



**APNOR** - Associação de Politécnicos da Região Norte

## **Caracterização do Transporte Intermodal de Cargas na Zona Norte de Portugal**

Elton Ravi de Pina Adrião

Dissertação apresentada ao Instituto Politécnico do Porto para obtenção do  
Grau de Mestre em Logística

Orientado pela professora Doutora Maria Teresa Ribeiro Pereira

Esta dissertação não inclui as críticas e sugestões feitas pelo Júri.

Porto, Dezembro de 2014





**APNOR** - Associação de Politécnicos da Região Norte

# **Caracterização do Transporte Intermodal de Cargas na Zona Norte de Portugal**

Elton Ravi de Pina Adrião

Orientado pela professora Doutora Maria Teresa Ribeiro Pereira

Porto, Dezembro de 2014



## Resumo

As questões ambientais como as alterações climáticas, poluição atmosférica, qualidade da água, empobrecimento da camada de ozono, redução da diversidade biológica, desflorestação, entre outras têm vindo a preocupar não apenas os movimentos ambientalistas, mas também empresas e instituições públicas e privadas, em especial União Europeia. (Benjamim Moura, 2006).

Os combustíveis fósseis são uma das principais causas para a emissão de dióxido de carbono. O sector de transporte, principalmente o transporte rodoviário, é dos setores que mais consomem combustíveis fósseis.

Neste sentido é necessário diminuir a utilização do transporte rodoviário de mercadorias. Para diminuí-lo, a transferência para outros modais (transporte marítimo de cargas e transporte ferroviário de cargas) é uma solução.

Visto que o transporte marítimo e o transporte ferroviário não oferecem o serviço porta-a-porta, a combinação do transporte torna-se o mais ideal. Surge, assim, a necessidade da utilização da intermodalidade de transporte de cargas.

O transporte intermodal de cargas permite um transporte mais sustentável e uma mais justa repartição dos modais de transporte de cargas.

O objetivo deste estudo é dar a conhecer a importância do transporte intermodal de cargas e caracterizar o transporte intermodal de cargas na Zona Norte de Portugal.

A recolha de dados é feita através de inquérito em forma de questionário enviado para a amostra selecionada. O inquérito é feito no sentido de recolher as opiniões das empresas que exercem as suas atividades na zona norte de Portugal e identificar as melhores práticas para o uso do transporte marítimo de curta distância articulado com os outros meios de transporte.

No questionário o foco é dado ao transporte marítimo de curta distância porque é o único modal de transporte de cargas que neste momento pode competir com o transporte rodoviário de cargas.

Depois de recolhido os dados da investigação é feita uma análise e conclusões.

Concluiu-se que o TMC é visto como o único meio de transporte que pode competir neste momento como o transporte rodoviário de cargas em termos de utilização.

Os resultados obtidos mostram que: maior parte das empresas que participaram na investigação não utilizam o transporte ferroviário para transporte de cargas; a tecnologia de informação e qualidade de serviço foi vista pelos inqueridos como variáveis mais importantes para aposta no TMCD; os atributos considerados mais importantes para a promoção do TMCD pelas empresas inqueridas são o levantamento/entrega no local correto, consistência na entrega a tempo/pontualidade no serviço de saída e Cooperação da empresa em resolver problemas e confiabilidade.

Considera-se que ainda há muito a percorrer, porque nem de perto se verifica uma diminuição tanto a nível europeu como português na utilização do transporte rodoviário.

**Palavras-Chaves:** Setor do transporte; Transporte de mercadorias; Transporte intermodal de cargas; Transporte marítimo de curta distância.

## **Abstract**

Environmental issues - climate change, air pollution, water quality, depletion of the ozone layer, biodiversity loss, deforestation, among others - has been concerning not only environmental movements, but also companies and public and private institutions, specially European Union. (Benjamin Moura, 2006).

Fossil fuels are the main causes of carbon dioxide emissions. The transport sector, especially road transport, is one of the sectors that consume fossil fuels.

Therefore, it is necessary to reduce the use of road transport of goods. So transfer to other modes (shipping and railway freight) can be a solution to decrease the use of road transport.

As we know shipping and rail do not offer door-to-door service, so the combination of transport is the way to follow.

Intermodal freight transportation allows a more sustainable transport and a fairer distribution of cargo transportation modes.

The objective of this study is to present the importance of intermodal freight transportation and characterize the intermodal freight transportation in North of Portugal.

Data collection is done through a survey sent to the selected sample. The survey is done in order to collect companies opinions that carry out their activities in the North of Portugal and identify the best-practices to use Short Sea Shipping articulated with other modes of transportation.

The survey is focused in Short Sea Shipping because it is the only one mode of good transportation can currently compete with road freight transportation.

After collected data is carry out an analysis and conclusions.

This research allows to concluded that SSS is seen as the only one mode of transportation capable to compete with road transportation of goods in terms of utilization.

The results from the survey shows that: most of the companies that participated in this research does not make use of rail transport of cargos; Information technology and quality of service was seen by the companies as the most important to promote the SSS; the most important attribute to promote SSS are delivering in the correct location, consistency in delivering time and the company's cooperation in solving problems and reliability.

It was found out that there are still many thing to do because it is not seen any decreasing in utilization of road transportation of goods, so far, neither in Europe and Portugal.

**Key Words:** Transportation; Transport of Goods; Intermodal Freight Transportation; Short Sea Shipping.

## **Abstracto**

Problemas ambientales como cambio climático, contaminación del aire, calidad del agua, el agotamiento de la capa de ozono, la reducción de la diversidad biológica, la deforestación, entre otros – preocupa no sólo los movimientos ambiental, también empresas e instituciones públicas y privadas en Unión Europea, (Benjamin Moura, 2006).

Los combustibles fósiles son las principales causas de las emisiones de dióxido de carbono. El sector del transporte, especialmente el transporte por carretera, es de los sectores que más consumen combustibles fósiles.

Por esta razón, es necesario reducir el uso del transporte de mercancías por carretera. Para disminuirlo, transferir a otros modos es una solución.

Dado que el transporte marítimo y ferroviario no ofrece puerta a puerta, la combinación de transporte es el más ideal. Surge la necesidad del uso del transporte intermodal de mercancías.

El transporte intermodal de mercancías permite un transporte más sostenible y una distribución más justa de los modos de transporte de carga.

El objetivo de este estudio es presentar la importancia del transporte intermodal de mercancías y caracterizar el transporte intermodal de mercancías en el norte de Portugal.

La recolección de datos se realiza a través de una encuesta en forma de un cuestionario enviado a la muestra seleccionada. La encuesta se realiza con el fin de recoger las opiniones de las empresas que desarrollan sus actividades en el norte de Portugal e identificar las mejores prácticas para el uso de transporte marítimo de corta distancia articulado con otros medios de transporte.

El cuestionario se centra se centra en transporte marítimo de corta distancia, porque es el único medio de transporte de carga que puede competir actualmente con el transporte de mercancías por carretera.

Después de recogida los datos de investigación se hizo un análisis y conclusiones.

Se concluyó que TMCD es visto como el único medio de transporte que puede competir con en este momento con el transporte por carretera.

Los resultados muestran que: mayoría de las empresas que participaron en la investigación no utilizan transporte ferroviario de mercancías; tecnología de la información y la calidad

del servicio fue visto como las variables más importantes para apostar en el transporte marítimo de corta distancia; los atributos que se consideran más importantes para la promoción del transporte marítimo de corta distancia por las empresas encuestadas son: levantando/entrega en la ubicación correcta, la consistencia en el tiempo de entrega/puntualidad en el servicio de salida y la cooperación de la empresa en la solución de problemas y la fiabilidad.

Se considera que todavía hay mucho que ir porque casi no están disminuyendo tanto en Portugal como en Europa en el uso del transporte por carretera.

**Palabras clave:** Sector del transporte; Transporte de mercancías; Transporte Intermodal de Mercancías; Transporte Marítimo de Corta Distancia

## **Agradecimentos**

Expresso os meus agradecimentos à minha orientadora, a professora Doutora Maria Teresa Pereira pela disponibilidade demonstrada sempre que foi preciso, pelo tempo dispensado para reuniões e pela partilha de informações ajudando assim a alcançar o resultado desta investigação.

Aos intervenientes (empresas) que dispensaram o tempo para responder ao inquérito.

Um especial agradecimento aos meus pais (Maria Luísa Adrião e Pedro Adrião) por tudo que têm feito nesta longa caminhada.

Aos meus irmãos (Cláudia Adrião, Lillian Adrião, Elves Adrião e Bruna Adrião) pelo carinho e motivação.

Por fim, um agradecimento à Letícia Ribeiro por ter estado sempre presente, ter motivado e encorajado a concluir esta fase.

## **Lista de Abreviaturas e Siglas**

CO2 - Dióxido de Carbono

CE - Comissão Europeia

REFER - Rede Ferroviária Nacional

INE - Instituto Nacional de Estatística

TMCD-Transporte Marítimo de Curta Distancia

SSS - *Short Sea Shipping*

OCDE - Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico

EU - União Europeia

PCT - Política Comum de Transporte

PIB - Produto Interno Bruto

EUA - Estados Unidos da América

IMTT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres

GT - *Gross Tonnage*

AB - Arqueação Bruta

RO-RO – *Roll on-roll off*

TEU - *Twenty-foot Equivalent Unit*

APDL - Administração do Porto de Leixões

APA - Administração do Porto de Aveiro

APV - Administração do Porto de Viana

T- Trimestre

CEO - *Chief Executive Officer*

## Índice

Resumo .....	i
Abstract.....	iii
Abstracto.....	v
Agradecimentos.....	vii
Lista de Abreviaturas e Siglas.....	viii
Índice .....	ix
Índice Tabela.....	xi
Índice figura .....	xv
Capítulo I – Introdução .....	1
1.1. Introdução.....	1
1.2. Objetivos.....	6
Capítulo II - Revisão Bibliográfica e a Evolução do Comércio Internacional e do Transporte de Mercadorias na UE e em Portugal .....	8
2.1. Importância do Transporte.....	8
2.2. A intermodalidade do transporte de cargas .....	9
2.3. Evolução do Comércio Internacional e do Transporte de Mercadorias na UE e em Portugal.....	11
2.3.1. Transporte de mercadoria na Europa.....	13
2.3.2. Comércio Internacional Europeu: importação e Exportação.....	18
2.3.3. Comércio Internacional de Portugal: Importação e Exportação .....	24
2.3.4. Transporte de mercadorias em Portugal.....	31
2.3.4.1. Transporte Marítimo de mercadorias .....	34
2.3.4.1.1. Porto Leixões .....	38
2.3.4.1.2. Porto de Aveiro .....	42
2.3.4.1.3. Porto de Viana de Castelo .....	44
2.3.4.2. Transporte rodoviário de cargas .....	47
2.3.4.3. Transporte ferroviário de cargas .....	49
2.3.5. Transporte Marítimo de Curta Distância (TMCD).....	51
2.4. Conclusão.....	52
Capítulo III- Metodologia de investigação .....	54
Capítulo IV - Investigação Empírica - Apresentação, análise e discussão dos resultados da investigação. ....	59
4.1. Apresentações e análise dos resultados.....	59
4.2. Comparação da investigação.....	112
4.3. Discussão do resultado .....	116

Capítulo V – Conclusões .....	118
<b>Referência Bibliográfica</b> .....	<b>121</b>
Anexo I – Questionário.....	125

## Índice Tabela

Tabela 1 Comprimento das principais redes de transporte (UE) de 1990 e 2005 (km).....	16
Tabela 2 Movimento por tipo de carga e Porto no período Janeiro - Agosto de 2014 (em toneladas de cargas).....	37
Tabela 3 Análise comparativa do Movimento de Navios Anual no Porto de Viana do Castelo.....	46
Tabela 4 Movimento de mercadorias no ano 2013. ....	47
Tabela 5 - Cargo que ocupa o respondente .....	59
Tabela 6 - tipo de negócio/indústria da empresa.....	60
Tabela 7 - Tamanho da Empresa em número de colaboradores .....	60
Tabela 8 - Tipo de cargas que a empresa lida .....	62
Tabela 9 - Forma como transporta as cargas .....	64
Tabela 10 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Alemanha</b> .....	67
Tabela 11 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Áustria, Eslovénia e Hungria</b> .....	67
Tabela 12 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Benelux (Bélgica, Holanda e Luxemburgo)</b> .....	68
Tabela 13 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Croácia, Bósnia Herzegovina, Sérvia e Montenegro</b> .....	68
Tabela 14 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Dinamarca, Finlândia, Noruega e Suécia</b> .....	69
Tabela 15 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Eslováquia, República Checa</b> .....	69
Tabela 16 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Norte de Espanha (Oceano Atlântico)</b> .....	70
Tabela 17 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Sul de Espanha (Mar Mediterrâneo)</b> .....	70
Tabela 18 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Estónia, Letónia e Lituânia</b> .....	71
Tabela 19 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Norte de França (Oceano Atlântico)</b> .....	71
Tabela 20 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Sul de França (Mar Mediterrâneo)</b> .....	72
Tabela 21 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Grécia, Turquia, Bulgária, Roménia e Albânia</b> .....	73
Tabela 22 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Itália</b> .....	73
Tabela 23 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Polónia</b> .....	74
Tabela 24 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Portugal</b> .....	74
Tabela 25 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Reino Unido e Irlanda</b> .....	75
Tabela 26 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Rússia, Ucrânia e Bielorrússia</b> .....	75
Tabela 27 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Suíça</b> .....	76

Tabela 28 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Outros países da UE / Europa</b> .....	76
Tabela 29 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Norte de África</b> .....	77
Tabela 30 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Outros continentes .....	77
Tabela 31 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Alemanha.....	78
Tabela 32 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Áustria, Eslovénia e Hungria</b> .....	78
Tabela 33 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Benelux (Bélgica, Holanda e Luxemburgo)</b> .....	79
Tabela 34 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Croácia, Bósnia Herzegovina, Sérvia e Montenegro.</b> .....	79
Tabela 35 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Dinamarca, Finlândia, Noruega e Suécia.....	80
Tabela 36 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013- Eslováquia República Checa.....	80
Tabela 37 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013- <b>Norte de Espanha (Oceano Atlântico)</b> .....	81
Tabela 38 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013- Sul de Espanha (Mar Mediterrâneo) .....	82
Tabela 39 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Estónia, Letónia e Lituânia.</b> .....	82
Tabela 40 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Norte de França (Oceano Atlântico) .....	83
Tabela 41 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Sul de França (Mar Mediterrâneo)</b> .....	83
Tabela 42 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Grécia, Turquia, Bulgária, Roménia e Albânia.</b> .....	84
Tabela 43 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Itália</b> .....	84
Tabela 44 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Polónia</b> .....	85
Tabela 45 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Portugal</b> .....	85
Tabela 46 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Reino Unido e Irlanda.....	86
Tabela 47 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Rússia, Ucrânia e Bielorrússia</b> .....	86
Tabela 48 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Suíça</b> .....	87
Tabela 49 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Outros países da UE / Europa</b> .....	87
Tabela 50 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Norte de África</b> .....	88
Tabela 51 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - <b>Outros continentes</b> .....	88
Tabela 52- Os principais portos utilizados para a entrada de mercadoria em 2013.....	89
Tabela 53- Os principais portos utilizados para a saída de mercadorias em 2013.....	91

Tabela 54- Os principais portos de destino / transbordo utilizados para o transporte das mercadorias enviadas em 2013.....	92
Tabela 55 – “Como vê o nível de serviço do transporte Rodoviário na empresa?” .....	94
Tabela 56 – “Como vê o nível de serviço do transporte Ferroviário na empresa?” .....	95
Tabela 57 – “Como vê o nível de serviço do transporte Marítimo na empresa?” .....	95
Tabela 58 – “Como vê o nível de serviço do transporte aéreo na empresa?” .....	96
Tabela 59 – “Como vê o nível de serviço do transporte Intermodal de cargas na empresa?” .....	96
Tabela 60 – “Razões que atualmente o levam a escolher o modo de transporte de mercadorias – <b>Custo</b> ” .....	97
Tabela 61 – “Razões que atualmente o levam a escolher o modo de transporte de mercadorias – <b>Frequência</b> ” .....	98
Tabela 62 – “Razões que atualmente o levam a escolher o modo de transporte de mercadorias - <b>Tempo de trânsito</b> ” .....	98
Tabela 63 – “Razões que atualmente o levam a escolher o modo de transporte de mercadorias - <b>Flexibilização de angariação</b> ” .....	99
Tabela 64 – “Razões que atualmente o levam a escolher o modo de transporte de mercadorias - <b>Flexibilidade intermodal</b> ” .....	99
Tabela 65 – “Razões que atualmente o levam a escolher o modo de transporte de mercadorias – <b>Fiabilidade</b> ” .....	100
Tabela 66 - razões que atualmente o levam a escolher o modo de transporte de mercadorias – <b>Serviço ao cliente</b> .....	100
Tabela 67 - Fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - <b>Portos e terminais logísticos com serviços privatizados</b> .....	101
Tabela 68 - Fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - <b>Acessos terrestres adequados</b> .....	102
Tabela 69 - Fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - <b>Redução das tarifas aplicadas ao SSS</b> .....	102
Tabela 70 - Fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - <b>Criação de novas infraestruturas</b> .....	103
Tabela 71 - Fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - <b>Oferta de serviços Ro-Ro</b> .....	103
Tabela 72 - Fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - <b>Frequência do serviço</b> .....	104
Tabela 73 Fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - <b>Rastreamento de carga</b> . 104	
Tabela 74 - Fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - <b>Disponibilização de serviços de entrega porta-a-porta</b> .....	105
Tabela 75 - Fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - Entrada em novos mercados .....	105
Tabela 76 - Fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - <b>Disponibilização de novos serviços</b> .....	106

Tabela 77 - fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - <b>Estratégias logísticas para a gestão do inventário</b> .....	106
Tabela 78 - Fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - <b>Pouca burocracia</b> .....	107
Tabela 79 - Resumos das variáveis do TMCD ordenadas de 1 a 6 de acordo com a importância. ....	108
Tabela 80 - Atribuição de uma classificação numa escala de 1 a 7 a cada um dos atributos de acordo com a importância no Transporte Marítimo de Curta Distância. ....	108
Tabela 81 - Atribuição de uma classificação numa escala de 1 a 7 a cada um dos atributos de acordo com a importância no Transporte Marítimo de Curta Distância (resultado obtido por Paixão Casaca, 2003).....	113

## Índice figura

Figura 1- Emissão de CO2 do sector do transporte entre 1850 e 2000 (Teragramas por Ano).....	3
Figura 2- Media dos Custos Externos dos Transportes de Mercadorias (Cêntimos por cada 100 toneladas por Km).....	6
<i>Figura 3- Evolução em percentagem do Comércio internacional a nível mundial</i> .....	12
Figura 4 - Evolução do transporte de passageiro (passageiro por km) e de mercadorias (toneladas por km) na UE-27 (1995 e 2010). ....	17
Figura 5 - Utilização dos modais no transporte de cargas na UE- 27- 1995-2010 (toneladas por quilómetro).....	18
Figura 6 - Evolução do Comércio de Bens extra comunitário na EU-28 no período 2008-2013 (em 1 000 milhões de Euros). ....	19
Figura 7- Principais destinos da exportação da UE, 2008-2013 (1 000 milhões de Euros). ....	20
Figura 8 - Principais parceiros na importação da UE-28 - 2008-2013 (em 1 000 milhões de Euros). ....	21
Figura 9 - Exportações da UE por grupos de produtos em 2013.....	22
Figura 10 -Importações da UE -28 por grupo de produtos em 2013. ....	23
Figura 11 - Comércio Internacional de bens – Exportações. Evolução anual e taxa de variação anual homóloga no período 2005-2013. ....	24
Figura 12 - Comércio Intra-UE de bens – Exportações. Evolução anual e taxa de variação anual, 2005-2013 (milhões de euros). ....	25
Figura 13 - Principais destinos das Exportações Portuguesas 2013 (Milhões de Euros).....	26
Figura 14 - Os principais produtos Exportados em 2013 (milhões de Euros).....	28
Figura 15 - Comércio Internacional de bens – Importações. Evolução anual (2005-2013).....	28
Figura 16 - Comércio Intra-UE de bens – Importações. Evolução anual, 2005-2013. ....	29
Figura 17 - Importação de bens. Principais países fornecedores (2013). ....	30
Figura 18 - Comércio Internacional de bens – Importações. Principais grupos de produtos (2013). ....	30
Figura 19 - Evolução do Comercio internacional por modos de transporte de 1982 a 2001. ....	32
Figura 20 - Quantidades em toneladas de mercadorias exportadas por cada modo de transporte (1997 - 2006). ....	32
Figura 21 - Mercadorias importadas por modos de transporte no período 1997- 2006 em tonelada. ....	33
Figura 22 - Portos principais e secundários de Portugal. ....	34
Figura 23 - Evolução das embarcações de cargas nos portos portugueses. ....	35
Figura 24 - Movimento de Contentores nos Principais Portos do Continente. ....	36
Figura 25 - Evolução do total de cargas mensal por porto de 2008 a 2014. ....	37
Figura 26 - Hinterland do Porto de Leixões.....	38
Figura 27 - Mapa do Porto de Leixões. ....	39
Figura 28 - Plataforma Logística do Porto de Leixões.....	40
Figura 29 - Movimento de navios e mercadorias no Porto Douro Leixões (1970-2013). ....	40
Figura 30 - movimento (cargas e descargas) de mercadorias porto Leixões (em toneladas).....	41
Figura 31 - movimento por grupos de cargas Porto de Leixões. (toneladas).....	42
Figura 32 - mapa do Porto de Aveiro.....	43
Figura 33 - Evolução da quantidade de mercadoria (1 000 toneladas) do Porto de Aveiro.....	43
Figura 34 - Movimento por tipo de cargas no Porto de Aveiro (2011-2013) em toneladas. ....	44
Figura 35 - mapa do porto de Viana de Castelo .....	46

Figura 36 - Peso por tipo de tráfego em toneladas do transporte rodoviário no transporte de mercadorias (em toneladas).....	48
Figura 37 - Distribuição da tonelagem transportada em tráfego nacional por principais grupos de mercadorias. ....	49
Figura 38 - Evolução no transporte de passageiro e de mercadorias no setor ferroviário de 1990 a 2003. ....	50
Figura 39 - Parcela do TMCD de mercadorias no total transporte marítimo (2012) peso em Milhões de Toneladas. ....	52
Figura 40 - Possuir ou não uma frota própria.....	61
Figura 41 Tipo fabril (possuem ou não frota própria) .....	62
Figura 42 - Gráfico do tipo de cargas que as empresas lidam .....	64
Figura 43 - Gráfico da “forma como transporta as cargas”. ....	66
Figura 44 - “Tem poderes para tomar decisões sobre a escolha do modo de transporte intermodal?” .....	89
Figura 45 – Gráfico dos principais portos para entrada de cargas em 2013 .....	90
Figura 46 - Gráfico do principal porto utilizados para saída de cargas.....	92
Figura 47 - Gráfico dos principais portos utilizados para transbordo de cargas enviadas.....	94

## Capítulo I – Introdução

### 1.1. Introdução

Hoje em dia o cidadão comum espera ter à sua disposição produtos e serviços de que necessita ou que, por motivo qualquer, pretende. Por vezes devido a acontecimentos de difícil precisão (uma greve dos motoristas, paragem na circulação em algumas artérias rodoviárias fundamentais devido às condições meteorológicas, destruição de armazéns, etc.), o cidadão dá-se conta de que há falta de determinados produtos nos locais onde habitualmente os encontra. Estas atividades podem ser reconhecidas por vários nomes distintos como transportes, distribuição, aprovisionamento, gestão de materiais, gestão da cadeia de aprovisionamento, etc. Mas são todas atividades que podemos denominar de atividades logísticas. O cidadão só se dá conta que existem atividades logísticas quando algo corre mal. Normalmente os serviços logísticos de qualidade são invisíveis. (Costa *et Al.*, 2010).

A logística existiu desde há muito tempo. Mas só se começou a dar a devida importância em termos empresarial quando se percebeu que se tem muito a perder quando mal gerida ou muito a ganhar quando bem gerida.

No quadro atual, a chave para o sucesso empresarial pode estar na logística e nas potencialidades de reduzir os custos, o tempo de resposta aos pedidos dos clientes ou melhorar o serviço ao cliente. No quadro atual competitivo, quem chegar primeiro ao mercado, quem for mais célere a dar informações, quem servir melhor, quem entender melhor as necessidades e expectativas dos clientes, tem mais possibilidades de ganhar a sua preferência e assim, conseguir encomendas. (Moura, 2006).

Segundo Beskovnik e Twrdy (2011), a logística é uma das disciplinas científicas mais dinâmicas. Ela pode ser definida como a gestão do fluxo mercadorias, pessoas, informações e outros recursos de um ponto de origem para o ponto de consumo. Com a crise, o emagrecimento da cadeia de abastecimento são metas globais. Todas as partes da cadeia de abastecimento estão sob pressão para reduzir custos e fazer a economia do tempo. Todas as ações devem respeitar os requisitos dos clientes e aspetos ambientais.

A natureza mutável da logística e da cadeia de abastecimento, em particular o movimento feito por muitas empresas com operações globais, teve um nítido impacto sobre a importância relativa dos diferentes modos de transporte. (Rushton *et al.*, 2010).

O mundo do transporte assume elevada importância, porque maior parte das empresas industriais assume a internacionalização. As empresas preferem localizar as suas produções em lugares onde o custo de produção é menor.

O transporte, normalmente representa o elemento mais importante em termos de custos logísticos para numerosas empresas. O movimento das cargas absorve de um a dois terços dos custos logísticos totais. (Ballou, 2004). Por isso, o operador precisa ser um grande conhecedor da questão dos transportes.

O transporte de mercadorias é vital para as empresas. Porém, o congestionamento do tráfico rodoviário, acidentes e a poluição crescem de uma forma acentuada o que torna num sério problema para as organizações que cada vez são mais ambiciosas, querendo mais flexibilidade, menor preço, rapidez na entrega, preocupação ambiental e a eficiência no uso das energias, que são vitais para a competitividade. (Konings *et al.*, 2008).

O transporte sempre foi uma preocupação para a União Europeia (EU). Uma das primeiras políticas comuns foi a dos transportes que é regida pelo Título VI (artigos 90.º a 100.º do Tratado sobre o Funcionamento da UE). Esta política suprime os obstáculos nas fronteiras entre os Estados-Membros, tendo assim contribuído para a livre circulação das pessoas e dos bens.

Apesar dos problemas que o transporte rodoviário acarreta, a UE prevê que até 2020 irá aumentar a utilização do transporte rodoviário em mais do dobro daquele que se verifica em 2013. O que levará a UE no risco da perda da competitividade da indústria. Isto porque o transporte rodoviário está muito dependente dos combustíveis fósseis, o que torna este modal de transporte vulnerável às mudanças de padrões atuais. Ainda prevê-se que o petróleo nos próximos tempos venha a diminuir as reservas. Consequentemente o preço dos combustíveis irá aumentar-se de uma forma acentuada. (Programa Marco Polo II, 2006).

Para se ter uma visão realística do cenário, a figura 1 apresenta uma perspetiva de 1850 até a 2000 da emissão do dióxido de Carbono dos diferentes modais de transporte. Os dados do gráfico confirmam o destaque do transporte rodoviário na emissão gases prejudicial para o ambiente. A partir de 1950 até 2000 o transporte rodoviário teve um aumento acentuado, acompanhando a evolução da indústria, do setor automóvel e a globalização, com uma diferença considerável em relação aos demais meios de transportes, ultrapassando mesmo os 4000 teragramas por ano.

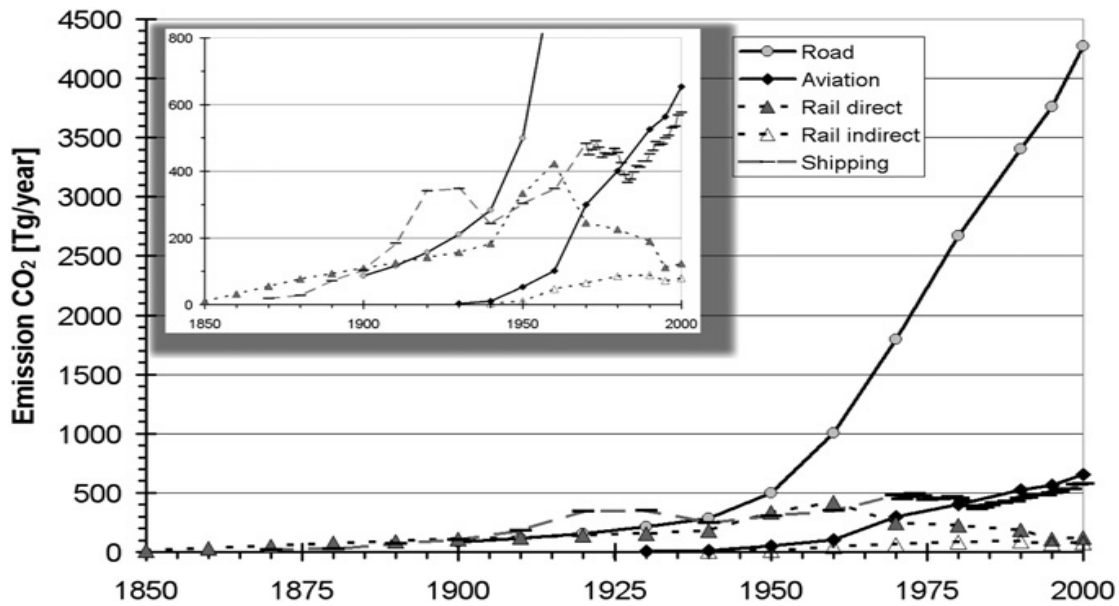


Figura 1- Emissão de CO<sub>2</sub> do sector do transporte entre 1850 e 2000 (Teragramas por Ano).

Fonte: Fuglestedt et al., 2008 (retirado do livro "Impacto do Transporte no Clima e na Atmosfera: Transporte Terrestre" de Uherek et Al., 2010).

Para o bem social e ambiental, o transporte intermodal das mercadorias é a solução e desafio para as empresas nos próximos tempos. A intermodalidade pode ser uma realidade para empresas. Mas as empresas só estão dispostas a utilizar no caso ser competitivo com o rodoviário e traga vantagens competitivas no mercado.

Com a invenção da contentorização nos meados dos anos 50, com o recente foco na logística, na cadeia de abastecimento, no comércio eletrônico e nas vantagens das tecnologias de informações, o clima vai rapidamente mudando para a integração do transporte com um único contrato do transporte. (OCDE, 2011).

Ao longo dos anos foram propostas várias definições do transporte intermodal. A primeira definição foi feita pelas Nações Unidas em 1980 como transporte de mercadorias de pelo menos dois modos de transporte, com base num contrato transporte intermodal de um lugar ou um país em, que as cargas são levadas por um operador de transporte até ao destino. Anos depois, em 1997 a CE definiu o transporte intermodal como uma característica de um sistema de transporte que permite o uso de pelo menos dois diferentes modos de transporte integrados. Um uso eficiente de diferentes modais em combinação. (Macário et al., 2012).

Para além dessas organizações alguns autores deram as suas contribuições na definição do conceito da intermodalidade do transporte.

Segundo Cos *et al.* (2000, p. 509), o transporte intermodal é a articulação entre vários modos de transporte, de forma a tornar mais rápidas e eficazes as operações de transbordo. O transporte intermodal pode, também, ser definido como um transporte de bens ou de passageiros de uma origem para um destino por sequência de pelo menos dois meios de transportes, pela qual a transferência de um modal para outro é feita através de um intermodal de transporte. (Teodor *et al.*, 2007).

A combinação de vários modos de transporte torna-se muitas vezes extremamente importante, pois grande parte dos transportes apenas permite um serviço terminal a terminal, necessitando, normalmente, de um modo de transporte adicional para os trajetos entre os terminais, a origem e o destino (Costa *et al.*, 2010). A utilização racional, eficaz e de forma articulada do transporte intermodal de mercadorias pode ser uma solução logística para cadeia de abastecimento.

Os decisores políticos têm um claro interesse no transporte intermodal porque uma maior quota de mercado para o transporte intermodal significaria uma mudança para modos de transporte mais amigos do ambiente. A CE expressa o seu apoio à sua utilização através de vários documentos com políticas que estimulam o transporte intermodal. (Pekin *et al.*, 2008).

A gestão da logística verde e política verde que tem sido feita na Europa tem sido analisada para entender melhor os lados positivos do impacto da política verde no meio ambiente, sociedade e economia. Com as mais recentes iniciativas da EU no quadro da logística verde, a intermodalidade tornou-se numa plataforma logística para o desenvolvimento da logística verde na EU. (Beskovnik *et al.*, 2011).

No Livro Branco publicado em 2001 estão políticas que se orientam para um desenvolvimento harmonioso e consistente dos diversos modos de transporte, nomeadamente através da intermodalidade, ou seja, a utilização de cada modo de transporte (terrestre, marítimo ferroviário ou aéreo) de modo mais eficaz possível.

O atual Livro Branco publicado em 2011 dá mais importância ao transporte multimodal incentivando o uso de transportes ferroviários e fluviais para uma distância de mais de 300 km. O objetivo dessas das políticas é redução do CO<sub>2</sub> em cerca de 60 a 70% até 2050. Políticas, essas, desenvolvidas para reduzir de forma gradual a utilização dos transportes rodoviários. (Livro Branco, 2006).

Também, a comissão europeia propõe com programa Marco Polo, duas ações: a autoestrada marítima e uma redução efetiva do tráfego rodoviário internacional. (Marco Polo II, 2006).

O primeiro Programa Marco Polo ocorreu entre 2003 e 2006, e depois deste período a UE decidiu estender o seu apoio ao sector do transporte numa perspectiva financeira de 2007 a 2013. Em 2008 foi feita uma revisão do programa, com o objetivo de avaliar o sucesso e as limitações e informar sobre ações que podem ajudar a aumentar a sua eficácia. Isto resultou numa mudança na base jurídica. Este programa apresenta propostas de projetos e apoio para redução do congestionamento rodoviário, com o objetivo de melhorar o desempenho ambiental do sistema dos transportes e melhorar o transporte intermodal contribuindo assim para um sistema de transporte mais eficiente e sustentável, proporcionando assim um valor acrescentado à UE sem ter um impacto negativo sobre a coesão económica e coesão do território. (Marco Polo II, 2006).

O transporte intermodal é tido como importante tanto pela UE como para Portugal. Apesar do atual momento da economia portuguesa, o governo português não deixa de fazer investimentos e manutenções na área do transporte para assegurar a competitividade à economia portuguesa, como se pode constatar no Plano estratégico para o Transporte perspectivada de 2011 a 2015.

A atenção dos formuladores de políticas do transporte intermodal baseia-se ao lado da eficiência económica, na redução dos custos externos do transporte e fazendo isso, tornar o sistema de transporte mais sustentável. Na literatura económica, os custos externos mais importantes de transporte são: acidente; ruído; poluição do ar; mudança climática; congestionamento.

A figura 2 apresenta os custos externos de cada um dos modais. Aquilo que cada um dos modos de transporte gasta por cada 100 toneladas por quilómetro percorridos.

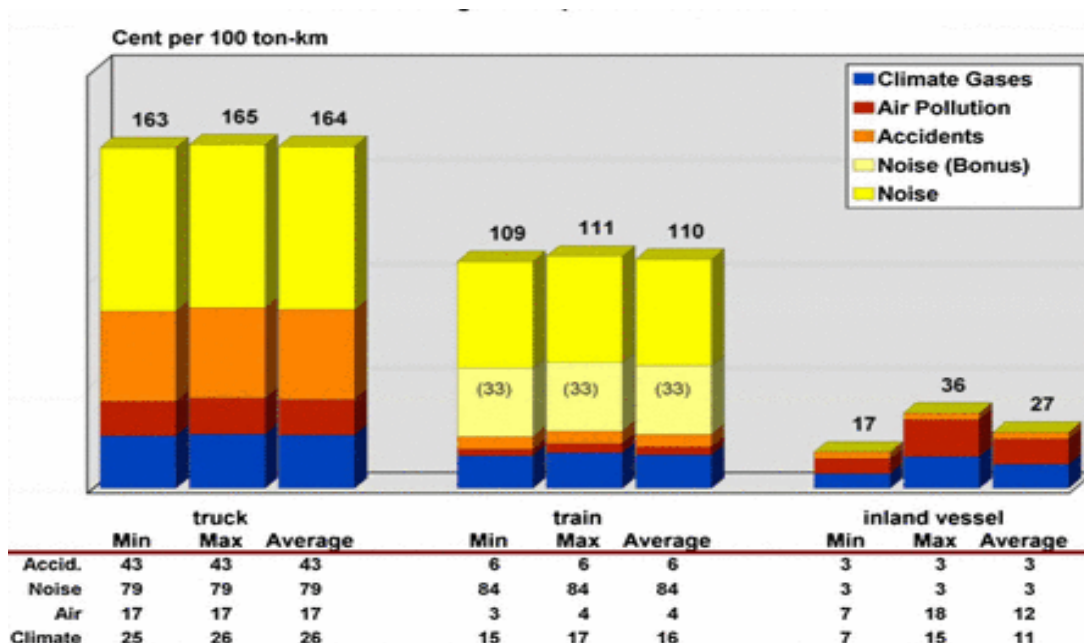


Figura 2- Média dos Custos Externos dos Transportes de Mercadorias (Cêntimos por cada 100 toneladas por Km)

Fonte: (Cathy Macharis, et al. 2011)

Ao analisar o gráfico da figura 2 pode-se concluir que o transporte rodoviário é aquele que acarreta o maior custo externo total. Em contrapartida o transporte marítimo tem o menor custo. O transporte ferroviário destaca-se com uma maior parcela no que diz respeito ao ruído causado.

Apesar das desvantagens sociais e ambientais da utilização do transporte rodoviário de mercadorias, políticas e medidas dos decisores para promover e incentivar a utilização dos transportes de forma articulada e integrada, a verdade é que a utilização do modal rodoviário vai se emergindo cada vez mais.

## 1.2. Objetivos

O propósito desta dissertação é dar a conhecer a importância do transporte intermodal na cadeia de abastecimento e caracterizar a intermodalidade dos transportes de mercadorias na Zona Norte de Portugal.

Para atingir objetivos referenciados como metodologia será feita revisão de literatura para apresentar o que já foi escrito sobre a importância do transporte e sobre o transporte intermodal de cargas.

A recolha de dados é feita através de questionários a enviados às empresas que lidam com o transporte de mercadorias (os Agentes de Navegação, os Portos Marítimos, os Agentes Transitários, os Armadores, Armazéns, os Despachantes Oficiais, as Transportadoras, os Operadores Logísticos e as Empresas Exportadoras) que exercem funções na Zona Norte de Portugal.

### **1.3. Organização da dissertação**

A dissertação é organizada em cinco capítulos. No presente capítulo é apresentado/identificado o problema, a relevância deste estudo, o objetivo do estudo, a metodologia utilizada e um pequeno resumo do que será desenvolvido nos capítulos.

No capítulo II é feita revisão bibliográfica no qual serão apresentados os trabalhos literários que abordaram o tema Transporte de Mercadorias e a importância do Transporte Intermodal de Mercadorias e é feita a análise dos dados estatísticos relativos à evolução do comércio internacional e do transporte de mercadorias no contexto Europeu e português.

No capítulo III é apresentada a metodologia da pesquisa. Depois são apresentados os dados recolhidos e é feita uma análise a esses mesmos dados no capítulo IV.

No último capítulo é feita a conclusão e recomendações. Neste capítulo, é ainda feita uma análise à situação atual ao sector, o contributo que este estudo irá trazer e a linha de orientação para a continuação futura do estudo feito.

## **Capítulo II - Revisão Bibliográfica e a Evolução do Comércio Internacional e do Transporte de Mercadorias na UE e em Portugal**

Segundo, Barral (2007), a revisão bibliográfica é uma parte sempre exigida do projeto, e nem sempre compreendida. É um item que serve para descrever o estado da arte, ou seja, o conhecimento atual do problema.

A revisão bibliográfica também é a parte de um projeto de pesquisa, que revela explicitamente o universo de contribuições científicas de autores sobre um tema específico. (dos Santos e Candelor, 2006).

A presente revisão bibliográfica tem como o objetivo fazer uma revisão aos conceitos da intermodalidade do transporte de mercadorias, a importância do transporte e situar o estudo dentro da área de pesquisa.

O tema do transporte e da intermodalidade de transporte de cargas já foram abordadas por vários autores. Vão ser citados autores alguns que já deram suas contribuições.

### **2.1. Importância do Transporte**

Segundo Ballou (2004), o transporte representa o elemento mais importante em termos de custos logísticos para muitas empresas. Acrescenta ainda que, a movimentação de cargas absorve de um a três terços dos custos logísticos totais, que por essa razão o operador logístico precisa ser um conhecedor da questão de transporte.

Para Bowersox *et al.* (2006), o transporte é a área operacional da logística que move e aloca, geograficamente, o inventário. Devido a sua fundamental importância e por causa do seu custo visível o transporte tem, tradicionalmente, recebido considerável atenção em termos da gerência. Acrescenta, ainda, que todas as grandes ou pequenas empresas possuem gerentes responsáveis pelo transporte.

Segundo Queiroz (1983), o sector transporte tem na economia portuguesa um peso próprio e significativo, para além disso, uma influência importante na atividade de outros sectores como, por exemplo, as indústrias transformadoras e o comércio internacional. E que por isso, se justifica uma atenção permanente à problemática do sector, desdobrada na análise cuidada dos seus sectoriais e de coordenação, no planeamento rigoroso e na adoção em tempo oportuno das medidas apropriadas.

Para Coyle *et al.*, (2011), o sistema de transporte vai deparar com problemas e desafios significantes por causa da competição global, obrigação orçamental dos governos, aumento de exigências de grupos sociais, desafios infraestruturais, questões de sustentabilidade, e custos de energias. O transporte é um importante e um perverso elemento na nossa sociedade que afeta toda gente direta ou indiretamente. Os autores acrescentam que inter-relação entre o transporte e a produção em massa mostra a dependência que economia global tem do transporte. Nós dependemos do transporte para mover bens e disponibilizar estes para diferentes localizações de um modo eficiente ou ineficiente. Por exemplo, os cidadãos dos Estados Unidos da América, como indivíduos, não são autossuficientes. Os EUA fornecem variedades agrícolas e por sua vez os EUA recebem matérias-primas, produtos agrícolas e produtos fabricados. Ou seja, a procura do transporte é dependente da procura de um produto numa outra localização.

Para Rushton *et al.* (2014), a mudança natural da logística e da cadeia de abastecimento, particularmente a mudança de muitas empresas para operar globalmente tem tido um óbvio impacto e relativa importância dos diferentes meios de transporte de Mercadorias. No contexto global, maior partes das produções estão concentradas em lugar onde o custo de fabrico é menor. Continua a haver um predomínio da utilização do transporte rodoviário de cargas, mas países com uma vasta área geográfica como os Estados Unidos e a África do Sul que tem um significativo movimento do transporte ferroviário de cargas.

## **2.2. A intermodalidade do transporte de cargas**

Sobre a intermodalidade vários autores discutiram este tema. A maior parte da bibliografia mais aprofundada sobre o tema foi encontrada em artigos científicos.

Segundo Ballou (2004), nos últimos anos cresceu a utilização do transporte de mercadorias em processos que utilizem mais de um modal. Além dos óbvios ganhos económicos que isso proporciona, o crescimento do transporte internacional tem sido um dos principais motores dessa mudança. A principal característica da intermodalidade é o livre intercâmbio de diversos modais. Onde que os serviços coordenados de transporte normalmente são comprometidos entre os operadores que oferecem um serviço individual.

O transporte intermodal está no coração do comércio internacional. O crescimento e desenvolvimento da economia global pode não ser sustentável sem o transporte intermodal. O transporte global de cargas tem aumentado no mesmo sentido dos custos externos e o

congestionamento. Acidentes, poluição do ar e ruídos torna-se cada vez mais evidente. (OCDE, 2001).

Para o crescimento da intermodalidade é preciso estruturas e a sua coordenação. É a infraestrutura que define o grau de mobilidade. Não há grandes mudanças no transporte sem uma rede de apoio adequado. Um investimento na infraestrutura impulsiona o crescimento económico, cria empregos, cria riquezas, e promove acessibilidade geográfica, comércio e mobilidade. Deve ser muito bem planeado, face aos investimentos e custos de infraestruturas para maximizar os impactos positivos e minimizar os impactos negativos. (Simina *et al.*, 2012).

Segundo Pekin *et al.*, (2009), atualmente para transporte intermodal tem aumentado muitas atenções devido ao problema de congestionamento rodoviário, problemas ambientais e movimento de cargas com segurança. Os autores explicam que o interesse para a pesquisa foi porque, apesar de terem sido lançados diferentes políticas de transporte na Bélgica (e também em outros países) ainda não houve um aumento da utilização da intermodalidade no transporte de cargas.

Segundo Konings *et al.*, (2008) o avanço do transporte intermodal de cargas está a ser dificultada por inúmeros fatores. Há problemas com operações devido a falta de interconetividade e interoperacionalidade. Também, há ainda desperdícios das oportunidades tecnológicas e perspectivas para *design* e modelo. Por fim, há faltas de interorganização e coordenação internacional, como um resultado dos quais a fiabilidade, a rapidez e o custo do transporte intermodal de cargas são abaixo do ideal. Isto levanta o desafio para a melhoria das políticas públicas e para a sua implementação. A utilização do transporte intermodal de cargas no mercado está relativamente baixa e não está a mostrar um crescimento. Em sentido contrário, está a aumentar cada vez mais o transporte rodoviário na maioria dos países. Pode contribuir para a flexibilidade do transporte, mas a emissão de gases e o congestionamento das vias estão a causar grandes problemas. Os autores acrescentam, ainda, que o transporte marítimo e ferroviário deveria ser uma vantagem, particularmente onde há um intenso fluxo dos bens. Os autores, também discute os desafios para a implementação do transporte intermodal de cargas. Os autores desenvolvem o tema em tópicos que consideram determinantes para o bom desempenho do transporte intermodal de cargas e como um potencial alternativo para o sistema do transporte de cargas.

Para OCDE (2001), a intermodalidade do transporte cargas não é limitada só para promover a diminuição do uso do transporte rodoviário para outros modais. Também, é um motivo

para promoção do melhoramento do transporte na cadeia logística. A intermodalidade de transporte implica o uso de pelo menos dois diferentes modos de transporte integrados numa cadeia de transporte. O transporte intermodal de transporte é o coração do comércio global. O mercado global requer um sistema de transporte integrado. Uma importante questão para lidar com este desafio é o acesso a cada modal, incluindo os pontos de transferências e a oferta de um melhor desempenho a nível global. A organização acrescenta ainda que um bom funcionamento do sistema de transporte de cargas é um elemento essencial para o sucesso da economia. Nos próximos anos, o sistema de transporte de cargas terá de enfrentar desafios que exigem o desenvolvimento de novas abordagens para as operações e planeamento. Estes desafios não podem permanecer estáticos, onde os governos e os provedores de serviços devem estar preparados para atender de uma forma flexível.

Para Lowe (2005), podem-se encontrar muitos benefícios no transporte intermodal. Na Europa, a intermodalidade do transporte cresceu de uma forma significativa. Este autor focou o seu campo de estudo, para o Reino Unido. Segundo ele, apesar de haver muito interesse e muitas razões para aumentar o uso do transporte intermodal, para desviar as mercadorias das redes rodoviárias superlotadas, é importante reconhecer que nem todas as cargas transportadas por estradas são adequadas mudar para outros modais.

### **2.3. Evolução do Comércio Internacional e do Transporte de Mercadorias na UE e em Portugal**

Segundo, Benjamim Moura (2006), a logística é vital para os consumidores e para a economia em geral por muitas razões, nomeadamente, por haver grande dispersão geográfica de fornecedores e clientes, com a conseqüente necessidade de compatibilização da oferta com a procura, proporcionando aos clientes os bens e serviços que precisam e assegurando às empresas escoamento da sua produção, para além, do abastecimento de matérias-primas e outros *inputs* utilizados na produção.

Hoje em dia, como sabemos a economia mundial gira à volta de mobilidades. Sejam elas de pessoas, de ideias e de conhecimentos.

Como já foi referido, o transporte é uma atividade muito importante porque absorve um a dois terços dos custos logísticos (Ballou, 2006). É essencial, pois nenhuma empresa pode operar sem providenciar a movimentação das suas matérias-primas ou produtos acabados. O transporte adiciona valor ao produto. (Marques, 1994)

Na economia moderna, o transporte confronta-se com uma contradição permanente que exige cada vez mais mobilidade e uma opinião pública que suporta cada vez menos os atrasos e a medíocre qualidade de prestações oferecidas por determinados serviços. Ao falar do sector do transporte, importa estar consciente da sua importância económica. Somando os custos, na UE, ele representa cerca de mil milhões de euros, ou seja, mais de 10% do seu produto interno bruto e emprega mais de 10% de pessoas. A logística, nomeadamente o transporte e a armazenagem, corresponde aproximadamente 10-15% do custo de um produto acabado para as empresas europeias. A qualidade dos serviços de transporte tem um impacto significativo na qualidade de vida dos cidadãos. Livro Branco da EU (2001).

Antes de começar a abordar o transporte de mercadorias na UE e em Portugal é importante apresentar os números do transporte de mercadorias a nível mundial.

Segundo Fórum Internacional do Transporte (2013), houve um aumento lento no comércio global de mercadorias. Nas economias dos países desenvolvidos, o volume das mercadorias continuou abaixo do pico do mês Julho de 2008.

Na figura 3 está exposta a variação, em percentagem, desde o pico 2008 do comércio internacional marítimo e aéreo (até dezembro 2013) e ferroviário e rodoviário de cargas (até o último trimestre de 2013) relativo à UE, EUA e Rússia.

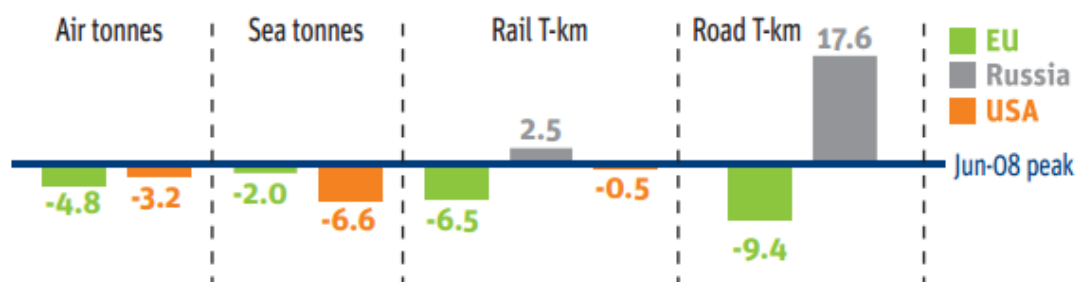


Figura 3- Evolução em percentagem do Comércio internacional a nível mundial

Fonte: Fórum Internacional de Transporte, 2013

A conclusão que se pode tirar do gráfico da figura 3 é que o comércio Internacional por via marítima nos EUA e na UE medidas em toneladas de cargas transportadas ficou abaixo da linha do pico de 2008 (-2% e -6.6% respetivamente). O transporte aéreo de cargas diminuiu (-2,8% e -3,2%) em comparação com o pico de 2008 na EU e nos EUA, respetivamente. As

cargas transportadas por vias ferroviárias e rodoviárias na Rússia, ao contrário do que acontece na UE e nos EUA, estão acima da linha do pico de 2008 (+2,5% e +17,6%, respetivamente).

O transporte de mercadorias revela grande importância no desenvolvimento económico. É evidente que o transporte é uma alavanca para o desenvolvimento de um país ou de uma Região.

### **2.3.1. Transporte de mercadoria na Europa**

O sector transporte sempre foi uma das prioridades dos países que fazem parte da UE. É regida pelo título VI (artigos 90º a 100º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia). A principal medida foi a supressão das barreiras nas fronteiras entre os Estados-Membros, tendo assim contribuído para a livre circulação das pessoas e das mercadorias entre os países comunitários.

A Política Comum de Transporte (PCT) na UE encontra-se definida no Livro Branco dos transportes, “A política Europeia de transportes no horizonte 2010: a Hora das Opções”, adotado pela Comissão Europeia em 12 de Setembro de 2001.

Segundo Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional (2013), PCT constitui uma avaliação do sector do transporte na CE, que em 30 anos pode se resumir no seguinte:

- Crescente mobilidade das populações na sua vida quotidiana e democratização no respetivo acesso ao automóvel, traduzindo-se na duplicação da distância percorrida diariamente pelas pessoas (que passou de 17 km em 1970 para 35 km, em 1998) e na transformação da própria forma de encarar a mobilidade, cada vez mais como um direito e menos como uma necessidade derivada;
- Crescente desequilíbrio na repartição modal entre os diferentes modos de transporte quer no tráfego de passageiros, quer de mercadorias, registando-se uma evolução acentuada do modo rodoviário face aos restantes, sendo que, no transporte de passageiros, o tráfego rodoviário praticamente manteve a sua quota relativa de mercado, tendo passado de 86,5% para 87,1% (mas, nesse período, o transporte individual cresceu de 74% para 79%), enquanto, no tráfego de mercadorias, o transporte rodoviário representa hoje 44% do total e o transporte ferroviário passou de 21% para 7,8% em 2013.

- Em consequência, multiplicação de fenómenos de congestionamento, quer a nível urbano, quer em determinados eixos de circulação a nível europeu, incidindo sobre quase todas as redes de transporte existentes (rodoviárias, ferroviárias e aeroportuárias), com exceção do modo marítimo e fluvial;
- Igualmente, agravamento dos impactos negativos, destacando-se fenómenos ligados às emissões de CO<sub>2</sub> para a estratosfera e ao aquecimento global do planeta, assim como as consequências cada vez mais nocivas à saúde dos cidadãos.

Várias políticas e medidas têm sido tomadas para questões como, o congestionamento do tráfego rodoviário e aéreo, a dependência do petróleo e, as emissões de gases com efeito de estufa. Nesse ponto de vista, são concedidos financiamentos a fim de garantir uma qualidade uniforme das infraestruturas de transportes em toda a UE. Outro objetivo desta política é assegurar a competitividade do setor dos transportes europeu num mercado mundial em rápido desenvolvimento. (CE, 2014).

Durante anos, muitas políticas e medidas foram tomadas, no sentido de impulsionar a área do transporte nos diferentes sectores.

No final dos anos 80 do século passado para fazer face ao declínio, a CE para promover o transporte ferroviário deu início a um conjunto de medidas legislativas, facilitando a sua adaptação às exigências do mercado interno. Intensificou-se, em particular, com os Pacotes Ferroviários, abrangendo domínios como a afetação da infraestrutura, a progressiva abertura do mercado a novos tipos de caminho-de-ferro, como a Alta Velocidade, ou novos conceitos como a Rede Transeuropeia de Transportes. (REFER,2014).

No transporte marítimo, a prioridade é promover o Transporte Marítimo de Curta Distância (TMCD). O objetivo é diminuir o tráfego do transporte rodoviário no espaço comunitário que, cada vez mais, vem a aumentar. O objetivo é transferir esse aumento para o TMCD, contribuindo-se assim para um equilíbrio da repartição modal.

Segundo a Direção-Geral do Desenvolvimento Regional (2005), foi aprovado o Programa de promoção do TMCD integrando iniciativas legislativas de harmonização de diretivas e/ou regulamentos até ações técnicas e operacionais, com o objetivo de desenvolver do TMCD a nível comunitário. Desse programa revelam-se os seguintes aspetos:

- Aprovação de um programa de incentivo a intermodalidade, principalmente de mercadorias (Marco Polo para 2003-2006) e do novo programa Marco Polo II (2007-2013);
- O projeto “autoestradas do mar” no conjunto das redes Transeuropeias de Transporte (RTE-T) e do programa Marco polo II;
- Normas e harmonização das unidades de cargas;
- Melhoria do desempenho ambiental do TMCD;
- Aprovação do novo Guia de Procedimentos Aduaneiros do TMCD;
- Introdução do Novo Sistema de Trânsito Informatizado (NSTI) e a informatização dos processos aduaneiros comunitários;
- Desenvolvimento de redes telemáticas para portos e TMCD;
- Criação de balcões administrativos únicos nos portos;
- Instalação e funcionamentos dos Centros do TMCD.

No transporte rodoviário, a CE aprovou a revisão em relação “Euro vinheta”, no qual se dirige para um tratamento equitativo dos operadores rodoviários.

A União Europeia tem uma das maiores redes de transporte no mundo, com estradas, caminhos-de-ferro e caminhos marítimos que se cruzam uma com as outras.

A tabela 1 mostra o comprimento das principais redes de transporte na UE de 1990, 2005 e a variação em percentagem.

Tabela 1 Comprimento das principais redes de transporte (UE) de 1990 e 2005 (km).

	1990	2005	% change 1990-2005
<b>Total network, of which:</b>	4 397 867	4 520 013	3 %
<b>Roads (excl. motorways)</b>	4 051 756	4 164 433	3 %
<b>Motorways</b>	41 885	61 565	47 %
<b>Railway lines</b>	234 602	219 550	-6 %
<b>Oil pipelines</b>	29 672	33 479	13 %
<b>Inland waterways</b>	39 952	40 986	3 %

Fonte: Eurostat, DG Transportes e Energia, Estados Membros.

Depois de uma análise à tabela 1, pode-se concluir que no período 1990 - 2005 houve um crescimento de 3% no total das redes de transporte. A rede que mais cresceu no período 1990-2005 foi a rede de autoestradas (47%). No sentido contrário, os caminhos-de-ferro decresceram cerca de 6% em relação aos anos 90 em que tinha um comprimento de 234 602 km e passaram para 219 550 km em 2005. É evidente uma desaceleração de investimentos para manutenção e construção de caminhos-de-ferro.

O volume de tráfego ao longo dos anos na UE cresceu continuamente devido à supressão das fronteiras internas, à redução dos preços do transporte relacionada com a abertura e liberalização dos mercados dos transportes, assim como às mudanças no sistema de produção e gestão de *stocks*. Nos últimos 30 anos o transporte de pessoas e mercadorias aumentou mais de dobro, (CE, 2014).

Na figura 4 pode-se verificar a evolução do transporte de pessoas (passageiro por Km), mercadorias (toneladas cargas por km) e a evolução do PIB na UE de 1995 a 2010.

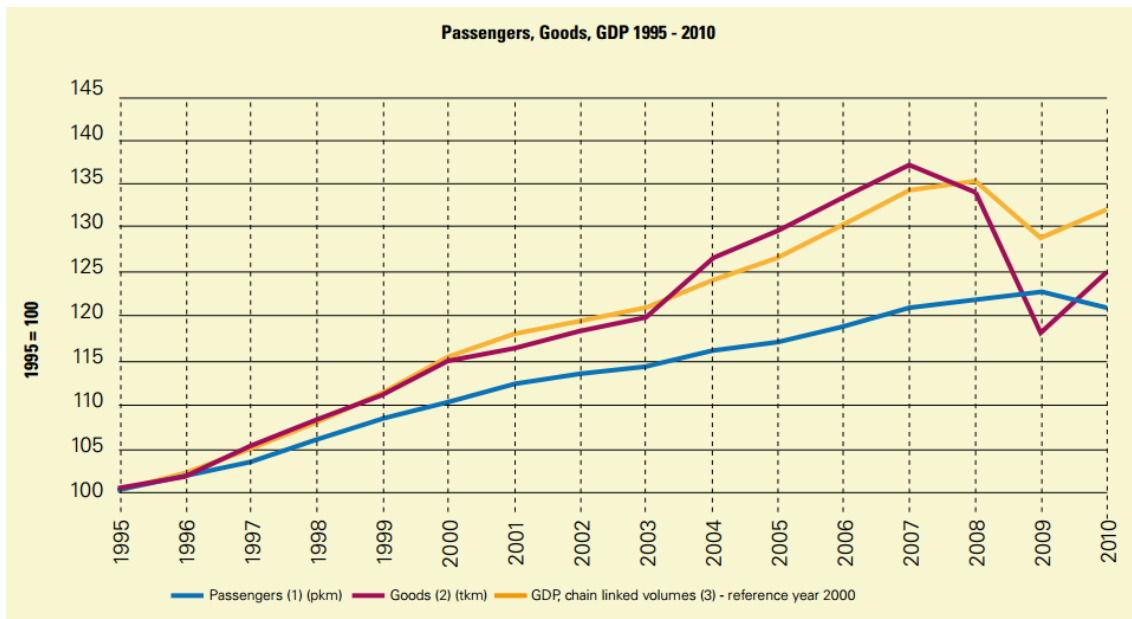


Figura 4 - Evolução do transporte de passageiro (passageiro por km) e de mercadorias (toneladas por km) na UE-27 (1995 e 2010).

Fonte: CE, 2014

A figura 4 mostra que o transporte de mercadorias na UE teve um crescimento de 1995 a 2007. De 2007 a 2008 o transporte de mercadorias teve um ligeiro decréscimo. No período 2008-2009 teve um notável declínio, assim como a linha do PIB. Houve uma retoma em 2010 aproximando aos valores 2004 acompanhando de certa forma, a evolução do PIB da UE.

Ainda ao analisar a figura 4 pode-se concluir que o transporte de passageiro ao contrário do que se passa com o transporte de mercadorias na UE, não vai de “mãos dadas” com a evolução do PIB. Prova disso é ligeiro decréscimo que houve de 2009 a 2010, curiosamente, o período onde o transporte de mercadorias e o PIB cresceram depois de um período de queda.

Apesar de vários esforços, ainda há muito para fazer em matérias da sustentabilidade do transporte, em particular no que diz respeito à luta contra o aquecimento climático.

Segundo a UE (2014), os transportes produzem quase um quarto do total das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) da UE-27. O objetivo da UE é reduzir pelo menos em 20% relativamente a níveis de 1990, até 2020.

Depois de mostrado a evolução em termo geral, da utilização do transporte na UE, a figura 5 mostra a evolução da utilização dos modais de transporte de 1995 a 2010 em toneladas de cargas carregadas por quilómetro percorrido.

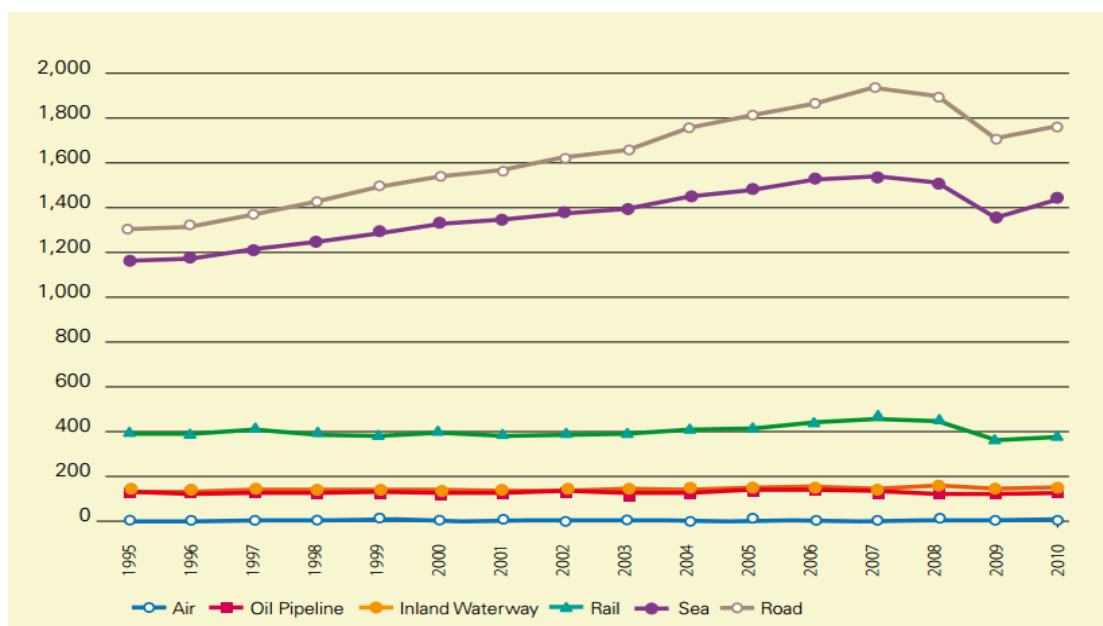


Figura 5 - Utilização dos modais no transporte de cargas na UE- 27- 1995-2010 (toneladas por quilómetro).

Fonte: CE

Ao analisar a figura 5 pode-se concluir que o transporte rodoviário desde 1995 sempre foi o mais utilizado e sempre em sentido crescente até 2007. O transporte marítimo destaca-se com o segundo transporte de cargas mais utilizado pelos países comunitários no período 1995-2010. A utilização do transporte ferroviário durante esse período nunca ultrapassou a linha das 600 toneladas por km percorridos e figurar-se como o terceiro modal mais utilizado na UE. Em relação a outros modos de transporte não foi possível averiguar significativas mudanças.

### 2.3.2. Comércio Internacional Europeu: importação e Exportação

Segundo o Eurostat (2014), a UE é um importante protagonista da economia globalizada no comércio internacional de bens e serviços bem com investimentos no estrangeiro. A crise económica e financeira evidenciou a importância do desenvolvimento de estatísticas económicas desta natureza, medida em que a melhoria da disponibilidade de dados relativos

à economia real e à sua vertente financeira à escala mundial podia ter ajudado os responsáveis políticos e os analistas à medida que a crise avançava.

Na figura 6 apresenta-se a evolução das exportações, das importações e da balança comercial de bens relativo à troca comercial da UE com os países extra comunitário (com o resto do mundo) de 2008 a 2013.

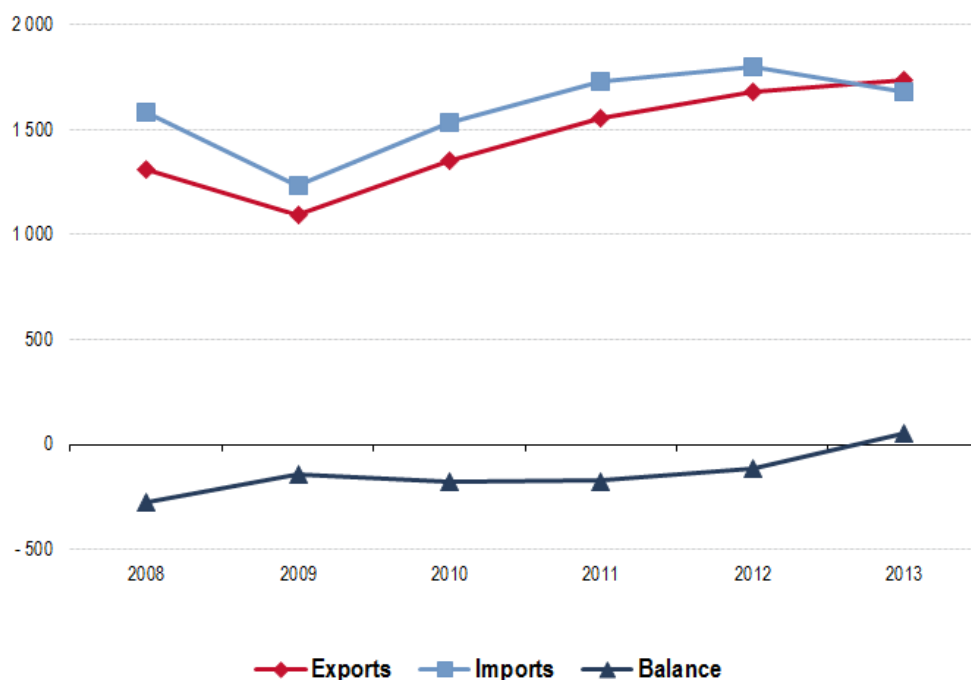


Figura 6 - Evolução do Comércio de Bens extra comunitário na EU-28 no período 2008-2013 (em 1 000 milhões de Euros).

Fonte: Eurostat, 2013

Pode-se verificar na figura 6 que houve uma acentuada queda nas importações e exportações de 2008 para 2009. De 2009 a 2012 houve um aumento contínuo na importação. De 2012 a 2013 sofreu uma queda, enquanto a exportação continuou a crescer a partir de 2009 e de 2012 para 2013 continuou a crescer apesar de um crescimento lento.

A balança Comercial da UE de 2008 para 2012 foi sempre deficitária, passou a *superavit* em 2013.

Ainda, segundo o Eurostat (2014), em 2013, 40% das importações da UE vieram dos países asiáticos enquanto outros países europeus contam mais de um quarto do total. Os principais destinos das exportações Europeias em 2013 foram para a Ásia, a rondar um terço do total.

A figura 7 seguinte mostra os principais destinos das exportações da UE em 1000 milhões de Euros no período (2008-2013).

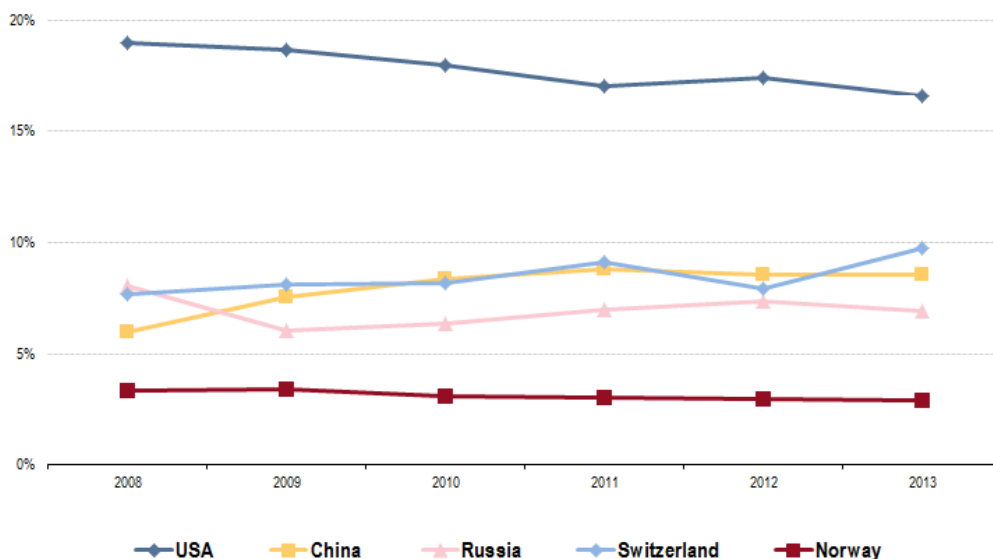


Figura 7- Principais destinos da exportação da UE, 2008-2013 (1 000 milhões de Euros).

Fonte: Eurostat, 2014

Segundo dados do Eurostat (2014), os EUA tradicionalmente tem uma maior quota nas exportações da UE, mas nos últimos anos houve um significativo declínio. Entre 2012 e 2013 a exportação para os EUA caiu de 28% para 17%.

De acordo com os dados da figura 7 os outros quatro principais destinos das exportações da UE são: a Suíça, a China, a Rússia e a Noruega.

A figura 8 mostra os principais destinos da exportação da UE no período (2008-2013) em mil milhões de euros.

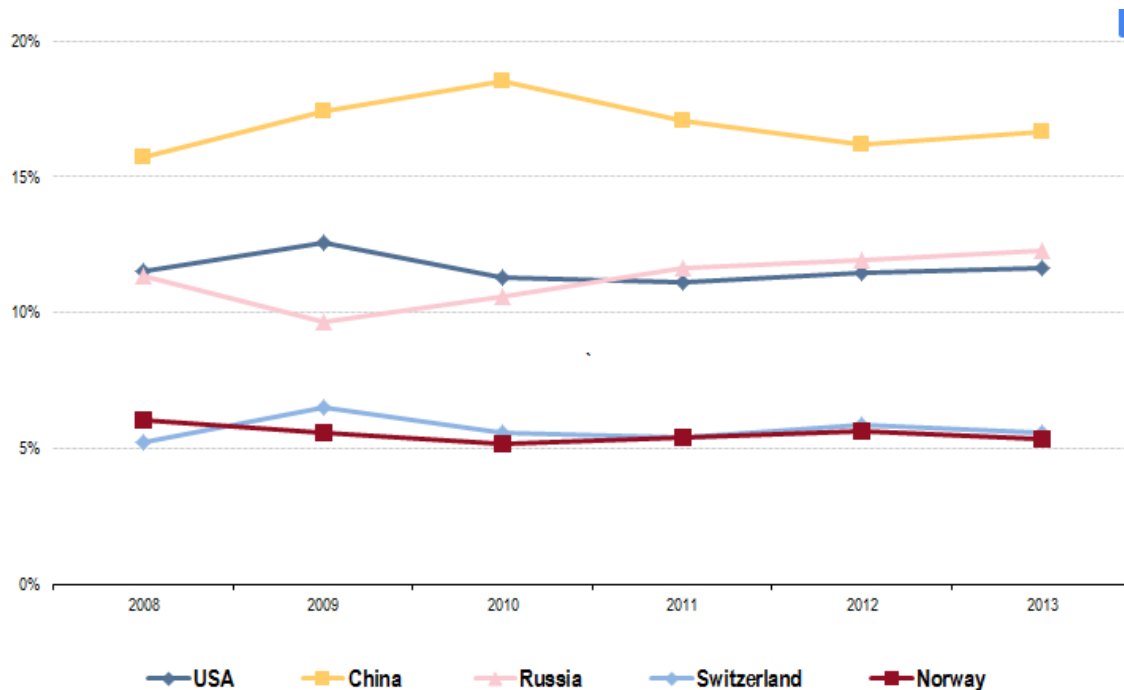
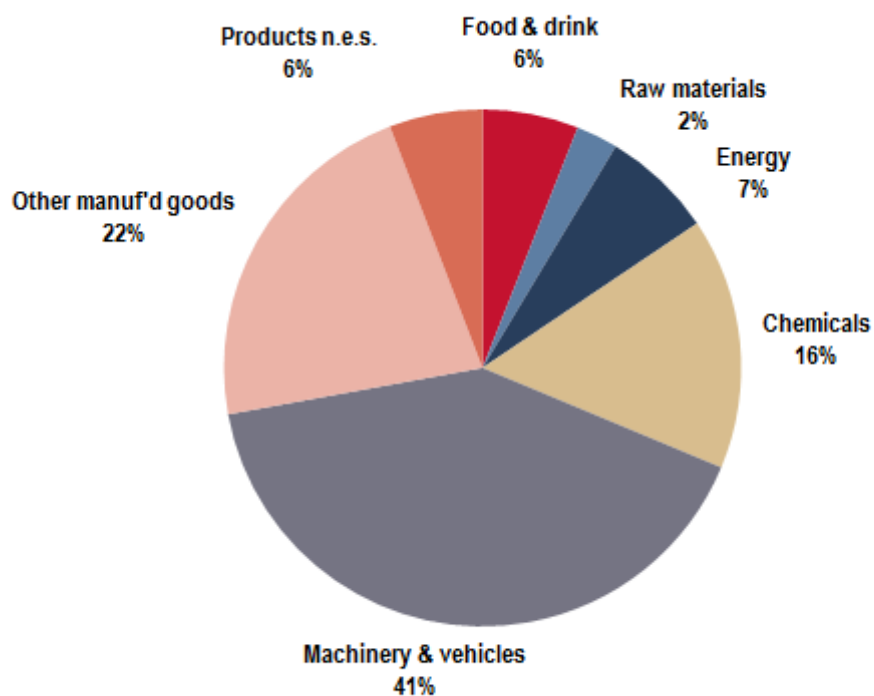


Figura 8 - Principais parceiros na importação da UE-28 - 2008-2013 (em 1 000 milhões de Euros).

Fonte: Eurostat, 2014

Segundo o Eurostat (2014), China tornou-se maior parceiro comercial nos anos recentes. A troca comercial da UE com a China triplicou desde 2002. Desde 2005, a China encontra-se na primeira posição entre os fornecedores da importação da UE, enquanto que a Rússia é o segundo desde 2011. Os outros maiores fornecedores da UE são: os EUA, Rússia, Suíça e Noruega.

A figura 9 mostra os principais grupos de produtos exportados pela UE em 2013 em percentagem.



*Figura 9 - Exportações da UE por grupos de produtos em 2013*

*Fonte: Eurostat 2014*

Ao analisar a figura 9 conclui-se que as máquinas e os veículos tiveram uma parcela de quase 41% do total das exportações da UE - 28 em 2013. Outros produtos manufaturados têm uma fatia de 22% e, os produtos químicos de 16%.

A figura 10 seguinte representa os principais grupos de produtos importados pelos países da UE, em percentagem, no ano de 2013.

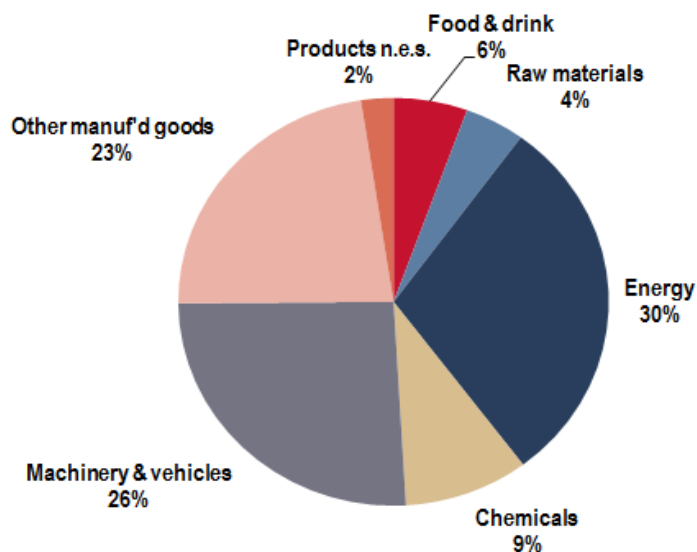


Figura 10 - Importações da UE -28 por grupo de produtos em 2013.

Fonte: Eurostat, 2014

Na figura 10 pode concluir-se que na segunda posição dos principais grupos de produtos importados da UE de 2013 estão as Máquina e veículos (26%). O grupo de produto mais importado nos 28 países comunitários, em 2013, foi energia com 30%.

Como se sabe, historicamente, sempre houve uma relação entre trocas comerciais e o transporte. Os dados disponibilizados mostram que a utilização do transporte de mercadorias acompanha os números das trocas comerciais na UE.

O transporte rodoviário na UE apesar de várias políticas e medidas para a sua redução e para uma justa repartição dos modos do transporte, continua a ser o modo mais utilizado, cada vez mais destacado.

O foco da UE para diminuir a utilização do transporte rodoviário de mercadorias passa pela intermodalidade. Segundo a CE (2014), a intermodalidade não é a intenção de impôr opção para um modo em particular, mas um maior uso do modo de transporte ferroviário e do transporte marítimo, os quais, individualmente, não pode oferecer um serviço porta-a-porta. A CE acrescenta ainda que, a intermodalidade, foi acrescentada a outras políticas de transporte conduzidas pela UE, particularmente: Liberalização do mercado de transporte; desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transporte; e Promover um preço justo e eficiente.

### 2.3.3. Comércio Internacional de Portugal: Importação e Exportação

Verificaram-se sucessivos défices na Balança comercial de bens (como vai se comprovar nas alíneas seguintes, (INE, 2014)).

A figura 11 representa a evolução do comércio internacional e a taxa de variação homóloga anual de Portugal de 2005 a 2013.

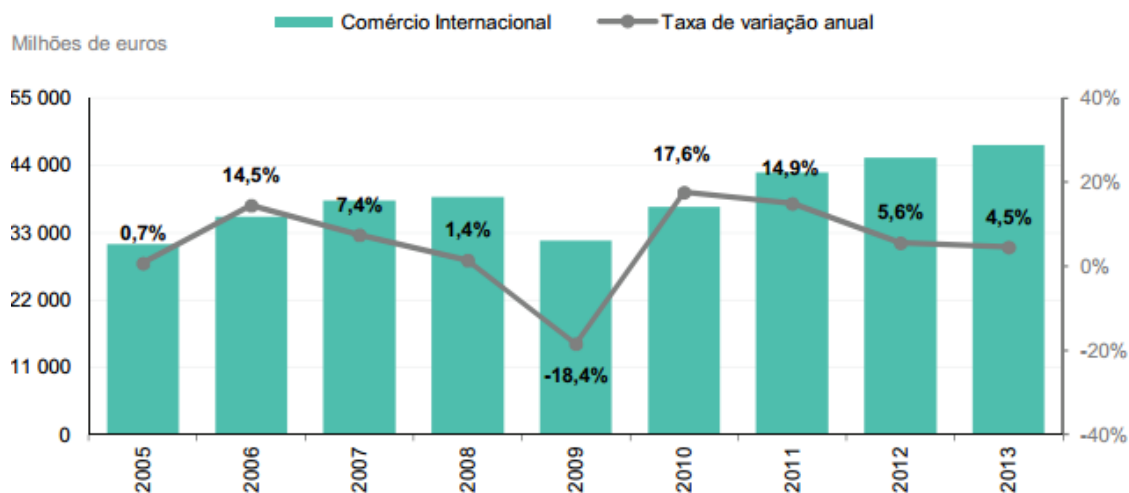


Figura 11 - Comércio Internacional de bens – Exportações. Evolução anual e taxa de variação anual homóloga no período 2005-2013.

Fonte: INE, 2014

No ano 2013 as exportações de bens, segundo dados do INE (2014), para os mercados externos, atingiram 47 266,5 milhões de euros, o que representa um aumento de 4,5% face a 2012. Deste modo, evidencia-se uma desaceleração relativamente aos crescimentos registados nos anos anteriores (+5,6% em 2012, +14,9% em 2011 e +17,6% em 2010), que se seguiram à forte redução verificada em 2009 (-18,4%). Para a evolução anual registada em 2013 contribuíram tanto o Comércio Intra-UE (+1 119,4 milhões de euros, correspondente a uma taxa de variação de +3,5%) como o Comércio Extra-UE (+934,1 milhões de euros, +7,1%).

A figura 12 mostra a evolução do comércio internacional dentro da UE e a taxa de variação anual o período (2005 – 2013) em milhões de Euros.

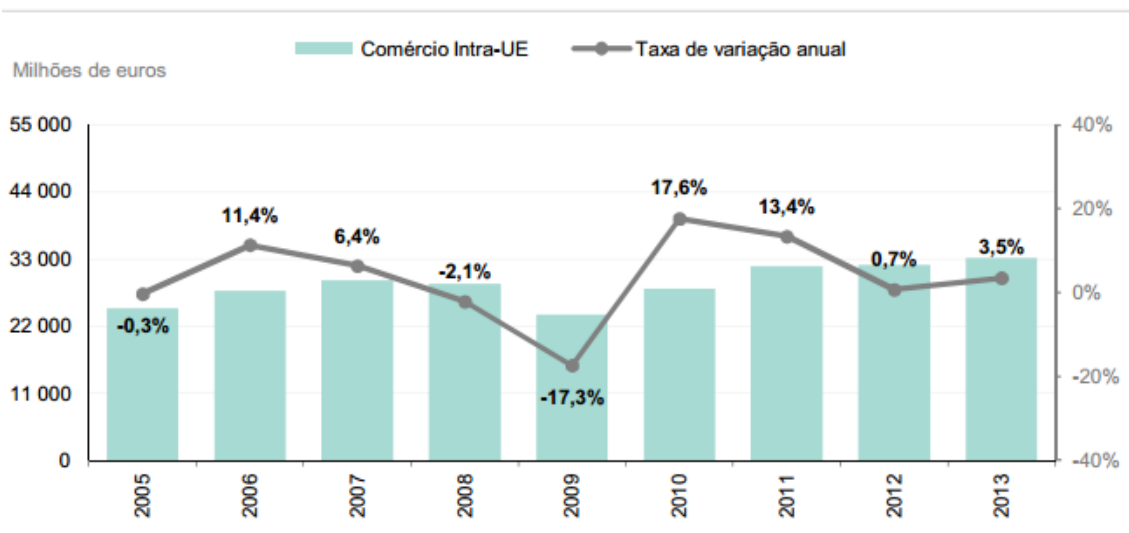


Figura 12 - Comércio Intra-UE de bens – Exportações. Evolução anual e taxa de variação anual, 2005-2013 (milhões de euros).

Fonte: INE, 2014

Segundo os dados do INE (2014), as exportações de bens para os países Intra-UE totalizaram 33 227,7 milhões de euros em 2013, o que representa um acréscimo de 3,5% relativamente ao ano anterior (+1 119,4 milhões de euros). Esta variação anual representa um aumento face à variação de 0,7% registada em 2012.

Os principais países de destino dos bens nacionais portugueses em 2013 continuaram a ser Espanha, Alemanha e França. Em conjunto representaram 46,9% do valor total das exportações de bens.

As exportações de bens para Espanha aumentaram 10,1% em 2013 (o maior acréscimo, em valor, na globalidade dos países), em grande medida devido aos Combustíveis minerais. O país vizinho, Espanha, reforçou, deste modo, a sua posição como principal mercado de destino dos bens nacionais, com um peso de 23,6% (+1,2 % face a 2012), (INE, 2014).

A Alemanha permaneceu igualmente como o 2º maior cliente externo em 2013 (peso de 11,6%, -0,7 % face a 2012). As exportações de bens para o mercado alemão diminuíram 1,7% em relação ao ano anterior, em resultado, sobretudo da redução verificada nos Veículos e outro material de transporte, (INE, 2014).

Em sentido contrário, as exportações de bens para França registaram um acréscimo anual de 2,7%. Para esta evolução contribuíram, sobretudo, as exportações de Combustíveis minerais.

Deste modo, França manteve-se como o 3º principal país de destino das exportações portuguesas em 2013 (peso de 11,6%), (INE, 2014).

As exportações de bens para Angola aumentaram 4,2% relativamente ao ano anterior. Este crescimento deveu-se à evolução positiva generalizada a quase todos os grupos de produtos, mas com maior intensidade nas Máquinas e aparelhos, produtos Alimentares e Agrícolas. Angola continuou a ser o 4º maior mercado de destino das exportações de bens nacionais, com um peso de 6,6%, (INE, 2014).

No ano 2013 as exportações de bens para o Reino Unido aumentaram 9,0%, em resultado dos acréscimos registados na quase totalidade dos grupos de produtos. O Reino Unido manteve-se assim como 5º maior cliente em 2013 (peso de 5,5%), (INE, 2014).

A figura 13 mostra os principais destinos das exportações portuguesas em milhões de euros no ano de 2013, (INE, 2014).

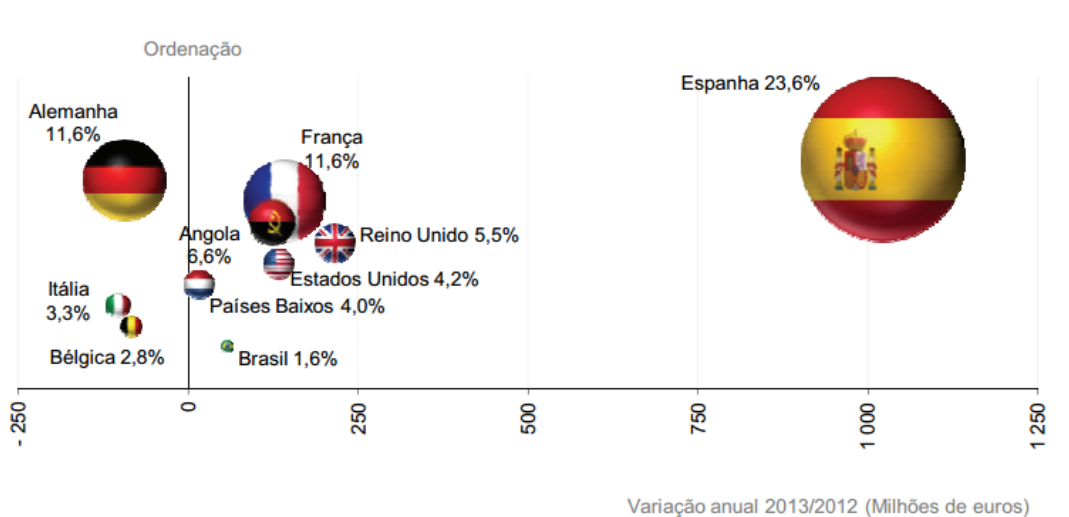


Figura 13 - Principais destinos das Exportações Portuguesas 2013 (Milhões de Euros).

Fonte: INE, 2013

Segundo dados do INE (2014), em 2013, Espanha, Alemanha e França permaneceram como os principais países fornecedores de bens a Portugal. No seu conjunto, representaram 50,3% do valor total das importações nacionais de bens (+0,5 % face a 2012).

À semelhança do observado nas exportações, Espanha reforçou a sua posição como principal país fornecedor de bens a Portugal em 2013, tendo atingido um peso de 32,2% (+0,4 % face a 2012). As importações do país vizinho registaram um aumento anual de 2,2% em 2013, sobretudo devido aos produtos agrícolas e alimentares, (INE, 2014).

As importações de bens com proveniência da Alemanha aumentaram 1,2% em 2013 relativamente ao ano anterior. Os combustíveis minerais foram os bens que mais contribuíram para esta evolução. Deste modo, a Alemanha manteve-se como o 2º maior mercado fornecedor de bens a Portugal (peso de 11,4%), (IJNE, 2014).

As importações de França aumentaram 2,9%, principalmente devido à evolução verificada nos veículos e outro material de transporte, produtos agrícolas e de ótica e precisão. Em 2013, a França continuou assim a ser o 3º país fornecedor de bens a Portugal, com um peso de 6,7%, (INE, 2014).

Itália também permaneceu como 4º principal fornecedor de bens (peso de 5,1%), apesar da redução anual de 0,5% verificada em 2013, que se deveu, sobretudo, aos metais comuns, máquinas e aparelhos e produtos químicos, (INE, 2014).

Os Países Baixos continuaram a ocupar a 5ª posição (peso de 5,0%). No ano 2013 as importações de bens provenientes deste parceiro registaram um acréscimo de 5,7% face a 2012, principalmente nas máquinas e aparelhos. A importância deste parceiro deve-se, em larga medida, ao facto de operar como mercado de distribuição dos bens com origem nos países Extra-UE, (INE, 2014).

Em 2013 salientam-se ainda os expressivos acréscimos verificados nas importações de bens originários de Angola e da Rússia (os maiores em valor na globalidade dos países), resultado quase exclusivamente da evolução dos Combustíveis minerais. Estas evoluções resultaram no reforço da posição de Angola como 6º maior fornecedor de bens a Portugal em 2013 (peso de 4,6%, +1,5% face a 2012) e na subida da Rússia de 20º principal fornecedor em 2012 (peso de 0,8%) para 10º no ano 2013 (peso de 1,8%), (INE, 2014).

Depois de uma análise às estatísticas da exportação em 2013, apresenta-se a seguir os dados relativos às importações.

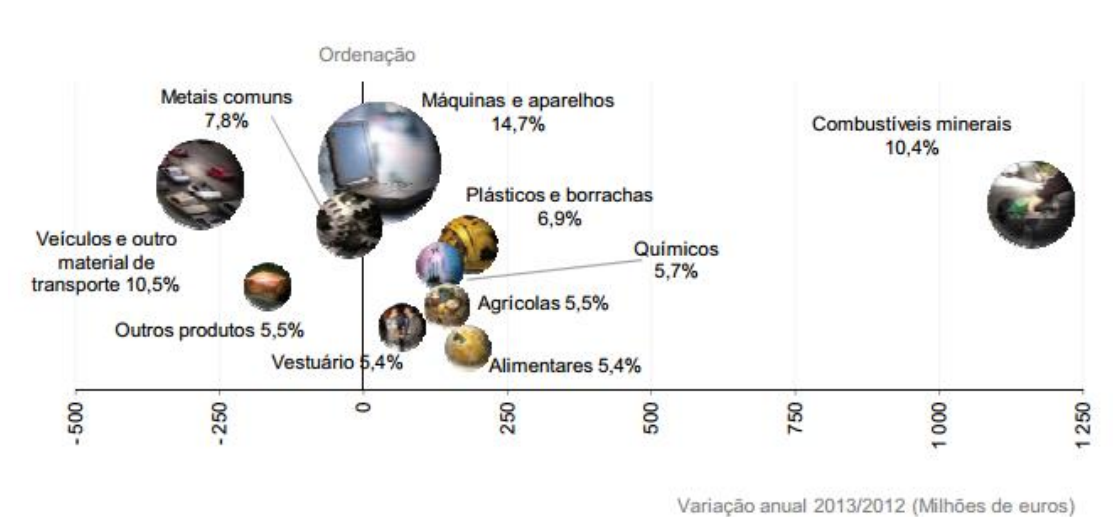


Figura 14 - Os principais produtos Exportados em 2013 (milhões de Euros).

Fonte: INE, 2014

Ao analisar a figura 14, pode-se concluir que as máquinas e aparelhos (14,7%) formam os produtos mais exportados em 2013. Veículos e outros materiais de transporte com uma fatia de 10,5% em segunda posição nos principais produtos exportados em 2013. Os produtos que mais variou de forma positiva foram só combustíveis minerais (10,4%).

A figura 15 mostra a evolução do comércio internacional de bens e a taxa de variação anual no período (2005-2013).

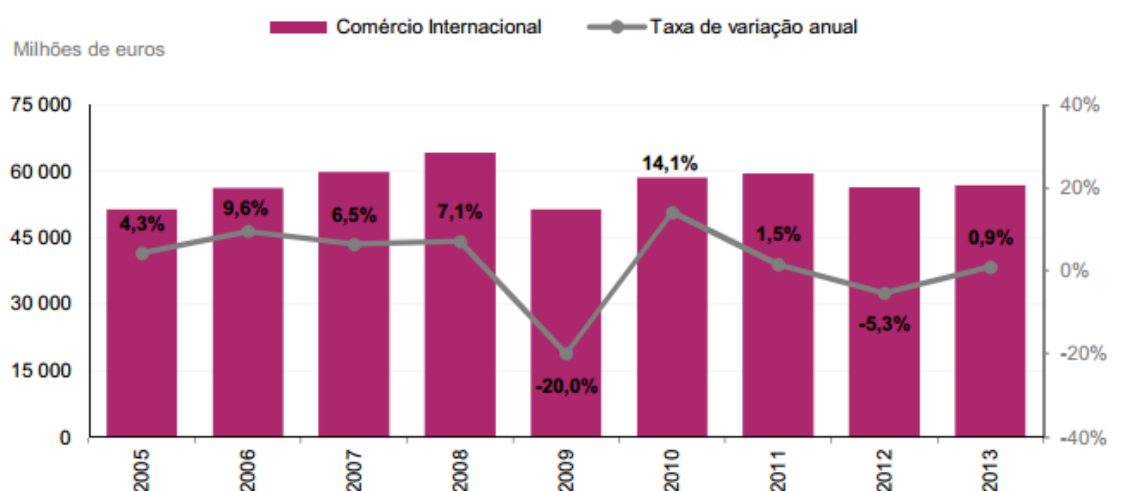


Figura 15 - Comércio Internacional de bens – Importações. Evolução anual (2005-2013).

Fonte: INE, 2014

De acordo com os dados do INE (2014), as importações de bens atingiram 56 906,1 milhões de euros no ano 2013, correspondente a um acréscimo de 0,9% relativamente ao ano anterior

(+532,0 milhões de euros). Esta variação anual representa uma inversão da trajetória descendente iniciada em 2011, que atingiu uma diminuição de 5,3% em 2012. A evolução do Comércio Intra-UE (+665,6 milhões de euros, correspondente a uma taxa de variação de +1,7%) determinou o aumento registado na globalidade do Comércio Internacional, dado que as importações de bens originários dos Países Terceiros diminuíram (-133,7 milhões de euros, -0,8%), (INE, 2014).

Ainda segundo dados do INE (2014), em 2013 as importações de bens com proveniência dos países Intra-UE totalizaram 40 954,1 milhões de euros, correspondente a um acréscimo de 1,7% face a 2012 (+665,6 milhões de euros). Deste modo, evidencia-se uma inversão face às reduções registadas em 2012 e 2011 (-7,7% e -2,5% respetivamente).

A figura 16 mostra as importações de Portugal com os países comunitários de bens e a sua evolução anual de 2005 a 2013.

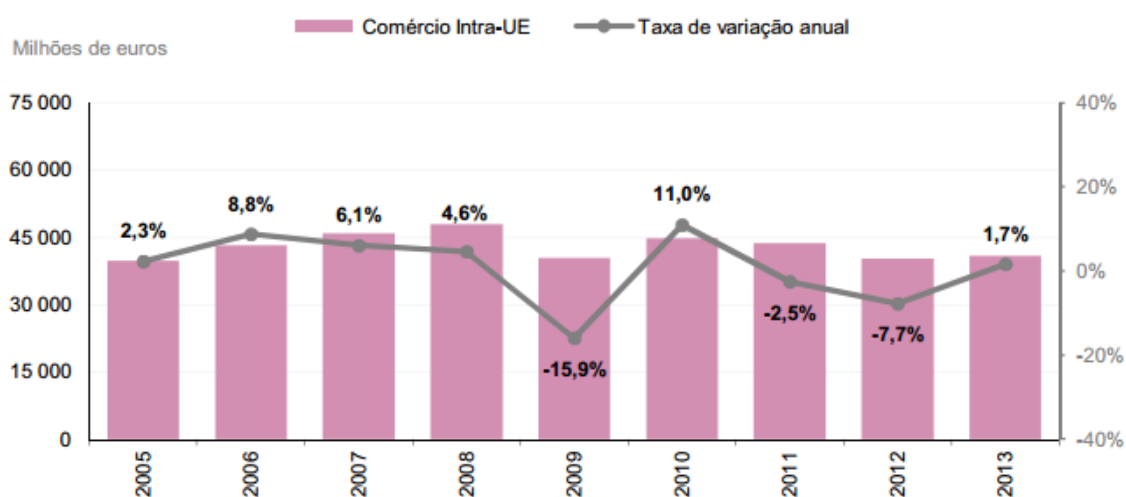


Figura 16 - Comércio Intra-UE de bens – Importações. Evolução anual, 2005-2013.

INE, 2014

Depois de analisar a figura 16 pode-se concluir que as importações de Portugal para os países comunitários teve um pico em 2010 uma variação homóloga anual de +11%. A maior queda se verificou em 2009 com uma variação homóloga anual cerca dos 16 %.

A figura 17 representa os principais países fornecedores dos bens no ano 2013 a Portugal.

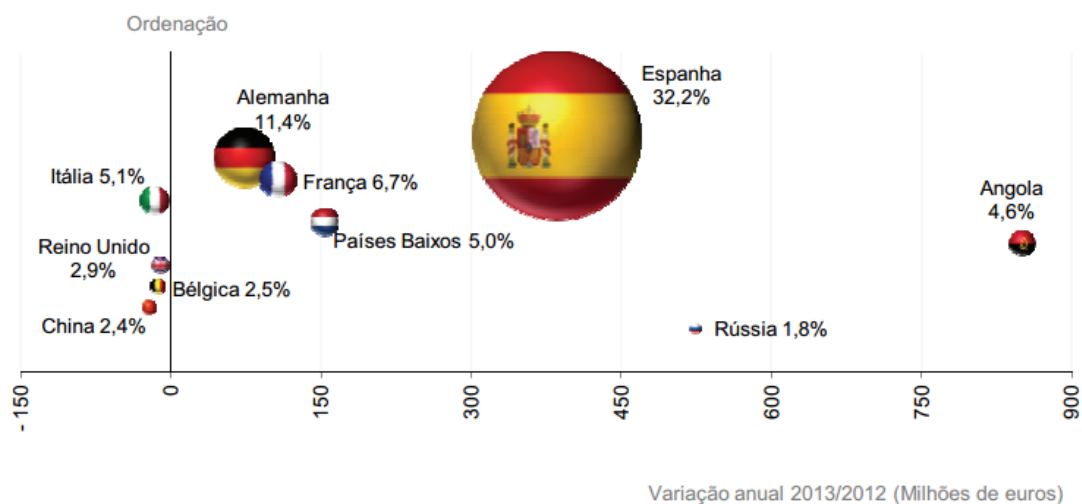


Figura 17 - Importação de bens. Principais países fornecedores (2013).

Fonte: INE, 2013

De acordo, com a figura 17 pode concluir-se que a Espanha é o principal exportador de produtos para Portugal em 2013 (32,2%), seguido da Alemanha (11,4%) e da França (6,7%).

É de destacar o facto de Angola (4,6%) ter verificado o maior crescimento anual nas importações portuguesas.

A figura 18 representa os principais grupos de produtos importados por Portugal em 2013 e a variação anual 2013/2012.

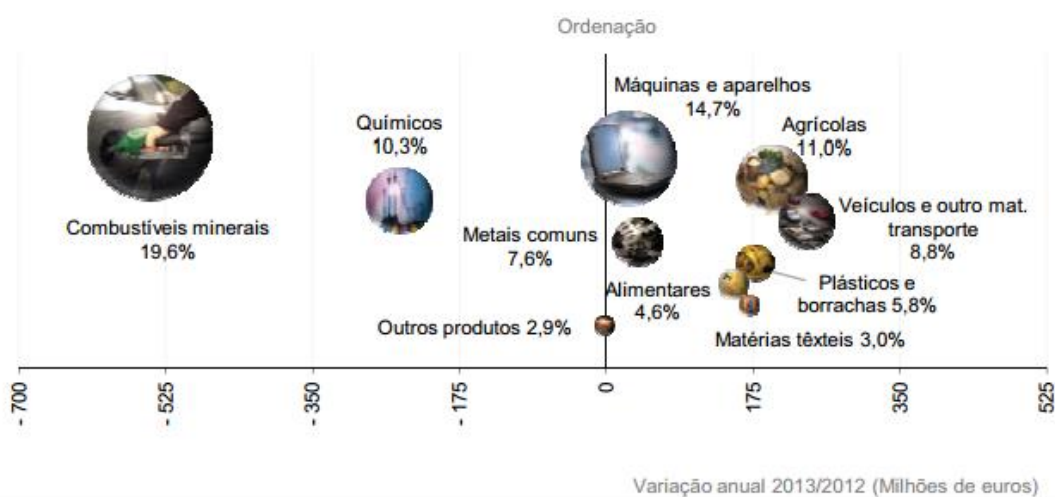


Figura 18 - Comércio Internacional de bens – Importações. Principais grupos de produtos (2013).

INE, 2014

De acordo com a figura 18 os principais produtos importados por Portugal em 2013 são combustíveis minerais (19,6%), máquinas e aparelhos (14,7), Produtos agrícolas, produtos químicos (10,3%), veículos e outros materiais de transporte (8,8%), metais comuns (7,6%), plásticos e borrachas (5,8%), produtos alimentares (4,6%) e matérias têxteis (3%).

#### **2.3.4. Transporte de mercadorias em Portugal**

Segundo Hell (2007), historicamente, o crescimento económico sempre andou de mãos dadas com o transporte de mercadoria, como já referido. O autor acrescenta que é evidente uma relação entre o transporte, o comércio e *output*, em que, os volumes do comércio reagem com muita sensibilidade à mudança de custos no transporte e é um importante determinante do PIB.

O Transporte é uma parte muito importante da economia da maioria dos países, (Black, 2003).

Depois da aprovação da Política Comum dos Transportes (PCT), têm sido aprovados pela UE vários conjuntos de medidas de política que têm determinado, ou irão determinar, inúmeras alterações nas políticas de transportes nos vários Estados-membros, e Portugal não foge à regra.

Segundo a Direção-Geral do Desenvolvimento Regional (2013), o total de investimentos em Portugal em acessibilidades e transportes de 1989 a 1993 foi repartido da seguinte forma:

- Transporte rodoviário 61,4%
- Transporte ferroviário 33,2%
- Transporte marítimo 0,4%
- Transporte aéreo 5%

É um facto que a prioridade de investimentos durante esse período foi dado a rodovias.

Na figura 19, pode-se ver que no período 1982-2001, em termos do comércio internacional o transporte marítimo foi aquele que mais peso teve e, de uma forma destacada, sempre acompanhando a evolução do comércio internacional durante esse período. Mas nota-se que durante anos foi-se perdendo o peso que tinha no comércio internacional. Em contrapartida o transporte rodoviário segue na segunda posição do modal com mais peso no comércio internacional, em termos gerais, sempre em crescendo.

Para os outros modais não se verificou evoluções significativas e 1982 a 2001, a andar sempre por baixo da linha do total de 10 000 000 Euros.

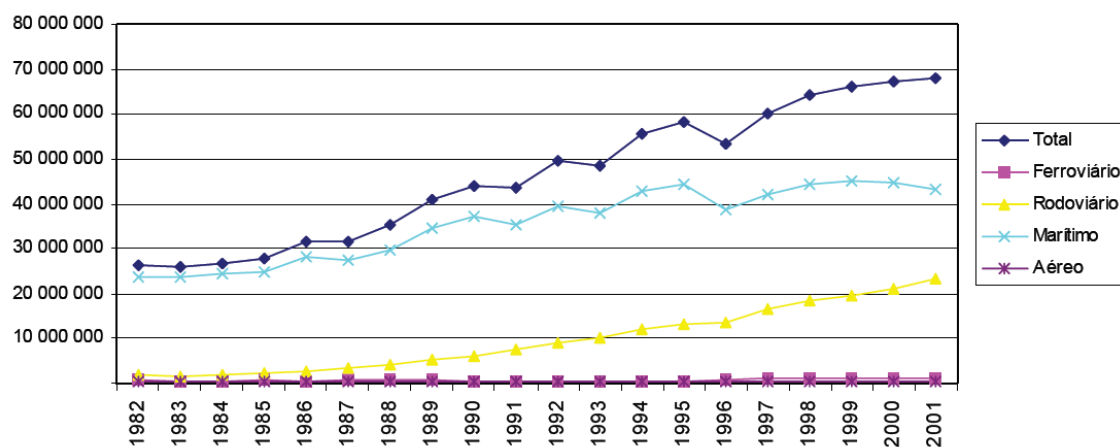


Figura 19 - Evolução do Comércio internacional por modos de transporte de 1982 a 2001.

Fonte – APL (Retirado da Acessibilidades e Transportes - 2013).

A figura 20 mostra as quantidades em toneladas de mercadorias exportadas por cada modo de transporte de 1997 a 2006.

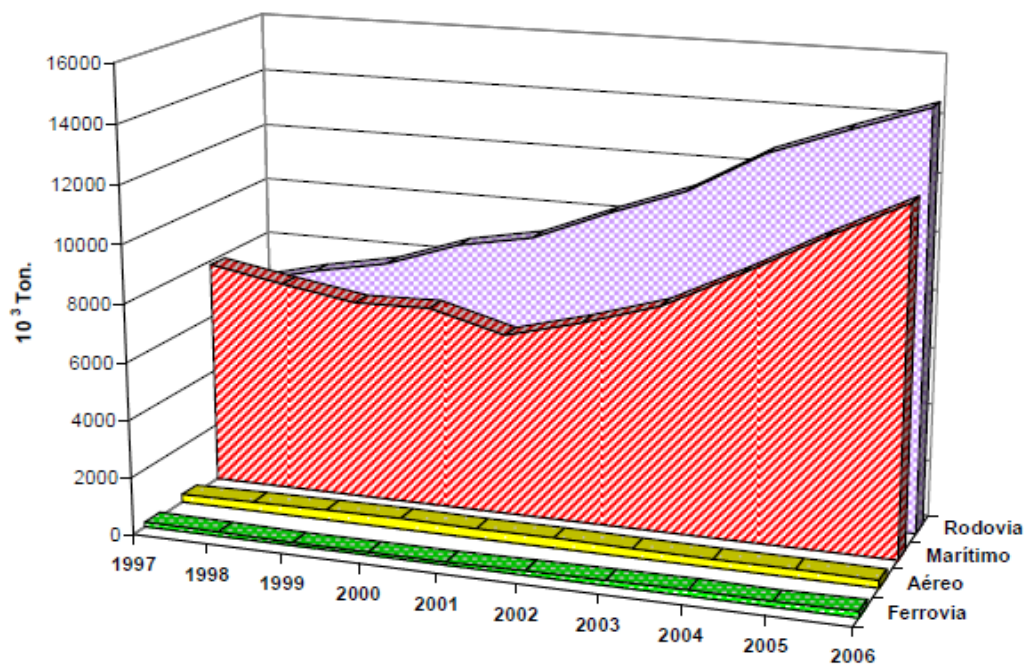


Figura 20 - Quantidades em toneladas de mercadorias exportadas por cada modo de transporte (1997 - 2006).

Fonte: IMTT, 2014

A figura 20 mostra que o transporte marítimo sofreu quedas ligeiras de 1997 a 2000. De 2000 a 2001 houve um ligeiro crescimento. A maior queda (no período 1997-2006) se verificou em 2002. Depois foi sempre em crescendo até 2006, a figurar assim, como o segundo modal que mais mercadorias exportou.

O transporte rodoviário em 2007 transportou menos mercadorias para fora de Portugal. Foi o modo de transporte que mais cresceu e é em 2006 o modo que ocupa o primeiro lugar dos modos de transportes que transportaram mercadorias para fora de Portugal.

Em relação a outros meios de transporte (ferroviário e aéreo), não se verificaram notáveis alterações quando comparado com o transporte marítimo e ferroviário.

Depois de apresentar o gráfico com o total de mercadorias exportadas por cada modal de transporte, a figura 21 representa o total de mercadorias importadas por cada modal de transporte em Portugal de 1997 a 2006 em toneladas.

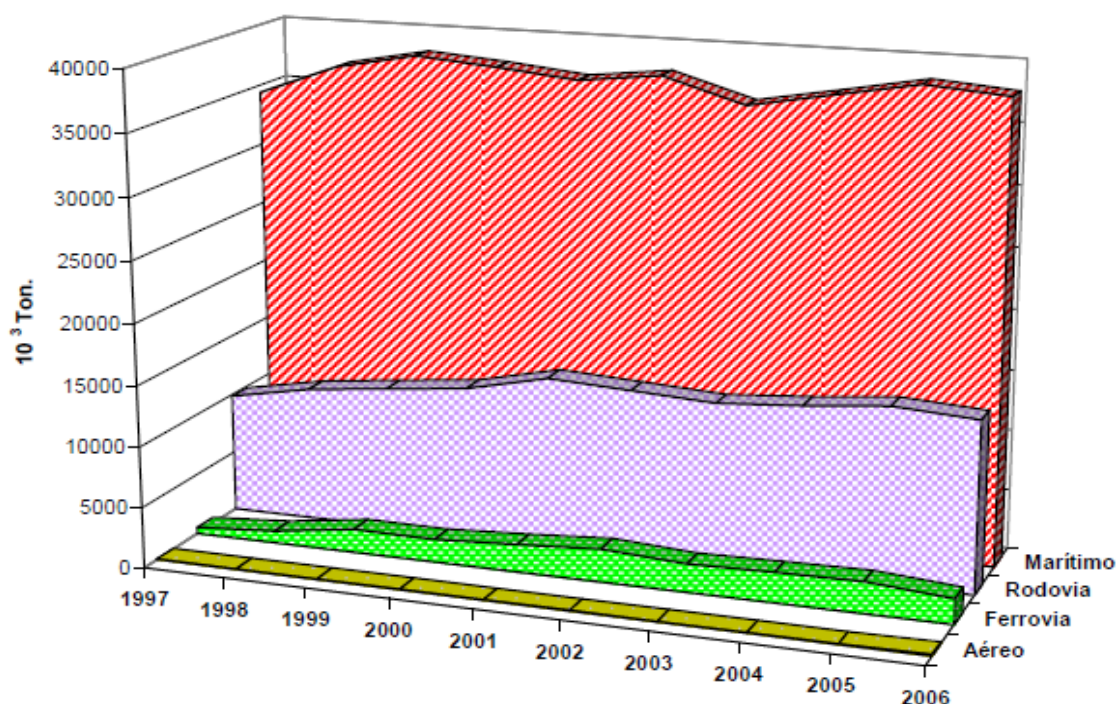


Figura 21 - Mercadorias importadas por modos de transporte no período 1997- 2006 em tonelada.

Fonte: IMTT 2014

Em termos de mercadorias importadas, segundo a figura 21, o transporte marítimo de mercadorias importadas por Portugal de 1997 a 2006, ao contrário daquilo que se verifica nas exportações, é o transporte que mais peso teve no total de mercadoria importadas, em

toneladas. Por sua vez, o transporte rodoviário, em termos de mercadorias importadas, encontra-se na segunda posição. Na terceira posição encontra-se o transporte ferroviário.

#### 2.3.4.1. Transporte Marítimo de mercadorias

O transporte marítimo e as trocas internacionais estão interligados. O transporte marítimo de cargas é essencial para o desenvolvimento de uma atividade económica como as trocas internacionais, porque precisam transportar cargas de lugares onde se produz para outro lugar onde se consome. De acordo com os autores o transporte marítimo pode ser dividido em *tramp shipping* e *liner shipping*. *Tramp shipping* é para um transporte conveniente, isto é sem programação fixa, e económico para transporte de graneis onde é preciso cruzar o oceano. Graneis podem ser classificados em graneis líquido e graneis sólidos. Enquanto que *liner shipping* é para satisfazer procura de cargas regulares, com programação fixa, (Ha Lun et al. 2010).

A figura 22 mostra os portos principais e secundários de Portugal continental.



Figura 22 - Portos principais e secundários de Portugal.

Fonte: Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional, 2005

De acordo com a figura 22 os principais portos de Portugal são Porto de Leixões, o Porto de Aveiro, o Porto de Lisboa, o Porto de Setúbal e o Porto de Sines. E os portos secundários são o Porto de Viana de Castelo, o Porto da Figueira da Foz, o Porto de Portimão e o Porto de Faro.

A figura 23 apresenta a evolução das embarcações de mercadorias nos portos portugueses de 2008 a 2012 por números embarcações entradas e arqueação Bruta das Embarcações entradas ( $10^3$  GT).

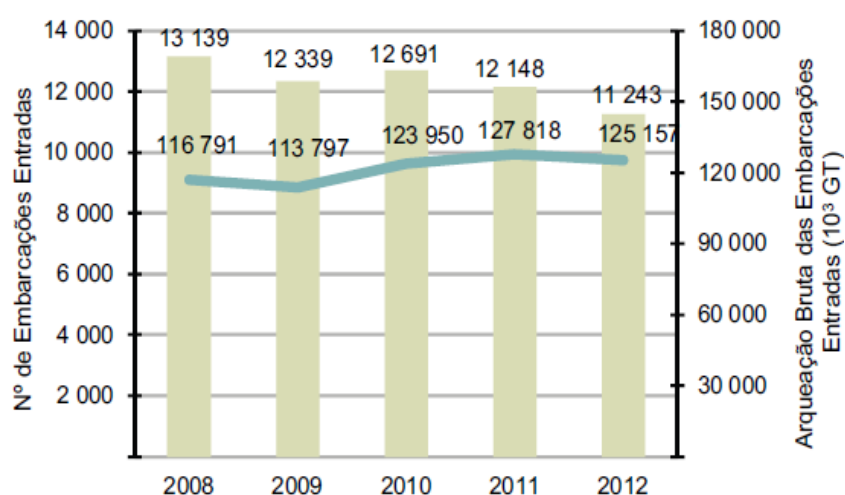


Figura 23 - Evolução das embarcações de cargas nos portos portugueses.

Fonte: INE 2014

De acordo com a figura 23, no período 2008-2012, 2012 foi o ano onde houve um menor número de embarcações (11 243) com uma dimensão total de 125 171 milhares de GT. No período pré-crise foi o pico das embarcações com 13 139 embarcações com uma dimensão total de 116 791 GT.

De acordo com os dados do INE (2014), o movimento global de cargas registado nos portos portugueses do continente, no período de janeiro a agosto de 2014 ascende acerca de 54,5 milhões de toneladas, distribuído por tipo de carga e por porto.

A figura 24 mostra o movimento de contentores nos principais portos de Portugal.

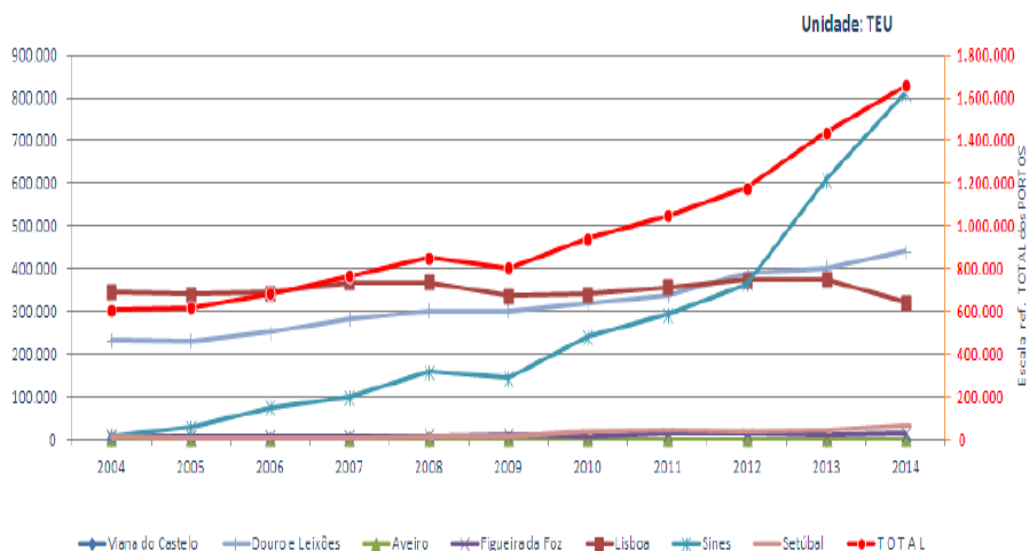


Figura 24 - Movimento de Contentores nos Principais Portos do Continente.

Fonte: INE, 2014

Analisando a evolução do tráfego de contentores (em *twenty-foot equivalent unit*) por porto nos períodos de janeiro a agosto desde 2004, verifica-se que o crescimento global a uma taxa média anual de +10,6%, é bastante diferenciado a nível dos vários portos, merecendo particular destaque Porto de Sines cuja atividade neste segmento de tráfego se inicia em 2004, com a inauguração do Terminal XXI, chegando à posição dominante que ocupa hoje.

A taxa média anual de crescimento no porto de Sines, desde 2008 (excluindo os primeiros quatro anos de atividade com atividade reduzida), em TEU, é de +31,3%. A segunda taxa média anual de crescimento mais elevada regista-se no porto de Setúbal com um valor de +18,4%, seguindo-se Figueira da Foz com +8,4% e Leixões que cresceu a uma média anual de +6,6%, (INE, 2014).

Por efeito de uma significativa redução registada no período de janeiro a agosto de 2014, de -14,6%, devido à greve dos estivadores, e uma relativa constância até 2013, o porto de Lisboa regista uma tendência negativa, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de -0,7% em TEU e de -0,5% em Número, (INE, 2014).

A tabela 2 mostra a quantidade em toneladas por tipo de cargas transportadas de cada porto no mês de Agosto de 2014 (os mais recentes dados de cargas transportadas nos principais portos portugueses).

Tabela 2 Movimento por tipo de carga e Porto no período Janeiro - Agosto de 2014 (em toneladas de cargas).

	Viana do Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Figueira da Foz	Lisboa	Setúbal	Sines	Total	
Carga Geral	204.180	5.257.257	1.311.832	862.129	3.301.148	3.042.999	9.844.347	23.823.892	43,7%
Granéis Sólidos	107.854	1.440.592	1.038.161	564.474	3.520.352	2.212.186	2.982.005	11.865.624	21,8%
Granéis Líquidos	15.799	5.186.666	772.283	0	1.036.580	266.147	11.496.037	18.773.512	34,5%
<b>TOTAL</b>	<b>327.833</b>	<b>11.884.516</b>	<b>3.122.275</b>	<b>1.426.602</b>	<b>7.858.080</b>	<b>5.521.332</b>	<b>24.322.389</b>	<b>54.463.028</b>	<b>100,0%</b>
	0,6%	21,8%	5,7%	2,6%	14,4%	10,1%	44,7%	100,0%	

Fonte: INE, 2014

Pode-se verificar na tabela 2 que o porto de Sines destaca-se com um maior volume de cargas entre os portos nacionais do continente neste ano (2014) no período de janeiro a agosto.

Em segundo lugar encontra-se o Porto de Douro e Leixões com uma quantia de 11.884.516 toneladas que representa uma fatia de aproximadamente de 22% do total de cargas transportadas.

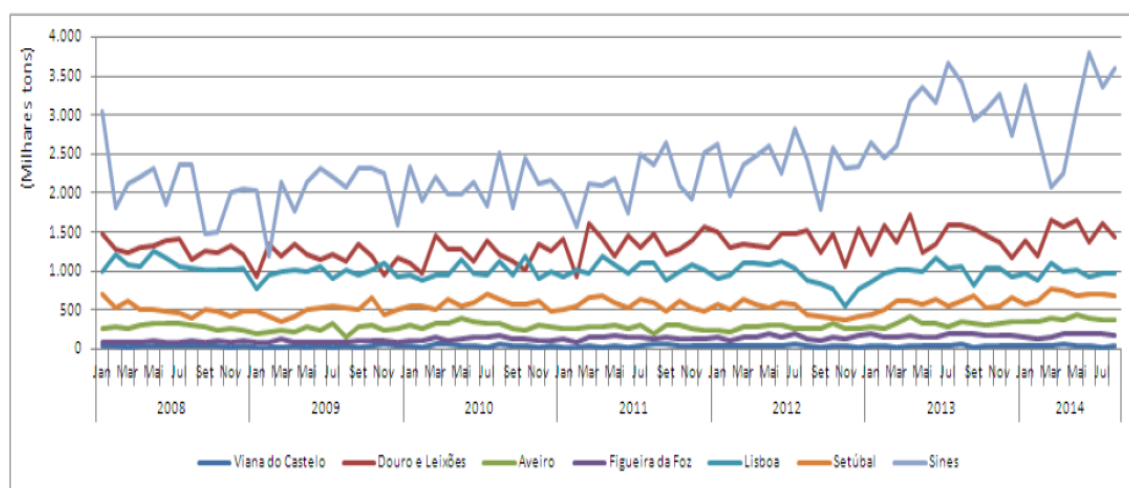


Figura 25 - Evolução do total de cargas mensal por porto de 2008 a 2014.

Fonte: INE, 2014

Ao analisar o gráfico da figura 25 pode se concluir que durante o período 2008-2014 o Porto de Sines foi o porto que mais cargas movimentou, só ultrapassado pelo Porto Douro Leixões no início de 2009. Por sua vez, o Porto Douro Leixões é o que ocupa o segundo lugar dos portos que mais cargas movimentou no período 2008-2014.

Depois de analisar os dados dos portos do continente a nível geral, a seguir vai-se analisar os dados a nível dos portos da zona norte do país, visto ser a área geográfica do nosso estudo.

### 2.3.4.1.1. Porto Leixões

O Porto de Leixões é o segundo maior porto artificial de Portugal, construído nos finais do Séc. XIX e com sucessivas obras de alargamento e melhoramento até os dias de hoje. É uma das mais importantes do país com 5 quilómetros de cais, 55 hectares de terraplenos e 120 hectares de área molhada. (APDL; Wikipédia, 2014).

Segundo dados APDL (Administração do Porto de Leixões), o porto de Leixões fica a 2,5 milhas a norte da foz do Rio Douro e nas proximidades da cidade do Porto, sendo enquadrada por Leça de Palmeiras a Norte e Matosinhos a Sul.

Na figura 26 apresenta-se o *hinterland* do Porto de Leixões através de mapa.



Figura 26 - Hinterland do Porto de Leixões

Fonte: APD, 2013

Pode-se notar na figura 26 que as áreas de maior importância para o *hinterland* de Leixões, no território português localizam mais no norte do país (I - Local). Serve, também, o vasto *hinterland* económico da zona centro (II - Regional) e o centro de Espanha (III - Supra Regional).

De acordo com a APDL o porto de Leixões possui as seguintes cais e terminais:

- Cais Convencionais de Carga Geral e Granéis Sólidos
- Cais de movimentação de granéis líquidos
- Terminal de Petroleiros
- Terminal de Contentores
- Terminal Multiusos
- Estação de Passageiros
- Doca de Recreio
- Porto de Pesca
- Instalações Especializadas (silos, depósitos e armazéns)

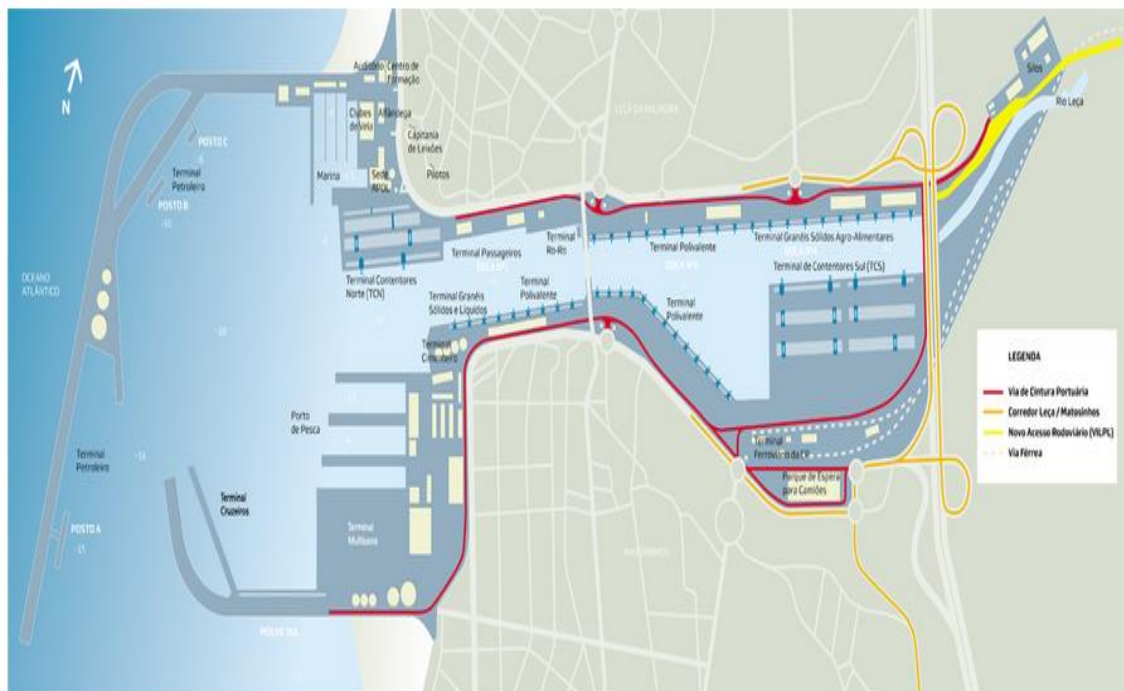


Figura 27 - Mapa do Porto de Leixões.

Fonte: APDL, 2014

Plataforma logística de leixões tem por objetivo oferecer as melhores condições aos operadores logísticos e, através destes às empresas em geral, condições que permitam efetuar operações complementares sobre as mercadorias transportadas por via marítima para reconfigurar nas quantidades e apresentações exigidas pela indústria e pelos consumidores. O espaço é dividido em lotes como vamos poder observar a figura seguinte, (APDL, 2013).



Figura 28 - Plataforma Logística do Porto de Leixões.

Fonte: Portugal Global, 2013

A figura 29 representa a evolução do movimento de navios (em números) e mercadorias (em Arqueação Bruta (AB) de 1970 a 2013 no Porto Douro e Leixões).

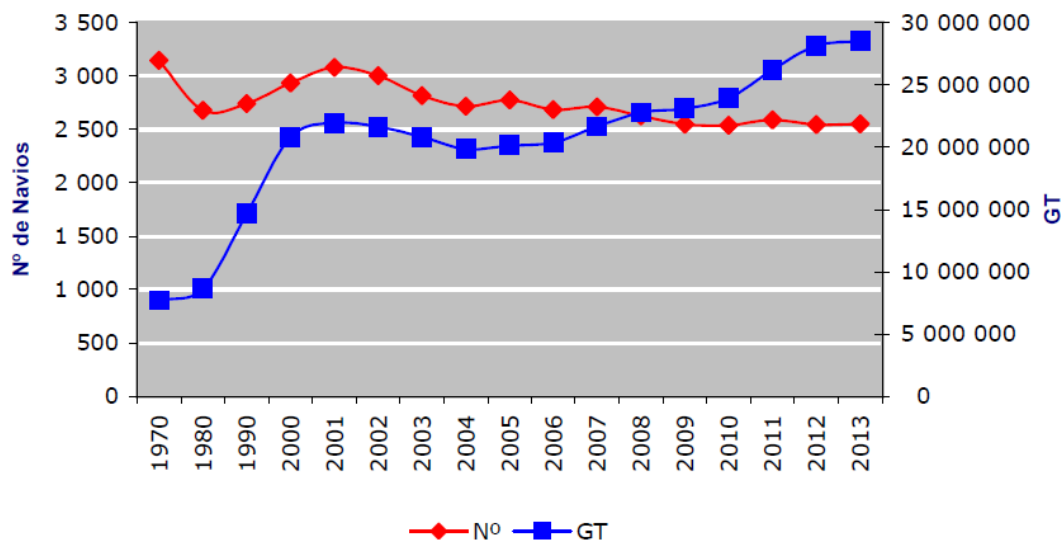


Figura 29 - Movimento de navios e mercadorias no Porto Douro Leixões (1970-2013).

Fonte: INE, 2014

Pode-se concluir, ao analisar a figura 29, que desde 170 a quantidade de mercadorias em AB teve rápido crescimento de 1980 a 2000. De 2000 a 2013 teve quedas ligeiras de 2001 a 2004. De 2004 para frente foi sempre em crescendo até atingir o seu pique máximo em 2013. Em

relação ao movimento de navios de 1970 a 1980 decresceu ligeiramente, depois teve um crescimento de 1980 a 2001 (onde atingiu o seu pico máximo). Daí para frente sofreu ligeiras quedas até a rondar os 2 500 navios em 2013.

A figura 30 mostra a quantidades em toneladas carregadas e descarregadas no Porto de Leixões em 2013.

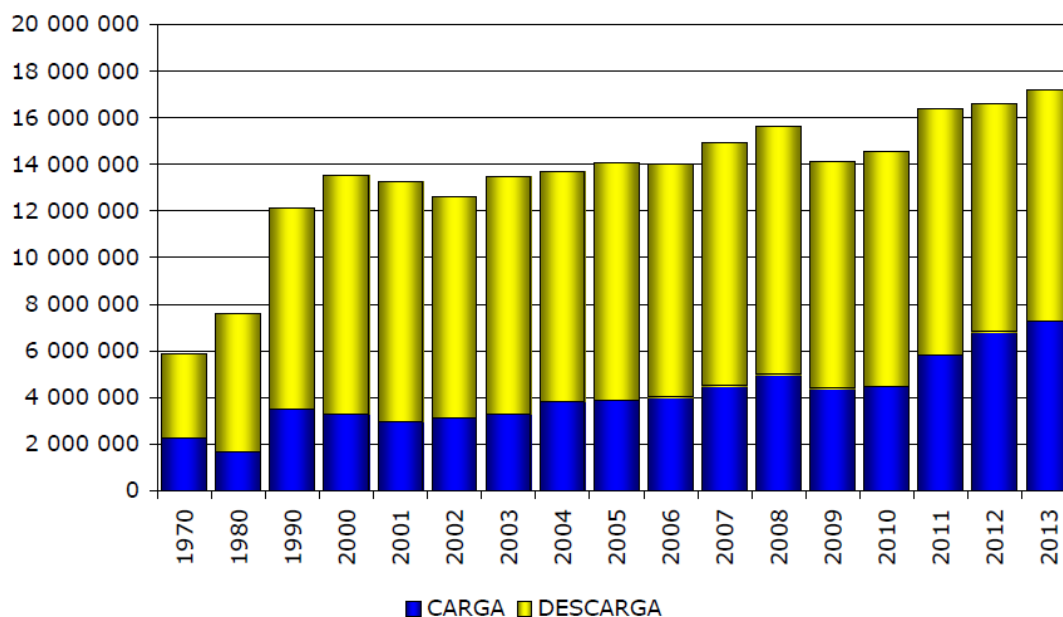


Figura 30 - movimento (cargas e descargas) de mercadorias porto Leixões (em toneladas).

Fonte: INE

De acordo com Portugal Global (2013), o Porto de Leixões atingiu o máximo histórico de mercadorias movimentadas de 16,6 milhões de toneladas em 2012, sendo o maior porto de contentor do país.

A figura 32 apresenta o movimento por grupos de cargas no Porto de Leixões dos anos 1993, 2003 e 2013, em toneladas.

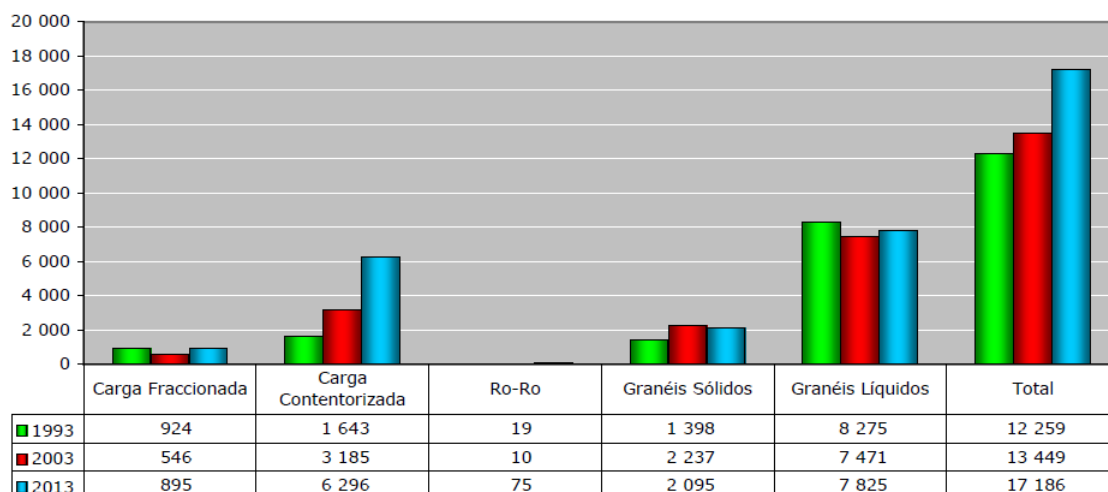


Figura 31 - movimento por grupos de cargas Porto de Leixões. (toneladas)

Fonte - INE, 2014

A figura 31 mostra que no Porto de Leixões em 2013 movimentaram-se mais mercadorias que nos anos de 2003 e de 1993.

O tipo de cargas mais movimentadas nesses anos foram os graneis líquidos, seguido de cargas contentorizadas.

#### 2.3.4.1.2. Porto de Aveiro

O Porto de Aveiro está situado no distrito de Aveiro, servindo o vasto *hinterland* económico da zona centro e norte do país, e o centro de Espanha. A autoestrada (A1) que liga o Porto a Lisboa e a A25, autoestrada que liga Aveiro ao interior-centro do país e centro de Espanha - são as principais acessibilidades terrestres ao porto, (APA – Administração do Porto de Aveiro, SA, 2014).

O Porto de Aveiro oferece a mais recente infraestrutura ferroviária nacional com ligação ao corredor ferroviário europeu da Nova Rede Transeuropeia de Transportes: “Corredor Atlântico” através da sua ligação ferroviária a Linha Nacional, designada “Linha do Norte” (Portugal) e à “linha da Beira Alta” (Espanha), (APA, 2014).

A entrada do porto (denominada barra) encontra-se a 1,5 milhas dos terminais do Sector Norte (Terminal Norte; terminal de Contentores e *Roll-on/Roll-off*; terminal de Graneis Sólidos e Terminal de Graneis Líquidos) e a 4,5 milhas do sector Sul (Terminal Sul, Porto de Pesca do Largo e Terminal Especializado de Pescado), (APA, 2014).

Na figura 32 apresenta-se o mapa do porto de Aveiro.



Figura 32 - mapa do Porto de Aveiro.

Fonte: APA, 2014

A figura 33 apresenta a evolução de mercadorias em períodos homólogos mensais, em toneladas, no Porto de Aveiro dos anos 2010, 2011, 2012 e 2013.

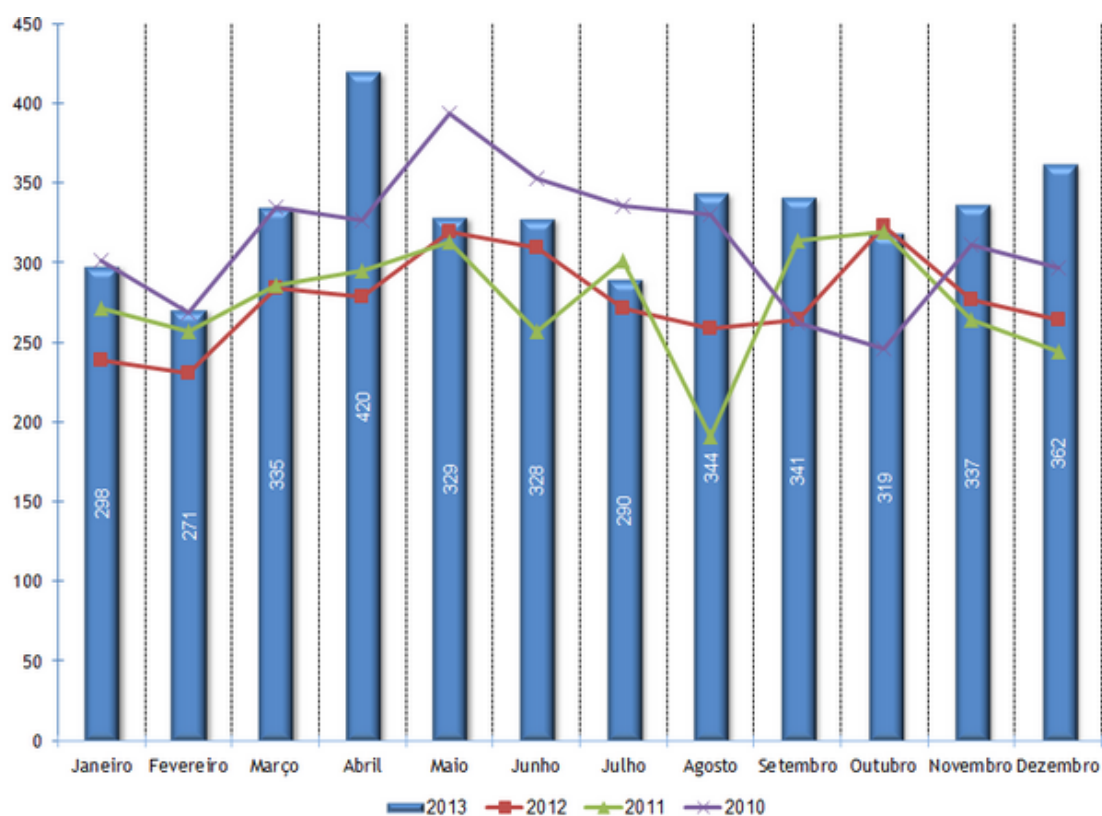


Figura 33 - Evolução da quantidade de mercadoria (1 000 toneladas) do Porto de Aveiro.

Fonte: APL, 2013

Ao analisar a figura 33 pode se concluir que em janeiro, fevereiro, março, maio, junho e julho de 2010 houve um maior movimento de cargas no porto de Aveiro comparado com o

período homólogo dos anos 2013, 2012 e 2011. O período homólogo mensal onde movimentaram mais mercadorias no porto de Aveiro em 2013 foram nos meses de abril (420 000 toneladas), agosto (344 000 toneladas), setembro (341 000 toneladas), novembro (337 000 toneladas), e dezembro (362 000 toneladas).

A figura 34 mostra os movimentos de cargas no Porto de Leixões por tipo de cargas (graneis líquidos, graneis sólidos e cargas gerais) de janeiro a dezembro de 2011 a 2013 em toneladas.

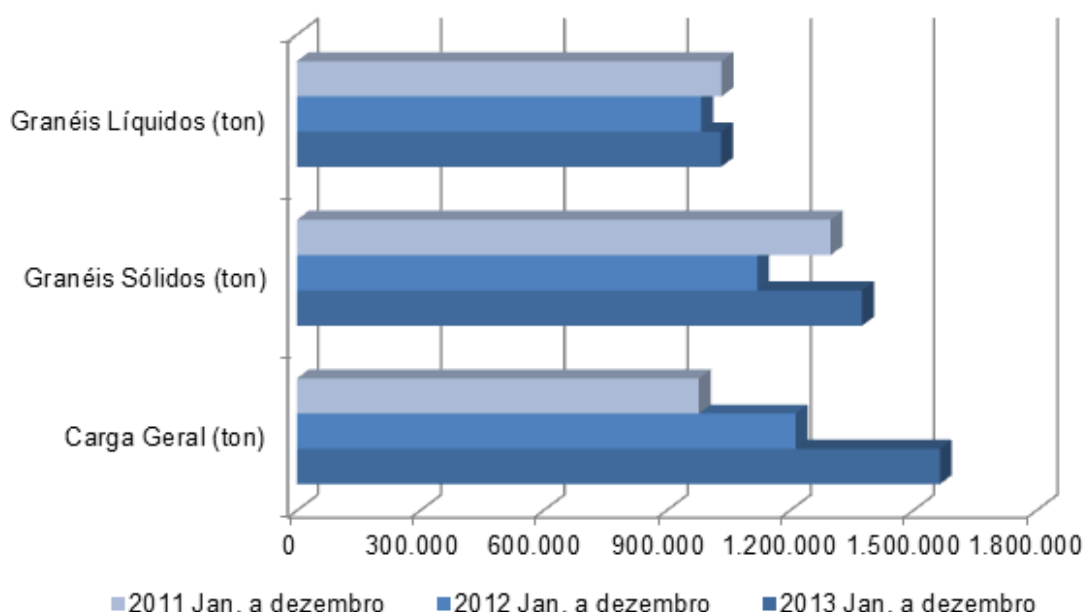


Figura 34 - Movimento por tipo de cargas no Porto de Aveiro (2011-2013) em toneladas.

Fonte: APL, 2013

Pode se reparar na figura 34 que em 2013 foi o ano que mais se movimentou cargas gerais e graneis sólidos. Os graneis líquidos teve o pique em 2011.

Os portos de Aveiro e Leixões estão sobre a administração e fazem parte do eixo N80, importante para a dinamização da plataforma logística de Salzedas, Salamanca.

#### 2.3.4.1.3. Porto de Viana de Castelo

Segundo dados retirados da Wikipédia.org (2014) baseados nos dados da Câmara municipal de Viana de Castelo (2009), o Porto de Viana de Castelo localiza-se à foz do rio Lima, na zona noroeste de Portugal.

Segundo a APV (Administração do Porto de Viana do Castelo), (2014) o setor comercial de Viana do Castelo é operacional 24 horas por dia, 365 dias por ano até 180 metros e 8 metros de calados. Em média ela encerra 3 dias por ano por razões meteorológicas.

A rede viária estruturante do *hinterland* do porto, segundo APV (2014), é constituída por:

- A28- Porto – Viana do Castelo (77 km);
- A28- Viana do Castelo – Vila Nova de Cerveira (35 km);
- EN13 - Vila Nova de Cerveira – Valença (18 km);
- IP9/A27 - Viana do Castelo – Ponte de Lima (30 km);
- IP1/A3 - Ponte de Lima – Valença (Para Norte) (39 km);
- IP1/A3 - Ponte de Lima – Braga (Para Sul) (42 km).

Por sua vez, a rede ferroviária estruturante do *hinterland*, segundo APV (2014) é constituída por:

- Alfa Pendular - Porto – Nine – Braga;
- Intercidades - Porto – Trofa – Guimarães;
- Regional - Porto – Viana do Castelo – Valença;
- Regional - Viana do Castelo – Nine;
- Regional - Viana do Castelo – Trofa.

A figura 35 mostra o mapa do Porto de Viana de Castelo



Figura 35 - mapa do porto de Viana de Castelo

Fonte: Retirado do Google (2014)

A tabela 3 seguinte disponibiliza dados comparativos do movimento de navios no porto de Viana de Castelo dos anos 2012 e 2013.

Tabela 3 Análise comparativa do Movimento de Navios Anual no Porto de Viana do Castelo.

Navios					Variação			
	2012		2013		Nr.		GT	
	Nr.	GT	Nr.	GT	DIF.	%	DIF	%
Nacionais	26	64.488	16	36.528	-10	-39%	-27.960	-43%
Estrangeiros	186	785.104	183	716.818	-3	-2%	-68.286	-9%
TOTAL	212	849.592	199	753.346	-13	-6%	-96.246	-11%

Fonte: APV – Administração do Porto de Viana do Castelo, 2014.

De acordo com a tabela 3, os navios que mais movimentaram no Porto Viana de Castelo em 2012 e 2013 são os navios estrangeiros. Os navios estrangeiros, de 2012 para 2013, tiveram uma variação negativa, tanto a nível do número de navios (-2%) como a nível de AB (-9%). Por sua vez os navios nacionais também tiveram uma variação negativa de -39% de números de navios e de -43% de 2012 a 2013. O total de navios em 2013 foi de 199 (-13 navios que em 2012) e 753.346 AB (-96.246 que em 2012).

A tabela 4 mostra o movimento por tipo de mercadorias em 2013 em quantidades no Porto de Viana de Castelo.

Tabela 4 Movimento de mercadorias no ano 2013.

Mercadorias	Carga	Descarga	Total
Carga Geral			
Fraccionada	204.888	79.524	284.410
Contentorizada	1.892	183	2.075
Ro-Ro	0	0	0
Sub-total	206.778	79.707	286.485
Granéis Sólidos			
Cereais, ferragens e sementes oleaginosas	0	0	0
Minério	28.262	0	28.262
Carvão	0	0	0
Outros	28.332	127.322	155.654
Sub-total	56.594	127.322	183.916
Granéis Líquidos			
Petróleo bruto	0	0	0
Produtos refinados	0	0	0
Gases liquefeitos	0	0	0
Outros	25.954	0	25.954
Sub-total	25.954	0	25.954
<b>TOTAL</b>	<b>289.326</b>	<b>207.029</b>	<b>496.355</b>

Fonte: APV – Administração do Porto de Viana do Castelo, 2014

Ao analisar a tabela 4 pode se concluir que o tipo de cargas gerais foram os mais movimentados em 2013 com um total de 286.485 unidades.

Em 2013, o Porto de Viana movimento 496.355 unidades no total (289.326 cargas+207.029 descargas).

#### 2.3.4.2. Transporte rodoviário de cargas

Segundo OCDE (1992), o transporte rodoviário de cargas foi há muito considerado um importante elemento na logística. O transporte rodoviário é em muitos casos a melhor opção para as empresas transportadoras, por causa do alto nível de flexibilidade um razoável custo do serviço. Em muitos países o transporte rodoviário de cargas desenvolveu rapidamente e aumentou a sua quota no transporte de cargas. Porém, esse desenvolvimento é questionado se é atrativo no ponto de vista da sociedade enquanto o todo.

Como já foi referenciado, o transporte rodoviário é o mais utilizado para transporte de mercadorias em Portugal e na Europa.

O objetivo da UE, como já referido várias vezes, é reduzir a utilização deste modal de transporte para o bem do meio ambiente. Segundo os dados da UE (2014), o transporte rodoviário contribui com um quinto do total das emissões do dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>). Ainda segundo dados da UE (2014), houve um aumento no transporte rodoviário de mercadorias aproximadamente de 23% entre 1990 e 2010. É o único modo em que as emissões de gases continuam a aumentar.

A figura 36 mostra a evolução do tráfego rodoviário (tráfego nacional e tráfego internacional) de 2º trimestre de 2012 ao 1º trimestre de 2014 em toneladas no continente.

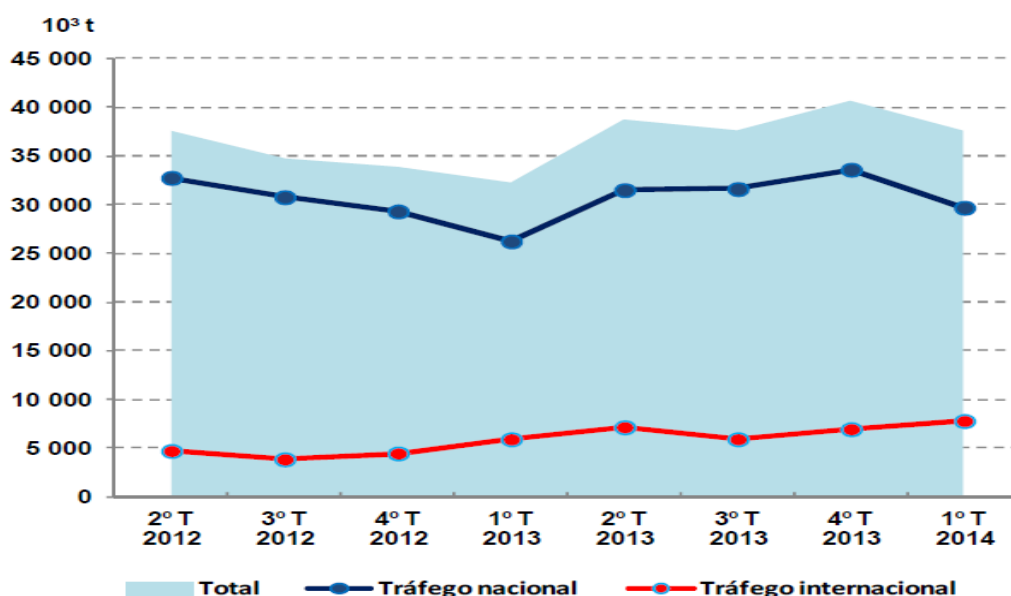


Figura 36 - Peso por tipo de tráfego em toneladas do transporte rodoviário no transporte de mercadorias (em toneladas).

Fonte: INE, 2014

Depois de analisar a figura 36, pode-se concluir que o transporte rodoviário é mais utilizado para tráfego nacional do que tráfego internacional em Portugal.

No tráfego nacional do transporte rodoviário houve sucessivas quedas ligeiras do 2º trimestre de 2012 ao 1º trimestre de 2013. Houve um crescimento de 1º trimestre 2013 até ao 4º trimestre de 2013. Depois houve um decréscimo do 4º trimestre ao 1º trimestre 2014.

A figura 37 apresenta os principais grupos de produtos transportados no tráfego nacional no 1º trimestre 2014.

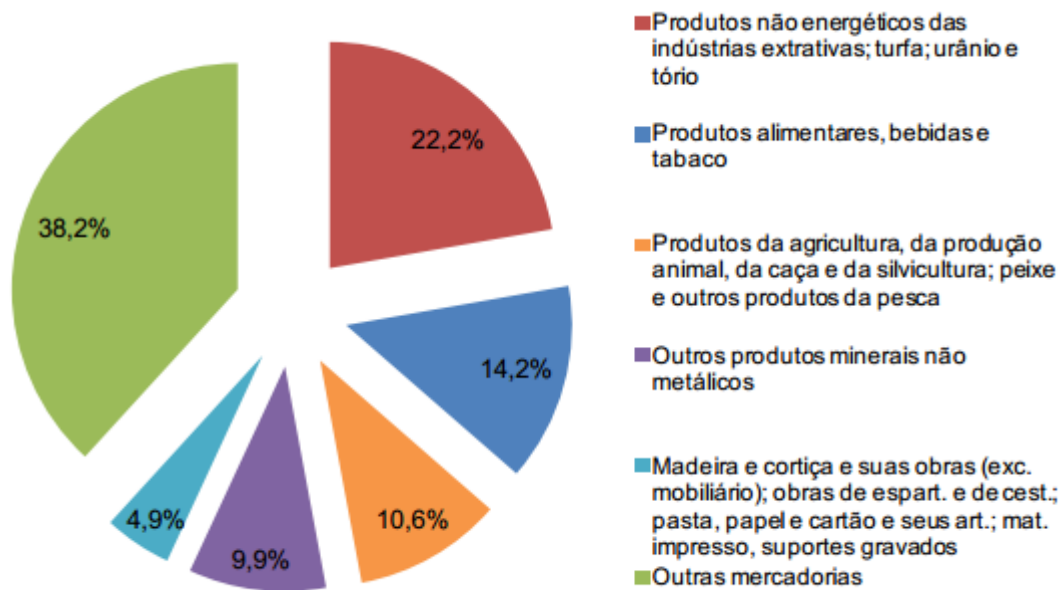


Figura 37 - Distribuição da tonelagem transportada em tráfego nacional por principais grupos de mercadorias.

Fonte: INE, 2014

Os grupos de mercadorias “produtos não energéticos das indústrias extrativas; turfa; urânio e tório” e “Produtos alimentares, bebidas e tabaco” representaram, respetivamente, 22,2% e 14,2% do peso total em tráfego nacional. Os “produtos da agricultura, da produção animal, da caça e da silvicultura; peixe e outros produtos da pesca” situaram-se na 3ª posição tendo representado 10,6% do transporte nacional no 2º trimestre de 2014, (INE, 2014).

#### 2.3.4.3. Transporte ferroviário de cargas

Segundo REFER (2014), setor ferroviário em Portugal é tutelado pelos ministros responsáveis pela área das finanças e pelo setor dos transportes. O modelo ferroviário português, inspirado na reforma do setor ferroviário preconizada pela União Europeia, compreende:

- O Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMI) é o responsável pela regulação, supervisão e desenvolvimento do setor ferroviário;
- O gestor de infraestruturas (REFER);
- Os operadores de transporte de passageiros e mercadorias (CP, FERTAGUS, CP Carga).

Na figura 38 apresenta-se a evolução do transporte de passageiros (pessoas por km) e cargas (Toneladas por km) do transporte ferroviário entre 1990 e 2002 em Portugal em comparação com a evolução da população e do PIB.

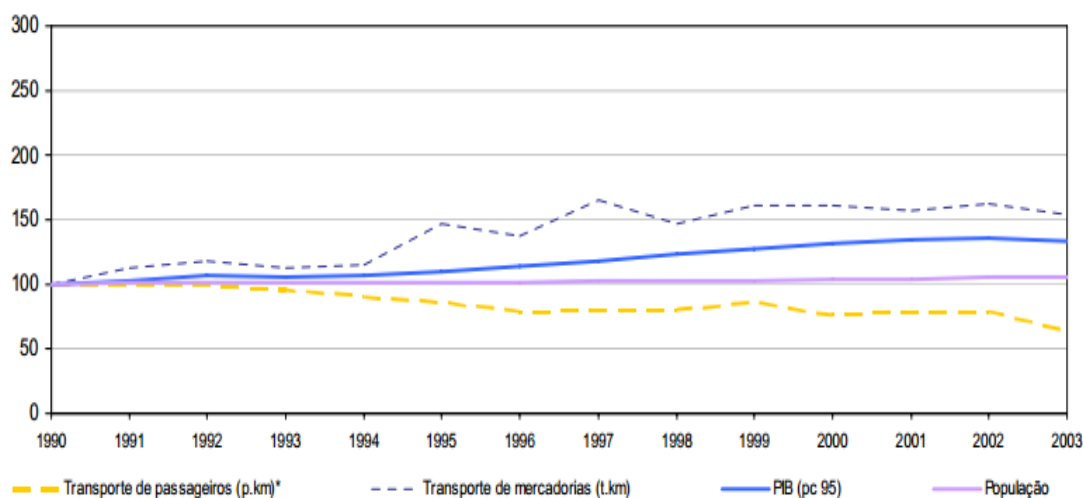


Figura 38 - Evolução no transporte de passageiro e de mercadorias no setor ferroviário de 1990 a 2003.

Fonte: Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional, 2005.

Ao analisar a figura 38, de facto, embora o transporte de mercadorias esteja estreitamente ligado ao ciclo económico, a verdade é que a repartição modal não tem sido favorável ao ferroviário, os sinais de crescimento são reduzidos o que se comprova, em termos globais, se comparar o crescimento do total das ton.km transportados com a evolução do PIB em termos reais, no período (2003-1995): +0,5% contra +2,0% de crescimento médio anual.

No essencial, esta situação sofreu poucas alterações. Desde 1995, que o tráfego internacional de mercadorias corresponde a cerca de 15% do total das mercadorias transportadas, apresentando um crescimento médio anual da ordem de +2,1%, (Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional, 2005).

Ainda, segundo os dados da Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional (2005) o transporte nacional de mercadorias em ferrovia parece ainda mais “imóvel” que o tráfego internacional. De facto, desde 1995, e naturalmente por se estar em presença de tonelagens bastante superiores (cerca de dois mil milhões de ton.km/ano), a taxa de crescimento médio anual deste mercado é ainda mais baixa que o verificado a nível internacional: apenas +0,3%.

### 2.3.5. Transporte Marítimo de Curta Distância (TMCD).

Segundo o Eurostat (2014), o TMCD, é o transporte marítimo de mercadorias relativo a curtas distâncias, que é o oposto do transporte marítimo intercontinental que cruza o oceano. No contexto da estatística do transporte marítimo da UE é definida como o transporte marítimo de mercadorias entre portos na UE-27 (às vezes incluindo países candidatos e Países da EFTA) por um lado, e portos situados na área geográfica europeia, no mar mediterrâneo e mar negro, por outro lado, portos nesses portos:

- Países da UE-25 (atualmente os 22 estados membros marítimos: Bélgica, Bulgária, Chipre, Dinamarca, Estónia, Finlândia, França, Alemanha, Grécia, Irlanda, Itália, Lituânia, Letónia, Finlândia, Malta, Polónia, Portugal, Eslovénia, Espanha, Suécia, e Reino Unido).
- Países da agência europeia do ambiente (Islândia e Noruega);
- Áreas do Mar Báltico (Rússia);
- Área do Mar Mediterrâneo (Albânia, Argélia, Bósnia – Herzegovina, Egípto, Israel, Líbano, Líbia, Marrocos, Síria e Tunísia);
- Área do Mar Negro (Geórgia, Moldávia, Rússia e Ucrânia).

Em 2012, o TMCD na UE- 28 ficou perto dos 1,8 bilhões de toneladas de cargas. O TMCD representou 60% do total do transporte marítimo de cargas na EU em 2012 e quase o mesmo em 2011. De qualquer forma a parcela do TMCD no total do transporte marítimo de carga varia de países para países, (Eurostat, 2014).

Granéis líquidos representaram 46% do total do transporte marítimo de curta distância de mercadorias na UE-28 em 2012, seguido de granéis sólidos (20%). Contentores representaram 238 milhões de toneladas de mercadorias em 2012 e *Roll on - Roll off* (Ro-Ro) unidades representaram 234 milhões de toneladas de mercadorias em 2011 e contentores um total de 231 milhões, (Eurostat, 2014).

A figura 39 mostra a utilização TMCD de cargas nos países comunitários em 2012 em comparação com a utilização de outros tipos de transporte marítimo de cargas medidas em milhões de toneladas transportadas.

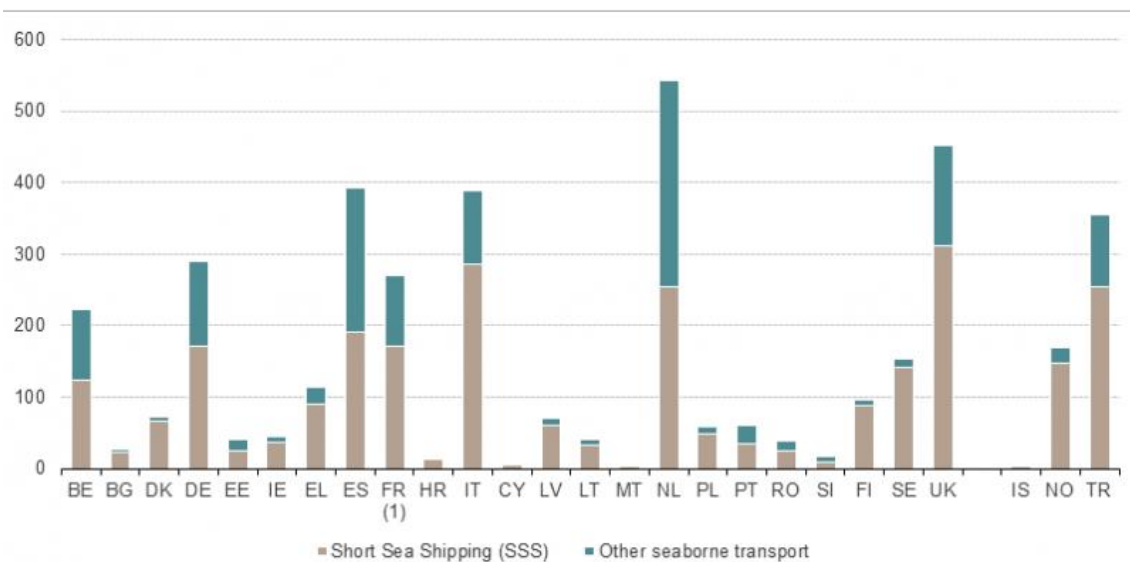


Figura 39 - Parcela do TMCD de mercadorias no total transporte marítimo (2012) peso em Milhões de Toneladas.

Fonte: Eurostat, 2014

Segundo a figura 39, Países Baixos e Reino Unido foram os Países que tiveram maior quantidade de bens transportados por via marítima. Os países que mais utilizam o TMCD são a Itália e o Reino Unido. Portugal segue a tendência europeia em ter o TMCD como o meio marítimo mais utilizado para transportes via marítima.

Em geral, o gráfico mostra que o TMCD tem um peso considerável no total do movimento de cargas por via marítima.

## 2.4. Conclusão

Ao analisar os dados relativos às trocas comerciais da UE e de Portugal tirou-se as seguintes ilações:

- A balança Comercial da UE de 2008 para 2012 foi sempre deficitária. Só passou a *superavit* em 2013.
- Os EUA foi o maior parceiro das exportações em 2013 da UE.
- A China encontra-se na primeira posição entre os fornecedores da importação da UE.
- As máquinas e os veículos foram os tipos de produtos mais exportados pela UE em 2013.

- A energia foi o tipo de produto mais importado pelos países comunitários.
- Verificou-se uma cada vez mais dependência da economia portuguesa do comércio internacional.
- No ano 2013 as exportações de bens atingiram 47 266,5 milhões de euros, o que representa um aumento de 4,5% face a 2012.
- A Espanha, a Alemanha e a França permaneceram como os principais países fornecedores de bens a Portugal em 2013.

Depois de analisar a evolução do transporte de mercadorias na UE e em Portugal chegou-se à seguinte conclusão:

- O setor de transporte sempre foi uma prioridade para os países da UE.
- Na UE o setor transporte representa cerca de mil milhões de euros (10% do PIB).
- A União Europeia tem uma das maiores redes de transporte no mundo.
- A rede que mais cresceu no período 1990-2005 foi foram as autoestradas (cerca de 47%).
- Os transportes produzem quase um quarto do total das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) da UE-27. O objetivo da UE é reduzir pelo menos em 20% relativamente a níveis de 1990, até 2020.
- O transporte rodoviário na UE apesar de várias políticas e medidas para a sua redução e para uma justa repartição dos modos do transporte, continua a ser o modo mais utilizado e cada vez mais destacado.
- No período 1982-2001, em termos do comércio internacional o transporte marítimo foi aquele que mais peso teve e, de uma forma destacada, sempre acompanhando a evolução do comércio internacional durante esse período.
- O porto de Sines destaca-se com um maior volume de cargas entre os portos nacionais portugueses do continente neste ano (2014) no período de janeiro a agosto.
- Durante o período 2008-2014 o Porto de Sines foi o porto que mais cargas movimentou, só ultrapassado pelo Porto Douro Leixões no início de 2009.
- O transporte rodoviário é mais utilizado para tráfego nacional do que tráfego internacional em Portugal.
- O TMCD representou 60% do total do transporte marítimo de cargas na EU em 2012 e quase o mesmo em 2011.
- Os países da UE que mais utilizam o TMCD são a Itália e o Reino Unido.

### **Capítulo III- Metodologia de investigação**

A metodologia científica é considerada uma das condições necessárias para o êxito de uma investigação. (Ciribelli, 2003).

Segundo dos Reis (2010), a metodologia de investigação caracteriza-se por utilizar conceitos, teorias, linguagem técnica e instrumentos com finalidade de dar resposta aos problemas e interrogações que se levantam nos diversos âmbitos do trabalho. Sendo um conjunto de passos a percorrer e dos meios que conduzem aos resultados, é assim o modo como se organiza um trabalho em função dos objetivos que se pretende atingir, isto é, um processo racional para se chegar ao conhecimento ou demonstração da verdade.

É impossível elaborar conceção geral de estudo sem se determinar com precisão os fins visados, o campo de problemas abrangidos, os resultados que se pretendem obter, (Pires de Lima, 1995).

Portanto, o principal objetivo desta investigação é recolher opiniões das empresas que lidam com o transporte de mercadorias (os Agentes de Navegação, os Portos Marítimos, os Agentes Transitários, os Armadores, Armazéns, os Despachantes Oficiais, as Transportadoras, os Operadores Logísticos e as Empresas Exportadoras) que exercem funções na Zona Norte de Portugal e identificar a melhores-práticas para o uso do transporte marítimo de curta distancia articulado com os outros meios de transporte.

Deu-se mais ênfase ao TMCD porque dos três principais modais que fazem parte da cadeia do transporte intermodal de cargas, é aquela que está mais próxima de competir com o modal rodoviário. Não há uma definição universal consensual para o TMCD. De qualquer modo é o contrário do Transporte Marítimo de Longa Distância (TMLD), o qual existe um tempo de trânsito com muitos dias e muito frequentemente semanas, dado ser entre continentes. Ao contrário do TMCD que é mais comum levar horas e no máximo três dias, (Hallock e Wilson, 2009).

Existem vários métodos para recolher dados para atingir objetivos da investigação.

Segundo Karlsson (2009), os métodos para recolha e análise de dados existentes são:

- Questionário
- Estudo de caso
- Pesquisa longitudinal e etnográfica
- Pesquisa-Ação

- Pesquisa qualitativa axiomática
- “Verdadeira” experiência
- Semi-experiência

Entre estas metodologias de recolha de dados o investigador escolhe aquela que mais ajuda a dar resposta ao problema antes identificado para a investigação.

A metodologia desenvolvida inicia com uma revisão de literatura sobre o âmbito desta dissertação e uma análise de informação secundária, estatísticas de fontes governamentais e institucionais quer nacionais, comunitárias e OCDE, apresentado no capítulo 2. Para a recolha de informação primária, o método de recolha da presente dissertação é suportado por um questionário, composto por duas partes.

A parte I contém questões (de 1 a 9) para descrever a empresa e o respondente. Questões como: o nome da empresa; qual o papel do respondente na empresa; o tipo de negócio da classificação da empresa; o tamanho da empresa em números de empregados; se a empresa possui uma frota própria ou não; qual o tipo de cargas que a empresa lida; a forma como a empresa transporta as cargas; o peso em percentagem das mercadorias importadas e exportadas de acordo a área geográfica. Na parte II tem um conjunto de 8 questões que relacionadas com o transporte marítimo de curta distância. Contém as seguintes questões: se o respondente tem ou não poderes para tomar decisões sobre a escolha de transporte intermodal; os principais portos utilizados para as entradas e saídas de mercadorias; os principais portos de destinos utilizados para o transporte de mercadorias enviadas; classificação (muito mau, mau, razoável, bom e excelente) do nível de serviço de cada modal (rodoviário, ferroviário, marítimo, aéreo e a intermodalidade) utilizado pela empresa; as razões que levam a empresa a escolher o modo de transporte de cargas; num conjunto de fatores previamente definidos foi pedido ao respondente que identifique aquelas que no seu ver são importantes para promover a reticulação do transporte marítimo de curta distância como os outros meios complementares (rodoviário e ferroviário); classificação quanto à importância de atributos previamente definidos de acordo com a importância no transporte marítimo de curta distância; e por fim pedido ao respondente que classificasse 6 variáveis do transporte marítimo de curta distância de acordo com a importância.

O questionário foi elaborado de um modo a que permite recolher dados quantitativos e qualitativos para uma análise em conjunta onde é enfatizado mais os dados quantitativos.

Segundo Reis (2010), a formulação de hipótese tenta responder ao problema levantado pelo tema escolhido para a pesquisa, sendo assim um pré-solução para o problema, uma resposta provável, suposta e provisória.

Na linguagem científica, a hipótese equivale à suposição de uma causa ou de uma lei destinada a explicar provisoriamente fenómenos até que os factos venham a contradizer ou afirmar. (Ciribelli, 2003). As hipóteses formuladas para a presente dissertação são as seguintes:

- **H1** – O custo é o principal fator para a pouca aposta no TMCD.
- **H2** - As empresas vêem estes atributos como as mais importantes para a utilização do TMCD:
  - Frequência de Serviço
  - Previsão de transporte seguro e previsão de perigos
  - Levantamento ou entrega no local certo
  - Rapidez na entrega ou curto tempo de trânsito
  - Disponibilidade para oferecer dados de entrega
  - Estrutura de preços simplificados, precisos e transparentes
  - Capacidade de rastreamento e monitorização

Foram feitas as mesmas perguntas à amostra selecionada, e nas mesmas circunstâncias, com o objetivo de ir ao encontro do objetivo da dissertação (caracterização do Transporte Intermodal de Cargas na Região Norte de Portugal).

Para esta investigação, as questões do questionário foram baseadas nas questões da tese de Doutoramento que tem como título “A Competitividade do TMCD nas Cadeias de Abastecimento da Logística Multimodal“ da autoria de Paixão (2003).

Casaca Paixão elaborou a tese com objetivo de fazer uma análise do mercado a nível Europeu tendo em consideração todos os aspetos das empresas do TMCD; uma pesquisa dos atributos do TMCD integrado na cadeia do transporte intermodal; o desenvolvimento do quadro competitivo para aplicação dos conceitos de logística e conduzidos por resultados do primeiro questionário que a autora elaborou; e a identificação de melhores-práticas do TMCD e característica das empresas que operam no mercado, que ela definiu para o estudo através de questionário enviado por correio eletrónico. A análise feita foi focalizada nas

forças de venda e no comportamento de venda das empresas e uma estratégia sustentada suportada pela identificação das melhores-práticas logísticas. Para atingir o objetivo, a metodologia para recolha de dados foi dividida em três partes onde o resultado da primeira parte foi um *input* para o desenvolvimento no quadro do TMCD, suportada por evidências empíricas das empresas manufaturadas, contribuindo assim para definir a lista das melhores-práticas. Lista esta que é utilizada para identificar que estratégia de logística a empresa deve adotar para melhorar a sua competitividade. O questionário foi utilizado no sentido de determinar as melhor-práticas que as empresas deveriam levar em consideração, e utilizá-los como *benchmarking*. A área geográfica do estudo foi os países da UE, mais os países vizinhos como Noruega e Islândia porque estes pertencem à Área Económica Europeia. A autora levou em consideração a definição geográfica do TMCD apresentada por Paixão e Marlow (2002): Bélgica, Grécia, Hungria, Islândia, Irlanda, Itália, Letónia, Líbano, Lituânia, Malta, Países Baixos, Noruega, Polónia, Portugal, Espanha, Suécia, Suíça, Turquia e Reino Unido. Foram identificadas 359 empresas dos países da área geográfica focalizada para este estudo e 10 desta lista foram escolhidas através de um questionário piloto.

Os dados recolhidos de uma das questões, baseadas da tese do doutoramento de Paixão (2003), vão ser comparados com os dados da investigação da tese de Doutoramento da mesma para se ter uma noção da evolução tendo em conta o tamanho do campo de estudo de cada uma das investigações. A investigação da Casaca Paixão, como referido acima, abrange uma área geográfica maior do que da presente dissertação que terá foco na Zona Norte de Portugal.

A Região norte de Portugal é constituída pelos distritos de Viana de castelo, Braga, Porto, Vila Real e Bragança, e parte dos distritos de Aveiro, Viseu e Guarda. Tem uma população de 3 689 682 habitantes (Censos de 2011), que corresponde a 35% de Portugal.

Segundo os dados de 2012 do Instituto Nacional da Estatística (INE), o PIB da Região Norte de Portugal foi de 47.430 milhões de Euros que corresponde a 28.7% do total nacional. Estes números só mostram o quão importante e quanto é o peso que a região norte tem no contexto nacional.

A região Norte de Portugal é constituída por oito sub-regiões: Alto Trás-os-Montes, Ave, Cávado, Douro, Entre Douro e Vouga, Grande Porto, Minho-Lima, Tâmega. (Wikipedia.com, 2014).

A população do estudo consiste nas empresas que oferecem serviços logísticos e empresas importadoras e exportadoras que atuam na Região Norte de Portugal.

Depois de definida a população foi selecionada a amostra. A amostra, segundo Carmo e Ferreira (1999) é a seleção de uma parte ou um subconjunto da população.

Segundo da Fonseca (2002), a amostra é a menor representação de um todo considerado pesquisa. Portanto, as conclusões ou generalizações a respeito do todo serão feitas tomando como base a amostra.

A amostra em estudo é constituída por empresas que oferecem serviços de logística ou são empresas que utilizam o serviço logístico.

O inquérito foi apresentado via correio eletrónico para mais de 652 empresas tendo-se obtido 15 respostas válidas que corresponde a 2,3% de taxa de resposta. No sentido de reforçar a taxa das respostas foram reenviados os inquéritos para empresas que não tinham respondido ao inquérito. Nem todos os e-mails enviados chegaram ao destino final. Houve 22 contatos eletrónicos onde foram recebidas mensagens automáticas a avisar que o destinatário se encontrava de férias ou que tinha trocado de contacto eletrónico.

O inquérito está disponível como anexo A.

## Capítulo IV - Investigação Empírica - Apresentação, análise e discussão dos resultados da investigação.

### 4.1. Apresentações e análise dos resultados.

É de referir que todas as questões foram respondidas pelos inqueridos que participaram na investigação, porque era obrigatório responder a cada questão.

A tabela 5 apresenta-se o papel que cada um dos respondentes do inquérito.

*Tabela 5 - Cargo que ocupa o respondente*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Administrador / Diretor	4	26,7	26,7	26,7
Administrativa	1	6,7	6,7	33,3
Administrativo	1	6,7	6,7	40,0
Gestor de Logística	4	26,7	26,7	66,7
<i>Logistics Specialist</i>	1	6,7	6,7	73,3
Maquinista	1	6,7	6,7	80,0
Proprietário / CEO	2	13,3	13,3	93,3
Técnica de Marketing	1	6,7	6,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

A ilação que se pode tirar da tabela 5 é que num total dos 15 respondentes 4 são “Administradores ou Diretores”. Outros 4 são “Gestores Logísticos”. Pode-se concluir que mais de 50% dos respondentes são “Administradores/Diretor” e “gestores logísticos”.

A tabela 6 mostra o tipo de negócio das empresas inqueridas. É importante referir que os respondentes tinham mais de uma opção de respostas para esta questão.

Tabela 6 - tipo de negócio/ indústria da empresa

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Armazenagem não frigorífica	2	11,1	11,1	11,1
Autoridade Portuária	1	5,6	5,6	16,7
Entreposto ou plataforma logística	2	11,1	11,1	27,8
Fabricação de labridos, mosaicos e placas de cerâmica	1	5,6	5,6	33,3
Transporte ferroviário de mercadorias	1	5,6	5,6	38,9
Transporte marítimo de mercadorias	1	5,6	5,6	44,4
Transporte rodoviário de mercadorias	1	5,6	5,6	50,0
Unidade Fabril	9	50,0	50,0	100,0
Total	18	100,0	100,0	

Fonte: autor

Após analisar a tabela 6 pode concluir-se que 50% das empresas que participaram no inquérito são do tipo “Unidade Fabril” e cerca de 11% das empresas são do tipo “Armazéns Não Frigorífico” e 11% “Entreposto ou plataforma”.

Na tabela 7 apresenta-se o resultado do tamanho da empresa em número de colaboradores. Entre estas 3 opções o respondente tinha de responder 1: “Entre 26 e 50% trabalhadores”; “inferior a 10 trabalhadores”; e “superior a 50 trabalhadores”.

Tabela 7 - Tamanho da Empresa em número de colaboradores

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa

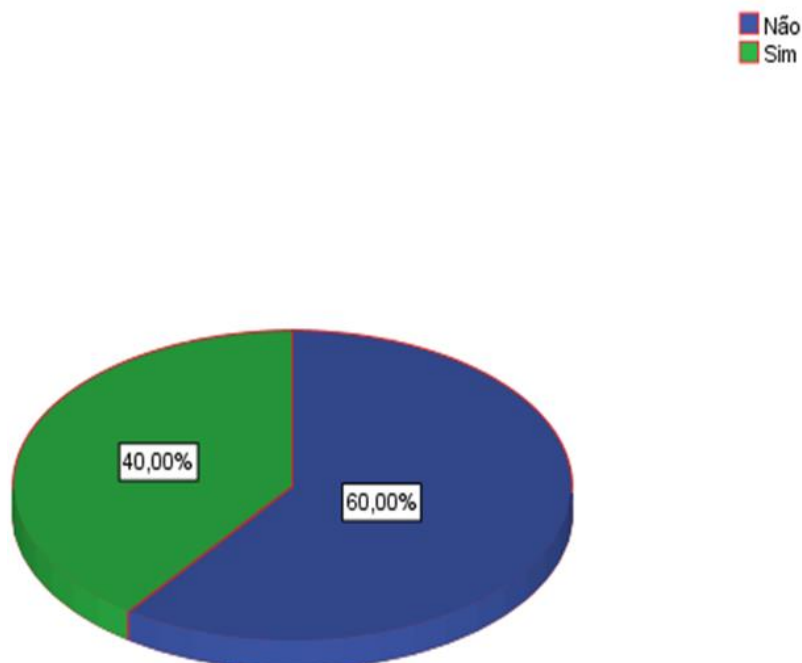
Válido	Entre 26 e 50 colaboradores	2	13,3	13,3	13,3
	Inferior a 10 colaboradores	1	6,7	6,7	20,0
	Superior a 50 colaboradores	12	80,0	80,0	100,0
	Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Pode-se verificar na tabela 7 que das 15 empresas inqueridas, 12 tem um tamanho superior a 15 trabalhadores (que corresponder a 80%). Também, pode-se verificar que apenas uma empresa tem um tamanho inferior a 10 colaboradores.

A figura 40 apresenta o resumo das respostas à questão: “a empresa possui uma frota própria?”.

Figura 40 - Possuir ou não uma frota própria



Fonte: autor

Ao analisar o gráfico circular da figura 40, conclui-se que 60% das empresas não possuem frotas próprias.

Como 50% das empresas são do tipo fabril, fez-se um filtro para saber quantos possuem frotas próprias.

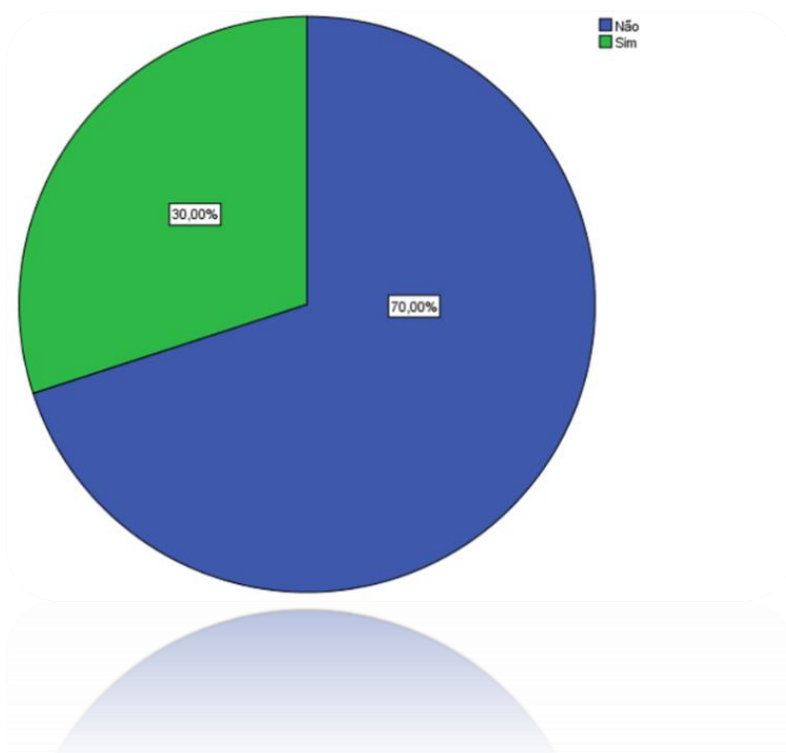


Figura 41 Tipo fabril (possuem ou não frota própria)

Fonte: o autor

Pode-se perceber a partir da figura 41 que 50% das empresas do tipo fabril têm frotas próprias

Para resumir as respostas para a questão onde foi pedido o tipo de cargas que a empresa lida apresenta-se o quadro da estatística descritiva (tabela 8) e na figura 42.

Tabela 8 - Tipo de cargas que a empresa lida

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Adubos	1	3,8	3,8	3,8
Carga contentorizada	1	3,8	3,8	7,7
Cerâmicos	1	3,8	3,8	11,5

Combustíveis e minerais sólidos	2	7,7	7,7	19,2
Componentes automóveis	1	3,8	3,8	23,1
Componentes para industria automóvel	1	3,8	3,8	26,9
Gases Industriais	1	3,8	3,8	30,8
Géneros alimentares e forragens	1	3,8	3,8	34,6
Madeiras e derivados	1	3,8	3,8	38,5
Máquinas, veículos, objetos manufaturados e artigos diversos	2	7,7	7,7	46,2
Medicamentos	1	3,8	3,8	50,0
Minerais em bruto ou manufaturados e materiais de construção	1	3,8	3,8	53,8
Minérios e desperdícios para a metalurgia	1	3,8	3,8	57,7
Produtos agrícolas e animais vivos	1	3,8	3,8	61,5
Produtos de Comunicação Visual	1	3,8	3,8	65,4
Produtos metalúrgicos	3	11,5	11,5	76,9
Produtos petrolíferos	3	11,5	11,5	88,5
Produtos químicos	3	11,5	11,5	100,0
Total	26	100,0	100,0	

Fonte: autor

Pode-se verificar na tabela 8 e na figura 42 que os “produtos metalúrgicos” (11,5%), “produtos petrolíferos” (11,5%), e “produtos químicos” (11,5%) são os tipos de cargas que as empresas inqueridas mais lidam.

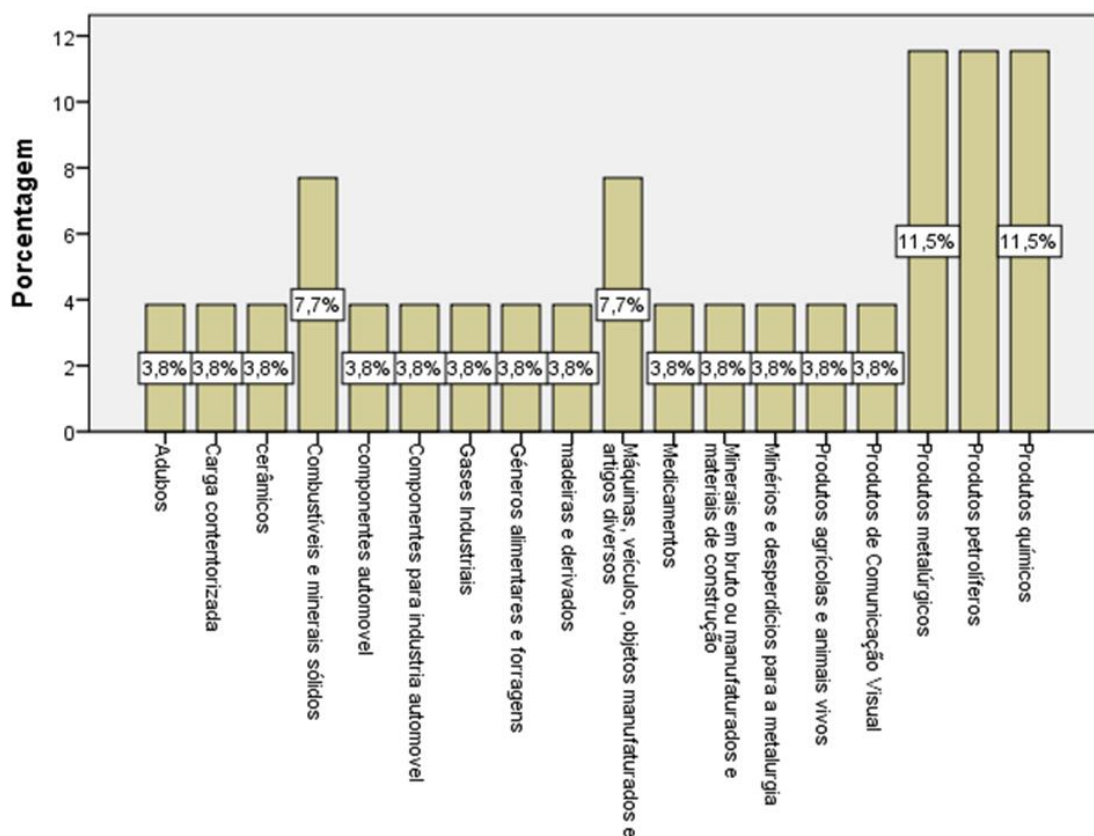


Figura 42 - Gráfico do tipo de cargas que as empresas lidam

Fonte: autor

Para saber a forma como as empresas inqueridas transportam as cargas, a tabela 9 e a figura 43 apresentam o resumo das respostas.

Tabela 9 - Forma como transporta as cargas

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Cisterna gases	3	5,6	5,6	5,6
Cisterna líquida	5	9,3	9,3	14,8
Contentores de 20 pés (20' ou 1 TEU)	6	11,1	11,1	25,9
Contentores de 40 pés (40' ou 2 TEU)	6	11,1	11,1	37,0

Contentores de 45 pés (45')	4	7,4	7,4	44,4
Contentores frigoríficos de 45 pés (45')	2	3,7	3,7	48,1
Contentores frigoríficos de 20 pés (20' ou 1 TEU)	4	7,4	7,4	55,6
Contentores frigoríficos de 40 pés (40' ou 2 TEU)	3	5,6	5,6	61,1
Contentores metálicos e plásticos específicos	1	1,9	1,9	63,0
Granéis líquidos	5	9,3	9,3	72,2
Granéis sólidos	2	3,7	3,7	75,9
Mercadorias especiais (ADR)	4	7,4	7,4	83,3
Paletes	8	14,8	14,8	98,1
Roll-on / Roll-off camião	1	1,9	1,9	100,0
Total	54	100,0	100,0	

Fonte: Autor

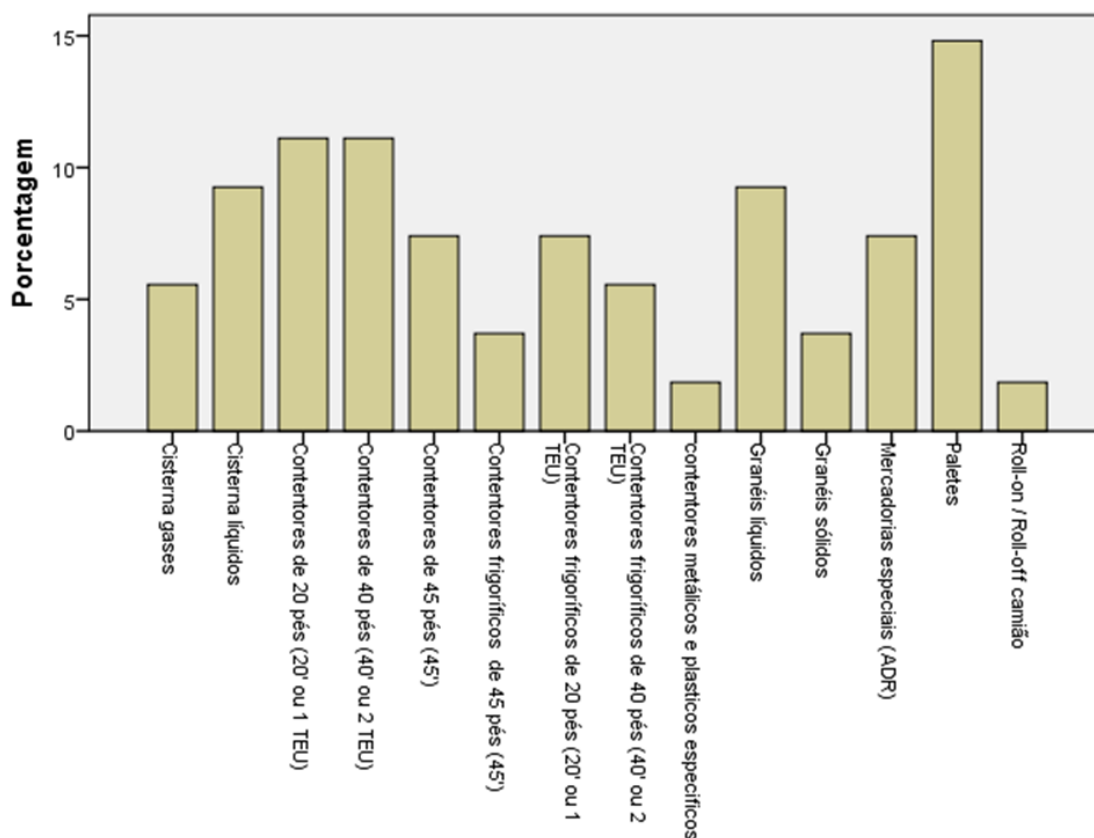


Figura 43 - Gráfico da “forma como transporta as cargas”.

Fonte: autor

Depois de avaliar a tabela 9 e a figura 43, pode-se concluir que a unidade de cargas mais utilizada pelas empresas inqueridas é “paletes” (cerca de 15%). A segunda forma de transportar as cargas mais respondidas pelas empresas são “Contentores de 20 pés (20' ou 1 TEU)” e “Contentores de 40 pés (40' ou 2 TEU)”.

Para investigar o peso de cargas importadas e exportadas que cada uma das áreas geográficas teve em percentagem em 2013, foi disponibilizada uma questão em grelha para os respondentes assinalar entre estas três opções para cada região: “0%, inferior a 20%”; “Entre 20% e 50%” e “Não sabe responder”.

O resumo das respostas está disponibilizado em tabelas com as estatísticas descritivas de cada uma das regiões.

A tabela 10 apresenta o peso de cargas importadas da Alemanha em 2013 pelas empresas inqueridas.

*Tabela 10 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Alemanha*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	2	13,3	13,3	13,3
Entre 20% e 50%	1	6,7	6,7	20,0
Inferior a 20%	5	33,3	33,3	53,3
Não sabe responder	7	46,7	46,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Pode-se verificar na tabela 10 que a maioria “não sabe responder” o peso que Alemanha teve na importação de cargas em 2013. Enquanto cerca de 33% das empresas inqueridas, a Alemanha teve um peso “inferior a 20%” em 2013.

Na tabela 11 apresenta-se os resultados para o peso de cargas importadas para área geográfica “Áustria, Eslovénia e Hungria” em 2013

*Tabela 11 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Áustria, Eslovénia e Hungria*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	6	40,0	40,0	40,0
Entre 20% e 50%	1	6,7	6,7	46,7
Inferior a 20%	2	13,3	13,3	60,0
Não sabe responder	6	40,0	40,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Pode-se verificar na tabela 11 que maioria (cerca de 40%) das empresas inqueridas não importou mercadorias da área geográfica “Áustria, Eslovena e Hungria” em 2013.

Na tabela 12 apresenta-se a estatística descritiva relativo ao peso da área geográfica “Benelux (Bélgica, Holanda e Luxemburgo)” em percentagem das cargas importadas pelas empresas inqueridas em 2013

*Tabela 12 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Benelux (Bélgica, Holanda e Luxemburgo)*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	3	20,0	20,0	20,0
Entre 50% e 80%	1	6,7	6,7	26,7
Inferior a 20%	5	33,3	33,3	60,0
Não sabe responder	6	40,0	40,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Ao avaliar a tabela 12 conclui-se que 40% dos respondentes “Não sabe responder”, 33% tiveram um peso “inferior a 20%” e 20% das empresas não importaram cargas da área geográfica “Benelux (Bélgica, Holanda e Luxemburgo)”.

A tabela 13 mostra o mesmo cenário para área geográfica “Croácia, Bósnia Herzegovina, Sérvia e Montenegro” do peso em % de cargas importadas em 2013.

*Tabela 13 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Croácia, Bósnia Herzegovina, Sérvia e Montenegro*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	7	46,7	46,7	46,7
Não sabe responder	8	53,3	53,3	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Pode-se ver na tabela 13 que mais de metade (cerca 53%) “não souberam responder” qual o peso que a região “Croácia, Bósnia Herzegovina, Sérvia e Montenegro” teve nas importações em 2013. Outros 47% não importaram para esta área geográfica.

A tabela 14 apresenta o peso das importações para região “Dinamarca, Finlândia, Noruega e Suécia” em 2013.

*Tabela 14 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Dinamarca, Finlândia, Noruega e Suécia*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	7	46,7	46,7	46,7
Inferior a 20%	1	6,7	6,7	53,3
Não sabe responder	7	46,7	46,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

A tabela 14 mostra que a região “Dinamarca, Finlândia, Noruega e Suécia” não teve muito peso na importação em 2013 das empresas inqueridas. Só 1 dos inqueridos importou mercadorias desta região.

Os resultados do peso das mercadorias importadas de “Eslováquia e República Checa” em 2013 das empresas que responderam ao inquérito são apresentados na tabela 15.

*Tabela 15 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Eslováquia, República Checa*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	8	53,3	53,3	53,3
Inferior a 20%	1	6,7	6,7	60,0
Não sabe responder	6	40,0	40,0	100,0

Total	15	100,0	100,0	
-------	----	-------	-------	--

Fonte: autor

A tabela 15 mostra que maioria das empresas inqueridas não importaram cargas da região “Eslováquia e República Checa” em 2013. Somente um dos inqueridos importaram cargas desta região. Os outros 40% “não sabe responder” o peso que esta região teve nas importações em 2013.

Para a região “Norte de Espanha (Oceano Atlântico)” apresenta-se no quadro da tabela 16.

Tabela 16 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - **Norte de Espanha (Oceano Atlântico)**

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	5	33,3	33,3	33,3
Entre 20% e 50%	1	6,7	6,7	40,0
Inferior a 20%	3	20,0	20,0	60,0
Não sabe responder	6	40,0	40,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: Autor

Pode-se confirmar na tabela 16 que a região “Norte de Espanha (Oceano Atlântico)” teve um peso “inferior a 20%” das mercadorias importadas para 20% das empresas inqueridas. Enquanto 33% não importaram cargas desta região e cerca de 40% “não sabe responder”.

A tabela 17 mostra os resultados para “Sul de Espanha (Mar Mediterrâneo)” em 2013.

Tabela 17 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - **Sul de Espanha (Mar Mediterrâneo)**

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
--	------------	-------------	--------------------	-------------------------

Válido	0%	2	13,3	13,3	13,3
	Inferior a 20%	7	46,7	46,7	60,0
	Não sabe responder	6	40,0	40,0	100,0
	Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

A tabela 17 mostra que maior parte das empresas inquerida “não souberam responder” qual o peso da região “Sul de Espanha (Mar Mediterrâneo)” na importação de cargas em 2013. Esta região teve um peso “inferior a 20%” para cerca de 47% inqueridos.

Para a área geográfica “Estónia, Letónia e Lituânia”, apresenta-se o resumo das respostas na tabela 18.

*Tabela 18 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Estónia, Letónia e Lituânia*

		Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido	0%	7	46,7	46,7	46,7
	Inferior a 20%	1	6,7	6,7	53,3
	Não sabe responder	7	46,7	46,7	100,0
	Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Na tabela 18 pode-se ver que só 1 das empresas inqueridas importou cargas desta região. 7 dessas empresas “não souberam responder” e outros 7 não importaram nenhuma carga desta área geográfica em 2013.

A tabela 19 mostra o peso cargas importadas da região “Norte de França (Oceano Atlântico)” em 2013.

*Tabela 19 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Norte de França (Oceano Atlântico)*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	4	26,7	26,7	26,7
Entre 20% e 50%	1	6,7	6,7	33,3
Inferior a 20%	3	20,0	20,0	53,3
Não sabe responder	7	46,7	46,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Na tabela 19 pode-se verificar que a região “Norte de França (Oceano Atlântico)” teve um peso “inferior a 20%” para 20% das empresas que participaram no inquérito, cerca de 7% para um peso “entre 20% e 50%”, cerca de 26% não importaram cargas e cerca de 47% “não souberam responder”.

Na tabela 20 mostra-se os resultados para a área geográfica “Sul de França (Mar Mediterrâneo)” em 2013.

*Tabela 20 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Sul de França (Mar Mediterrâneo)*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	7	46,7	46,7	46,7
Inferior a 20%	1	6,7	6,7	53,3
Não sabe responder	7	46,7	46,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Segundo os dados da tabela 20, o peso da região “Sul de França (Mar Mediterrâneo)” nas importações das cargas em 2013 das empresas inqueridas foi de “inferior da 20%” para uma das empresas. Cerca 47% não importaram desta região e cerca de 47% “não sabe responder”.

Disponibiliza-se a tabela 21 para mostrar o peso em % das cargas importadas da região “Grécia, Turquia, Bulgária, Roménia e Albânia” em 2013.

Tabela 21 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - **Grécia, Turquia, Bulgária, Roménia e Albânia**

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	7	46,7	46,7	46,7
Inferior a 20%	1	6,7	6,7	53,3
Não sabe responder	7	46,7	46,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

A tabela 21 mostra que 7 das empresas não importaram cargas em 2013 da região “Grécia, Turquia, Bulgária, Roménia e Albânia” e 7 “não sabem responder”.

Itália também faz parte das regiões selecionadas para os respondentes. Mostra-se os seus resultados na tabela 22.

Tabela 22 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - **Itália**

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	4	26,7	26,7	26,7
Inferior a 20%	2	13,3	13,3	40,0
Não sabe responder	8	53,3	53,3	93,3
Superior a 80%	1	6,7	6,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Podemos ver na tabela 22 que mais da metade dos inqueridos (cerca de 53%) “não sabem responder” o peso que Itália teve nas importações de mercadorias em 2013. 26% não importaram desta região.

A tabela 23 mostra o resultado para área geográfica “**Polónia**” em 2013.

*Tabela 23 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Polónia*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	6	40,0	40,0	40,0
Inferior a 20%	1	6,7	6,7	46,7
Não sabe responder	8	53,3	53,3	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: Autor*

Na tabela 23 pode-se verificar que 40% não transportaram mercadorias com origem da Polónia em 2013. Cerca de 53% “não sabem responder”.

Na tabela 24 apresenta-se a percentagem do peso que cargas que tiveram origem da área geográfica “Portugal” em 2013.

*Tabela 24 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 – Portugal*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	1	6,7	6,7	6,7
Entre 20% e 50%	3	20,0	20,0	26,7
Inferior a 20%	2	13,3	13,3	40,0
Não sabe responder	7	46,7	46,7	86,7
Superior a 80%	2	13,3	13,3	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Ao analisar a tabela 24, pode-se concluir que os produtos transportados a partir do território português teve um peso “0%” para uma das empresas, um peso entre “20% e 50%” para 20% das empresas e “superior a 80%” em 2013. Quase metade (cerca de 47% “não souberam responder”).

Para a área geográfica “Reino Unido e Irlanda” é apresentado a tabela 25.

*Tabela 25 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Reino Unido e Irlanda*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	7	46,7	46,7	46,7
Inferior a 20%	1	6,7	6,7	53,3
Não sabe responder	7	46,7	46,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: Autor*

Na tabela 25 pode-se ver 47% não importaram cargas da região “Reino Unido e Irlanda” em 2013. Cerca de 47% “não souber responder” e 6% com um peso “inferior a 20%”.

Para a região “Rússia, Ucrânia e Bielorrússia”, o peso das cargas importadas em 2013 apresenta-se na tabela 26 pelas empresas inqueridas.

*Tabela 26 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Rússia, Ucrânia e Bielorrússia*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	6	40,0	40,0	40,0
Inferior a 20%	1	6,7	6,7	46,7
Não sabe responder	8	53,3	53,3	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Pode-se verificar na tabela 26 que a região “Rússia, Ucrânia e Bielorrússia” teve um peso de “0%” para 40% das empresas inqueridas, “inferior a 20%” para cerca de 7% empresas inqueridas e cerca de 53% “não sabe responder” à questão.

Para saber o peso das mercadorias importadas da área geográfica “Suíça” em 2013 disponibiliza-se a tabela 27 com o resumo dos resultados.

*Tabela 27 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Suíça*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	7	46,7	46,7	46,7
Inferior a 20%	1	6,7	6,7	53,3
Não sabe responder	7	46,7	46,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Ao analisar a tabela 27 pode-se chegar a conclusão que cerca de 46% “não sabe responder”, 46% não importou cargas e cerca de 6,7% das empresas inqueridas tiveram um peso “inferior a 20%” para a região “Suíça”.

A tabela 28 apresenta o peso que “Outros países da UE / Europa” tiveram nas importações de 2013 das empresas que participaram no inquérito.

*Tabela 28 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Outros países da UE / Europa*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	4	26,7	26,7	26,7
Inferior a 20%	3	20,0	20,0	46,7
Não sabe responder	8	53,3	53,3	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Segundo os dados da tabela 28 os “outros países da UE / Europa” tiveram um peso “inferior a 20%” para 20% das empresas inqueridas, “0%” para 26,7% das empresas e 53,3% das empresas “não sabem responder”.

Na tabela 29 apresenta-se as informações relativos ao peso em percentagem da região norte de Africa em 2013.

*Tabela 29 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Norte de África*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	7	46,7	46,7	46,7
Não sabe responder	8	53,3	53,3	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Norte de África, como se pode verificar na tabela 29, não teve nenhum peso nas importações para 47% das empresas inqueridas e 53% dos inqueridos “não soube responder”.

Por fim, a tabela 30 mostra Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 para “Outros continentes”.

*Tabela 30 - Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Outros continentes*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	3	20,0	20,0	20,0
Entre 20% e 50%	1	6,7	6,7	26,7
Inferior a 20%	4	26,7	26,7	53,3
Não sabe responder	7	46,7	46,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Segundo os dados na tabela 30 “outros continentes” em 2013 tiveram um peso de “0%” para 20% das empresas inqueridas, entre “20% a 50%” para cerca de 7 % das empresas inqueridas: “Inferior a 20%” para cerca de 26% das empresas e cerca de 40% dos inqueridos “não souberam responder”.

Depois de apresentado tabelas com o peso das mercadorias exportadas de diferentes áreas geográficas das empresas que participaram na investigação, apresenta-se seguir tabelas com estatística descritiva com o peso de cada região geográfica na saída de mercadorias em 2013.

Da tabela 31 a 51 mostra-se os resultados relativos ao peso das cargas exportadas por cada em 2013 das seguintes áreas geográfica: Alemanha, Áustria, Eslovénia e Hungria, Benelux (Bélgica, Holanda e Luxemburgo), Croácia, Bósnia Herzegovina, Sérvia e Montenegro, Croácia, Bósnia Herzegovina, Sérvia e Montenegro, Dinamarca, Finlândia, Noruega e Suécia, Eslováquia, República Checa; Norte de Espanha (Oceano Atlântico); Sul de Espanha (Mar Mediterrâneo); Estónia, Letónia e Lituânia; Norte de França (Oceano Atlântico); Sul de França (Mar Mediterrâneo); Grécia, Turquia, Bulgária, Roménia e Albânia; Itália~; Polónia; Portugal; Reino Unido, Irlanda; Rússia, Ucrânia e Bielorrússia; Suíça; Outros países da UE / Europa; Norte de África; Outros continentes;

*Tabela 31 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 -Alemanha*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	4	26,7	26,7	26,7
Entre 20% e 50%	1	6,7	6,7	33,3
Inferior a 20%	4	26,7	26,7	60,0
Não sabe responder	6	40,0	40,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Pode-se verificar na tabela 31 que a exportação para “Alemanha” em 2013 teve um peso “inferior a 20%” para 27% das empresas inqueridas. 27% das empresas não exportaram da Alemanha. Cerca de 6% com um peso “entre 20% e 50%” e 40% das empresas “não souberam responder”.

*Tabela 32 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Áustria, Eslovénia e Hungria*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	5	33,3	33,3	33,3
Inferior a 20%	3	20,0	20,0	53,3
Não sabe responder	6	40,0	40,0	93,3
Superior a 80%	1	6,7	6,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Como se pode ver na tabela 32, para “Áustria, Eslovénia e Hungria” cerca 33% teve um peso de “0%”. Para 20% das empresas a região teve um peso de “inferior a 20%” nas exportações em 2013. A região teve um peso “superior a 80%” para 7% das empresas. 40% dos inqueridos “Não sabem responder”.

Tabela 33 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - **Benelux (Bélgica, Holanda e Luxemburgo)**

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	5	33,3	33,3	33,3
Entre 50% e 80%	1	6,7	6,7	40,0
Inferior a 20%	3	20,0	20,0	60,0
Não sabe responder	6	40,0	40,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Na tabela 33 pode se verificar que a região “Benelux (Bélgica, Holanda e Luxemburgo)” teve um peso de “0%” nas exportações para 33% empresas, um peso de “entre 50% e 80%” para 7% das empresas.

Tabela 34 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - **Croácia, Bósnia Herzegovina, Sérvia e Montenegro.**

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	6	40,0	40,0	40,0
Entre 50% e 80%	1	6,7	6,7	46,7
Não sabe responder	8	53,3	53,3	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Na tabela 34 destaca-se 40% das empresas que não exportaram para a região “Croácia, Bósnia Herzegovina, Sérvia e Montenegro” em 2013 e um taxa de 53% das empresas que “não souberam responder”.

Tabela 35 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Dinamarca, Finlândia, Noruega e Suécia.

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	6	40,0	40,0	40,0
Entre 20% e 50%	1	6,7	6,7	46,7
Inferior a 20%	2	13,3	13,3	60,0
Não sabe responder	6	40,0	40,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Para a região “Dinamarca, Finlândia, Noruega e Suécia” pode se concluir através da tabela 35 que 40% das empresas não transportaram nenhum produto, 13% das empresas responderam que esta região teve um peso “inferior a 20%” nas exportações de 213.

Tabela 36 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013- Eslováquia República Checa

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	6	40,0	40,0	40,0
Inferior a 20%	4	26,7	26,7	66,7
Não sabe responder	5	33,3	33,3	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Na tabela 36 pode-se ver que a área geográfica “Eslováquia e República Checa” em 2013 teve um peso de “0%” para 40% das empresas, um peso “inferior a 20%” para 27% das empresas cerca de 33% “não souberam responder”.

*Tabela 37 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013-  
Norte de Espanha (Oceano Atlântico)*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	3	20,0	20,0	20,0
Entre 20% e 50%	2	13,3	13,3	33,3
Inferior a 20%	5	33,3	33,3	66,7
Não sabe responder	5	33,3	33,3	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Segundo os dados da tabela 37 “Norte de Espanha (Oceano Atlântico)” em 2013 teve um peso de “0%” para 20% das empresas inqueridas, um peso “entre 20% e 50%” para 13% das empresas e um peso “inferior a 20%” para 33% das empresas. 33% dos inqueridos “não souberam responder”.

*Tabela 38 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013-  
Sul de Espanha (Mar Mediterrâneo)*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	3	20,0	20,0	20,0
Inferior a 20%	6	40,0	40,0	60,0
Não sabe responder	6	40,0	40,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Na tabela 38 pode-se ver que o peso das exportações do “Sul de Espanha (Mar Mediterrâneo)” nas empresas inqueridas foram de “0%” para 20% das empresas, “inferior a 20%” para 40% das empresas e 40% “não souberam responder” à questão.

*Tabela 39 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013  
- Estónia, Letónia e Lituânia.*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	6	40,0	40,0	40,0
Entre 20% e 50%	1	6,7	6,7	46,7
Inferior a 20%	1	6,7	6,7	53,3
Não sabe responder	7	46,7	46,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Ao analisar a tabela 39 pode-se ver que para a área geográfica “Estónia, Letónia e Lituânia”, 40% das empresas inqueridas não exportou cargas. Para cerca de 7% empresas a região teve um peso “entre 20% e 50%”. Cerca de 7% com um peso “inferior a 20%” e cerca de 46% dos inqueridos “não souberam responder”.

Tabela 40 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013  
- Norte de França (Oceano Atlântico)

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	3	20,0	20,0	20,0
Entre 20% e 50%	3	20,0	20,0	40,0
Inferior a 20%	5	33,3	33,3	73,3
Não sabe responder	4	26,7	26,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Ao analisar a tabela 40 conclui-se que: 20% das empresas inqueridas não exportou para “Norte de França (Oceano Atlântico)” em 2013; a região teve um peso “entre 20% e 50%” para 20% das empresas; um peso “inferior a 20%” para 33% das empresas; e cerca de 27% “não souberam responder”.

Tabela 41 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013  
- Sul de França (Mar Mediterrâneo)

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	4	26,7	26,7	26,7
Entre 20% e 50%	2	13,3	13,3	40,0
Inferior a 20%	4	26,7	26,7	66,7
Não sabe responder	5	33,3	33,3	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Pode-se verificar na tabela 41 que o peso em % para Sul de França (Mar Mediterrâneo) foi de: “0%” para 27% das empresas; “entre 20% e 50%” para 13% das empresas; “inferior a 20%” para cerca de 27% das empresas. 33% Das empresas “não souberam responder”.

*Tabela 42 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Grécia, Turquia, Bulgária, Roménia e Albânia.*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	5	33,3	33,3	33,3
Entre 20% e 50%	1	6,7	6,7	40,0
Inferior a 20%	3	20,0	20,0	60,0
Não sabe responder	6	40,0	40,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Pode-se concluir, através da tabela 42, que a área geográfica “Grécia, Turquia, Bulgária, Roménia e Albânia” teve em 2013 um peso nas exportações das empresas que participaram na investigação de: “0%” para 33% das empresas; “entre 20% e 50%” para 7% das empresas; inferior a 20% para 20% das empresas. 40% dos respondentes “não souberam responder”.

*Tabela 43 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Itália*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	4	26,7	26,7	26,7
Entre 20% e 50%	1	6,7	6,7	33,3
Inferior a 20%	2	13,3	13,3	46,7
Não sabe responder	7	46,7	46,7	93,3
Superior a 80%	1	6,7	6,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Como se pode verificar na tabela 43, Itália teve um peso “entre 20% e 50%” para cerca de 7% das empresas, “inferior a 20%” para 13% das empresas e 6% para um peso “superior a 80%” no total das exportações em 2013.

Tabela 44 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013  
- **Polónia**

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	5	33,3	33,3	33,3
Entre 20% e 50%	1	6,7	6,7	40,0
Inferior a 20%	3	20,0	20,0	60,0
Não sabe responder	6	40,0	40,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Como se pode verificar na tabela 39 “Polonia” teve um peso das exportações em 2013 de “0%” para 33% das empresas; um peso “inferior a 20%” para 20% das empresas; um peso “entre 20% e 50%” para cerca de 7% das empresas; e 40% das empresas “não souberam responder”.

Tabela 45 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013  
- **Portugal**

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	1	6,7	6,7	6,7
Entre 20% e 50%	3	20,0	20,0	26,7
Entre 50% e 80%	3	20,0	20,0	46,7
Inferior a 20%	1	6,7	6,7	53,3
Não sabe responder	6	40,0	40,0	93,3
Superior a 80%	1	6,7	6,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Na tabela 45 pode-se verificar o peso das cargas saídas com destinos dentro do território português em 2013 foram de: “0%” para 1 dos inqueridos; “entre 20% e 50%” para 3 dos

inqueridos; “entre 50% e 80%” para 3 dos inqueridos; “inferior a 20%” para 1 do inquerido s; e “superior a 80%” para 1 dos inqueridos. 6 dos inqueridos “não souberam responder”.

*Tabela 46 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Reino Unido e Irlanda*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	5	33,3	33,3	33,3
Entre 20% e 50%	3	20,0	20,0	53,3
Inferior a 20%	1	6,7	6,7	60,0
Não sabe responder	6	40,0	40,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Na tabela pode-se ver que 46 a área geográfica “Reino Unido e Irlanda” no ano de 2013 teve um peso de: “0%” para 33% das empresas inqueridas; “entre 20% e 50%” para 20% das empresas; “inferior a 20%” para 7% das empresas. 40 % “não souberam responder”.

*Tabela 47 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 - Rússia, Ucrânia e Bielorrússia.*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	7	46,7	46,7	46,7
Entre 20% e 50%	1	6,7	6,7	53,3
Inferior a 20%	1	6,7	6,7	60,0
Não sabe responder	6	40,0	40,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Ao analisar a tabela 47 conclui-se que maior parte dos inqueridos, ou não exportaram para a região Rússia, Ucrânia e Bielorrússia (47%), ou “não souberam responder” (40%).

*Tabela 48 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013*  
**- Suíça**

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	6	40,0	40,0	40,0
Entre 50% e 80%	1	6,7	6,7	46,7
Inferior a 20%	2	13,3	13,3	60,0
Não sabe responder	6	40,0	40,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Pode-se na tabela 48 que a região “Suíça”, a maior parte dos inqueridos ou não exportaram (40%) ou “não sabem responder” (40%).

*Tabela 49 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013*  
**- Outros países da UE / Europa**

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	6	40,0	40,0	40,0
Entre 50% e 80%	1	6,7	6,7	46,7
Inferior a 20%	2	13,3	13,3	60,0
Não sabe responder	6	40,0	40,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Na tabela 49, pode-se resumir que para “**Outros países da UE / Europa**” o peso da exportação dos respondentes em 2013 foi de: “0%” para 40% das empresas e “inferior a 20%” para 13% das empresas. Maior parte dos inqueridos “não soube responder” (40%).

Tabela 50 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013  
- **Norte de África**

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	5	33,3	33,3	33,3
Entre 50% e 80%	1	6,7	6,7	40,0
Inferior a 20%	2	13,3	13,3	53,3
Não sabe responder	7	46,7	46,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Para “Norte de África” como se pode conferir na tabela 50, o peso nas exportações em 2013 para as empresas que participaram na exportação foi de: “0%” para 33% das empresas; “entre 50% e 80%” para cerca de 7% das empresas; “inferior a 20%” para 13 das empresas. Mais uma vez uma grande parte dos respondentes “não soube responder” (47%).

Tabela 51 - Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013  
- **Outros continentes**

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido 0%	4	26,7	26,7	26,7
Entre 20% e 50%	3	20,0	20,0	46,7
Entre 50% e 80%	1	6,7	6,7	53,3
Inferior a 20%	2	13,3	13,3	66,7
Não sabe responder	5	33,3	33,3	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Ao analisar a tabela 51, pode concluir-se que o peso das mercadorias exportadas para “outros continentes” em 2013 foi de: “0%” para cerca de 27% das empresas; “entre 20% e 50%” para 20% das empresas e “inferior a 20%” para 13 % das empresas. 33% “não souberam responder”.

No gráfico da figura 45 apresenta-se o resultado da questão onde foi perguntado ao respondente se tinha ou não poderes para decidir sobre a escolha da intermodalidade de transporte na empresa.

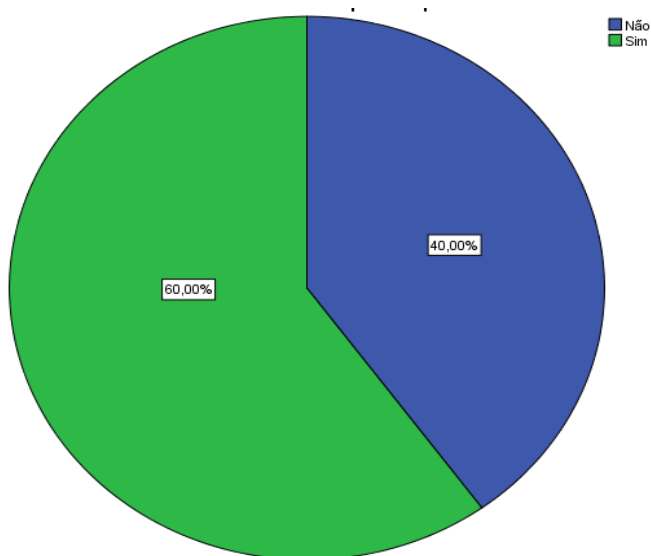


Figura 44 - “Tem poderes para tomar decisões sobre a escolha do modo de transporte intermodal?”

Fonte: autor

Como se pode confirmar na figura 45, 60% dos inqueridos tem poderes para tomar decisões acerca do uso do transporte inteiramos e 40% não tem esse poder.

Na tabela 52 mostra-se a estatística descritiva dos portos utilizados para entrada de cargas. Para esta questão os inqueridos tiveram mais de uma opção de respostas.

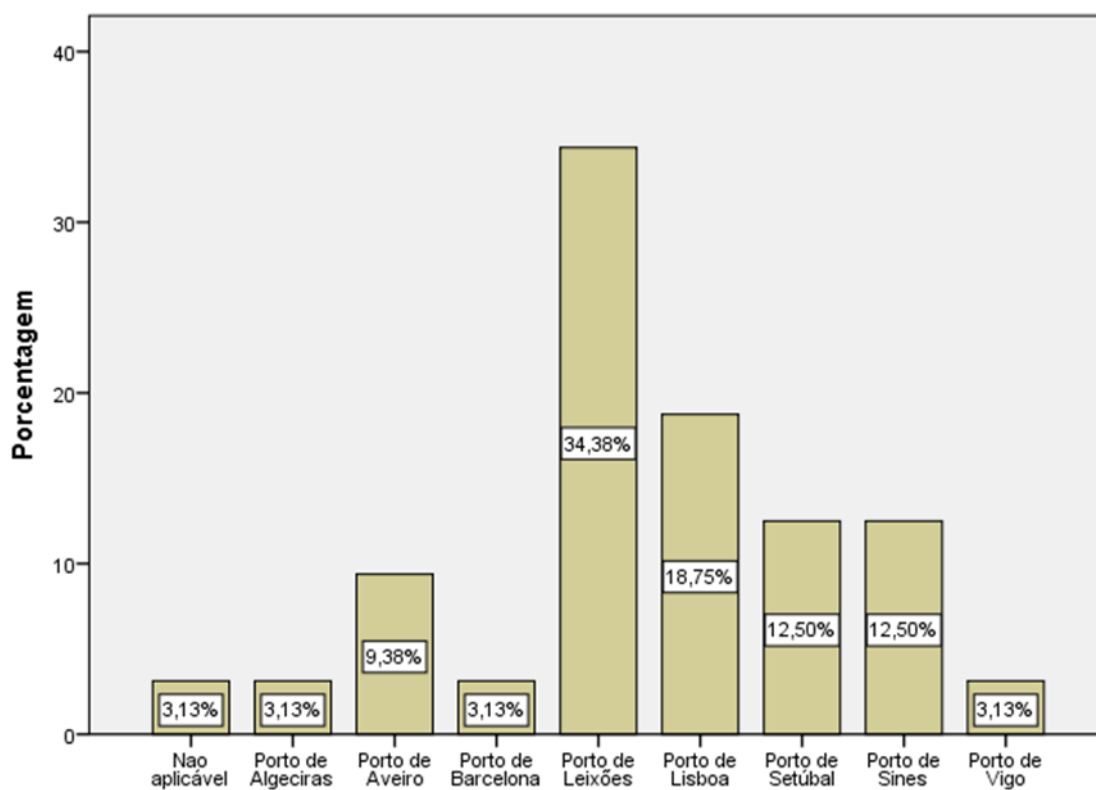
Tabela 52- Os principais portos utilizados para a entrada de mercadoria em 2013

	Frequência	Porcentagem	Porcentagem válida	Porcentagem acumulativa
Válido Nao aplicável	1	3,1	3,1	3,1
Porto de Algeciras	1	3,1	3,1	6,3

Porto de Aveiro	3	9,4	9,4	15,6
Porto de Barcelona	1	3,1	3,1	18,8
Porto de Leixões	11	34,4	34,4	53,1
Porto de Lisboa	6	18,8	18,8	71,9
Porto de Setúbal	4	12,5	12,5	84,4
Porto de Sines	4	12,5	12,5	96,9
Porto de Vigo	1	3,1	3,1	100,0
Total	32	100,0	100,0	

Fonte: autor

Figura 45 – Gráfico dos principais portos para entrada de cargas em 2013



Fonte: autor

Ao analisar a figura 46 e a tabela 46 pode-se concluir que “Porto de Leixões” foi o mais utilizado para a entrada de mercadoria seguido do “Porto de Lisboa”, “Porto de Setúbal”, “Porto de Sines” e “Porto de Aveiro”.

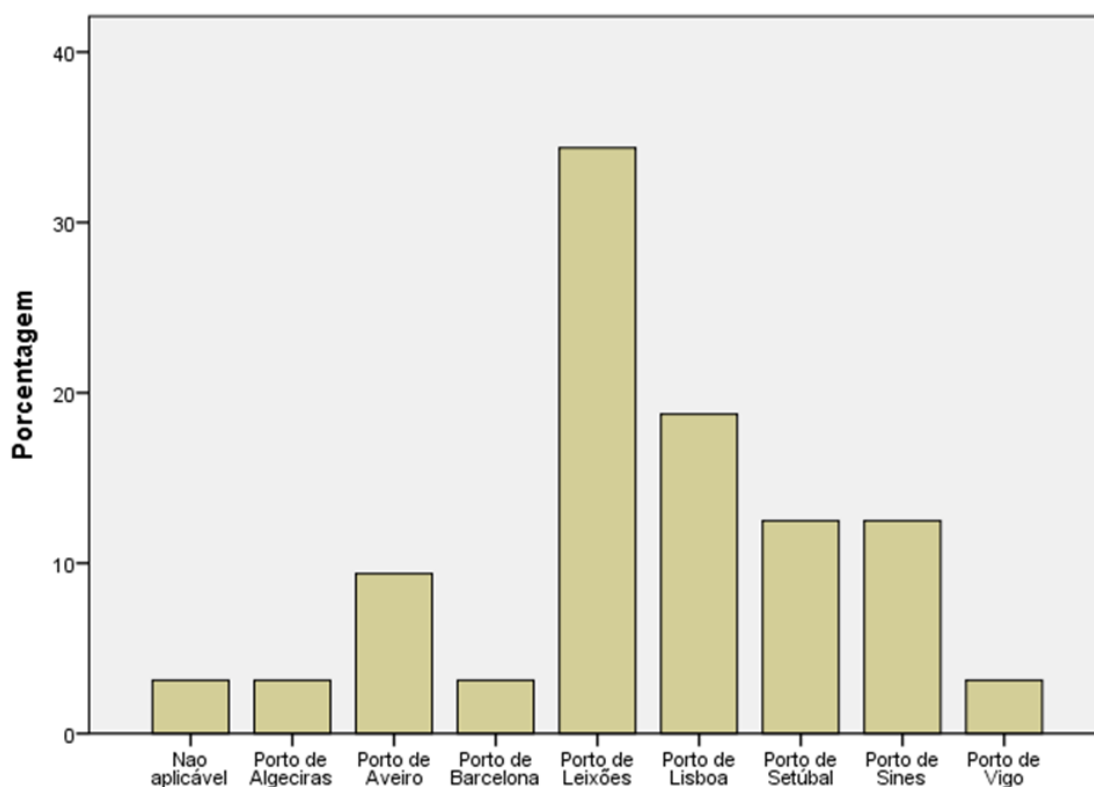
A tabela 53 e a figura 47 mostram os principais portos utilizados pelas empresas inqueridas para a saída de cargas em 2013

*Tabela 53- Os principais portos utilizados para a saída de mercadorias em 2013*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Não aplicável	1	3,1	3,1	3,1
Porto de Algeciras	1	3,1	3,1	6,3
Porto de Aveiro	3	9,4	9,4	15,6
Porto de Barcelona	1	3,1	3,1	18,8
Porto de Leixões	11	34,4	34,4	53,1
Porto de Lisboa	6	18,8	18,8	71,9
Porto de Setúbal	4	12,5	12,5	84,4
Porto de Sines	4	12,5	12,5	96,9
Porto de Vigo	1	3,1	3,1	100,0
Total	32	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Figura 46 - Gráfico do principal porto utilizados para saída de cargas



Fonte: autor

De acordo com os dados da tabela 53 e da figura 47 os principais portos utilizados para saída de cargas pelas empresas que participaram na investigação são: o “Porto de leixões” e o “Porto de Lisboa” (os mais utilizados).

A tabela 54 e a figura 48 mostram os principais portos utilizados pelas empresas para transbordo de mercadorias enviadas em 2013.

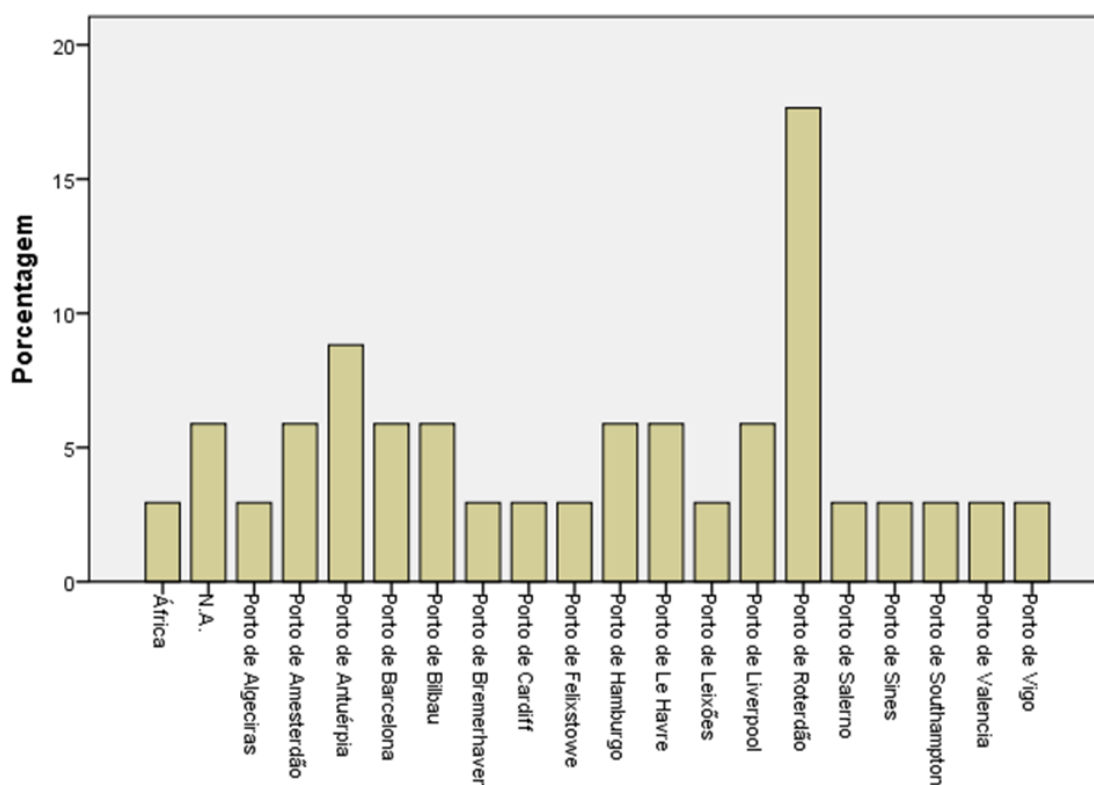
Tabela 54- Os principais portos de destino / transbordo utilizados para o transporte das mercadorias enviadas em 2013

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido África	1	2,9	2,9	2,9
N.A.	2	5,9	5,9	8,8
Porto de Algeciras	1	2,9	2,9	11,8
Porto de Amesterdão	2	5,9	5,9	17,6

Porto de Antuérpia	3	8,8	8,8	26,5
Porto de Barcelona	2	5,9	5,9	32,4
Porto de Bilbao	2	5,9	5,9	38,2
Porto de Bremerhaven	1	2,9	2,9	41,2
Porto de Cardiff	1	2,9	2,9	44,1
Porto de Felixstowe	1	2,9	2,9	47,1
Porto de Hamburgo	2	5,9	5,9	52,9
Porto de Le Havre	2	5,9	5,9	58,8
Porto de Leixões	1	2,9	2,9	61,8
Porto de Liverpool	2	5,9	5,9	67,6
Porto de Roterdão	6	17,6	17,6	85,3
Porto de Salerno	1	2,9	2,9	88,2
Porto de Sines	1	2,9	2,9	91,2
Porto de Southampton	1	2,9	2,9	94,1
Porto de Valencia	1	2,9	2,9	97,1
Porto de Vigo	1	2,9	2,9	100,0
Total	34	100,0	100,0	

Fonte: autor

Figura 47 - Gráfico dos principais portos utilizados para transbordo de cargas enviadas



Fonte: autor

Depois de analisar a tabela 54 e a figura 48 conclui-se que o “Porto de Roterdão” é o mais utilizado pelas empresas inqueridas para o transbordo das mercadorias enviadas em 2013.

Depois de resumido e analisadas as questões que foram feitas para descrever a empresas e o respondente, vai ser analisadas as questões que tem a ver com a intermodalidade de transporte.

Na tabela 55 apresenta-se o resultado da questão onde foi pedida aos inqueridos para dar uma opinião acerca do nível de serviço de cada modal.

Tabela 55 – “Como vê o nível de serviço do transporte Rodoviário na empresa?”

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Bom	10	66,7	66,7	66,7

Excelente	1	6,7	6,7	73,3
Muito Mau	2	13,3	13,3	86,7
Não utiliza	1	6,7	6,7	93,3
Razoável	1	6,7	6,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Ao analisar a tabela 55 chega-se à conclusão que maioria (cerca de 67%) vê o nível de serviço do transporte rodoviário como “bom”. E 13% veem como “muito mau”.

Na tabela 56 pode-se ver como é vista o nível de serviço do transporte ferroviário de cargas pelas empresas inqueridas.

Tabela 56 - “Como vê o nível de serviço do transporte Ferroviário na empresa?”

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Mau	3	20,0	20,0	20,0
Não utiliza	7	46,7	46,7	66,7
Razoável	5	33,3	33,3	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

De acordo com a tabela 56, maior parte (cerca de 47%) das empresas inqueridas não utilizam os transportes ferroviários. 0% Tem a opinião que é o serviço deste modal de transporte é “mau” e os outros 33% acha que é “razoável”.

Na tabela 57 mostra a opinião que as empresas inqueridas têm a cerca do nível de serviço do transporte marítimo de cargas.

Tabela 57 – “Como vê o nível de serviço do transporte Marítimo na empresa?”

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
--	------------	-------------	--------------------	-------------------------

Válido	Bom	5	33,3	33,3	33,3
	Excelente	3	20,0	20,0	53,3
	Não utiliza	2	13,3	13,3	66,7
	Razoável	5	33,3	33,3	100,0
	Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Pode-se confirmar na tabela 57 que 33% dos inqueridos acha que é “bom” o nível de serviço do transporte marítimo de cargas. 20% acha que é “excelente”. 33% Acha que é “razoável” e cerca de 13% das empresas “não utiliza”.

Para mostrar a opinião dos inqueridos acerca do nível de serviço do transporte aéreo de cargas, apresenta-se a tabela 58.

Tabela 58 – “Como vê o nível de serviço do transporte aéreo na empresa?”

		Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido	Bom	7	46,7	46,7	46,7
	Excelente	1	6,7	6,7	53,3
	Não utiliza	6	40,0	40,0	93,3
	Razoável	1	6,7	6,7	100,0
	Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Ao analisar a tabela 58, conclui-se que aproximadamente 47% dos inqueridos acha que é “bom” o nível de serviço do transporte aéreo de cargas. Pode-se ver que uma grande parte (40%) não utiliza este modal de transporte.

Por fim, pedimos aos inqueridos que opine acerca da intermodalidade de transporte de cargas, como se pode conferir na tabela 59.

Tabela 59 – “Como vê o nível de serviço do transporte Intermodal de cargas na empresa?”

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Bom	5	33,3	33,3	33,3
Excelente	2	13,3	13,3	46,7
Muito Mau	1	6,7	6,7	53,3
Não utiliza	4	26,7	26,7	80,0
Razoável	3	20,0	20,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Como se pode ver na tabela 59 o nível de serviço da intermodalidade de transporte é vista pelas empresas inqueridas como “bom”. 20% acha que é “razoável”. 13% acha que é “excelente”. Pode-se também confirmar que 26% “não utiliza” a combinação do transporte para transporte de cargas.

Depois de pedida a opinião acerca do nível de serviço de cada modal de transporte de cargas foi pedida aos inquiridos, de acordo com os fatores, entre os modos de transporte qual escolheria.

As tabelas 60, 61, 62, 63, 64, 65 e 66 mostram qual meio de transporte de cargas as empresas escolheriam de acordo tendo em conta os seguintes fatores: Custo, Frequência, Tempo de trânsito, Flexibilização de angariação (antecedência mínima para organizar o serviço, planeamento, etc.), Flexibilidade intermodal (facilidade de acesso às plataformas, armazéns, etc.), Fiabilidade e Serviço ao cliente.

Tabela 60 – “Razões que atualmente o levam a escolher o modo de transporte de mercadorias – **Custo**”

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Intermodal	1	6,7	6,7	6,7
Outro	1	6,7	6,7	13,3
Rodoviário	6	40,0	40,0	53,3
<i>Short Sea Shipping</i>	7	46,7	46,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

De acordo com a tabela 60, pelo fator “custo” 46% das empresas inqueridas escolhem “transporte marítimo de curta distância”, 40% escolhem “transporte rodoviário”, 7% escolhem “transporte intermodal” e 7% para “outro”.

Tabela 61 – “Razões que atualmente o levam a escolher o modo de transporte de mercadorias – **Frequência**”

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Aéreo	1	6,7	6,7	6,7
Ferrovário	2	13,3	13,3	20,0
Intermodal	1	6,7	6,7	26,7
Outro	1	6,7	6,7	33,3
Rodoviário	7	46,7	46,7	80,0
<i>Short Se Shipping</i>	3	20,0	20,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Pela frequência de serviço, como se pode ver na tabela 61 maior parte das empresas que participaram na investigação escolhem o “transporte rodoviário” (47%).

Tabela 62 – “Razões que atualmente o levam a escolher o modo de transporte de mercadorias - **Tempo de trânsito**”

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Aéreo	1	6,7	6,7	6,7
Ferrovário	1	6,7	6,7	13,3
Intermodal	1	6,7	6,7	20,0
Outro	1	6,7	6,7	26,7
Rodoviário	9	60,0	60,0	86,7

<i>Short Sea Shipping</i>	2	13,3	13,3	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Ao constatar os dados na tabela 62, pelo fator de tempo de trânsito, a maioria, também escolhe o “transporte rodoviário de cargas” (60%).

Tabela 63 – “Razões que atualmente o levam a escolher o modo de transporte de mercadorias - **Flexibilização de angariação**”

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Ferroviano	1	6,7	6,7	6,7
Outro	1	6,7	6,7	13,3
Rodoviário	10	66,7	66,7	80,0
<i>Short Sea Shipping</i>	3	20,0	20,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Como se pode verificar na tabela 63, mais uma vez maior parte das empresas inqueridas escolhe “transporte rodoviário” (cerca de 67%).

Tabela 64 – “Razões que atualmente o levam a escolher o modo de transporte de mercadorias - **Flexibilidade intermodal**”

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Ferroviano	2	13,3	13,3	13,3
Intermodal	1	6,7	6,7	20,0
Outro	3	20,0	20,0	40,0
Rodoviário	6	40,0	40,0	80,0
<i>Short Sea Shipping</i>	3	20,0	20,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Tabela 65 – “Razões que atualmente o levam a escolher o modo de transporte de mercadorias – **Fiabilidade**”

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Aéreo	3	20,0	20,0	20,0
Ferroviário	2	13,3	13,3	33,3
Outro	1	6,7	6,7	40,0
Rodoviário	6	40,0	40,0	80,0
<i>Short Sea Shipping</i>	3	20,0	20,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Pela fiabilidade, como se pode verificar na tabela 65, 40% das empresas escolhem o “transporte rodoviário”, 20% escolhem “transporte marítimo de curta distância”, 20% escolhe o “transporte aéreo”, 13% escolhem o “ferroviário” e a opção “outro” foi escolhida por 7% dos inqueridos.

Tabela 66 - razões que atualmente o levam a escolher o modo de transporte de mercadorias – **Serviço ao cliente**

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Aéreo	2	13,3	13,3	13,3
Ferroviário	1	6,7	6,7	20,0
Intermodal	1	6,7	6,7	26,7
Outro	1	6,7	6,7	33,3
Rodoviário	6	40,0	40,0	73,3
<i>Short Sea Shipping</i>	4	26,7	26,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Conclui-se, ao analisar a tabela 66, que pelo fator “Serviço ao cliente”, 40% dos inqueridos escolhem o “transporte rodoviário”, 27% escolhe o “transporte marítimo de curta distancia” e 13% escolhem o “transporte aéreo”.

De seguida apresenta-se as tabelas 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77 e 78 que mostra o resumo das respostas para a questão onde foi pedido aos respondentes que classificassem de acordo com a importância os fatores (portos e terminais logísticos com serviços privatizados, acessos terrestres adequados, redução das tarifas aplicadas ao SSS, criação de novas infraestruturas, oferta de serviços RO-RO, frequência do serviço, rastreamento de carga, disponibilização de serviços de entrega porta a porta, entrada em novos mercados, disponibilização de novos serviços, estratégias logísticas para a gestão do inventário (*just-in-time*, rápida resposta, etc.) e pouca burocracia) para a promoção a articulação do transporte marítimo de cargas no transporte intermodal de cargas com os outros meios de transporte.

*Tabela 67 - Fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - **Portos e terminais logísticos com serviços privatizados***

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Extremamente importante	6	40,0	40,0	40,0
Importante	3	20,0	20,0	60,0
Muito importante	3	20,0	20,0	80,0
Nada importante	1	6,7	6,7	86,7
Pouco importante	2	13,3	13,3	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Como se pode verificar na tabela 67, “Portos e terminais logísticos com serviços privatizados” é visto como “extremamente importante” para articulação do transporte marítimo de curta distância no transporte intermodal de cargas pela maioria das empresas inqueridas (40%).

Tabela 68 - Fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - **Acessos terrestres adequados**

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Extremamente importante	5	33,3	33,3	33,3
Importante	6	40,0	40,0	73,3
Muito importante	3	20,0	20,0	93,3
Nada importante	1	6,7	6,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

“Acessos terrestres adequados”, como se pode ver na tabela 68 é vista também como “extramente importante” para articulação do transporte marítimo de curta distância no transporte intermodal de cargas pelos inqueristes.

Tabela 69 - Fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - **Redução das tarifas aplicadas ao SSS**

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Extremamente importante	3	20,0	20,0	20,0
Importante	7	46,7	46,7	66,7
Muito importante	3	20,0	20,0	86,7
Nada importante	1	6,7	6,7	93,3
Pouco importante	1	6,7	6,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

A tabela 69 mostra que a “Redução das tarifas aplicadas ao SSS” é vista como: “importante” para cerca de 47% dos inqueridos; “extremamente importante” para 20% das empresas; “muito importante” para 20%.

*Tabela 70 - Fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - Criação de novas infraestruturas*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Extremamente importante	5	33,3	33,3	33,3
Importante	7	46,7	46,7	80,0
Muito importante	2	13,3	13,3	93,3
Nada importante	1	6,7	6,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

*Fonte: autor*

Na tabela 70, pode-se verificar que cerca de 47% dos inqueridos vêm como “importante” a “criação de novas infraestruturas para articulação”. 33% consideram “extremamente importante”.

*Tabela 71 - Fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - Oferta de serviços Ro-Ro*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Importante	9	60,0	60,0	60,0
Muito importante	3	20,0	20,0	80,0
Nada importante	1	6,7	6,7	86,7

Pouco importante	2	13,3	13,3	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

“Oferta de serviços *Ro-Ro*”, como se pode ver na tabela 71, é vista como “importante” para articulação do *Short Sea Shipping* no transporte intermodal com os meios de transporte complementares para 60% das empresas que participaram no inquérito.

Tabela 72 - Fatores considerados importantes para promover a articulação do *Short Sea Shipping* no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - **Frequência do serviço**

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Extremamente importante	1	6,7	6,7	6,7
Importante	8	53,3	53,3	60,0
Muito importante	4	26,7	26,7	86,7
Nada importante	2	13,3	13,3	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Ao analisar a tabela 72 conclui-se que a maior parte dos inqueridos (53%), vê como “importante” a frequência do serviço para promover a articulação do *Short Sea Shipping* no transporte intermodal.

Tabela 73 Fatores considerados importantes para promover a articulação do *Short Sea Shipping* no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - **Rastreamento de carga**

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Extremamente importante	6	40,0	40,0	40,0
Importante	5	33,3	33,3	73,3
Muito importante	3	20,0	20,0	93,3
Nada importante	1	6,7	6,7	100,0

Total	15	100,0	100,0	
-------	----	-------	-------	--

Fonte: autor

“Rastreamento de carga” é vista pelas empresas inqueridas, segundo os dados da tabela 73, como “extremamente importante” para promover o transporte marítimo de curta distância no transporte intermodal de cargas.

*Tabela 74 - Fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - Disponibilização de serviços de entrega porta-a-porta*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Extremamente importante	5	33,3	33,3	33,3
Importante	4	26,7	26,7	60,0
Muito importante	4	26,7	26,7	86,7
Nada importante	1	6,7	6,7	93,3
Pouco importante	1	6,7	6,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Comos se pode verificar na tabela 75, cerca de 33% vê como “extremamente importante” “disponibilização de serviços de entrega porta-a-porta” para a promoção do transporte marítimo de curta distância na intermodalidade de transporte.

*Tabela 75 - Fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - Entrada em novos mercados*

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Extremamente importante	1	6,7	6,7	6,7
Importante	8	53,3	53,3	60,0
Muito importante	2	13,3	13,3	73,3

Nada importante	2	13,3	13,3	86,7
Pouco importante	2	13,3	13,3	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Como se pode ver na tabela 76, para promover o transporte de marítimo de curta distância a maior parte dos inqueridos vê como “importante” a “entrada em novos mercados”.

*Tabela 76 - Fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - **Disponibilização de novos serviços***

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Extremamente importante	1	6,7	6,7	6,7
Importante	7	46,7	46,7	53,3
Muito importante	4	26,7	26,7	80,0
Nada importante	2	13,3	13,3	93,3
Pouco importante	1	6,7	6,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Como se pode verificar na tabela 76, 47% dos respondentes acham “importante”, 27% “muito importante” e 13% “nada importante” o fator “disponibilização de novos serviços” para a promoção da articulação transporte marítimo de curta distância na intermodalidade de transporte.

*Tabela 77 - fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - **Estratégias logísticas para a gestão do inventário***

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Importante	10	66,7	66,7	66,7

Muito importante	2	13,3	13,3	80,0
Nada importante	3	20,0	20,0	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

A tabela 77 mostra que o fator “Estratégicas logísticas para a gestão do inventário”, é vista como “importante” para a maior parte dos inqueridas (67%) para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares.

Tabela 78 - Fatores considerados importantes para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares - **Pouca burocracia**

	Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido Extremamente importante	3	20,0	20,0	20,0
Importante	6	40,0	40,0	60,0
Muito importante	3	20,0	20,0	80,0
Nada importante	2	13,3	13,3	93,3
Pouco importante	1	6,7	6,7	100,0
Total	15	100,0	100,0	

Fonte: autor

Segundo os dados da tabela 78, “Pouca burocracia”, segundo aos dados da tabela 85, 40% das empresas inqueridas vêm como “importante”, 20% como “extremamente importante”, 20% como “muito importante”, 13% como “nada importante” e 7% como “pouco importante”.

A tabela 79 mostra o resultado da questão onde foi pedida aos inqueridos que ordenassem as variáveis “capacidade técnica das empresas”, “qualidade de serviço”, “inovação”, “política de preços”, “tecnologia de informação” e “atividade de marketing da empresa” numa escala de 1 a 6 de acordo com a importância, do mais importante ao menos importante.

Tabela 79 - Resumos das variáveis do TMCD ordenadas de 1 a 6 de acordo com a importância

	Capacidade e técnica das empresas	Qualidade de serviço	Inovação	Política de preços	Tecnologia de informação	Atividade de marketing da empresa
Média	4,00	3,60	3,40	3,73	3,33	3,07
Mínimo	1	1	1	1	1	1
Máximo	6	5	5	6	6	6
Desvio Padrão	1,852	1,298	1,056	2,017	2,193	1,710

Fonte: autor

Ao analisar a tabela 79, conclui-se que as empresas veem a “tecnologia de informação” como o mais importante variável do TMCD. Para desenvolver este modal entre as outras variáveis este é primeiro onde é preciso apostar. Depois de a empresa estar capacitada em termos de TI é preciso criar um departamento de marketing. A seguir, apostar na “inovação” e na “qualidade de serviço”. Por fim, determinar a “política de preços” e apostar no aumento da “capacidade técnica da empresa”.

A tabela 80 apresenta 61 atributos avaliados numa escala de 1 a 7 de acordo com a importância de cada um.

Entre 1 e 3.4 - Os atributos não são importantes. Entre 3.5 e 4.4 - Os atributos não são nem importantes nem não importantes. Entre 4.5 e 7 - Os atributos são importantes.

Tabela 80 - Atribuição de uma classificação numa escala de 1 a 7 a cada um dos atributos de acordo com a importância no Transporte Marítimo de Curta Distância.

Atributos do Transporte Marítimo de Curta Distância					
	Média	Máximo	Mínimo	Desvio Padrão	N
Nota de disponibilidade de cargas, recolha de documento e entrega no tempo acordado	5,33	7	1	1,952	15
Frequência de serviço	5,67	7	1	1,676	15

Previsão de transporte seguro de mercadorias e previsão de perigos	5,53	7	1	1,552	15
Afabilidade e boas maneiras do pessoal da empresa	4,73	6	1	1,486	15
Qualidade no processamento do documento	5,07	7	1	1,870	15
Levantamento/entrega no local correto	5,93	7	1	1,580	15
Consistência na entrega a tempo/pontualidade no serviço de saída	5,67	7	1	1,718	15
Disponibilidade da empresa em estabelecer uma relação a longo prazo	5,33	7	1	1,676	15
Preço competitivo	6,13	7	1	1,506	15
Valor acrescentado	5,13	7	1	1,642	15
Consistência no levantamento a tempo/pontualidade no levantamento do produto	5,53	7	1	1,506	15
Reputação da empresa por oferecer serviço integrado	4,73	7	1	1,792	15
Curto tempo de trânsito/rapidez na entrega	5,20	7	1	1,897	15
Confiabilidade no tempo de trânsito	5,07	7	1	2,187	15
Troca de documentos de negócio	4,87	6	1	1,407	15
Facilidade da empresa em comunicar com diferentes intervenientes	5,07	7	1	1,534	15
Cooperação da empresa em resolver problemas	5,80	7	1	1,474	15
Disponibilidade da empresa para se focar na melhoria continua	5,40	7	1	1,595	15
Condições higiénicas dos contentores/equipamento	5,40	7	1	1,454	15
Disponibilidade para fornecer dados das entregas	5,13	7	1	1,552	15
Disponibilidade da empresa para negociar preço por motivos de mudança de circunstância	5,00	6	1	1,414	15

Capacidade para perceber os problemas e disponibilidade para ajudar	5,13	7	1	1,767	15
Capacidade para estabelecer preço para serviços porta-a-porta	5,00	7	1	1,773	15
Estrutura de preços precisos, simplificado e transparente	5,20	7	1	1,656	15
Pagamento de eventuais indenizações prontamente e de forma justa <sup>025</sup>	4,93	7	1	1,534	15
Uma boa ligação com representantes de transportadoras	4,87	7	1	1,846	15
Estabilidade financeira da empresa	4,80	7	1	1,859	15
Capacidade para reagir a flutuações do mercado/conhecimento do mercado	5,20	7	1	1,521	15
Contas apresentadas a tempo	4,93	6	1	1,534	15
Confiabilidade	5,67	7	1	1,496	15
Disponibilidade da empresa em acompanhar a concorrência	5,13	7	1	1,642	15
Saber o que a transportadora precisa	4,73	6	1	1,387	15
Capacidade para responder a imprevistos	5,33	7	1	1,496	15
Aceitar a responsabilidade caso falhar na entrega do serviço acordado com a transportadora	5,27	7	1	1,710	15
Custo do serviço	5,53	7	1	1,885	15
Honrar pedido do encaminhamento da transportadora	5,07	6	1	1,710	15
Capacidade de rastreamento e monitorização	5,53	7	1	1,598	15
Número de terminais nas proximidades da transportadora	4,73	6	1	1,438	15
Capacidade para ajustar quantidades pedidas e pedidos específicos no sistema de transporte	4,73	6	1	1,223	15

Forte capacidade técnica em termos de lidar com equipamentos, veículos e condições do armazém	4,93	7	1	1,907	15
Disponibilidade para adotar sistema uniforme de confiança	4,80	6	1	1,373	15
Tecnologia de informação da transportadora/capacidade de sistema de informação	5,07	7	1	1,907	15
Bom plano de solução de logística de transporte	4,93	7	1	2,086	15
Precisão de dados no sistema	5,27	7	1	1,831	15
Número de reclamações preenchidas e danos	4,27	6	1	1,831	15
Capacidade para fornecer uma grande variedade de Serviços	3,93	6	1	1,624	15
Sistema de processamento /faturas computadorizadas	4,53	7	1	1,922	15
Localização do transporte/ interface de armazenamento	4,67	6	1	1,676	15
Relatório do estado da frota	4,47	7	1	1,767	15
Previsão de valor acrescentado ao produto	3,93	6	1	1,534	15
Redes de Tecnologia de Informação/Sistema de Informação para clientes, para outras empresas e para portos	5,00	7	1	1,309	15
Mensurar os serviços que a empresa realiza e publicar	4,07	5	1	1,335	15
Abranger um grande número de corredores do comércio/ capacidade de comércio múltiplo	3,87	6	1	1,642	15
Programa de redução de custos/ofertas especiais	4,67	6	1	1,345	15
Fazer tele vendas com frequência	2,80	5	1	1,373	15
Inspeção das condições de cargas à distância	4,07	6	1	1,387	15

Sistema eletrónico para fixar preços de cargas/oferta de serviços	3,67	6	1	1,447	15
Nível de atividade promocional	3,47	6	1	1,407	15
Atitude da empresa em aceitar pequenas encomendas	4,07	7	1	1,831	15
Envolvimento da empresa nas atividades de transitário	4,07	6	1	1,486	15
Garantia de devolução do dinheiro como prova de compromisso da empresa	4,13	6	1	1,457	15

*Fonte: autor*

Na tabela 80 pode-se verificar que os três atributos considerados mais importantes pelas empresas inqueridas são “Levantamento/entrega no local correto”, “Consistência na entrega a tempo/pontualidade no serviço de saída”, “Cooperação da empresa em resolver problemas e confiabilidade”.

A taxa de resposta não foi suficiente para fazer a análise dos componentes principais sugeridos por Hiar *et al.* (1998). Por essa razão foi feita uma análise discretivas.

#### **4.2. Comparação da investigação**

Nesta alínea, vai se apresentar a comparação dos resultados chegados, com o resultado que se chegou na mesma questão na tese de Doutoramento de Paixão (2013).

É disponibilizada, a seguir, a apresentação dos resultados que Casaca Paixão chegou na tese de doutoramento (2013). É importante referir que na investigação a autora levou em consideração a zona geográfica de transporte marítimo de curta distancia definida por Paixão e Morlow (2002): Bélgica, Bulgária, Croácia, Chipre, Dinamarca, Estónia, Ilhas Faroé, Finlândia, França, Alemanha, Grécia, Hungria, Islândia, Irlanda, Itália, Letónia, Líbano, Lituânia, Malta, Holanda, Noruega, Polónia, Portugal, Rússia, Espanha, Suécia, Suíça, Turquia e Reino Unido.

Apesar de ter sido uma investigação mais ampla em termos do campo de estudo, ter passado quase 10 anos, vai se comparar a classificação dos atributos feita pelos inqueridos desta investigação e dos inqueridos da investigação levado a cabo por Paixão.

A tabela 81 mostra os resultados obtidos por Paixão (2003).

*Tabela 81 - Atribuição de uma classificação numa escala de 1 a 7 a cada um dos atributos de acordo com a importância no Transporte Marítimo de Curta Distância (resultado obtido por Paixão Casaca, 2003).*

	<b>N</b>	<b>Minimum</b>	<b>Maximum</b>	<b>Mean</b>	<b>Std. Deviation</b>
Notice of cargo availability and documentation for collection or delivery to the agent by agreed time	17	4.00	7.00	6.4706	0.9432
Frequency of service / regularity	17	3.00	7.00	6.4118	1.1213
Provision of safe transport of goods including dangerous	17	4.00	7.00	6.3529	0.8618
Carrier's personnel friendliness and politeness, and technical ability	17	3.00	7.00	6.3529	1.3666
Quality of documentation processing	17	4.00	7.00	6.2941	.9852
Pick up/ Deliveries to correct location	17	2.00	7.00	6.2941	1.2632
Consistent on-time delivery/drop-off service punctuality	17	3.00	7.00	6.2353	1.1472

Carrier's willingness to establish long-term relationships	17	3.00	7.00	6.2353	1.1472
Competitive price/service quality ratio	17	4.00	7.00	6.1765	1.1311
Value for money rates	17	4.00	7.00	6.1765	1.0744
Consistent on-time pick-up/pick-up service punctuality	17	1.00	7.00	6.1176	1.5363
Cleanliness and condition of containers / equipment	17	1.00	7.00	6.1176	1.4951
Carrier's reputation for service integrity	17	4.00	7.00	6.1176	.9926
Low transit time / speed of delivery	17	3.00	7.00	6.0588	1.2485
Transit time reliability	17	1.00	7.00	6.0000	1.6583
Exchange of business documents	17	4.00	7.00	6.0000	1.1180
Easiness of communication with the different players	17	4.00	7.00	5.9412	1.0290
Co-operation between carrier's and shipper's personnel in joint problem solving	17	3.00	7.00	5.9412	1.2485
Carrier's willingness to focus on continuous improvement	17	1.00	7.00	5.9412	1.7489
Ability to give the customer an actual delivery date	17	2.00	7.00	5.9412	1.4778
Carrier's willingness to negotiate price for changed circumstances	17	1.00	7.00	5.9412	1.5601
Ability to understand problems and willingness to help	17	1.00	7.00	5.9412	1.8531
Ability to quote door-to-door rates	17	3.00	7.00	5.9412	1.6382
Simplified, transparent and accurate pricing structure	17	1.00	7.00	5.8824	1.7987
Settlement of claims promptly and fairly	17	1.00	7.00	5.8824	1.7987
Good network of carrier's representatives	17	3.00	7.00	5.8824	1.5363
Carrier's long-term financial stability	17	1.00	7.00	5.8824	1.6912

Ability to react to market fluctuations / Market knowledge	17	3.00	7.00	5.8824	1.4090
Bills presented on time	17	3.00	7.00	5.8235	1.4246
Reliability - previous experiences with the carrier	17	1.00	7.00	5.7647	1.8210
Carrier's willingness to match competition	17	1.00	7.00	5.7647	1.7864
Carrier's knowledge of shipper needs	17	1.00	7.00	5.7647	1.8210
Responsive to unforeseen events/changes.	17	1.00	7.00	5.7059	1.7946
Accept liability when failed to deliver the agreed service to the shipper.	17	2.00	7.00	5.7059	1.4476
Cost of service	17	1.00	7.00	5.5882	1.8048
Carrier's honouring shippers' routing request	17	4.00	7.00	5.5882	1.3720
Tracking and tracing ability / quality of follow-up	17	1.00	7.00	5.5294	2.1540
Number of terminals in proximity to shipper	17	2.00	7.00	5.5294	1.5049
Ability to adjust order quantities and order specifications within the transport system	17	2.00	7.00	5.4706	1.5459

Strong technical capabilities in terms of handling equipment, vehicles, storage conditions	17	1.00	7.00	5.4706	1.9078
Carrier's willingness to adopt a uniform liability system	17	1.00	7.00	5.3529	1.8689
Carrier's information technology/information systems (IT/IS) capability	17	1.00	7.00	5.3529	2.0899
Good design of logistics transport solutions/shipping activities (directness of service / routing itinerary / setting up new route generation)	17	1.00	7.00	5.2941	2.2013
Accuracy of data in the system (automated identification of cargo and collection of data - barcodes, scanners)	17	1.00	7.00	5.1765	2.2146
Damage performance and number of claims filed	17	1.00	7.00	5.1765	1.9117
Ability to provide a wide range of services, from dedicated ones to standardised services/one-size-fits all, including services for perishable and time-sensitivity products	17	1.00	7.00	5.1765	1.8109
Order processing system / Computerised billing	17	1.00	7.00	5.1176	1.6539
Location of transport /storage interfaces	17	1.00	7.00	5.0588	1.9193
Frequent fleet status reports	17	2.00	7.00	5.0000	1.8028
Provision of value-added services	17	1.00	7.00	5.0000	2.2361
IT/IS links to customer systems, to other carriers' systems and to port systems	17	1.00	7.00	4.8824	2.0274
Carrier's published performance measures	17	1.00	7.00	4.8824	1.9648

Carrier covers a number of trade corridors / multi-trade capacity	17	2.00	7.00	4.8824	1.5765
Cost reduction programmes / special offers	17	1.00	7.00	4.8235	2.0073
Sales call frequency	17	1.00	7.00	4.6471	2.0899
On-line remote inspection of cargo conditions	17	1.00	7.00	4.6471	1.6561
Electronic freight quotation systems / service offerings	17	1.00	7.00	4.6471	2.0899
Level of promotional activities	17	1.00	7.00	4.5294	2.0346
Carrier's attitude towards acceptance of small parcels	17	1.00	7.00	4.3529	1.9346
Carrier's involvement in the forwarding industry	17	1.00	7.00	4.1765	2.0987
Offering money back guarantees as evidence of commitment of carriers	17	1.00	7.00	4.1176	1.9648
<b>Valid N (listwise)</b>	17				

Fonte: tese de Doutorado, Paixão Casaca (2003)

A tabela 81 mostra que apenas 3 atributo do transporte marítimo de curta distância ficou na classe de “nem importante nem não importante”, enquanto os outros 58 ficou na classe dos atributos identificados como “importantes”. Ou seja, nenhum dos atributos foi considera “não importante” na investigação feita por Paixão (2013) no contexto Europeu.

No contexto da investigação realizada entre as empresas que operam na Zona Norte de Portugal, como se pode verificar na tabela 80, apenas um atributo foi considerado “não importante” (“fazer televendas com frequência”), 10 foram considerados “nem importantes nem não importantes” e os outros 50 atributos foram considerados “importantes” para promover o transporte marítimo de curta distância.

#### **4.3. Discussão do resultado**

O instrumento utilizado para recolher os dados, embora não significativo para fazer inferência para a população, permitiu-nos, empiricamente, obter resultados muito interessantes.

Permitiu tirar as seguintes ilações:

- Mais de 50% dos inqueridos ou eram administradores/diretor ou eram gestores logísticos. Maior parte das empresas inqueridas é do tipo “Unidade Fabril”;
- 80% das empresas têm mais 50 colaboradores. Uma grande parte das empresas inqueridas são empresas com um número de trabalhadores já significativos;
- 60% das empresas possuem frotas próprias;
- Maior parte das empresas lida com produtos metalúrgicos, produtos petrolíferos e produtos químicos;
- As empresas que participaram na investigação maioria utilizam paletes como tipo de unidade de mercadorias;
- Uma parte muito grande não sabia responder às questões onde foi pedido para identificarem o peso em percentagem de cargas entradas e saídas de acordo com diferentes áreas geográficas em 2013;
- 60% dos inqueridos têm poderes para decidir sobre o uso do transporte intermodal de cargas. Esta alta percentagem tem muito a ver com cargos que a maioria dos inqueridos desempenha.

- A entrada e a saída de cargas transportadas pelas empresas em 2013 foram feitas, em grande parte, no Porto de Leixões e Lisboa. Por sua vez, o transbordo de cargas enviadas em 2013 foi feito no Porto de Roterdão pela maioria das empresas;
- O nível de serviço transporte rodoviário de cargas é visto como “bom” para 60% dos inqueridos.
- Grande parte das empresas (47%) não utiliza transporte ferroviário de cargas.
- A opinião sobre o nível de serviço do transporte marítimo de cargas se divide entre “Bom” (33%) e “Razoável” (33%).
- O nível de serviço do transporte aéreo é visto como “Bom” para 47% das empresas. 40% das empresas não o utilizam.
- O nível de serviço do transporte intermodal de cargas é visto como “Bom” para 33% das empresas. 26% das empresas inqueridas não o utilizam.
- Entre o transporte rodoviário de cargas, transporte ferroviário de cargas, transporte marítimo de curta distância de cargas, o transporte intermodal de cargas, o rodoviário é visto como a melhor opção em termos de Custo, flexibilização de angariação, frequência, tempo de trânsito e fiabilidade.

Os resultados conseguidos permitem, também, fazer a verificação da hipótese 1 - “o custo é o principal fator para a pouca aposta no Transporte Marítimo de Curta Distância”. Inferimos facilmente pelos resultados da investigação que o fator custo não é um dos principais fatores para pouca aposta no *SSS*. Pode-se verificar na tabela 56, levando em conta o fator custo, foi questionado que razões atualmente levavam as empresas a escolher entre modo de transporte aéreo, ferroviário, intermodal, rodoviário e *Short Sea Shipping*. Uma maior percentagem das empresas que participaram na investigação (cerca de 46%) escolhiam o *SSS*.

Para a Hipótese 2 - “as empresas veem estes atributos como as mais importantes para utilização do Transporte Marítimo de Curta Distância: frequência de Serviço; previsão de transporte seguro e previsão de perigos; levantamento ou entrega no local certo; rapidez na entrega ou curto tempo de trânsito; disponibilidade para oferecer dados de entrega; estrutura de preços simplificados, precisos e transparentes e capacidade de rastreamento e monitorização”. Ao averiguar os resultados da tabela, foi possível averiguar entre 61 atributos estas foram consideradas “importantes” pelas empresas. Quer dizer que é válido a hipótese 2.

## Capítulo V – Conclusões

Para esta dissertação assumiu-se como objetivo caracterizar o transporte intermodal de cargas na Zona Norte de Portugal.

Para se atingir este objetivo, primeiramente fez-se uma revisão bibliográfica. Foram apresentadas contribuições de diferentes autores para a compreensão da importância do transporte em termos corporativos, em termos da economia e da sociedade em geral. Sobre o transporte intermodal de cargas deu-se a conhecer as contribuições de diferentes autores para se entender o conceito do tema e contextualizá-lo.

Em segundo lugar, para se dar resposta ao objetivo da investigação foi disponibilizado a evolução do comércio internacional e do transporte de mercadorias na União Europeia e em Portugal. Foi possível concluir que:

- O crescimento económico anda de mãos dadas com o crescimento do transporte de mercadorias (quando a situação económica de um país ou de uma região não é positivo isso se repercute no transporte de mercadorias);
- A UE tem uma das maiores redes de transporte do mundo (uma rede vasta que se cruza uma nas outras);
- A EU tem avançado com políticas e medidas para diminuir a utilização do transporte rodoviário, promovendo a utilização do SSS (apesar disso não se verifica grandes resultados);
- A UE procura com a intermodalidade do transporte, um maior uso do transporte ferroviário e o transporte marítimo;
- Os principais destinos das exportações e fornecedores dos bens importados de Portugal em 2013 são a Espanha, Alemanha e França; de 1989 a 1993, o total de investimentos em Portugal em acessibilidades e transportes foram de 61,4% no transporte rodoviário, 33,3% no transporte ferroviário, 0,4% no transporte marítimo e 5% no transporte aéreo;
- O transporte de mercadorias para o comércio internacional português é feito na sua maior parte através do transporte marítimo de cargas;
- No período de 2012 a 2014 (de Janeiro a Agosto) o porto de Sines e de Leixões foram os que mais cargas movimentaram no território português;

- O SSS representou 60% do total de cargas movimentadas pelo transporte marítimo em 2012.

Foi possível, ainda perceber que o setor de transporte é um dos maiores responsáveis pela emissão de gases prejudiciais ao meio ambiente (com os transportes rodoviários na linha frente). A UE europeia tem aplicado medidas e políticas no sentido de um uso dos transportes de uma forma mais ecológica.

No sentido de dar resposta ao objetivo da dissertação, foi encaminhado um inquérito para agentes de navegação, portos marítimos, agentes transitários, armazéns, armazenagem frigorífica, despachantes oficiais, transportadoras e empresas exportadoras/importadoras com objetivo de recolher opiniões relativos ao transporte marítimo de curta distância. Foi dado maior foco ao transporte marítimo de curta distância porque é único transporte de mercadorias que pode competir com o transporte rodoviário.

Com a realização do inquérito foi possível concluir, de uma forma empírica (porque a taxa de respostas não foi significativa) que:

- Grande parte das empresas inqueridas não utiliza o transporte ferroviário para o transporte de mercadorias;
- A tecnologia de informação e qualidade de serviço foi vista pelos inqueridos como variáveis mais importantes para aposta no TMCD;
- Os atributos considerados mais importantes para a promoção do TMCD pelas empresas inqueridas são o levantamento/entrega no local correto, consistência na entrega a tempo/pontualidade no serviço de saída e Cooperação da empresa em resolver problemas e confiabilidade.

Ao comparar os resultados obtidos (na questão onde foi pedido aos inqueridos para atribuir uma classificação de acordo com a importância a 61 atributos considerados importantes para a promoção do TMCD) com os obtidos por Paixão (2003), verificou-se que no estudo realizado pela Paixão apenas 3 atributos do transporte marítimo de curta distância ficou na classe de “nem importante nem não importante”, enquanto os outros 58 ficaram na classe dos atributos identificados como “importantes” e nenhum dos atributos foi considerado “não importante”. “Enquanto que, neste estudo, apenas um atributo foi considerado “não importante”, 10 fomos considerados “nem importantes nem não importantes” e os outros

50 atributos foram considerados “importantes” para promoção o transporte marítimo de curta distância.

O caminho é promover uma maior utilização da TMCD articuladamente com os outros meios de transporte porque não fornecer o serviço porta-a-porta. Portanto, o transporte intermodal é o horizonte para justa repartição dos modos do transporte e conseqüentemente menos emissão das gases que prejudicam o nosso sistema ecológico, menos congestionamento e menos acidentes rodoviários.

Mas considera-se que ainda há muito a percorrer, porque nem de perto se verifica uma diminuição tanto a nível europeu como português na utilização do transporte rodoviário (pelo contrario, vem cada vez mais a aumentar).

Este estudo apresenta algumas limitações como uma fraca taxa de resposta. Para futuras investigações, sugere-se que se faça um estudo no sentido de caracterizar o transporte marítimo de curta distância de cargas de uma forma mais abrangente, com uma amostra maior, por forma a esta ser significativa para se poder fazer inferência para a população.

Por fim, este estudo contribui para um maior conhecimento do transporte intermodal de cargas e da vantagem de um uso de meios de transporte de uma forma mais amigável do ambiente. Apesar de tudo, ainda há muito a percorrer no campo de investigação nessa área.

## Referência Bibliográfica

- Ballou, R. (2004). *Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: Logística Empresarial*. Pearson Educational, Inc.
- Barral, W. O. (2007). *Metodologia de pesquisa Jurídica*. Editora Del Rey Lda. Belo Horizonte.
- Bektas, T., Crainic, T. G. (2007). *Uma Breve Visão Global do Transporte Intermodal*. Centro Universitário de Investigação centradas nas Redes da Empresa, a Logística e o transporte (CIRRELT). Canadá.
- Beskovnik, B., Tvrđy, E. 2011. *Estratégia de Logística Verde para Sudoeste de Europa: para Melhorar a Intermodalidade e o Estabelecimento do Corredor Verde de Transporte*. Eslovénia.
- Carmo, H., Ferreira, M. (1999). *Metodologia de investigação – Guia para Autoaprendizagem*. Universidade Aberta
- Ciribelli, M. C. (2003). *Como Elaborar uma Dissertação de Mestrado Através da Pesquisa Científica*. Viveiro Castros Editora Lda.
- Comissão Europeia. (2001). *Livro Branco: A Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: a Hora das Opções*. Bruxelas.
- Comissão Europeia. 2006. *Programa Marco Polo II (2007-2013)*.
- Comissão Europeia. Políticas de Transporte. Acedido em 08-10-2014, em: [http://europa.eu/pol/trans/index\\_pt.htm](http://europa.eu/pol/trans/index_pt.htm)
- Comissão Europeia. Transportes. Acedido em 13-10-2014 em: [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/index\\_pt.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/index_pt.htm)
- Costa, J. P., Dias, Matos J., Godinho, P. (2010). *Logística*. Imprensa da Universidade de Coimbra. Coimbra.
- Coyle, J., Novack, R., Gibson, B., Bardi, E. (2011). *Transporte: A perspectiva na Cadeia de Abastecimento*. 7ª Edição. Estados Unidos.
- Dados da Região Norte de Portugal. [Pt.wikipwsia.org](http://Pt.wikipwsia.org) – Portal de enciclopédia livre disponível em: [http://pt.wikipedia.org/wiki/Regi%C3%A3o\\_do\\_Norte](http://pt.wikipedia.org/wiki/Regi%C3%A3o_do_Norte) visitada em 28 de julho de 2014

- de Lima, M. (1995). *Inquérito Sociológico-Problemas de Metodologia*. Editorial Presença, LDA. Lisboa
- Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional. (2005). *Acessibilidades e Transportes-Relatório Final* Novembro de 2005.
- dos Reis, F. L.(2010). *Como elaborar uma dissertação de Mestrado Segundo Bolonha*. Edições técnicas, Lda.
- dos Santos, V., Candelor, R. (2006). *Trabalhos Académicos: Uma Orientação para a Pesquisa e Normas Técnicas*. Porto Alegre. Brasil.
- E. Pekin; A. Caris; B. Jourquin. (2008). *Quadro de Apoio à Decisão para as Políticas do Transporte Intermodal*. ASP/VUBPRESS/UPA. Brussels University Press.
- ERF - European Road Federation. (2012). *Estatística Rodoviária Europeia- 11ª Edição*
- Ferreira, A. C. (2003). *Transporte Marítimo de Curta distancia nas Cadeias de Abastecimento da Logística Multimodal*. Tese de doutoramento. Universidade de Cardiff. País de Gales, Reino Unido
- Fórum Internacional de Transportes. (2013). *Estatística Chave de Transporte*. Paris
- Ha, Y. Lun. Hung, K. Lai Hung e Edwin Cheng T. (2010). *Transporte e a Gestão Logística*. 2010, Nova York
- Hair, U., Anderson, R-E, Tatham, R. L. and Black, W. C. (1998), *Multivariate Data Analysis*. New Jersey Prentice Hall.
- Hell, W. (2007). *Transporte, Trocas Comerciais e o Crescimento Económico: Ligados ou Desligados*. Berlim
- IMTT- Instituto da Mobilidade e Transportes. *Transporte de Mercadorias (1997-2006)*
- Bowersox, D., Cooper, M. B., Closs, D. (2006). *Gestão Logística de Cadeias de Suprimentos*. Porto Alegre.
- Karlsson, C. (2009). *Gestão da pesquisa das operações*. Estados Unidos da América: Routledge.
- Konings, R., Priemus, H., Nijkamp, P. (2008). *O Futuro do Transporte Intermodal de Cargas (Operações, Design e Políticas)*. Edward Elgar. Northampton, USA.
- Lowe, D. 2005. *Transporte Intermodal de Cargas*. Norwich. Reino Unido.

- Macário, R., et Al. (2012). *Manual sobre Aprimorados Modelos de Negócios para Arranjos do Modal de Transportes Cruzados*. Lisboa.
- Macharis, C., Caris, A., Jourquin, B. (2011). *Quadro de Apoio a Decisões para Política do Transporte Intermodal*.
- Moura, B. (2006). *Logística: Conceitos e Tendências*. Centro Atlântico, Lda. Portugal.
- Moura, M. e Wagner. (1994). *Administração Logística*. Brasil
- Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Económico. (1992). *Programa de Pesquisa sobre o Transporte Rodoviário*.
- Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE). (2001). *Transporte Internacional de Cargas: Aspectos Institucionais*. Publications Services, França.
- Paixão, A-C., Marlow, P. B. (2002), *Strengths and Weaknesses of Short Sea Shipping*, *Marine Polig*, 26(3), pp. 167-178.
- Queirz, J. V. (1983). *Transporte*. Instituto da Defesa Nacional.
- REFER. Regulação da União Europeia do Transporte Ferroviário. Acedido em 10-10-2014 em:  
<http://www.refer.pt/MenuPrincipal/TransporteFerroviario/OSetorFerroviario/UniaoEuropeia/Legislacao.aspx>
- Richard Black, W. (2003). *Transporte: Análise Geográfica*. Nova York
- Robusté, F., Anton, F. R. (2005). *Logística do transporte*. Universidade Politécnico de Catalunya. Espanha.
- Rushton, A., Croucher, P., Baker, P. (2010). *O Manual de Gestão Logística e Distribuição*. 4ª Edição. The Chartered Institute of Logistics and transport. Gran Bretanha.
- Rushton, A., Croucher, P., Baker, P. (2014). *Manual da Gestão Logística e Distribuição*. 5ª Edição. Reino Unido.
- Saraiva da Fonseca, J. J. (2002). *Apostila de metodologia da Pesquisa científica*. Universidade Estadual do Ceará.
- Simina, D., Patrick, S., Radu, C. (2012). *Benefícios Económico de Desenvolvimento do Transporte Intermodal na União Europeia*. Universidade de Oradea: Faculdade de Economia.

Uherek, E. et Al.. 2010. *Impacto do Transporte no Clima e na Atmosfera: Transporte Terrestre*.

União Europeia. A política dos Transportes. Acedido em 15-10-2014 em:  
[http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/pt/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.1.ht  
ml](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/pt/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.1.html)

## Questionário sobre a utilização do Transporte de Cargas na Região Norte de Portugal

O questionário que se segue enquadra-se no âmbito de uma tese de mestrado em Logística do aluno Elton Ravi de Pina Adrião, que se realiza na APNOR - Associação de politécnicos da Região Norte de Portugal, tem como objetivo principal a caracterização do Transporte Intermodal de Cargas na Região Norte de Portugal.

O objetivo deste questionário é recolher opiniões de empresas relacionadas com o transporte de mercadorias que exercem atividades na Região Norte de Portugal e caracterizar o transporte intermodal de cargas na Região Norte de Portugal. As questões deste inquérito foram baseadas no inquérito desenvolvido na tese de Doutoramento “A Competitividade do Transporte Marítimo de Curta Distância nas Cadeias de Abastecimento da Logística Multimodal” da autoria de Casaca Paixão (2003), tendo-se mantido as mesmas questões do bloco 2 e 3 do referido inquerito com o intuito de comparar os contextos.

O questionário será mantido anónimo e os resultados obtidos das questões serão apenas utilizados para o fim académico, neste caso dissertação de mestrado.

É solicitado, portanto, que responda às questões que se seguem, que estão que estão subdivididas em dois grupos.

Para questões ou dúvidas disponibilizo o meu correio eletrónico para contacto: [eltonravy@gmail.com](mailto:eltonravy@gmail.com)

O questionário tem um tempo previsto de resposta de 8 minutos.

Desde já, grato pela colaboração e o tempo dispensado para responder a este questionário.



# Questionário sobre a utilização do Transporte de Cargas na Região Norte de Portugal

\*Obrigatório

## Descrição da empresa e do respondente.

### 1. O nome da empresa \*

### 2. O papel que desempenha na empresa \*

Uma opção de resposta

- Proprietário / CEO
- Administrador / Director
- Gestor de Operações
- Gestor de Logística
- Gestor de Marketing
- Outra:

### 3. Tipo de Negócio/Indústria da Empresa \*

Mais de uma opção de resposta

- Transporte ferroviário de mercadorias
- Transporte rodoviário de mercadorias
- Transporte marítimo de mercadorias
- Transporte aéreo de mercadorias
- Armazenagem frigorífica
- Armazenagem não frigorífica
- Grossista
- Entreposto ou plataforma logística
- Unidade Fabril
- Transitário
- Agente de Navegação
- Outra:

**4. Tamanho da Empresa em número de colaboradores \***

Uma opção de resposta

- Inferior a 10 colaboradores
- Entre 10 a 25 colaboradores
- Entre 26 e 50 colaboradores
- Superior a 50 colaboradores
- Não sabe responder

**5. A empresa possui um frota própria? \***

Uma opção de resposta

- Sim
- Não

**6. Qual o tipo de cargas que a empresa lida? \***

Mais de uma opção de resposta

- Produtos agrícolas e animais vivos
- Géneros alimentares e forragens
- Combustíveis e minerais sólidos
- Produtos petrolíferos
- Minérios e desperdícios para a metalurgia
- Produtos metalúrgicos
- Minerais em bruto ou manufacturados e materiais de construção
- Adubos
- Produtos químicos
- Produtos têxteis
- Vestuário
- Outra:

**7. Forma como transporta as cargas \***

Mais de uma opção de resposta

- Contentores de 20 pés (20' ou 1 TEU)
- Contentores de 40 pés (40' ou 2 TEU)
- Contentores de 45 pés (45')
- Contentores frigoríficos de 20 pés (20' ou 1 TEU)
- Contentores frigoríficos de 40 pés (40' ou 2 TEU)
- Contentores frigoríficos de 45 pés (45')
- Granéis sólidos
- Granéis líquidos
- Paletes
- Cisterna líquidos
- Cisterna gases
- Roll-on / Roll-off camião
- Roll-on / Roll-off apenas atrelado
- Mercadorias especiais (ADR)
- Outra:

### 8. Peso em % de cargas importadas/entradas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 \*

Uma opção de resposta por cada linha

	0%	Inferior a 20%	Entre 20% e 50%	Entre 50% e 80%	Superior a 80%	Não sabe responder
Alemanha	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Áustria, Eslovénia e Hungria	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Benelux (Bélgica, Holanda e Luxemburgo)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Croácia, Bósnia Herzegovina, Sérvia e Montenegro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dinamarca, Finlândia, Noruega e Suécia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Eslováquia, República Checa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Norte de Espanha (Oceano Atlântico)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sul de Espanha (Mar Mediterrâneo)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Estónia, Letónia e Lituânia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Norte de França (Oceano Atlântico)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sul de França (Mar Mediterrâneo)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grécia, Turquia, Bulgária, Roménia e Albânia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itália	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Polónia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Portugal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reino Unido, Irlanda	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rússia, Ucrânia e Bielorrússia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Suíça	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Outros países da UE / Europa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Norte de África	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Outros continentes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Não sabe responder / Não aplicável	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**9. Peso em % de cargas exportadas/saídas de acordo com a área geográfica relativos ao ano 2013 \***

Uma opção de resposta por linha

	0%	Inferior a 20%	Entre 20% e 50%	Entre 50% e 80%	Superior a 80%	Não sabe responder
Alemanha	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Áustria, Eslovénia e Hungria	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Benelux (Bélgica, Holanda e Luxemburgo)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Croácia, Bósnia Herzegovina, Sérvia e Montenegro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Croácia, Bósnia Herzegovina, Sérvia e Montenegro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Eslováquia, República Checa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Norte de Espanha (Oceano Atlântico)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sul de Espanha (Mar Mediterrâneo)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Estónia, Letónia e Lituânia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Norte de França (Oceano Atlântico)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sul de França (Mar Mediterrâneo)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grécia, Turquia, Bulgária, Roménia e Albânia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Itália	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Polónia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Portugal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reino Unido, Irlanda	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rússia, Ucrânia e Bielorrússia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Suíça	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Outros países da UE / Europa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Norte de África	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Outros continentes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Não sabe responder / Não aplicável	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## A utilização do Transporte Intermodal de Cargas (foco no transporte Marítimo de curta Distância (SSS - Short Sea Shipping))

Deu-se mais ênfase ao Transporte Marítimo de Curta Distância porque dos três principais modais que fazem parte da cadeia do transporte intermodal de cargas, é aquela que está mais próxima de competir com o modal rodoviário.

### 10. Tem poderes para tomar decisões sobre a escolha do modo de transporte intermodal? \*

Uma opção de resposta

- Sim
- Não

### 11. Os principais portos utilizados para a entrada de mercadoria? \*

Mais de uma opção de resposta

- Porto de Leixões
- Porto de Lisboa
- Porto de Setúbal
- Porto de Sines
- Porto da Figueira da Foz
- Porto de Vigo
- Porto de Bilbao
- Porto de Santander
- Porto de Algeciras
- Porto de Barcelona
- Outra:

### 12. Os principais portos utilizados para a saída de mercadorias \*

Mais de uma opção de resposta

- Porto de Leixões
- Porto de Lisboa
- Porto de Setúbal
- Porto de Sines
- Porto da Figueira da Foz
- Porto de Vigo
- Porto de Bilbao
- Porto de Santander
- Porto de Algeciras
- Porto de Barcelona
- Outra:

### 13. Os principais portos de destino / transbordo utilizados para o transporte das mercadorias enviadas \*

Mais de uma opção de resposta

- Porto de Algeciras
- Porto de Barcelona
- Porto de Bilbao
- Porto de Santander
- Porto de Valencia
- Porto de Vigo
- Porto de Amesterdão
- Porto de Roterdão
- Porto de Antuérpia
- Porto de Bristol / Portbury
- Porto de Cardiff
- Porto de Dublin
- Porto de Felixstowe
- Porto de Liverpool
- Porto de Plymouth
- Porto de Southampton
- Porto de Thamesport
- Porto de Teesport
- Porto de Tilbury
- Porto de Dunquerque
- Porto de Le Havre
- Porto de Marselha
- Porto de Bremerhaven
- Porto de Hamburgo
- Outra:

### 14. Como vê o nível de serviço de cada modal utilizado na empresa? \*

Uma opção de resposta por linha.

	Muito Mau	Mau	Razoável	Bom	Excelente	Não utiliza
Rodoviário	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ferrovário	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Marítimo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aéreo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Intermodal (combinação de transporte)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**15. Na sua opinião quais são as razões que actualmente o levam a escolher o modo de transporte de mercadorias? \***

Uma opção de resposta por linha.

	Rodoviário	Ferroviário	Short Sea Shipping	Aéreo	Intermodal	Outro
Custo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Frequência	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tempo de trânsito	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Flexibilização de angariação (antecedência mínima para organizar o serviço, planeamento, etc)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Flexibilidade intermodal (facilidade de acesso às plataformas, armazéns, etc)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fiabilidade	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Serviço ao cliente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**16. Na sua opinião quais os fatores que considera importante para promover a articulação do Short Sea Shipping no transporte intermodal com os meios de transporte complementares (rodoviário e ferroviário)?**

\*

Uma opção de resposta por linha.

	Nada importante	Pouco importante	Importante	Muito importante	Extremamente importante
Portos e terminais logísticos com serviços privatizados	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Acessos terrestres adequados	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Redução das tarifas aplicadas ao SSS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Criação de novas infraestruturas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oferta de serviços Ro-Ro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Frequência do serviço	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rastreamento de carga	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Disponibilização de serviços de entrega porta a porta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Entrada em novos mercados	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Disponibilização de novos serviços	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Estratégias logísticas para a gestão do inventário (just in time, rápida resposta, etc)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pouca burocracia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**17. Atribui uma classificação numa escala de 1 a 7 a cada um dos atributos de acordo com a importância no Transporte Marítimo de Curta Distância. \***

(Uma opção de resposta por linha). Entre 1 e 3.4 - Os atributos não são importantes. Entre 3.5 e 4.4 - Os atributos não são nem importantes nem não importantes. Entre 4.5 e 7 - Os atributos são importantes.

	1	2	3	4	5	6	7
1. Nota de disponibilidade de cargas, recolha de documento e entrega no tempo acordado	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2. Frequência de serviço	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3. Previsão de transporte seguro de mercadorias e previsão de perigos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4. Afabilidade e boas maneiras do pessoal da empresa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5. Qualidade no processamento do documento	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6. Levantamento/entrega no local correto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7. Consistência na entrega a tempo/pontualidade no serviço de saída	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8. Disponibilidade da empresa em estabelecer uma relação a longo prazo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9. Preço competitivo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10. Valor acrescentado	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11. Consistência no levantamento a tempo/pontualidade na levantamento do produto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12. Reputação da empresa por oferecer serviço integrado	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
13. Curto tempo de trânsito/rapidez na entrega	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
14. Confiabilidade no tempo de trânsito	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
15. Troca de documentos de negócio	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
16. Facilidade da empresa em comunicar com diferentes intervenientes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
17. Cooperação da empresa em resolver problemas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
18. Disponibilidade da empresa para se focar na melhoria continua	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
19. Condições higiénicas dos contentores/equipamento	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

20. Disponibilidade para fornecer dados das entregas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
21. Disponibilidade da empresa para negociar preço por motivos de mudança de circunstância	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
22. Capacidade para perceber os problemas e disponibilidade para ajudar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
23. Capacidade para estabelecer preço para serviços porta-a-porta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
24. Estrutura de preços precisos, simplificado e transparente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
25. Pagamento de eventuais indemnizações prontamente e de forma justa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
26. Uma boa ligação com representantes de transportadoras	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
27. Estabilidade financeira da empresa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
28. Capacidade para reagir a flutuações do mercado/conhecimento do mercado	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
29. Contas apresentadas a tempo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
30. Confiabilidade	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
31. Disponibilidade da empresa em acompanhar a concorrência	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
32. Saber o que a transportadora precisa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
33. Capacidade para responder a imprevistos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
34. Aceitar a responsabilidade caso falhar na entrega do serviço acordado com a transportadora	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
35. Custo do serviço	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
36. Honrar pedido do encaminhamento da transportadora	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
37. Capacidade de rastreamento e monitorização	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
38. Número de terminais nas proximidades da transportadora	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
39. Capacidade para ajustar quantidades pedidas e pedidos específicos no sistema de transporte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

40. Forte capacidade técnica em termos de lidar com equipamentos, veículos e condições do armazém	○	○	○	○	○	○	○
41. Disponibilidade para adotar sistema uniforme de confiança	○	○	○	○	○	○	○
42. Tecnologia de informação da transportadora/capacidade de sistema de informação	○	○	○	○	○	○	○
43. Bom plano de solução de logística de transporte	○	○	○	○	○	○	○
44. Precisão de dados no sistema	○	○	○	○	○	○	○
45. Número de reclamações preenchidas e danos	○	○	○	○	○	○	○
46. Capacidade para fornecer uma grande variedade de serviços	○	○	○	○	○	○	○
47. Sistema de processamento /faturas computadorizadas	○	○	○	○	○	○	○
48. Localização do transporte/ interface de armazenamento	○	○	○	○	○	○	○
49. Relatório do estado da frota	○	○	○	○	○	○	○
50. Previsão de valor acrescentado ao produto	○	○	○	○	○	○	○
51. Redes de Tecnologia de Informação/Sistema de Informação para clientes, para outras empresas e para portos	○	○	○	○	○	○	○
52. Mensurar os serviços que a empresa realiza e publicar	○	○	○	○	○	○	○
53. Abranger um grande número de corredores do comércio/ capacidade de comércio múltiplo	○	○	○	○	○	○	○
54. Programa de redução de custos/ofertas especiais	○	○	○	○	○	○	○
55. Fazer televendas com frequência	○	○	○	○	○	○	○
56. Inspeção das condições de cargas à distância	○	○	○	○	○	○	○
57. Sistema eletrônico para fixar preços de cargas/oferta de serviços	○	○	○	○	○	○	○
58. Nível de atividade promocional	○	○	○	○	○	○	○
59. Atitude da empresa em aceitar pequenas encomendas	○	○	○	○	○	○	○
60. Envolvimento da empresa nas atividades de transitário	○	○	○	○	○	○	○
61. Garantia de devolução do dinheiro como prova de compromisso da empresa	○	○	○	○	○	○	○

\*Obrigatório

18. Ordene por ordem ascendente as seis variáveis de acordo com a importância de 1 a 6 as seguintes variáveis do Transporte Marítimo de Curta Distância.

Clique dentro do retângulo para escolher uma escala a atribuir na seta ao lado.

**Capacidade técnica das empresas \***

**Qualidade de serviço \***

**Inovação \***

**Inovação \***

**Política de preços \***

**Tecnologia de informação /capacidade em termos de sistema de informação da empresa \***

**Atividade de marketing da empresa \***