



Por Nuno Miguel Silva

ANÁLISE

Um sector em adaptação pressionado pelos custos por todo o lado

A falta de contentores, os preços da energia e combustíveis e a dificuldade de acesso a mão de obra estão a colocar pressão sobre os operadores, com impacto nos consumidores finais.

O sector português da logística, em que imperam empresas nacionais, mas também empresas multinacionais, está a tentar adaptar-se às novas realidades provocadas pela Covid-19. Nuno Rangel, CEO do Grupo Rangel, associado à multinacional norte-americana FedEx, é otimista e entende que “o contexto atual representa uma excelente oportunidade para a estratégia de transportes e infraestruturas em Portugal”. “O desequilíbrio nas cadeias de abastecimento globais tem levado muitos operadores económicos a questionarem e a reverem a localização geográfica das suas fontes de produção. O reforço das medidas de sustentabilidade, com maior preocupação com fatores como a pegada ecológica, contribui para reforçar esta mesma equação. Ambos os efei-

tos representam uma oportunidade para a relocalização de indústrias em Portugal, sendo que já identificámos alguma tendência nesse sentido. A qualidade e competitividade dos transportes e das infraestruturas são uma das variáveis determinantes para a decisão de relocalização destes operadores económicos”, afirma este responsável.

Para Nuno Rangel, “a estratégia de transportes e infraestruturas em Portugal deve providenciar fatores de atração destes investimentos”, adiantando que “exemplos desses fatores incluem a dotação de uma efetiva rede ferroviária de transporte de cargas e o funcionamento deste mercado em condições de saudável concorrência entre os operadores ferroviários; a atração e retenção de recursos humanos com competências multidisci-

plinares; a existência de rotas de transporte aéreo com maior frequência, que possibilitem a Portugal ser considerado um ‘hub’ de carga; e a robustez da infraestrutura, isto é da rede de fluidez de informação entre os operadores da cadeia de abastecimento, que suprima as assimetrias de informação e possibilite a otimização da automatização e da análise analítica de dados”.

Sobre os desafios da mão-de-obra e da sua qualificação, o líder do Grupo Rangel salienta que, “no nosso contexto, verifica-se uma elevada mobilidade de profissionais dentro do sector, pelo que o desafio da retenção de talento assume elevada relevância”.

Nuno Rangel salienta que “esta questão da escassez de oferta para as oportunidades profissionais existentes é genera-



lizada e está presente em diversos setores económicos em Portugal”, sendo que “esta agrava-se, ainda mais, pelo facto de perdermos profissionais qualificados e jovens de elevado talento para o mercado externo”.

Sobre a nova realidade no setor da logística, no seguimento da pandemia, com subidas nos preços, alterações na cadeia de abastecimentos, e numa altura em que ‘e-commerce’ é cada vez mais relevante e em que os hábitos de consumo mudam de forma acelerada, o presidente do Grupo Rangel elenca os principais desafios do setor para este ano. “Vemo-nos agora perante grandes desafios tais como: o aumento dos custos de exploração, incluindo o custo da energia; a escassez de mão-de-obra qualificada; e o aumento generalizado dos custos de mão-de-obra de forma assíncrona, face ao crescimento económico do país. Este aumento generalizado dos custos de exploração está a impactar, fortemente, a rentabilidade da indústria”, adverte Nuno Rangel.

No seu entender, “todos estes eventos, estão a colocar uma grande pressão sobre os operadores logísticos”, uma vez que “a maioria dos contratos logísticos foram assinados para longo prazo e antes da situação pandémica, facto que torna a transferência de custo muito difícil de concretizar em tempo útil, degradando assim a margem e limitando o investimento futuro”.

“Por outro lado, os planos de investimento, assumidos a longo prazo, estão a sofrer desvios acentuados agora na sua implementação, em plena crise pandémica. Assim, enfrenta-se desvios nos valores dos investimentos e no custo de mão de obra, seja pelo aumento direto, seja pelas medidas de contenção pandémica, que geram em muitos casos um aumento de custo operacional de 30%. “Sem dúvida que o nosso grande desafio passa pelo foco na recuperação da rentabilidade da indústria e toda a gestão ainda desta disrupção das cadeias de abastecimento”, aduz Nuno Rangel.

O líder do Grupo Rangel afirma que “na resposta a estes desafios, a mobilização global está a seguir uma tendência de aumento da produtividade pela tecnologia, onde a automação, a informa-



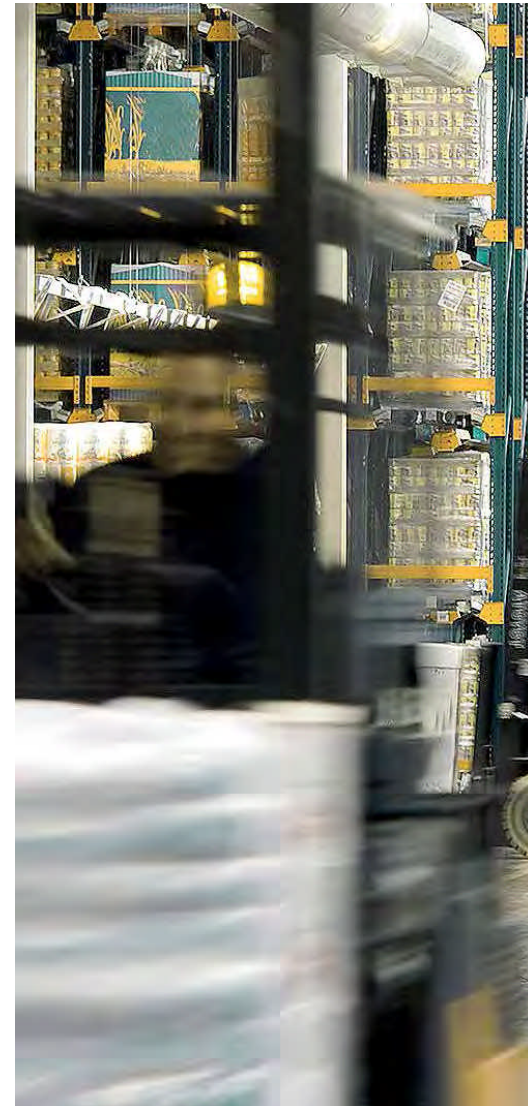
Sandro Pinto
Brokerage Manager da UPS Portugal



Celestino Silva
Managing Director European
Logistics Iberia da Dachser

ção em tempo real e digitalização dos processos assumem um papel primordial. Contudo, a adoção da tecnologia tem maior retorno quanto maior a escala e a especialização e, para isso, Portugal necessita de captar investimento de grandes companhias industrializadas e não indústrias ou negócios menos sofisticados, cujo interesse é sobretudo motivado pelo acesso a mão de obra com menor custo relativo a geografias comparáveis”, advoga Nuno Rangel.

Quanto à escassez de matérias primas e componentes, o presidente do Grupo Rangel admite que “está a manter uma forte pressão sobre a procura nos mercados de origem, implicando alteração significativa dos fluxos da cadeia



de abastecimento e das suas origens e destinos”. “Em alguns casos, verifica-se mesmo a incapacidade de fornecer o produto encomendado e, noutros casos, as alterações no tipo de produtos consumidos colocou pressão sobre novas rotas geográficas. Esta disrupção na cadeia de abastecimento tem levado a um aumento relevante dos custos de transporte internacionais que, conjuntamente com o aumento exponencial da procura de alguns produtos, se reflete no também aumento dos preços ao consumidor final”, adianta Nuno Rangel.

Já Sandro Pinto, Brokerage Manager da UPS Portugal, uma das maiores multinacionais do sector da logística, entende que “as eventuais dificuldades sen-



tidas na cadeia de abastecimento estão a montante do nosso negócio”. “Dentro da cadeia, estamos focados no segmento das pequenas encomendas, especificamente no momento em que elas deixam o armazém e os centros de distribuição e são remetidas para os pontos de venda e consumidor final.

Por outro lado, o ‘e-commerce’ está a mudar radicalmente o comportamento dos consumidores e a reformatar o relacionamento das empresas com os seus clientes”, detalha este responsável.

De acordo com o ‘UPS Smart E-commerce Report 2021’, as compras ‘online’ vieram para ficar mesmo após as restrições da pandemia, constatando-se um aumento de 50% no número de consu-

midores que pretendem fazer “todas” ou “a maioria” de suas compras pela internet. Ao mesmo tempo, as expectativas de compra em loja caíram cerca de 14%, em comparação com o período pré-pandemia. “Deste modo, os retalhistas de todas as dimensões procuram soluções para reduzir custos e responder melhor aos seus clientes. A UPS tem um amplo conjunto de soluções de comércio eletrónico para remetentes e consignatários, que vão além da entrega de ‘última milha’, incluindo também armazenamento e atendimento, ‘tracking’ de encomendas, atualizações do status de entrega, opções personalizadas de entrega, devoluções simplificadas de mercadorias e muito mais”, garante Sandro Pinto.

Sobre a escassez de matérias-primas, este responsável assume que “todos os agentes de mercado são forçados a lidar, a seu modo, com o aumento dos custos do combustível ou da energia, mas a nossa prioridade consiste em ouvir o ‘feedback’ dos nossos clientes sobre o fator preço”.

“As empresas dizem-nos que pretendem mais transparência e processos simplificados. Compreendendo o impacto das alterações no preço dos combustíveis, atualizamos e ajustamos periodicamente as nossas sobretaxas relacionadas, assim como outros custos operacionais em que incorremos por força dos nossos serviços. A prioridade da UPS é comunicar às empresas qualquer mudança de preços, proporcionando previsibilidade, especialmente às empresas de menor dimensão que operam num ambiente económico de alguma incerteza”, assegura Sandro Pinto.

No que respeita à escassez de conteúdos, no campo específico de atuação da UPS, este responsável garante que “estamos a tentar manter o nosso mundo em funcionamento, entregando os bens mais importantes, incluindo mais de 800 milhões de vacinas, para mais de cem países em todo o Globo, com uma taxa de pontualidade de 99,999%”, destacando que o grupo deve ter atingido o patamar de mil milhões de doses entregues até final de 2021.

“A pandemia colocou-nos perante inúmeras dificuldades em 2021. Os desafios que a Covid trouxe à logística persistem a

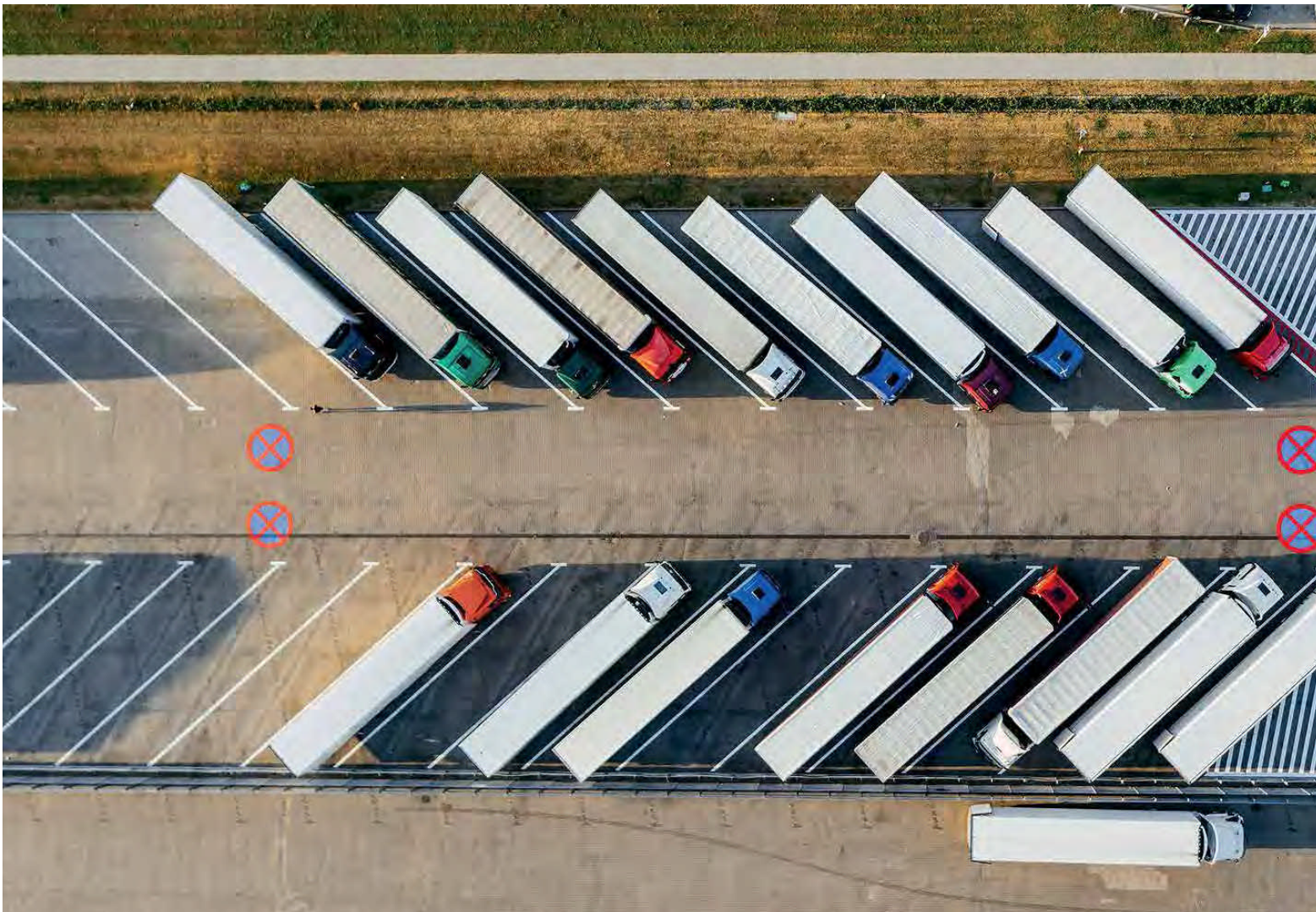
nível global e este facto conduziu a um repensar, em toda a indústria, sobre o modo como criamos e mantemos as cadeias de abastecimento. As empresas estão a tentar organizar as cadeias de fornecimento, tornando-as mais flexíveis, para evitar choques futuros. Isto significa encurtar as cadeias, deslocando a produção para mais perto de ‘casa’, aproveitar os pontos fortes de cada região e tirar partido de fontes alternativas de abastecimento, para garantir o fornecimento e a capacidade de assemblagem na eventualidade de disrupções”, defende Sandro Pinto.

No caso da DB Schenker, filial da multinacional alemã Deutsche Bahn, António Paulo, diretor-geral para Portugal, diz que “a retoma da economia em 2021 no período de recuperação pós lockdown, com uma procura de bens e serviços muito superior ao nível de oferta de matéria prima disponível no mercado à escala global, veio afetar severamente a cadeia de abastecimento”.

“Esta escassez de matéria prima e de componentes, associada não só à quebra de produção mundial como aos constrangimentos existentes no sector logístico, tem contribuído diretamente para que o preço final ao consumidor seja afetado, desde logo por via do aumento de custo dessas matérias primas nos seus países de origem, mas também através dos custos logísticos e de transporte”, refere António Paulo.

Por outro lado, “a escalada dos preços dos combustíveis vem contribuir ainda mais para este efeito, uma vez que representa uma parte considerável do custo total do transporte de mercadorias”. “Temos vindo a assistir a um aumento contínuo desde 2019, tendo sido mais acentuado no último semestre de 2021 e não se perspetivando que haja uma estabilização, pelo que é expectável que em 2022 a quota parte deste fator no aumento de preços ao consumidor se mantenha sem grandes alterações. Em Portugal este efeito é ainda maior dada a elevada carga fiscal que incide no preço dos combustíveis e que retrai ainda mais a retoma económica por esta via”, analisa António Paulo.

De acordo com o diretor-geral da DB Schenker Portugal, “há muito que se de-



bate este tema a nível nacional sem que se tenham tomado medidas concretas e efetivas para que o sector dos transportes possa ser aliviado desta carga fiscal e tornar-se mais competitivo enquanto agente económico”. E reclama: “Importa que os decisores políticos nacionais coloquem o tema na sua agenda e que trabalhem numa solução de alavancagem para este sector com efeitos diretos na economia do país”.

Sobre a falta de contentores, o diretor-geral da DB Schenker Portugal avança que “vários fatores contribuíram nos últimos dois anos para que a disponibilidade de contentores marítimos tenha atingido níveis mínimos históricos”. “A falta de contentores tem vindo a agravar-se com o backlog muito elevado nos principais portos internacionais provocado pela elevado trading marítimo no período de retoma pós lockdown. Assistimos atualmente a um desequilíbrio inabarcável entre a capacidade de handling portuário e a quantidade de navios que chegam diariamente a estes portos, crescendo todos os dias e reduzindo a quantidade de

contentores que não são recolocados no trading destes fluxos”.

No entender de António Paulo, “enquanto se mantiver a tendência deste ciclo, a disponibilidade manter-se-á abaixo da necessidade e consequentemente os custos de produção manter-se-ão naturalmente num nível muito elevado”.

Celestino Silva, Managing Director European Logistics Iberia da Dachser, outra das multinacionais de logística presente no mercado nacional, entende que “o aumento dos preços para o consumidor final começa logo na escassez de matérias-primas e de componentes, resultado da paralisação de grande parte da economia como medida de contenção da pandemia”.

“Essa estagnação levou, consequentemente, à diminuição da produção, o que culminou na diminuição dos stocks de matérias-primas. Neste momento, neste regresso a uma nova normalidade, marcado por bastante incerteza, os níveis de produção ainda não ‘recuperaram’, mas a procura continua a aumentar”, sintetiza

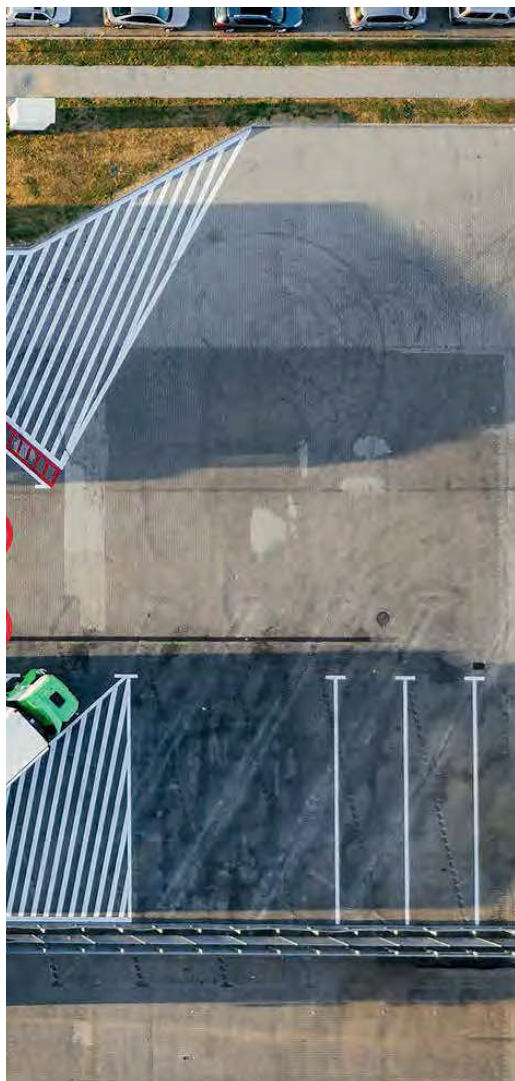
este responsável da Dachser Portugal.

Celestino Silva recorda que o instituto alemão ifo (Leibniz Institute for Economic Research da Universidade de Munique) concluiu que, após uma crise económica e financeira, verifica-se, invariavelmente, uma escassez de materiais. “A este nível, refira-se que, quando a economia começou a recuperar, depois da crise económica e financeira de 2011, registou-se um défice de matérias na ordem dos 19%. Atualmente – e em consequência da crise provocada pelo coronavírus – este défice de materiais disparou, rondando os 64%, o que está a dificultar a recuperação económica”, esclarece este responsável.

De acordo com Celestino Silva, “esta realidade atesta o enorme impacto desta crise sem precedentes, impacto esse que, segundo os economistas, se fará sentir por muito tempo”. “Contudo, devemos encarar a situação, não enquanto sinal de ‘crise’, mas como os primeiros passos para uma recuperação económica. “E, como resultado desta retoma económica, assistimos a um



ANÁLISE



sequentemente, as taxas de compra nas principais rotas comerciais acabaram por aumentar, cinco vezes em alguns casos, em comparação com o ano anterior. Isto verifica-se face ao volume acumulado de transporte para fora da China – como resultado da paralisação fruto da pandemia –, ao congestionamento de contentores na costa oeste dos EUA, à espera para serem descarregados, também fruto da paralisação temporária dos portos ou, ainda, a casos individuais e pontuais de Covid-19, que levam ao encerramento temporário dos portos de carga”, detalha este responsável.

De acordo com o gestor da Dachser Portugal, “obstáculos relacionados com a pandemia são e foram sempre esperados, mas, em conjunto com outros, como o bloqueio do Canal de Suez, desequilibraram os processos elementares no transporte marítimo de mercadorias”.

Assim, “em linha com a situação existente no mercado internacional de transporte marítimo, a procura de transporte aéreo de mercadorias continua, simultaneamente, a aumentar, mas, também nesta área as capacidades de carga são, atualmente, muito limitadas”.

No seu entender, “isto resulta em atrasos na oferta, não só ao consumidor final, como, também, em interrupções e constrangimentos nos fornecedores de produtos intermediários”. “Neste sentido, algumas empresas estão a aumentar a sua capacidade de armazenamento na Europa, enquanto outras estão a encomendar produtos intermediários de vários fornecedores, em vez de uma única fonte. Outras ainda estão a realocar partes da produção, mais perto dos mercados de vendas ou de regresso à Europa”, resume Celestino Silva.

Já Vitória Nunes, diretora da unidade de negócios da ID Logistics Portugal, outra grande empresa do sector a atuar em Portugal, entende que “a escassez de matérias-primas e componentes de diversa índole está a afetar muitas empresas a nível mundial”.

“Porém, ao contrário dos fabricantes, na ID Logistics como empresa especializadas em logística contratual gerimos outros tempos; pelo que nos afeta de forma distinta. Principalmente, porque estamos

a enfrentar dificuldades em relação à entrada de mercadorias nas nossas plataformas, o que faz com que os tempos de trabalho sejam agora mais curtos”.

“A escassez de materiais, especificamente o aço, está também a afetar a produção de contentores. Segundo a consultora Drewry, o preço de um contentor para enviar produtos da Ásia para a Europa passou de 1.300 dólares para cerca de 13.000 em setembro e outubro. A boa notícia é que, nas últimas semanas, caiu para 9.195,40 dólares por contentor, o que representa menos 9,2% do que há um mês e menos 11,38% do que no final de setembro, portanto, verificamos uma ligeira recuperação e esperamos que continue assim nas próximas semanas”, espera Vitória Nunes.

Mark Dawson, CEO do Grupo Garland, outra das grandes empresas logísticas a operar em Portugal garante que “estamos apenas a assistir à lei da oferta e da procura em funcionamento”. “Neste momento, a procura excede largamente a oferta, a produção de um produto custa mais, logo os preços aumentam. A consequência é obviamente a subida da inflação que, em Portugal, ainda não é tão expressiva, mas que em alguns países já está acima dos 5%”, pontua este responsável.

O CEO do Grupo Garland Portugal adverte que, “como consequência desta disrupção, começamos a verificar que algumas indústrias começam a privilegiar transportes ‘near SHORING’ e cadeias mais curtas, privilegiando materiais de destinos mais próximos e mesmo locais, cuja produção começa a ser mais competitiva”.

Mark Dawson detalha que, “face à conjuntura económica e do sector, a cadeia de abastecimento é hoje pensada pelas empresas para reunirem mais ‘stock’ para que não haja quebras na sua oferta”, mas “acontece que esta tendência também contribui para o aumento dos custos, porque faltam armazéns logísticos em vários países”.

“Como disse antes, todas estas questões levam a que as empresas comecem a pensar seriamente em optar por cadeias de abastecimento cada vez mais curtas, privilegiando o que é nacional ou que provém de mais curtas distâncias”, observa Mark Dawson.

aumento da procura sem precedentes, nomeadamente ao nível da carga de volume transportado, o que contribuiu, consequentemente, para um aumento acentuado nos preços de compra”, conclui o responsável da Dachser Portugal.

No que se refere à escalada do preço do combustíveis, Celestino Silva precisa que, em 2021, “assistiu-se a um aumento de cerca de 40% no preço do petróleo em relação ao início do ano, realidade que está a fazer com que as taxas de transporte aumentem consideravelmente”. “Este aumento tem, inevitavelmente, um impacto em toda a cadeia de distribuição, registando-se não só um aumento nos preços de transportes, como em todas as operações portuárias”, refere.

No que diz respeito ao transporte marítimo, Celestino Silva acentua que, “atualmente, todas as principais rotas vêm-se, efetivamente, afetadas pela falta de espaço para carga e de contentores vazios”.

“Quase todos os navios em serviço estão cheios ou com sobrelotação. Con-



ID: 97313307

04-02-2022 | Quem é Quem no Transporte e Logísti.



05 Análise

A falta de contentores, os preços da energia e combustíveis e a dificuldade de acesso a mão de obra estão a colocar pressão sobre os operadores, com impacto nos consumidores finais.