

O novo presidente da APOL - Associação Portuguesa de Operadores Logísticos, Nuno Rangel, pretende sensibilizar o poder público para a importância de fortalecer a competitividade internacional da cadeia de abastecimento portuguesa, “de que os operadores logísticos são protagonistas indispensáveis”.

Quais os grandes desafios que se colocam hoje ao setor da logística e transportes?

Nos últimos anos o setor da logística e transportes tem vindo a superar diversas dificuldades, como a economia portuguesa em geral.

Não podemos esquecer que continuamos a ser afetados por custos de operação demasiado sobrecarregados: os preços dos combustíveis, as portagens e a eletricidade são fatores difíceis de ultrapassar.

Por outro lado, temos cada vez mais de estar atentos às questões das áreas regulatórias, tributárias e ambientais. Nos próximos anos vamos continuar a ter como um dos grandes desafios da logística a pressão na redução dos custos, pelo aumento da produtividade e eficiência através da simplificação dos processos, sem deixar de descurar a qualidade do serviço prestado. Outro grande desafio é estarmos constantemente atentos às tendências de futuro, como é o caso da multiplicidade de canais, que exige uma adaptação rápida à mudança. O crescimento do e-commerce tem sido o principal desafio, assim como a principal oportunidade. Este crescimento irá, sem dúvida, fazer com que a cadeia logística de abastecimento evolua e dinamize o mercado.

Os operadores logísticos necessitam de continuar a inovar os seus processos e a sua tecnologia, criando uma especialização que permita fazer chegar os produtos de forma rápida, eficiente e ao melhor preço ao destino final.

Os desafios devem ser vistos numa ótica nacional, ibérica ou europeia?

No caso dos operadores logísticos, os desafios têm sido vistos mais na ótica ibérica. A centralização de muitas operações de armazenagem na Península Ibérica tem sido uma constante nos últimos anos. Em termos da logística e transportes como um todo, não podemos nunca descurar também a ótica europeia e mundial, tendo em conta os fluxos de transportes que conectam com Portugal. É cada vez mais importante criar valor em toda a cadeia de abastecimento.

A questão da burocracia fiscal afeta o negócio? É mensurável em termos de perda de horas, custos de oportunidade e faturação? O que pretendem fazer?

Na APOL temos estado bastante atentos às alterações fiscais, regulatórias e ambientais. Os últimos anos têm sido marcados por um incremento do peso das obrigações declarativas fiscais, como foi o caso do novo regime de bens em circulação, implementado em 2013, onde as empresas passaram a ter de enviar informação à Autoridade Tributária por cada transporte efetuado, um exemplo de burocratização informatizada que não existia até aqui. Sem dúvida que há uma elevada afetação da burocracia fiscal em toda a atividade de logística e transporte.

Mas o real impacto em termos económicos é muitas vezes difícil de mensurar. Vamos continuar a defender ativamente os interesses dos operadores logísticos junto dos poderes públicos, nas áreas regulatórias e tributárias. Quer a nível dos decisores políticos, quer junto das estruturas como a Autoridade Tributária, é importante manter e reforçar a expressão pública das posições da APOL, em defesa dos interesses dos seus associados e da nossa economia. Iremos sensibilizar os poderes públicos da importância de fortalecer a competitividade internacional da cadeia de abastecimento portuguesa, de que os operadores logísticos são protagonistas indispensáveis.

Para 2015 e 2016, que investimentos se estão a preparar ou em desenvolvimento, por parte do grupo e associadas?

Os operadores logísticos têm vindo a evoluir, aproximando-se dos níveis de qualidade praticados na restante Europa, aproximação que se incrementará em 2015 e 2016. Vai continuar a ser essencial haver mais investimento, quer na qualidade logística, em termos de cumprimento dos prazos de entrega e do nível de serviço, quer nas infraestruturas tecnológicas, e também com um aumento de formação especializada em transportes e logística, para assim dar resposta às diferentes necessidades dos mercados onde atuamos.

As plataformas logísticas existentes e as anunciadas vão servir para os vossos projetos ou preferem criar estruturas próprias?

Muito se tem falado sobre a rede de plataformas logísticas em Portugal durante os últimos anos. Infelizmente, nas principais áreas urbanas, os operadores logísticos têm vindo a utilizar estruturas próprias e independentes, estando neste momento o mercado com diversas soluções disponíveis, mas muitas vezes não centralizadas e desconectadas dos centros logísticos com capacidade de transportes multimodais. Em termos de espaço disponível nas diversas plataformas logísticas no país, é suficiente para os projetos dos próximos anos. Teremos contudo de estar atentos, porque a utilização das corretas infraestruturas de logística e transporte é um contributo essencial para assegurar o desenvolvimento económico e territorial de Portugal.

Regressou, ou não, a confiança no setor? A procura está a aumentar – por parte de que mercados?

Mesmo nos últimos anos de recessão económica em Portugal, sempre existiu procura e confiança no setor. A pressão sobre os custos levou muitas empresas portuguesas a encontrar soluções mais económicas na subcontratação logística, o que foi positivo para os operadores. Em 2015 a generalidade dos operadores logísticos prevê um aumento do seu volume de negócios, seja pelo aumento do negócio das atuais empresas que já recorrem à externalização das suas operações logísticas, seja pelo aumento da procura por novas entidades que pretendem começar a subcontratar as suas operações logísticas. Neste campo, o país tem ainda um caminho a percorrer para colocar a subcontratação logística como uma decisão estratégica no tecido empresarial português.

As hipóteses fora do contexto europeu são viáveis no setor dos transportes e logística?

Os operadores logísticos representados na APOL têm, por um lado, uma ligação forte a outras geografias, decorrente do facto de serem multinacionais do setor e, por outro, No que concerne os operadores geneticamente portugueses, existe uma procura constante de oportunidades de crescimento.

Estas oportunidades passam essencialmente pelo mercado ibérico e pelos PALOP – Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa.

Nesta perspetiva, a possibilidade de desenvolvimento do negócio em países com forte crescimento e com uma língua comum é uma oportunidade não só viável como estrategicamente importante para a internacionalização e a expansão do negócio.

O novo presidente da APOL - Associação Portuguesa de Operadores Logísticos, Nuno Rangel, pretende sensibilizar o poder público para a importância de fortalecer a competitividade internacional da cadeia de abastecimento portuguesa, “de que os operadores logísticos são protagonistas indispensáveis”.

SERVIÇOS DE VALOR ACRESCENTADO

A Associação Portuguesa de Operadores Logísticos (APOL) foi criada em janeiro de 2009 e tem como missão dinamizar a competitividade do país pela promoção da subcontratação logística. De acordo com APOL, um operador logístico é uma “empresa privada, com fins lucrativos, e cuja atividade principal seja a prestação de serviços de valor acrescentado a terceiros, a nível de armazenagem, de manuseamento e de movimentação de bens”.

Um operador nesta área está apto a disponibilizar aos clientes múltiplos serviços logísticos, preferencialmente integrados: armazenagem, transporte, cross-docking, gestão de inventário e de stocks, embalagem, etiquetagem... estes são apenas alguns dos exemplos das atividades desenvolvidas pelas empresas que operam no segmento da prestação de serviços logísticos.

A entidade conta de momento com 13 associados: Frissul; Logic; Luís Simões; Norbert Dentressangle; Opertrans; Rangel; STEF; Univeg; Urbanos; DB Schenker; DHL; Entrepосто Logística e Logiters, “número que deverá crescer em 2015”.

A APOL escolheu em março último os novos órgãos sociais, tendo sido eleita a lista liderada por Nuno Rangel (da operadora homónima), que assumiu o cargo de presidente da direção.

Os restantes membros eleitos da direção são José Carlos Domingos, da empresa Entrepосто Logística, e Jorge Carvalho, da Schenker. O mandato corresponde ao triénio de 2015 a 2017.