

# IX CONGRESSO DA AGEPOR

## O Novo Ciclo dos Portos Portugueses Estudo das Comunidades Portuárias

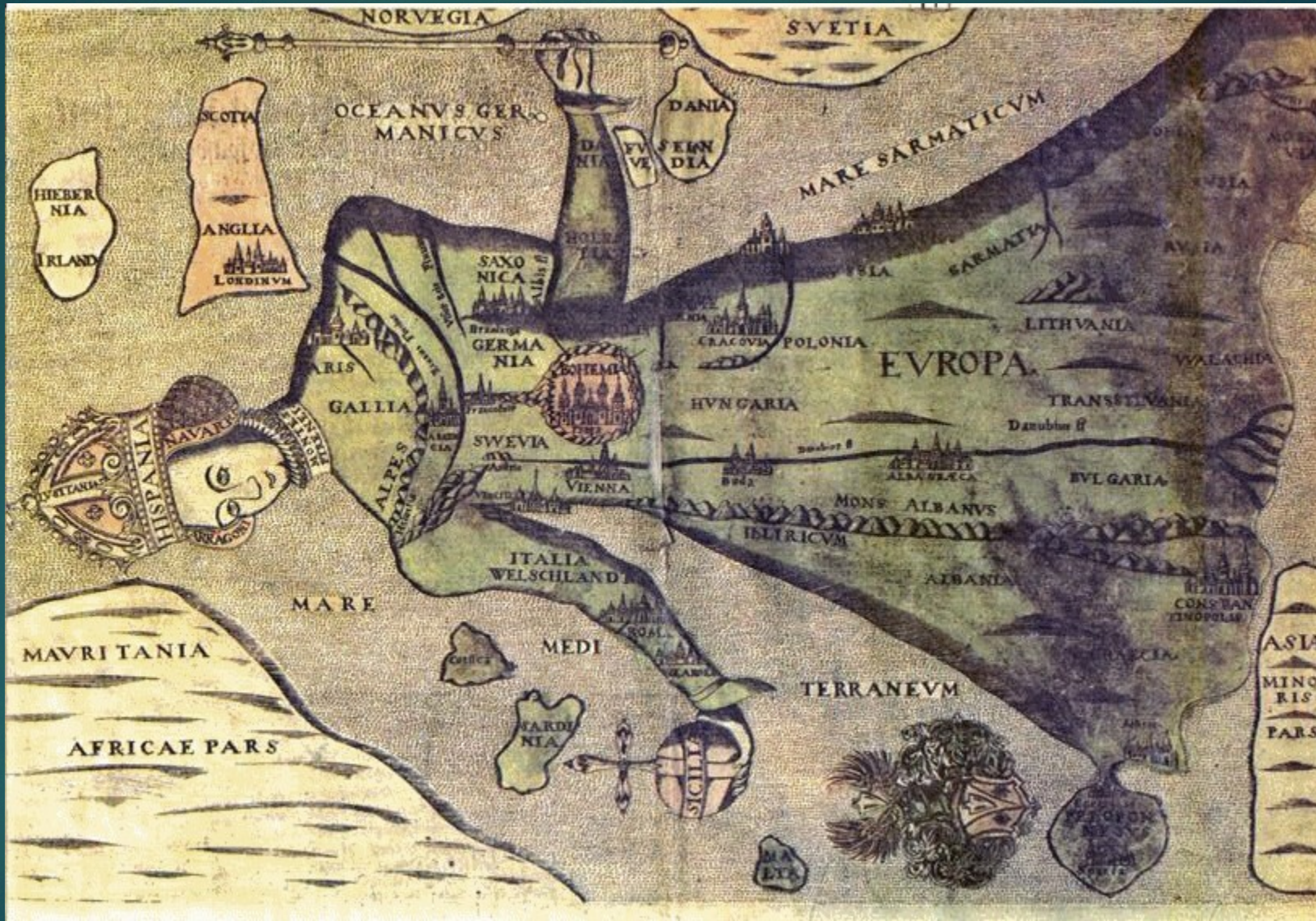
*elaborado pela PWC*

*Vieira dos Santos (CPLexões) e Miguel Marques (PWC)*

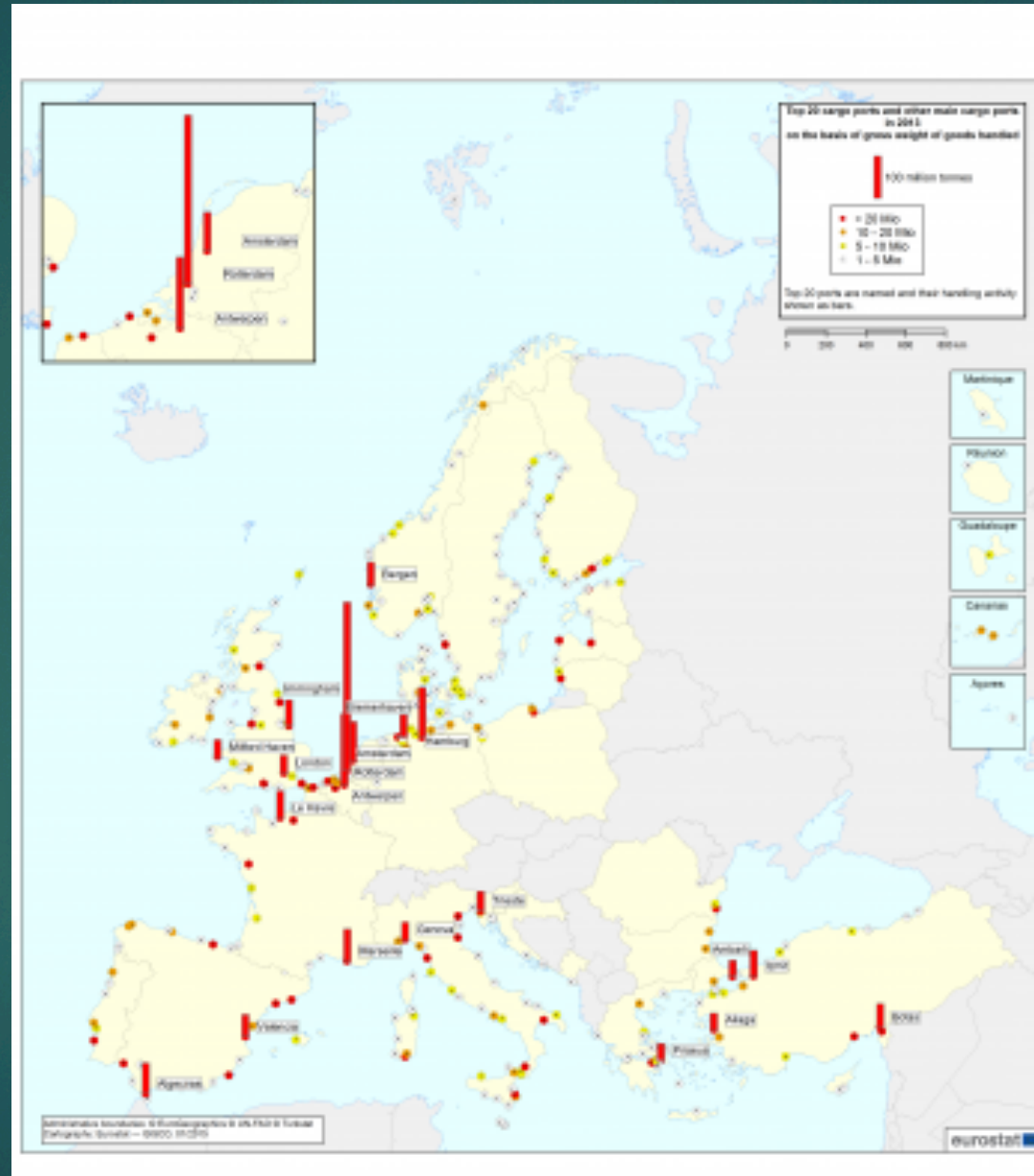
RÉGUA 9 E 10 OUTUBRO DE 2016

Eis aqui, quase cume da cabeça  
De Europa toda, o Reino Lusitano,  
Onde a terra se acaba e o mar  
começa  
E onde Febo repousa no Oceano.

*DOS LUSÍADAS CANTO III 20ª ESTANCIA*  
*LUÍS DE CAMÕES*  
*1524 A 1580*

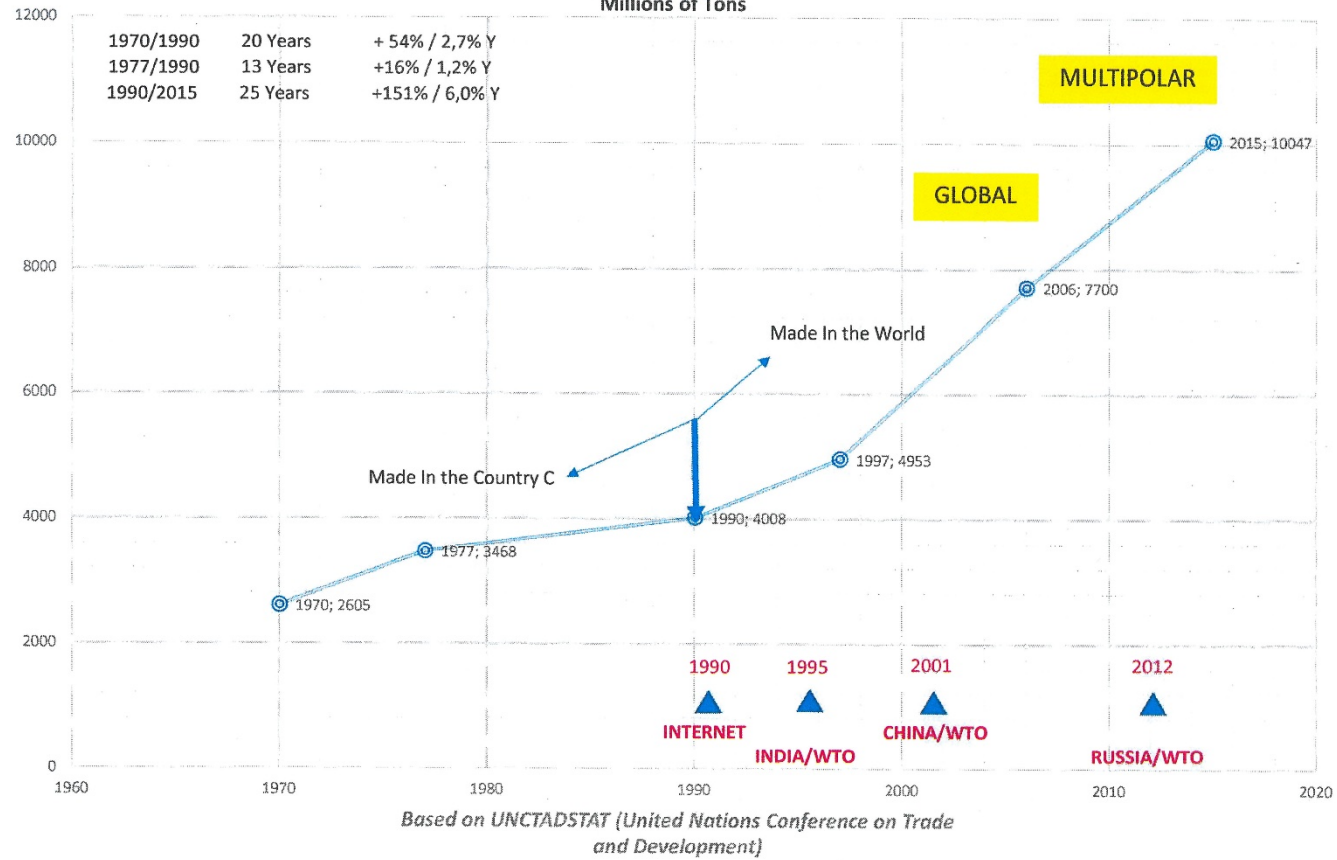


# Main cargo ports in the reporting countries 2013 by gross weight of goods handled

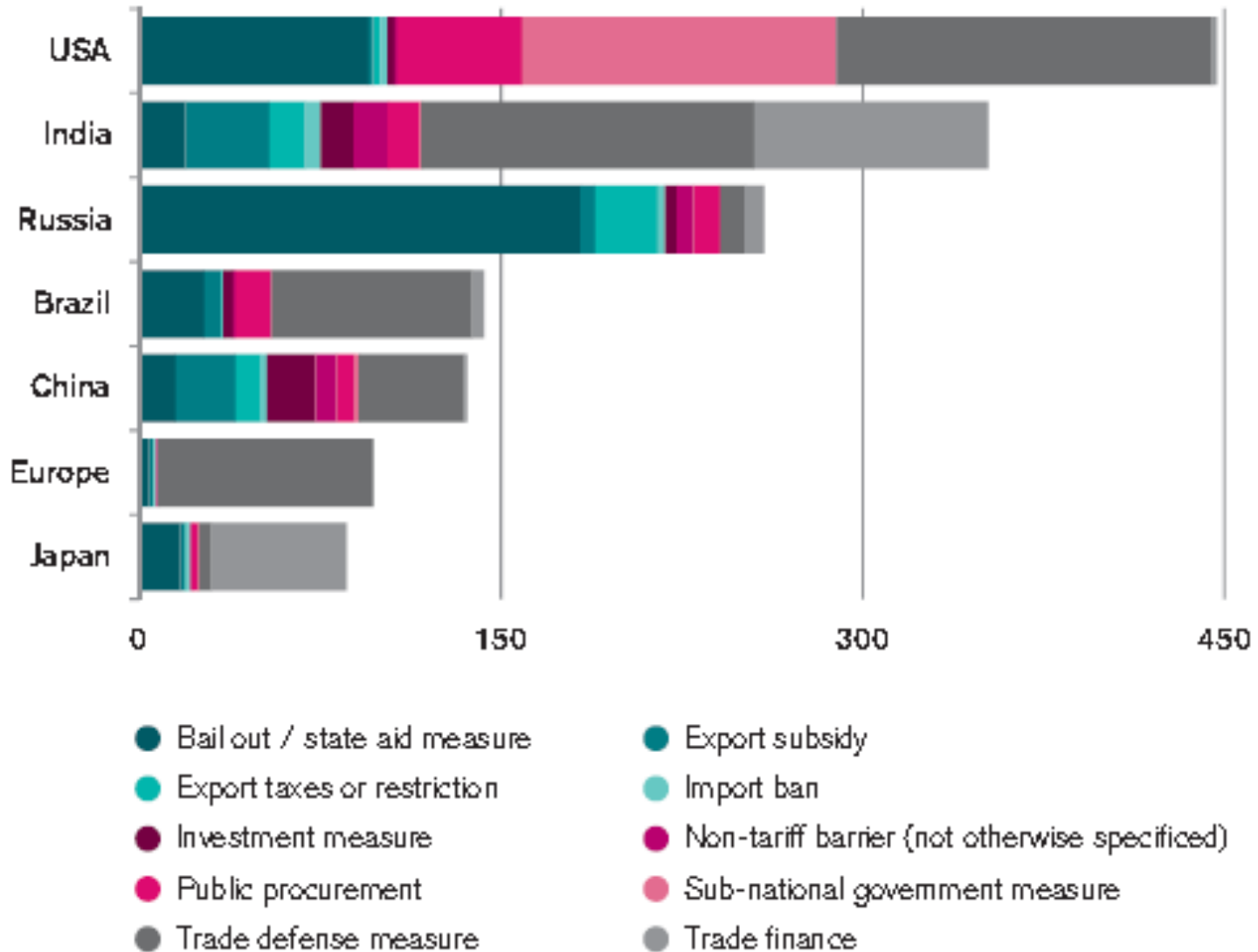


## Total Merchandise Trade

Millions of Tons



### The USA imposes the highest number of protectionist measures



Source: Global Trade Alert, Credit Suisse

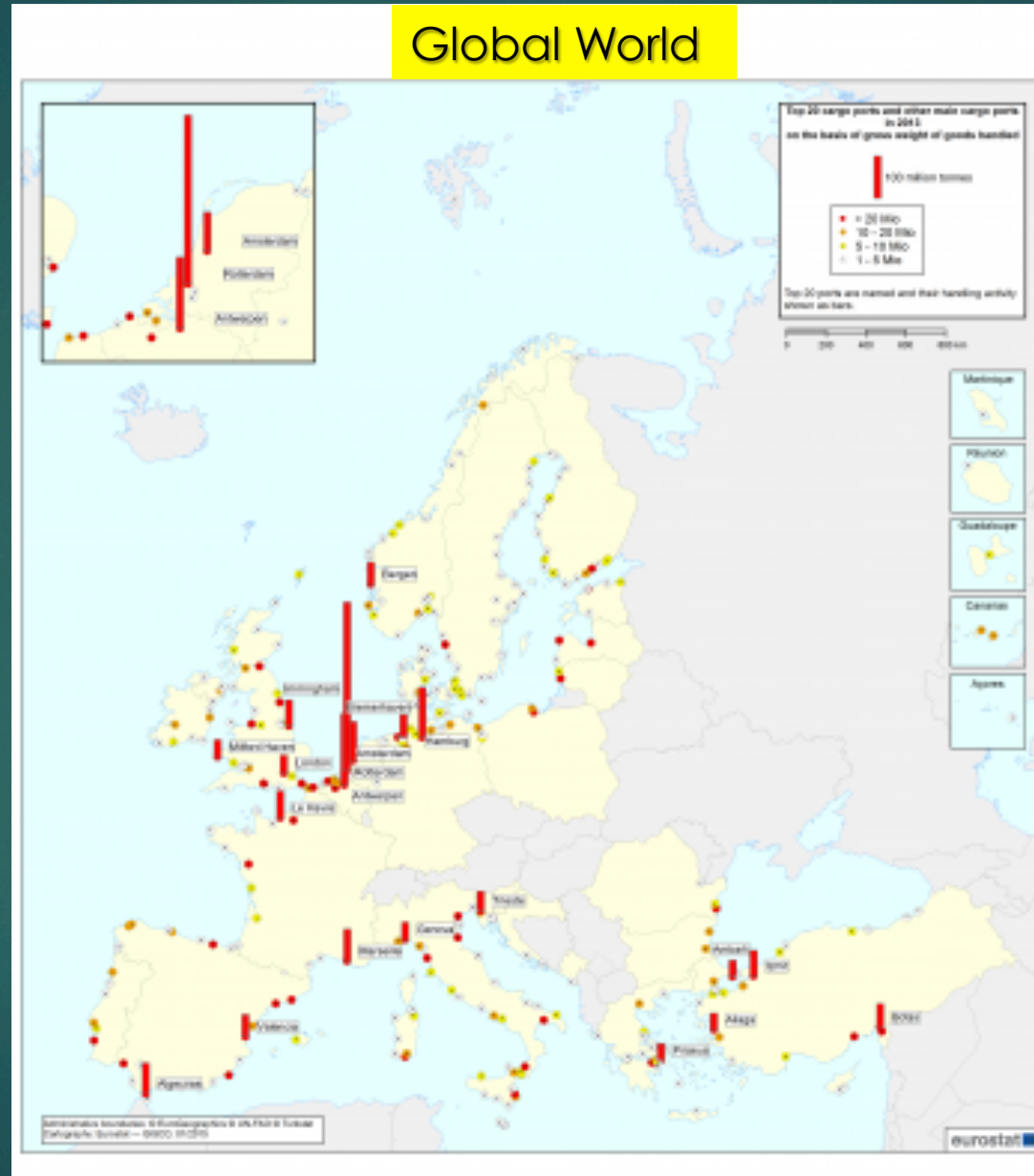
From

Tariff Barriers

To

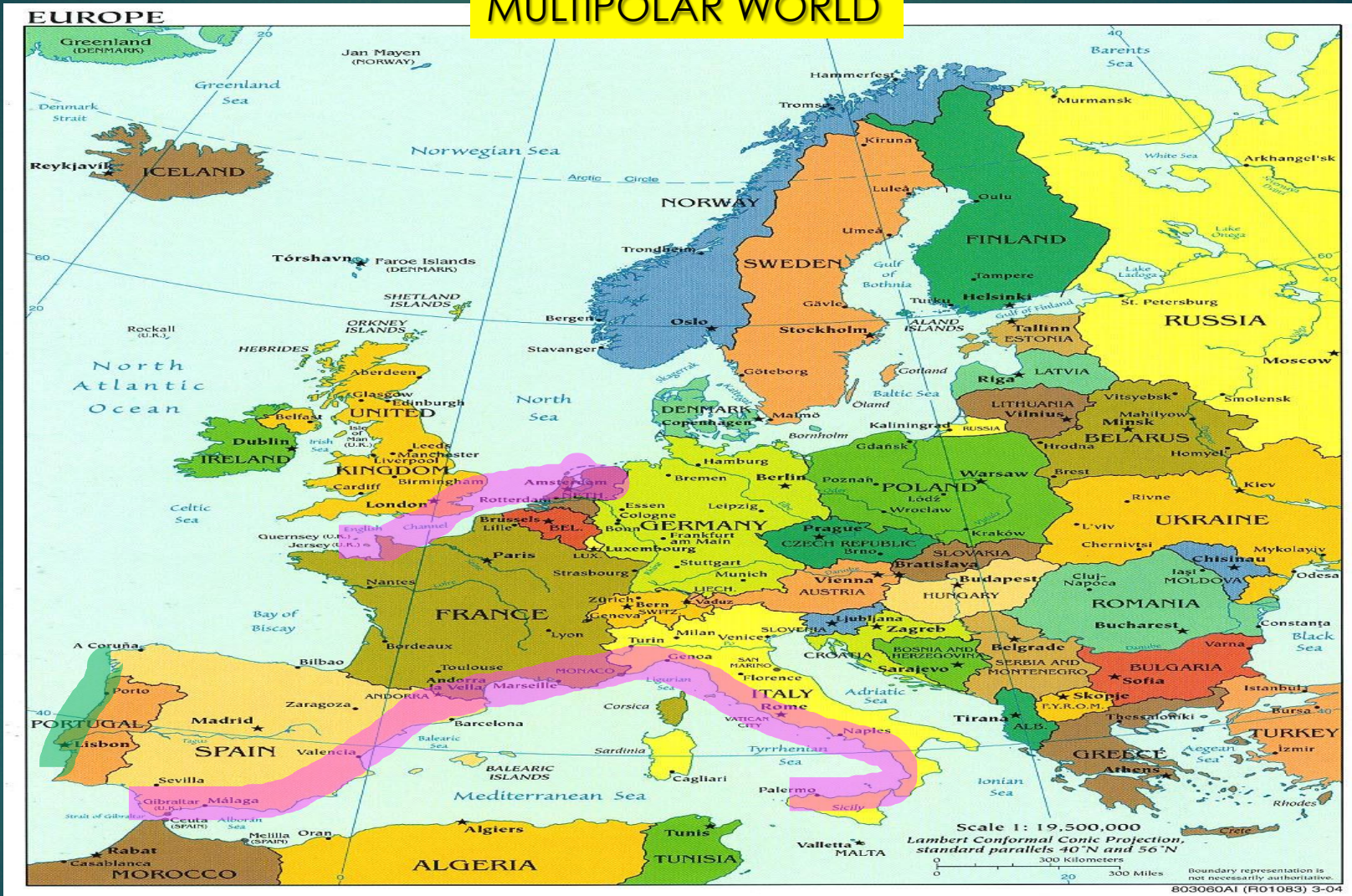
Non Tariff Barriers

Main cargo ports in the reporting countries 2013 by gross weight of goods handled



# Portugal An Intermodal Node to Access Europe

## MULTIPOLAR WORLD



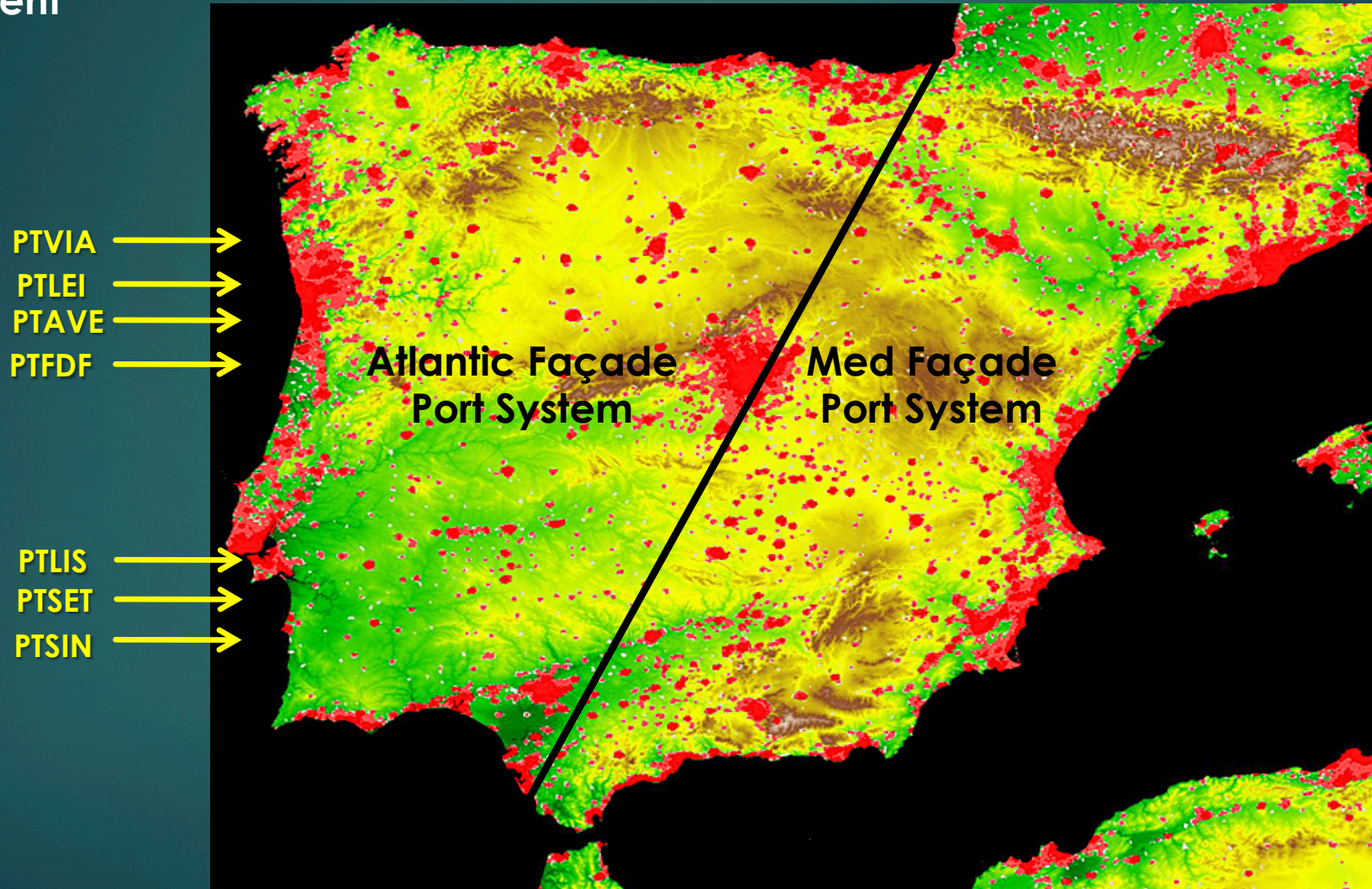


# IBERIAN PENINSULA

## Human Geography

### The Portuguese Ports

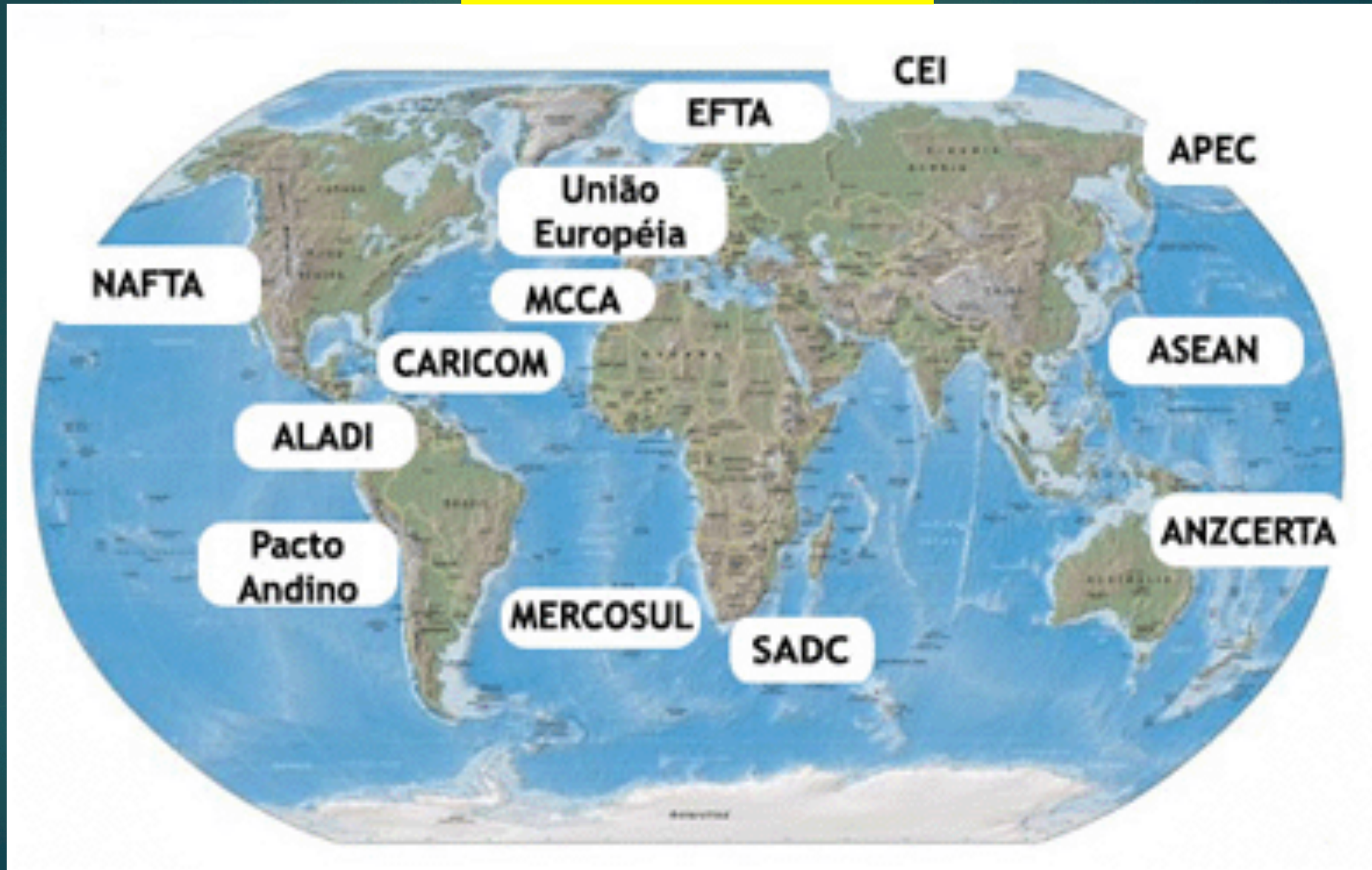
50 Millions  
of  
People Resident



# PORTUGAL

## AT A MULTIPOLAR WORLD

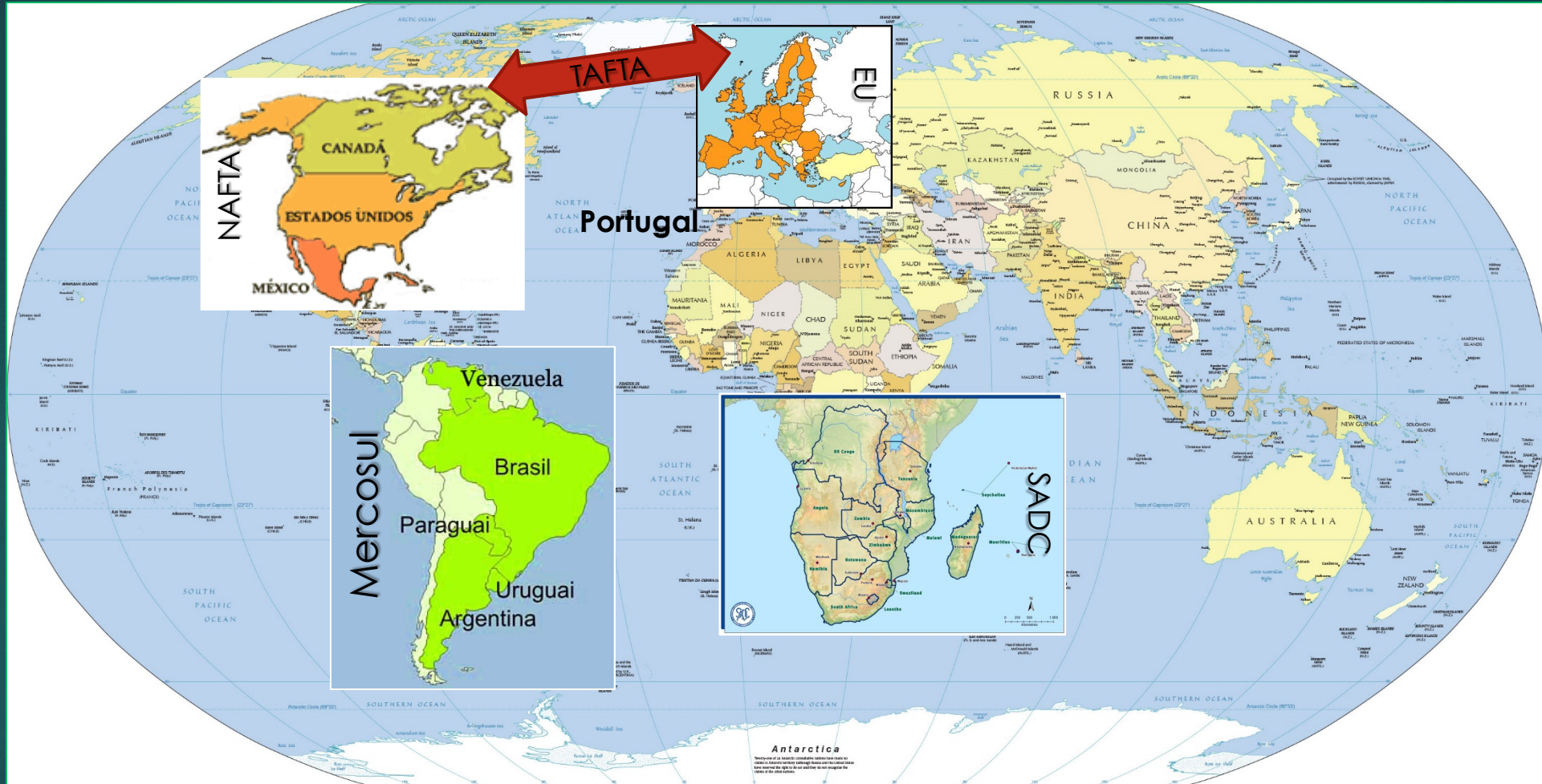
10



# Portugal

## A Challenging Country in Terms of Logistics

### Geopolitics In a Multipolar World



<b>Population Y/2014</b>
<b>NAFTA</b> 474 M
<b>EU</b> 508 M
<b>TAFTA</b> 982 M
<b>MERCOSUL</b> 285 M
<b>SADC</b> 302 M
<b>Total</b> 1569 M
Source: World Bank

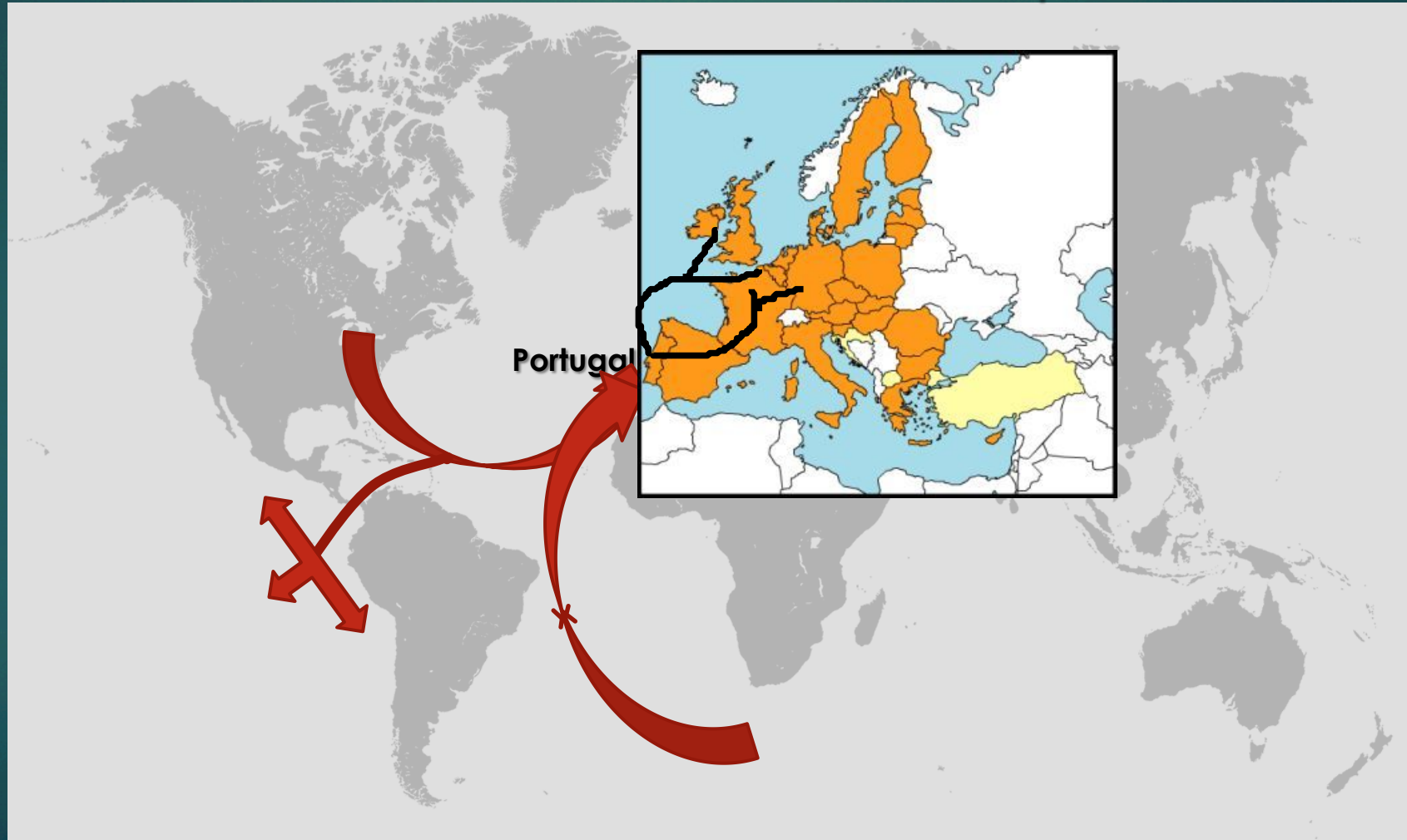
<b>GDP (\$ USA) Y/2014</b>
<b>NAFTA</b> 20510 B
<b>EU</b> 18460 B
<b>TAFTA</b> 38970 B
<b>MERCOSUL</b> 3485 B
<b>SADC</b> 683 B
<b>Total</b> 43138 B
Source: World Bank

A Plataforma Logística do Porto de Leixões



# Portugal A Challenging Country in Terms of Logistics

An Intermodal Node to Access Europe



# Portugal

## O Porto Europeu do Oceano Atlântico

Uma Visão Estratégica a 25 Anos da Rede Portuária Portuguesa do Continente

**Comunidades Portuárias**

Com o apoio:



Introdução

Visão e Objetivos

Contexto

A Logística na Economia Global

Evolução da Carga nos Portos

Aumentar a eficiência e a eficácia dos Portos em Portugal

Conclusão

“... e por que não ter a ambição de alcançar **200 milhões de toneladas** de carga movimentada **até 2040**? ... Neste contexto, cooperação, estabilidade, concretização atempada dos projetos anteriormente decididos e acompanhamento dos portos internacionais de países de referência são pontos-chave para o sucesso.”



## Que população servir?

- o espaço ibérico de 50 milhões de pessoas;
- os fluxos de carga do Arco Atlântico;
- os fluxos de carga para a Mega Região de Paris;
- a cabotagem europeia;
- os fluxos de carga do Oceano Atlântico (trocas entre Portugal e a União Europeia e com os espaços SADC, Mercosul e NAFTA / TAFTA).

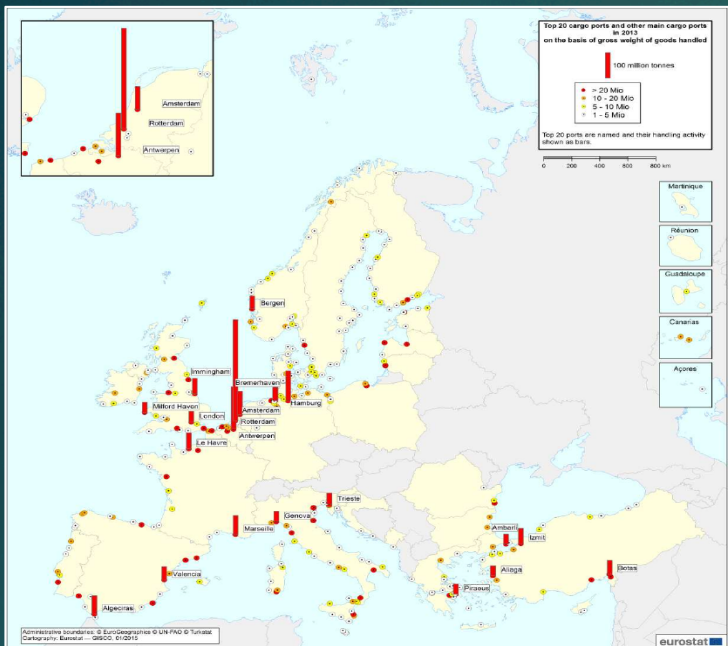
Quais os princípios orientadores das políticas?

- Pragmatismo;
- Qualidade da Oferta Portuária;
- Sustentabilidade Económica e Financeira;
- Sustentabilidade Ambiental e Social.

“Os portos de Portugal devem atuar no sentido de serem os melhores na proteção e incremento da sua posição competitiva no contexto internacional”

## Visão Estratégica

O Oceano Atlântico deve ser encarado como de importância estratégica primordial enquanto mercado alvo no posicionamento dos portos de Portugal no futuro.



Fonte: Eurostat

### Portugal Um país desafiante em termos logísticos Geopolítica



População	2014
NAFTA	474 M
UE	508 M
TAFTA	982 M
MERCOSUL	285 M
SADC	302 M
TOTAL	1.569 M

Fonte: Banco Mundial

PDE (S U.S.)	2014
NAFTA	20.510 B
UE	18.460 B
TAFTA	38.970 B
MERCOSUL	3.485 B
SADC	683 B
TOTAL	43.138 B

Fonte: Banco Mundial

## ***Objetivos Estratégicos***

Alcançar-se, pelo menos, 200 milhões de toneladas de carga movimentada em 2040.

## ***Fatores de sucesso***

- Alfândegas;
- Infraestruturas;
- Embarques Internacionais;
- Qualidade e Competência Logística;
- Localização e Seguimento; e
- *Timeliness*.

Portugal Logístico, 2006

Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas, 2015

*Trans-European Transport Network (Corredor Atlântico)*

Logistics Performance Index - “Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy”

O setor do Transporte e Logística: Portugal e Benchmarking Internacional

As Novas Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) como instrumento para um Novo Paradigma dos Portos

## Logistics Performance Index - “Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy”

LPI ranking	2007	2010	2012	2014
Alemanha	3	1	4	1
Holanda	2	4	5	2
Bélgica	12	9	7	3
Suécia	4	3	13	6
Irlanda	11	11	25	11
Espanha	26	25	20	18
<b>Portugal</b>	<b>28</b>	<b>34</b>	<b>28</b>	<b>26</b>



## Logistics Performance Index - “Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy”

Dimensões LPI	Portugal rank	Top 5 Performers
Alfândegas	31	Noruega / Alemanha / Singapura / Holanda / Reino Unido
Infraestruturas	31	Alemanha / Singapura / Holanda / Noruega / EUA
Embarques Internacionais	29	Luxemburgo / Bélgica / Suécia / Alemanha / Taiwan
Qualidade e Competência Logísticas	20	Noruega / Holanda / Alemanha / Bélgica / Reino Unido
Localização e Seguimento	20	Alemanha / EUA / Irlanda / Bélgica / Reino Unido
Timeliness	35	Luxemburgo / Bélgica / Dinamarca / Alemanha / Noruega
<b>LPI rank</b>	<b>26</b>	<b>Alemanha / Holanda / Bélgica / Reino Unido / Singapura</b>

## Logistics Performance Index - “Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy”

<b>Dimensões LPI Portugal</b>	<b>2007</b>	<b>2010</b>	<b>2012</b>	<b>2014</b>
Alfândegas	26	28	31	31
Infraestruturas	31	35	28	31
Embarques Internacionais	33	59	25	29
Qualidade e Competência Logísticas	34	33	27	20
Localização e Seguimento	30	39	26	20
Timeliness	21	40	26	35
<b>LPI rank</b>	<b>28</b>	<b>34</b>	<b>28</b>	<b>26</b>

## O setor do Transporte e Logística: Portugal e Benchmarking Internacional

### Indicadores Gerais

Variável	Portugal	Alemanha	Bélgica	Suécia	Holanda	Irlanda	Espanha	Média UE30
PIB (mil milhões €)	165,2	2.644,2	376,2	409,2	600,6	163,6	1.049,5	461,7
População (milhões)	10,5	82,0	11,2	9,6	16,8	4,6	46,0	17,4
PIB per capita (milhares €)	15,8	32,2	33,6	42,8	35,8	35,6	22,8	26,6
Dimensão do país (km <sup>2</sup> )	91	349	30	410	34	69	499	152,9
Volume absoluto transportado (milhões toneladas)	176,5	3.426,6	478,6	438,7	972,5	118,3	1.398,8	597
Intensidade transporte (toneladas por habitante)	16,8	41,8	42,8	45,9	58,0	25,7	30,4	34,4
% Despesas Logísticas no PIB	4,2%	8,6%	7,9%	7,3%	7,9%	3,9%	6,7%	6,7%
% Investimento em infraestruturas de transporte no PIB	1,1%	0,6%	0,8%	0,8%	0,6%	0,9%	1,3%	0,9%

## O setor do Transporte e Logística: Portugal e Benchmarking Internacional

### Volume de Carga Transportada por Meio de Transporte

Variável	Portugal	Alemanha	Bélgica	Suécia	Holanda	Irlanda	Espanha	Média UE30
Rodovia (%)	81%	85%	47%	67%	57%	87%	88%	81%
Ferrovias (%)	5%	9%	8%	14%	3%	0%	2%	7%
Vias fluviais (%)	0%	3%	22%	0%	27%	0%	0%	3%
Mar (%)	14%	3%	23%	19%	13%	13%	10%	9%
<b>Total (%)</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fonte: "TOP 100 in European Transport and Logistic Services", dados de 2012.

## O setor do Transporte e Logística: Portugal e Benchmarking Internacional

Nível das infraestruturas de transporte (densidade)

Variável	Portugal	Alemanha	Bélgica	Suécia	Holanda	Irlanda	Espanha	Média UE30
Rodovia (m/km <sup>2</sup> )	29,72	35,97	58,13	4,65	78,53	13,16	29,01	15,54
Ferrovias (m/km <sup>2</sup> )	30,34	117,18	118,11	27,31	89,26	27,69	31,75	52,08
Vias fluviais (m/km <sup>2</sup> )	2,28	21,64	50,38	5,00	180,83	0,00	1,99	10,89

Fonte: "TOP 100 in European Transport and Logistic Services", dados de 2012.

## *As Novas Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) como instrumento para um Novo Paradigma dos Portos*

O efeito do Quarteto de Cordas de Beethoven

“Portugal deve-se posicionar proactivamente em todos os projetos internacionais que valorizem o Oceano Atlântico como meio de transporte e que contribuam para acrescentar valor à carga.”

Mundo e Economias Desenvolvidas Taxas de crescimento anual do Produto Interno Bruto (%)	Ano					Média
	2013	2014	Projeções*			
			2015*	2016*	2020*	2013 – 2020*
Mundo	3,3	3,4	3,1	3,6	4,0	<b>3,5</b>
Economias Desenvolvidas	1,1	1,8	2,0	2,2	1,9	1,8
Estados Unidos	1,5	2,4	2,6	2,8	2,0	2,3
Zona Euro	-0,3	0,9	1,5	1,6	1,6	1,1
Alemanha	0,4	1,6	1,5	1,6	1,3	1,3
França	0,7	0,2	1,2	1,5	1,9	1,1
Itália	-1,7	-0,4	0,8	1,3	1,0	0,2
Espanha	-1,2	1,4	3,1	2,5	1,8	1,5
Portugal	-1,6	0,9	1,6	1,5	1,2	0,7
Japão	1,6	-0,1	0,6	1,0	0,7	0,8
Reino Unido	1,7	3,0	2,5	2,2	2,1	2,3
Canadá	2,0	2,4	1,0	1,7	2,0	1,8
Outras Economias Desenvolvidas	2,2	2,8	2,3	2,7	3,1	2,6

Fonte: "World Economic Outlook – Adjusting to Lower Commodity Prices", October 2015, International Monetary Fund.



Economias Emergentes e em Desenvolvimento Taxas de crescimento anual do Produto Interno Bruto (%)	Ano					Média
	2013	2014	Projeções*			
			2015*	2016*	2020*	2013-2020*
Economias Emergentes e em Desenvolvimento	5,0	4,6	4,0	4,5	5,3	4,7
Estados Independentes da Commonwealth	2,2	1,0	-2,7	0,5	2,5	0,7
Rússia	1,3	0,6	-3,8	-0,6	1,5	-0,2
Excluindo Rússia	4,2	1,9	-0,1	2,8	4,6	2,7
Emergentes e em Desenvolvimento Ásia	7,0	6,8	6,5	6,4	6,5	6,6
China	7,7	7,3	6,8	6,3	6,3	6,9
Índia	6,9	7,3	7,3	7,5	7,7	7,3
ASEAN-5	5,1	4,6	4,6	4,9	5,3	4,9
Emergentes e em Desenvolvimento Europa	2,9	2,8	3,0	3,0	3,4	3,0
América Latina e Caraíbas	2,9	1,3	-0,3	0,8	2,8	1,5
Brasil	2,7	0,1	-3,0	-1,0	2,5	0,3
México	1,4	2,1	2,3	2,8	3,3	2,4
Médio Oriente, Norte de África, Afeganistão e Paquistão	2,3	2,7	2,5	3,9	4,5	3,2
Arábia Saudita	2,7	3,5	3,4	2,2	3,2	3,0
África Sub Sahariana	5,2	5,0	3,8	4,3	5,1	4,7
Nigéria	5,4	6,3	4,0	4,3	5,1	5,0
África do Sul	2,2	1,5	1,4	1,3	2,6	1,8
Angola	6,8	4,8	3,5	3,5	5,2	4,8
Moçambique	7,4	7,4	7,0	8,2	17,6	9,5

Comércio Internacional Marítimo										
Ano	Milhões de toneladas					Taxa crescimento anual (%)				
	Contentores	Outra carga seca	Cinco principais graneis	Oil and Gas	Total	Contentores	Outra carga seca	Cinco principais graneis	Oil and Gas	Total
2008	1.249	2.173	2.065	2.742	8.229	-	-	-	-	-
2009	1.127	2.004	2.085	2.642	7.858	-9,8%	-7,8%	1,0%	-3,6%	-4,5%
2010	1.280	2.022	2.335	2.772	8.409	13,6%	0,9%	12,0%	4,9%	7,0%
2011	1.393	2.112	2.486	2.794	8.785	8,8%	4,5%	6,5%	0,8%	4,5%
2012	1.445	2.169	2.742	2.841	9.197	3,7%	2,7%	10,3%	1,7%	4,7%
2013	1.524	2.260	2.920	2.844	9.548	5,5%	4,2%	6,5%	0,1%	3,8%
Média	1.336	2.123	2.439	2.773	8.671	4,4%	0,8%	8,3%	0,7%	<b>3,2%</b>

Fonte: "UNCTAD - Review of Maritime Transport 2014"

Movimentos nos 7 principais portos do Continente				
Ano	Mercadorias Total	Contentores	Mercadorias Total	Contentores
	Toneladas	TEU	Variação anual (%)	
2008	64.979.419	1.270.423	-	-
2009	60.616.336	1.242.103	-6,7%	-2,2%
2010	64.946.204	1.440.093	7,1%	15,9%
2011	66.790.890	1.598.426	2,8%	11,0%
2012	67.928.359	1.741.266	1,7%	8,9%
2013	79.310.959	2.193.459	16,8%	26,0%
2014	82.681.465	2.519.563	4,2%	14,9%
<i>Média</i>	69.607.662	1.715.048	<b>4,5%</b>	<b>16,4%</b>

Fonte: Dados publicados pelo IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, "Reporting Mensal de Movimentos Portuários", dezembro 2014.

Em síntese, pode-se afirmar que:

- Se tem assistido a um crescimento económico a nível mundial e perspectiva-se que o mundo continue a crescer no futuro;
- O transporte marítimo a nível mundial tem vindo a crescer nos últimos anos e, em alguns tipos de carga, a taxas de crescimento superiores às taxas de crescimento do produto interno bruto;
- O setor dos portos em Portugal tem apresentado um grande dinamismo, tendo vindo a crescer consistentemente o total de carga movimentada.

## Movimentação de carga por mar da União Europeia a 28 membros por região (milhares de toneladas)

Região	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Taxa de crescimento média anual 2009-2013 (%)
<b>América do Norte</b>	<b>191.321</b>	<b>152.158</b>	<b>166.733</b>	<b>176.843</b>	<b>180.438</b>	<b>189.135</b>	<b>6,1%</b>
EUA	152.551	121.793	128.572	141.122	148.915	152.327	6,3%
Canadá	38.769	30.366	38.161	35.720	31.522	36.808	5,3%
<b>MERCOSUL</b>	<b>178.490</b>	<b>117.705</b>	<b>149.714</b>	<b>151.706</b>	<b>143.121</b>	<b>137.872</b>	<b>4,3%</b>
Argentina	24.927	17.829	20.129	21.411	18.123	16.779	-1,5%
Brasil	131.685	81.346	109.545	111.362	106.209	104.561	7,1%
Uruguai	2.017	1.634	3.309	3.258	2.293	3.101	22,4%
Restantes países	19.861	16.897	16.730	15.675	16.496	13.431	-5,1%
<b>SADC</b>	<b>73.818</b>	<b>65.005</b>	<b>50.910</b>	<b>53.020</b>	<b>49.322</b>	<b>53.620</b>	<b>-4,4%</b>
África do Sul	52.235	41.803	33.705	32.884	29.463	28.732	-7,8%
Angola	16.791	17.824	10.963	13.820	13.940	17.752	-0,1%
Moçambique	894	1.013	1.596	1.513	1.587	2.271	31,0%
Restantes países	3.898	4.365	4.646	4.804	4.331	4.865	2,9%
<b>TOTAL</b>	<b>443.629</b>	<b>334.869</b>	<b>367.357</b>	<b>381.569</b>	<b>372.880</b>	<b>380.627</b>	<b>3,4%</b>

## Movimentação de carga por mar de Portugal por região (milhares de toneladas)

Região	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Taxa de crescimento média anual 2009-2013 (%)
<b>América do Norte</b>	<b>2.896</b>	<b>2.386</b>	<b>3.196</b>	<b>3.772</b>	<b>3.947</b>	<b>4.525</b>	<b>22,4%</b>
EUA	2.248	2.112	2.617	3.075	3.446	3.540	16,9%
Canadá	648	273	579	697	501	985	65,1%
<b>MERCOSUL</b>	<b>4.635</b>	<b>2.514</b>	<b>4.075</b>	<b>4.612</b>	<b>4.211</b>	<b>4.328</b>	<b>18,0%</b>
Argentina	1.076	179	227	493	329	385	28,7%
Brasil	3.156	1.845	2.744	3.331	3.214	3.027	16,0%
Uruguai	92	30	731	723	429	765	606,0%
Restantes países	312	459	374	65	238	151	-16,8%
<b>SADC</b>	<b>4.120</b>	<b>3.741</b>	<b>3.431</b>	<b>4.155</b>	<b>4.780</b>	<b>7.370</b>	<b>24,3%</b>
África do Sul	1.449	1.741	608	102	41	895	-12,1%
Angola	2.311	1.680	2.603	3.786	4.517	6.100	65,8%
Moçambique	255	209	165	207	175	317	12,9%
Restantes países	105	112	56	60	47	59	-11,9%
<b>TOTAL</b>	<b>11.651</b>	<b>8.641</b>	<b>10.703</b>	<b>12.539</b>	<b>12.937</b>	<b>16.224</b>	<b>21,9%</b>

- Razoável estimar-se um crescimento médio anual para a movimentação da carga nos portos em Portugal alinhada com a taxa de crescimento da economia mundial, ou seja, cerca de 3,5%.
- Partindo de 82,7 milhões de toneladas de mercadorias movimentadas nos portos em Portugal Continental, em 2014, alcançar-se cerca de 202,2 milhões de toneladas de mercadorias movimentadas nos portos em Portugal Continental em 25 anos (2040).

Outras oportunidades que deverão ser potenciadas e que poderão consolidar ou até reforçar este crescimento da carga movimentada nos portos.

Dinamização do crescimento dos portos Portugueses.

Contribuir para o reforço do crescimento económico de Portugal.



# Aumentar a eficiência e a eficácia dos portos em Portugal

41

“O aumento da eficiência e da eficácia dos portos Portugueses é vital para a sua subida no ranking dos portos europeus.”

# Aumentar a eficiência e a eficácia dos portos em Portugal

42

Dimensões do LPI	Fatores de Ineficiência e Constrangimento	Objetivos	Indicadores-Chave
Timeliness	<ul style="list-style-type: none"><li>• Demoras;</li><li>• Congestionamento do parque;</li><li>• Sobre estadia da carga;</li><li>• Restrições à movimentação de carga;</li><li>• Disponibilidade de equipamento;</li><li>• Mão-de-obra – disponibilidade e flexibilidade;</li><li>• Turnos de operação;</li><li>• Disponibilidade de serviços de apoio à carga – institucionais e não institucionais.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Minimização do tempo dos navios em porto.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tempo dos navios em porto em cada uma das principais operações desde a sua chegada até à sua saída relacionado com as toneladas de carga movimentadas</li></ul>

# Aumentar a eficiência e a eficácia dos portos em Portugal

43

Dimensões do LPI	Fatores de Ineficiência e Constrangimento	Objetivos	Indicadores-Chave
Infraestruturas	<ul style="list-style-type: none"><li>• Quantidade de equipamento;</li><li>• Idade do equipamento;</li><li>• Acessibilidades terrestres;</li><li>• Acessibilidade marítima;</li><li>• Limitações de espaço;</li><li>• Organização do espaço portuário;</li><li>• Limpeza do espaço portuário.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Concretização dos investimentos estratégicos identificados no PETI3+.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Grau de concretização dos investimentos estratégicos identificados no PETI3+ ao longo do tempo.</li></ul>

# Aumentar a eficiência e a eficácia dos portos em Portugal

Dimensões do LPI	Fatores de Ineficiência e Constrangimento	Objetivos	Indicadores-Chave
Embarques internacionais	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conexão terrestre – transportes disponíveis;</li> <li>• Conexão marítima – ligações marítimas;</li> <li>• Frequências do transporte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reforço da centralidade Atlântica dos portos de Portugal;</li> <li>• Posicionamento internacional dos portos de Portugal;</li> <li>• Aproveitamento do efeito de escala a ser criado.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rácio entre exportações / importações (incluindo transshipment) de Portugal e o total de carga movimentada pelos portos Portugueses;</li> <li>• Intensidade transporte (toneladas movimentadas por habitante);</li> <li>• Rácio entre a carga movimentada entre os portos de Portugal e os portos da América do Norte, da Mercosul e da SADC e a carga movimentada entre os portos da Europa e os portos da América do Norte, da Mercosul e da SADC.</li> </ul>

# Aumentar a eficiência e a eficácia dos portos em Portugal

45

Dimensões do LPI	Fatores de Ineficiência e Constrangimento	Objetivos	Indicadores-Chave
Qualidade e competência logísticas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Danos;</li> <li>• Acidentes;</li> <li>• Regularização dos danos;</li> <li>• Regularização dos acidentes;</li> <li>• Roubo e devassidão;</li> <li>• Segurança de bens;</li> <li>• Segurança de pessoas;</li> <li>• Plataformas informacionais e de comunicação – Janela Única Portuária e Janela Única Logística;</li> <li>• Faturação simples e clara – faturação eletrónica;</li> <li>• Pagamento eletrónico;</li> <li>• Supervisão dos processos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Frequência de acidentes e danos tendencialmente nulos;</li> <li>• Minimização dos tempos de resposta aos clientes em caso de acidentes e/ou danos;</li> <li>• Formação contínua dos recursos humanos e desenvolvimento do conhecimento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de acidentes / danos por ano;</li> <li>• Tempo de resposta a acidentes / danos;</li> <li>• Número de horas de formação aos trabalhadores do setor por ano;</li> <li>• Número de protocolos celebrados com Universidades e Centros de Investigação.</li> </ul>

# Aumentar a eficiência e a eficácia dos portos em Portugal

46

Dimensões do LPI	Fatores de Ineficiência e Constrangimento	Objetivos	Indicadores-Chave
Localização e seguimento	<ul style="list-style-type: none"><li>Sistemas de rastreamento eletrónico.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Uso de novas tecnologias no rastreamento eletrónico</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Investimento realizado em tecnologia no setor;</li><li>Volume de dados descarregados pelos sistemas de informação utilizados no setor.</li></ul>
Alfândegas	<ul style="list-style-type: none"><li>Demoras de resposta das alfândegas;</li><li>Elevados níveis de Burocracia;</li><li>Despachos eletrónicos.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Redução dos tempos de resposta e despachos pelas alfândegas;</li><li>Redução dos níveis de burocracia alfandegários.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Tempos de resposta das alfândegas;</li><li>Quantidade de atos administrativos alfandegários para as principais operações.</li></ul>

## “Porto de chegada”?

Redução do tempo das cargas em porto

## Como?

Tecnologias de informação e comunicação

*Governance*

“A política portuária deve ser **ambiciosa**, orientando-se por princípios de **eficiência e de eficácia**, de modo a proporcionar à Cadeia Logística a **redução de custos e a compressão do tempo de trânsito pelos portos.**”

Monitorização contínua indicadores-chave

- ✓ 2040: 202,2 milhões de toneladas de mercadorias movimentadas
- ✓ LPI Index: subida no ranking dos portos europeus





# Portugal

## O Porto Europeu do Oceano Atlântico

Uma Visão Estratégica a 25 Anos da Rede Portuária Portuguesa do Continente

# World Maritime Routes

