a partir da segunda metade do século XX o setor do transporte marítimo sofreu um significativo incremento devido ao crescimento do comércio, à globalização e ao rápido desenvolvimento das tecnologias verificamos também que presenciamos um constante aumento da qualidade dos transportes marítimos. Esta situação, em conjunto com a redução dos seus custos transformou o mundo no mercado global dos nossos dias. Assistiu-se assim, ao aumento do transporte e também do tráfego marítimo internacional e nacional. Para Portugal os transportes marítimos são assumidos como uma das atividades mais importantes da economia.

Ao longo deste estudo podemos perceber que os contentores revolucionaram o transporte marítimo, alterando assim o comércio e as suas formas de atuação com o aumento do comércio e atividade marítima, contribuindo sucessivamente para a melhoria da prestação dos portos, porquanto têm que acompanhar as necessidades específicas do comércio atual. A crescente utilização dos contentores veio possibilitar o transporte de diferentes mercadorias e também diminuir significativamente o tempo de movimentação e da permanência da mercadoria nos portos, tornando todo o processo mais eficiente.

Este estudo procurou perceber como é que o crescente transporte marítimo de contentores do Porto de Sines, o principal porto português e um dos principais da Península Ibérica, se pode reforçar como um porto HUB.

O Porto de Sines usufrui de uma situação privilegiada, fruto da sua posição estratégica. Os resultados revelam que, se aproveitar as suas oportunidades, e se se fizer valer as suas características únicas, pode tornar-se num HUB, o que se deve, em parte, à sua localização estratégica que, por sua vez, faz aumentar o interesse dos investidores e operadores pelo porto. Por outro lado, Portugal também tem reafirmado uma série de vantagens competitivas, a par de uma dinâmica que suporta o crescimento do comércio marítimo global.

Com a afirmação do sistema portuário português como um HUB, a visão estratégica assenta essencialmente na afirmação de Portugal como plataforma

logística global com as características que já apresenta, na dimensão física, (com os cais, fundos e disponibilidade de áreas adjacentes) e também na sua dimensão tecnológica, facilitando os procedimentos com recurso às novas tecnologias, sem descurar a preocupação ambiental e práticas socio-económicas. Ao criar um hub portuário o aceleração de negócios aumenta igualmente a capacidade de atrair novos investimentos e apoios para a economia portuguesa. Ao afirmar Portugal enquanto hub, para além do transporte marítimo de contentores, também o gás natural liquefeito (GNL) permitiria uma clara aposta na inovação a nível ambiental com a possibilidade de reabastecimento de bancas de GNL.

Assim sendo, constata-se que o Porto de Sines não só se pode tornar num HUB, como se verificou que este é um aspeto que se pretende alcançar. Além de continuar a movimentar grandes quantidades de cargas contentorizadas, o Porto de Sines prepara-se para aumentar a sua competitividade e afirmar-se no comércio e transporte marítimo ao expandir um dos seus terminais (o Terminal XXI) e a construção do Terminal Vasco da Gama. Através destes projetos, o Porto de Sines terá capacidade para movimentar mais carga, albergar os maiores navios do mundo e dar resposta às oportunidades de negócios com outros países, nomeadamente com a China (através da *Belt and Road Initiative*) e com os EUA (através da expansão do Porto de Sines e dos novos Terminais).

Ao utilizar o *Belt and Road* como uma das possibilidades para o crescimento de tráfego, reforçando assim relações comerciais com a China, a economia portuguesa só tem a beneficiar, sem prejuízos de outros concorrentes oriundos de outros países.

A BRI trará inúmeras vantagens para Portugal, para além das já mencionadas relações comerciais com a China, em que se inclui a promoção da língua portuguesa na China, o impulso do turismo chinês a Portugal, o aumento dos contactos entre pessoas pelo promoção de eventos culturais, a promoção do investimento chinês em Portugal, nas diversas indústrias e sectores e também o reforço das ligações entre Portugal e países terceiros por onde transite a BRI.

O *Belt and Road* não está previsto abranger Portugal, pelo que achamos importante salientar nesta exposição como se beneficiaria do mesmo, na perspectiva de um HUB no Porto de Sines. Não deve ser negligenciada a posição geoestratégica

de que Portugal beneficia, logo, a BRI numa perspectiva atlântica, não só funcionaria como estímulo para o comércio marítimo português, mas também aumentaria a sua competitividade indubitavelmente contribuindo para a economia portuguesa, reforçando a matriz atlântica para os investidores chineses.

Importa salientar novamente que este porto reúne condições naturais ímpares que lhe permite receber todo o tipo de navios e mercadorias, estando aberto ao mar e dispondo de óptimas condições de acessibilidade. Estes factores fazem com que o Porto de Sines seja de tal forma competitivo que oferece ligações marítimas directas e regulares aos principais mercados mundiais, num total de 24 ligações semanais ou bissemanais.

Uma das oportunidades para o Porto de Sines se tornar num HUB respeita ao facto de poder posicionar Portugal como reexportador de GNL, sendo uma área de serviço para navios considerados *Green Shipping*, mais uma vez valendo-se da sua localização, no cruzamento de diversas rotas marítimas na fachada atlântica.

Por fim, a intenção de dar à área de contentorização uma projecção europeia e mundial, já hoje se consubstancia nas ligações directas do Terminal XXI às redes nacionais rodoviária e ferroviária. Para dar resposta as projecções de crescimento, com a expansão desse mesmo terminal e a construção do novo Terminal Vasco da Gama, está em execução um ambicioso plano de evolução e expansão das acessibilidades rodo-ferroviárias, garantido assim a devida intermodalidade para as ligações do Porto de Sines ao interior de Espanha, aos principais centros de consumo ibéricos e sucessivamente ao resto da Europa por via terrestre.

Concluimos, assim com uma afirmação já analisada ao longo desta exposição: Portugal pode ter um papel no desenvolvimento da chamada economia azul, o sector económico relacionado com o mar, explorado de forma sustentável e apostando na inovação, excelência operacional, rentabilidade e elevado desempenho ambiental como factores de competitividade na exploração de recursos. Em concreto, o aproveitamento do potencial de Portugal passa, também por promover o porto de Sines, mostrando que o mesmo tem potencialidade para se tornar num porto HUB, e a montante o país num HUB logístico global dos grandes operadores mundiais num HUB no transporte marítimo.

## Bibliografia

- ABBES, Souhir - **Marginal social cost pricing in European Seaports**. Nantes: University of Nantes, Department of Economics, 2007.
- ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE SINES E DO ALGARVE – Port of Sines – The Atlantic Gateway to Europe [Em linha]. [Consult. 19 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: [http://proforum.pt/sites/default/files/06\\_engo\\_jose\\_luis\\_cacho\\_-\\_aps\\_port\\_of\\_sines.pdf](http://proforum.pt/sites/default/files/06_engo_jose_luis_cacho_-_aps_port_of_sines.pdf)>.
- AFONSO, Óscar, AGUIAR, Álvaro – Comércio Externo e Crescimento da Economia Portuguesa no Século XX. **Working Papers n.º 146**. Porto: Faculdade de Economia da Universidade do Porto, 2004.
- ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – Porto de Sines [Em linha]. 2020. [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.apsinesalgarve.pt/portos/porto-de-sines/>>.
- ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – TGL – Terminal de Granéis Líquidos [Em linha]. 2020. [Consult. 10 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.portodesines.pt/o-porto/terminais-portu%C3%A1rios/tgl-terminal-de-gran%C3%A9is-l%C3%ADquidos/>>.
- ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – TPQ – Terminal Petroquímico [Em linha]. 2020. [Consult. 10 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.portodesines.pt/o-porto/terminais-portu%C3%A1rios/tpq-terminal-petroqu%C3%ADmico/>>.
- ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – TMS – Terminal Multipurpose de Sines [Em linha]. 2020. [Consult. 10 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.portodesines.pt/o-porto/terminais-portu%C3%A1rios/tms-terminal-multipurpose-de-sines/>>.
- ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – TGN – Terminal de Gás Natural [Em linha]. 2020. [Consult. 10 Jan. 2020]. Disponível

em WWW:<URL <http://www.portodesines.pt/o-porto/terminais-portu%C3%A1rios/tgn-terminal-de-g%C3%A1s-natural/>>.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – TCS- Terminal de Contentores de Sines [Em linha]. 2020. [Consult. 10 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL <http://www.portodesines.pt/o-porto/terminais-portu%C3%A1rios/tcs-terminal-de-contentores-de-sines/>>.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – ZALSINES [Em linha]. 2020. [Consult. 10 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL <http://www.portodesines.pt/o-porto/%C3%A1reas-industriais-e-log%C3%ADsticas/zalsines/>>.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – ZILS [Em linha]. 2020. [Consult. 10 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL <http://www.portodesines.pt/o-porto/%C3%A1reas-industriais-e-log%C3%ADsticas/zils/>>.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – Localização [Em linha]. 2020. [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.portodesines.pt/o-porto/localiza%C3%A7%C3%A3o/>>.

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – Estratégia [Em linha]. 2020. [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.portodesines.pt/o-porto/estrat%C3%A9gia/>>.

AGERSCHOU, Hans [et al.] - **Planning and Design of Ports and Marine Terminals**. New York: John Wiley & Sons, 2004.

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO – Terminais portuários e infraestruturas logísticas em Portugal [Em linha]. Porto: ACP, 2016. [Consult. 16 jan. 2020]. Disponível em WWW: [https://cciporto.com/downloads/acp\\_terminaisportuarios.pdf](https://cciporto.com/downloads/acp_terminaisportuarios.pdf).

AUTORIDADE DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES – **Mercado Portuário. Tráfego Marítimo de Mercadorias. Portos do Continentes**. Lisboa: AMT, 2016.

- BALÃO, Sandra - **(In)Segurança: Novos Espaços de Crise. Em Vários, O Fim da Segurança.** Lisboa: Edições MGI, 2007.
- BLUE GROWTH FOR PORTUGAL – Uma visão empresarial da economia do mar [Em linha].Porto:COTEC Portugal, 2012. [Consult. 14 jan. 2020]. Disponível em WWW: [http://www.cotecportugal.pt/imagem/20121115\\_bluegrowthforportugal.pdf](http://www.cotecportugal.pt/imagem/20121115_bluegrowthforportugal.pdf).
- BRAVO, Maria de Lourdes – **O tráfego de contentores como parte da logística multimodal com enfoque no tráfego europeu.** Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa, 2000. Tese de Doutoramento.
- BRITO e CASTRO, José – **Tendências de Evolução dos Transportes Marítimos Internacionais e Implicações nas Infraestruturas Portuárias.** Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2018. Dissertação de Mestrado.
- CALDEIRINHA, Vitor – **Influência das Características do Porto / Terminal de Contentores no seu Desempenho.** Évora: Universidade de Évora, 2014. Dissertação de Mestrado.
- CÂMARA MUNICIPAL DE SINES – **História de Sines** [Em linha]. Sines: Município de Sines, s.d. [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.sines.pt/pages/311>>.
- CARDOSO, Pedro – **Os potenciais hinterlands dos portos portugueses para cargas contentorizadas, baseado nas acessibilidades rodoviárias.** Porto: Faculdade de Economia da Universidade do Porto, 2015. Tese de Doutoramento.
- CARLO, Héctor, VIS, Iris, ROODBERGEN, Kees – Storage yard operations in container terminals: Literature overview trends, and research directions. European Journal of Operational Research. Groningen. 235, 2 (2014), 412-430.
- COMISSÃO EUROPEIA – Portos europeus: diálogo social à escala europeia entre trabalhadores portuários e empregadores[Em linha]. 2013a. [Consult. 10 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/IP\\_13\\_562](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/IP_13_562)>.

- COMISSÃO EUROPEIA – Europe’s Seaports 2030: Challenges Ahead [Em linha]. 2013b. [Consult. 10 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO\\_13\\_448](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_13_448)>.
- COMISSÃO EUROPEIA – A Política Comum das Pescas [Em linha]. s.d. [Consult. 20 jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: [https://ec.europa.eu/fisheries/cfp\\_pt](https://ec.europa.eu/fisheries/cfp_pt)>.
- CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA - Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia [Em linha]. 2014. [Consult. 10 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11205-2014-INIT/pt/pdf>>.
- CONSELHO ESTRATÉGICO NACIONAL – **Economia do Mar**. Lisboa: CNE, 2019.
- COSTA, António – Tipologia e Classificação de Navios [Em linha]. 2013. [Consult. 10 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: [https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/11/tipologia-de-navios\\_antonio-costa.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/11/tipologia-de-navios_antonio-costa.pdf)>.
- COSTA, Rui – **Short sea shipping: Uma solução sustentável para cadeias multimodais de transporte de mercadorias**. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2009. Dissertação de Mestrado.
- CUNHA, Marlene – **O Contentor Marítimo na Arquitetura. Avaliação do seu desempenho enquanto sistema de edificação alternativo**. Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 2013. Dissertação de Mestrado.
- D’ATRI, Fabiana – One Belt One Road: uma iniciativa geopolítica e económica da China [Em linha]. 2017. [Consult. 22 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: [http://cebc.org.br/sites/default/files/cebc\\_alerta\\_ed\\_78\\_obor\\_final.pdf](http://cebc.org.br/sites/default/files/cebc_alerta_ed_78_obor_final.pdf)>.
- DICKLEN, Peter - **Global Shift: The internationalization of Economic Activity**. London: Paul Channon Publishing, 1992.
- DIREÇÃO-GERAL DE POLÍTICA DO MAR – Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 [Em linha]. 2019. [Consult. 15 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.dgpm.mm.gov.pt/enm>>.

- DIREÇÃO-GERAL DE RECURSOS NATURAIS – Diretiva Quadro da Estratégia Marinha – Enquadramento [Em linha]. 2018. [Consult. 16 jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.dgrm.mm.gov.pt/as-pem-diretiva-quadro-estrategia-marinha>>.
- ESTEVES, José – Relatório Trimestral sobre a Situação Económica e dos Negócios. *Saer – Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco*. Lisboa. 30, 4 (2019), 1-32.
- EUROSTAT – Top cargo ports in 2017 [Em linha]. 2017. [Consult. 12 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20190711-1>>.
- EY – AM&A – Economia do Mar [Em linha]. s.d. [Consult. 18 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.ey.com/pt/en/home/ey-economia-do-mar-em-portugal>>.
- FERREIRA, Ricardo – Portugal quer ser ‘hub’ logístico global dos grandes operadores mundiais [Em linha]. 2018. [Consult. 15 jan. 2020]. Disponível em WWW: <URL:<https://jornaleconomico.sapo.pt/noticias/portugal-quer-ser-hub-logistico-global-dos-grandes-operadores-mundiais-345321>>.
- GASPAR, Rui – **Portugal e o Porto de Sines na Grande Estratégia Geoeconómica Chinesa: A Belt and Road Initiative**. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa, 2018. Dissertação de Mestrado.
- GOVERNO DE PORTUGAL – Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 [Em linha]. 2013. [Consult. 15 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063446f764c324679626d56304c334e706447567a4c31684a5355786c5a793944543030764e304e425453394562324e31625756756447397a51574e3061585a705a47466b5a554e7662576c7a633246764c324531597a6c6a4e7a6b304c546335595441744e44646b4e693168597a686b4c54677a4d4745794d6a646b4e6a42694e7935775a47593d&fich=a5c9c794-79a0-47d6-ac8d-830a227d60b7.pdf&Inline=true>>.
- GROSSMANN, Harald [et al.] - **Maritime trade and transport logistics, strategy 2030**.Hamburg: Berenberg Bank HWWI, 2006.

- INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA – **Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2017**. Lisboa: INE, 2018.
- JOHNSTON, Lauren – The Belt and Road Initiative: What is in it for China? Asia & The Pacific Policy Studies. Australia. (2018), 1-19.
- KLINK, Arjen, WINDEN, Willem - **Towards a new hinterland orientation for Rotterdam: the entrepreneurial port**. Vienna: Congress of the European Regional Science Association, 1998.
- KOTZ, Ricardo – **A Nova Rota da Seda: entre a tradição histórica e o projeto geoestratégico para o futuro**. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2018. Dissertação de Pós-Graduação.
- LINK TO LEADERS – Portugal tem-se posicionado como um hub tecnológico [Em linha]. 2018. [Consult. 15 jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL:<https://linktoleaders.com/dell-portugal-posicionado-hub-tecnologico/>>.
- LIU, Weidong, DUNFORD, Michael (2016). Inclusive globalization: Unpacking China's Belt and Road Initiative. Area Development and Policy. Wales. (2016), 1(3), 323-340.
- LOPES, Mário, CALDEIRINHA, Vítor - Porto de Sines e bitola europeia: Competitividade das importações e das exportações [Em linha]. s.d. [Consult. 20 jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.portosdeportugal.pt/sartigo/imprimir.php?x=9209>>.
- MARIBUS - **World Ocean Review 1 – Living with the oceans**.Hamburg: Maribus; Future Ocean, 2010.
- MATIAS, Nuno - **O mar: Um Oceano de Oportunidades para Portugal**. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2005.
- MATOS, Sara – **Otimização da Estiva de Navios Porta-Contentores: Um Caso de Estudo do Porto da Figueira da Foz**. Aveiro: Departameto de Matemática, 2016. Dissertação de Mestrado.
- MOREIRA, Paulo – **A Análise de Sines como Ativo Geoestratégico Nacional. Um Cluster Suportado nas Redes Marítimas Mundiais**. Lisboa: ISCTE Instituto Universitário de Lisboa, 2012. Dissertação de Mestrado.

- NOTTEBOOM, Theo, PAROLA, Francisco, SATTA, Giovanni – Deliverable 1.1: State Of The European Port System – Market Trends And Structure Update, Partim transshipment volumes [Em linha]. European Union: Portopia, 2014. [Consult. 15 jan. 2020]. Disponível em WWW: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/first\\_report\\_of\\_port\\_market\\_trends\\_transshipment\\_volumes\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/first_report_of_port_market_trends_transshipment_volumes_0.pdf).
- NUNES, Sérgio – A economia do mar em Portugal: problemática e análise. *JANUS*. Lisboa. (2012), 146-147.
- ORGANIZATION FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT - Policy Roundtables: Competition in Ports and Port Services [Em linha]. OECD, 2011. Consult. 16 jan. 2020]. Disponível em WWW: <URL:<http://www.oecd.org/regreform/sectors/48837794.pdf>>.
- ORGANIZATION FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT - **The Ocean Economy in 2030**. 2Paris: OECD Publishing, 2016.
- OTERO-INGLESIAS, Miguel, ESTEBAN, Mario – What are the prospects for the new Chinese-led Silk Road and Asian Infrastructure Investment Bank? [Em linha] 2018. [Consult. 16 jan. 2020]. Disponível em WWW: <URL: [http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano\\_en/contenido?WCM\\_GLOBAL\\_CONTEXT=/elcano/elcano\\_in/zonas\\_in/ari23-2015-esteban-oteroiglesias-what-are-prospects-for-new-chinese-led-silk-road-and-asian-infrastructure-investment-bank](http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_en/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_in/zonas_in/ari23-2015-esteban-oteroiglesias-what-are-prospects-for-new-chinese-led-silk-road-and-asian-infrastructure-investment-bank)>.
- PALMA-FERREIRA, José – Portugal cria hub marítimo [Em linha]. s.d. [Consult. 20 jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: [http://www.portugalglobal.pt/PT/PortugalNews/RevistaImprensaNacional/Aic epPortugalGlobal/Documents/PortosSines\\_Expresso280511.pdf](http://www.portugalglobal.pt/PT/PortugalNews/RevistaImprensaNacional/Aic epPortugalGlobal/Documents/PortosSines_Expresso280511.pdf)>
- PARLAMENTO EUROPEU – Política Marítima Integrada [Em linha]. 2019. [Consult. 16 jan. 2020]. Disponível em WWW: <URL:[http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/pt/FTU\\_3.3.8.pdf](http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/pt/FTU_3.3.8.pdf)>.
- PARLAMENTO EUROPEU – Política comum das pescas: criação e evolução [Em linha]. 2019. [Consult. 20 jan. 2020]. Disponível em WWW:

<URL:<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/114/politica-comum-das-pescas-criacao-e-evolucao>>.

PEREIRA, Pedro - FEEM quer que Portugal se transforme em hub marítimo [Em linha]. 2013. [Consult. 20 jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL:<http://transportesemrevista.com/Default.aspx?tabid=210&language=pt-PT&id=17959>>.

PINTO, Luísa – Movimentos de transbordo colocam Porto de Sines no top 15 europeu [Em linha]. 2017. [Consult. 23 jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.publico.pt/2017/10/12/economia/noticia/movimento-de-transshipment-ja-ultrapassou-um-milhao-de-teu-1788537>>.

PITTA E CUNHA, Tiago – A Importância Estratégica do Mar para Portugal. Nação e Defesa. 108 (2004), 41-52.

PORDATA – Mercadorias transportadas por via marítima internacional nos portos principais: total, UE 28 e extra-UE 28 [Em linha]. [Consult. 18 fev. 2020]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.pordata.pt/Europa/Mercadorias+transportadas+por+via+mar%C3%ADtima+internacional+nos+portos+principais+total++UE+28+e+extra+UE+28-3050>>.

PORDATA – Mercadorias transportadas por via marítima: total e nos portos principais [Em linha]. [Consult. 18 fev. 2020]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.pordata.pt/Europa/Mercadorias+transportadas+por+via+mar%C3%ADtima+total+e+nos+portos+principais-3047>>.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS - **Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro**. Diário da República n.º 227 – Série I, 2017.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS – **Resolução do Conselho de Ministros n.º 203-A/2019, de 30 de dezembro**. Diário da República n.º 250 – Série I - 1.º Suplemento, 2019.

- QUINTAL, Hugo – **Exploração das Ligações Via Ferryboat entre o Continente e as Ilhas: Estudo de Viabilidade do Serviço de Transporte**. Lisboa: ISG, Instituto Superior de Gestão, 2013. Dissertação de Mestrado.
- RAMOS, Fernando – **Transporte de Contentores – Porto de Sines**. Lisboa: Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, 2019. Dissertação de Mestrado.
- RODRIGUE, Jean-Paul - Supply Chain Management, Logistics Changes and the Concept of Friction. In: HALL, Peter & HESSE, Markus (eds.) – “**Cities, Regions and Flow**”. London: Routledge, 2012.
- RODRIGUE, Jean-Paul - **The Geography of Transport Systems**. New York: Routledge, 2013.
- RODRIGUES, Carlos - Portugal and OBOR: Welcoming, but lacking strategy. In: PUTTEN, Frans-Paul, SEAMAN, John, HUOTARI, Mikko, EKMAN, Alice & OTERO-INGLESIAS, Miguel (eds.) – “**Europe and China’s New Silk Roads**”. Netherlands: ETNC, 2016. p. 49-52
- ROMERO, Roger – **China-Portugal economic relations: Analysis and prospects in the context of the Belt and Road Initiative**. Lisbon: ISCTE-IUL, 2017. Master Thesis.
- SHANE, Daniel - Maersk to send first container ship through Arctic [Em linha]. 2018. [Consult. 23 jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <https://money.cnn.com/2018/08/21/news/companies/maersk-line-arctic-container/index.html>>.
- SILVA, Augusto – Só Faz Fé o Texto Proferido [Em linha]. 2018. [Consult. 25 jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=455d4137-8261-42e7-9e34-a39679b2810a>>.
- SIMÕES, António – **A Eficiência dos Portos Portugueses no Comércio Marítimo**. Lisboa: ISEG, 2018. Dissertação de Mestrado.
- THALENIUS, Jennie, REHNSTRÖM, Kaj - **The North European Maritime Container Feeder Market**. Göteborg: Sjöfartens Analys Institut Research, 2002.

TRIBUNAL DE CONTAS EUROPEU – Relatório Especial - Transporte Marítimo na UE: em águas revoltas – muitos investimentos ineficazes e insustentáveis [Em linha].Luxemburgo, 2016. [Consult. 14 jan. 2020]. Disponível em WWW: [https://www.eca.europa.eu/Lists/News/NEWS1609\\_23/SR\\_MARITIME\\_PT.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/News/NEWS1609_23/SR_MARITIME_PT.pdf).

VENTURA, Manuel – **Navios Porta-Contentores** [Em linha]. Lisboa: Instituto Superior Técnico, (s.d.). [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/PT/1.4.1-Navios%20Porta-Contentores.pdf>>.

VENTURA, Manuel – **Navios Graneleiros** [Em linha]. Lisboa: Instituto Superior Técnico, (s.d.). [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/PT/1.4.3-Navios%20Graneleiros.pdf>>.

VENTURA, Manuel – **Navios Tanques** [Em linha]. Lisboa: Instituto Superior Técnico, (s.d.). [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/PT/1.4.5-Navios%20Tanques.pdf>>.

VENTURA, Manuel – **Navios Ro/Ro** [Em linha]. Lisboa: Instituto Superior Técnico, (s.d.). [Consult. 08 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/PT/1.4.4-Navios%20RO-RO.pdf>>.

## Anexos

### Elemento de apoio 1, características do Porto de Sines. <sup>277</sup>

#### PORTO DE SINES

PORTOS DE SINES E DO ALGARVE // PORTOS // PORTO DE SINES

O Porto de Sines é um porto de águas profundas, líder nacional na quantidade de mercadorias movimentadas e apresenta condições naturais ímpares na costa portuguesa para acolher todos os tipos de navios. Dotado de modernos terminais especializados, pode movimentar os diferentes tipos de mercadorias, está aberto ao mar e conta com excelentes acessibilidades marítimas sem constrangimentos.

É o principal porto na fachada ibero-atlântica, cujas características geo-físicas têm contribuído para a sua consolidação como ativo estratégico nacional, sendo, por um lado, a principal porta de abastecimento energético do país (petróleo e derivados, carvão e gás natural) e, por outro, posiciona-se já como um importante porto de carga geral/contentorizada com elevado potencial de crescimento para ser uma referência ibérica, europeia e mundial.

Com uma construção recente (1978), dispõe de um ordenamento de referência, livre de pressões urbanas, assegurando capacidade de expansão a longo prazo. Conta ainda com acessibilidades terrestres adequadas para o tráfego atual e com um plano de evolução rodo-ferroviário, que permitirá dar resposta às projeções futuras de crescimento do porto e da sua área de influência.

O Porto de Sines e a sua Zona Industrial e Logística de retaguarda, com mais de 2.000 ha, são já uma plataforma logística de âmbito internacional com capacidade para receber os grandes atores dos setores marítimo-portuário, industrial e logístico.

Clique [aqui](#) para ver o site do Porto de Sines.

O Porto de Sines é líder nacional no total de carga movimentada nos portos nacionais e o porto português que mais contentores movimenta.

Com equipamentos de última geração e recursos humanos altamente qualificados, o Porto de Sines apresenta elevados índices de produtividade.

O Porto de Sines é fundamental no abastecimento energético do país com a receção de crude, carvão mineral e gás natural.

Com ligações diretas aos principais mercados de produção e consumo mundiais, o Porto de Sines oferece às empresas localizadas no seu hinterland uma maior competitividade nos mercados externos.

<sup>277</sup> ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A. – Localização [Em linha]. 2020. [Consult. 08 2020]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.apsinesalgarve.pt/portos/porto-de-sines/>>.

# Elemento de apoio 2 - COMISSÃO EUROPEIA – Europe's Seaports 2030 – Challenges Ahead<sup>278</sup>



EUROPEAN COMMISSION

MEMO

Brussels, 23 May 2013

## Europe's Seaports 2030: Challenges Ahead

### Ports matter – the key facts

- Ports are crucial for the European transport business, for Europe's competitiveness, and have a huge potential for job creation and investment.
- Europe's ports are the gateways to the European continent. 74% of extra-EU goods are shipped through ports. They are equally important for intra-European trade: 37% of the intra-EU freight traffic and 385 million passengers pass by ports every year.
- Over 1200 commercial seaports operate along some 70.000 kilometres of the Union's coasts. Europe is one of the densest port regions worldwide.
- In 2011, around 3.7 billion tonnes of cargo (more than 60 000 port calls of merchant ships) transited through European ports. Bulk traffic represented 70% of it, containers 18% and Ro-Ro traffic 7%, the rest being other general cargo.
- The EU port industry has a significant economic impact in terms of employment and activity in the port industry itself (direct impacts), down the supply chain (indirect impacts) and in the wider EU economy (induced impacts). There is a wide range of industrial activities – petro-chemical, steel, automotive, energy production and distribution that are located in ports. Ports are also at the heart of economic activity for wider maritime clusters, including shipyards, marine equipment, crane and terminal equipment producers, salvage companies, offshore companies, marine construction firms, dredging firms, naval bases, etc.
- In some cases, e.g. in the Netherlands, the full contribution of ports activities to GDP can reach 3% of total economic activity.
- Port activities contribute directly to employment, inward investment and GDP growth. In the 22 EU maritime states, 2,200 port operators currently employ around 110,000 port dockers. A much larger labour force serves the port industry covering maintenance and operation of maritime infrastructures, ship operations and services, land transport, logistics activities, cargo services (e.g. freight forwarding and customs broking) etc.. Ports represent 1.5 million direct jobs<sup>1</sup>. When adding indirect jobs, they represent up to 3 million jobs in the 22 maritime Member States.
- The costs and quality of port services are a major factor for European business. Port costs may account for a significant part of the total costs in the logistics chain. Handling cargo, port dues and port nautical services can account for between 40%-60% of the total door-to-door logistic costs for business using short sea shipping to transport goods.
- But Europe's ports face 3 major challenges.

<sup>1</sup> <http://pprism.espo.be/>



MEMO/13/448

- A 50% growth of cargo handled in EU ports is predicted by 2030. This growth is an opportunity for economic growth and more jobs: the Commission has estimated that by 2030 between 110 000 and 165 000 new jobs can be created in ports. But Europe's ports need to adapt to handle the increased traffic.
- The nature of the trade is changing. For example, the new generation of container ships can carry up to 18,000 containers. Placed on trucks, they would stretch in a single line from Rotterdam to Paris.
- There are very significant performance gaps between Europe's ports. Currently three of the best performing European ports, Antwerp, Hamburg and Rotterdam account for one fifth of all goods arriving into Europe by sea. The performance gap produces huge inefficiencies – longer routes, major traffic detours, longer sea and land trips and finally more transport emissions, more congestion to the detriment of EU citizens and the economy. If nothing is done, this simply will get worse as traffic increases.

### Why 319 EU seaports?

The Commission's has identified 319 key European seaports which are essential for the efficient functioning of the internal market and the European economy<sup>2</sup>, (see TEN-T guidelines) of these 83 are recognised as being "core network" ports<sup>3</sup>. The Commission's port review focuses on these 319 ports as a basis for a highly functioning European ports network managing 96% of goods and 93% of passengers which transit through the EU ports.

### The major challenges facing our ports

#### High predicted growth

Even with only modest assumptions of economic growth, port cargo volumes are expected to rise by 50% by 2030 and even more for the fast growing traffic of containers.

To cope with the predicted growth, decisions have to be taken today – to have an effect in 5 to 15 years' time. First we need to get the right regulatory framework in place to attract investors and then to allow the necessary time for planning and building work to take place. Implementing major infrastructure projects typically last 15 years

If the EU fails to act today, economic growth will be threatened by congestion risk and very high external costs – in particular in ports cities and regions and their connections with their broad hinterlands.

#### A structural performance gap in Europe

The efficiency of ports varies greatly around Europe: not all EU ports are performing at the same level and in recent years, there has been a widening gap between ports that have adapted to new logistic and economic requirements and ports that have not followed up. Many European ports perform very well and offer high-level services. But a chain is only as strong as its weakest link: if a few ports do not perform well or fall

<sup>2</sup> See TEN-T Guidelines: [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/revision-t\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/revision-t_en.htm)

<sup>3</sup> The TEN-T network consists of two layers: 1) the comprehensive network will ensure full coverage of the EU and accessibility of all regions, to be completed by 2030, and 2) the core network that will feed into the comprehensive network and will prioritize the most important nodes of the TEN-T, and is to be completed by 2050. Detailed TEN-T port selection criteria can be found in the TEN-T proposal (COM (2011) 650 final/2). The final number of TEN-T ports will depend on the final outcome of the on-going ordinary legislative procedure.

<sup>278</sup> COMISSÃO EUROPEIA – Europe's Seaports 2030: Challenges Ahead[Em linha]. 2013b. [Consult. 10 Jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO\\_13\\_448](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_13_448)>.

into structural decline, it affects the functioning of Europe's entire transport network and economy.

- The performance gaps result in traffic detours, longer sea and land trips and finally more transport emissions and more congestion to the detriment of EU citizens and the economy.
- It has negative impacts on business opportunities of well performing ports which cannot develop short sea shipping links (or feed traffic) towards regions with low performing ports.
- This gap also undermines the efforts of the EU and its Member States to develop short sea shipping as a true alternative to land transport across congested areas.
- Overall the performance gap undermines the efficiency and sustainability of the trans-European transport network and the competitiveness of the European economy as a whole.

### The changing nature of shipping

Ports must adapt to changing needs of the industry:

- The size and the complexity of the fleet are increasing: ultra-large container ships appear, but also new types of Ro-Ro ferries and gas-carriers. Bigger ships require higher peak capacity when delivering more cargo or embarking a high number of passengers. For instance "Marco-Polo" owned by CMA, in operation since November 2012, has a capacity of 16,000 containers and a length of 396 m. Maersk has ordered 20 ships for 2015 with a capacity of 18,000 containers. This is the equivalent of a theoretical loaded train of 280 km (distance between Rotterdam and Dusseldorf).
- Deployment of bigger vessels for short sea shipping and feeder services will create new needs in terms of energy efficiency, alternative bunkering fuels and environmental performance (LNG, cold ironing<sup>4</sup>).
- Recent trends in logistics and distribution systems attract more value added services within a port's area (relevant to the rules for competition within a port and for charging schemes).
- Energy trades are changing: shift from oil and oil refined products towards gas; need for significant gasification facilities in ports; potential volumes of dry biomass and CO<sub>2</sub> transport and storage; shore-side electricity supply.

### The new proposals

We need to help ports to modernise their service provision, better connect ports, and ensure that all ports are capable of offering the best possible service. This means that those ports lagging behind need to be brought up to speed with the others. This will require a shift in mentality and learning from the good performing ports.

The Commission has estimated that this initiative can save the EU economy up to 10 billion Euros by 2030 and reduce port costs by almost 7%.

### More efficient ports

The Commission is proposing new, transparent and open procedures to select the providers of port services. There will be rules to prevent possible price abuses by operators with exclusive rights. By ensuring a competitive and open environment in

port services and introducing a stronger competitive pressure in those ports where this is not yet the case, operators will be pushed to provide better and more reliable services. This is also identified as one of the priorities of the Single Market Act II. The port proposal applies the freedom to provide services, with no discrimination, as a general principle and brings the port sector in line with other transport modes and the internal market functioning.

For greater customer-focus, the proposal introduces a port users' advisory committee. Details will be left to local circumstances so that local port communities can benefit from better coordination and a healthier business environment. But the port community as a whole will be more customer-oriented and will have all the tools in hand to provide better services to both the ships calling to the port and the hinterland users.

The proposal does not provide particular rules for cargo handling and passenger services, for which relevant procedures are set in a Directive on the award of concessions (see action 3). Nevertheless, providers of those services will also benefit from a more transparent business environment, with the possibility of participating actively in the better functioning of the port.

### Better connections to the hinterland

To be in a position to develop and respond to change, Europe's ports must be better connected across the wider transport network.

In the new TEN-T guidelines a network of 319 ports has been identified as being essential to the functioning of the internal market and Europe's economy (83 ports in the core TEN-T network and 239 in the comprehensive network). Together these 319 TEN-T ports are crucial to further optimise European transport by means of modern logistics operations. As the modal nodes at both ends of the Motorways of the Sea, they are also essential to develop short sea shipping as an alternative to land transport in certain regions, notably in the Mediterranean. The Commission estimates that this initiative will generate an increase from 4 to 8% of short sea shipping and create a significant number of new jobs.

These TEN-T ports will generate the added value at EU level and will be complemented by local and regional ports.

### Improved framework for investment

The proposal extends the freedom of ports to levy charges and reinforces the need for transparency in public funding.

The proposal will give more autonomy to port authorities, in particular regarding the setting of charges and the allocation of resources. By providing port authorities with more autonomy to set and collect the infrastructure charges themselves, they will have more options for securing good operations in a given port.

Furthermore, the proposals provide for more flexibility to take account of the environmental performance of ports. In the coming years, the environmental performance of ports will be increased by encouraging the use of clean technologies for both ships and port infrastructure. Port authorities must be equipped to address these new challenges.

Greater management autonomy of ports will be balanced by the supervision of an independent authority looking after fair competition and coordination of port developments at national and European levels.

<sup>4</sup> Cold ironing or shore side electricity supply: where vessels connect to share for energy supply instead of having to use their on board generators.

The proposal reinforces the need for transparency in the use of public funding. This will make clear where public money is going and will help to avoid distortions of competition. The more specific transparency rules will allow closer scrutiny of certain practices which exist today. This will encourage private investors who need legal certainty and long-term stability. In times where public resources have become increasingly scarce, additional private investments need to be secured.

### **Social dialogue: ensuring good working conditions**

Without a properly trained workforce and skilled people, ports cannot function. The Commission has estimated that the expected increase in port activity can create approximately 70 000 direct new jobs<sup>5</sup> by 2030. Modern port services and a stable environment must also involve modern organisation of work and social provisions.

Starting this June, the Commission will create a Social Dialogue Committee for Ports to allow employees and employers to discuss and agree on work-related issues. The Commission will provide a technical and administrative support to the work of this Committee and will evaluate progress in 2016.

The Committee will start its work focusing on the issues of health, safety, training and education. The agreements reached will later be turned into legislation.

### **The action plan proposed by the Commission**

The new legislative proposal on ports is part of a broader action plan proposed by the Commission. After a long consultation process, the Commission has come up to an initiative which consists of a legislative proposal with focused measures to be adopted by the European Parliament and the Council and eight additional actions that the Commission should undertake in the coming years to address the major challenges facing our ports today:

#### **Action 1**

Use the future corridor structures of the new guidelines for the development of the TEN-T network to identify priority investments under the "Connecting Europe Facility" to connect ports to rail, inland waterways and roads and to encourage ports to provide information on traffic flows which allow a better organisation of intermodal logistics.

#### **Action 2**

Strengthen the alignment of transport projects funded under the Structural and Cohesion Funds with the TEN-T, giving priority to projects on port access and hinterland connections. The same investment consistency effort will be made with other sources of EU funding, such as loans available through the EIB and other EU lending facilities.

#### **Action 3**

Check the correct application of the future Directive on concession and public contracts in the port sector. For contracts not covered by these Directives, check that the principles of equal treatment and transparency of the Treaty as interpreted by the Court are applied correctly in the port sector.

#### **Action 4**

Support administrative simplification in ports, turning into practical effect the efforts undertaken with the initiatives on:

- - "Blue Belt" which simplify customs procedures in ports;
- - Harmonised and coherent implementation of "national single windows";
- - "e-maritime" (use of electronic information for the reduction of administrative burden and doing business); and
- - "e-Freight" initiative which aims to facilitate the exchange of information along multimodal logistics chains and which will contribute to improve port efficiency as ports are important multimodal platforms.

#### **Action 5**

Clarify the application of the EU state aid rules in the port sector: the Commission is currently engaged in the modernisation of its state aid rules for all economic sectors. The Commission will clarify the notion of aid by the end of 2013 as regards the financing of infrastructures, in particular in view of the evolving case law of the Court of Justice.

#### **Action 6**

Adaptation to change to be discussed as appropriate with the social partners in the framework of the European Social Dialogue: the EU social partners have already agreed rules of procedures and an open joint work programme and expect the Committee to be formally established on 19 June 2013. The Commission will provide a support to the work of this Committee and will evaluate progress in 2016.

#### **Action 7**

Promote innovation, monitor performance and examine and discuss human resource needs, including health and safety, training and qualification challenges in EU ports: under the 7<sup>th</sup> RTD framework programme for transport, the Commission will launch before the end of 2013 two EU wide projects examining those questions.

#### **Action 8**

Support a more consistent application of environmentally differentiated port infrastructure charges: the Commission will propose principles for environmental charging and promote the exchange of good practices by 2015.

### **More information**

[IP/13/451](#)

<http://ec.europa.eu/transport/>

[List of 319 key EU ports by country](#)

<sup>5</sup> The figure is higher when considering indirect and induced jobs.

## **Índice de Figuras**

Figura 1 – Mapa da Nova Rota da Seda nas suas Dimensões Terrestre e Marítima	56
Figura 2 – Mapa dos Eixos de Articulação da BRI	57
Figura 3 – Portugal na BRI	59
Figura 4 – Portugal na BRI	62
Figura 5 – Localização de Sines no Mapa de Portugal	72

## **Índice de Gráficos**

Gráfico 1 – Entradas nos Portos Nacionais por Tipo de Embarcação (2017)

19

## Índice de Tabelas

Tabela 1 – As Várias Gerações de Navios Porta-Contentores	12
Tabela 2 – Classificação dos Navios Graneleiros	13
Tabela 3 – Classificação dos Navios Graneleiros	14
Tabela 4 – Classificação dos Navios <i>Ro/Ro</i>	15
Tabela 5 – As Várias Gerações de Navios Cruzeiro	16
Tabela 6 – Movimento de Portos Transportes Marítimos	18
Tabela 7 – Mercadorias Transportadas por Via Marítima Internacional nos Portos Principais (total), em Milhares de Toneladas (1997-2017)	21
Tabela 8 – Mercadorias Transportadas por Via Marítima em Todos os Portos da EU, em Milhares de Tonelas (1997-2017)	22
Tabela 9 – Movimentação de Cargas nos 10 Maiores Portos Mundiais, em Milhões de Toneladas (2013)	23
Tabela 10 – Classificação dos Navios Porta-Contentores	29
Tabela 11 – Quota de Mercado Europeia das Principais Atividades da Economia do Mar	39
Tabela 12 – Determinantes-chave da Economia do Mar	42
Tabela 13 – ENM	44
Tabela 14 – Movimentação de Mercadorias e Contentores nos Setor Marítimo Portuário Nacional	65
Tabela 15 – Movimentação de Mercadorias do Porto de Sines	65
Tabela 16 – Posicionamento do Porto de Sines no Top 10 Ibérico	66
Tabela 17 – Posicionamento do Porto de Sines no Mercado Europeu	67
Tabela 18 – Posicionamento do Porto de Sines no Mercado Mundial	67
Tabela 19 – Principais Características dos Terminais do Porto de Sines	69

# Índice Geral

## Conteúdo

Lista de Abreviaturas .....	4
Resumo .....	7
Abstract.....	8
Introdução .....	9
1. Revisão de Literatura .....	11
1.1. Transporte Marítimo de Mercadorias .....	11
1.1.1. Evolução do Transporte Marítimo.....	11
1.1.2. O Transporte Marítimo em Portugal, na Europa e no Mundo .....	17
1.1.4. Portos de <i>Transshipment</i> versus Portos de <i>Hinterland</i> .....	24
1.2. Transporte Marítimo de Contentores .....	26
1.2.1. Contentores e sua Importância no Comércio Marítimo .....	26
1.2.2. Navios Porta-Contentores.....	29
1.2.3. O Terminal de Contentores e as suas Áreas .....	31
1.2.4. A Contentorização como Estratégia de Desenvolvimento Portuário .....	32
1.3. O Comércio Marítimo de Transporte.....	35
1.3.1. Comércio Marítimo: Comércio Interno e Comércio Externo .....	35
1.3.2. Principais Portos da Europa e de Portugal.....	37
2. A Estratégia para o Mar e para o Setor Marítimo-Portuário .....	39
2.1. A Estratégia Nacional para o Mar (ENM) .....	39
2.2. A Estratégia para o Setor Marítimo-Portuário .....	43
2.2.1. A Captação de Tráfego.....	46
2.2.2. O <i>Transshipment</i> e o crescimento do <i>Hinterland</i> .....	48
2.2.3. Enquadramento Legal e Políticas para o Setor Marítimo-Portuário .....	49
2.3. Portugal como um HUB .....	53
2.4. O <i>Belt and Road</i> (BRI) como Parte da Estratégia Nacional para o Crescimento do Tráfego.....	55
3. O Caso do Porto de Sines.....	64
3.1. Caracterização do Porto de Sines.....	64
3.2. A Competitividade do Porto de Sines e o seu Potencial .....	72
3.3. Sines e o Sistema de Transporte Marítimo de Contentores .....	76
3.4. <i>Transshipment</i> no Porto de Sines .....	77

3.5. O Porto de Sines como Hinterland .....	80
3.6. O Porto de Sines como um HUB para o Transporte Marítimo de Contentores .....	81
Conclusões .....	83
Bibliografia .....	86
Anexos .....	96
.....	99
Índice de Figuras.....	100
Índice de Gráficos .....	101
Índice de Tabelas .....	102
Índice Geral.....	103