

# BUSINESS BRIEFING

## RANKING OPERADORES LOGÍSTICOS 2010

MARÇO 2011

CONTEÚDOS

SUMÁRIO EXECUTIVO

- 1 Sumário Executivo
- 2 Introdução
- 3 Análise
- 4 Conclusões
- 5 Contactos

**Cushman & Wakefield**  
Av. da Liberdade, 131 – 2º  
1250-140 Lisboa, Portugal  
[www.cushmanwakefield.com](http://www.cushmanwakefield.com)

A Cushman & Wakefield associou-se à revista Logística Moderna para a realização de um inquérito aos operadores logísticos que actuam no mercado nacional. Apresentamos neste *Business Briefing* os resultados deste inquérito, transmitindo uma visão do sector logístico nacional na perspectiva destas empresas. Os operadores inquiridos representam uma capacidade total de armazenagem de cerca de 1,5 milhões de m<sup>2</sup>, distribuídos por mais de 200 plataformas logísticas.

A análise centrou-se na componente imobiliária da operação logística e confirmou o papel crucial que esta assume no negócio dos operadores. Os custos de ocupação, mas também a qualidade dos espaços são as principais preocupações dos inquiridos, que se mostraram, na sua maioria, optimistas face ao futuro, esperando nos próximos anos um crescimento da sua actividade.



### INTRODUÇÃO

A Cushman & Wakefield associou-se à revista Logística Moderna para a realização de um inquérito aos operadores logísticos activos no mercado nacional. No âmbito do Atlas dos Operadores Logísticos, realizado pela Logística Moderna há 7 anos, a Cushman & Wakefield introduziu um conjunto de questões relativas ao mercado imobiliário. Deste projecto resultou o presente documento, que pretende dar uma visão do sector logístico em Portugal na perspectiva dos seus utilizadores. Agradecemos à revista Logística Moderna a colaboração prestada, bem como a todos os inquiridos pelo tempo dispendido na resposta ao inquérito.

O painel de inquiridos foi constituído por 120 empresas dedicadas à prestação de serviços de logística no mercado português. O método utilizado foi o inquérito, realizado por correio electrónico ou via telefónica, e a entrevista presencial. Foi obtida uma taxa de resposta de 63%.

O inquérito abrange temas relativos aos imóveis ocupados pelos operadores logísticos, bem como a perspectiva dos inquiridos sobre o futuro do sector. Para além das expectativas que estes têm sobre a sua própria actividade, foram abordados outros temas, designadamente o desenvolvimento de infra-estruturas de transportes, a evolução do programa “Portugal Logístico”, entre outros aspectos considerados relevantes para o futuro da actividade logística em Portugal.

UMA PUBLICAÇÃO DA CUSHMAN &amp; WAKEFIELD

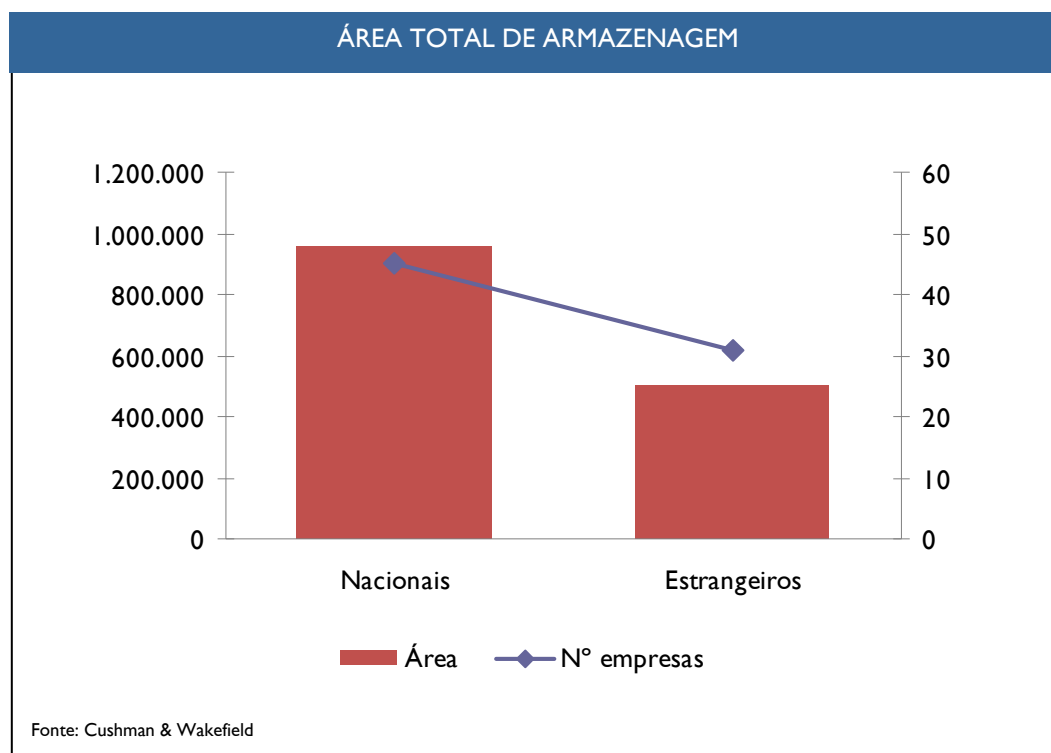
## ANÁLISE

### Instalações

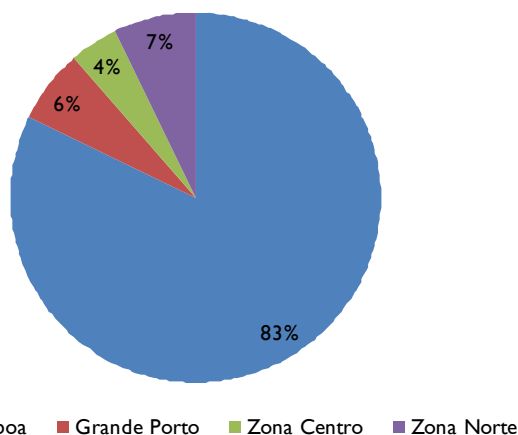
No que se refere às instalações dos ocupantes foram colocadas várias questões que abordaram temas como a localização, características técnicas, qualidade na perspectiva do ocupante, áreas ocupadas, entre outros.

As primeiras questões relativas a este tema referem-se à capacidade de armazenagem total dos operadores. As 76 empresas inquiridas declararam ocupar uma área total de armazenagem que ronda os 1,5 milhões de m<sup>2</sup>, distribuídos por mais de 200 plataformas logísticas, correspondendo a uma área média por plataforma que ronda os 6.700 m<sup>2</sup>. Em média, as empresas inquiridas ocupam 3 plataformas logísticas totalizando assim uma área de cerca de 19.200 m<sup>2</sup>.

No que se refere à origem dos capitais das empresas, verifica-se uma forte internacionalização dos operadores, correspondendo as empresas com capitais maioritariamente estrangeiros a 34% da totalidade dos inquiridos em área e a 41% em número.



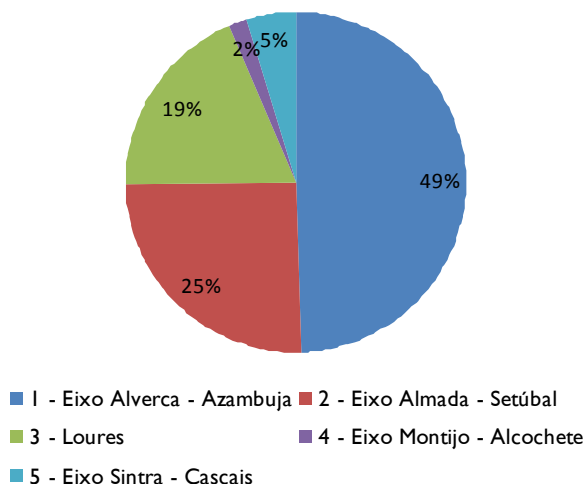
A análise que se apresenta de seguida refere-se às instalações principais dos ocupantes, sobre as quais foram colocadas diversas questões de ordem técnica que permitem caracterizar o perfil das principais plataformas logísticas do país. Trata-se de um universo de cerca de 711.000 m<sup>2</sup> de armazéns, correspondendo a uma área média por empresa de 11.000 m<sup>2</sup>.

**INSTALAÇÕES PRINCIPAIS – DISPERSÃO GEOGRÁFICA (TODO O PAÍS)**


Fonte: Cushman &amp; Wakefield

A concentração dos espaços na região da Grande Lisboa é evidente na análise, correspondendo a 82% do total. As restantes instalações distribuem-se pelo Grande Porto e outras localidades nas Zonas Norte e Centro do país. Verifica-se um peso ainda considerável nos armazéns afecto a zonas de escritórios, que corresponde em média a 14% dos espaços de armazenagem. Estas áreas, que no passado se desenvolviam em *mezzanine* com baixos critérios de qualidade, têm vindo nos últimos anos a assumir uma maior importância nos projectos logísticos.

A primazia do Eixo Alverca - Azambuja, a zona considerada *prime* do mercado industrial da Grande Lisboa, é confirmada pelos operadores logísticos na sua opção de localização. É nesta zona que se concentra a maioria dos ocupantes inquiridos, cerca de 300.000 m<sup>2</sup> de espaços. Seguem-se o Eixo Almada – Setúbal e a Zona de Loures, sendo que esta última tem vindo a assumir uma importância crescente no panorama logístico nacional, fruto das excelentes infra-estruturas rodoviárias que foram recentemente desenvolvidas na região.

**INSTALAÇÕES PRINCIPAIS – DISPERSÃO GEOGRÁFICA (GRANDE LISBOA)**


Fonte: Cushman &amp; Wakefield

UMA PUBLICAÇÃO DA CUSHMAN & WAKEFIELD

A área média ocupada por empresa é superior nas Zonas 1 e 2 da Grande Lisboa face à média da totalidade da amostra, situando-se nos 16.000 e 15.000 m<sup>2</sup>, respectivamente. Na Zona 3 a área média ocupada por empresa desce para os 9.000 m<sup>2</sup>.

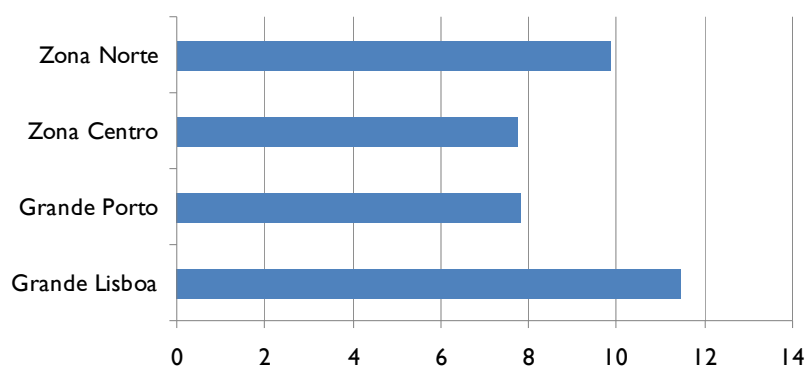
No que se refere às especificações técnicas dos armazéns, verifica-se uma predominância pela opção de espaços com cais de carga, com 79% das empresas a reportarem que trabalham em instalações com esta valência. Especial destaque para os operadores localizados no Grande Porto, que reportam todos eles contar com cais de carga nos espaços que ocupam. Em média as empresas trabalham com 17 cais de carga por plataforma logística, sendo curiosamente as Zonas Centro e Norte as que verificam maior número médio de cais de carga.

Zona	Com Cais de Carga	Sem Cais de Carga	Nº médio Cais de Carga
Grande Lisboa	78%	22%	16
Grande Porto	100%	0%	7
Zona Centro	50%	50%	21
Zona Norte	75%	25%	24
<b>Total</b>	<b>79%</b>	<b>21%</b>	<b>17</b>

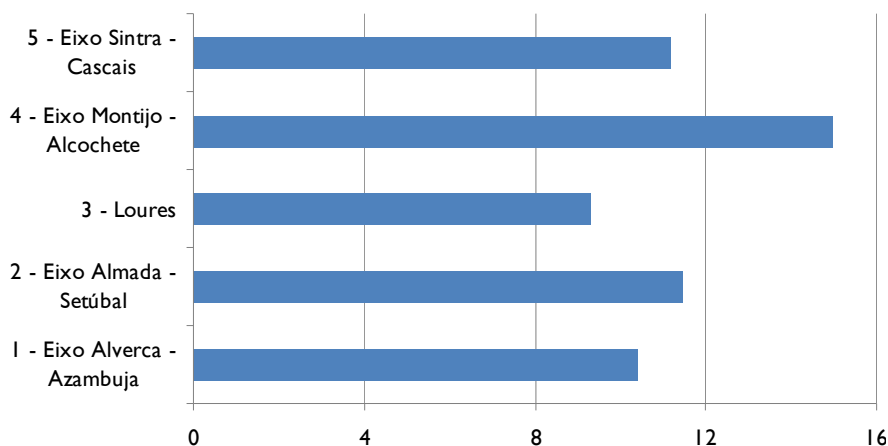
Fonte: Cushman & Wakefield

Quanto ao pé direito médio dos armazéns, mais uma vez se confirma os elevados padrões de exigência dos operadores logísticos no que se refere aos espaços que ocupam. Os inquiridos reportam trabalhar em instalações com um pé direito médio de 9,2 mts, sendo que na zona da Grande Lisboa este valor sobre para os 11,5 mts. Em Lisboa, os eixos Montijo-Alcochete e Almada-Setúbal, são os que reportam pés direitos mais elevados.

#### INSTALAÇÕES PRINCIPAIS – PÉ DIREITO MÉDIO (TODO O PAÍS)

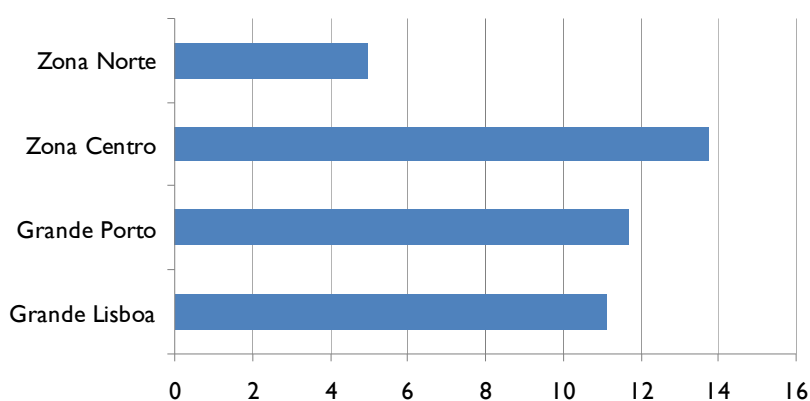


Fonte: Cushman & Wakefield

**INSTALAÇÕES PRINCIPAIS – PÉ DIREITO MÉDIO (GRANDE LISBOA)**


Fonte: Cushman & Wakefield

A qualidade dos armazéns está necessariamente relacionada com a idade dos imóveis - quanto mais recentes sejam os projectos, maior qualidade se espera que registem. O parque de armazéns ocupado pelos operadores logísticos inquiridos regista uma idade média ainda considerável, se a relacionarmos com as outras características analisadas, como a presença de cais de carga ou o pé direito das plataformas.

**INSTALAÇÕES PRINCIPAIS – IDADE MÉDIA DOS IMÓVEIS (TODO O PAÍS)**


Fonte: Cushman & Wakefield

Em média, os armazéns ocupados por operadores logísticos em Portugal têm 10 anos de idade, tendo sido construídos no início do milénio. Os espaços da Zona Centro e Grande Porto são os mais antigos, sendo na Zona Norte onde se encontram os armazéns mais recentes.

UMA PUBLICAÇÃO DA CUSHMAN & WAKEFIELD

No que se refere à propriedade dos imóveis, os dados recolhidos retratam um mercado ainda pouco profissionalizado no que ao imobiliário se refere, com um peso considerável dos operadores a deterem a posse dos espaços que ocupam. Em média, mais de metade dos inquiridos são proprietários dos armazéns em que desenvolvem a sua actividade, sendo a região da Grande Lisboa a que menor peso regista em termos de instalações *owner occupied*.

#### Instalações próprias vs arrendadas

Zona	Arrendadas	Próprias
Grande Lisboa	53%	47%
Grande Porto	29%	71%
Zona Centro	25%	75%
Zona Norte	38%	63%
<b>Total</b>	<b>48%</b>	<b>52%</b>

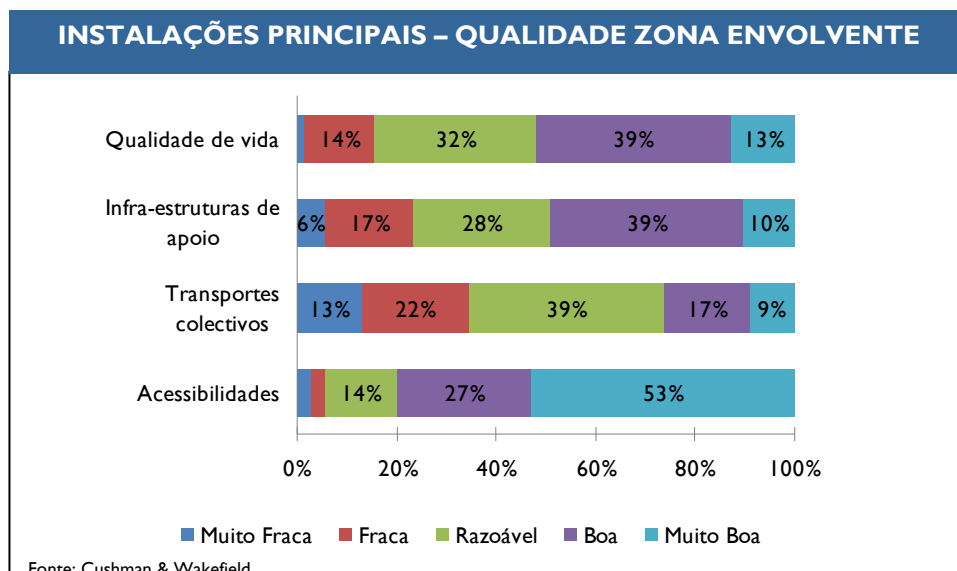
#### Instalações próprias vs arrendadas

Zona	Arrendadas	Próprias
1 - Eixo Alverca - Azambuja	62%	38%
2 - Eixo Almada - Setúbal	60%	40%
3 - Loures	33%	67%
4 - Eixo Montijo - Alcochete	100%	0%
5 - Eixo Sintra - Cascais	25%	75%
6 - Lisboa cidade	100%	0%
<b>Total</b>	<b>53%</b>	<b>47%</b>

Fonte: Cushman & Wakefield

Em relação aos valores de arrendamento praticados, estes confirmam a exigência em termos de qualidade dos operadores logísticos, factor que naturalmente se retrata nos valores de renda. Os operadores logísticos que optam pelo arrendamento reportam valores médios de renda na ordem dos 4,1€/ m<sup>2</sup>/ mês, sendo a média mais elevada praticada na Região da Grande Lisboa: 4,6 €/ m<sup>2</sup> / mês.

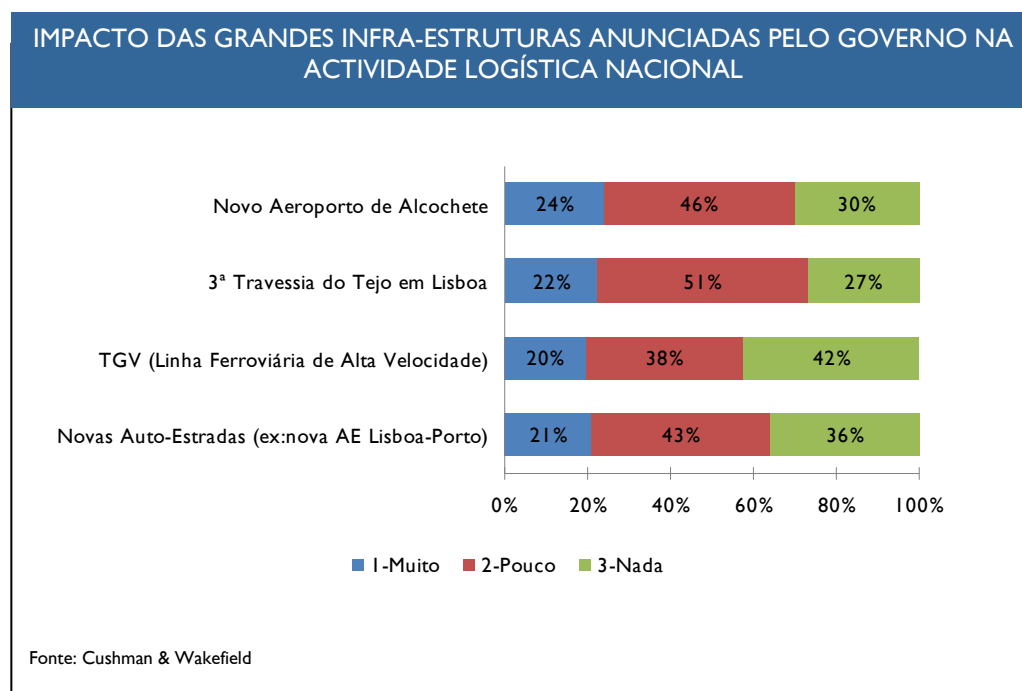
O último grupo de questões colocadas relativas às instalações dos operadores, teve como objectivo aferir o grau de satisfação dos inquiridos, no que se refere aos espaços que ocupam.



Em geral, é possível concluir que os operadores se encontram satisfeitos com as instalações que ocupam. Em relação às acessibilidades, factor preponderante para a operação logística, 80% dos inquiridos consideram ter “muito boas”, ou “boas” acessibilidades nos armazéns em que operam. A qualidade dos transportes colectivos é o factor mais penalizado, com 35% das respostas a declararem uma rede de transportes “fraca” ou “muito fraca”. Em relação às infra-estruturas de apoio e à qualidade de vida, cerca de 50% das respostas apontam para classificações “boa” ou “muito boa”.

### Infra-estruturas e Transportes

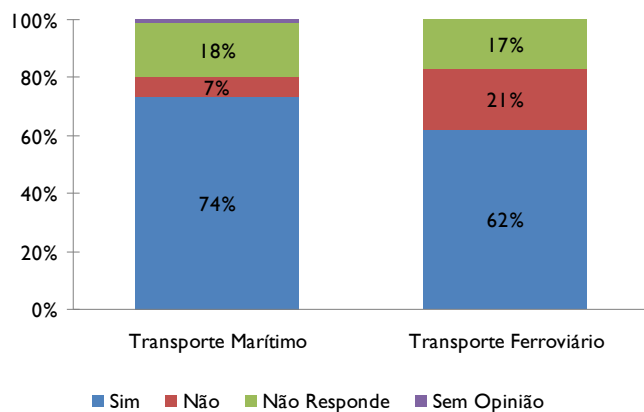
Nos últimos anos têm sido anunciadas diversas infra-estruturas de transporte, designadamente novo aeroporto de Alcochete, 3ª travessia do Tejo entre Chelas e Barreiro, Linha Ferroviária de Alta Velocidade e nova Auto-Estrada Lisboa-Porto, que podem criar novas alternativas para o transporte aéreo, ferroviário e rodoviário. Apesar de serem muitas as incertezas relativamente ao efectivo avanço destas infra-estruturas, procurámos saber qual o impacto antecipado pelos operadores logísticos das mesmas sobre a actividade logística nacional.



A grande maioria das empresas, aproximadamente 80%, acredita que as grandes infra-estruturas anunciadas pelo Governo, vão ter pouco ou nenhum impacto na actividade logística nacional. O TGV (Linha Ferroviária de Alta Velocidade) é a infra-estrutura que menor influência terá na actividade logística nacional, com cerca de 42% dos operadores a afirmarem que não afectará em nada a sua actividade. Embora o distanciamento seja ligeiro, o novo aeroporto de Alcochete e a 3ª Travessia do Tejo em Lisboa são as que poderão, na opinião dos operadores, ter um maior impacto na actividade logística nacional.

Apesar do transporte rodoviário ser o modo de transporte mais utilizado pela esmagadora maioria dos operadores logísticos em Portugal, quisemos saber se estes consideram que existe espaço para o crescimento dos transportes marítimo e ferroviário no nosso país.

### CONSIDERA QUE EXISTE ESPAÇO EM PORTUGAL PARA O CRESCIMENTO DOS TRANSPORTES MARÍTIMO E FERROVIÁRIO?



Fonte: Cushman & Wakefield

UMA PUBLICAÇÃO DA CUSHMAN & WAKEFIELD

A grande maioria dos operadores logísticos acredita no potencial de desenvolvimento destes modos de transporte, sendo o transporte marítimo o que reúne maior consenso, com cerca de 74% dos inquiridos a considerarem que existe espaço para o seu crescimento em Portugal.

No que se refere ao **transporte marítimo**, as empresas logísticas acreditam que os recursos e infra-estruturas estão subaproveitados e pouco rentabilizados, tendo em conta a localização privilegiada e as condições naturais de que Portugal dispõe. Há mesmo quem diga que o investimento neste sector “só peca por tardio, fruto da falta de capacidade empreendedora não só dos governantes”.

A localização de Portugal no ponto mais ocidental da Europa, junto ao oceano Atlântico, coloca o país numa situação privilegiada de ligação aos continentes americano e africano, fazendo com que se posicione como porta de entrada para a Europa de produtos vindos destas áreas geográficas. Adicionalmente, a extensa fronteira marítima e os portos de águas profundas de que dispõe, nomeadamente os portos de Sines e de Leixões, oferecem condições para que Portugal possa assumir este posicionamento.

Para o crescimento do transporte marítimo é fundamental um aumento da carga transportada para Portugal, o que obriga à existência de uma estratégia nacional que vise esse objectivo, já que os portos, até agora subaproveitados, terão de competir com infra-estruturas já consolidadas localizadas noutros países, designadamente em Espanha. Muitos são os inquiridos que acreditam na capacidade de Portugal para competir, caso se aposte na expansão e desenvolvimento dos portos nacionais e na sua promoção junto dos operadores; na opinião de algumas empresas a oferta de serviços em Portugal tem vindo a melhorar e a maioria dos portos europeus são caros e estão congestionados. É necessário, no entanto, uma maior flexibilidade na gestão dos portos nacionais e uma revisão da política fiscal, que permita tornar mais atractiva a entrada de produtos em Portugal em detrimento dos portos europeus.

O desenvolvimento económico que se perspectiva para os mercados emergentes nos próximos anos, nomeadamente Brasil, China e Angola, irá levar certamente a um aumento das trocas comerciais entre estes países e a Europa. Cabe a Portugal explorar a relação de proximidade existente com alguns destes mercados, especialmente com os países de língua portuguesa, de forma a conseguir impulsionar o crescimento do transporte marítimo nacional.

Os custos associados ao transporte têm um peso significativo na estrutura dos custos logísticos. A escalada do preço dos combustíveis a que assistimos nos últimos anos, conduziu a uma crescente preocupação com o aumento dos custos de transporte, e à busca de soluções alternativas.

A poupança de custos é um argumento de peso a favor do crescimento do transporte marítimo, especialmente no que se refere ao transporte de grandes volumes. O impacto ambiental do transporte rodoviário, um dos mais utilizados pelos operadores logísticos, está também na ordem do dia. Por outro lado o transporte de mercadorias é cada vez mais intenso e alguns operadores consideram que as vias rodoviárias não têm capacidade para grandes viaturas. A conjugação destes factores faz do crescimento do transporte marítimo e da necessidade de recurso à intermodalidade nos transportes uma tendência global, apoiada por directivas comunitárias e nacionais.

Os poucos operadores, cerca de 7%, que consideram não haver espaço para o crescimento do transporte marítimo apontam a falta de política de longo prazo e de uma estratégia nacional orientada para o aumento da carga transportada como um entrave. Há quem afirme mesmo que “no panorama actual de legislação e vontade política, os modelos de gestão do transporte marítimo estão esgotados”. Em termos operacionais, alguns operadores defendem que a necessidade de um serviço rápido e eficiente por parte dos clientes não se coaduna com o transporte marítimo.

No que diz respeito ao **transporte ferroviário**, cerca de 62% dos participantes no Ranking dos Operadores Logísticos acredita na existência de espaço para o crescimento deste modo de transporte em Portugal.

A materialização do papel de Portugal como porta de entrada de mercadorias para a Europa, potenciada pelo crescimento do transporte marítimo, é um dos factores fundamentais para o crescimento do transporte ferroviário segundo os operadores. É necessária uma política efectiva de inter-modalidade baseada na expansão dos portos e na implementação das plataformas logísticas; é referida a necessidade de ligação ferroviária de Sines a Espanha e Europa. A inter-modalidade, com recurso ao transporte ferroviário, é apontada como o caminho para o desenvolvimento sustentável do sector logístico, contribuindo para uma redução do impacto ambiental provocado pelo excessivo recurso ao transporte rodoviário.

Ao transporte rodoviário apresentam-se crescentes barreiras, designadamente em termos de custo e sustentabilidade ambiental. O actual enquadramento económico e a pressão sobre os preços, justificam um investimento no transporte ferroviário em detrimento do rodoviário; esta substituição tem muitas vantagens face ao transporte rodoviário e aéreo, podendo ser muito vantajoso para o médio curso. O transporte ferroviário é competitivo em termos de custo e tempo, e a sua fiabilidade tem vindo a aumentar nos últimos anos.

Muitos operadores acreditam que o estado pouco desenvolvido do transporte ferroviário nacional dá margem para o crescimento deste modo de transporte, existindo potencial para optimização das infra-estruturas e rotas. São necessárias mais infra-estruturas para um aumento da eficácia e eficiência deste modo de transporte. logísticos acreditam que a modernização pode criar novos negócios.

A standardização da linha ferroviária de transporte de mercadorias através da bitola europeia, é fundamental para o crescimento do transporte ferroviário, já que esta encontra-se alinhada com Espanha mas não com o resto da Europa. Este é um passo indispensável para o recurso ao transporte ferroviário para médias distâncias e desenvolvimento do *hinterland*, que exige uma participação da CP- Comboios de Portugal e dos principais fabricantes.

UMA PUBLICAÇÃO DA CUSHMAN &amp; WAKEFIELD

A falta de dimensão do país em termos de valor e volume da carga é um dos principais factores que limitam o crescimento do transporte ferroviário, segundo os operadores que não acreditam no desenvolvimento deste modo de transporte. A falta de estratégia, de gestão e visão, a reduzida dimensão das indústrias de capital intensivo e a dificuldade de aplicação na logística de distribuição são outros factores apontados. Por outro lado, as infra-estruturas desenquadradas e a impossibilidade de sair da península ibérica através do transporte ferroviário constroem o seu crescimento.

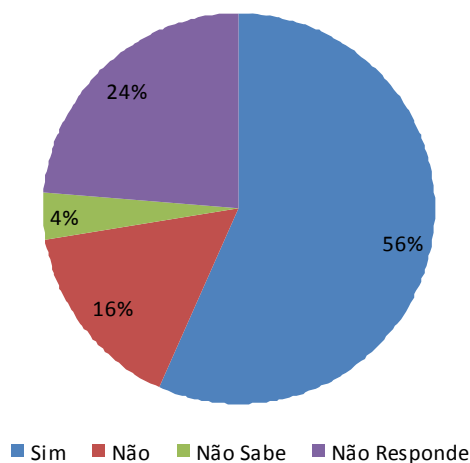
### Portugal Logístico

O programa “Portugal Logístico” apresentado pelo Governo em 2006, ambicionava posicionar Portugal como plataforma logística no espaço europeu e mundial, através da melhoria da eficiência das cadeias logísticas e de transporte. Um dos elementos base do “Portugal Logístico” assentava no desenvolvimento de uma Rede Nacional de Plataformas Logísticas, objectivo que desde o início não reuniu o consenso entre os operadores logísticos.

Quatro anos após o lançamento do “Portugal Logístico”, e numa fase em que se equaciona uma revisão deste programa, aferimos junto dos operadores logísticos a sua posição face a este plano do Governo.

A maioria dos operadores logísticos inquiridos considera que o programa “Portugal Logístico” vai ser benéfico para o mercado. O aumento da oferta e da sua qualidade são apontados como os principais benefícios deste programa para o sector logístico. A expectativa de pressão sobre os valores de mercado, fruto de uma maior concorrência do lado da oferta, é outro dos aspectos mais apontados. Os operadores logísticos acreditam que a combinação da maior qualidade da oferta com a descida dos valores de mercado irá traduzir-se numa maior flexibilidade operacional e consequentemente num aumento da competitividade das empresas e do País.

#### PORTUGAL LOGÍSTICO VAI SER BENÉFICO PARA O MERCADO?



Fonte: Cushman &amp; Wakefield

Este programa é entendido como uma oportunidade para uma reestruturação global do sector, conferindo-lhe uma maior organização, que actualmente não se verifica. A disponibilidade de plataformas logísticas bem localizadas, com maior qualidade e adaptadas ao negócio e às suas especificidades vão contribuir para o aumento da qualidade das operações, podendo ser um elemento gerador de sinergias e economias de escala. O “Portugal Logístico” é reconhecido como o programa que poderá permitir que Portugal se posicione de facto como uma porta para a entrada de bens na Europa, caso se aposte numa estratégia concertada.

A standardização na implementação da Janela Única é reconhecida por alguns operadores como outro dos benefícios do “Portugal Logístico”. A Janela Única Logística foi apresentada no âmbito do “Portugal Logístico” como uma plataforma tecnológica de informação e comunicação, que contribuiria para a modernização do sector logístico. Todas as plataformas logísticas estariam interligadas por um sistema informático que, à semelhança do que se encontra previsto para os portos nacionais, integraria as autorizações alfandegárias e administrativas à exportação e importação de bens no País.

Apesar de acreditarem nos benefícios do “Portugal Logístico” para o mercado alguns operadores reconhecem a existência de alguns factores que podem condicionar de forma decisiva o seu futuro. Entre os principais condicionantes destacam a dependência do efectivo aumento da qualidade da oferta, que deverá ser concebida com critérios que sirvam os clientes, da adesão dos principais operadores, da concretização das ligações intermodais e da coordenação e organização do seu desenvolvimento. Não fica também esquecida uma das questões mais relevantes para qualquer projecto – “vai conseguir competir e ser viável economicamente?”

Os que não acreditam nos benefícios deste programa apontam o excesso de oferta como o principal entrave, afirmando que não existe procura suficiente para acompanhar a oferta projectada; defendem que não há mercado, já que existem alguns milhões de m<sup>2</sup> disponíveis em localizações menos *prime* mas incomparavelmente menos onerosas. A ocupação de instalações próprias por parte de muitos operadores, que muitas vezes estão longe de atingir a sua capacidade instalada, é também encarada como um factor dissuasor da procura. À semelhança do que já foi apontado para o transporte marítimo, para alguns operadores o “Portugal Logístico” entra no mercado tarde de mais, existindo pouco espaço e incentivos para entrada de novas empresas no sector da prestação de serviços logísticos. Há quem considere que o programa resulta de uma corrida aos incentivos/subsídios, sendo pouco competitivo no que se refere ao custo e condições de ocupação.

## Localização

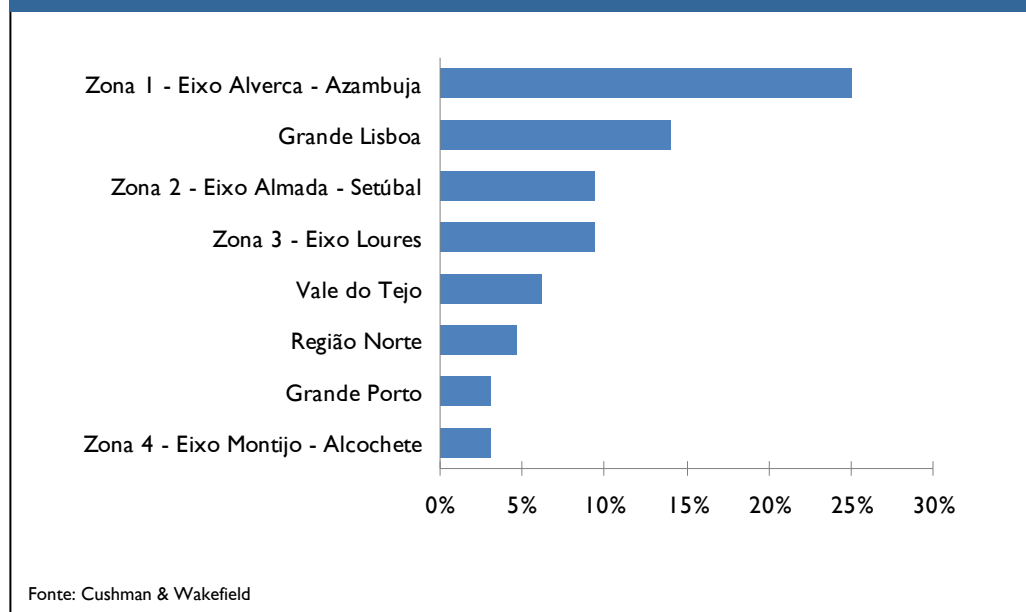
A localização é um factor de extrema importância quer para o sector imobiliário, quer para o logístico, pelo impacto que tem ao nível da actividade; pedimos aos operadores logísticos que avaliassem as vantagens e desvantagens da localização de Portugal face a outros países europeus.

Os operadores logísticos destacam o nosso posicionamento geográfico como porta ocidental/atlântica para a Europa, a costa marítima e a proximidade aos continentes americano e africano como as principais vantagens. A exploração do transporte marítimo através da expansão dos portos, designadamente dos de águas profundas, é vista como uma das actividades que mais poderá beneficiar da localização geográfica nacional. O crescimento das economias emergentes em África e na América Latina e a nossa ligação às antigas colónias são factores também encarados como vantagens para Portugal. O acesso a mão-de-obra e fornecedores de qualidade é considerado como uma vantagem competitiva do nosso país. A logística ligada ao turismo, a criação de plataformas logísticas, o enquadramento fiscal favorável para a distribuição na Europa, a capacidade de adaptação e a proximidade a Inglaterra e a Espanha são outros dos aspectos reconhecidos como vantajosos para Portugal.

UMA PUBLICAÇÃO DA CUSHMAN &amp; WAKEFIELD

Como cada realidade tem normalmente dois lados, o posicionamento geográfico é simultaneamente a grande desvantagem de Portugal no sector logístico face a outros países. O aumento dos custos energéticos, que tem conduzido a um agravamento dos custos do transporte rodoviário, associado à sua localização periférica, faz de Portugal um ponto de origem/destino pouco atractivo. Os elevados custos associados às tarifas e a carga fiscal excessiva, prejudiciais ao negócio, são outra das desvantagens apontadas pelos operadores. A falta de volume e dimensão do mercado interno nacional, e o baixo volume de exportações e de fraco valor acrescentado, são também factores referidos. Como desvantagens de Portugal foram ainda referidas a falta de infra-estruturas e planeamento, a má qualidade dos portos, a fraca competitividade dos modelos de eficiência nacionais, a tipologia de carga diversificada e falta de regulamentação neste segmento a nível de preços, a forte burocracia e a inexistência de uma estratégia ibérica combinada e as poucas alternativas rodoviárias de ligação a Madrid (principal centro de consumo da Península).

#### QUAL A MELHOR LOCALIZAÇÃO NO MERCADO LOGÍSTICO NACIONAL?



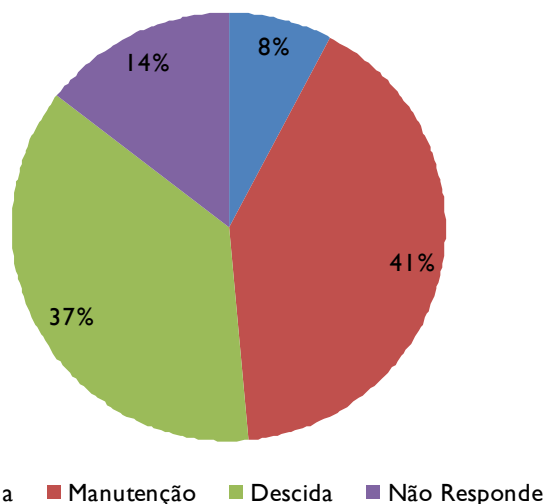
A Zona 1, eixo Alverca-Azambuja, é eleita por cerca de 25% dos operadores participantes como a melhor localização do mercado logístico nacional; Alverca, Azambuja, Carregado e Castanheira do Ribatejo são as subzonas mais destacadas neste eixo. Cerca de 14% aponta a área da Grande Lisboa, sem especificar nenhum dos eixos industriais. As zonas 2 e 3, eixo de Almada-Setúbal e Loures, reuniram, cada uma delas, cerca de 10% dos votos; Quinta do Anjo, Setúbal, Mercado Abastecedor da Região de Lisboa (MARL), Forte da Casa e Venda do Pinheiro, são as subzonas mais referidas nestes dois eixos. As zonas do Grande Porto e Zona 4 – Eixo Montijo-Alcochete são as menos votadas pelos operadores logísticos.

Alguns dos operadores não elegeram uma zona em específico considerando que depende dos mercados de actuação. No entanto, definiram um conjunto de critérios que determinam por si só as melhores localizações logísticas, nomeadamente proximidade aos grandes centros de consumo, aos portos, à indústria inerente à actividade e às vias de acesso. Há mesmo quem afirme que “com uma boa rede de distribuição a localização não é relevante para a actividade”.

## Expectativas para o desenvolvimento da actividade

A seguir aos custos de transporte, os custos de armazenagem, ou seja os custos imobiliários, são dos que têm mais peso na estrutura de custos logísticos para a generalidade dos operadores.

### QUAL SERÁ A EVOLUÇÃO DAS RENDAS DE MERCADO A MÉDIO PRAZO?

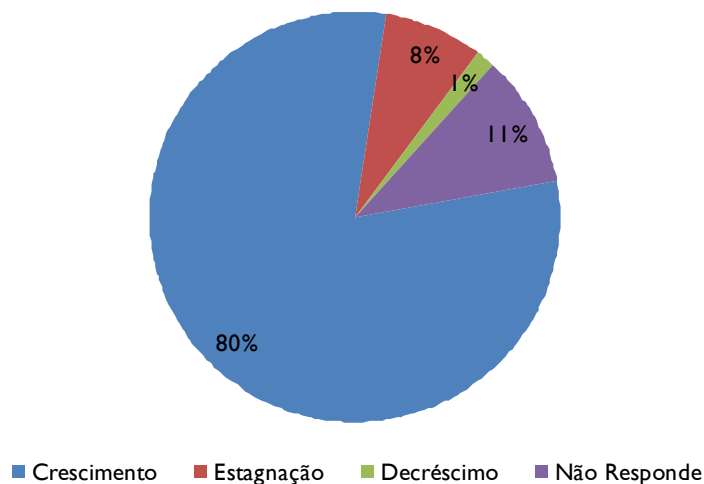


Fonte: Cushman & Wakefield

As expectativas quanto à evolução dos custos imobiliários, designadamente das rendas de mercado, dividem as opiniões dos operadores logísticos. Cerca de 40% dos operadores logísticos participantes esperam uma manutenção dos valores, 37% antevê uma descida e cerca de 8% acredita mesmo que se irá assistir a uma subida das rendas a médio prazo.

A esmagadora maioria do painel de participantes no Ranking dos Operadores Logísticos está optimista quanto à evolução da sua actividade; aproximadamente 80% crê num crescimento do seu negócio no futuro. Apenas 1% dos participantes prevêem um decréscimo da sua actividade.

### QUAIS AS EXPECTATIVAS DE EVOLUÇÃO DA SUA ACTIVIDADE NO FUTURO?

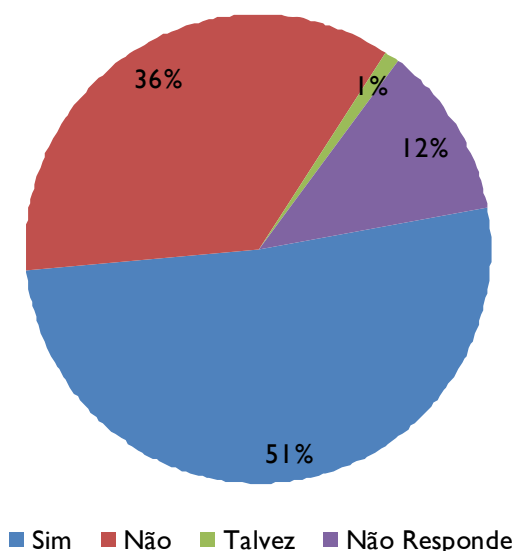


Fonte: Cushman & Wakefield

UMA PUBLICAÇÃO DA CUSHMAN &amp; WAKEFIELD

Fruto das expectativas de crescimento da actividade, mais de 50% dos participantes antecipam num futuro próximo uma mudança ou expansão das suas instalações; aproximadamente 36% prevê manter as suas instalações. No entanto, tendo em conta as previsões de crescimento referidas acima, em que cerca de 80% antevia um crescimento da sua actividade, podemos concluir que aproximadamente 30% dos operadores poderão actualmente estar a desenvolver a sua actividade em instalações cuja capacidade não está totalmente esgotada.

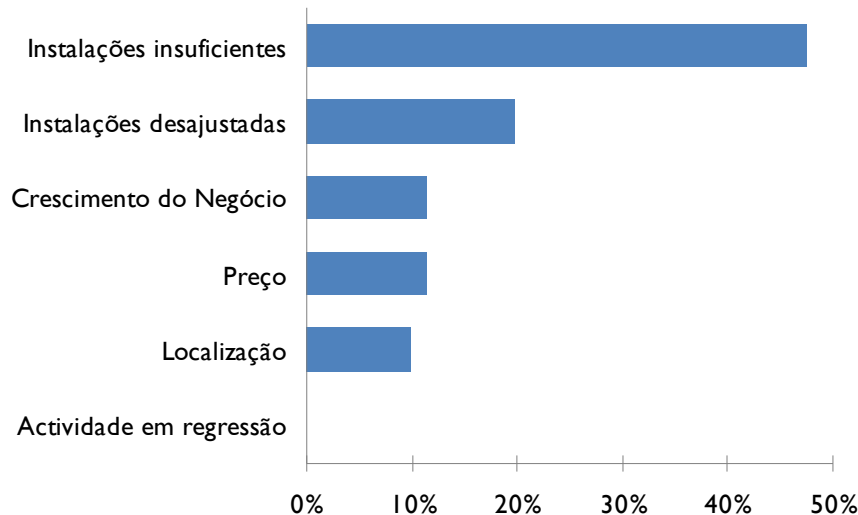
## PREVÊ MUDAR/EXPANDIR O SEU NEGÓCIO NUM FUTURO PRÓXIMO?



Fonte: Cushman &amp; Wakefield

Praticamente metade dos operadores indica a insuficiência das instalações como a principal motivação para ponderar uma mudança das mesmas. A inadequação das instalações é o factor que se segue; cerca de 20% dos inquiridos considera que este é outro dos factores impulsionadores da mudança. O crescimento da actividade e o preço são as variáveis que se seguem, e de forma algo surpreendente, a localização surge como o factor com menor peso na tomada de decisão de mudança. Se o crescimento do negócio é visto como um impulsionador da mudança de instalações, o inverso parece não se verificar, já que nenhum operador refere a regressão da actividade.

## QUAIS AS RAZÕES QUE O LEVAM A ENCARAR A MUDANÇA DE INSTALAÇÕES?



Fonte: Cushman &amp; Wakefield

## CONCLUSÕES

Uma das principais conclusões a retirar da análise das respostas obtidas prende-se com a enorme importância que a componente imobiliária tem na actividade logística. É seguro afirmar que o imobiliário continua a ser um pilar importantíssimo do sector, sendo considerados cruciais para a actividade os custos de ocupação e a qualidade dos espaços. A opinião quanto ao desenvolvimento do Portugal Logístico, é um reflexo desta mesma preocupação. Visto com bons olhos por mais de metade dos operadores logísticos inquiridos, estes projectos trarão soluções de espaço mais modernas e eficientes e uma possibilidade de descida generalizada das rendas, através do aumento da oferta de espaço no mercado.

No que se refere às expectativas de evolução futura do sector, foi surpreendente o optimismo da grande maioria dos inquiridos, que esperam para os próximos anos um crescimento da sua actividade, não obstante o enquadramento económico em que nos encontramos. Esta evolução não poderá ser impulsionada apenas pelo crescimento da procura interna, pelo que uma maior aposta do sector empresarial nacional nas exportações será um importante factor para a concretização destas expectativas. Nesta vertente, a evolução para outros meios de transporte será um dos caminhos a adoptar, e nesse sentido os operadores logísticos têm também uma opinião consistente, considerando haver potencial para a expansão do transporte marítimo e ferroviário. Esta poderá ser uma das vias de crescimento para uma actividade que necessita de um novo impulso e que poderá ajudar à expansão dos mercados além fronteiras, passando-se de uma actividade logística local a uma lógica ibérica ou mesmo europeia.

UMA PUBLICAÇÃO DA CUSHMAN & WAKEFIELD

#### **SOBRE A EQUIPA DE INDUSTRIAL E TERRENOS**

Desde 1991, que a Cushman & Wakefield tem uma equipa de profissionais dedicada em exclusivo ao imobiliário industrial, de logística e terrenos, tendo ao longo destes anos acumulado uma experiência e conhecimento de mercado inigualável.

A actividade deste departamento encontra-se vocacionada para o acompanhamento global dos clientes, desde a identificação das suas necessidades, passando pela procura, selecção e aconselhamento na escolha da opção que melhor se adapta às empresas.

#### SERVIÇOS PRESTADOS:

- Consultoria estratégica para promotores, proprietários e inquilinos
- Comercialização de terrenos; aquisições e alienações;
- Prestação de serviços de agência e de consultoria para proprietários
- Aconselhamento estratégico e soluções de conceito para promotores
- Aconselhamento para promotores e inquilinos, relativamente à sua expansão em Portugal

#### **SOBRE A EQUIPA DE RESEARCH & CONSULTORIA**

A equipa de *Research & Consultoria* da C&W opera a nível mundial, compreendendo um total de 150 colaboradores.

Presta serviços de consultoria e estudos de mercado, a nível local ou internacional, a promotores, retalhistas, ocupantes, investidores ou autoridades locais. O seu trabalho baseia-se na experiência dos profissionais da C&W através das várias equipas e países do grupo.

#### SERVIÇOS PRESTADOS:

- Análise económica, demográfica e imobiliária
- Análise de mercado
- Consultoria à promoção imobiliária (promotores, utilizadores e comunidades locais)
- Consultoria na aquisição (investidores)

A **Cushman & Wakefield** é a maior empresa privada de serviços imobiliários do mundo. Fundada em 1917, a firma tem 230 escritórios em 60 países, contando com mais de 13.000 profissionais de imobiliário. A Cushman & Wakefield fornece soluções integradas aos seus clientes, ao aconselhar, implementar e gerir activamente todas as etapas do processo imobiliário, em representação de proprietários, inquilinos e investidores.

Estas soluções incluem não só aconselhamento para venda, compra, financiamento, arrendamento e gestão de activos imobiliários, mas também avaliações, planeamento estratégico e *research*, análise de portfólios e assistência na selecção de localizações, entre muitos outros serviços.

Somos reconhecidos mundialmente pela qualidade dos nossos estudos sobre os mais variados sectores de imobiliário, que pode encontrar no *Knowledge Center* no nosso website em [www.cushmanwakefield.com](http://www.cushmanwakefield.com)

Para mais informações sobre este estudo, por favor contacte:

#### **Ana Gomes**

*Associate*

Directora de Industrial e Terrenos

[ana.gomes@eur.cushwake.com](mailto:ana.gomes@eur.cushwake.com)



#### **Marta Esteves Costa**

*Associate*

Directora de *Research & Consultoria*

[marta.costa@eur.cushwake.com](mailto:marta.costa@eur.cushwake.com)



Para cópias adicionais deste ou de outros relatórios, por favor contacte:

#### **Filipa Mota Carmo**

Marketing

[filipa.carmo@eur.cushwake.com](mailto:filipa.carmo@eur.cushwake.com)

Cushman & Wakefield  
 Av. da Liberdade, 131- 2º  
 1250 -140 Lisboa, Portugal

© 2011 Cushman & Wakefield  
 Todos os direitos reservados

Este relatório contém informação publicamente disponível, e foi utilizada pela Cushman & Wakefield no pressuposto de ser correcta e verdadeira. A Cushman & Wakefield declina qualquer responsabilidade, caso se venha a verificar o contrário. Nenhuma garantia ou representação, expressa ou implícita, é feita à veracidade da informação contida neste relatório, e a mesma é disponibilizada sujeita a erros.