

Grupo turco quer fazer de Lisboa um centro mundial de cruzeiros

Portos Em entrevista, Arpak Demircan, administrador executivo da Global Ports Holding, que ganhou o concurso para o novo terminal de cruzeiros de Lisboa, explica a estratégia para crescer.

Bruno Proença e Nuno Miguel Silva
bruno.proenca@economico.pt

A empresa turca GPH - Global Ports Holding (Global Liman Isletmeleri), que lidera o consórcio vencedor à construção e concessão, por 35 anos, do futuro terminal de cruzeiros de Lisboa, quer tornar a capital portuguesa num centro mundial ('hub') deste segmento da indústria turística. Em entrevista ao Diário Económico, Arpak Demircan, administrador executivo da GPH, sublinha que "tencionamos usar o profundo 'know-how' do grupo e conjugá-lo com numerosos planos de acção criativos para que o porto de Lisboa se desenvolvesse e transforme num 'hub' [centro, plataforma] estratégico para um vasto leque de regiões de cruzeiros, como o Atlântico, o Mediterrâneo Ocidental ou a Europa do Norte, nos itinerários de diferentes companhias de cruzeiro".

"Em primeiro lugar, a chave para o sucesso e crescimento do fluxo de passageiros passa pela criação de um novo terminal, que deverá estar operacional em 2015 [cuja adjudicação está agora apenas dependente da Autoridade da Concorrência e do Tribunal de Contas]", explica Arpak Demircan. Este responsável adianta que a esta estratégia para o novo terminal de cruzeiros de Lisboa estão subjacentes duas metas. Em primeiro lugar, implementar uma operação eficiente e sem falhas, quer ao nível das operações de 'turnaround' (passageiros que começam ou terminam um cruzeiro num determinado porto), quer de trã-

sito. Depois, "criar uma estrutura sociável, acolhedora e harmoniosa, não só para passageiros de cruzeiros que visitam Lisboa durante um curto período de tempo, mas também para os turistas e habitantes locais que desejem desfrutar da frente ribeirinha, que é também uma das zonas mais agradáveis da cidade".

"O porto de Lisboa tem de tornar-se numa porta de entrada para os segmentos populares [...] se quiser crescer nos próximos anos. É importante propor às linhas de cruzeiro novos itinerá-



“**Lisboa tem potencial para tornar-se num 'hub' de cruzeiros e num porto-chave no Atlântico e no Mediterrâneo Ocidental. Não obstante as muitas vantagens que o porto tem, a operação de 'turnaround' correspondeu somente a 8,5% do total do fluxo de passageiros de Lisboa em 2012.**

rios que combinem o Atlântico e o Mediterrâneo Ocidental, à imagem dos cruzeiros operados com sucesso pela antiga Renaissance Cruises. Infelizmente, os itinerários que combinam os portos atlânticos e mediterrânicos representaram somente 7% do padrão de procura em 2012", defende Arpak Demircan. O responsável da GPH considera que o porto de Lisboa "tem a vantagem de poder capitalizar os diferentes emissores e itinerários, na medida em que 32% do tráfego tem origem nos cruzeiros do Atlântico e da África do Norte".

O grupo GPH, que detém 40% do consórcio vencedor, "quer maximizar as receitas da sua carteira de activos (terminais de cruzeiro) e, como tal, vai concentrar-se na coordenação do 'marketing' para divulgar os respectivos serviços junto da sua carteira de clientes de cruzeiros".

"O consórcio vai apostar num único programa de 'marketing' para Lisboa com duração de cinco anos, que terá um director de 'marketing' e de cliente centralizado. Pretendemos também contratar um consultor internacional de relações públicas para criar um plano de 'marketing' de destino cuidadosamente estruturado", revela Arpak Demircan. É intenção do consórcio apoiar as necessidades e os objectivos de 'marketing' das linhas de cruzeiro, excursões/visitas guiadas em terra, departamentos de planeamento de itinerários, assim como estabelecer contactos com agências de viagens orientadas para viagens de cruzeiro e operadores turísticos nos Estados e na Europa, para que estes promovam este destino junto dos seus clientes. ■

DADOS SOBRE A GPH

Um grupo a crescer

A GPH é uma empresa privada turca com sede em Istambul que gere os três maiores portos comerciais e de cruzeiro na Turquia. É o principal veículo de investimento da Global Investment Holdings no que respeita à área portuária, marinas e outros serviços infra-estruturais semelhantes. No sector privado, a GPH é pioneira na gestão de portos de cruzeiro e comerciais na Turquia. A empresa detém participações maioritárias em três portos - Antalya Port (Port Akdeniz), Kusadasi Cruise Port (Ege Ports) e Bodrum Cruise Port - através dos quais serve mais de 850 mil passageiros de cruzeiro por ano e controla cerca de 50% do total do tráfego de passageiros de cruzeiro na Turquia. Das 55 empresas de cruzeiro que operam no Mediterrâneo, 43 incluíram portos geridos pela GPH nos seus itinerários. A proposta do consórcio liderado pela GPH para o terminal de cruzeiros de Lisboa teve a assessoria do departamento de Direito Público da PLMJ e do BBVA Corporate.



Consórcio

Arpak Demircan defende que a fusão das candidaturas não viola a lei da Concorrência.

A fusão das propostas para o terminal de cruzeiros de Lisboa não é contrária às regras da Concorrência dos concursos públicos na União Europeia?

De todo. Como o concurso foi organizado enquanto "concurso limitado por prévia qualificação", todos os proponentes, nacionais e internacionais, tiveram oportunidade de apresentar uma candidatura e de apresentar uma proposta depois daquela ser devidamente aprovada. Todos os membros do consórcio se qualificaram para o efeito e, posteriormente, decidiu-se pela fusão das candidaturas. A decisão foi autorizada

A GPH entende que Lisboa tem potencial para se tornar um 'hub' de cruzeiros e um porto estratégico no Atlântico e no Mediterrâneo Ocidental.

“Este é o primeiro passo para estabelecermos presença em Portugal”

Grupo turco quer explorar oportunidades nos sectores marítimo-portuário, energético, imobiliário e financeiro.

A GPH está a analisar futuros investimentos noutras terminais de cruzeiro em Portugal?

Neste momento, não existem oportunidades específicas, mas o facto de termos ganho a concessão para o terminal de cruzeiros de Lisboa é o primeiro passo para a GPH e a empresa-mãe, a Global Investment Holdings, estabelecerem a sua presença em Portugal. A partir do momento em que esse processo esteja concluído, a GPH e a GIH terão todo interesse em explorar novas oportunidades de negócio nos sectores marítimo-portuário, energético, imobiliário e financeiro, onde o GIH Group já opera.

Por que razão assumiram o risco de ser o maior accionista deste consórcio, com 40% do capital?

O GPH é um grupo que anseia crescer. A nossa estratégia não só aposta no crescimento da gestão de portos comerciais e no reforço do negócio da gestão de portos de cruzeiro, como também contempla a ambição de nos tornarmos no maior operador de portos de cruzeiro do Mundo e de posicionarmos a empresa como um importante 'player' no mercado global. A GPH está pronta para assumir este risco, porque acreditamos que podemos, juntamente com os nossos parceiros, ajudar a expandir o negócio do terminal de cruzeiros de Lisboa.

Quais são as sinergias que pretendem maximizar com os vossos parceiros Royal Caribbean e Creuers del Port de Barcelona? Enquanto GPH, acreditamos que este consórcio conta com todos os elementos necessários para alcançarmos o crescimento estimado para o terminal de cruzeiros de Lisboa. Ao 'know-how' da GPH na gestão de portos, aos contactos que temos

na indústria e à experiência e conhecimentos adquiridos, soma-se a frota e a capacidade de tráfego da Royal Caribbean, a excelência operacional da Creuers e, não menos importante, o conhecimento do terreno que o Grupo Sousa tem enquanto operador marítimo-portuário de como se fazem negócios em Portugal. Esta combinação é a receita ideal para o sucesso.

Quais são as sinergias específicas que tencionam maximizar com o grupo português, Grupo Sousa Investimentos?

A GPH acredita na importância do 'know-how' local, uma vez que já desempenhou esse papel junto de estrangeiros que investiram na Turquia. Para nós, é muito importante compreender a cultura e as dinâmicas locais. Além disso, o Grupo Sousa tem uma experiência relevante como operador marítimo-portuário. ■ **B.P e N.M.S.**

“

Não queremos apenas aumentar o número de passageiros que chegam a Lisboa, mas sim dar-lhes a possibilidade de passar mais tempo e de gastar mais dinheiro na cidade, contribuindo assim para a economia local.

Apenas os pequenos navios de cruzeiro fazem operações completas de 'turnaround' a partir de Lisboa. A construção do terminal visa duplicar a capacidade.

afasta problemas de Concorrência

pela entidade adjudicante, isto é, pela APL [Administração do Porto de Lisboa].

Não prevêem, portanto, qual-quer problema legal?

Segundo os nossos conselheiros jurídicos, não há qualquer incompatibilidade com a lei nacional e europeia dos concursos públicos. Com efeito, no quadro legislativo nacional e da UE é perfeitamente legal fundir candidaturas antes de apresentar uma proposta. Acresce que as regras específicas do concurso prevêem essa possibilidade. Resumindo, cumprimos todas as regras definidas no concurso. Ninguém pode invocar ausência de transparência, imparcialidade de concorrência e objectividade. **O que os levou a apresentar uma única proposta final a este**

concurso?

Em Junho, depois do lançamento de procedimento concursal para o terminal de cruzeiros de Lisboa, todos os candidatos, designadamente a Royal Caribbean, Grupo Sousa, Creuers e GPH, entregaram separadamente a documentação exigida para a pré-qualificação no mês de Agosto. Após a divulgação dos resultados da fase de pré-qualificação, em Setembro de 2013, a GPH anunciou em Novembro que iria adquirir uma participação no capital da Creuers em conjunto com a Royal Caribbean.

Ou seja, era um requisito da divulgação dos resultados segundo as regras do concurso, bem como uma obrigação, eticamente falando, divulgar a relação orgânica com os restantes concor-

rentes. Em suma, foi necessário rever a estratégia traçada para Lisboa e acabámos por avançar conjuntamente com os nossos novos parceiros - Royal Caribbean e Creuers - e com o parceiro local, Grupo Sousa. Estamos também convencidos de que, com estes accionistas, o consórcio estará em melhores condições para atingir o objectivo de expandir a actividade do terminal de cruzeiros de Lisboa. **As construtoras ficaram de fora na fase final do concurso. Porquê?**

Foi uma decisão estratégica tomada por todas as partes envolvidas, visto que cada parte/investidor tem a liberdade de decidir se quer avançar, ou não, sozinho com um dado projecto. ■ **B.P e N.M.S.**



21-01-2014

Grupo turco quer fazer de Lisboa centro mundial de cruzeiros

A GPH, que ganhou o concurso para a exploração do novo terminal de cruzeiros, entende que Lisboa pode ser um porto-chave para o Atlântico e o Mediterrâneo. ➔ **P24**