

grupo Portucel Soporcel



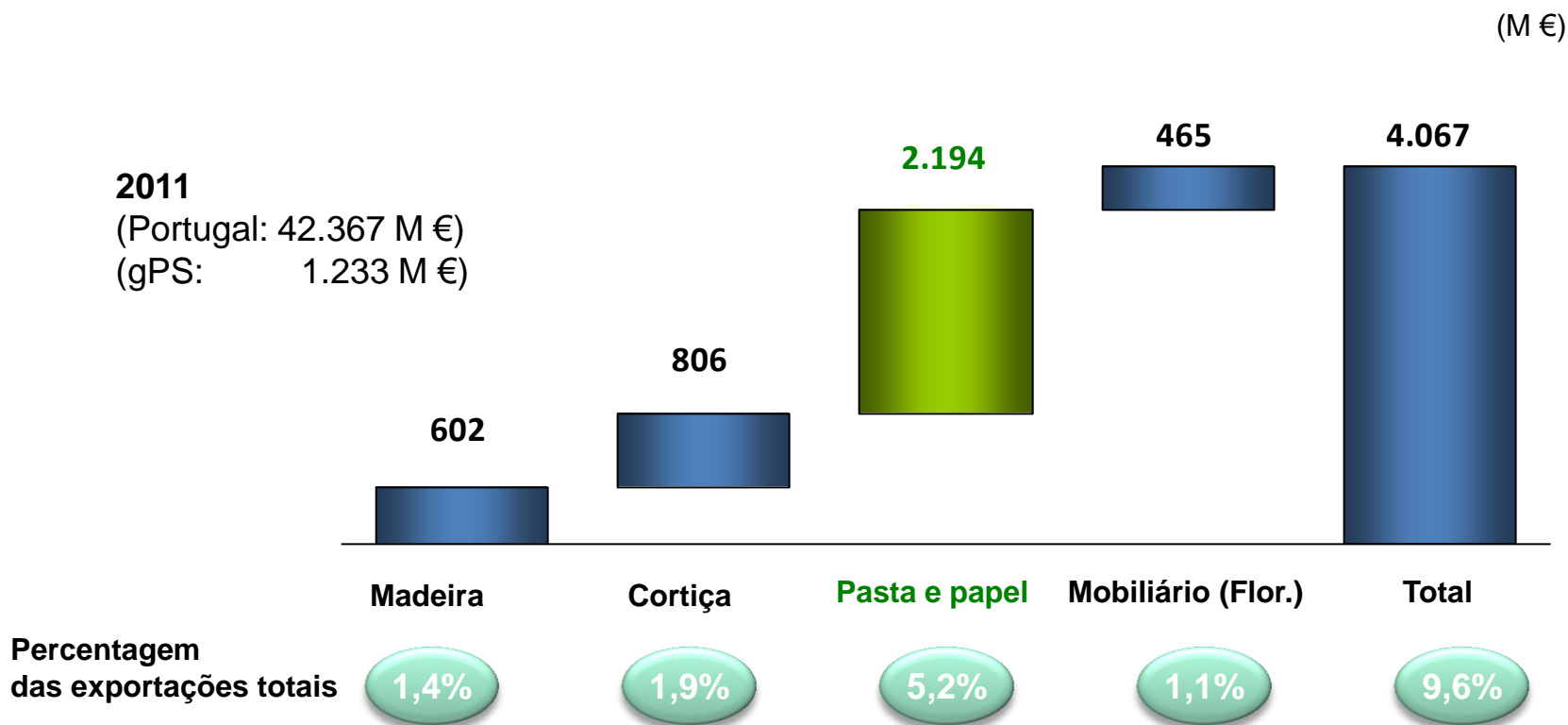
Ferrovias, Logística e Competitividade no Cenário pós TGV

Ordem dos Engenheiros, Lisboa 15 de Maio 2012



Exportações das indústrias florestais nacionais, 2011

As indústrias florestais são responsáveis por 10% das exportações nacionais. O gPS foi responsável por 56% do sub-sector P&P exportando 1.233 M €, ie, 3% das exportações portuguesas de bens.





Perfil Corporativo

Programa de investimento recente de 900 milhões de euros

Líder Europeu na produção e comercialização de papéis finos não revestidos (UWF) (6º Mundial) e na produção de pasta branqueada de eucalipto (4º Mundial)

Volume de negócios de cerca de 1,5 milhões de euros (mais de 1,2 milhões de euros de exportações)

Gere 120 mil hectares de floresta (73% eucalipto) e é o principal produtor de madeira certificada em Portugal (representa 61% área certificada em Portugal pelo FSC e 54% da área certificada em Portugal pelo PEFC).

Capacidade instalada de 1,6 milhões de toneladas/ano de papel, 1,4 milhões de toneladas/ano de pasta das quais cerca de 1,1 milhões integradas na produção de papel e 2,5 TWh/ano de energia.

Principal produtor de energia a partir de biomassa em Portugal, com mais de 51% de toda a energia produzida a partir desta fonte renovável (cerca de 4% da produção total de energia eléctrica).

Detentor da marca *Navigator*, o “best seller” Mundial no segmento *premium* de papel de escritório.

O CO2 retido anualmente nas florestas do Grupo supera o dobro do emitido por todos os seus sites industriais.

Emprego directo de aproximadamente 2 300 colaboradores (20% com formação superior), e forte impacto em milhares de empregos indirectos e prestadores de serviços ao Grupo.

Melhoria contínua da competitividade suportada por actividades de Inovação e I&D.

Modelo de negócio Papel do gPS, 2011

Apesar da dimensão, o gPS tem sido capaz de manter um modelo de negócio típico de um player de nicho, com cerca de 60% do negócio concentrado em produtos premium – preço acima do standard do mercado - e em marcas próprias. Quota no segmento premium do mercado europeu: 45%+ (e).

	grupo Portucel Soporcel	Média da indústria Europeia
Produtos Premium	57%	17% (e)
Folhas	81%	69%
Marcas Próprias	64%	30%
Taxa de Ocupação	100%	90%
Quota de mercado (Europa)	18% (Cut-size) 21% (Folio)	--

Peso do gPS nas exportações nacionais, 2011

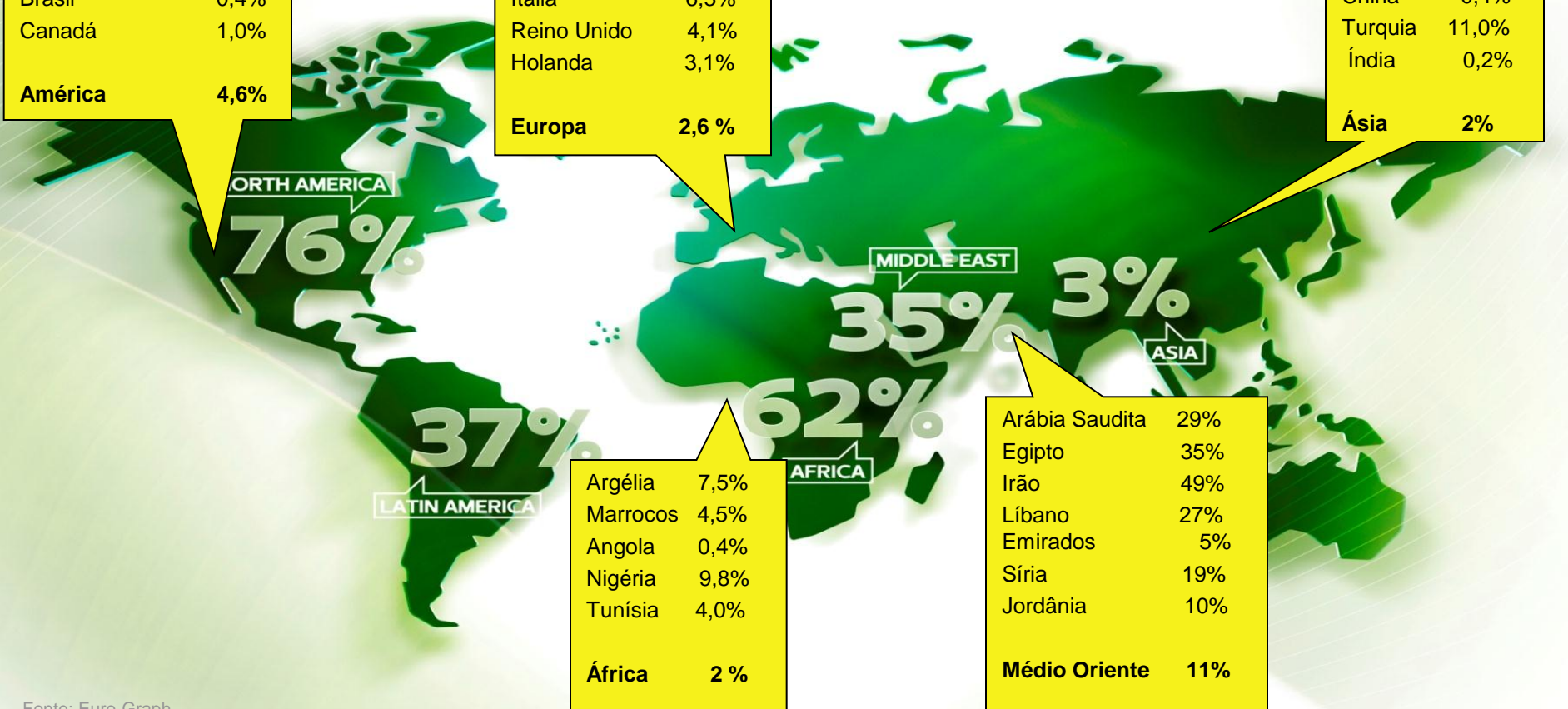
A Portucel exporta 95% da sua produção para 119 países (P&P), maioritariamente para a Europa e para os EUA e representa cerca de 50 % das exportações europeias de papel (UWF).

USA	7,9%
México	1,0%
Perú	16,0%
Brasil	0,4%
Canadá	1,0%
América	4,6%

Alemanha	3,0%
Espanha	1,4%
França	2,6%
Itália	6,3%
Reino Unido	4,1%
Holanda	3,1%
Europa	2,6 %

China	0,4%
Turquia	11,0%
Índia	0,2%
Ásia	2%

% nos continentes – peso do gPS nas exportações europeias de UWF



Argélia	7,5%
Marrocos	4,5%
Angola	0,4%
Nigéria	9,8%
Tunísia	4,0%
África	2 %

Arábia Saudita	29%
Egipto	35%
Irão	49%
Líbano	27%
Emirados	5%
Síria	19%
Jordânia	10%
Médio Oriente	11%



Perfil Logístico (2011) - Outbound

A Logística outbound (P&P) movimentou 2,4 M tons sendo 1,8 M tons no transporte primário (1,5 M tons de papel e 0,3 M tons de pasta) e 0,6 M tons no transporte secundário.

Negócio Papel

- Fornecimento regular em 115 países (4.300 destinos) espalhados pelos 5 continentes com janelas de entrega muitas vezes inferiores a 1 hora.
- Operação “JIT”: stocks nas fábricas (PA e PVF) de 7,6 dias (benchmark sector: 28 dias), stock em plataforma (com booking definido) de 12 dias e em trânsito para clientes 5,7 dias.
- Utilização de 23 plataformas logísticas 18 na Europa (4 Negócio Pasta) e 5 nos EUA.
- Transporte primário:
 - Mundo: 58% Marítimo, 41% Rodoviário, 1% Multi-Modal
 - Europa: 42% Marítimo, 56% Rodoviário, 2% Multi-Modal (Em 2008: 26% Marítimo)
- Transporte primário e secundário
 - Mundo: 176.000 TEU “equivalente”
 - Europa: 123.000 TEU “equivalente”

Inbound: 5,2 M tons (madeira e biomassa)

Geridos por gPS: 4 M tons

18% Marítimo, 72% Rodoviário, 10% Ferrovia

Negócio Pasta

- Transporte Primário
 - Mundo: 25.000 TEU “equivalente” - 78% Marítimo, 21% Rodovia, 1% Multi-Modal

Alternativas à Rodovia – Fase 1 o TMCD

Desde 2003 que o gPS tem vindo a implementar proactivamente uma estratégia de diversificação dos modos logísticos, apostando no TMCD, a partir dos portos de maior proximidade das suas unidades industriais.

Transporte Rodoviário (pontos fortes)

- Flexibilidade horária
- Porta-a-porta (d2d)
- Fragmentação oferta
- Documentação

Transporte Rodoviário (pontos fracos)

- Segurança
- Consumo energético (por T Km)
- Congestionamento zonas críticas tráfego rodoviário (ex.: fronteiras franco-espanhola, franco-suíça, grandes cidades europeias, anéis junto aos grandes portos europeus,...)
- Tendência para custo ir reflectindo as suas externalidades com taxas de circulação rodoviária de mercadorias na Alemanha, Áustria, República Checa, Suíça (0,182 €/km a 0,794 €/km) e em estudo em Espanha e França. (Para além das ex-SCUTs em Portugal)
- Disponibilidade (balanço exportação/importação)

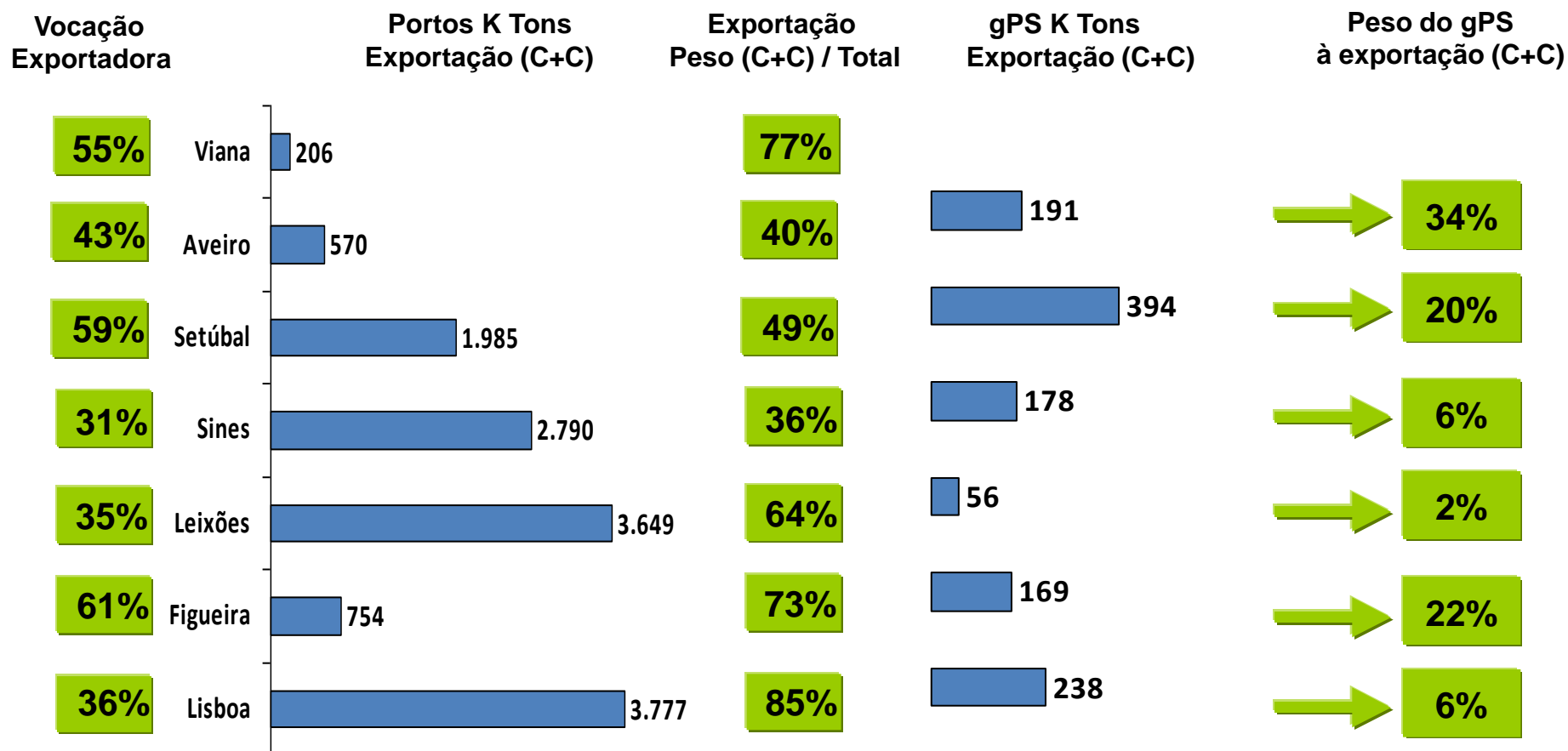
Desafio: reduzir dependência da rodovia e dar resposta aos aumentos de capacidade (2000 na FF e 2009 em Setúbal).

Solução (TMCD) desde:

- 2003 na FF para Inglaterra, Bélgica, Holanda e França (inicialmente 2x/mês, actualmente 4 a 5 x/mês)
- 2009 em Setúbal para os mesmo destinos mais: Alemanha (norte), Itália (centro/sul), Grécia, Turquia, outros destinos do Mediterrâneo e Médio Oriente (actualmente 4 a 5 x/mês)

Alternativas à Rodovia – Fase 1 o TMCD

O grupo é o maior exportador de carga contentorizada em Portugal e muito provavelmente a nível Ibérico, tendo representado, em 2011, cerca de 10% da carga contentorizada e cerca 9% desta carga e convencional exportada pelos portos Nacionais.





Alternativas à Rodovia – Fase 2 a Ferrovia

O TMCD não é contudo competitivo longe do litoral Europeu. Assim, o grupo iniciou nos últimos anos, fluxos regulares de transporte ferroviário na exportação, para Espanha e destinos “Além Pirinéus”, numa operação de “cross-docking”, como solução alternativa ao transporte rodoviário, com um serviço multi-modal “d2d” (contudo ainda pouco eficiente)

Itália desde **2007**, via Mouguerre e Le Boulou até Candiolo (2.600 TEU)

- Trajecto total : 2.193 Km (rodovia: 872 / 1.347 Kms e ferrovia: 1.300 / 820 Kms – 48%)

Alemanha desde **2009**, via Irun até Nuremberg/Limburg (1.200 TEU)

- Trajecto total : 2.256 Km (rodovia: 1.010 Km e ferrovia: 1.313 / 1.180 Km – 52%)

Espanha (Barcelona e Madrid) desde **2010** (suspensão em 2012)

Suíça, desde **2011**, via Irun até Basel (250 TEU)

- Trajecto total : 2.164 Km (rodovia: 1.010 Km e ferrovia: 1.154 Km – 53%)



Alternativas à Rodovia – Fase 2 a Ferrovia

... tendo também iniciado, em 2012, exportações ferroviárias, em caixa móvel, directamente de Portugal para o Centro da Alemanha (serviço DB Schenker) com transbordo da mercadoria, entre composições ferroviárias, em Irun.

Serviço semanal “d2d”: Um comboio entre Portugal (Bobadela/Leixões/Pampilhosa) – Irun – Goettingen:

- 30 caixas móveis no fluxo Portugal-Irun-Portugal;
- 40 caixas móveis entre Irun-Alemanha-Irun;

O gPS, desde o início assumiu um compromisso para todo o período do projecto, mínimo de 8 caixas móveis/comboio, à exportação, ou seja, cerca de 27% da sua capacidade;

Estando em discussão um segundo comboio para este fluxo (Setembro 2012), o gPS já assumiu compromisso para utilizar uma quantidade de caixas móveis idêntica ou superior à actual.

Ineficiências nos fluxos actuais:

- 1 - Operação de “cross docking”: Processo descontínuo, transit time longo (carga/descarga de cerca de 16 horas).
- 2 - Componente (“pernada”) rodoviária muito elevada;
- 3 - Obstáculos à interoperabilidade (mercadorias).



Desafios Logísticos na Ferrovia

Os obstáculos à interoperabilidade ferroviária, fundamentais para potenciar este modo de transporte para o centro da Europa, são no essencial ultrapassados com uma nova linha ferroviária em Bitola Europeia.

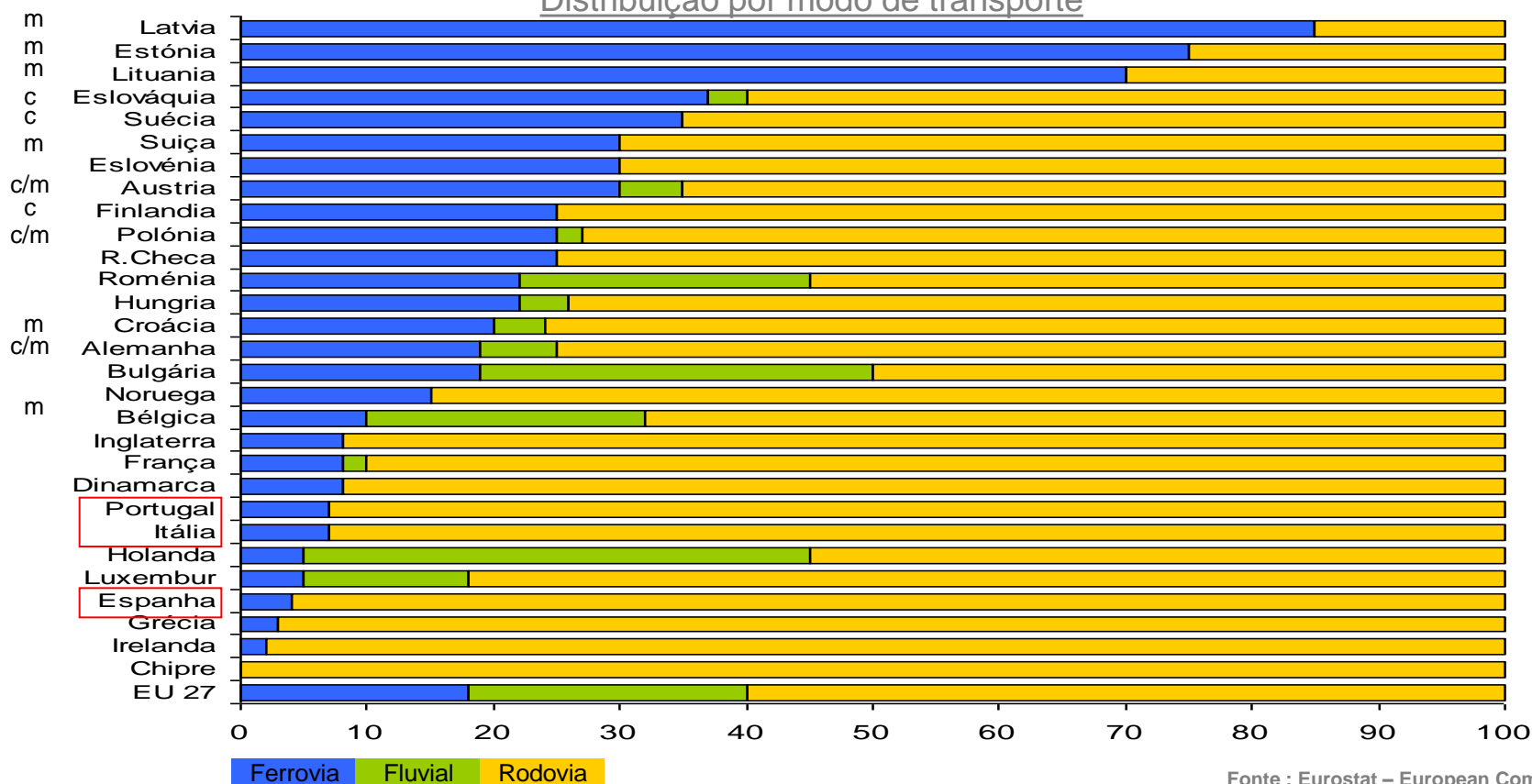
Principais entraves ao desenvolvimento deste modo de transporte “Além Pirinéus”:

- Falta de uniformização do sistema de sinalização e controlo de velocidade
- Necessidade de aumentar e uniformizar o comprimento das composições:
 - Ideal, pelo menos, 750 metros que permite carga de 50 contentores 40'/comboio (actualmente 30 a 40')
 - 1.600 tons brutas / composições (actualmente 1.000 a 1.200 tons no limite)
 - Implicará melhorar capacidade de tracção por composição
- Falta de zonas com capacidade para o cruzamento de comboios, de maiores dimensões (Portugal e Espanha)
- Problema das pendentes críticas nos corredores Ibéricos que limitam, actualmente, o peso/comboio entre Portugal e Espanha
- A uniformização da Bitola Europeia, para além do transporte de mercadorias em caixa móvel / contentor convencional, permite outra solução de transporte (ModalOHR), - RoRo ferroviário com “d2d” simples (camiões / cisternas)

Transporte de Mercadorias na Europa - Ferrovia

O transporte ferroviário, na Europa, desenvolveu-se fundamentalmente no interior das fronteiras nacionais, não tendo cada Estado tido (aparentemente) grande preocupação com a envolvente externa, daí as dificuldades de Bitola, Electrificação, Condução... Este processo resultou na fragmentação estrutural do sistema ferroviário Europeu, criando obstáculos à criação de uma espaço ferroviário Europeu Único, no transporte de mercadorias.

Distribuição por modo de transporte





Cenário provável da Ferrovia em Espanha

O Governo Espanhol fez aprovar em Bruxelas, cinco (5) eixos ferroviários em bitola europeia num investimento estimado de € 50 bn, essencialmente para o transporte de mercadorias. Destes eixos, dois (2) são prioritários para Espanha.

Eixo ferroviário do Mediterrâneo :

Investimento estimado de € 19,5 bn para 1.300 kms de ferrovia desde Portbou (região de Barcelona) a Algeciras pelo litoral, para cruzar o Sul de França, o norte de Itália, Eslovénia e Hungria até à fronteira com a Ucrânia;

Principal objectivo deste corredor é aproveitar o potencial de exportações provenientes da Ásia para a Europa;

Eixo ferroviário do Atlântico :

Investimento estimado de € 11,7 bn para 2.000 kms de ferrovia, entre Portugal/Espanha/França, por Valladolid e Vitoria, em que, aparentemente, a Linha da Beira Alta será a “porta” de entrada em Portugal, que deverá ficar preparada em bitola Europeia;

E em Portugal ?

Face ao exposto, será fundamental, desenvolver/repensar, em Portugal, dois (2) grandes eixos ferroviários, com estruturas adaptadas, para conexão directa com os mercados Europeus.

Um eixo a Sul via Caia/Badajoz:

Com ligação a Lisboa e aos portos de Setúbal e Sines (“oportunidade” Canal do Panamá):



O objectivo para os portos de Setúbal e Sines deverá ser chegar não apenas a Madrid mas ao centro da Europa, por via ferroviária.

Desta forma, particularmente o porto de Sines, passa também a estar ligado às redes Europeias e pode assim, concorrer directamente com o porto de Algeciras que estará enquadrado no eixo espanhol do Mediterrâneo.



E em Portugal ?

Um outro eixo na região centro a partir da Pampilhosa:

Nesta região do País, existem grandes empresas e PME's de dimensão assinalável, com vocação exportadora e com volumes relevantes para potenciar um fluxo ferroviário, diário, sendo criadas condições de Competitividade / Serviço / Frequência / Disponibilidade / Flexibilidade / Track-Tracing.

A ligação dos dois Portos do Centro (Aveiro e Figueira da Foz) à Pampilhosa será relativamente curta

O Concelho da Figueira da Foz é responsável por cerca de 2,5% das exportações Portuguesas de bens

Tem o porto marítimo, nacional, com maior vocação exportadora (61%), sendo o único, na região centro, com carga contentorizada - muito importante para desenvolver mais rapidamente o transporte ferroviário na ligação à Europa

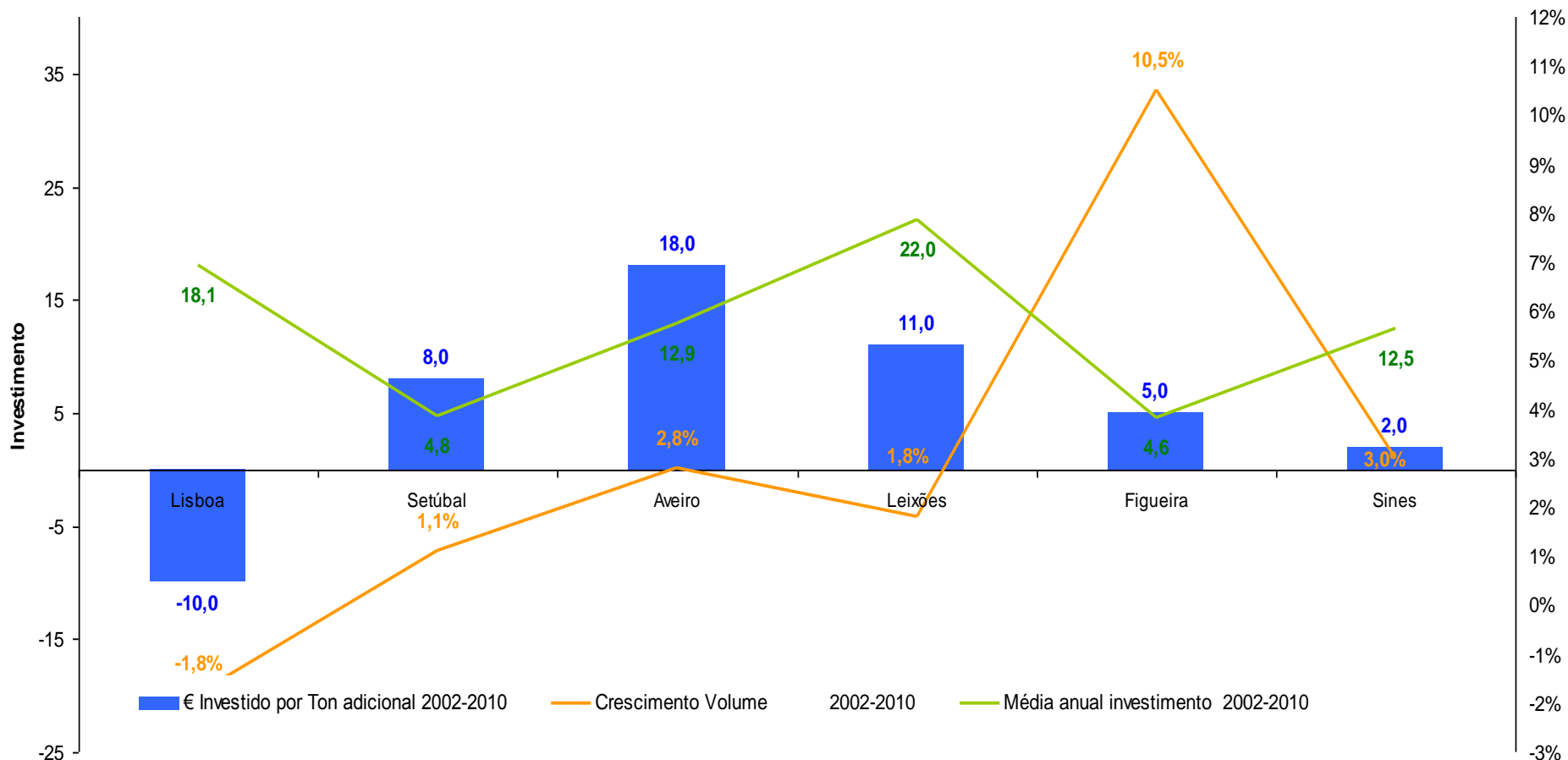
A ligação ferroviária deste porto à Pampilhosa é de fácil execução e passa:

- Recuperação do Ramal Cantanhede – Pampilhosa;
- Solução tecnicamente “simples” (distância dos portos da região é mais vantajosa a este porto (40 kms vs 60 kms do porto de Aveiro);
- Investimento total estimado em 35 M€ (sem electrificação e sinalização);

Saturação da linha do Norte, evitando-se assim o troço Alfarelos – Granja do Ulmeiro / Pampilhosa.

Portos Marítimos > Rentabilidade dos Investimentos

Os investimentos portuários em cada porto devem ser realizados numa lógica empresarial. Tendo o gPS solicitado ao IPTM, SET dados dos investimentos realizados para uma série mais longa, sem sucesso, apresentam-se os dados, oficiais (fonte IPTM), no período 2002-2010.



Nota :

Quanto menor o € investido por tonelada adicional, melhor foi a optimização/rentabilidade dos investimentos.



Conclusões

A globalização torna a competitividade da economia nacional cada vez mais dependente da eficácia e eficiência dos sistemas de transporte de mercadorias. O modelo actual de transporte para o centro da Europa, assente na rodovia, será a prazo insustentável e tornará as nossas exportações menos competitivas

Tornar sustentável a actividade de transporte de mercadorias a partir de Portugal, deverá ser um desígnio e uma prioridade estratégica, para responder aos desafios futuros

É fundamental para Portugal, não só construir uma rede ferroviária em bitola Europeia para o transporte de mercadorias, mas também criar uma cultura ferroviária de complementaridade entre os diversos modos de transporte, para:

- i) sustentar o crescimento das exportações de mercadorias e portanto da economia nacional
- ii) não correr o risco de isolamento/dependência
- iii) potenciar os investimentos e acelerar o desenvolvimento dos principais portos nacionais

Qualquer plano estratégico Nacional para o transporte ferroviário em bitola Europeia (médio/longo prazo), deve ser feito tendo em conta os interesses dos “donos” da carga - os verdadeiros dinamizadores da Economia Nacional

Garantir que os investimentos são feitos apenas numa “lógica” de interesse económico nacional e não político/portuário local

O gPS continua a potenciar o desenvolvimento de alternativas à rodovia nomeadamente através do transporte ferroviário, quer internamente quer na exportação para o centro da Europa, e tem-se mostrado disponível para efectuar acordos de médio/longo prazo com compromissos de volume. Num cenário conservador, para os destinos de França, Alemanha, Suíça, Áustria, Itália e Europa Central, poderá passar dos actuais 4.000 TEU/ano para 16.000 TEU/ano



Obrigado