



# Impacto da Covid-19 no Cluster do Mar Português

## Workshop Portos, Transporte Marítimo e Logística

Nota de Conclusões  
Julho, 2020

## Introdução

A Fórum Oceano concluiu em final de 2019 um trabalho subordinado ao tema dos Desafios do Mar 2030 ([disponível no nosso website](#)). Nesse documento, amplamente participado pelos *stakeholders*, foi estabelecido um conjunto de desafios para as diferentes fileiras da economia do Mar ao horizonte 2030. Apesar da sua elaboração recente, rapidamente o conteúdo do documento foi ultrapassado devido aos efeitos imprevistos do COVID 19.

A crise provocada pela pandemia tem um carácter diferente das crises anteriores, ela é mundial, afeta as cadeias globais de produção e de distribuição e tem uma dupla incidência, do lado da oferta e do lado da procura. À semelhança do que se está a verificar nos países atingidos, o Governo de Portugal lançou um primeiro conjunto de medidas dirigidas às empresas de forma a apoiá-las nesta situação crítica e, tanto quanto possível, a assegurar o emprego e as condições para retomarem a sua atividade normal após a crise.

Neste contexto, a Fórum Oceano, enquanto entidade gestora do Cluster do Mar Português decidiu realizar, entre abril e junho, um programa de workshops e reuniões à distância com associados e outros stakeholders para avaliar o impacto da crise do COVID 19 nas diferentes atividades que integram a economia do Mar. As sessões tiveram por objetivo identificar os principais impactos da crise, conhecer a opinião quanto à pertinência das medidas já tomadas pelo Governo e recolher propostas e sugestões de medidas que possam vir a ser ponderadas para promover a retoma.

Um primeiro relatório ([disponível no nosso website](#)) sistematizou as conclusões das sessões de trabalho realizadas entre abril e maio para as atividades Aquacultura, Conservas de Pescado, Indústrias Navais e Turismo Náutico, que contaram com a colaboração das respetivas associações empresariais e de empresas. No caso das Indústrias Navais, as conclusões que se apresentaram nesse documento decorreram de um trabalho realizado pela respetiva Associação no âmbito de uma iniciativa europeia promovida pela Sea Europe, em que a AIN participou

Em complemento, a **Fórum Oceano** promoveu no dia 15 de junho de 2020 um Workshop Online, com o apoio da **APP – Associação dos Portos de Portugal** e envolvendo empresas da fileira dos **Portos, Transportes Marítimos e Logística**, para debater sobre os seguintes aspetos:

1. **Quais são os principais impactos gerados pela crise sanitária nas empresas que integram a fileira ao nível de:**
  - Tesouraria;
  - Produção;
  - Empregos;
  - Quebra das cadeias de aprovisionamento e fornecimento de bens e serviços intermédios;

- Mercados.
2. **Qual é a pertinência das medidas lançadas pelo Governo no apoio às empresas nos domínios:**
    - Financiamento (linhas de crédito);
    - Apoios à continuidade da atividade e do emprego;
    - Medidas Fiscais;
    - Projetos PT 2020.
  3. **Que propostas de medida poderão ser apresentadas ao Governo para apoiar as empresas nesta situação de crise e para criar as condições para a retoma da sua atividade o mais rapidamente possível.**
  4. **Quais os impactos desta crise (positivos e negativos) que antecipa, a médio prazo, sobre a sua atividade e empresa.**

O presente documento apresenta as principais **conclusões desta sessão** e tem por objetivo sensibilizar as entidades competentes para a situação vivida nestes setores e chamar a atenção para algumas propostas e medidas cuja adoção poderá contribuir para minimizar os efeitos da crise e melhorar as condições de retoma.



António Nogueira Leite  
Presidente da Fórum Oceano

## Nota de Conclusões

Quais são os principais impactos gerados pela crise sanitária nas empresas que integram a fileira?

### Mercadorias

- No período de Janeiro a Maio de 2020 houve uma quebra de escalas nos portos continentais de 9,19%, que corresponde a -329 escalas no total (-260 Porto de Lisboa , -34 Porto de Aveiro, -24 Porto de Sines, -15 Porto de Leixões, -10 Porto de Portimão, -6 Porto de Viana do Castelo, -4 Setúbal, +24 Porto da Figueira da Foz). No entanto, a maioria da quebra das escalas verificou-se no Porto de Lisboa e deveu-se em grande parte à greve dos estivadores e ao “desaparecimento” por completo do negócio dos navios de Cruzeiros. Em suma, a pandemia não causou em Portugal uma grande alteração nas escalas dos navios de mercadorias e não houve até agora falta de navios nos portos portugueses.
- Em linha com a pequena redução das escalas nos portos continentais houve, no mesmo período, segundo os dados do IMT, uma pequena diminuição da carga movimentada em toneladas, que foi mais acentuada nos meses de Abril e Maio. Perspetiva-se que nos próximos meses, Junho, Julho e Agosto o volume de carga continue em queda, estando a retoma dependente da evolução da pandemia.
- No Porto de Sines o principal decréscimo de movimentação de mercadorias teve a ver com o carvão, situação pontual alheia à pandemia. Já no que diz respeito aos graneis líquidos, verificou-se um défice de cerca de 1 milhão de toneladas para o que seria expectável nesta altura do ano, que se deveu ao facto de neste período a refinaria ter estado parada dado o excesso de oferta no mercado de combustíveis, o que baixou a escala de grandes navios de crude.
- Os concessionários do Porto de Sines, com exceção do carvão, entendem que mantêm as condições para atingir os objetivos de movimentação de mercadorias no final do ano previstos antes da pandemia.
- No Porto de Leixões a maior redução de movimentação de mercadorias foi também ao nível do petróleo e seus derivados, para o qual se antecipa uma ligeira quebra no final do ano. Nas outras mercadorias, os concessionários estimam que o fecho do ano, será próximo do que estava planeado. Têm-se verificado sinais positivos nos movimentos de contentores, relacionados, em parte, com as greves dos estivadores no Porto de Lisboa.

- O setor do transporte marítimo não sentiu, até ao momento, tanto como outros setores sentiram, a situação de crise sanitária. Não houve rutura da cadeia logística a montante dos portos, o que foi conseguido, certamente, com sacrifícios das empresas transitárias, a qualidade do produto que chegou aos portos não foi afetada.
- Em relação aos armadores, foi sinalizado um impacto significativo nas tripulações que estão a bordo dos navios e que, devido à pandemia, não podem ser rendidas. Esta situação, que nalguns casos ultrapassa já o tempo máximo aconselhado para a rendição, tem efeitos no que respeita à saúde das tripulações.
- A pandemia causou também um impacto significativo ao nível logístico no abastecimento da frota de navios, quer em termos de combustível e de óleos, quer de peças e mesmo da própria manutenção programada em portos internacionais. Esta situação implica que, nos portos em que seja possível fazer rendição das tripulações ou manutenção dos navios, não se olhe a preços para o fazer, quando numa situação normal todos estes preços seriam negociados.
- Neste contexto pandémico tem sido um desafio manter a frota, colocada em charter-out, ou seja, para outros operadores transportarem as suas cargas, a funcionar sem qualquer incumprimento e sem problemas de performance.
- Em termos de receitas, houve quebras significativas no charter-out, nomeadamente com alguns pedidos de entrega de navio e encurtamento de contratos, por exemplo de 12 para 3 meses, e mesmo algumas situações extraordinárias de cancelamento de contratos.
- Em relação aos contratos de transportes de cargas, houve cargas canceladas e adiadas para o final do ano ou ano seguinte sobretudo no final de Março e mês de Abril, o que obrigou a arranjar algumas cargas de substituição.
- Na área do GNL, quer em *large scale*, quer em *small scale*, quer no mercado nacional, quer no mercado internacional, nomeadamente no mar Báltico houve projetos completamente cancelados, ou situações de *trading* que levaram algumas empresas a ter que reequacionar a sua exposição ao mercado de *shipping* e ao mercado de GNL *Bunkering* em termos internacionais, assim como atrasos significativos em *tenders* que estavam a decorrer.
- Nenhum dos intervenientes desta fileira tem indicação de empresas que tenham recorrido ao *layoff*, pelo contrário todos mantiveram os seus recursos humanos, recorrendo ao teletrabalho nas funções em que tal era possível.

## Cruzeiros

- A área do transporte marítimo que mais sofreu e parou totalmente foi a dos navios de cruzeiros. No entanto, este setor deve ser tratado como um subsetor da fileira do turismo.

## Portos de Pesca (Caso específico)

- Em relação aos Portos de Pesca, foi aprovado um plano de contingência no início de Março de forma a garantir um porto seguro para a frota de pesca, e esta poder manter a sua atividade e garantir a cadeia de abastecimento do pescado.
- Os Portos de Pesca foram identificados pelo governo como um elemento fundamental para a garantia do abastecimento alimentar do País. Todos os Portos de Pesca e Lotas se mantiveram em funcionamento durante o período de confinamento no país, com os seus trabalhadores no local de trabalho, só na sede da Docapesca é que alguns dos serviços foram remetidos para Teletrabalho.
- Devido ao fecho das fronteiras com Espanha a frota de arrasto dos crustáceos parou, nomeadamente em Vila Real de Santo António, que é um porto e uma lota dedicada quase exclusivamente aos crustáceos, e em que 90% dos clientes são Espanhóis.
- Houve dificuldades nas primeiras semanas em arranjar equipamento de proteção individual para os trabalhadores do setor;
- O Leilão Online disponível em 5 lotas, para o qual se pagava uma taxa teve o seu acesso liberalizado, e logo no mês de Abril o número de aderentes aumentou 50% e o volume de vendas neste sistema duplicou em relação ao verificado em Fevereiro. Para um sistema que tem 10 anos este foi um impacto significativo.
- Tendo em conta que 2019 foi um ano excepcional, o volume de pescado em 2020 verificava já uma ligeira quebra de 11% até 15 de março. De 15 de março ao final de abril verificou-se uma quebra de 36% no volume de pescado e de 38% no valor. Após o final do estado de emergência, verificou-se uma retoma no volume (+3%), enquanto o valor e o preço médio do pescado se encontram ligeiramente do período homólogo de 2019. No caso da sardinha, cuja safra se iniciou em 1 de maio, o preço médio encontra-se apenas -2,5% abaixo de 2019 (dados até final de junho).
- Outro impacto derivado do ponto anterior é que quando o pescado (pelágicos) atinge o preço de retirada para armazenamento, esse peixe é retirado e não paga qualquer taxa à Docapesca, o que tem um efeito nos seus resultados económicos.

### Estaleiros

- Esta área de atividade, que estava a trabalhar normalmente, com o fecho das fronteiras e alastramento da pandemia, teve um impacto nas escalas de manutenção programadas, com estas a serem adiadas ou canceladas.

### Qual é a pertinência das medidas lançadas pelo Governo no apoio às empresas?

- O setor do *shipping* não teve mais ajudas do que as globais para toda a economia, as medidas foram corretas, todas as ajudas foram benefícios e não se pode dizer que tenha sido um dos setores mais desfavorecidos, tendo de facto conseguido adaptar-se sem recorrer ao *layoff*.
- O recurso ao teletrabalho foi generalizado neste setor e o apoio por parte do Governo deve manter-se já que veio para ficar. A crise demonstrou que era perfeitamente possível trabalhar em casa e em alguns casos com aumento da produtividade.
- Dilatação dos prazos de pagamento de taxas às autoridades portuárias por parte dos armadores e agentes de navegação de 30 para 60 dias, que foi negociado e aceite com as administrações portuárias e teve um impacto positivo na tesouraria das empresas.

### Portos de Pesca

- Publicação de Despacho do Ministro do Mar n.º 3849/2020 de 27 de Março, que permitiu flexibilizar alguns horários dos leilões de pescado, o que face à diminuição da procura através do canal *Horeca* possibilitou que os preços do pescado não baixassem tanto.
- A suspensão da pesca ao fim de semana através da Portaria n.º 88-B/2020 de 6 de abril, que previu a interdição da captura, a manutenção a bordo e a descarga de pescado em portos do continente durante o período compreendido de 10 de abril a 31 de maio, o que permitiu nas primeiras semanas de estado de emergência algum controlo dos preços à segunda-feira
- Impuseram-se restrições de acesso às lotas, permitindo apenas o acesso de um elemento da tripulação das embarcações para entrega de pescado, alterou-se a disposição das bancadas dos compradores com lugares intermitentes vazios, assim como foi disponibilizado álcool gel e higienização dos espaços. Para o controle no acesso às suas infraestruturas, a Docapesca contou com o apoio das Autarquias e Proteção Civil, assim como da Polícia Marítima e GNR (Unidade de Controle Costeiro),

que marcaram presença nestes espaços para manutenção e cumprimento destas regras.

- Apoios do Mar 2020 disponibilizados aos operadores do setor, nos domínios da pesca, da aquicultura e da transformação de pescado, que permitiram a aquisição de equipamentos e materiais de proteção individual, de desinfeção, bem como de testes de despistagem do vírus COVID-19, por forma a contribuir para o exercício das atividades económicas em condições de segurança.

Que propostas de medida poderão ser apresentadas ao Governo para apoiar as empresas nesta situação de crise e para criar as condições para a retoma da sua atividade o mais rapidamente possível?

- Os apoios foram positivos mas tem que se pensar em medidas mais robustas e genéricas, como a descida dos impostos, estrategicamente pensadas, de forma a alavancar atividade das empresas e o emprego.
- Aproveitar a oportunidade para investimentos portuários através da execução do Portugal 2020 e do futuro Portugal 2030. A pandemia deve permitir acelerar o investimento público para tornar os portos portugueses mais eficientes e competitivos, em termos de infraestruturas, desmaterialização de processos e descarbonização, assim como, para investir na ligação dos portos aos seus *hinterlands* através da ferrovia.
- Não de forma explícita, mas de uma forma inteligente, o Governo tem que fomentar a colaboração entre empresas portuguesas, que é essencial e estratégica para o desenvolvimento da nossa economia. Há que mudar mentalidades e estimular essa cultura de colaboração. Por exemplo, replicar iniciativas como o Bluetech Accelerator - Ports & Shipping 4.0 que estimulou a fusão de conhecimento e colaboração entre empresas.
- No quadro da União Europeia, fortalecer e proteger as empresas europeias, com algum protecionismo. A pandemia pôs a nu a dependência total da Europa para alguns produtos produzidos na China e mostrou a necessidade de reindustrialização da Europa, que pode vir a ser uma oportunidade Portugal. O modelo em que a China e Ásia são os produtores e a Europa apenas consumidor vai ter que mudar.
- Apoios e incentivo à descarbonização para os Armadores, em termos dos combustíveis e emissões dos navios.
- Necessidade de apoios específicos ao setor dos Cruzeiros.



Quais os impactos desta crise (positivos e negativos) que antecipa, a médio prazo, sobre a sua atividade e empresa?

- **A retoma será gradual**, dependente da evolução da pandemia e dos seus impactos globais e geopolíticos.
- A Aposta nos novos 3 **D**'s do sistema marítimo portuário:  
**Diversificar** – exportações e conquistar novos mercados;  
**Digitalizar** – desmaterializar processos, avanço da JUL integrando neles todos os operadores logísticos (salto qualitativo) e apostar na transformação digital produzindo conhecimento, informação mais inteligente e eficiente para apoio à tomada de decisão, a partir do tratamento dos dados (Big Data);  
**Descarbonizar** – fornecimento de eletricidade aos navios em Porto, e apostar em novos combustíveis, não só GNL, visto cada vez mais como um combustível de transição, mas também pensar noutras soluções não fósseis, como é o caso do Hidrogénio.
- Importante manter o foco nas questões ambientais e de sustentabilidade, em que todos os portos têm um papel importante a desempenhar. (por ex: Gestão integrada dos resíduos, água, esgotos e energia)
- A pandemia acelerou todos os processos de digitalização, o e-commerce explodiu e vai acelerar, **as pessoas começaram a ter mais confiança no e-commerce**
- Virá toda uma nova ordem mundial ao nível de produção, consumo e compras. Os problemas do modelo de produzir/fabricar longe na Ásia, baseado em custos de transportes mais baratos, foram postos a nu pela crise pandémica com a dependência e ruturas de stock na Europa de alguns produtos (por ex: rutura de stock de material informático nos meses de abril e maio). A produção e consumo vão aproximar-se mais, o que pode ser uma boa oportunidade para Portugal se assumir como uma plataforma logística da Europa, baseada em tecnologia de ponta e na localização de indústrias nas áreas portuárias.
- O novo driver será mais escalas, navios mais pequenos e distribuição mais frequente. A aceleração desta tendência implicará trabalhar com maior ligação aos *hinterlands* dos portos, maior ocupação de espaço canal e maior planeamento. Abrem-se novas oportunidades para o *Short Sea Shipping*, para os portos de dimensão média e para as autoestradas do mar.

### Cruzeiros

- O setor dos Cruzeiros deve ser tratado como um subsector da fileira do turismo, a sua estrutura é vertical, não tem nada a ver com a do transporte de mercadorias. Tem especificidade própria, dinâmica própria e terá uma recuperação própria. Aqui também vai haver uma mudança na escala, o futuro será em torno de pequenos grupos, numa lógica sanitária, com programas de maior valor: *"Small is Beautiful"*. Perspetiva-se que a médio prazo, os navios de cruzeiros de 3000 passageiros vão pertencer ao passado.

### Portos de Pesca

- Explorar a automação de alguns processos das lotas, para estes serem feitos com menos esforço físico e com recurso a recursos humanos mais qualificados.

## Lista de Participantes

Entidade	Nome
<b>FÓRUM OCEANO</b>	Rui Azevedo
	Ruben Eiras
	Frederico Ferreira
	Sofia Maciel
<b>ASSOCIADOS FÓRUM OCEANO</b>	
APA – Administração do Porto de Aveiro e APFF Administração do Porto da Figueira da Foz	Hélder Nogueira Nuno Marques Pereira
ADPL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.	Amadeu Rocha
APS – Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A.	Duarte Lynce de Faria
DOCAPESCA – Portos e Lotas, S.A.	Sérgio Faias
	Filipe Pedro
Pinto Basto SGPS	João Bobone
QUALISEG	Manuel Carrasqueira
<b>PARCEIROS</b>	
APP – Associação dos Portos de Portugal	Duarte Lynce de Faria
AGEPOR – Associação dos Agentes de Navegação	António Belmar da Costa
Portline Ocean & Portline Bulk	Jorge Fernandes
	Vítor Brito