



Título do Trabalho: Serviços *Feeder*: um contributo para uma Logística Sustentável

Inês Francisca Soares Marques

Dissertação apresentada ao Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto para obtenção do Grau de Mestre em Logística

Orientada por: Maria Teresa Ribeiro Pereira

Porto, Janeiro de 2019



Título do Trabalho: Serviços *Feeder*: um contributo para uma Logística Sustentável

Inês Francisca Soares Marques

Orientada por: Maria Teresa Ribeiro Pereira

Porto, Janeiro de 2019

Resumo

As várias definições presentes na literatura, e a complexidade do mercado geram obstáculos na obtenção de uma definição clara de *Short Sea Shipping*. Este é, geralmente definido, como o transporte marítimo de bens, em rotas que não implicam o cruzamento de oceanos. A produção industrial europeia, localizada maioritariamente no litoral, a capacidade ilimitada de utilização do mar e a escassa necessidade de investimentos em infraestruturas, são algumas das vantagens do *Short Sea Shipping* sobre os outros modos de transporte.

No entanto, ainda estão presentes fragilidades estruturantes quer na necessidade de mais investimento ao nível operacional, como nas políticas delineadas pela União Europeia: as condições que o transporte rodoviário dispõem, contrastam com a crescente burocracia que limita a progressão da indústria do *shipping* (Europeia, 2014).

Dados estatísticos do Eurostat, referentes aos anos compreendidos entre 2011 e 2016, apontam o Reino Unido, a Holanda e a Itália como os estados nos quais as mercadorias movimentadas, através do *Short Sea Shipping*, têm vindo a evoluir significativamente. Paralelamente, os portos de Espanha têm também registado franco crescimento nesta matéria. Do lado oposto, países da Europa de Leste, como é o caso de Malta, Letónia e Chipre, demonstram os resultados mais baixos dos 20 países europeus. Portugal, conforme foi possível constatar nestes dados, não está entre os principais países, no entanto, revela que as suas relações comerciais com a restante Europa tem vindo a aumentar e neste sentido, estão criadas condições para a promoção do *Short Sea Shipping* (Pordata, 2019).

Neste sentido, com o objetivo de analisar o atual panorama do transporte de mercadorias em Portugal, foi realizado um inquérito, a um vasto leque de empresas, no qual se pretendeu identificar, segundo a sua perspetiva:

- As vantagens e as desvantagens do *Short Sea Shipping*, comparativamente aos restantes modos de transporte;
- De que forma é que as crescentes preocupações, ao nível da sustentabilidade ambiental, influenciam ou não as empresas na seleção do modo de transporte;

Através dos resultados obtidos neste inquérito, para os quais foi fundamental a participação construtiva das empresas, foi possível responder a estas questões de partida.

Por um lado, no que respeita às potencialidades e fragilidades do *Short Sea Shipping*, foi concluído que, para as empresas respondentes, o *Short Sea Shipping* é o mais vantajoso do ponto de vista financeiro e ambiental, persistindo no entanto fragilidades ao nível da assiduidade, entrega porta-a-porta e tempo em trânsito. No entanto, segundo as empresas participantes, esta situação pode ser revertida caso sejam efetuadas melhorias ao nível da redução de tarifas e de burocracias, na introdução novos serviços (entrega porta – a – porta, por exemplo) e na frequência de serviço (saídas mais regulares de navios).

Ao nível ambiental foi concluído que, muitas destas empresas consideram que não há um incentivo claro, a práticas ambientalmente sustentáveis. A legislação, a burocracia, e os custos, associados a estas práticas constituem, na sua perspetiva, constrangimentos para o negócio e,

por conseguinte, o *Short Sea Shipping* e o Serviço *Feeder* só conseguirão contribuir para uma Logística Sustentável, se estas barreiras forem ultrapassadas.

Existe um longo caminho a percorrer, para que as empresas possam usufruir de uma cadeia logística intermodal mais eficiente, e mais amiga do ambiente.

Palavras-chave: *Short Sea Shipping*, Transporte de Mercadorias, União Europeia, Logística Sustentável.

Abstract

The various definitions present in the literature and the complexity of the market, create obstacles in obtaining a clear definition of *Short Sea Shipping*. This is generally defined as the shipping of goods, on routes that do not involve the crossing of oceans. European industrial production, mostly located on the coast, unlimited sea capacity and the scarce need for investment in infrastructure, are some of the advantages of *Short Sea Shipping* over other modes of transport.

However structural weaknesses are still present, both in the need for more operational investments, and in the policies outlined by the European Union: the conditions that road transport has, contrast with the growing bureaucracy that limits the shipping industry (Europeia, 2014).

Eurostat statistical data, for the years 2011 to 2016, point to United Kingdom, the Netherlands and Italy as the states in which the goods handled through *Short Sea Shipping* has been developing significantly. At the same time, the ports of Spain have been growing rapidly in this field. On the other hand, countries in the Eastern Europe such as Malta, Latvia and Cyprus, show the lowest scores in the 20 European countries. Portugal, as we can see in this data, is not among the main countries, however, it reveals that its commercial relations with the rest of Europe has been increasing and in this sense, conditions are created for the promotion of *Short Sea Shipping* (Pordata, 2019).

In this sense, in order to analyze the current panorama of freight transport in Portugal, a survey was carried out, to a wide range of companies, in which it was intend to identify, according to their perspective:

- The advantages and disadvantages of *Short Sea Shipping* compared, to the other modes of transport
- How do the increasing environmental sustainability concerns, influence companies in the selection of modes of transportation.

Through the results obtain in this survey, for which the constructive participation of the companies were essential, it was possible to answer these starting points. On one hand, with regard to the potentialities and weaknesses of Short Sea Shipping, is the most economically and environmentally advantageous, but there are weaknesses in attendance: door delivery and time in transit. However, according to the participating companies, this situation can be reversed if improvements are made in the reduction of tariffs and bureaucracies, in the introductions of new services (door-to-door delivery, for example) and service frequency (more regular departures from vessels).

At the environmental level it is concluded that, many of these companies consider that there is no clear incentive for some environmentally sustainable practices. The legislation, bureaucracy, and costs, associated with these practices constitute, in the view of these companies, limitations to the businesses and, therefore, *Short Sea Shipping* will only contribute to a Sustainable Logistics if these legislative, financial, and bureaucratic barriers are overcome.

There is a long way to go, so that companies can benefit from a more efficient, and environmentally friendly, intermodal logistics chain.

Key Words: *Short Sea Shipping*, Freight Forwarding, European Union, Sustainable Logistics.

Resumen

Las diversas definiciones presentes en la literatura y la complejidad del mercado, generan obstáculos en la obtención de una definición clara de *Short Sea Shipping*. Este es definido, generalmente, como el envío de mercancías, en rutas que no implican el cruce de océanos. La producción industrial europea, en su mayoría ubicada en la costa, la capacidad ilimitada de utilización del mar, y la escasa necesidad de inversión en infraestructuras, son algunas de las ventajas del *Short Sea Shipping* sobre los otros modos de transporte.

Sin embargo, todavía están presentes fragilidades estructurales, tanto en la necesidad de más inversiones operativas, como en las políticas delineadas por la Unión Europea: las condiciones que el transporte por carretera disponen, contrasta con la creciente burocracia que limita la progresión de la industria del *shipping* (Europeia, 2014).

Los datos estadísticos de Eurostat, para los años 2011 a 2016, apuntan el Reino Unido, los Países Bajos e Italia como los estados en los que las mercancías movidas atravesó del *Short Sea Shipping*, han evolucionado significativamente y los puertos de España han registrado un fuerte crecimiento en esta materia. En el lado opuesto, países de Europa del Este, como es el caso de Malta, Letonia y Chipre, demuestran los puntajes más bajos de los 20 países europeos. Portugal, ya que fue posible a estos datos, no se encuentra entre los principales países, sin embargo, revela que su relación comercial con el resto de Europa ha ido en aumento y, en este sentido, se crean las condiciones para la promoción del *Short Sea Shipping* (Pordata, 2019).

En este sentido, con el fin de analizar la situación actual del transporte de mercancías en Portugal, una encuesta se llevó a cabo en una amplia gama de empresas, en las que se pretendía identificar, según su punto de vista:

- Las ventajas y desventajas de *Short Sea Shipping*, en comparación con los demás modos de transporte (en particular al caso de carretera)
- Percibir si las crecientes preocupaciones sobre la sostenibilidad ambiental, en las empresas, en la selección del modo de transporte

A través de los resultados obtenidos en esta encuesta, para la cual la participación constructiva de las empresas fue esencial, fue posible responder a estos puntos de partida. Por un lado con respecto a las potencialidades y debilidades de *Short Sea Shipping*, es la ventaja económica y ambiental más ventajosa, pero existen debilidades en la asistencia, la entrega de puertas y el tiempo de tránsito. Sin embargo, según las empresas participantes, esta situación puede revertirse si se efectúan mejoras en la reducción de tarifas y de burocracias, en la introducción de nuevos servicios (entrega puerta a puerta, por ejemplo), y en la frecuencia de servicio (salidas más regulares de buques).

A nivel ambiental, se concluye que muchas de estas empresas consideran que no hay un incentivo claro a algunas prácticas ambientalmente sostenibles. La legislación, la burocracia y los costes asociados con estas prácticas constituyen, a juicio de muchas de estas empresas, limitaciones para el negocio y, por lo tanto, el *Short Sea Shipping* sólo contribuirá a una Logística Sostenible si estas barreras legislativas, financieras y burocráticas se superen.

Hay un largo camino por recorrer para que las empresas puedan beneficiarse de una cadena logística intermodal más eficiente y respetuosa con el medio ambiente.

Palabras Clave: *Short Sea Shipping*, Transporte de Mercancías, Unión Europea, Logística Sostenible.

Agradecimentos

*Aos outros, dou o direito de ser como são.
A mim, dou o dever de ser cada dia melhor.
São Francisco Xavier*

O meu obrigada a todos os que me apoiaram na elaboração desta dissertação. No entanto, um reconhecimento especial:

- à Professora Doutora Maria Teresa Pereira pela disponibilidade e motivação
- ao Pedro e à Cláudia pelo seu apoio e amizade
- ao Rui pelo seu amor e dedicação
- à minha irmã pelo carinho e paciência
- aos meus pais por fazerem de mim uma pessoa melhor todos os dias

Lista de Abreviaturas e Siglas

BL - Bill of Lading
CE – Comissão Europeia
CFR - Coast and Freight
CH₄ – Gás Metano
CIF - Coast, Insurance and Freight
CO₂ – Dióxido de Carbono
DDP - Delivered Duty Paid
DDU - Delivered Duty Unpaid
DEQ - Delivery ex Quay
DES - Delivered Ex Ship
EXW - Ex Works
FAS - Free Alongside Ship
FCA - Free Carrier
FOB - Free on Board
GNL - Gás Natural Liquefeito
INCOTERMS – International Commerce Terms
NO_x - Óxido de Nitrogénio
OMI – Organização Marítima Internacional
RCV – Reposicionamento de Contentores Vazios
SECAS – Áreas de Controlo de Emissões de Enxofre
SSS – Short Sea Shipping
SO₂ – Dióxido de Enxofre
SO_x – Oxido de Enxofre
UE – União Europeia

Índice

Resumo	ii
Abstract	iv
Resumen	vi
Agradecimentos.....	viii
Lista de Abreviaturas e Siglas.....	ix
Índice	x
Índice de Anexos	xii
Índice de Gráficos	xiii
Índice de Tabelas	xiv
Capítulo I – Introdução	xvi
1.1. Contextualização	1
1.2. Objetivo	1
1.3. Metodologia	1
1.4. Organização da Dissertação	2
Capítulo II – Revisão da Literatura	3
2.1. O Transporte Marítimo	4
2.2. O Contentor	4
2.3. INCOTERMS.....	5
2.4. Alianças	7
2.5. Intervenientes na Cadeia de Transporte.....	8
2.6. <i>Short Sea Shipping</i>	10
2.7. União Europeia.....	13
2.8. A Questão Ambiental	15
2.9. Serviço <i>Feeder</i>	16
2.10. Principais trabalhos na Área	19
Capítulo III - O Contexto Europeu do SSS.....	21
3.1. O Contexto Europeu do SSS	22
3.2. O Caso Português	28
Capítulo IV – Investigação Empírica	30
4.1. Objetivos.....	31
4.2. Distribuição e Envio junto das Empresas.....	31
4.3. Estruturação do Inquérito	31
4.4. Análise ao Inquérito.....	33
Grupo I.....	33
Grupo II.....	41
Grupo III.....	56
Capítulo V – Conclusão.....	63

Conclusão.....	64
Capítulo VI - Bibliografia.....	69
Bibliografia.....	70
Capítulo VII - Anexos	77
Anexo I – Inquérito: “Serviço Feeder: Um contributo para uma Logística Sustentável”	78
I. Identificação da Empresa.....	79
II. Escolha sobre o modo de Transporte	82
III. A Sustentabilidade nas empresas portuguesas	86
Anexo II – Tipo/Natureza do Negócio	89
Anexo III – Unidades de Carga	89
Anexo IV – Rotas Relevantes	90
Anexo V - Portos de Entrada.....	93
Anexo VI – Portos de Saída.....	94
Anexo VII - Portos de Transbordo.....	94
Anexo VIII – Classificação Qualidade de Serviço dos Modos de Transporte.....	95
Anexo IX – Seleção do Modo de Transporte	97
Anexo X – Articulação do SSS com os restantes Modos de Transporte.....	99
Anexo XI – Avaliação do <i>site</i> “Short Sea Portugal”.....	102
Anexo XII – Vantagens do VGM	104
Anexo XIII – Desvantagens do VGM	105
Anexo XIV – Avaliação dos Agentes Marítimos.....	105
Anexo XV – Políticas Sustentáveis	108
Anexo XVI – Importância Práticas Sustentáveis.....	110
Anexo XVII – Promoção da Sustentabilidade nas Empresas	112
Anexo XVIII – Despromoção da Sustentabilidade nas Empresas	114

Índice de Anexos

Capítulo VII - Anexos	77
Anexo I – Inquérito: “Serviço Feeder: Um contributo para uma Logística Sustentável”	78
I. Identificação da Empresa	79
II. Escolha sobre o modo de Transporte	82
III. A Sustentabilidade nas empresas portuguesas	86
Anexo II – Tipo/Natureza do Negócio	89
Anexo III – Unidades de Carga	89
Anexo IV – Rotas Relevantes	90
Anexo V - Portos de Entrada.....	93
Anexo VI – Portos de Saída	94
Anexo VII - Portos de Transbordo.....	94
Anexo VIII – Classificação Qualidade de Serviço dos Modos de Transporte.....	95
Anexo IX – Seleção do Modo de Transporte	97
Anexo X – Articulação do SSS com os restantes Modos de Transporte.....	99
Anexo XI – Avaliação do <i>site</i> “Short Sea Portugal”	102
Anexo XII – Vantagens do VGM	104
Anexo XIII – Desvantagens do VGM	105
Anexo XIV – Avaliação dos Agentes Marítimos.....	105
Anexo XV – Políticas Sustentáveis	108
Anexo XVI – Importância Práticas Sustentáveis.....	110
Anexo XVII – Promoção da Sustentabilidade nas Empresas	112
Anexo XVIII – Despromoção da Sustentabilidade nas Empresas	114

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Natureza do Negócio (Fonte Própria,2018).....	33
Gráfico 2 – Unidades de Carga (Fonte Própria, 2018)	35
Gráfico 3 – Relevância das Rotas (Fonte Própria, 2018)	36
Gráfico 4 – Portos de Entrada de Mercadorias (Fonte Própria, 2018)	38
Gráfico 5 – Portos de Saída de Mercadorias (Fonte Própria, 2018).....	39
Gráfico 6 – Portos de Transbordo de Mercadorias (Fonte Própria, 2018)	40
Gráfico 7 - Qualidade dos Modos de Transporte (Fonte Própria, 2018)	42
Gráfico 8 – Seleção do Modo de Transporte (Fonte Própria, 2018).....	44
Gráfico 9 – Articulação do SSS com os restantes Modos de Transporte (Fonte Própria, 2018)	46
Gráfico 10 - Percentagem de Empresas que Conhecem o site Vs. Não Conhecem (Fonte Própria, 2018)	49
Gráfico 11 - Avaliação do site “Short Sea Portugal” (Fonte Própria, 2018).....	49
Gráfico 12 - Vantagens do VGM (Fonte Própria, 2018).....	51
Gráfico 13 - Desvantagens do VGM (Fonte Própria, 2018)	52
Gráfico 14 - Avaliação dos Agentes de Navegação (Fonte Própria, 2018)	54
Gráfico 15 - Políticas Sustentáveis (Fonte Própria, 2018)	56
Gráfico 16 - Importância das Práticas Sustentáveis (Fonte Própria, 2018).....	57
Gráfico 17 - Promoção da Sustentabilidade (Fonte Própria, 2018)	59
Gráfico 18 - Despromoção da Sustentabilidade (Fonte Própria, 2018)	61

Índice de Tabelas

Tabela 1 - Peso Bruto, em toneladas, das mercadorias movimentadas de/para os Estados Europeus (Fonte: Eurostat 2017)	22
Tabela 2 - Peso Bruto, em toneladas, das mercadorias movimentadas de/para os principais portos da Europa (Fonte: Eurostat 2017).....	23
Tabela 3 - Peso Bruto, em toneladas, dos Granéis Líquidos movimentados de/para os principais portos da Europa (Fonte: Eurostat, 2017).....	25
Tabela 4 - Peso Bruto, em toneladas, dos Granéis Sólidos movimentados de/para os principais portos da Europa (Fonte: Eurostat 2017).....	26
Tabela 5 - Peso Bruto, em toneladas, das mercadorias movimentadas por via contentorizada de/para os principais portos da Europa (Fonte: Eurostat 2017)	27
Tabela 6 - Peso Bruto, em toneladas, das mercadorias movimentadas por via ro-ro de/para os principais portos da Europa (Fonte: Eurostat, 2017)	27
Tabela 7 - Peso Bruto, em toneladas, das mercadorias importadas e exportadas por Portugal (Fonte: Pordata 2019)	28
Tabela 8 – Rotas Relevantes	80
Tabela 9 – Qualidade de Serviço dos Modos de Transporte.....	82
Tabela 10 – Seleção do Modo de Transporte.....	82
Tabela 11 – Articulação do SSS com os modos de transporte	83
Tabela 12 – Página Short Sea Portugal.....	84
Tabela 13 – Prestação dos Agentes Marítimos	85
Tabela 14 – Políticas Sustentáveis	86
Tabela 15 – Importância das Práticas Sustentáveis	87
Tabela 16 – Promoção da Sustentabilidade	87
Tabela 17 – Despromoção da Sustentabilidade	88
Tabela 18 – Tipo/Natureza do Negócio	89
Tabela 19 – Unidades de Carga	89
Tabela 20 – Rotas Relevantes.....	90
Tabela 21 – Portos de Entrada	93
Tabela 22 – Portos de Saída.....	94
Tabela 23 – Portos de Transbordo	94
Tabela 24 – Avaliação dos Modos de Transporte.....	95
Tabela 25 – Seleção do Modo de Transporte.....	97
Tabela 26 – Articulação do SSS com os restantes modos de transporte	99
Tabela 27 – Avaliação do Site “Short Sea Portugal”.....	102
Tabela 28 – Vantagens do VGM.....	104
Tabela 29 – Desvantagens do VGM	105
Tabela 30 – Avaliação dos Agentes Marítimos.....	105
Tabela 31 – Políticas Sustentáveis	108

Tabela 32 – Importância das Práticas Sustentáveis	110
Tabela 33 – Fatores de promoção da Sustentabilidade	112
Tabela 34 – Fatores de despromoção da Sustentabilidade	114

Capítulo I – Introdução

1.1. Contextualização

A Globalização da cadeia de abastecimento e as crescentes preocupações ambientais, associadas particularmente ao Transporte Rodoviário, conduziram ao aumento da relevância do Transporte Marítimo. Na União Europeia (UE), o *Short Sea Shipping* (SSS) tem condições de franca evolução, dada a localização geográfica da produção industrial e, os seus quilómetros de costa (Europeia, 2014).

No entanto, apesar das várias políticas levadas a cabo pela UE, ainda estão presentes significativas fragilidades na aplicação do SSS no âmbito europeu (Sea, 2018). A sustentabilidade permitida pelo transporte marítimo, por exemplo, não é uma matéria definitiva: é um meio de transporte que contribui, em determinada medida, para a libertação de alguns gases nocivos para o ambiente e seres vivos (Bengtsson, Friedell & Andersson, 2013).

Apesar disto, comparativamente com outros modos de transporte, é mais eficiente no rácio CO₂ versus toneladas transportadas. Para além da pegada ecológica, menos favorável nos outros modos de transporte, há a referir o congestionamento dos eixos europeus de transporte ferroviário e rodoviário de mercadorias, a responsabilidade social, o risco e a necessidade de investimentos em infraestruturas, que permitam a melhoria de determinados eixos críticos.

Assim, o SSS e a integração de modos pela intermodalidade tem tido especial importância no plano estratégico da UE.

Daí a relevância desta dissertação, realizada no âmbito da conclusão do mestrado em Logística da APNOR.

1.2. Objetivo

No âmbito da conclusão do mestrado APNOR, a presente dissertação tem como objetivo, através da Revisão de Literatura, fazer uma análise geral ao Transporte Marítimo, em particular ao SSS/Serviço *Feeder*, para o transporte contentorizado.

Num segundo momento pretende-se expor as potencialidades e as fragilidades, que as empresas em Portugal apontam ao SSS, bem como o seu contributo para a sustentabilidade ambiental.

1.3. Metodologia

Tendo em conta os objetivos propostos, a Metodologia selecionada para esta dissertação foi uma análise exploratória de dados relativos à perceção do SSS, nomeadamente o serviço *Feeder*, por parte de empresas portuguesas dedicadas à logística e à importação/exportação. Iniciou-se com uma Revisão de Literatura nesta área, analisando-se os trabalhos publicados a nível nacional e internacional, respeitante às palavras-chave que caracterizam o âmbito desta

investigação, verificando-se as metodologias usadas para a recolha, análise e tratamento dos dados, convergências e divergências, bem como os resultados obtidos.

Numa fase exploratória, foi definida a população e a amostra para a recolha de dados, e a definição dos instrumentos de recolha de dados, inquérito, bem como a definição de hipóteses a que queremos dar resposta.

1.4. Organização da Dissertação

Esta dissertação encontra-se estruturada em quatro capítulos. No primeiro, encontra-se a Revisão de Literatura, que inclui os componentes do Transportes Marítimo, (Contentor, INCOTERMS, Política de Alianças e Intervenientes na Cadeia de Transporte Marítimo) e uma análise geral ao SSS: definição, potencialidades a serem desenvolvidas e fragilidades patentes, a evolução das políticas europeias, o seu impacto ambiental, e o Serviço *Feeder* para carga contentorizada. Este capítulo dispõem ainda, de um breve resumo de alguns trabalhos desenvolvidos por José Rocha e Ana Casaca, nesta área de estudo.

No segundo capítulo, através de dados recolhidos no Eurostat e no Pordata, é realizada uma análise da evolução do SSS na Europa e em Portugal, entre o período compreendido entre 2011-2016.

No capítulo 3 são apresentados os resultados do Inquérito, realizado entre Agosto de 2017 e Fevereiro de 2018, enviado a um leque de empresas oriundas de diversas áreas de negócio: Agentes Aduaneiros, Grossistas, Transitários, Agentes de Navegação, entre outros.

Por último, no capítulo 4, é feita a conclusão do trabalho e são apresentadas as linhas de ação para trabalho futuro.

Capítulo II – Revisão da Literatura

2.1. O Transporte Marítimo

A globalização da cadeia de abastecimento conduziu ao aumento da relevância do transporte intercontinental (Lau, Ng, Fu & Li, 2013).

No entanto, "a Ciência do transporte e a logística também contribuíram para sustentar o crescimento económico global e para acelerar a globalização dos mercados" (Yip & Haider, 2017, p.259). A crescente complexidade burocrática dos estados, bem como o número significativo de operadores envolvidos, principalmente na documentação e no despacho entre países de blocos económicos diferentes, são um desafio atual, ao qual a Ciência dos Transportes pretende responder (Yip & Haider, 2017).

"A atividade dos transportes, e principalmente do transporte marítimo, não constitui um fim em si mesmo, no sentido em que tem impacto na promoção do comércio internacional e no desenvolvimento e consolidação das relações internacionais entre estados, e na criação de outros" (Deniozos, 2017, p.83).

2.2. O Contentor

Em meados de 1960, a contentorização sofreu um modesto crescimento, experimentando um rápido progresso nas duas últimas décadas. *Malcom McLean* encetou a utilização de contentores na primeira viagem do *Ideal X* em 1956, na qual foi transportado o primeiro contentor entre portos americanos. Este feito, foi considerado um dos mais marcantes marcos, no Transporte Marítimo (Levinson, 2016). A partir deste momento, os requisitos e as aptidões dos serviços do transporte marítimo de contentores, do comércio internacional, amplificaram (Proença, 2017).

"O valor utilitário deste objeto consiste, não naquilo que é, mas sim na forma como é usado: ele está no centro de um sistema extremamente automatizado de movimentação de bens, de um determinado ponto para outro, com o mínimo de custos e complicações" (Levinson, 2016, p.2). De facto, na atualidade, "o contentor é o meio mais usado para transportar carga no meio marítimo" (Proença, 2017, p.9).

Dentro do contentor, a carga pode ser transportada em paletes ou caixas e, dependendo do tipo de carga em questão, o contentor utilizado poderá ser *reefer* ou *dry*. No primeiro caso está ligado à temperatura, enquanto na segunda situação não (Proença, 2017).

O conceito chave da contentorização é a standardização que, admite agilidade na movimentação em toda a cadeia de transportes (Educargas, 2018). Ou seja: facilmente um contentor pode ser levado da origem para o destino, por distintos meios de transporte, sem ser fundamental reestruturar o teor do contentor. Ela tem vindo a crescer constantemente ao longo dos anos e penetra em quase todos os setores comerciais marítimos: "em 2016 quase 1.7 biliões de toneladas foram transportadas por contentores" (Kalla, Zec, Jugovic, 2017, p.128). A diminuição dos custos de transporte, e a cooperação para uma cadeia de abastecimento de cariz global, são algumas das consequências oriundas da contentorização (Proença, 2017).

2.3. INCOTERMS

Os milhares de países à volta do mundo têm uma cultura, um sistema legal e económico, um estilo de vida, e uma língua próprios. Este tipo de diferenças geram complicações nos negócios e conduz a mal entendidos pois, a língua constitui a ferramenta mais complexa para o comércio internacional, dado que as pequenas formas de expressão podem ter diferentes significados, nas diferentes línguas (Ferreira, 2017).

É neste sentido que, em 1921, com o intuito de definir na movimentação internacional de produtos a standardização e responsabilidade contratual (ao nível doméstico e internacional), começaram a ser desenvolvidos pela Câmara Internacional do Comércio os Incoterms: *International Commerce Terms*. Estes têm como objetivo definir, entre fornecedor e comprador: a transferência dos gastos, a transmissão do risco e o local de onde deverá sair a mercadoria (Jomatir, 2018).

“Os Incoterms vêm com instruções sobre como é que as partes, envolvidas no processo, os podem incorporar nos seus contratos. Têm havido várias versões e mais recente são os Incoterms de 2010” (Emery, 2016, p.8).

Nesta versão, que começou a vigorar a partir de 01 Janeiro de 2011, os 11 Incoterms estão subdivididos em duas categorias, tendo em conta o método de entrega. Mais precisamente, um subgrupo é constituído por sete Incoterms aplicáveis a todos os meios de transporte, enquanto o outro subgrupo envolve apenas quatro Incoterms que são apenas aplicáveis ao transporte marítimo (Jomatir, 2018).

No *Ex Works* (EXW), a mercadoria é colocada pelo vendedor nas suas próprias instalações e na data acordada previamente com o comprador. Este último é responsável por pagar os custos e riscos, adjacentes ao transporte da mercadoria, até ao seu destino final. Ou seja neste caso, o comprador assume o risco máximo e o vendedor o mínimo (Incoterms Explained, 2018).

No *Free Carrier* (FCA) o vendedor leva e entrega a mercadoria ao transportador (definido pelo comprador), e acarreta os custos do transporte até este ponto. O vendedor deixa de assumir responsabilidades a partir do momento em que entrega ao transportador a mercadoria. “Transportador é toda a entidade que se compromete a executar ou a obter a realização de transportes ferroviários, rodoviários, aéreos, marítimos, fluviais, ou uma combinação destes modos” (Sea Rates, 2017, para.2). Quando a mercadoria é entregue ao transportador, o risco e os custos passam para o comprador (Sea Rates, 2017).

Relativamente ao *Carriage Paid To* (CPT), o vendedor, através de expensas próprias, é responsável por entregar os bens num determinado local, a uma determinada transportadora. Neste sentido, assume os custos e os riscos até à entrega da mercadoria ao transportador (previamente definido pelo comprador). É ainda responsável pelo desalfandegamento da mercadoria à exportação. Após a entrega da mercadoria, custos e riscos passam para o comprador (Sea Rates, 2017): “este acarreta todos os custos e riscos a partir do momento em que o vendedor entrega a mercadoria” (Edu Cargas, 2018, para.43).

O *Carriage Paid To* (CIP) diferencia-se do CPT, pelo facto de o vendedor pagar não só os custos de transporte, mas também o seguro da mercadoria, até ao momento em que entrega a mercadoria ao transportador: o vendedor também tem de contratar o seguro da mercadoria contra o risco de perdas ou danos, durante o transporte. Mais uma vez, os custos e os riscos são aqui transferidos para o comprador (Jomatir, 2018).

Quando o vendedor é responsável pelos custos e riscos associados ao transporte das mercadorias, até à descarga da mercadoria no terminal de importação, o Incoterm é designado de *Delivered at Terminal* (DAT). Ou seja, a mercadoria fica descarregada no Terminal, à disposição do comprador (EduCargas,2018).“Terminal inclui qualquer lugar, coberto ou não, como por exemplo um cais, armazém, local de armazenagem de contentores ou estrada, terminal de caminhos-de-ferro ou de carga aérea” (SeaRates, 2017, para.1). Neste caso o vendedor não é, no entanto, responsável pela documentação alfandegária à importação: o comprador é que tem a responsabilidade de tratar das formalidades aduaneiras à importação, e pagar as suas formalidades adjacentes (Incoterms Explained, 2018).

No caso do *Delivered at Place* (DAP), o vendedor paga o transporte e assume os riscos até ao local previamente definido. Os riscos associados à descarga, bem como os custos associados ao despacho à importação, e eventuais impostos locais, são da responsabilidade do comprador (Jomatir, 2018).

Delivered Duty Paid (DDP) é um Incoterm que revela que o vendedor não só entrega a mercadorias no local definido pelo comprador, assumindo custos e riscos, como é também responsável por pagar todos os custos associados ao transporte e aos direitos de importação, impostos, etc. Ou seja, o vendedor assume o máximo de responsabilidades, ao contrário do comprador (Incoterms Explained, 2018). “Como também acontece na regra EXW, a regra DDP afasta uma norma básica das regras Incoterms: cada operador económico deve pagar as despesas aduaneiras e os impostos no seu país” (Edu Cargas, 2018, para.74).

Entre os quatro Incoterms específicos para o transporte marítimo, inclui-se o *Free Alongside Ship* (FAS), no qual o vendedor coloca as mercadorias no terminal para exportação, já com a documentação respetiva tratada, ou seja é responsável por desalfandegar a mercadoria à exportação. O risco e os custos são neste momento transferidos para o comprador (Incoterms Explained, 2018).

No *Free on Board* (FOB), o vendedor coloca a mercadoria a bordo do navio, e é responsável pelo desalfandegamento da mesma à exportação. A partir do momento em que a carga está a bordo do navio os custos e os riscos são transferidos para o comprador (Sea Rates, 2017).

Quando o vendedor é responsável pelos custos e frete necessários para levar a mercadoria até ao porto de destino, mas o risco é transferido para o comprador a partir do momento em que a mercadorias vai a bordo, o Incoterm é designado *Coast and Freight* (CFR) (Jomatir, 2018).

No *Coast Insurance and Freight* (CIF) o vendedor também paga o seguro da mercadoria: “o mesmo deverá cobrir o transporte marítimo contra perda ou dano da mercadoria durante o transporte” (Sea Rates, 2017, para.1).

O uso generalizado de Incoterms permitiu reduzir a incerteza, economizar tempo e colaborar para esclarecer as respectivas responsabilidades das duas partes. “Visam assim contribuir para a fluidez do comércio internacional, nomeadamente através da uniformização ou padronização dos termos comerciais utilizados nos contratos comerciais, de modo a prevenir e resolver litígios decorrentes da sua interpretação” (Ferreira, 2017, p.75).

2.4. Alianças

O crescimento constante da contentorização contribuiu para a competição entre as linhas de *shipping* que, ao aumentarem as suas frotas, quer no tamanho como no número de navios, geraram um excesso de oferta no mercado (Kalla, Zec, & Jugovic, 2017). As linhas de *shipping* conectam-se através de fusões, aquisições e formação de alianças, que lhes permite a obtenção de respostas mais rápidas à concorrência, apoio mútuo e escapar assim a falências (Kalla et al., 2017).

No que diz respeito às alianças, é importante notar que têm cooperação limitada. Mais precisamente, existe cooperação em matérias como: decisão sobre o tipo de navio, o número de navios, o *Schedule* de navegação do navio, entre outras (Lee & Song, 2016). Neste sentido, a cooperação entre os membros destas alianças estratégicas, não abrange áreas como: o marketing, o preço, a agregação das receitas, partilha de lucros ou perdas e a partilha de funções de gestão e executivas. Ou seja, é possível concluir que, só há cooperação ao nível das operações do navio (Lee & Song, 2016).

Estas alianças permitem não só responder a problemas financeiros das linhas, mas também ocorrem por motivos geoestratégicos, dado que as potências económicas têm interesse em garantir, e proteger, as suas cadeias de abastecimento: “cada aliança é dominada por uma bandeira (...), a 2M é europeia e a aliança *Ocean* é principalmente chinesa, por exemplo” (Kalla et al., 2017, p.134). Ou seja: as alianças no transporte marítimo são movidas não só pelo aumento do lucro, mas também a alcançarem eficiência do mercado (Laxe, Corti, & Pociovalisteanu, 2016).

As alianças no serviço *feeder* têm uma escala, e um alcance único comparadas com outros setores de transportes e, têm um papel central nas operações e na viabilidade, a longo prazo, das companhias de serviço *feeder*. De facto, todos os *liner shipping* no top 10 ao nível mundial são membros de uma das alianças globais (Lee & Song, 2016).

Em 2013, “a crise económica forçou a reduzir os custos e a aumentar a produtividade (...). Neste sentido, surgem novas parcerias marítimas que iriam contribuir para o surgimento de uma nova hierarquia” (Laxe et al., 2016, p.315).

Surge uma nova aliança designada *Ocean Alliance* que, abrange 4 carregadores: *CMA CGM*, *Evergreen*, *OOCL* e a *Cosco Container Lines* que, no passado, pertenciam a alianças distintas. Esta aliança teve como principal objetivo conectar os mercados da Ásia, Estados Unidos e Europa. Tornou-se operacional a partir de Abril de 2017, depois de ser sujeita a aprovação pelas entidades reguladoras (Kalla et al., 2017).

Ora, como as alianças *Ocean Three*, *CKYHE* e *G6* perderam membros importantes, a resposta encontrada para esta perda foi criar A Aliança: *Hapag-Lloyd*, *Yang Ming*, *NYK*, *K-Line*, e *MOL* são os carregadores que a constituem (IContainers, 2016).

Após a falência da *Hanjin*, a *HMM* é atualmente a maior companhia sul coreana. Colabora atualmente com a aliança 2M, no entanto esta colaboração está prevista até 2020. Considerando que esteve em risco de falir em 2016, esta companhia enfrenta sérios riscos se não estiver inserida numa aliança: os maiores navios da sua frota têm capacidade para 13,000 TEU, enquanto os das companhias rivais têm navios com capacidade aproximada de 20,000 TEU (Zeng, 2017).

O surgimento destas novas alianças demonstram que, mesmo dentro de uma aliança estratégica, os membros da aliança ainda são considerados concorrentes. Isto acontece porque os membros da aliança, normalmente, só cooperam no âmbito operacional. Mais uma vez eles estão a competir, e não a cooperar, ao nível do marketing, das vendas, dos preços, da organização: “Os membros da Aliança podem perseguir os seus próprios interesses em detrimento da aliança e de outros membros se surgirem oportunidades” (Lee & Song, 2016, p.4).

2.5. Intervenientes na Cadeia de Transporte

De uma forma geral, a cadeia de Transporte Marítimo consiste numa determinada viagem por mar, e em dois transportes em terra. O transporte começa no local de produção onde os bens são, geralmente, armazenados. A partir daqui, eles serão transportados até ao porto, através de camião, comboio, *pipeline*, etc. No porto, eles são armazenados novamente antes de serem carregados no navio. O navio leva a carga até ao porto de chegada, onde os bens são descarregados e armazenados, antes de serem transportados até ao destino final (Olesen, 2015).

O comércio internacional é fruto do acordo, entre o expedidor (oferece) e o consignatário (procura). O contrato realizado entre ambos, deve incluir os termos da venda e do pagamento. Neste contrato, é discriminado: quem é responsável por organizar a movimentação física dos bens, quando e onde é que a propriedade legal dos bens é transferida para o consignatário, e quando e como deve ser realizado o pagamento. Ou seja, existe sucesso quando há coordenação de todos estes termos para que, o comprador receba os respetivos bens, e o vendedor receba o respetivo pagamento (McNicholas, 2016).

O expedidor (*shipper*) é o dono da carga transportada. Dependendo dos termos da venda, o vendedor ou o comprador podem ser o expedidor, que negocia com a Companhia Marítima o transporte por via marítima. O contrato entre o expedidor e a transportadora marítima é denominado *Bill of Lading* (BL) que, para além de servir como contrato de transporte, constitui um documento que outorga a propriedade do bem e da sua receção (Gaskell, Asariotis, & Baatz, 2017). “É o documento no qual é registada a confirmação de que uma certa carga carregou num determinado navio (...) Se a transportadora não entregar a quantidade indicada, o BL prova que a perda ocorreu enquanto a carga estava a ser transportada” (Gaskell et al., 2017, p.2). Na

atualidade, é possível emitir o BI como *Sea Way Bill*, que na prática significa que a carga pode ser levantada no destino sem ser necessário o BI Original, impresso em papel, emitido pela Companhia Marítima. Estas inovações permitem uma diminuição do congestionamento portuário, e promovem um fluxo mais rápido das mercadorias. No entanto, ainda necessitam de algumas melhorias dado que, a ausência de um BI original impresso implica riscos para as Companhias, traz alguma ameaça à segurança das transações e poderá aumentar a carga judicial (Gaskell et al., 2017).

“As rápidas mudanças e o aumento da competitividade existente no mundo dos negócios atual, leva a que o critério de seleção das transportadoras marítimas na atualidade não seja tanto o preço, mas sim o tipo e a qualidade do serviço que esta consegue oferecer” (Sener & Boyuk, 2017:302).

A Companhia Marítima é representada por Agentes, denominados *Liner Agents* que, um pouco por todo o mundo, a vão representar. Aproximam-se do expedidor, e celebram contratos de fretamento com este, ou com o transitário, em nome da Companhia Marítima. A Companhia Marítima paga esta representação aos Agentes. As principais funções do *Liner Agent* são: marketing e vendas, serviço ao cliente, operações e administração de empresas (Olesen, 2015). O marketing e as vendas são fundamentais para assegurar carga para os navios, e o serviço ao cliente envolve o processamento de *bookings*, BI, documentação, faturação, tratamento de reclamações, etc. As operações são relativas ao eventual transporte terrestre (integração vertical com outros *stakeholders*), às operações portuárias, gestão equipamento, gestão do *allocattion* etc. (Olesen, 2015). Por último, ao nível da administração de empresas, destacam-se tarefas de controlo e relatórios diários, gestão financeira e de recursos humanos, bem como desenvolvimento contínuo ao nível tecnológico (Olesen, 2015).

É possível as transportadoras terrestres, assinarem contratos de longo prazo com as transportadoras marítimas (Olesen, 2015). O desenvolvimento da intermodalidade, e do serviço porta-a-porta, significa que as linhas de *shipping* podem, estender o seu serviço para âmbito terrestre ou subcontratar as transportadoras terrestres. As companhias e os agentes podem optar por fortalecer a sua atividade nuclear, ou ampliar outras atividades ao longo da cadeia de transporte, de forma a oferecer serviços de valor acrescentado aos seus clientes: o transporte terrestre é um exemplo (McNicholas, 2016). “É popular na América do Norte e no Reino Unido mas menos popular na Europa e na Ásia” (Lee e Song, 2016, p.9).

No entanto, para expedidores de pequena escala, não é fácil negociar, por conta própria, tarifas e fretes com a Companhia Marítima. É neste âmbito que surgem os Transitários, que compram espaço no navio e solicitam equipamento aos Agentes, com antecedência e em quantidades significativas, permitindo-lhes providenciar serviços de transporte por via marítima aos expedidores (Ho, Chiu, Chung, & Lee, 2017). Ou seja, o processo de importação e exportação é facilitado, pois é ao Transitário que cabe organizar o fluxo da mercadoria: agrupamento e desagrupamento da carga, envio de documentação, transporte dos contentores por via terrestre, organizar a entrega porta- a -porta da carga, são algumas das suas funções (Ho, et al., 2017).

No fundo, a indústria concentra-se na produção, enquanto o Transitário se foca no processo de transporte e logística. “Estima-se que mais de 80% do tráfego global de contentores derive de transitários. Esta situação aumenta a preocupação quanto ao seu papel na coordenação de serviços entre a Transportadora Marítima e o expedidor” (Ho et al., 2017, p.299).

Por sua vez, os portos e os terminais de contentores assumem também um papel importante nesta cadeia. Os portos geralmente são organizados em terminais especializados, para os diferentes tipos de carga: terminais de carga geral, terminais para granéis líquidos, terminais para granéis sólidos, terminais para automóveis, terminais para passageiros, terminais de contentores, etc. A sua localização geográfica é importante, dado que define a qualidade de ligações com o interior e o seu acesso/integração em rotas marítimas importantes (Olesen, 2015). Neste sentido, o tempo em trânsito das mercadorias, quer ao nível marítimo quer ao nível terrestre, também é influenciado pela localização geográfica. Os portos são responsáveis por assegurar a carga e a descarga das mercadorias, o seu armazenamento e respetiva distribuição.

A crescente competitividade exige operações portuárias mais eficientes, que poderão ser alcançadas através de melhoramentos técnicos e físicos nas infraestruturas, utilização de equipamentos tecnologicamente mais avançados, mudanças ao nível organizacional, formação aos recursos humanos, entre outras (Olesen, 2015). Cargas e descargas mais rápidas significariam diminuição tempo de espera dos navios, cumprimento do *schedule*, e consequentemente menos custos para as companhias/agentes marítimos, expedidores e consignatários.

“Esta Cadeia é extremamente complexa, e envolve um número crescente de atores. Neste sentido, para uma melhor compreensão da mesma, é uma importante uma visão mais geral da mesma” (Olesen, 2015, p.35).

2.6. Short Sea Shipping

Não existe uma definição clara de SSS. Existem, no entanto, múltiplas definições que dependem do contexto e do tipo de navio: *coasting trade*, auto-estrada marítima, *shipping* regional, e serviço *feeder* são alguns exemplos (Galati, Siggia, Crescimanno, Fusco, Martin, Sauri, 2015).

A Comissão Europeia, em 1999, definiu o SSS como: “Movimento de cargas e passageiros por mar entre portos situados na Europa ou entre estes e portos situados em países não europeus mas com uma linha de costa nos mares que banham a Europa” (Seabra, Flores, & Balistieri, 2017, p.25). Ou seja, o SSS reporta-se ao transporte por via marítima, de carácter doméstico e internacional, mas que não implica o atravessamento de oceanos (Galati et al., 2015).

O SSS tem a capacidade de oferecer um serviço de transporte com um custo baixo e com poucas externalidades, quando comparado com o transporte rodoviário. Por outro lado, a Europa usufrui de condições propícias à promoção do SSS: cerca de 67,000 km de linha de costa, 25,000

km de águas fluviais navegáveis e, a maioria dos polos industriais não estão a mais de 400 km da costa (European Commission, 2018).

As Autoestradas do Mar foram criadas pela Comissão Europeia e pelos estados membros, com o intuito de transferir a carga, das redes de estradas rodoviárias, para as estradas marítimas. Desta forma, intensificavam-se as trocas comerciais entre os estados membros, por via marítima, e promovia-se a integração do SSS com os outros meios de transporte – Intermodalidade. (European Commission, 2018).

“O transporte marítimo contribui consideravelmente, direta e indiretamente, para a criação de postos de trabalho na União. Por este motivo, temas como a melhoria das condições de trabalho, a resolução do problema da falta de mão-de-obra especializada ou medidas de qualificação profissional têm uma elevada relevância na política de transportes marítimos. Uma política coerente relativa a transportes marítimos é, portanto, de considerável relevância para o desenvolvimento económico da União” (Europarl, 2017). Este setor emprega recursos humanos bem qualificados, quer nos navios quer nos escritórios no domínio da alfândega, agentes de carga, engenharia, entre outros (European Community Shipowners’ Association, 2016).

Do ponto de vista ambiental, o SSS não só é mais eficiente do ponto de vista energético, como também diminui o congestionamento de trânsito (redução do número de camiões, que circulam diariamente cerca de 4000km de redes de estrada na Europa), e exige menos investimentos financeiros nas infraestruturas: o mar tem uma capacidade ilimitada ao contrário das estradas, e os investimentos em portos, são baixos quando comparados com os investimentos necessários em infraestruturas rodoviárias e ferroviárias (Kotowska, 2014).

De um ponto de vista de Segurança, o SSS permite uma diminuição do número de acidentes de rodoviários, que têm lugar todos os anos na Europa: o SSS tem um bom histórico de Segurança, quando comparado aos restantes meios de transporte (European Community Shipowners’ Association, 2016).

De um ponto de vista industrial, também é possível apreender o impacto positivo do SSS na indústria de construção naval, e outras atividades auxiliares, que durante vários anos se dedicaram à conceção e construção de navios que correspondessem às exigências do mercado. Na Europa, esta é uma importante fonte de receitas sendo que, cerca de 50% dos navios construídos nos estaleiros europeus estão destinados a trocas comerciais (European Community Shipowners’ Association, 2016).

O SSS potencia um impacto positivo em vários setores, que vão da energia ao ambiente, passando pelo âmbito geográfico, securitário e financeiro.

Paralelamente, existe um conjunto de razões que sustentam a utilização do transporte rodoviário, em detrimento do SSS.

“Integrar o transporte marítimo numa solução de transporte *door-to-door*. Ser simultaneamente o substituto e complemento de outros tipos de transporte” (Soares, 2014, p.26).

A natureza do SSS implica que este dificilmente consiga oferecer serviço de transporte porta-a-porta. Ou seja, o SSS deve ser complementado pelo comboio ou pelo camião para a recolha e entrega, bem como, por terminais situados no interior do país. A falta de integração entre o

âmbito transoceânico e os modos de transporte à superfície quer em termos de interconetividade, interoperabilidade e compatibilidade de tecnologias de informação e sistemas de informação, geram uma maior falta de flexibilidade (Soares, 2014).

O SSS e o Transporte Marítimo, no geral, implicam ainda alguns custos adicionais, decorrentes da movimentação de carga e da burocracia associada. No primeiro caso, existe um manuseamento duplo da carga e o armazenamento da mesma, gerando ineficiência do fluxo e não proliferação de valor. Esta situação deve-se, em parte, ao facto dos portos não terem equipamento de manuseio da carga adequado e, por isso é importante a criação de novas estratégias logísticas nos portos, que contribuiriam para uma melhor qualidade e custo-eficiência das operações logísticas portuárias (Galati et al., 2015). A segunda situação refere-se à quantidade de procedimentos documentais, que é superior no SSS. A entrada de um navio num porto exige o processamento de uma quantidade de documentos significativa: ou seja, SSS tem que ultrapassar o excesso burocrático (Paixão & Marlow, 2002) (Galati et al., 2015).

No ambiente portuário, podemos encontrar outra desvantagem do SSS: a falta de capacidade do porto em acomodar vários navios ao mesmo tempo, submetendo os mesmos a atrasos e, conseqüentemente, não conseguem cumprir os *schedules* acordados. Esta situação gera baixos níveis de confiança: difusão de uma imagem pobre do SSS, por parte dos utilizadores do serviço (Soares, 2014).

Nos operadores de SSS, é evidente uma clara falta de estrutura e cultura corporativa: era importante a criação de um plano de marketing, que promovesse uma relação de confiança e solidez com o cliente. No entanto a escassez de informação entre armadores e portos, faz com que os portos não conheçam o tipo de planeamento a ser realizado, para colmatar as futuras exigências e carências dos clientes: os usuários finais da cadeia logística (Paixão e Marlow, 2002) (Seabra et al., 2017).

Por outro lado, a não disponibilidade de estatísticas credíveis, cria sérios problemas nos operadores de transporte que desejam desenvolver uma análise de mercado precisa (Paixão & Marlow, 2002).

Estas são algumas razões que justificam o facto de o SSS não ser competitivo, face a curtas distâncias que acabam por ser cobertas pelo transporte rodoviário (Soares, 2014).

Algumas medidas já foram tomadas, no sentido de ultrapassar o problema, no entanto, ainda existem incontestáveis dificuldades em integrar o SSS na cadeia de abastecimento intermodal. Apesar das várias fraquezas, é importante considerar que, as forças do SSS abraçam aspetos muito positivos e vantajosos: “O *Short Sea Shipping* consegue, se o seu potencial for desenvolvido de forma eficiente e clara, responder às exigências e garantir que os fluxos de mercadorias e pessoas sejam tratados sem problemas” (European Community Shipowners’ Association, 2016).

2.7. União Europeia

Os transportes constituíram uma das primeiras políticas comuns da Comunidade Económica Europeia. Inicialmente a evolução foi vagarosa, dado que os Estados não tinham interesse em abdicar do controlo das suas redes de transportes nacionais e, por outro lado, não é fácil empreender uma única estratégia de transportes válida para todos os países, pois os diferentes estados membros atribuem níveis de importância diferentes para cada modo de transporte (União Europeia, 2014). Por exemplo, o transporte rodoviário é mais importante para Espanha do que para a Holanda, onde as vias navegáveis interiores têm o papel principal (Douet & Cappuccilli, 2011).

No entanto, apesar da complexidade inerente a uma política de transportes comum, em 1985 surgiu o primeiro Livro Branco, que continha objetivos específicos a concretizar até 1992 no domínio dos transportes.

Seguidamente, no ano de 1992, o Tratado de *Maastrich* definiu as redes de transportes transeuropeias e a proteção ambiental das mesmas. A CE promoveu o Livro Branco que, entre várias matérias, reforçou a importância da sustentabilidade ambiental em matéria de transportes: os alicerces para uma Política Comum de Transportes estavam criados (União Europeia, 2014).

Mais tarde, em 1997, o Tratado de Amesterdão reforçou as medidas de proteção ambiental em matéria de transportes. “As questões ambientais são agora parte integrante da legislação no domínio do transporte marítimo” (União Europeia, 2014, p.15).

Nos anos noventa sucederam vários acidentes marítimos, que resultaram em perdas de vidas humanas e desastre ambientais. Neste sentido, a UE fortaleceu a legislação e regulamentos, por forma a evitar os mesmos. Surge a legislação Erika I e Erika II, que promulgaram a supressão de navios de casco simples, a interdição da entrada para navios em más condições, e a fundação de um sistema pan-europeu que assiste ao tráfego marítimo (União Europeia, 2014).

O Livro Branco da UE de 2001 foi um marco na viragem da Política de Transportes: foi reconhecido que cerca de 10% da rede de estradas, na Europa, é afetada diariamente por engarrafamentos que dificultam a competitividade europeia, e geram problemas de saúde pública e ambientais. Por conseguinte, a CE propôs cerca de 60 medidas que criassem harmonia entre os diferentes modos de transporte através da revitalização das linhas férreas, da promoção do transporte por via marítima e de um maior controlo sobre o transporte aéreo (European Commission, 2018).

Em 2011, no Livro Branco intitulado “Roteiro do Espaço Único Europeu dos Transportes”, a CE definiu um conjunto de 40 propostas, a serem desenvolvidas na próxima década, nas quais se ambicionava um sistema europeu de transportes que promovesse a mobilidade, e que reduzisse a dependência da Europa ao nível de combustíveis fósseis. Neste sentido, até 2050, os objetivos passam por eliminar carros movidos a combustíveis fósseis dentro das cidades, o aumento de 40% na utilização de combustíveis de baixo teor de carbono na aviação, e o incremento de vias ferroviárias e marítimas/fluviais para trajetos de média distância (European Commission, 2018).

Relativamente à Segurança, a Pirataria é a principal barreira. Neste sentido, a UE instituiu normas de segurança em navios e portos, de forma a certificar que os navios com destino à Europa, e que circulam nas águas europeias, são seguros (União Europeia, 2014).

No que respeita ao domínio portuário, a previsão da UE é que, até 2030, o volume de mercadorias nos portos deverá crescer 50% e, neste sentido, são elevados os desafios que os mesmos deverão enfrentar (European Commission, 2013). Surge, neste contexto, a primeira iniciativa relativa a políticas portuárias e infraestruturas marítimas: o Papel Verde dos Portos e Infraestruturas Marítimas que promoveu, entre várias medidas, a integração dos portos com a rede de transportes transeuropeia, a regulação das acessibilidades ao mercado dos serviços portuários e o financiamento público a portos e suas infraestruturas (Eur-Lex, 2008) (Tuszyńska & Gouardères, 2018).

Os portos tornaram-se parte do sistema de transportes: “a competitividade dos portos dependerá da sua capacidade de se integrar a si mesmos nas rotas de transportes e esta capacidade, por sua vez, dependerá do valor agregado que cada porto pode oferecer ao cliente” (Veneza, 2010, p.133).

Apesar das medidas de promoção do SSS, a CE enfrenta um conjunto de obstáculos, que continuam a impedir que o SSS se desenvolva mais rapidamente: este não está totalmente integrado na política porta-a-porta da cadeia de abastecimento, os procedimentos administrativos continuam complexos (as formalidades aduaneiras impostas, são um exemplo), e é necessária uma maior eficiência portuária para que o Transporte Marítimo consiga acompanhar o ritmo do transporte rodoviário. A maioria dos projetos financiados pela UE, por exemplo, podem desmotivar companhias de pequena e média dimensão, pois os custos dos procedimentos administrativos, e as dificuldades em obter garantias bancárias, são elevados (Douet & Cappuccilli, 2011).

Existe uma contradição evidente entre a posição da UE, em esperar que o mercado assuma o risco de providenciar infraestruturas marítimas, enquanto tende a ignorar que as infraestruturas rodoviárias e ferroviárias são subsidiadas pelos estados membros. As novas infraestruturas rodoviárias, financiadas pela UE, podem ser inclusivamente consideradas um obstáculo ao desenvolvimento do SSS (Veneza, 2010).

É fulcral que a UE reavalie a sua política de transportes, sendo que para tal é necessária uma redução da vantagem competitiva da estrada, e sejam criados incentivos à expedição por via marítima. Tais ações são designadas eco bónus e, foram postas em prática em Itália e em Espanha. Uma análise mais profunda sobre a movimentação de carga revela que, no que toca ao SSS, a maioria da carga corresponde, principalmente, a carga que não poderia ser expedida de outra maneira (Douet & Cappuccilli, 2011).

A performance dos programas tem sido dececionante, pois os obstáculos ao desenvolvimento do SSS são mais do que apenas considerações financeiras, que podem ser resolvidas pelos subsídios da UE. Os atores da indústria vão continuar a subestimar o SSS, enquanto este não conseguir concorrer com a confiabilidade e a facilidade providenciada pelo transporte por camião (Douet & Cappuccilli, 2011).

A UE, deve reavaliar o seu papel na promoção do SSS e na redução dos *bottlenecks* administrativos, que impedem o desenvolvimento do SSS na Europa e, perceber a indústria da camionagem como um parceiro fiável em vez de um adversário (Douet & Cappuccilli, 2011).

2.8. A Questão Ambiental

“Short Sea Shipping eficiente é vital para o comércio e para a indústria (...) Por isso é importante encontrar soluções economicamente viáveis para o *shipping*, melhorando a disponibilidade global de bens” (Styhre, Roso, Bergqvist, Woxenius, & Lumsden, 2014, p.3).

Conforme mencionado anteriormente, a CE teve um papel ativo na promoção de um SSS mais eficiente a nível energético e ambiental (Styhre et al., 2014), ainda que o SSS constitua, na atualidade, uma fonte de poluentes: é responsável pelo derramamento de óleo e crude nos oceanos, causando danos catastróficos à vida marinha. Apesar dos regulamentos internacionais e nacionais proibirem as descargas de resíduos, os navios continuam intencionalmente a fazer estas ações. A água dos navios que retorna ao mar provoca a intoxicação da vida marinha, através da disseminação de algas nocivas e outras espécies invasivas (Viana, Hammingh, Colette, Querol, Degraeuwe, Vlieger & Aardenne, 2014).

“O setor dos transportes marítimos contribui significativamente para a poluição atmosférica ao nível global: crescente degradação da qualidade do ar nas áreas costeiras” (Viana et al., 2014).

Os gases efeito de estufa provocados pelo *shipping* incluem o SO_x, o CO₂, o CH₄ e o NO_x, que têm grande impacto no aquecimento planeta. O objetivo de manter a temperatura global abaixo dos 2 graus centígrados, acordada no Acordo de Copenhaga, está cada vez mais difícil de alcançar, dado que a ação global tem sido lenta (Sardinha, 2013).

O problema do SO_x foi tratado no Comité para a Proteção do Ambiente Marinho da OMI, em 2005. O principal foco deste comité foi a acidificação e as “chuvas ácidas”, e a formação na atmosfera de partículas de sulfato que têm um impacto negativo na saúde humana: “a poluição do ar devida ao transporte marítimo representa cerca de 50 mil mortes prematuras por ano na Europa, e um custo anual para a sociedade de mais de 58 biliões de euros” (Sardinha, 2013, p.5).

As emissões poluentes provocadas pelo *shipping* foram dispensadas do Protocolo de Quioto, uma vez que os Estados não estavam preparados para distribuir, entre si, as emissões individualmente (Bengtsson, Fridell & Andersson, 2013). Foi neste sentido que, em 2008, a OMI criou uma regulamentação que definiu a criação das SO_x *Emission Control Areas*, que limitam o teor de enxofre dos combustíveis navais. Esta regra foi aplicada nas designadas zonas SECAS, como o Mar Báltico, a Área do Norte da Europa, e o Canal Inglês (Transport & Environment, 2018).

A deslocação de combustíveis fósseis para bio combustíveis, ou para as energias renováveis é uma opção. A eletricidade é um outro recurso que poderá ser utilizado, quando os navios estão acostados em porto e, a longo prazo, os armadores podem retirar benefícios financeiros destes

investimentos, dependendo dos preços da eletricidade em comparação com os preços do combustível e de negociações portuárias (Transport & Environment, 2018).

A utilização de combustíveis com baixo teor de enxofre, também constitui uma solução viável pois para além de reduzirem as emissões poluentes, os motores dos navios trabalham de forma mais eficiente e suave (Transport & Environment, 2018).

A aposta em navios de *design* mais moderno e tecnologicamente mais avançado, poderia permitir uma maior poupança de combustível e diminuição das emissões de gases: os *designers* de navios têm vindo a dedicar mais tempo a projetos de eficiência energética e, em tempos em que o preço do petróleo é elevado, é ainda mais evidente o incentivo económico para estes projetos (Bengtsson et al., 2013).

A redução da velocidade no mar é uma outra medida que contribui para uma grande redução de emissões a custos limitados. Dependendo das condições de mercado, a velocidade reduzida não é sempre a opção mais rentável: em tempos de prosperidade, é mais benéfico para a companhia de navegação manter a velocidade elevada e, como tal, aumentar o trabalho de transporte realizado. Assim, esta medida, está muito dependente do clima económico e da procura por serviços de transporte marítimo (Winnes, Styhre & Fridell, 2015).

De forma a desenvolver a Intermodalidade, e a criar uma cadeia de abastecimento mais verde, é fulcral que os portos desenvolvam bons acessos ao modo terrestre: um sistema *feeder* bem desenvolvido, com uma infraestrutura terrestre complementar. A criação de Portos *Dry* é um exemplo disso: terminal intermodal em terra, diretamente conectado aos portos de mar por comboio, onde os clientes podem deixar ou recolher as suas unidades como se fossem diretamente ao porto de mar. Por conseguinte, é igualmente fundamental a existência de qualidade no acesso dos clientes ao *dry port*: interface entre comboio-camião. Serviços como, a manutenção de contentores e outros serviços de valor acrescentado, devem tomar lugar no terminal de *dry port*, em conformidade com as necessidades dos clientes. O aumento da capacidade do porto de mar e da sua produtividade, a redução do congestionamento nos portos de mar e das cidades portuárias, a diminuição dos acidentes rodoviários e o aumento da capacidade de armazenamento, são algumas das vantagens geradas por esta infraestrutura (Styhre et al., 2014).

Uma Cadeia de Abastecimento Verde é vantajosa para os seus intervenientes criarem valor, e conseguirem manter a competitividade: ao eliminar ou minimizar desperdícios ao longo da cadeia de abastecimento, gera-se uma redução das emissões poluentes e dos custos (Winnes et al., 2015).

2.9. Serviço Feeder

A pressão quanto ao tempo e aos custos levou as transportadoras a limitar o número de portos a escalar por navio e, por conseguinte, incrementou-se a utilização de mais navios de forma a encurtar o tempo de viagem. Surgem, neste contexto, os navios *feeder*, que operam

entre portos de pequena dimensão e portos *hub* (Kavirathna, Kawasaki, Hanaoka & Matsuda, 2018).

Os portos *hub* funcionam como portões, através dos quais as mercadorias seguem para os vários continentes. Têm capacidade para receber navios *post-panamax* e possuem, desde alguns a mais de uma dúzia de terminais de contentores que, anualmente, operam até dezenas de milhões de TEUS. Na Europa, são poucos os portos que funcionam como *hub*: Roterdão, Hamburgo, Antuérpia e Bremen são exemplos de portos *hub*, assim como os portos de Taranto e Gioia Tauro (Kavirathna et al., 2018).

Os navios *feeder* fazem frequentemente viagens de ida e volta, sendo os responsáveis pela assistência à maioria dos contentores transportados entre portos europeus. Este serviço, parte integrante do SSS, constitui um elo entre a rede de transportes intercontinental (Kotowska, 2014).

O sucesso dos serviços *feeder* “depende dos horários e da pontualidade dos serviços de navios nos *hubs*.” (Kotowska, 2014, p.22). São constantes as sucessivas alterações nos *schedules* e nos horários dos navios *feeder*, gerando por sua vez atrasos nas operações dos navios oceânicos e desorganização do trabalho nos terminais de contentores, situação que compromete a confiança depositada nos gestores de carga (Kotowska, 2014).

Desde logo, uma rede de transporte de contentores implica um determinado número de rotas de serviço. Por sua vez, cada rota de serviço envolve uma sequência fixa de portos, que deverão ser escalados por um conjunto de navios, previamente definidos. O desafio do *design* destas redes, é construir um serviço de rotas e implementar uma frota de navios tal, que a procura, por parte dos expedidores, seja atendida de forma clara e eficiente (Lee & Song, 2016).

As decisões relacionadas com estas redes de transporte abrangem, por isso: número de rotas que devem ser abertas, como é que a rota deve ser estruturada relativamente à rotação portuária, que tipo e quantos navios devem ser implementados numa rota de serviço e como é que a procura do cliente deve ser distribuída, sob a rede de serviço (Lee & Song, 2016). A linha de *shipping* não pode, no entanto, remodelar o seu serviço de rotas da noite para o dia, porque os horários dos navios estão fixados com meses de antecedência, mas podem ajustar as suas rotas de serviço, de forma a conseguirem responder a alterações no volume de procura (Meng, Wang, Andersson & Thun, 2014).

A localização geográfica dos portos é um elemento importante para definir a estrutura de roteamento, e para planear a implementação de navios de uma forma eficiente (Meng et al., 2013). Por exemplo: se uma rota de serviço conecta apenas dois continentes, é mais prático para o navio visitar cada continente apenas numa única viagem, de ida e volta (Lee & Song, 2016).

Hoje em dia, o serviço semanal tornou-se o padrão no serviço *feeder*: a regularidade simplifica as operações da cadeia de abastecimento para expedidores, consignatários, transportadoras marítimas e para operadores de terminal (Meng et al., 2014). No entanto, a presença de várias incertezas, é uma constante no *shipping*: os navios por vezes chegam aos portos fora das janelas temporais previstas, o que causa ceticismo quanto à programação. Por outro lado, existe também o chamado efeito cascata: uma vez atrasado num porto, o navio certamente chegará atrasado

aos portos subsequentes: “Estatísticas recentes mostram que a chegada dos navios, na atualidade, está desviada do Schedule em cerca 0.6 dias.” (Lee & Song, 2016, p.18).

É neste contexto que é fundamental criar uma programação de navios adequada, que irá envolver o aperfeiçoamento de horários, para as partidas e chegadas de navios, e a seleção de uma velocidade de navegação planeada (Meng et al., 2014).

A velocidade baixa dos navios, pode ser definida como a prática de programar uma velocidade para o navio mais baixa do que a velocidade projetada. Por volta de 2008, quando o mercado começou a experienciar sobre capacidade, a quebra na procura, o declínio das taxas de frete e o aumento dos preços dos combustíveis, a velocidade reduzida atuou como uma estratégia efetiva para cortar custos, e mitigar o impacto da crise global na indústria do transporte de contentores. A velocidade do navio varia entre 23 a 26 nós. A velocidade reduzida varia entre três grupos: a velocidade reduzida normal é de mais ou menos 21 nós, a velocidade reduzida extra é de 18 nós e velocidade reduzida máxima é de 15 nós (Christiansen, 2015). De facto, a velocidade de navegação do navio, tem um impacto significativo nos custos totais operacionais. Mais precisamente, o consumo de combustíveis dos navios aumenta com a velocidade do navio (Lee & Song, 2016). Neste sentido, o acréscimo nos preços do petróleo, em 2009, levou os operadores de navios porta contentores a reduzir a velocidade de navegação dos navios, a fim de reduzir o consumo de combustível e os custos operacionais (Christiansen, 2015). Por outro lado, a velocidade de navegação reduzida permite, um tempo de circulação maior para a realização do circuito de serviços e conseqüentemente, exige acréscimo no número de navios do circuito a fim de manter a frequência semanal de serviço. Pesquisas mostram que, poupar nos custos de combustível, através de uma velocidade de navegação mais lenta, é suficiente para compensar o custo de fretamento e as operações dos navios de uma dada rota de serviço (Christiansen, 2015). Neste sentido, ao abrandar a velocidade dos navios, é possível introduzir mais navios e superar o problema da sobre capacidade. “É estimado que cerca de 7% da frota mundial de contentores foi absorvida via velocidade reduzida” (Lee & Song, 2016, p.18).

O *design* das redes de serviço e o roteamento também incluem o Reposicionamento de Contentores Vazios como uma dificuldade: ambos os contentores, vazios ou cheios, circulam dentro da mesma rede de *shipping*. O RCV tem sido um desafio para a indústria de *shipping* nas últimas duas décadas, devido ao rápido crescimento do transporte de contentores, e ao grave desequilíbrio mundial ao nível das importações e exportações.

O contentor é um equipamento que, geralmente, é propriedade armador. Oriundos de outros portos, os contentores vazios implicam elevados custos de circulação e armazenamento (Song & Dong, 2015). O RCV implica que, os contentores vazios e carregados no *shipping* “sejam interlaçados entre portos à medida que se tornam vazios, e carregados repetidamente no seu ciclo de vida” (Lee & Song, 2016, p.22). O objetivo é os contentores serem movidos e armazenados, de um porto para o outro, de forma a responder às necessidades de procura dos expedidores e, diminuindo os custos inerentes ao extenso armazenamento. Normalmente as linhas de *shipping*, implícita ou explicitamente, põem em prática o conceito de controlo de inventário para gerir a logística dos contentores vazios (Song & Dong, 2015).

O RCV desenvolve dois tipos de problemas: decisões quantitativas e estimativa de custos. No primeiro caso, as companhias marítimas têm de decidir quantos contentores vazios devem ser mantidos em cada porto, para responder à procura, e quantos deverão ser deslocados para outro porto. No que respeita à estimativa de custos, constata-se que a movimentação de contentores só é proveitosa, quando os contentores estão carregados com produtos dos expedidores. Por outro lado, o RCV tem um forte impacto social e ambiental, nomeadamente, em emissões e congestionamentos adicionais (Song & Dong, 2015).

A questão da Pirataria, também tem impacto no *design* de redes de serviço e no roteamento de carga: delinear uma rota mais longa, de forma a evitar áreas de pirataria (Lee & Song, 2016). A segurança marítima sempre foi uma prioridade para a indústria do *shipping* e para corpos de governação, tal como a OMI cujo objetivo passa por garantir a segurança, prevenir perdas de vidas humanas e evitar danos no ambiente e na propriedade: “Safe, secure and eficiente shipping on clean oceans” (Lee & Song, 2016, p.26). Ataques de pirataria constituem, por si, só um fator de risco único para o transporte marítimo. O impacto económico da pirataria tornou-se significativo, para carregadores e armadores. Estes custos incluem: prémios de seguro, subsídios de apoio, e custos na realização de um novo roteamento dos navios. Estima-se que, só a pirataria presente no Corno de África, custe à economia mundial 18 biliões de dólares por ano. Por conseguinte, a OMI sugeriu um conjunto de práticas de gestão para maior proteção e segurança no pré e pós embarque: segurança privada, aplicação de alarmes, aumento da luminosidade, aumento da velocidade, manobras evasivas, aumentar a proteção em pontes, controlo no acesso às mesmas, proteger o equipamento armazenado no convés superior, pontos de reunião seguros, entre outras (Lee & Song, 2016).

2.10. Principais trabalhos na Área

No âmbito do SSS, podemos destacar o contributo de alguns autores para esta matéria, como é o caso de José Rocha e de Ana Paixão. Através de revisão de literatura e tratamento estatístico concluíram que o SSS, quando devidamente integrado na cadeia de transporte intermodal, permite avanços positivos ao nível ambiental (diminuição da emissão de gases poluentes e melhoria da qualidade de ar), económico (impulsiona novas indústrias e diminuiu os investimentos em infraestruturas rodoviárias e ferroviárias) e social (diminuição de congestionamentos e acidentes rodoviários nas estradas) (Rocha, 2016).

No entanto, é um modo de transporte que permanece antiquado, dada a inerente burocracia exigida, a baixa frequência de saídas/chegadas quando comparada com o transporte rodoviário, os atrasos subjacentes ao congestionamento portuário, e o facto se estar mais sujeito às condições climáticas. Estas são algumas das situações que geram uma imagem negativa do *shipping* aos potenciais utilizadores.

Para Ana Paixão o SSS “está longe de ser uma realidade geral” dado que, não existiu um claro esforço global para alterar esta mesma realidade (Paixão & Marlow, 2002:167).

Neste sentido, segundo José Rocha, a Disponibilização de novos serviços, os Portos e terminais logísticos com serviços privatizados e a Redução das tarifas aplicadas ao TMCD são algumas das medidas que contribuiriam para a promoção da intermodalidade, agradando a expedidores e consignatários (Rocha, 2015).

Capítulo III - O Contexto Europeu do SSS

3.1. O Contexto Europeu do SSS

Neste capítulo, foi analisada a evolução do SSS na Europa e em Portugal, durante o período 2011-2016. Para esta análise, foram utilizados dados do Eurostat e do Pordata, consultados em 2017 e 2019, respetivamente.

Na tabela 1 está representada a movimentação de carga, de e para os estados europeus, no período mencionado.

Numa primeira fase é possível verificar que, no ano de 2011, o Reino Unido foi o estado que movimentou mais toneladas: cerca de 320.099 mil toneladas. Seguiu-se a Itália, que contabilizou a movimentação de 298.429 mil toneladas e a Holanda, que mobilizou 242.304 mil toneladas de mercadorias. Nestes três estados, ao longo dos seis anos em estudo, verificaram-se flutuações quanto às toneladas movimentadas o que, conforme mencionado anteriormente, pode dever-se a questões históricas e económicas.

Tabela 1 - Peso Bruto, em toneladas, das mercadorias movimentadas de/para os Estados Europeus (Fonte: Eurostat 2017)

Estados	2011	2012	2013	2014	2015	2016
United Kingdom	320.099	310.998	306.898	315.734	313.213	315.485
Italy	298.429	285.212	272.040	262.473	275.642	283.293
Netherlands	242.304	265.572	262.874	272.067	286.231	286.148
Turkey	256.949	254.590	264.001	258.547	202.122	274.037
France	194.267	170.971	167.161	175.600	170.283	165.321
Spain	186.970	191.109	186.037	196.340	226.854	199.107
Germany	168.314	170.372	171.937	177.002	174.077	177.605
Sweden	148.032	142.110	145.828	149.786	151.020	153.063
Norway	145.377	147.360	152.279	150.292	160.418	154.451
Belgium	125.620	123.928	126.632	134.343	131.176	143.174
Finland	94.680	87.984	90.168	89.593	85.492	91.668
Greece	78.047	90.517	94.571	95.971	98.055	100.860
Denmark	67.748	66.185	66.267	66.591	73.055	74.368
Latvia	53.425	60.969	56.302	58.160	56.187	50.137
Poland	48.068	48.755	52.033	54.203	55.789	55.407
Ireland	36.092	37.007	37.076	36.789	39.852	41.200
Portugal	35.681	34.663	39.229	41.723	44.909	46.738
Lithuania	32.155	32.391	31.315	30.680	31.348	32.955
Estonia	31.236	25.459	28.318	29.850	23.673	22.854

Romania	24.645	23.908	26.354	31.264	31.285	31.833
Bulgaria	21.240	22.111	24.124	21.950	21.451	23.166
Croatia	13.181	12.120	12.130	10.384	11.863	12.921
Slovenia	7.904	8.809	9.191	9.837	11.336	11.683
Cyprus	4.441	5.676	6.680	6.720	6.929	8.318
Malta	2.950	3.045	2.756	2.921	3.409	3.483

Entre 2014 e 2016, a Holanda superou a Itália ao nível das toneladas movimentadas: 272.067 e 286.148 mil, enquanto a Itália obteve 262.473 e 283.293 mil toneladas, respetivamente.

A Turquia, também obteve resultados interessantes para esta análise, dado que em 2011 e 2013 movimentou mais carga via SSS do que a Holanda, no entanto essa situação reverteu-se entre 2014 e 2016. Apesar de pertencer ao continente europeu, a Turquia não é, até à data, um estado membro da União Europeia, podendo estes resultados refletir as relações agitadas da Turquia com os restantes estados europeus.

Do lado oposto, Malta, Chipre e Eslovénia, foram os estados cujas toneladas transportadas foram as mais baixas. Esta situação pode ser explicada pela escassez, de infraestruturas e equipamentos associados ao SSS (Soares, 2014). De uma forma geral, a tendência destes três estados, foi de crescimento gradual nos anos seguintes.

À semelhança da Holanda, também Espanha se caracterizou por uma evolução gradual no SSS: “O tráfego do short sea shipping em Espanha ascendeu a 116,8 milhões de toneladas” (Short Sea Portugal, 2016).

Na tabela 2, foi analisado o peso bruto da mercadoria transportada, de e para os portos. Segundo a tabela, o Porto de Roterdão movimenta o maior número de toneladas sendo que, essa mesma movimentação tem vindo a sofrer um aumento considerável, ao longo deste período: 172.284 mil toneladas em 2011, e 204.134 mil toneladas em 2016.

Tabela 2 - Peso Bruto, em toneladas, das mercadorias movimentadas de/para os principais portos da Europa (Fonte: Eurostat 2017)

Portos	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Rotterdam	172.284	189.592	188.151	195.079	203.717	204.134
Antwerp	86.268	86.502	90.392	94.586	97.337	105.767
Marseille	57.503	53.304	45.555	42.863	43.534	45.408
Hamburg	45.183	45.176	49.939	53.171	49.539	50.339
Immingham	42.171	42.873	42.611	42.967	43.784	39.964
London	39.376	36.723	33.792	36.308	36.995	41.372
Amsterdam	38.354	41.148	41.716	43.018	43.655	42.551

Goteborg	37.770	36.648	34.002	32.614	32.897	35.947
.Trieste	37.185	35.735	36.631	38.483	43.827	11.144
Le Havre	36.405	30.398	30.632	33.455	33.923	30.126
Genova	31.773	33.574	30.374	34.576	36.414	38.679
Algeciras	31.647	29.713	29.913	34.309	37.128	38.815
Riga	28.926	31.680	30.400	35.280	35.951	19.675
Tees & Hartlepool	28.507	26.086	23.928	27.673	27.964	23.407
Milford Haven	24.720	20.702	23.795	19.730	20.777	18.678
Forth	24.536	20.795	20.819	21.319	20.635	18.777
Sweden (confidential data aggregated by Eurostat)	24.270	23.462	-	-	-	-
Sweden - other ports	-	-	25.864	27.114	27.966	26.896
Tallinn	24.209	17.020	19.355	21.022	16.521	14.820
Dunkerque	23.985	22.199	19.989	21.027	19.768	19.684
Dover	23.967	22.573	24.962	27.303	27.105	27.127
Augusta	23.476	23.489	23.130	21.258	17.861	17.569
Klaipeda	23.254	23.872	22.516	23.426	23.093	23.640
Bremerhaven	22.735	23.676	21.760	22.102	20.947	24.318
Venetia	22.277	22.065	18.340	16.627	21.650	41.808
Tarragona	21.691	23.891	20.317	20.644	20.651	20.596
.Valencia	21.674	23.458	24.280	27.775	28.312	27.336
Taranto	20.805	17.947	14.009	14.941	11.258	25.154
Wilhelmshaven	20.220	22.416	19.734	19.536	23.298	22.405
Gdansk	20.079	20.209	22.897	23.918	26.467	24.716
Constanta	18.343	17.592	19.663	23.601	24.006	24.136
Southampton	17.913	17.198	15.823	16.502	17.683	18.621
Zeebrugge	17.903	17.559	17.492	17.592	16.768	17.630
Gioia Tauro	17.333	15.490	16.723	18.214	17.792	20.142
Piraeus	15.848	22.721	25.562	27.246	25.468	27.217
Top 20 ports	859.041	860.999	855.630	901.338	925.991	929.466

Seguido de Roterdão, Antuérpia foi o porto que registou um maior peso bruto de mercadorias transportadas, sendo atualmente considerado o segundo maior porto da Europa (APDL, 2018): 86.268 mil toneladas movimentadas em 2011, e 105.767 mil toneladas em 2016.

Os Portos de Hamburgo e Marselha evidenciaram valores muito próximos: o primeiro assinalou 45.183 mil toneladas, em 2011, e 50.339 mil toneladas em 2016, enquanto o segundo obteve 57.503 mil toneladas em 2011, que decaíram até aos 45.408 mil em 2016.

De entre os portos com níveis de movimentação de carga mais baixos, situam-se o porto de Pireus, na Grécia que, em 2011, foi responsável pela circulação de 15.848 mil toneladas e 27.217 mil toneladas, em 2016. O Porto de Zeburge, na Bélgica, evidenciou 17.903 toneladas, em 2011, e 17.630 mil toneladas em 2016: durante este período existiu um declínio ao contrário do que aconteceu com o porto de Pireus.

O Porto de Gioia Tauro registou a circulação de 17.333 mil toneladas de mercadorias, progredindo até às 20.142 mil toneladas em 2016.

Ainda no que respeita a esta tabela, é possível concluir que nenhum porto, em Portugal, está presente neste grupo.

No que respeita aos Granéis Líquidos, a Tabela 3 expõem os portos que representam a maior movimentação deste tipo de carga.

Tabela 3 - Peso Bruto, em toneladas, dos Granéis Líquidos movimentados de/para os principais portos da Europa (Fonte: Eurostat, 2017)

Portos	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Rotterdam	115.900	122.475	116.361	122.794	134.511	135.677
Marseille	47.500	41.022	35.846	32.086	32.921	34.990
Antwerp	31.089	31.901	37.699	39.211	41.607	43.676
Le Havre	29.607	23.996	25.070	25.255	25.916	22.532
Trieste	25.161	23.549	25.247	27.106	31.668	33.035
Forth	20.419	16.685	16.721	17.146	16.513	14.769
Skaldic	19.904	21.175	21.502	20.418	19.394	22.813
Wilhelmshaven	17.378	19.756	16.162	16.743	14.491	15.917
Top 5 ports	249.259	242.944	240.223	246.453	266.623	270.190
EU ports	1.061.539	1.028.391	995.597	990.808	1.032.400	1.038.014

Roterdão assume-se como o porto principal na movimentação de granéis líquidos, movimentação essa caracterizada por uma evolução gradual, durante o período mencionado: 115.900 mil toneladas em 2011, e 135.677 mil toneladas em 2016.

Seguido de Roterdão, Marselha foi o porto com mais toneladas movimentadas de granéis líquidos, registando 47.500 mil toneladas em 2011. Considerado um dos principais portos franceses, até 2016 sofreu um ligeiro declínio atingindo as 34.990 mil toneladas.

O porto de Antuérpia, na Bélgica, foi responsável pela circulação de 31.089 mil toneladas de granéis líquidos, que progrediram até às 43.676 mil toneladas em 2016.

O Porto de Wilhelmshaven, na Alemanha, é o que regista a menor movimentação de granéis líquidos: 17.378 mil toneladas. Ao longo dos anos subsequentes, este valor diminuiu até às 15.917 mil toneladas.

No Reino Unido, o porto de Forth, representou 20.419 mil toneladas de carga movimentada, que regrediu até às 14.769 mil toneladas em 2016.

Registando 25.161 mil toneladas de granéis líquidos, o porto de Trieste, em Itália, contou com um aumento significativo: até 2016 movimentou 33.035 mil toneladas. Em sentido oposto, o porto de Le Havre, em França, registou 29.607 mil toneladas em 2011, sofrendo um declínio ao longo de anos consecutivos: 22.532 mil toneladas, em 2016.

Na Tabela 4, são apresentados os dados relativos aos Granéis Sólidos.

Tabela 4 - Peso Bruto, em toneladas, dos Granéis Sólidos movimentados de/para os principais portos da Europa (Fonte: Eurostat 2017)

Portos	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Amsterdam	17.341	15.822	15.763	17.223	18.367	18.527
Rotterdam	16.801	13.647	15.497	13.594	15.183	14.560
Riga	16.093	18.361	17.513	19.067	19.468	17.805
Hamburg	10.435	9.710	11.369	11.976	13.409	13.689
London	10.290	9.627	9.926	11.793	13.074	14.458
Gent (Ghent)	10.146	9.908	9.939	13.616	8.410	9.638
Constanta	9.484	9.521	9.674	12.801	12.562	12.509
Antwerp	9.053	9.993	7.842	7.186	7.878	7.165
Ravenna	6.560	7.579	6.863	7.379	9.029	10.392
Top 5 ports	70.959	67.730	70.082	76.300	79.501	79.039
EU ports	468.344	465.198	460.574	480.264	489.026	464.309

No que respeita a este tipo de carga, Amesterdão superou o porto de Roterdão em 2011: 17.341 mil toneladas de graneis sólidos vs. 16.801 mil toneladas. Entre 2012 e 2016, em ambos os casos foi notória uma ligeira flutuação, no entanto, em 2016 o porto de Amesterdão continuou a superar Roterdão no que respeita aos granéis sólidos transportados.

Sucessivamente surge o porto de Riga, com relativo progresso quanto aos granéis sólidos transportados: de 16.093 mil toneladas em 2011, para as 17.805 mil toneladas em 2016.

Os portos que movimentaram menos toneladas de granéis sólidos foram os de Antuérpia, Ravena e Constanta. Ao contrário da competência alcançada ao nível dos granéis líquidos, neste parâmetro, o porto de Antuérpia caracterizou-se por um declínio entre 2011 e 2016: de 9.053 mil toneladas para 7.165 mil toneladas mobilizadas. Contrariamente o porto de Ravena, em Itália, registou uma evolução positiva: de 6.560 para 10.392 mil toneladas. O Porto de Constanta,

considerado o maior porto da Roménia, registou também um avanço com 9.484 mil toneladas movimentadas em 2011 e, em 2016, alcançou 12.509 mil toneladas.

Os valores quanto à carga movimentada através de contentores estão expostos na Tabela 5.

Tabela 5 - Peso Bruto, em toneladas, das mercadorias movimentadas por via contentorizada de/para os principais portos da Europa (Fonte: Eurostat 2017)

Portos	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Antwerp	39.967	38.341	39.215	43.464	42.861	49.479
Rotterdam	31.826	34.474	33.068	33.943	31.850	31.610
Hamburg	22.648	23.357	25.885	27.619	23.235	23.600
Bremerhaven	21.314	22.210	20.349	20.549	19.383	20.075
Gioia Tauro	15.413	14.369	15.681	16.879	16.736	19.122
Peiraias	11.253	18.110	20.589	22.471	20.722	21.943
Top 5 ports	131.167	136.491	139.105	148.046	138.051	146.707
EU ports	327.788	343.137	352.197	384.877	388.638	408.579

No que respeita à contentorização, destacam-se os Portos de Antuérpia, Roterdão e Hamburgo. O primeiro progrediu de 39.967 mil toneladas, em 2011, para 49.479 mil toneladas em 2016. Roterdão, foi responsável pela movimentação de 31.826 mil toneladas de carga contentorizada, valor este que teve um ligeiro decréscimo até às 31.610 mil toneladas. O último registou a circulação de 22.648 mil toneladas de carga contentorizada em 2011, crescendo nos anos seguintes até às 23.600 mil toneladas.

O Porto de Bremerhaven, na Alemanha, sofreu um ligeiro declínio quanto à carga contentorizada: de 21.314 mil toneladas diminuiu até às 20.075 mil toneladas. Ao revés, o porto de Pireus sofreu uma evolução considerável, registando 11.253 mil toneladas, em 2011, e 21.943 mil toneladas em 2016.

Gioia tauro foi o porto com a evolução mais baixa: no período considerado, evoluiu de 15.413 mil toneladas para 19.122 mil toneladas de carga contentorizada.

A Tabela 6 expõem os dados relativos à movimentação de carga por via *Ro-Ro*.

Tabela 6 - Peso Bruto, em toneladas, das mercadorias movimentadas por via ro-ro de/para os principais portos da Europa (Fonte: Eurostat, 2017)

Portos	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Dover	23.807	22.439	24.872	27.288	27.093	27.086
Callais	18.227	15.005	19.101	16.643	19.464	19.343
Lübeck	14.486	14.047	13.769	13.836	12.779	12.069
Immingham	13.598	12.355	14.506	14.704	16.648	16.165

Zeebrugge	11.786	11.096	11.803	12.295	13.088	13.353
Dublin	9.737	9.681	9.941	10.484	11.769	12.666
Top 5 ports	81.904	77.760	85.067	85.893	88.045	88.613
EU ports	418.373	411.610	422.095	428.198	452.584	457.338

O porto de Dover, em Inglaterra, obteve primazia ao longo dos seis anos referidos. Em 2011 movimentou 23.807 mil toneladas e, em 2016, progrediu até às 27.086 mil toneladas. Este porto é principalmente conhecido como um porto de *ferries*.

Calais, seguido de Dover, foi o segundo porto com maior transporte de carga via *Ro-Ro*: em 2011, mobilizou 18.227 mil toneladas e, mantendo-se de forma estável, registou 19.343 mil toneladas, em 2016.

O Porto de Lubeck e o Porto de Immingham obtiveram valores próximos: 14.486 mil toneladas e 13.598 mil toneladas, que evoluíram, ao longo dos anos mencionados, de forma oposta pois Lubeck sofreu um declínio, alcançando 12.069 mil toneladas em 2016 e, Immingham cresceu atingindo as 16.165 mil toneladas.

3.2. O Caso Português

Relativamente ao caso de Portugal, a Tabela 7, abaixo indicada, expõem as exportações e importações realizadas entre Portugal e a Europa (SSS) entre os anos de 2011 e 2016. Os dados mencionados foram retirados do Pordata.

Tabela 7 - Peso Bruto, em toneladas, das mercadorias importadas e exportadas por Portugal (Fonte: Pordata 2019)

Portugal	Mercadoria exportada	Mercadoria importada
2011	9.058	15.898
2012	9.668	14.891
2013	12.011	17.028
2014	12.059	18.921
2015	13.262	20.081
2016	13.265	22.645

Através da Análise à tabela podemos concluir que Portugal, entre o período mencionado, viu as suas exportações, por via SSS, crescer gradualmente: de 9.058 mil toneladas para 13.265. Ao nível das importações o cenário repete-se e, as mesmas, crescem de 15.898 para 22.645 mil toneladas.

Estas conclusões vão ao encontro das respostas dadas pelas empresas ao inquérito, exposto no capítulo seguinte: claramente a Europa é um continente fulcral para as relações comerciais das empresas portuguesas daí que, estas mesmas empresas têm condições para optar pelo transporte marítimo a curta distância – o SSS.

Capítulo IV – Investigação Empírica

4.1. Objetivos

Neste último capítulo, foram apresentados os resultados da investigação empírica, realizada através dos dados retirados do Inquérito “Serviço *Feeder*. Um contributo para uma Logística Sustentável” (Anexo I). Através desta mesma investigação, pretendeu-se perceber qual a perspetiva das empresas portuguesas, face à possível utilização do Transporte Marítimo para curtas distâncias – SSS e Serviço *Feeder*. Neste sentido, foram abordados os seguintes tópicos:

- Tipo/Natureza de empresas
- Unidades de Carga Utilizadas
- VGM: potencialidades e fragilidades encontradas
- Portos de Entrada, de Saída e de Transbordo
- Rotas/Países/Continentes
- motivações que conduzem à seleção de um modo de transporte em detrimento de outro e pontos a melhorar
- forma como as presentes preocupações ambientais influenciam as escolhas de transporte das empresas portuguesas

Para tal, fez-se uma análise exploratória utilizando-se o Google *Forms*, como instrumento inquérito para a recolha de dados, e o SPSS, para a análise e tratamento de dados, de forma a dar resposta às questões anteriormente expostas.

4.2. Distribuição e Envio junto das Empresas

A população escolhida incidia sobre empresas portuguesas de importação e exportação, empresas dedicadas à logística e distribuição, transitários, agentes de navegação e transportadores. Os endereços eletrónicos das empresas inquiridas foram obtidos através do “Diretório Portos & Transportes 2013-2014”, e através de pesquisa na Internet das principais empresas exportadoras e importadoras, que atuam em Portugal. Foram obtidos 1189 endereços válidos.

Numa 1ª fase, o envio dos inquéritos ocorreu durante os meses de Junho, Julho e Agosto de 2017. No entanto, devido à fraca adesão por parte das empresas, foi realizada uma 2ª fase de envio: entre Setembro de 2017 e Janeiro de 2018.

O envio destes inquéritos foi feito através da ferramenta Google *Forms* sendo que, ao todo foram, recebidas 78 respostas. No entanto, para a investigação, foram consideradas válidas 69 respostas, pois as restantes 9 pertenciam a empresas que já tinham respondido na primeira fase de envio. Como eram respostas idênticas às primeiras, não foram consideradas.

4.3. Estruturação do Inquérito

O inquérito foi estruturado e pensado de forma:

- A conseguir alcançar os objetivos que foram propostos nesta dissertação

- A ser respondido no espaço de 10-15 minutos

No **Grupo I**, foi possível identificar a empresa, a forma como opera e estabelece as suas relações comerciais. Para isto, o grupo foi estruturado da seguinte forma: na questão 2, procurou-se perceber qual a área de negócio em que as empresas estão inseridas; na questão 3, pretendeu-se perceber qual a unidade de carga que as empresas mais utilizam e na questão 4, o propósito passou por descobrir as regiões mundiais que têm uma maior relevância comercial para as empresas, podendo concluir qual o modo de transporte mais viável para a empresa. As questões 5, 6 e 7 estão relacionadas com os portos mais utilizados para a importação, exportação e transbordo. Nestas três questões, procurou-se compreender quais são os portos que, ao nível internacional e nacional, tem mais relevância comercial para as empresas. A partir destas questões, percecionamos a relevância que o transporte marítimo, em particular o *serviço feeder* tem para estas empresas.

No **Grupo II**, estão inseridas questões que pretendem dar resposta à forma como as empresas selecionam o modo de transporte. Ou seja, do ponto de vista da empresa, quais as vantagens e as fragilidades que encontram nos diferentes modos de transporte e de forma poderão ser colmatadas essas fragilidades. Neste sentido, na questão 1 pretendeu-se retirar ilações quanto à qualidade de serviço, no geral, que o Transporte Rodoviário, Ferroviário, Marítimo, Aéreo e Intermodal dispõem. De uma forma mais específica, na questão 2 o objetivo foi perceber quais os fatores que motivam a seleção de um modo de transporte, em detrimento de outro. A questão 3 incidiu sobre os fatores que conseguiriam promover, junto das empresas, a utilização do SSS conectado a outros meios de transportes (promoção da Intermodalidade): melhoria nos acessos, disponibilização de novos serviços, burocracia, entrega porta a porta, etc. Com estas duas questões, são retiradas conclusões quanto às potencialidades e fragilidades dos modos de transporte, e em particular o caso do SSS. Na questão 4 pretendeu-se perceber o impacto que os meios de comunicação, neste caso a página “Short Sea Portugal”, poderia ter na promoção do SSS junto das empresas: maior divulgação, fiabilidade e assertividade de Informação sobre esta área, por exemplo. Nas questões 5 e 6, o objetivo foi perceber o contributo do VGM destaca positivamente o SSS. Na questão 7 o propósito passou por compreender até que ponto é que o serviço prestado pelos Agentes Marítimos contribui para a promoção deste modo de transporte.

No **Grupo III**, procurou-se compreender de que forma é que as empresas procuram moldar e definir as suas escolhas, tendo em conta as preocupações de âmbito ambiental: optar pelo serviço *feeder* ao invés do transporte rodoviário, para pequenas e médias distâncias. Neste sentido, na questão 1, foi analisada a forma como as empresas percecionam as políticas sustentáveis: se contribuem para o sucesso da empresa, se são uma oportunidade para a empresa crescer ou se são um constrangimento para essa evolução, etc. Na questão 2, foi percecionada a importância que as empresas atribuem a algumas políticas sustentáveis: reciclar materiais, diminuir congestionamento de tráfego e a conseqüente poluição atmosférica, etc. Nas questões 3 e 4 foram retiradas ilações quanto às medidas que, motivariam e desmotivariam a

implementação de medidas sustentáveis na empresa: incentivos financeiros, exigência de acionistas e clientes, etc.

É importante referir que:

- As questões presentes no Grupo I e as questões 1, 2 e 3 do Grupo II foram retiradas da dissertação de mestrado de José Rocha (2015)

- A questão 7 do Grupo II foi retirada da dissertação de Elton Adrião (2014)

- As quatro questões do Grupo III foram baseadas na dissertação de Paulo Rico (2014)

- As questões 4,5 e 6 do Grupo II foram desenvolvidas no âmbito desta dissertação de autoria própria

4.4. Análise ao Inquérito

“A Estatística não é só sobre números; é também sobre a compreensão do nosso mundo (Howell, 1999 Maroco, 2007). Para a análise estatística e para o tratamento de dados, realizado nas páginas seguintes, recorreu-se ao IBM SPSS *Statistics, Versão 21*.

Grupo I

2. Tipo/Natureza do Negócio

O Gráfico 1 (ver Anexo II,) representa a distribuição das empresas participantes, segundo o seu tipo de negócio:

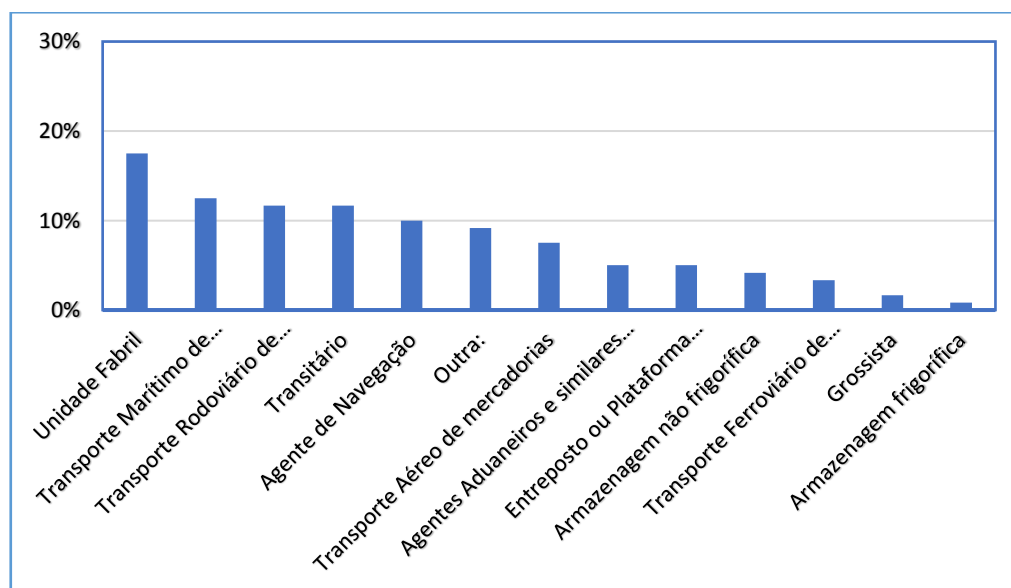


Gráfico 1 – Natureza do Negócio (Fonte Própria,2018)

A análise deste gráfico (ou da tabela presente no anexo II) permitiu concluir que, o tipo de empresa com maior número de participantes, no inquérito, enquadra - se na categoria de Unidade Fabril. Das 69 empresas respondentes, 21 estão inseridas neste tipo de negócio, o que corresponde a uma percentagem de 17,5% respostas.

No que respeita ao Transporte Marítimo, foram 15 o número de empresas participantes: percentagem de 12,5%.

Seguidamente, o Transporte Rodoviário e os Transitários obtiveram uma percentagem de 11,7% de respostas. Conforme indicado anteriormente, o Transitário é o intermediário entre o pequeno/médio operador comercial e os transportadores marítimos, rodoviários e aéreos, assumindo por isso um papel pertinente na cadeia de transportes.

No caso dos Agentes de Navegação, 12 empresas identificaram-se como pertencendo a este tipo de negócio, o que corresponde a uma percentagem de 10% de respostas.

Na opção Outra, que obteve 9,2% de respostas, os tipos de negócio que foram mencionados pelas empresas, inserem-se na opção Unidade Fabril.

O Transporte Aéreo de Mercadorias alcançou uma percentagem de respostas de 7,5% e 5% diz respeito à percentagem de empresas que se enquadram como Agentes aduaneiros e Plataformas Logísticas.

As áreas de negócio que registaram menos empresas foram: Transporte Ferroviário de Mercadorias (3,3%), Grossistas (1,7%) e Armazenagem Frigorífica (0,8%).

Através desta questão, podemos concluir que este inquérito foi respondido maioritariamente por Unidades Fabris, Transportadores Marítimos e Rodoviários, Transitários e Agentes de Navegação. Esta situação, conforme veremos mais à frente, poderá ter uma influência significativa nas respostas obtidas.

3. Unidades de Carga

Relativamente às unidades de carga, as 69 empresas participantes responderam a esta questão. À semelhança da questão anterior, as empresas podiam assinalar mais do que uma opção.

O gráfico 2 (e a tabela presente no Anexo III) revelam que, os contentores de 20' e de 40' pés são as unidades de carga mais utilizadas, correspondendo a percentagens de 14,7% e 14,4%, respetivamente:

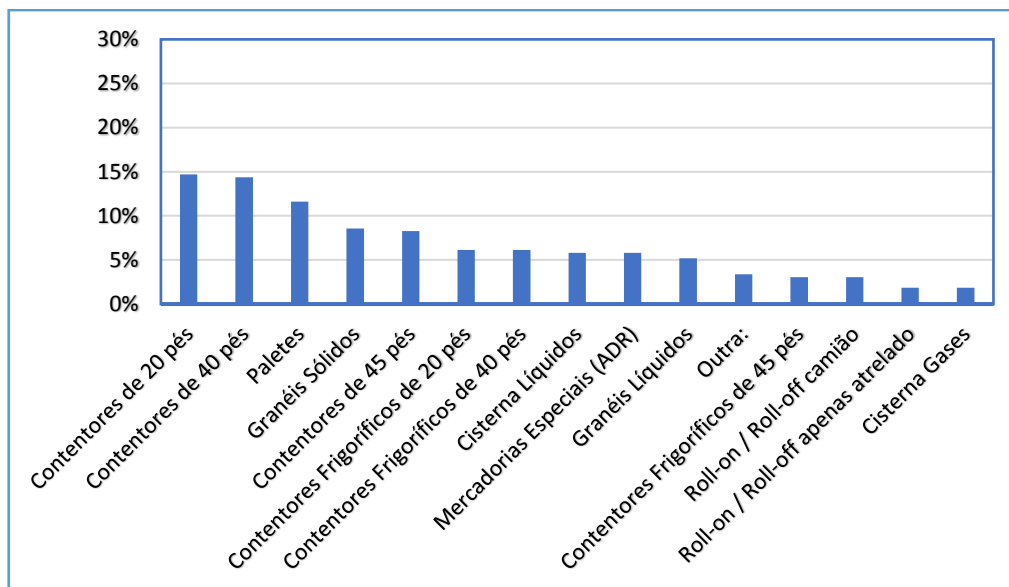


Gráfico 2 – Unidades de Carga (Fonte Própria, 2018)

Os contentores de 45' pés obtiveram 8,3% de respostas, ou seja: na amostra considerada, os contentores de 45' pés são menos empregados do que os de 20' e de 40' pés.

As Paletes constituem a terceira unidade de carga mais utilizada: percentagem de 11,6% de respostas.

Entre as empresas participantes, os Granéis Sólidos são mais utilizados do que os Granéis Líquidos, sendo que os primeiros correspondem a uma percentagem de utilização de 8,6%, enquanto os segundos apresentam 5,2%.

Quanto aos contentores frigoríficos, mais uma vez, os de 20 e de 40' pés são mais utilizados do que os de 45': os primeiros são utilizados por 6,1% cada, já o último obteve apenas 3,1%. Os Contentores *Reefers* obtiveram percentagens mais baixas do que os contentores *Dry*, devido ao facto de estarem associados a um tipo de mercadoria específico (bens perecíveis).

Os Cisterna Gases apresentam uma percentagem mais baixa do que os Cisterna Líquidos: apenas 1,8% das respostas indicaram utilizar Cisterna Gases, enquanto 5,8% usam Cisterna Líquidos.

Relativamente ao *Roll-On Roll-Off* existe, entre ambos, uma ligeira diferença: 3,1% opera com o *Roll-On Roll-Off Camião* e 1,8% com o *Roll-on Roll-off Atrelado*.

Foi possível concluir que, a carga contentorizada continua a ter predomínio sobre as restantes unidades.

4. Rotas Relevantes

Relativamente a esta questão, o propósito, passou por perceber quais as regiões/rotas mundiais mais relevantes para as empresas inquiridas. Das 11 regiões, 3 obtiveram cerca de 68 respostas, enquanto os restantes 8 obtiveram 66 respostas. Os resultados estão expostos no Gráfico 3 e no Anexo IV.

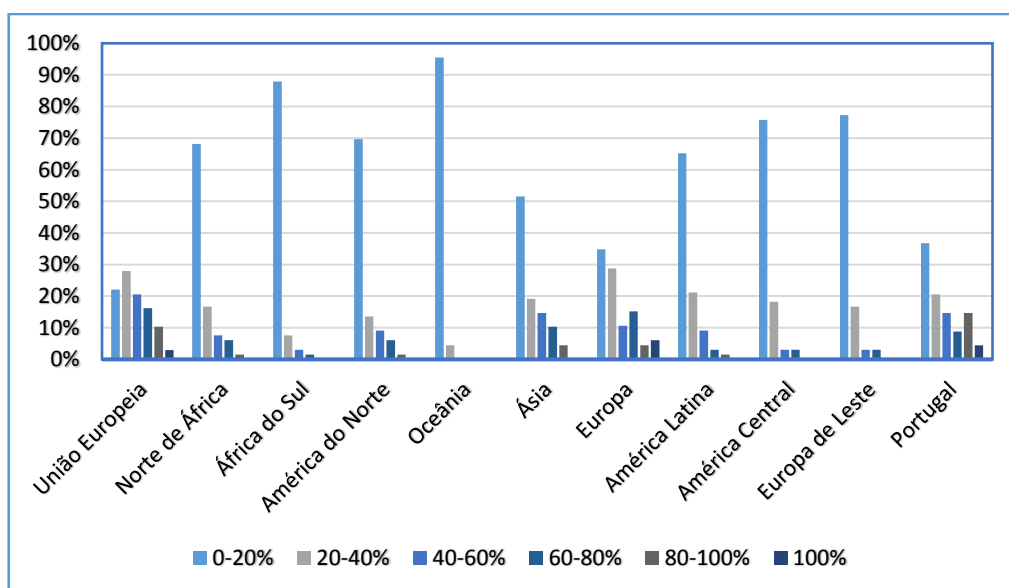


Gráfico 3 – Relevância das Rotas (Fonte Própria, 2018)

Cerca de 27,9% das empresas, consideram que a UE tem uma relevância comercial de 20-40%. Relativamente ao intervalo 0-20%, foi atribuída a esta região uma percentagem de 22,1% e 20,6%, foi a percentagem atribuída ao intervalo 40-60%. O intervalo 60-80% foi a importância concedida por 16,2% das empresas respondentes, e 10,3% indicou o intervalo 80-100%. A opção 100% não obteve uma percentagem relevante para o estudo em questão. Ou seja, é possível concluir que, a UE é uma região com uma elevada importância comercial, para as empresas respondentes. Foi também a região que conseguiu um maior equilíbrio e proximidade entre as respostas: as restantes regiões obtiveram valores muito díspares.

Na região do Norte de África, a percentagem mais elevada foi atribuída à escala 0-20%, com uma percentagem de 68,2%. Seguiu-se a opção 20-40% à qual correspondeu uma percentagem de 16,7%. Os restantes intervalos obtiveram percentagens baixas, o que nos permite concluir que ainda que tenha alguma importância para o comércio internacional, o Norte de África não se equipara à UE.

Esta tendência mantém-se para a África do Sul: 87,9% das empresas inquiridas, consideraram esta região com grau de importância de 0-20%, enquanto os restantes intervalos obtiveram percentagens ínfimas. Comparativamente com o Norte de África, a África do Sul tem menos peso na balança comercial das empresas respondentes.

No caso da América do Norte, 69,7% considerou uma importância de 0-20%. O intervalo 20-40% foi indicado por 13,6% e o intervalo 40-60% por 9,1%. Os restantes parâmetros não obtiveram valores relevantes para o estudo.

A Oceânia foi considerada, pelas empresas participantes como a área menos relevante (ou sem relevância alguma): 95,5% apontou que a pertinência comercial desta região se situa entre 0-20% e, apenas 4,5% consideraram o intervalo de 20-40%. As restantes opções não foram sequer seleccionadas por nenhuma empresa: 0%.

Segue-se a Ásia, indicada por 51,5% das empresas como tendo um peso comercial de 0-20% e por 19,1% como estando situada no intervalo 20-40%. O intervalo 40-60% foi selecionado por 14,7% das empresas. Ainda que os resultados não sejam muito significativos, a Ásia conseguiu sobrepor-se às regiões da América do Norte, da África do Sul e Norte de África.

A Europa, como continente, assumiu uma relevância mais significativa do que a UE: 34,8% atribuíram-lhe um peso comercial de 0-20% e 28,8% das empresas indicou-a como tendo uma relevância de 20-40%. A escala 60%-80% foi selecionada por 15,2% empresas, superando o intervalo 40-60%, considerado por 10,6%. Das empresas participantes, 6,1% considerou que o continente europeu tem uma relevância comercial de 100%. Esta foi a região considerada mais importante, ao nível comercial, pelas empresas respondentes.

A América Latina, tal como aconteceu com a Ásia, alcançou valores algo relevantes para este estudo: 65,2% e 21,2% selecionaram os intervalos 0-20% e 20-40%, respetivamente. Os restantes valores obtidos são irrisórios. Esta região, ainda que não lhe seja atribuída a mesma acuidade do Continente Europeu e da UE, constitui alguma relevância comercial para estas empresas.

Relativamente à América Central, o intervalo 0-20% foi selecionado por 75,8% empresas e, seguidamente, 18,2% atribuiu a esta região um peso comercial de 20-40%. Os restantes valores são mais uma vez irrisórios: os intervalos 100% e 80-100% não foram sequer selecionados por nenhuma empresa.

Na região da Europa de Leste, podemos constatar que 77,3% das empresas participantes considerou que esta região tinha uma importância comercial entre os 0-20%. Quanto ao intervalo 20-40%, foi apontado por 16,7% das empresas. As opções 100% e 80-100% não foram selecionadas por nenhuma empresa, e as restantes não obtiveram valores relevantes.

Por último, Portugal aproxima-se da Europa e da União Europeia, no que toca à relevância comercial: 36,8% das empresas, atribuiu ao nosso país uma importância entre 0-20% e, 20,6% selecionou o intervalo 20-40%. As opções 40%-60% e 80%-100% obtiveram, cada uma, 14,7%.

A par com a UE e com Continente Europeu, Portugal representa um peso considerável na balança comercial destas empresas. Estas foram as três regiões consideradas pelas empresas respondentes mais marcantes. Ou seja o SSS, a par com os outros modos de transporte, poderia ser facilmente incluído na cadeia de transporte destas empresas.

Por último, é importante ressaltar que a opção 100% foi a menos selecionada pelas empresas participantes, sendo possível concluir que estas empresas não estão seriamente dependentes destas regiões.

Nesta questão, é importante sublinhar que a forma como as regiões foram estruturadas, nesta questão (UE, Europa, América Latina, Europa de Leste, América Central, etc.), teve o propósito de encontrar esclarecimentos para a minha vida profissional.

4.1. Outras

No seguimento da questão anterior, a pergunta 4.1 teve como objetivo permitir às empresas participantes referir os países, continentes ou regiões que considerassem importantes para a sua empresa, do ponto de vista comercial.

No que respeita às regiões, a Península Ibérica foi selecionada por 2 empresas, enquanto as regiões do Médio Oriente, Magreb, Costa Oeste de Africa, PALOP e Açores foram indicados por 1 empresa, cada.

No que respeita aos Estados, Espanha e Reino Unido foram referidos nesta questão por 6 empresas, cada, e a França por 5 empresas. Este resultado remete-nos para a questão anterior: relevância que a Europa e a UE obtiveram junto das organizações, comparativamente às outras regiões. Os restantes países indicados obtiveram resultados menos significativos: 3 empresas indicaram Angola, como um estado relevante do ponto de vista comercial, e os EUA, a Holanda, a China a Ucrânia e o Brasil foram indicados por 2 empresas, cada. Apenas 1 empresa mencionou o México, a Coreia do Sul, a Itália, e a Alemanha.

5. Portos de Entrada de Mercadorias

Relativamente aos Portos de Entrada, foram 65 as empresas participantes. Através do Anexo V e do Gráfico 4, é possível assinalar que o Porto de Leixões obteve um papel de destaque, dado que alcançou 32,9% de respostas.

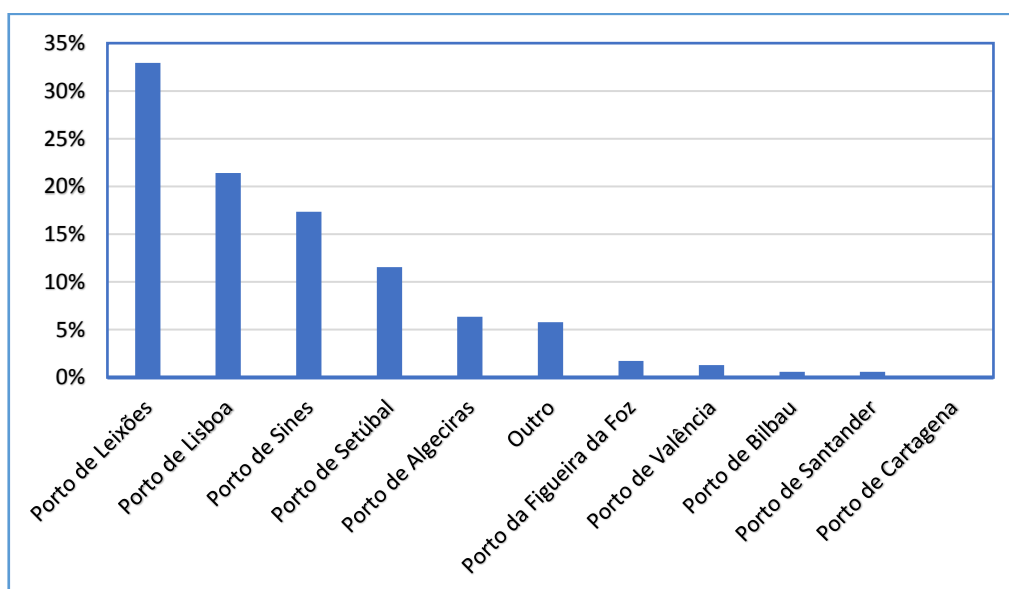


Gráfico 4 – Portos de Entrada de Mercadorias (Fonte Própria, 2018)

O Porto de Lisboa foi assinalado por 21,4%, ou seja: no que respeita à entrada de mercadorias, o Porto de Leixões obteve primazia face ao Porto de Lisboa.

O Porto de Sines, com valores próximos do Porto de Lisboa, foi considerado um dos principais portos para a entrada de mercadorias, segundo 17,3%. Estes resultados traduzem a importância do Porto de Sines que, conforme já referido anteriormente, assume-se como um porto relevante no panorama nacional.

Segundo as empresas respondentes, estes são os 3 portos com mais peso na economia nacional.

Os Portos de Setúbal e da Figueira da Foz apresentam valores mais baixos, que os restantes portos nacionais, tendo conquistado 11,6% e 1,7% de respostas, respetivamente.

No âmbito internacional, destaca-se o Porto de Algeciras, com uma percentagem de 6,4%. Contrariamente, os restantes portos internacionais não foram considerados pelas empresas respondentes, como portos principais para a entrada de mercadorias: apenas 0,6% indicou os Portos de Santander e Bilbao, e 1,3% mencionou o Porto de Valência. Nenhuma empresa selecionou o Porto de Cartagena.

Na opção Outros, foram mencionados os portos nacionais do Caniçal e Aveiro e ao nível internacional, foram indicados nesta questão os Portos de Roterdão, Barcelona e Ferrol.

6. Portos Saída de Mercadorias

Através da análise do Anexo VI e do Gráfico 5, o Porto de Leixões foi considerado, à semelhança da questão anterior, o principal porto para a saída das mercadorias: 30,8%.

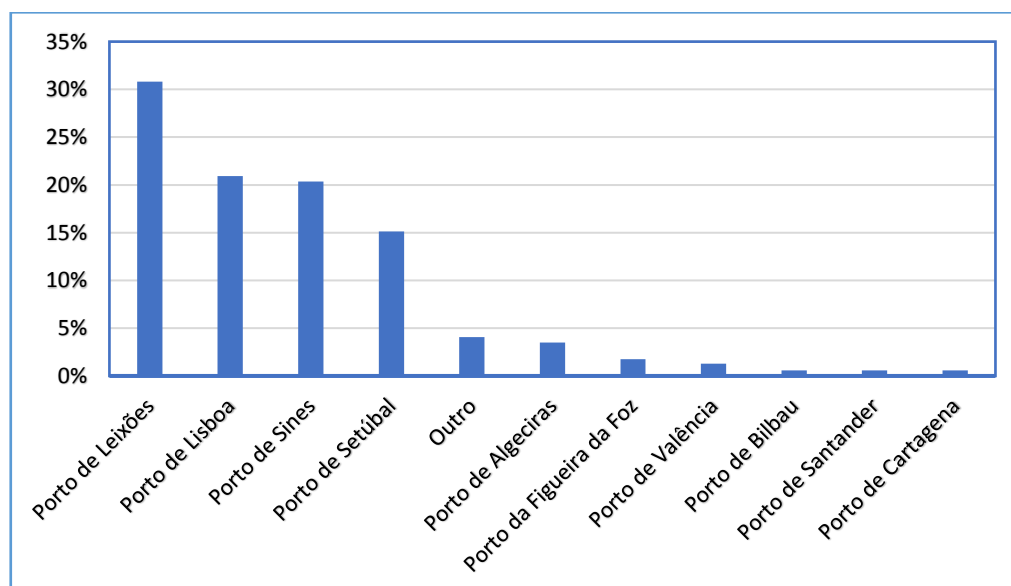


Gráfico 5 – Portos de Saída de Mercadorias (Fonte Própria, 2018)

Na sequência do Porto de Leixões, Lisboa e Sines foram mencionados como os principais portos de saída, com uma percentagem de 20,9% e 20,3%, respetivamente (diferença percentual

reduzida): Leixões, Lisboa e Sines ocupam, à semelhança da questão anterior, um lugar primordial a nível nacional.

Com uma percentagem mais baixa, o Porto de Setúbal, foi considerado relevante segundo 15,1%. Para as empresas respondentes, é um porto mais utilizado na saída, do que na entrada de mercadorias.

No caso do Porto da Figueira da Foz, não existiu discrepância de valores como porto de entrada e de saída: 1,7% em ambas as situações.

No panorama internacional, o Porto de Algeciras, ainda que com apenas 3,5%, foi o que obteve mais destaque. Os restantes portos internacionais obtiveram valores irrelevantes para a análise: Porto de Valença indicado por 1,3%, Bilbao, Santander e Cartagena por 0,6%, cada.

Na opção Outro, ao nível de portos nacionais, indicaram os Portos de S. Miguel e do Caniçal. Esta situação realça o papel importante que os portos dos arquipélagos da Madeira e dos Açores têm, na economia regional e nacional. Ao nível internacional aludiram aos Portos de Vigo e Barcelona.

7. Portos de Transbordo

Quanto aos Portos de Transbordo, foram obtidas 56 respostas. Este valor poderá ser explicado pelo facto das empresas fora da esfera dos transportes (Unidades Fabris e Grossistas), desconhecerem qual o (s) porto (s) no (s) qual (s) a (s) sua (s) mercadoria (s) realiza (m) transbordo.

Através do Anexo VII e do Gráfico 6, foi observado que Roterdão e Algeciras são os principais portos para o transbordo das cargas: referidos por 29,6% e 28,9% respetivamente.

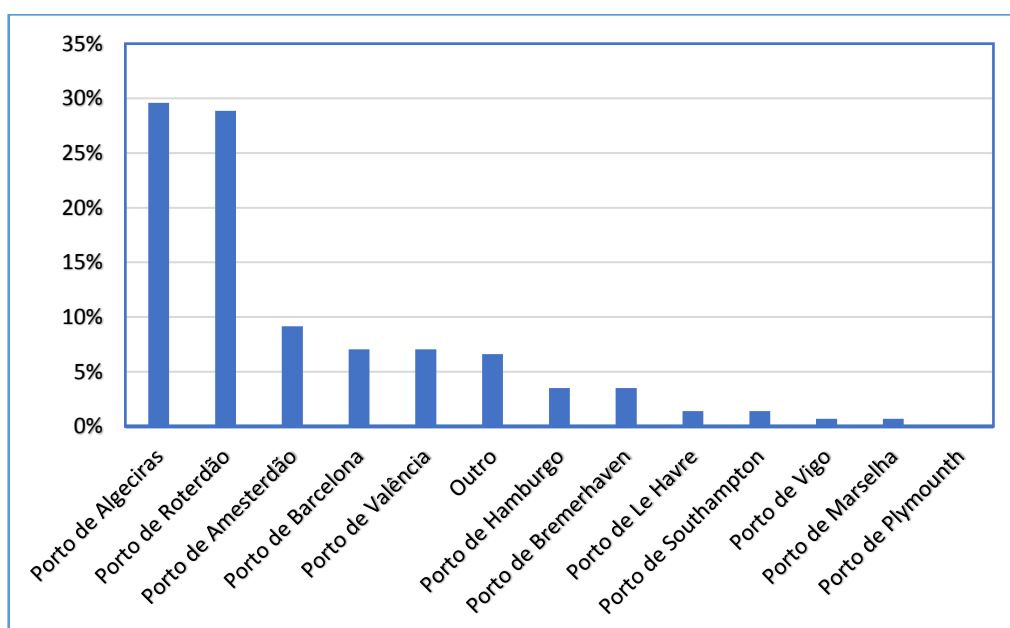


Gráfico 6 – Portos de Transbordo de Mercadorias (Fonte Própria, 2018)

Os restantes portos estão enquadrados numa realidade distinta: o Porto de Amesterdão obteve 9,2% de respostas, e Valência e Barcelona 7,0%, cada. Ainda que com percentagens mais baixas, é importante salientar que estes portos, à semelhança de Roterdão e Algeciras, localizam-se na Holanda e em Espanha, respetivamente. A localização geográfica e as características históricas e culturais justificam a relevância destes países, no transporte marítimo de mercadorias, conforme referido anteriormente.

Hamburgo e Bremerhaven, na Alemanha, obtiveram uma percentagem de 3,5% cada. Ainda que relevantes no contexto nacional, não obtiveram primazia no contexto europeu.

Le Havre, *Southampton*, Vigo, Marselha, obtiveram valores irrisórios: os dois primeiros com 1,4% e os outros com 0,7%.

O Porto de *Plymouth*, em Inglaterra, não foi mencionado por nenhuma empresa.

Na opção Outros, algumas das empresas respondentes indicaram os portos de Génova, Tanger e Antuérpia.

Grupo II

1. Classificação dos Modos de Transporte

Relativamente à classificação, de âmbito geral, dos diferentes modos de transporte, todas as 69 empresas respondentes participaram nesta questão. Os resultados podem ser analisados no Gráfico 7 e no Anexo VIII.

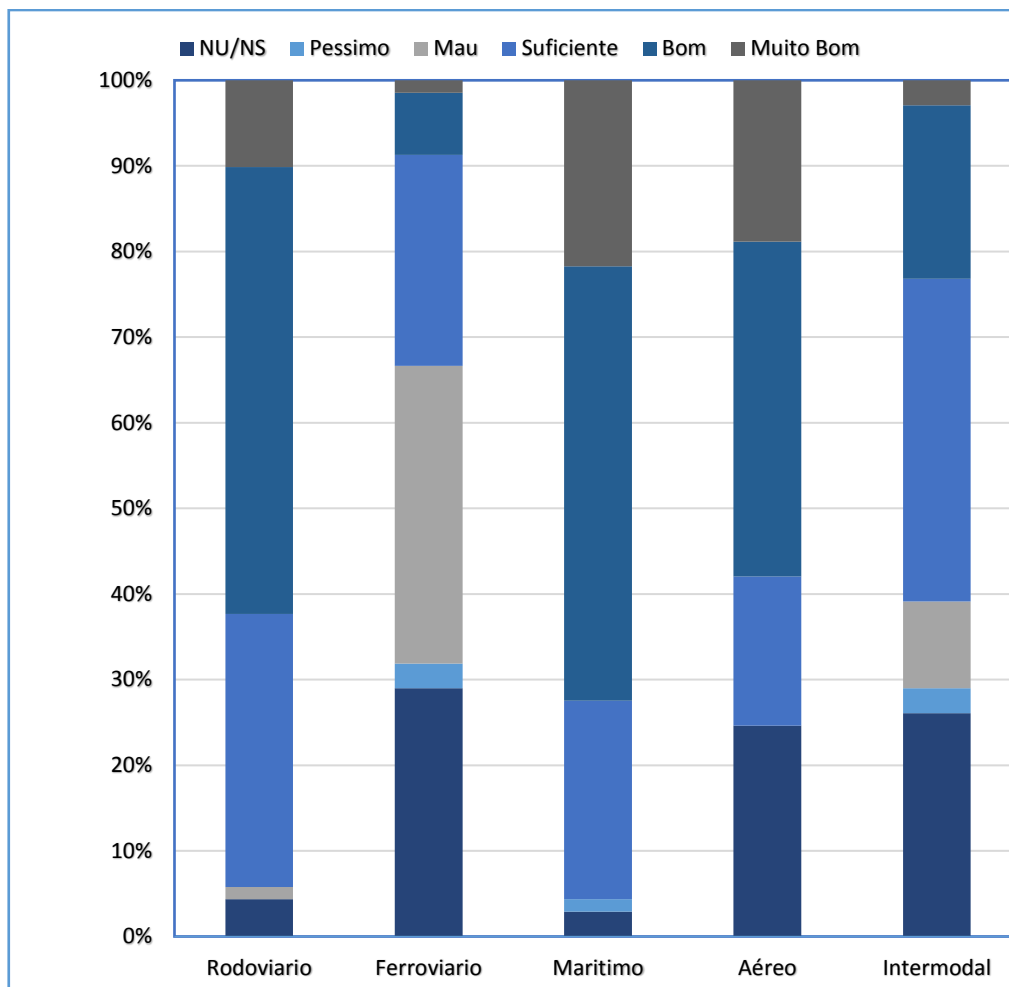


Gráfico 7 - Qualidade dos Modos de Transporte (Fonte Própria, 2018)

A qualidade de serviço do Transporte Rodoviário foi avaliada, por 52,2% das empresas, como sendo Boa. Suficiente foi a apreciação feita por 31,9% das empresas e, apenas 10,1% das empresas consideraram a qualidade do Transporte Rodoviário como Muito Boa. Nenhuma empresa classificou o Transporte Rodoviário como tendo uma Péssima qualidade de serviço, e apenas uma ínfima parte considerou que tinha uma Má qualidade. De uma forma geral, o cômputo é positivo.

À semelhança do que aconteceu com o Transporte Rodoviário, no Transporte Marítimo cerca de metade das empresas participantes, 50,7%, considerou a qualidade de serviço como sendo Boa. Um serviço Suficiente foi a avaliação indicada por 23,2% das empresas, e 21,7% consideraram-no Muito Bom. Somente uma empresa inquirida é que considerou Péssimo, o serviço prestado pelo Transporte Marítimo, e nenhuma o considerou de má qualidade.

O Transporte Ferroviário foi mencionado por 34,8% das empresas, como tendo uma Má qualidade de Serviço. Este modo de transporte não é utilizado por 29,0% das empresas, e unicamente 1 empresa avaliou o serviço prestado como Muito Bom, e 7,2% como Bom. O Transporte Ferroviário não concede uma qualidade de serviço que consiga atrair, a maior parte das empresas.

No que respeita ao Transporte Aéreo, 39,1% das empresas caracterizou a qualidade serviço como sendo Boa. Este é um modo de transporte com uma apreciação, no geral, positiva: 18,8% das empresas avaliam-no como Muito Bom e 17,4% das empresas como Suficiente. Devido às suas limitações, nem sempre pode ser empregado pelas empresas, daí que cerca de 24,6% das empresas tenham selecionado a opção Não Utiliza/Não Sabe.

Segundo 37,7% das empresas, o Transporte Intermodal tem uma qualidade de serviço Suficiente, no entanto, 26,1% mencionaram que não empregam a intermodalidade na sua empresa. Seguidamente, 20,3% caracterizou este serviço como sendo Bom e apenas 10,1% o apelidou como Mau. Apenas uma ínfima parte a avaliou como Muito Boa e Péssima. A Intermodalidade ainda necessita, conforme mencionado em capítulos anteriores, de melhorias significativas ao nível da flexibilidade entre os diferentes modos de transporte. De momento, para várias empresas, ainda não é uma opção viável.

Os Transportes Marítimo e Rodoviário concedem, de forma geral, e segundo as empresas participantes, o serviço de melhor qualidade.

2. Escolha/Seleção do Modo de Transporte

Os resultados relativos à questão 2.2. estão expostos no gráfico 8 e no Anexo IX: foram conseguidas 67 respostas. O propósito foi perceber o que motiva uma empresa a selecionar um modo de transporte, em detrimento de outro, retirando desta forma ilações quanto às potencialidades e fragilidades dos mesmos.

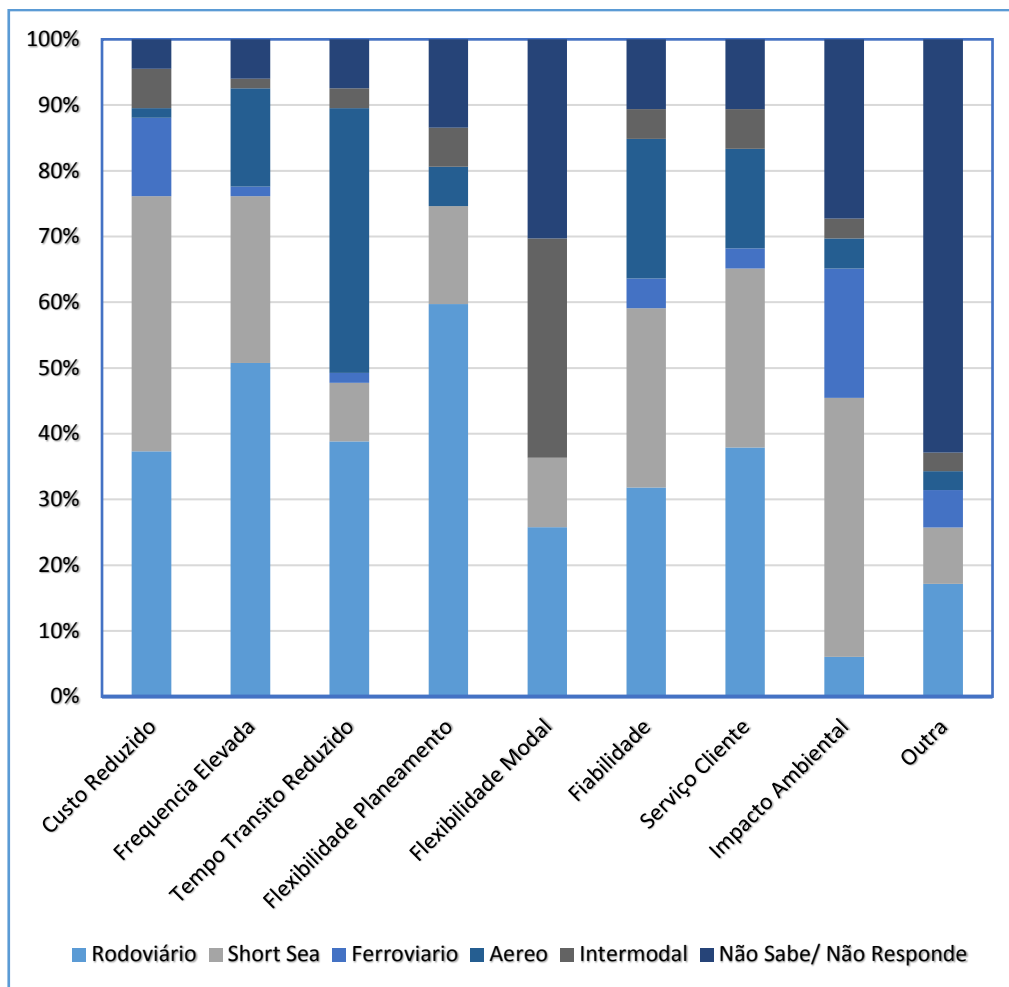


Gráfico 8 – Seleção do Modo de Transporte (Fonte Própria, 2018)

No que respeita ao custo reduzido, o SSS foi considerado o mais vantajoso, segundo 38,8% empresas, seguido do Transporte Rodoviário com 37,3% (diferença percentual reduzida). Na situação oposta, o Transporte Aéreo e o Intermodal foram considerados as modalidades menos atrativas, em termos de custos, apresentando 1,5% e 6,0% respectivamente. Segundo 11,9% das empresas, o Transporte Ferroviário apresenta um custo reduzido.

No âmbito da Frequência do modo de transporte, 50,7% das empresas considerou que o Transporte Rodoviário é o mais vantajoso, enquanto o SSS e o Transporte Aéreo, obtiveram um resultado mais baixo: 14,9%. O Transporte Ferroviário e o Intermodal apresentam valores irrelevantes: 1,5%, cada. Ou seja, o camião (saídas diárias) tem uma frequência mais elevada do que um navio (saídas semanais), um avião e um comboio.

No que respeita ao tempo em trânsito, o Transporte Aéreo foi selecionado pelas empresas como o melhor (40,3%). O Transporte Aéreo é o mais rápido, estando destinado a mercadorias urgentes e de elevado valor. Indicado por 38,8% das empresas, o Transporte Rodoviário foi considerado o mais vantajoso dado o reduzido tempo em trânsito. Neste parâmetro, o SSS e o Transporte Ferroviário surgem como os transportes menos proveitosos: 9,0% e 1,5%, respectivamente. Ou seja: associado à frequência reduzida, o tempo em trânsito representa uma

pesada desvantagem do SSS quando comparado com o Transporte Rodoviário. O Transporte Intermodal obteve novamente valores irrelevantes: 3,0%.

No caso da Flexibilidade de Planeamento, as empresas consideraram que o Transporte Rodoviário é mais flexível, em termos de planeamento do processo do transporte: 59,7%. Os procedimentos burocráticos, associados ao SSS, podem ser um dos motivos que explica os reduzidos valores alcançados pelo mesmo neste parâmetro: 14,9%. Os Transportes, Aéreo e Intermodal obtiveram valores irrisórios (6,0% cada), e o Ferroviário não foi selecionado por nenhuma empresa.

Já no caso da Flexibilidade Modal, o Transporte Intermodal é o que apresenta o melhor resultado: 33,3%. Apesar de não estar suficientemente desenvolvido e consolidado em Portugal (daí o resultado reduzido), as empresas participantes consideraram que, a intermodalidade é o que oferece mais flexibilidade, quando bem estruturado. No entanto, é importante considerar que 30,3% selecionou a opção Não Sabe/Não Responde, ou seja: uma grande parte das empresas considera que, nenhum destes modos de transporte está devidamente preparado para se integrar com os restantes. O Transporte Rodoviário foi indicado por 25,8% das empresas e, 10,6% no caso do SSS. O transporte ferroviário e aéreo não foram sequer selecionados por nenhuma empresa inquirida.

No campo da Fiabilidade, o Transporte Rodoviário foi caracterizado por 31,8% das empresas, como sendo aquele que oferece mais confiança e mais estabilidade, na perspetiva das empresas participantes. Com uma percentagem de 27,3%, o SSS foi avaliado pelas empresas participantes como sendo credível e, 21,2% indicou o Transporte Aéreo. As constantes supressões de navios e alterações nos *Schedules* podem explicar este resultado. O Transporte Ferroviário e Intermodal tiveram novamente um resultado ínfimo: 4,5%.

Segundo 37,9% das empresas, o Transporte Rodoviário foi apontado como o que oferece um melhor serviço ao cliente. Seguido do Transporte Rodoviário, 27,3% considera que o SSS é o modo que disponibiliza o aos clientes o melhor serviço enquanto o Transporte Aéreo foi assinalado por apenas 15,2%. No que respeita ao Transporte Ferroviário e Intermodal, os valores irrisórios mantem-se: 3,0% e 6,1%.

No ponto relativo ao impacto ambiental, o SSS superou o Transporte Rodoviário com uma diferença significativa: 39,4% contra 6,1%. Este parâmetro foi o único em que o Transporte Ferroviário obteve destaque: foi indicado por 19,7% das empresas. Com resultados pouco significativos, mantém-se o transporte Aéreo (4,5%) e o Intermodal (3,0%).

As razões colocadas pelas empresas no parâmetro “Outra” inserem-se nos tópicos anteriormente referidos.

Esta questão permitiu concluir que, o Transporte Rodoviário predomina sobre os restantes modos de transporte, particularmente o sobre o Marítimo, no que respeita: à Frequência, à Flexibilidade Modal e de Planeamento, à Fiabilidade e ao Serviço ao Cliente. O custo reduzido e o impacto ambiental foram as razões apontadas pelas empresas que representam a primazia do SSS. O Transporte Aéreo assume alguma relevância, particularmente no tempo em trânsito reduzido, daí que esteja normalmente associado ao transporte de mercadorias de elevado valor

e o Transporte Ferroviário, no geral, não tem uma relevância significativa, excetuando no que respeita ao impacto ambiental positivo. Os valores pouco significativos, obtidos pelo modo Intermodal, revelam que ainda é necessário um longo investimento nesta matéria, para que este seja levado em conta pelas empresas.

Ou seja, estes resultados vão ao encontro das apreciações expostas nos capítulos anteriores.

3. A Articulação entre o SSS e os Restantes Modos de Transporte

Conforme referido em capítulos anteriores, existe um conjunto de entraves que dificultam a conexão do SSS com outros modos de transporte. Com esta questão procurou-se perceber, que políticas é que incentivariam as empresas a optar pela Intermodalidade: conexão entre o SSS e os restantes modos de transporte. Os resultados podem ser visualizados no Anexo X e no Gráfico 9.

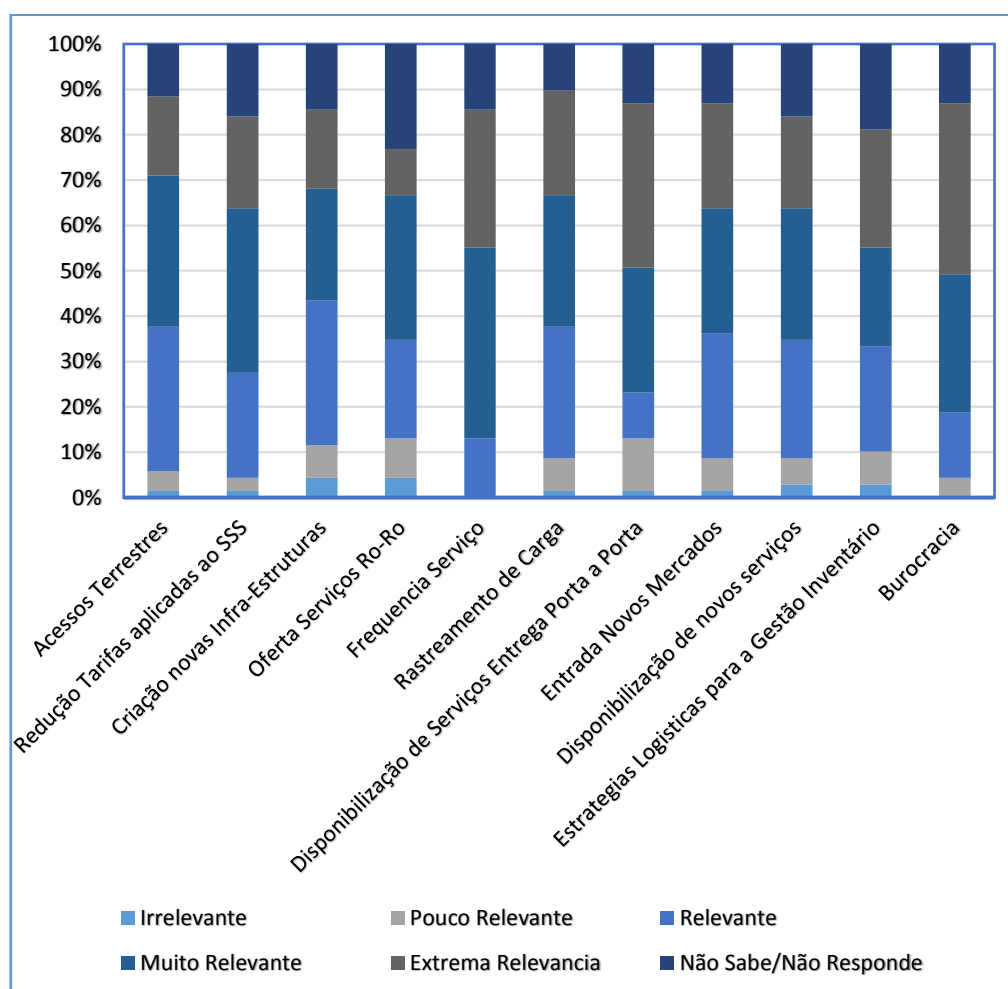


Gráfico 9 – Articulação do SSS com os restantes Modos de Transporte (Fonte Própria, 2018)

Segundo 33,3% das empresas respondentes, a construção de acessos terrestres adequados seria Muito Relevante para a promoção do SSS junto dos restantes meios de transportes. Neste sentido, 31,9% das empresas considerou este fator Relevante, e 17,4% avaliou-o como tendo

uma importância Extrema. Do lado oposto, apenas 4,3% e 1,4% indicaram este fator como Pouco Relevante e Irrelevante, respectivamente. É possível concluir que, Acessos Terrestres adequados dão um contributo significativo para a promoção e interligação do SSS, com os demais modos de transporte.

A Redução das Tarifas aplicadas ao SSS foi também calculado como um fator de grande peso para o SSS: 36,2% das empresas consideraram-no como Muito Relevante, e 23,2% considerou-o Relevante. A opção Extrema Relevância foi selecionada por 20,3% das empresas.

Quanto à Criação de Novas Infraestruturas, o peso que lhe foi atribuído foi dispar dos dois fatores anteriores: 31,9% das empresas indicaram-no como Relevante e só 24,6% o avaliou como Muito Relevante. Segundo 17,4% das empresas, este fator tem uma Relevância Extrema e, as opções Pouco Relevante e Irrelevante obtiveram, à semelhança dos parâmetros anteriores, valores irrisórios. Ainda que tenha alguma importância, para as empresas respondentes, a criação de novas infraestruturas não tem o mesmo impacto que a melhoria dos acessos terrestres, e a redução das tarifas para a promoção do SSS.

A Oferta de Serviços *Ro-Ro*, segundo 31,9% das empresas, é Muito Relevante para a articulação do SSS, no entanto 23,2% das empresas indicou que Não Sabe/Não Responde: das 69 empresas participantes, 16 desconhecem o que é o serviço *Ro-Ro*. Relevante foi a opção selecionada por 21,7% e 10,1% avaliou este fator como Extremamente Relevante. As restantes opções, Pouco Relevante e Irrelevante, obtiveram um resultado limitado. Ainda que tenham obtido bons resultados na opção Muito Relevante, é possível concluir que existe algum desconhecimento quanto à carga *Ro-Ro*: toda a carga que através de uma rampa de acesso, é introduzida no navio e, neste sentido, não são utilizadas gruas no seu carregamento.

Segundo 42,0% das empresas, a Frequência de Serviço é Muito Relevante para a inclusão do SSS juntos dos demais modos de transporte e, para 30,4%, é de Extrema Relevância. Pouco Relevante e Irrelevante obtiveram um resultado nulo, e unicamente 13,0% considerou apenas Relevante. A partir destes resultados, conclui-se que, o SSS deveria ter uma frequência de serviço maior (por exemplo, saídas diárias), de forma a conseguir equiparar-se as restantes modos.

No que respeita ao Rastreamento de Carga, a apreciação Relevante e Muito Relevante foi selecionada por 29,0% das empresas. Na perspectiva de 23,2% das empresas, este fator dá um contributo Extremamente Relevante, para articulação do SSS. A possibilidade de localizar a Carga, independentemente do meio de transporte no qual ela se encontra, é considerado um fator decisivo.

Cerca de 36,2% das empresas respondentes, selecionou a Disponibilização de Serviços Porta-a-Porta um fator Extremamente Relevante e Muito Relevante, segundo 27,5%. Ao revés, 11,6% e 10,1% avaliaram-no como Pouco Relevante e Relevante, respectivamente. Irrelevante foi selecionada apenas por 1 empresa. Para que a Intermodalidade seja promovida, é fundamental uma cadeia de transporte que realize a deslocação da carga desde o seu ponto de produção (Unidade Fabril, por exemplo) até à “casa do cliente”.

A Entrada em Novos Mercados assume-se, à semelhança dos fatores anteriores, como um fator preponderante: 55,0% consideram-no Relevante e Muito Relevante, e 23,2% Extremamente Relevante. As restantes opções mantem valores irrisórios.

Segundo as empresas respondentes, a capacidade de Disponibilizar de novos Serviços foi apreciada como sendo Muito Relevante (29,0%). Contíguos deste valor, Relevante e Extremamente Relevante, foram selecionados por 26,1% e 20,3%, respetivamente. Apenas 8,7% das empresas não atribuem relevo a este fator.

A criação de Estratégias Logísticas, com vista uma melhor gestão do Inventário, foi considerada por 26,1% como sendo Extremamente Relevante. Cerca de 23,2% selecionaram este fator como Relevante, e 21,7% como Muito Relevante. As opções Pouco Relevante e Irrelevante prosseguiram com valores irrisórios.

O último fator alvo foi a Diminuição da Burocracia: 37,7% das empresas conferiram a este fator uma Relevância Extrema, para a integração do SSS e conseqüente promoção da Intermodalidade. Segundo 30,4% das empresas, esta medida seria Muito Relevante e somente 14,5% a caracterizou como simplesmente Relevante. Estes resultados vão no seguimento do que já foi referido em capítulos anteriores: o SSS necessita de desburocratização.

De uma forma geral, todos estes fatores foram considerados importantes pelas empresas: em todos eles, as opções Pouco Relevante e Irrelevante obtiveram valores irrisórios e, a pertinência, para a articulação do SSS com os restantes modos de transporte, evidenciou-se.

Na perspetiva destas empresas, estes são parâmetros nos quais se deve apostar, se o objetivo passar pela articulação dos modos de transporte. Se esta situação atual não se inverter, dificilmente essa articulação será conseguida.

4. A Página “Short Sea Portugal”

Tendo em conta o impacto das tecnologias de informação atuais, nesta questão procurou-se perceber a influência dos meios de comunicação, na clarificação/informação da atual situação do SSS junto das empresas. Os resultados podem ser visualizados no Anexo XI e no Gráfico 10.

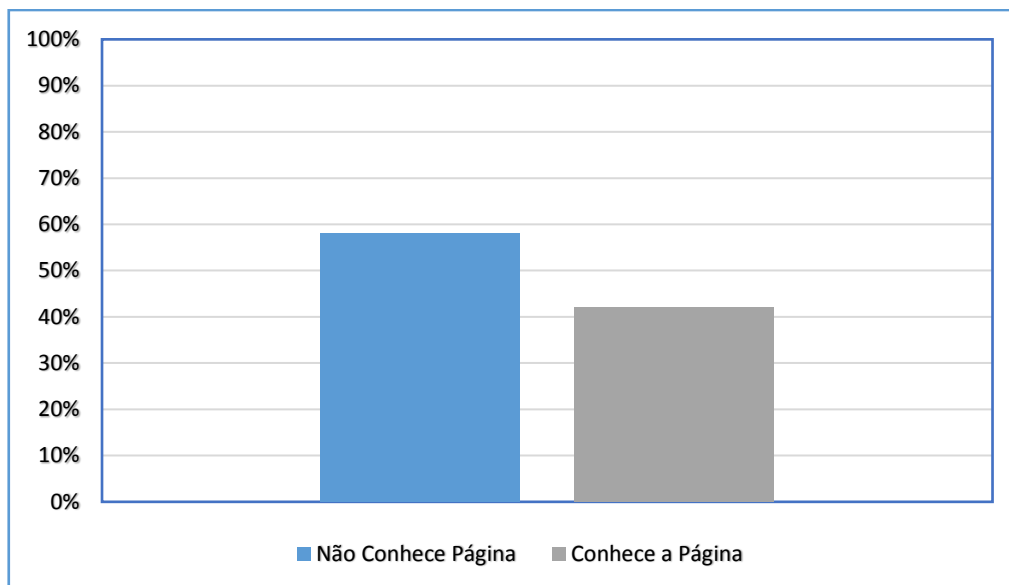


Gráfico 10 - Percentagem de Empresas que Conhecem o site Vs. Não Conhecem (Fonte Própria, 2018)

Segundo este gráfico, 58,0% das empresas não conhecem o *site* “Short Sea Portugal” (mais de metade das empresas participantes não conhece este *site*), ao revés 42,0% das empresas conhecem esta página. O Gráfico 11 demonstra a avaliação que este último grupo faz do mesmo.

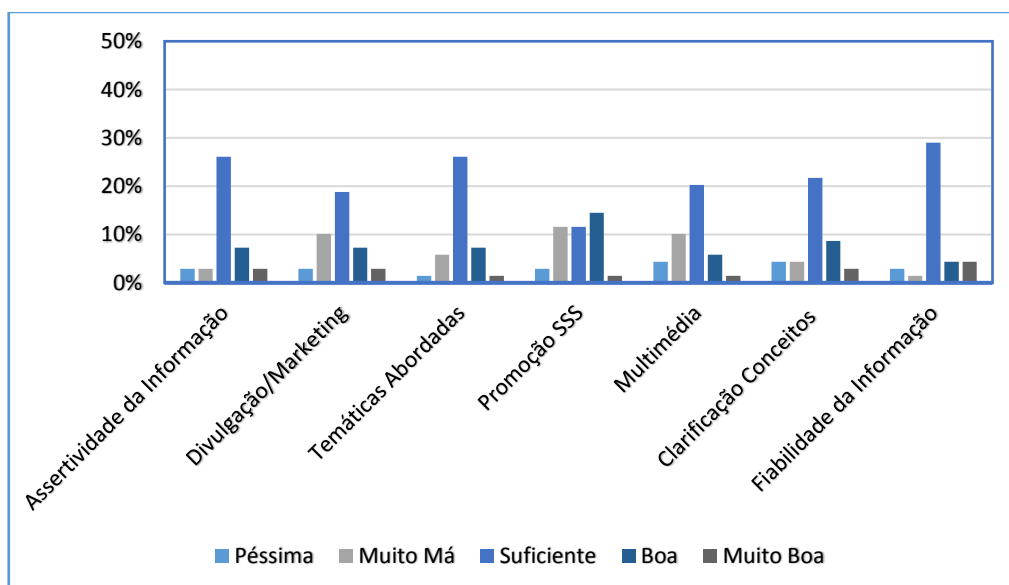


Gráfico 11 - Avaliação do site “Short Sea Portugal” (Fonte Própria, 2018)

Ao nível da Assertividade de Informação, 26,1% das empresas avaliaram o *site* como sendo Suficiente, e apenas 7,2% consideram o mesmo como sendo Bom. Péssima, Muito Má e Muito Boa obtiveram valores irrelevantes (2,9% cada).

No que respeita ao Marketing, e consequente divulgação do *site* junto do público, 18,8% avaliou a página como Suficiente e 10,1% como sendo Muito Má. Apenas 7,2% a considerou Boa, e 2,9% como Péssima e Muito Boa. Este resultado demonstra que, uma das fragilidades

deste *site* é o facto de não estar suficientemente divulgado, junto das empresas (58,0% das empresas respondentes não o conhecem).

Segundo 26,1% das empresas, os Temas abordados neste *site* tiveram uma apreciação Suficiente, e somente 7,2% a consideraram como Boa. Na perspetiva de 5,8% das empresas, os temas escolhidos são negativos. As restantes avaliações obtiveram valores irrisórios.

A capacidade de Promoção do SSS foi considerada Boa por 14,5%, e Suficiente segundo 11,6%: para estas empresas, este *site* abrange um conjunto de informações e temas que estimulam o SSS. No entanto, a avaliação Muito Má obteve à semelhança do Suficiente, 11,6%, ou seja, para estas 8 empresas este *site* não tem a capacidade de promover o SSS. A avaliação Muito Boa e Péssima obtiveram percentagens pouco expressivas.

Ao nível da Multimédia, 20,3% indicou este *site* como estando Suficiente. A avaliação Muito Má foi indicada por 10,1%, e somente 5,8% o avaliaram com Bom. Péssimo e Muito Bom, mais uma vez, obtiveram percentagem irrisórias.

Segundo 21,7% das empresas, este *site* é Suficiente ao nível da Clarificação de Conceitos. Somente 8,7% o consideraram Bom e, 8,6% empresas atribuíram uma conotação mais negativa (Muito Má e Péssima).

Por último, no que respeita à Fiabilidade da Informação, para 29,0% das empresas este *site* é Suficiente, e segundo 8,3% é Bom e Muito Bom. Unicamente 4,3% das empresas atribuíram uma conotação negativa, a este parâmetro.

Estes resultados permitiram concluir que, ao nível da informação, estas empresas consideraram que o *site* está devidamente organizado e estruturado, para que quem o consulta fique elucidado. Paralelamente, depositam confiança na informação que consta do mesmo. A apreciação negativa foi atribuída aos parâmetros do Marketing - ou seja deveria estar mais bem divulgado - e ao nível dos conteúdos multimédia.

Apesar destes resultados, a missão desta Agência passa por “promover o Transporte Marítimo de Curta Distância, a Cabotagem Nacional e o Tráfego Fluvial, bem como potenciar a intermodalidade com os demais modos de transporte complementares” (Short Sea Portugal, 2018, para.3).

A Agência *Short Sea Portugal*, que coordena este *site*, conta com um vasto leque de Membros: a Associação dos Armadores da Marinha e do Comercio, a Associação dos Agentes de Navegação de Portugal, as Administrações dos principais portos nacionais, Operadores de Contentores, etc.

5. Vantagens do VGM

A 1 de Julho de 2016, ao abrigo da Convenção SOLAS, entrou em vigor uma regra, cujo principal propósito foi controlar a massa bruta de cada contentor, garantindo o correto acondicionamento e empilhamento da carga. Diminui-se assim, os riscos associados às vidas humanas e às perdas materiais.

Nesta questão, procurou-se perceber quais as principais vantagens que esta política trouxe ao SSS, e ao Transporte Marítimo em geral.

Os resultados podem ser melhor visualizados no Anexo XII e no gráfico 12, abaixo indicado.

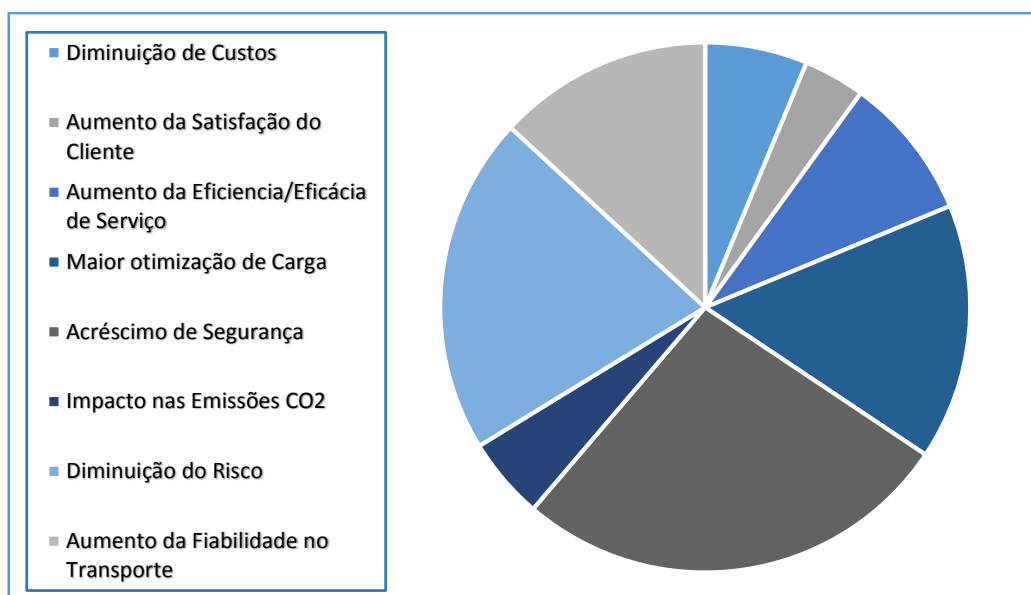


Gráfico 12 - Vantagens do VGM (Fonte Própria, 2018)

Segundo 26,9%, o Acréscimo de Segurança, foi a maior vantagem associada ao VGM. Isto significa que, para estas empresas, um maior controlo sobre a Massa Bruta da Carga e sobre a Tara do Contentor, introduziu maior segurança no transporte de cargas por via marítima.

A Diminuição do Risco obteve 20,6% das respostas: o VGM ao permitir um maior controlo, diminui a ocorrência de riscos durante o transporte da mercadoria. Ou seja, o VGM é um promotor de Segurança no Transporte Marítimo.

Com 15,6% das respostas, Otimização da Carga foi considerada como sendo uma das principais vantagens. Segundo as empresas participantes, o VGM permitiu uma melhoria na alocação da carga tendo em conta as limitações existentes.

Com valores percentuais mais baixos, segue-se o Aumento da Fiabilidade do Transporte, com 13,1%. Esta regra permitiu às empresas um maior nível de confiança, face ao Transporte Marítimo.

Estas foram as quatro principais vantagens atribuídas ao VGM. Os restantes parâmetros, não obtiveram percentagens tão expressivas, conforme abaixo indicado.

Desde já, ao nível da Eficácia/Eficiência de Serviço, somente 8,8% considerou este parâmetro vantajoso. O VGM, na perspetiva da maior parte das empresas participantes, não torna o serviço de transporte mais eficiente.

Quanto à Diminuição de Custos, 6,3% das respostas indicaram que o VGM contribuiu para diminuir os encargos financeiros aplicados às empresas.

Segundo 5% das respostas, o impacto ambiental positivo na diminuição das emissões de CO2, foi uma das principais vantagens do VGM.

A vantagem que usufrui de valores mais baixos é a Satisfação do Cliente (selecionada por 3,8%): segundo estas empresas, apesar da fiabilidade, segurança e otimização, o VGM ainda não satisfaz os interesses dos clientes.

Na opção Outra, não foram mencionadas novas vantagens com impacto na investigação.

6. Desvantagens do VGM

Apesar das vantagens decorrentes do VGM, este também apresenta fragilidades. Os resultados relativos ao mesmo podem ser analisados, através do Anexo XIII e do Gráfico 13:

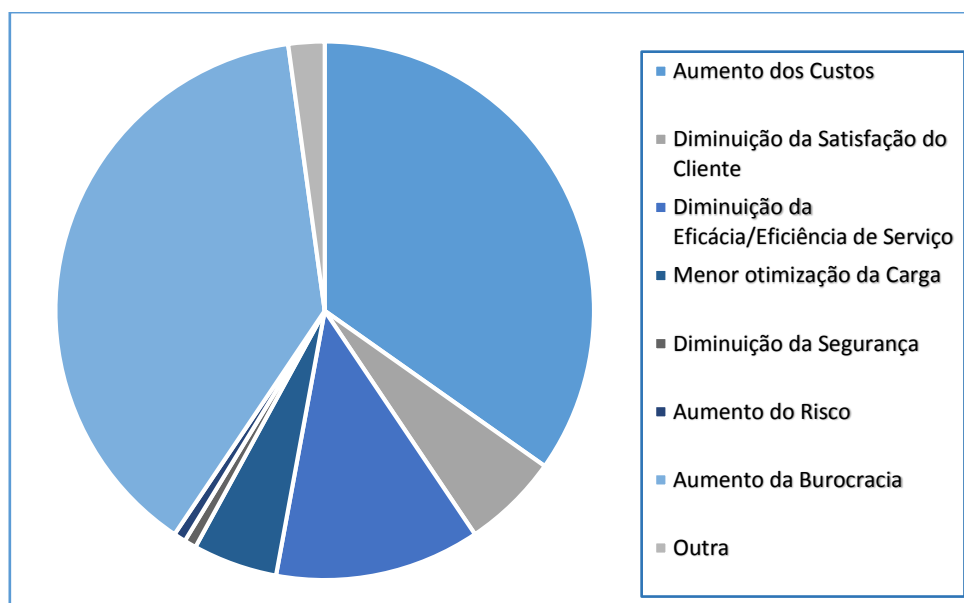


Gráfico 13 - Desvantagens do VGM (Fonte Própria, 2018)

A Burocracia obteve a maior percentagem de respostas: 38,1% considerou-a como sendo a principal fragilidade do VGM. Segundo estas empresas, os procedimentos associados ao envio e comunicação do VGM são morosos e complexos, comprometendo o bom funcionamento do mesmo.

Neste sentido, a segunda fragilidade apontada foi o Aumento dos Custos (com uma percentagem de 34,5%). Isto significa que, a morosidade e a complexidade anteriormente mencionadas, implicam mais custos e encargos para as empresas.

Associado à Burocracia e aos Custos, 12,2% das respostas indicaram a diminuição da Eficácia e da Eficiência do Serviço como outra fragilidade latente do VGM. No parâmetro Outra, por exemplo, algumas empresas colocaram o Tempo de Espera como um dos principais problemas do VGM. Por vezes, a informação relativa ao VGM de um contentor, demora algum tempo a entrar no sistema da APDL. Esta situação gera atrasos na entrada dos contentores cheios em terminal, e aborrecimentos para as empresas envolvidas.

Segundo as empresas participantes, estes três parâmetros constituem as maiores fragilidades apresentadas pelo VGM.

Cerca de 5,8% consideraram que o VGM diminuiu a Satisfação do Cliente, possivelmente devido à Burocracia e aos Custos associados. Ou seja, é um valor superior aos 3,8% que, na questão anterior, consideraram que o VGM aumentava a Satisfação do Cliente.

Ao nível da Otimização de Carga, cerca de 5,0% considerou que o VGM não contribuiu para a Otimização da Carga. No entanto, conforme referido na questão anterior, 15,6% defendeu que o VGM promovia a mesma.

O Aumento do Risco e a Diminuição da Segurança obtiveram neste caso valores irrisórios: na questão anterior foram considerados as principais potencialidades do VGM.

7. Avaliação dos Agentes Marítimos

Enquanto atores do *shipping*, esta questão teve como principal objetivo avaliar o trabalho desenvolvido pelos Agentes Marítimos, e o seu contributo para o Transporte Marítimo. Todas as empresas participantes deste inquérito responderam a esta questão, o que pode demonstrar o grau de interesse dos participantes quanto a esta matéria.

Os resultados podem ser percecionados no Gráfico 14, abaixo indicado, e no Anexo XIV.

Relativamente à Disponibilidade na Atribuição de Equipamento, e às suas condições higiénicas, cerca de 37,7% das empresas participantes avaliaram como Bom, o trabalho dos Agentes de Navegação. Seguiram-se 34,8% das empresas, cuja apreciação neste parâmetro foi a de Suficiente. Apenas 5,7% das empresas atribuiu uma conotação negativa ao trabalho dos Agentes de Navegação. Neste âmbito, é possível concluir que, o trabalho dos Agentes de Navegação é apreciado de forma positiva, pela maioria das empresas inquiridas, nesta matéria.

No que respeita à Frequência do Serviço, 39,1% das empresas selecionou a opção Suficiente e 29,0% considerou o desempenho Bom. Novamente, uma pequena parte avaliou de forma negativa a ação dos Agentes: 10,1%. Muito Bom conseguiu um valor irrisório (5,8%). Segundo as empresas respondentes, o serviço prestado pelos Agentes Marítimos, nesta matéria, é de forma geral satisfatório.

O contributo dos Agentes Marítimos para a Segurança no *Shipping* foi avaliado como Bom, por 44,9% das empresas, e Muito Bom, segundo 15,9%. Cerca de 23,2%, consideraram este trabalho como Suficiente. Este foi um dos campos no qual os Agentes obtiveram melhores resultados, ainda que os dois parâmetros anteriores tenham também sido positivos. Para estas empresas, os Agentes Marítimos têm um bom desempenho no contributo que dão para a Segurança no *Shipping*.

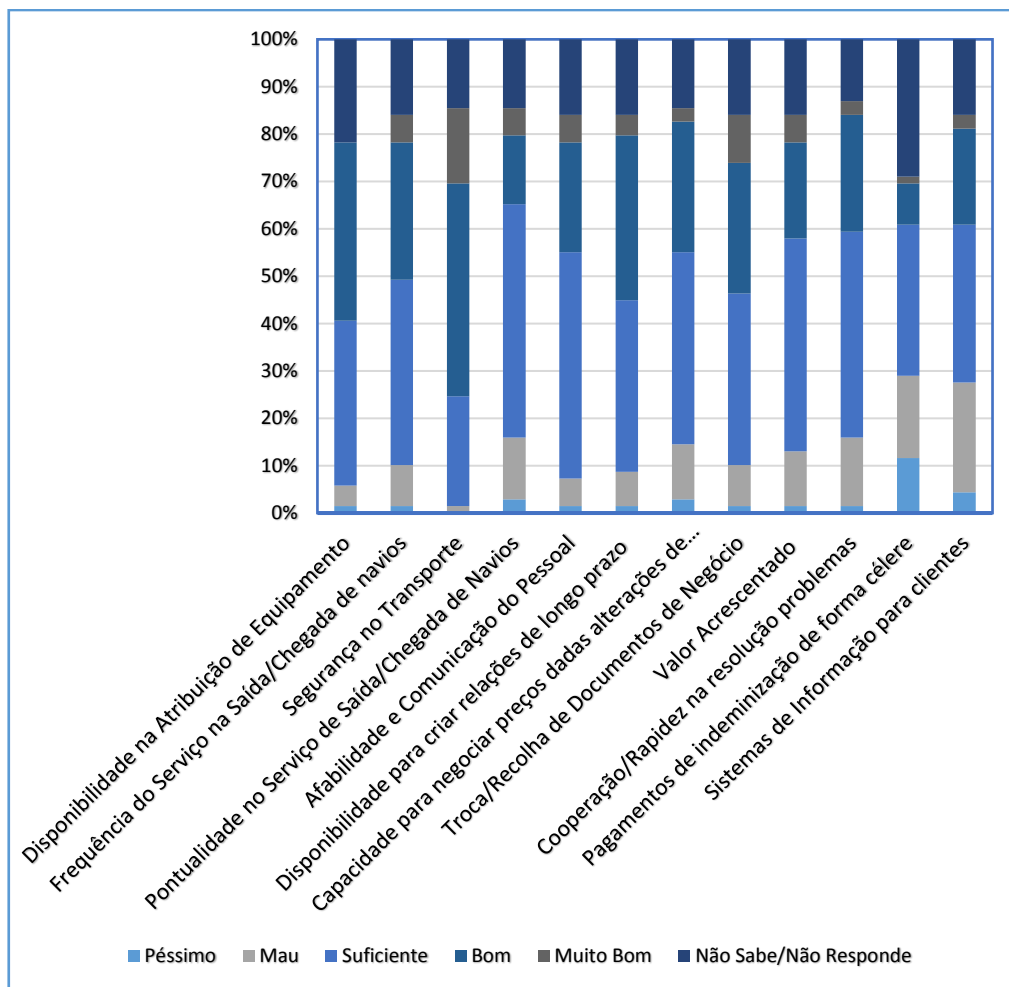


Gráfico 14 - Avaliação dos Agentes de Navegação (Fonte Própria, 2018)

No campo seguinte, Pontualidade dos Navios, 49,3% das empresas respondentes avaliou o seu trabalho como Suficiente. Bom e Mau alcançaram valores próximos: 14,5% para a primeira e 13,0% para o segundo. Conforme exposto em capítulos anteriores, os atrasos e as supressões de escala são alguns dos entraves mais críticos para o Transporte Marítimo. É inclusive, um dos motivos que leva à seleção do Rodoviário, ao revés do marítimo, para distâncias mais curtas.

Segundo as empresas respondentes, o Pessoal, tem uma prestação Suficiente para 47,8% das empresas e, 23,2% considerou-a Boa. As restantes opções mantiveram-se com valores irrisórios. Ainda que o resultado geral seja positivo, os Agentes de Navegação deverão melhorar o seu atendimento junto de clientes e fornecedores.

A criação de relações de longo prazo, com clientes e fornecedores, é Suficiente para 36,2% e, segundo 34,8% é boa. Com valores menos significativos, permaneceram a avaliação de Muito Bom, Mau e Péssimo: 4,3%, 7,2% e 1,4% respetivamente. No fundo, para estas empresas, os Agentes de Navegação conseguem criar estabilidade nas relações comerciais que desenvolvem com clientes, fornecedores, parceiros, etc.

A capacidade para negociar preços, é um parâmetro igualmente importante e complexo: segundo 40,6% empresas, o trabalho desenvolvido pelos Agentes é Suficiente e, para 27,5% é Bom. Através destes resultados, podemos concluir que os Agentes de Navegação deveriam

apostar numa maior capacidade de negociação, quanto aos preços praticados com os seus parceiros de negócio (clientes, fornecedores, etc.).

Na recolha de documentos, como é o caso do BL Original, 36,2% das empresas participantes classificou como Suficiente a prestação dos Agentes, seguidos de 27,5% que consideraram o trabalho desenvolvido como Bom. Cerca de 10,1% selecionou a opção Muito Bom e consequentemente 8,6% avaliou como Mau. O Péssimo permanece com valores ínfimos. Ainda que sejam necessárias melhorias neste campo, de uma forma geral, a apreciação é positiva nesta matéria.

Segundo 44,9% das empresas é Suficiente o Valor Acrescentado gerado pelos Agentes no *Shipping*, e 20,3% é Bom. Um total de 11,6% das empresas, não partilha da opinião de que os Agentes acrescentam valor à cadeia de transporte, considerando assim o seu trabalho, nesta matéria, Mau.

Quando surgem obstáculos no *Shipping*, para 43,5% a ação dos Agentes, na resolução de problemas, é Suficiente e para 24,6% a postura dos Agentes é Boa. No entanto, para 14,5%, os Agentes não conseguem resolver os problemas atempadamente, tendo assim uma Má prestação. Esta falta de brevidade na resolução de problemas, deve-se muitas vezes à, já anteriormente referida, Burocracia e falta de comunicação clara entre as partes envolvidas na cadeia de transporte.

No pagamento de indemnizações, 31,9% das empresas considerou Suficiente a ação dos agentes, no entanto, 29,0% avaliou este parâmetro negativamente. Apenas 8,7% considerou que a sua ação, nesta matéria, é Boa. Esta é, uma falha crítica nos Agentes de Navegação: não assumem com prontidão os custos inerentes a lapsos, na sua atuação.

Segundo 33,3%, a qualidade dos Sistemas de Informação, desenvolvidos pelos agentes, é Suficiente, contudo 23,2% mencionou que a qualidade de serviço, neste campo, é Má. Neste sentido, a qualidade dos sistemas de informação, acedidos pelos clientes, deverá ser melhorada e sofrer maior cuidado e investimento.

Esta é uma questão específica para o Transporte Marítimo e para as empresas que trabalham diretamente com os Agentes. Dai que, a opção (Não Sabe/Não Responde) tenha assumido valores mais ou menos estáveis: possivelmente foi a opção selecionada por empresas que não estão diretamente relacionadas com os agentes (Unidades Fabris, por exemplo).

Os valores obtidos são satisfatórios no que respeita à Disponibilidade na atribuição de equipamento e segurança no transporte. Ao nível dos Sistemas de Informação e Pagamentos de Indemnizações e Resolução de Problemas o resultado é negativo e, os Agentes devem trabalhar de forma a alterar este paradigma. Os restantes pontos são positivos, ainda que deva ser introduzida uma melhoria contínua.

No campo Outras foram colocadas 2 observações interessantes para o estudo:

- greves portuárias e a burocracia alfandegária, como entraves para a progressão do Transporte Marítimo e para a sua consequente integração com os restantes transportes;

- necessidade de os Agentes terem mais foco no cliente, através de uma comunicação mais clara e rápida, e permitindo uma agilização das relações comerciais;

Grupo III

1. Políticas Sustentáveis

O Gráfico 15 (Anexo XV) diz respeito à percepção das empresas face a políticas sustentáveis:

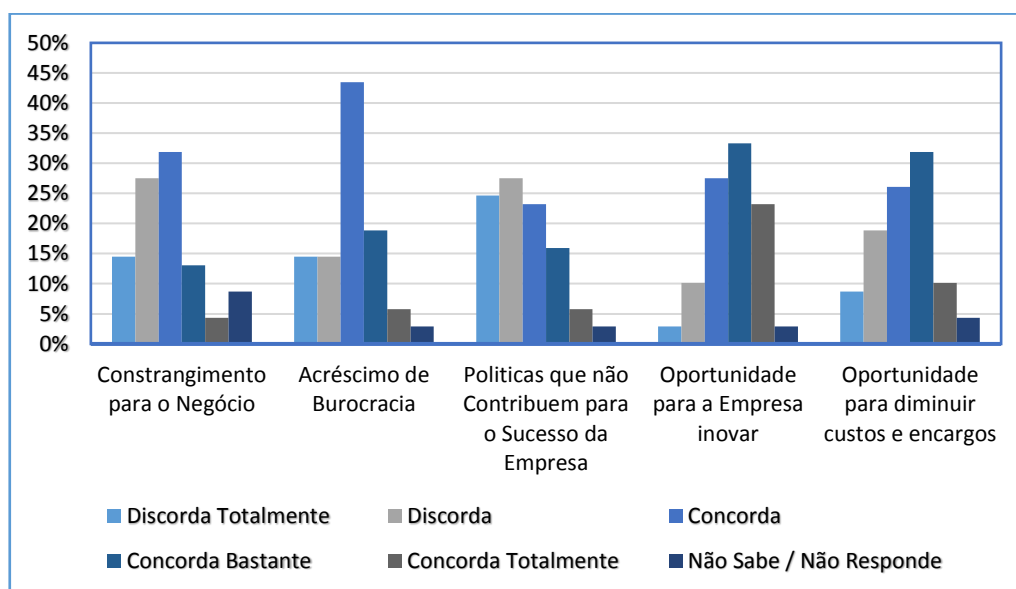


Gráfico 15 - Políticas Sustentáveis (Fonte Própria, 2018)

Cerca de 31,9% das empresas, concordam bastante quanto ao facto das Políticas em prol da sustentabilidade, serem uma oportunidade para a empresa diminuir custos. Seguidamente, 26,1% concorda com esta afirmação, ou seja, a atuação sustentável por parte das empresas teria um impacto positivo nos encargos financeiros das organizações. Apenas 27,5% discordam quanto ao contributo positivo das mesmas.

No âmbito da Inovação, 27,5% concordam que as políticas sustentáveis implicam mudanças de paradigma através da introdução de ideias inovadoras a vários níveis (técnico, organizacional, etc). Em consonância com esta afirmação, 56,5% indicaram uma concordância clara com esta afirmação. Mais uma vez, as opções discordantes obtiveram valores irrisórios: 10,1% e 2,9%. Os intervenientes deste inquérito consideram, na sua maioria, que a introdução de políticas sustentáveis obrigaría as empresas a executarem novos procedimentos.

Na opção seguinte, o paradigma mantém-se: 52,1% discordou quanto ao facto de, as políticas sustentáveis, não contribuírem para o sucesso das empresas. Ou seja, para estas empresas, as políticas sustentáveis promovem as empresas e não as enfraquecem. Paralelamente, 21,7% das empresas consideram claramente que o sucesso da empresa não está associado à execução de práticas sustentáveis por parte da empresa e 23,2% Concordam medianamente com esta afirmação. Ainda que os dados estejam dispersos, a maior parte das empresas considera que estas políticas têm um impacto assertório no êxito das empresas.

No entanto, segundo 24,6%, as políticas sustentáveis têm um elevado impacto no acréscimo de Burocracia. Na perspetiva de 43,5% esse impacto é mediano, e 29,0% discorda desta afirmação. Através da análise a esta base de dados, é possível encontrar um dos principais entraves das políticas sustentáveis: a Burocracia acrescida que, porventura, condiciona a evolução e o sucesso anteriormente referido.

Inerente à Burocracia, surge o constrangimento/entreve para os negócios das empresas. Neste âmbito, 31,9% considerou que estas políticas podem dificultar os negócios, apesar de 42,0% defender que estas políticas não prejudicam, muito pelo contrário podem promover o sucesso.

Através destes resultados, conclui-se que apesar da oportunidade de inovação e de sucesso inerente às políticas sustentáveis, é fundamental serem empreendidas alterações estruturantes, que incitem as organizações a uma mudança de mentalidades e ações.

2. Importância das Práticas Sustentáveis

No que respeita a esta questão, o propósito foi compreender a perspetiva das empresas, face a um conjunto de práticas sustentáveis.

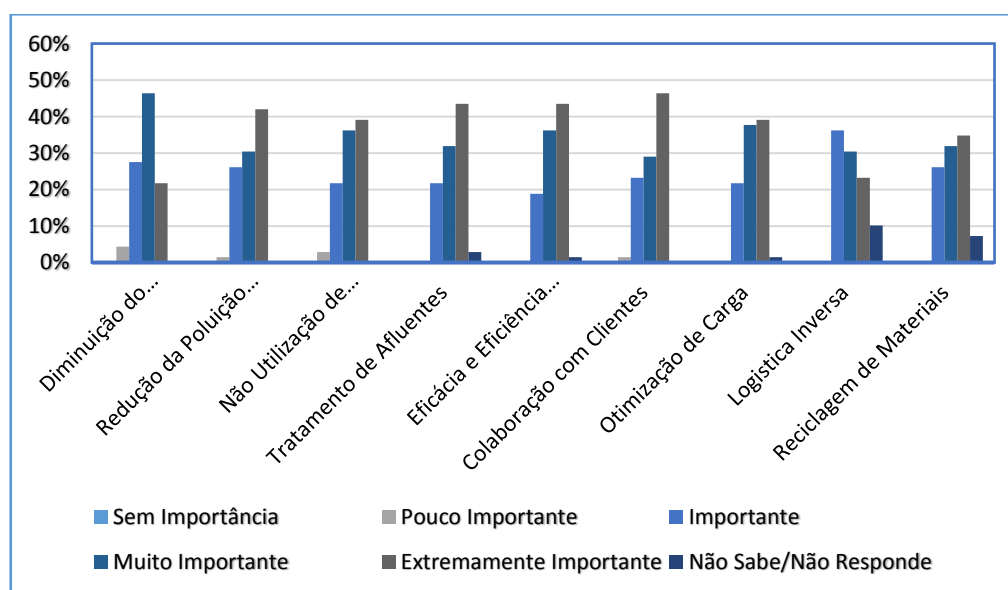


Gráfico 16 - Importância das Práticas Sustentáveis (Fonte Própria, 2018)

Conforme referido na tabela acima indicada e no Anexo XVI, no que respeita à Reciclagem, 34,8% das empresas consideram que esta prática é de Extrema Importância, seguida de 31,9% que a avaliou como Muito Importante. Cerca de 26,1% perspetivam a Reciclagem como uma ação Importante. Nenhuma empresa avaliou a Reciclagem como uma prática de pouca ou nenhuma importância, o que significa que, o exercício em questão é fulcral para a preservação da do meio ambiente.

A par com a Reciclagem, a Logística Inversa foi avaliada como Importante por 36,2% das empresas e, como Muito Importante por 30,4%. Apenas 23,2% das empresas atribuíram uma Importância Extrema à Logística Inversa. Mais uma vez, nenhuma empresa selecionou as opções Pouco e Sem Importância. A Logística Inversa é definida como, o processo de reaproveitamento, e recolha de produtos cujo ciclo produtivo esta encerrado, ou seja: estes produtos saem do cliente final e regressam ao distribuidor ou ao produtor/industrial. A escassez de matéria-prima e o desgaste do meio ambiente impulsionaram esta filosofia.

A Otimização da Carga remete para o emprego de técnicas na cadeia de transportes, que permitem uma diminuição, e até eliminação, dos desperdícios e a obtenção do melhor rendimento possível. A opção Extrema Importância foi a que obteve melhores resultados, 39,1%, seguida da opção Muito Importante, com 37,7%, e Importante, com 21,7%. Nenhuma empresa considerou este exercício como tendo pouca ou nenhuma importância.

Segundo 46,4%, a colaboração com clientes é Extremamente Importante para a sustentabilidade. Cerca de 29,0% estimou como Muito Importante, e 23,2% como Importante. Uma empresa (1,4%) considerou que esta prática é de Pouca Importância, no entanto nenhuma a classificou como não tendo importância. Até ao momento, esta foi a prática de maior importância para as empresas respondentes.

No que respeita à Eficácia e Eficiência Energética, 43,5% das empresas participantes consideraram que é Extremamente Importante para uma empresa, a gestão eficiente dos recursos energéticos. A opção Muito Importante foi selecionada por 36,2% das empresas. Mais uma vez, ninguém desconsiderou a importância desta ação.

O Tratamento dos Afluentes foi alvo de alguma atenção, por parte destas empresas: 43,5% considerou esta ação como sendo Extremamente Importante e, seguidamente, 31,9% estimou-a como sendo Muito Importante. Verificou-se novamente a ausência de respostas, nas opções Sem e Pouca Importância.

Quanto aos Produtos Tóxicos, observou – se que a sua recusa é de Extrema (39,1%) e Muita Importância (36,2%) para o meio ambiente. A opção Pouco Importante obteve uma percentagem de 2,9% - resultado irrelevante para o estudo.

A poluição atmosférica e o congestionamento de tráfego, intimamente relacionados, obtiveram resultados semelhantes: é de Extrema importância a Redução da Poluição Atmosférica, segundo 42,0%, e a Diminuição do Congestionamento de Tráfego, foi considerada por 21,7%. Neste sentido, a opção muito importante também obteve valores semelhantes (30,4% e 46,4%, respetivamente). Em ambos os casos, a Pouca Importância continuou com resultados irrelevantes, e nenhuma empresa as considerou a opção Sem Importância alguma.

Esta base de dados demonstra que as empresas estão sensibilizadas para a importância de proteger o meio ambiente, ainda que, no seu exercício de funções, as empresas possam não ir ao encontro dessa preservação, devido às razões expostas anteriormente.

3. Promoção das Práticas Sustentáveis

O Gráfico 17 e o Anexo VII representam a percepção das 69 empresas respondentes, quanto aos elementos que contribuem para a promoção da Sustentabilidade, no setor empresarial português. De forma a retirar resultados mais conclusivos, as opções Discordam e Discordam Totalmente foram agrupadas num único grupo: Discorda. As opções de concordância plena (Concordo Bastante e Concordam Totalmente) foram agrupadas num outro grupo, Concorda. A opção Concorda foi colocada num âmbito intermédio/mediano.

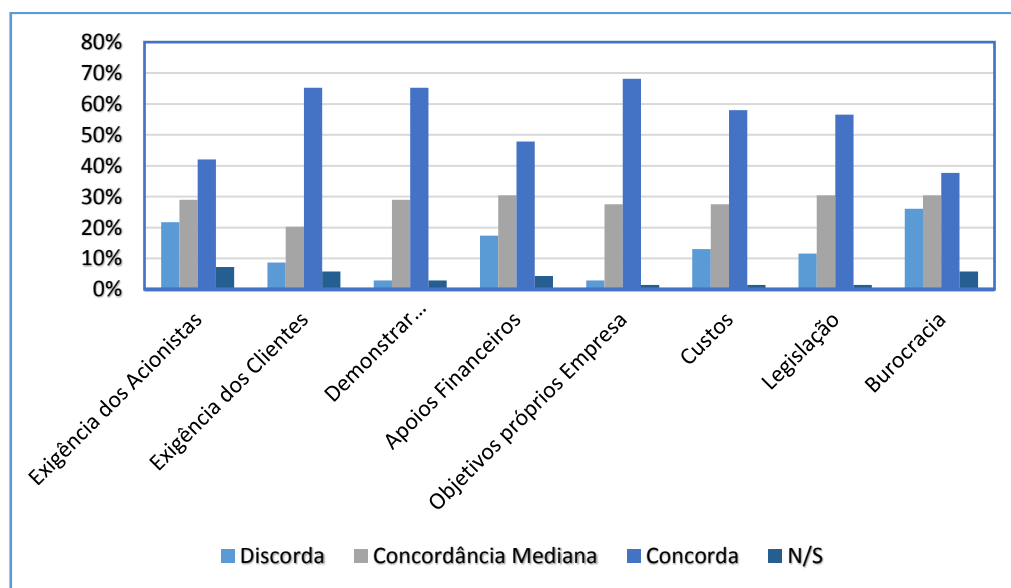


Gráfico 17 - Promoção da Sustentabilidade (Fonte Própria, 2018)

Segundo 42,0% das empresas, os acionistas de uma empresa, têm a capacidade de fazer progredir políticas sustentáveis, do ponto de vista ambiental, junto da empresa. Apenas 21,7% consideraram que, os acionistas, não têm um impacto aparente nesta matéria junto das empresas.

A pressão colocada pelos clientes, também constitui um peso muito forte nas ações levadas a cabo pela empresa. Desta forma, 65,2% Concordou claramente quanto à influencia, significativa, que os clientes têm nas práticas das organizações. Somente 8,7% não considerou que os clientes tivessem um peso significativo nestas ações.

A Responsabilidade Social obteve resultados bastante expressivos: 65,2% das empresas, assume Concordância quanto à necessidade, das empresas demonstrarem uma postura sustentável, junto da opinião pública. A opção de Discordância obteve valores ínfimos (2,9%).

Ao nível dos Apoios Financeiros, 47,8% Concordou que, quando existentes, esta medida condiciona positivamente a aplicação de práticas sustentáveis numa empresa e, novamente a Discordância mantém-se com valores reduzidos (17,4%).

No próximo parâmetro, Objetivos próprios das empresas, os resultados obtidos seguem a mesma orientação: 68,1% concordam que, os objetivos/projetos internos das empresas podem

ter um impacto significativo na sua ação sustentável, e apenas para 2,9% há discordância nesta matéria.

No caso dos Custos, 58,0% das empresas concordaram que as políticas sustentáveis, nas empresas, podem ser promovidas através da existência de Custos numa determinada matéria e, do lado oposto, 13,0% consideraram que a existência de Custos, não impulsiona políticas sustentáveis.

O mesmo panorama mantém-se na Legislação: 56,5% concordam que esta atue como promotora das ações sustentáveis levadas a cabo pelas empresas em Portugal, e apenas 11,6% discorda desta afirmação. Ou seja, para a maior parte das empresas participantes do inquérito, a Legislação pode difundir estas práticas junto das empresas.

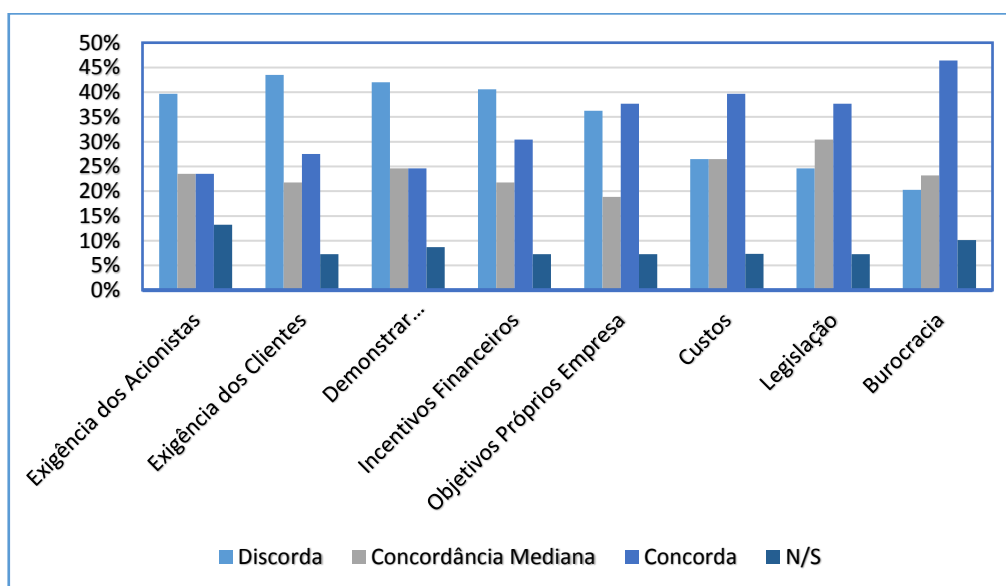
A Burocracia foi o elemento cujos resultados foram mais próximos: houve uma maior divisão por parte das empresas. Segundo 37,7% das empresas, a existência de Burocracia promove a sustentabilidade nas empresas. No entanto, para 26,1% ela vai despromover e não promover. Inclusivamente, foi a matéria na qual a discordância obteve o melhor resultado.

Através destes resultados, e de uma forma geral, conclui-se que os objetivos da empresa, a responsabilidade perante a opinião pública, e os clientes são os aspetos que melhor moldam e incutem, às organizações, ações ambientalmente sustentáveis.

Do lado oposto, a Burocracia, os Apoios Financeiros e os Acionistas são os aspetos, que segundo a base de dados, houve uma maior dispersão de resultados e, uma maior divisão de opiniões entre as organizações respondentes.

4. Despromoção das Praticas Sustentáveis

Ao contrário da questão anterior, neste caso o propósito foi analisar quais são os aspetos que desincentivam as organizações, a atuarem de forma sustentável. Os resultados podem ser visualizados no Gráfico 18 e no Anexo XVIII:



A semelhança da questão anterior, para 39,7% das empresas respondentes, as Exigências dos Acionistas não despromovem a sustentabilidade: muito pelo contrário difundem (conforme foi contactado na questão anterior). Neste sentido a concordância (23,5%) obteve valores mais baixos.

No campo das Exigências dos Clientes, a situação é semelhante: 43,5% das empresas consideraram que os clientes não desincentivam as organizações para as práticas sustentáveis. Contrariamente, cerca de 27,5% concordaram com o facto de os clientes poderem ter, nesta matéria, uma influência negativa.

A Demonstração de Responsabilidade Social, na perspetiva de 42,0% das empresas participantes, não influencia negativamente as políticas sustentáveis. Contrariamente, 24,6% concordou que, esta postura social pode desmotivar as empresas nesta matéria.

Ou seja, nestes três pontos, e em consonância com a questão anterior, os resultados foram claros: os Acionistas, os Clientes e a Responsabilidade Social influenciam a empresa a executar ações ambientalmente sustentáveis.

Para 40,6% das empresas, os Incentivos Financeiros não despromovem a sustentabilidade junto das empresas, inclusive irá promovê-la. Somente 30,4% considerou que, os mesmos poderiam ter um efeito inverso. Esta divergência de opiniões pode dever-se ao facto de, no entender destas empresas, depender do tipo de incentivo e do valor monetário em questão. Ou seja, só se efetuam determinadas alterações na organização, se os incentivos compensarem esse investimento: por exemplo, uma empresa, só altera o modo de transporte do rodoviário para o SSS, em curtas distâncias, se tiver incentivos que compensem essa alteração. Caso contrário, as preocupações ambientais são postas de parte.

Nos objetivos Próprios da Empresa, tal como aconteceu no campo anterior, há uma divergência significativa: 37,7% (concorda) contra 36,2% (discorda). Eventualmente, tudo irá depender do objetivo que a organização tem, que pode ir ao encontro das políticas sustentáveis ou não. A conclusão a retirar é que tem muita influência nas políticas empreendidas pelas organizações.

Os Custos também resultaram em opiniões muito divergentes: 39,7% concordou com a afirmação de que, este elemento despromove a sustentabilidade. No entanto, 26,5% discordaram e consideraram que os custos não desincentivam. Tal como ocorreu nos dois campos anteriores, também aqui se pode concluir que dependerá do tipo de custos: por exemplo, se os custos forem oriundo dos elevados custos do combustível, associado ao transporte rodoviário, estes custos podem promover uma mudança para o SSS (um modo de transporte mais amigo do ambiente), cujos fretes estão reduzidos. O oposto também pode acontecer.

No caso da Legislação, para a maior parte das empresas respondentes, este elemento desincentiva ações sustentáveis por parte das empresas (37,7%). Nesta linha de orientação, 31,4% concordam de medianamente. Na perspetiva destas empresas, a legislação seria um contributo importante para desencadear a mudança de mentalidade nas empresas portuguesas.

Acontece exatamente a mesma situação no campo da Burocracia: 46,4% concordou claramente que esta prejudica a fomentação de políticas sustentáveis, dado que, segundo o panorama atual, as empresas enfrentam uma complexidade burocrática que as desincentiva de práticas “amigas do ambiente” e as afasta, concretamente do SSS.

Ao analisar esta base de dados, conclui-se que de uma forma geral, os elementos que podem prejudicar a evolução da sustentabilidade, do ponto de vista das organizações, são: a Burocracia, os Custos, os Objetivos Próprios da Empresa e a Legislação.

Capítulo V – Conclusão

Conclusão

A Globalização dos mercados e da cadeia de abastecimento gerou no Transporte Marítimo um conjunto de transformações estruturantes para o seu progresso, enquanto modo de transporte.

A criação do contentor contribuiu, para agilizar a cadeia de transporte e movimentar os bens de forma mais eficiente. Os INCOTERMS, por sua vez, permitiram uma maior fluidez no comércio internacional, dada a implementação de responsabilidades contratuais entre os envolvidos e na criação, entre estes, de uma linguagem padronizada, perceptível a todos.

À crescente contentorização e evolução contratual aliou-se a uma política de criação de Alianças, por parte das companhias de navegação, que desta forma escapam a falências e alcançam os seus interesses geoestratégicos, ainda que a cooperação só exista no âmbito do navio (os seus *Schedules*, a sua tipologia, a sua frota, etc.).

A evolução e exigência que tem vindo a acompanhar o transporte por via marítima, obrigou à introdução de novos intervenientes, que contribuem diariamente para a progressão desta cadeia de transporte: após a celebração de contrato entre o expedidor e o consignatário, estes definem o responsável pela movimentação dos bens de um ponto para outro e, normalmente é ao Transitário que cabe a tarefa de organizar o fluxo da mercadoria e contactar diretamente com os *Liner Agents*. Estes representam a Companhia Marítima, um pouco por todo o mundo, celebrando contratos de fretamento com o Transitário, emitindo documentação, gerindo o equipamento e o *allocation*, entre outras funções. Aos portos e terminais cabe, essencialmente, a tarefa de carga e descarga de navios, o armazenamento e a distribuição das cargas. É uma cadeia de transporte na qual, todos os intervenientes têm um papel estruturante a desempenhar.

O Transporte Marítimo de bens é constituído por duas fases: *Deep Sea* e *Short Sea Shipping*. O primeiro diz respeito às rotas que implicam o atravessamento de oceanos e neste sentido a utilização de navios oceânicos - *mother vessel*. O segundo caso refere-se às rotas que não implicam o cruzamento de oceanos, mas sim a conexão de portos que se localizam no mesmo mar ou no mesmo oceano e, como tal são utilizados navios de pequena dimensão – *feeder vessel*.

Neste contexto a presente dissertação, procurou responder a dois objetivos principais:

- Identificar as potencialidades e as fragilidades do SSS, em particular do Serviço *Feeder*, na perspetiva das empresas portuguesas;
- Perceber de que forma é que as crescentes preocupações, ao nível da sustentabilidade ambiental, influenciam ou não as empresas na seleção do modo de transporte;

No que respeita ao primeiro objetivo, e de forma a consolidar a informação presente na revisão de literatura, foi realizado um inquérito às empresas portuguesas, oriundas de diversas áreas de negócio, dividido em três grupos.

No primeiro grupo, procurou-se ter um perfil geral da empresa: identificação das áreas de negócio, das unidades de carga utilizadas, das suas relações comerciais e, dos portos que têm um maior contributo para essas mesmas relações.

Foi concluído que, a maior parte das empresas respondentes, pertencia à categoria de Unidade Fabril, seguido de Transporte Marítimo, Transporte Rodoviário e Transitário. Esta situação condicionará as respostas obtidas ao longo do inquérito. No que respeita às unidades de carga, os Contentores de 20' e 40' pés e as Paletes foram as unidades de carga mais utilizadas, unidades essas associadas, principalmente, ao Transporte Marítimo e Rodoviário. No que respeita às regiões económicas e estados, com os quais estas empresas desenvolvem relações comerciais, concluiu-se distintamente que a União Europeia, a Europa e Portugal obtiveram a primazia. Este resultado permitiu perceber que, dada a proximidade geográfica, muitas destas empresas poderiam optar pelo SSS/Serviço *Feeder*, ao revés de utilizarem somente o transporte rodoviário (Unimodal). As últimas três questões deste grupo, relativas aos principais portos, permitiram compreender que, no setor portuário, existe uma elevada disparidade entre os portos: para a entrada de mercadorias, Leixões foi o porto com o melhor resultado, seguido de Lisboa e Sines. Nos portos para a saída de mercadorias, o panorama mantém-se. Esta discrepância pode ser prejudicial para o país do ponto de vista económico, sendo importante dotar outros portos nacionais (como é o caso de Aveiro, Viana do Castelo, entre outros) de melhores condições, para que se consiga melhorar/amplificar a oferta portuária existente. Nos portos de Transbordo também é notória a discrepância existente, e mais uma vez, ao dotar mais portos de melhores condições, poderia oferecer-se um serviço melhor às empresas e possivelmente, muitas mais, recorriam ao transporte marítimo para curtas distâncias.

O grupo II tem uma relevância muito significativa para responder à primeira pergunta de partida.

Na primeira questão foi possível percecionar, no âmbito geral, a qualidade do serviço que é prestado pelos diferentes modos de transporte. O transporte rodoviário e marítimo foram os modos de transporte considerados com o melhor serviço prestado: as diferenças entre ambos não foram significativas. Os restantes não obtiveram resultados expressivos, o que demonstra a supremacia dada, em Portugal, aos modos Marítimo e Rodoviário. Na segunda questão encontrou-se resposta, em parte, para a primeira pergunta de partida: o SSS/Serviço *Feeder* foi considerado, pelas empresas participantes, como tendo um custo reduzido – uma potencialidade. No entanto, o SSS não tem uma frequência elevada, pois o camião dispõe de mais saídas diárias e semanais do que o navio e, no que respeita ao tempo em trânsito, o resultado é pior, pois o rodoviário e o aéreo conseguiram suplantar o SSS/Serviço *Feeder* em termos de celeridade. Estes resultados explicam o facto de, o planeamento de transporte ser muito mais complexo no SSS/ Serviço *Feeder*, do que no rodoviário: o facto de estar sujeito a atrasos, faz com que seja mais complicado delinear um plano de transporte para uma carga que é transportada por navio. A complexidade Burocrática, à qual o *shipping* está sujeito, faz com que a sua integração com os restantes modos de transporte (flexibilidade modal) fique em risco: também neste campo o camião supera a navio. Dadas estas fragilidades, o *shipping* perde a confiança por parte dos utilizadores (que tendem a depositar mais fiabilidade no transporte rodoviário) dado que fornece um serviço ao cliente com menor qualidade, devido em parte aos

atrasos. Para além do custo, o SSS só consegue ultrapassar o transporte rodoviário com o reduzido impacto ambiental, que continua a ser uma barreira para o transporte rodoviário.

Tendo em conta estas fragilidades, concluiu-se que, para uma melhor progressão do SSS e da sua integração com os outros modos de transporte, seria importante implementar em Portugal algumas medidas, nomeadamente melhorar os acessos terrestres e eventualmente criar novas infraestruturas, disponibilizando um serviço porta-a-porta mais eficiente. Aumentar a frequência de serviço, com saídas mais reiteradas, contribuiria também, por exemplo, para possibilitar a entrada em novos mercados, dadas as melhorias alcançadas na cadeia transporte. A Burocracia e as tarifas existentes atualmente deveriam, na opinião destas empresas, serem alvo de uma redução. De forma a funcionar de forma integrada e eficiente, seria importante introduzir melhorias do ponto de vista logístico, bem como melhorar o rastreamento da carga por parte dos clientes. Neste sentido estariam criadas as condições para promover, junto das empresas, a conexão entre SSS e os restantes modos de transporte – Intermodalidade.

Nas últimas 5 questões do grupo procurou-se compreender de que forma, alguns elementos contribuíram para melhorar a confiança depositada pelas empresas no *Shipping*. Concluiu-se, por um lado, que a página “Short Sea Portugal”, coordenada por um vasto leque de organizações, disponibiliza aos seus seguidores informação pertinente e fiável, evidenciando o SSS. No entanto apresenta fragilidades ao nível dos conteúdos multimédia e, da divulgação do *site* junto do público. Ou seja, se estes parâmetros fossem melhorados, possivelmente as organizações ficariam mais elucidadas quanto ao SSS. A criação do VGM introduziu um conjunto de melhorias no transporte marítimo: maior segurança, menos risco e maior consolidação das cargas – maior confiança por parte dos clientes. No entanto, a Burocracia, associada à transmissão do VGM, foi indicada pelas empresas como sendo uma fragilidade estruturante, que gera aumento de custos, menor eficiência de serviço e descontentamento por parte dos clientes. O VGM deveria ser transmitido de forma mais célere, evitando atrasos desnecessários no processo. No que respeita o papel dos Agentes de Navegação, concluiu-se que, de uma forma geral, as organizações prezam o seu trabalho e o seu contributo para o *shipping*. O âmbito em que conseguiram melhor avaliação foi na Disponibilidade de Equipamento, e no seu contributo para a Segurança no Transporte. Todos os outros parâmetros foram considerados, pelas empresas participantes, como sendo razoáveis, no entanto, com algum investimento, por parte de agentes e companhias, os resultados poderiam ser melhores: o Pagamento de Indeminizações e os Sistemas de Informação para clientes obtiveram os resultados mais negativos.

Conforme referido, a primeira pergunta de partida foi respondida.

De forma a responder à segunda pergunta, analisaremos o Grupo III do Inquérito. Nas duas primeiras questões deste grupo, procurou-se compreender se as empresas estão devidamente sensibilizadas para a proteção do meio ambiente e da sustentabilidade em geral. Segundo estas empresas, as políticas sustentáveis devem ser interpretadas como uma oportunidade para diminuir custos, para inovar, alcançando assim sucesso perante o mercado. No entanto, estas empresas consideraram que este caminho ainda possui entraves, pois, atualmente, ainda existem políticas e medidas que constroem as organizações de concretizarem estas práticas.

Ainda que não cumpram algumas medidas, as organizações participantes, estão cientes da importância de práticas como a Logística Inversa, a redução do tráfego e conseqüentemente a diminuição da poluição atmosférica, a rejeição de produtos nocivos para o ambiente e para a saúde humana, entre outras medidas. A necessidade de demonstrar responsabilidade social, associada à pressão de acionistas e clientes, tem a aptidão de promover a mudança de mentalidades junto das empresas.

No entanto, para que fossem empreendidas mais práticas sustentáveis, era necessária a existência de custos, em matérias prejudiciais para o meio-ambiente: constituiria uma motivação para a empresa mudar os seus hábitos, e enveredar por práticas sustentáveis. O elemento que provocou um pouco mais de divisão entre as empresas foi a Burocracia. Neste aspeto podemos perceber que, talvez a burocracia promova a sustentabilidade, se as práticas adversas para o meio ambiente estiverem rodeadas de alguma complexidade burocrática: por exemplo, se houver um aumento da documentação associada ao transporte de mercadorias por via rodoviária. Ou seja: a Burocracia pode contribuir para a sustentabilidade, se forem criadas complicações burocráticas em matérias poluentes e nocivas para o ambiente, e para a saúde humana.

Paralelamente, no campo da despromoção retiraram-se também resultados interessantes: os clientes, os acionistas, os apoios financeiros e a responsabilidade social não despromovem a sustentabilidade, ou seja promovem (conforme verificado na questão anterior). No entanto, ao nível da legislação, custos, interesses próprios da empresa e burocracia, aqui as empresas consideraram que podem despromover, junto das empresas a prática sustentável. Este resultado demonstra que a legislação e a burocracia, conforme já referido, se protegerem práticas nocivas para o ambiente irão colaborar para lesar o meio ambiente. A mesma situação acontece com os custos e com os objetivos da empresa: se for dispendioso, do ponto de vista financeiro, a empresa mudar o seu plano de transporte de mercadorias (do rodoviário para o SSS), então a empresa dificilmente irá mudar.

Quanto à segunda pergunta de partida, podemos concluir que, para que as crescentes preocupações ambientais influenciem a seleção do SSS, ao revés do transporte rodoviário, é necessário criar mecanismos e políticas que promovam o SSS junto das organizações, situação que não acontece atualmente.

O SSS e o serviço *feeder* não são isentos na emissão de elementos poluentes: gases poluentes, como é o caso do SO_x e do CO₂ contribuem para a poluição atmosférica, e o derramamento de óleo e crude prejudicam gravemente a vida marinha. No entanto com investimentos em navios movidos a eletricidade ou energias renováveis, e criação de infraestruturas terrestres que complementem o *shipping* aos restantes modos de transporte, é possível criar uma cadeia logística sustentável, que minimize custos e desperdícios para as empresas e ao mesmo tempo seja amiga do ambiente.

De uma forma geral, concluiu-se que as organizações estão cientes dos problemas ambientais que enfrentamos atualmente e da necessidade de mudar alguns comportamentos, mas essa mudança terá de vir acompanhada de benefícios concretos para as empresas: a empresa para deixar de usar o camião e passar a usar o navio *feeder*, para as pequenas

distâncias, necessita de ter uma legislação favorável ao *shipping*, de ter menos custos e de ter menos *bottlenecks* administrativos que dificultem a eficiência da cadeia de transporte. A Comissão Europeia tem nesta matéria, uma influência significativa, pois poderá contribuir para reduzir as barreiras administrativas, que persistem no setor dos transportes e prejudicam o SSS, bem como promover junto dos estados políticas, e apoios concretos, que incitem a uma mudança no *shipping*, a começar pela modernização dos navios e investimento no setor portuário.

Só assim será possível criar um serviço *feeder* (saídas/chegadas previamente agendadas), integrado com os restantes modos de transporte e promotores de uma cadeia de transporte sustentável.

Uma das fragilidades desta dissertação foi o facto da amostra utilizada ser reduzida. Neste sentido, para trabalhos futuros, propõem-se um inquérito com uma amostra maior, de forma a obter resultados mais abrangentes, bem como um número de questões mais reduzido e específico. Uma análise mais aprofundada da evolução do *shipping*, no panorama europeu, seria um tema interessante para explorar em trabalhos futuros.

Capítulo VI - Bibliografía

Bibliografia

Adrião, Elton Ravi de Pina (2014). *Caracterização do transporte intermodal de cargas na zona norte de Portugal*. (Dissertação de Mestrado). Instituto Politécnico do Porto, Porto. Available at RECIPP: http://recipp.ipp.pt/bitstream/10400.22/5752/1/DM_EltonAdri%C3%A3o_2014.pdf

(Acedido em 03 01 2018).

APDL (2018). *Porto de Leixões esteve em Antuérpia de visita ao 2º maior porto da Europa*. (Online). Available at: <http://www.apdl.pt/noticias>

(Acedido em 04 02 2018).

Bengtsson, Selma, Fridell, Erik, Andersson, Karen E (2013). Fuels for short sea shipping: A Comparative assessment with focus on environmental impact. *Journal of Engineering for the Maritime Environmental*, 228, (1), 44-54. Doi: <https://doi.org/10.1177/1475090213480349>

(Acedido em 05 01 2018).

Christiansen, Marielle (2015). Optimization of Maritime Transportation. *In Enterprise-wide Optimization Seminar*. Available at: http://egon.cheme.cmu.edu/ewo/docs/EWO_Seminar_01_22_2015.pdf

(Acedido em 11 11 2017).

Deniozos, Nikos K. (2017). Geopolitical Aspects of Maritime Transportation. *Civitas Gentium*, 5, (4), 83-96. Available at: <https://cg.turkmas.uoa.gr/index.php/cg/article/view/82>

(Acedido em 13 01 2018).

Douet, Marie, Cappuccilli, Jean François (2011). A review of Short Sea Shipping policy in the European Union. *Journal of Transport Geography*, 19, (4), 968-976. Doi:10.1016/j.jtrangeo.2011.03.001

(Acedido em 21 01 2018).

EduCargas (2018). *Incoterms 2010*. (Online). Available at: <https://www.educargas.pt/>

(Acedido em 14 12 2017).

Emery, Cyril (2016). International Commercial Contracts. *Globalex*. Available at: http://www.nyulawglobal.org/globalex/International_commercial_contracts.html

(Acedido em: 19 12 2017).

Eur-Lex (2008). *Port Infrastructure: Green Paper*. (Online). Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/>

(Acedido em: 02 12 2017).

Europarl (2017). *Transportes Marítimos: Abordagem Estratégica*. (Online). Available at: <http://www.europarl.europa.eu/>
(Acedido em: 05 10 2017)

European Commission (2018). *Mobility and Transport*. (Online). Available at: https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways_sea_en
(Acedido em 23 02 2018).

European Commission (2013). *Portos marítimos europeus no horizonte de 2030: os desafios*. (Online). Available at: [http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-13-448_pt.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-448_pt.htm)
(Acedido em: 17 08 2017).

European Community Shipowners' Association (2016). *Short Sea Shipping: The full potential yet to be unleashed*. Available at: www.ecsa.eu
(Acedido em: 20 07 2017).

Eurostat (2017). *Category: Maritime*. (Online). Available at: <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/>
(Acedido em: 22 10 2017).

Felício, J. Augusto (2017, Abril 20). Os portos portugueses na economia do mar. *Revista Cargo*. Available at: <https://revistacargo.pt/j-augusto-felicio-os-portos-portugueses-na-economia-do-mar/>
(Acedido em: 22 10 2017).

Ferreira, Ana Carolina da Silva Moço (2017). *INCOTERMS na Integração e Interpretação de Contratos Comerciais Internacionais*. (Dissertação de Mestrado). Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, Lisboa. Available at Repositorio UL: <http://hdl.handle.net/10451/31822>
(Acedido em: 22 03 2018).

Galati, A., Siggia, D., Crescimanno, M., Fusco, P-Morales, Martin, E. & Suri, S. (2015). The competitiveness of Short Sea Shipping than Road Transport in the Food Sector: the Olive Oil Case in Spain and Italy. *Journal of Maritime Research*, 12, (3), 89-99. Available at: www.jmr.unican.es
(Acedido em: 22 05 2017).

Gaskell, Nicholas, Asariotis, Regina, Baatz, Yvonne (2017). Bills of Lading. In Nicholas Gaskell, Regina Asariotis & Yvonne Baatz, *Introduction* (pp.1-34). Available at: <https://books.google.pt/books>
(Acedido em: 15 04 2017).

Ho, Tien-Chun, Chiu, Rong-Her, Chung, Cheng-Chi & Lee, Hsuan Shih (2017). Key Influence Factors For Ocean Freight Forwarders Selecting Container Shipping Lines Using the Revised Dematel Approach. *Journal of Marine Science and Technology*, 25, (3), 299-310. Doi: 10.6119/JMST-016-1227-1

(Acedido em: 17 12 2017).

IContainers. (2016). *Shipping Aliances: New Mergers*. (Online). Available at: <https://www.icontainers.com/us/2016/08/11/new-alliances-shipping-line-mergers/>

(Acedido em 17 10 2017).

Incotermsexplained. (2018). *The Incoterms 2010 Rules*. (Online). Available at: <https://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/>

(Acedido em 08 05 2018).

Jomatir. (2018). *INCOTERMS – Regras de Comércio Internacional*. (Online). Available at: <https://jomatir.pt/incoterms/>

(Acedido em 29 05 2018).

Kalla, Mohamed El, Zec, Damir & Jugovic, Alen (2017). Container ports competition in light of contemporary liner shipping market dynamics. *Journal of Maritime Research*, 31, (2), 128-136. Available at: <https://hrcak.srce.hr/191359>

(Acedido em 26 01 2018).

Kavirathna, Chathumi, Kawasaki, Tomoya, Hanaoka, Shinya, Matsuda, Takuma (2018). Transshipment hub port selection criteria by shipping lines: the case of hub ports around the bay of Bengal. *Journal of Shipping and Trade*, 3, (4), 2-25. Doi: <https://jshippingandtrade.springeropen.com/articles/10.1186/s41072-018-0030-5>

(Acedido em 26 05 2018).

Kotowska, Z. (2014). Competitiveness of Feeder Shipping compared to Road Transport. *Journal of Maritime Research*, 12, (3), 21-26. Available at: www.jmr.unican.es

(Acedido em 26 10 2017).

Pordata (2019). *Portugal: Marítimo*. (Online). Available at: <https://www.pordata.pt/Subtema/Portugal/Mar%c3%adtimo-409>

(Acedido em: 21 01 2019).

Lau, Yui-Yip, K. Y. Ng, Adolf, Fu, Xiaowen & X. Li, Kevin (2013). Evolution and research trends of container shipping. *Maritime Policy & Management*, 40, (7), 654-674. Doi: 10.1080/03088839.2013.851459

(Acedido em 20 10 2017).

Laxe, Fernando González, Corti, Isabel Novo & Pociovălisteanu, Diana Mihaela (2016). New Maritime Alliances and Competition in a new Economic Environment. *Traffic & Transportation*, 28, (3), 311-320. Available at: <https://hrcak.srce.hr/165531>

(Acedido em 20 10 2017).

Lee, Chung-Yee, Song, Dong-Ping (2016). Ocean container transport in global supply chains: Overview and research opportunities. *Transportation Research Part B: Methodological*, 95, 442-474. Doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.trb.2016.05.001>

(Acedido em 20 01 2018).

Levinson, Mark. (2016). The World the Box Made. In Mark Levinson *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger* (pp. 1-27). New Jersey: Princeton University Press. Available at: <http://assets.press.princeton.edu/chapters/s8131.pdf>

(Acedido em 27 10 2017).

Maroco, João (2007). *Análise estatística com utilização do SPSS*. (3ªed). Lisboa: Edições Sílabo.

McNicholas, Michael A. (2016). Maritime Security: an introduction. In Michael A. McNicholas, *Documentation, Financial Transactions, and Business entities in Commercial Maritime Transportation* (pp. 59-89). Oxford: Butterworth-Heinemann. Available at: <https://books.google.pt/books>

(Acedido em 16 10 2017).

Meng, Qiang, Wang, Shuaian, Andersson, Henrik, Thun, Kristian (2014). Containership routing and scheduling in liner shipping: overview and future research directions. *Transportation Science*, 48 (2), 265-280. Doi: <https://doi.org/10.1287/trsc.2013.0461>

(Acedido em 09 10 2017).

Olesen, Thomas Roslyng (2015). *Value creation in the Maritime Chain of Transportation*. Available at: <http://hdl.handle.net/10398/9252>

(Acedido em 10 09 2017).

Paixão, A.C., Marlow, P.B. (2002). Strengths and weaknesses of short sea shipping. *Marine Policy*, 26, (3), 167-178. Doi: [https://doi.org/10.1016/S0308-597X\(01\)00047-1](https://doi.org/10.1016/S0308-597X(01)00047-1)

(Acedido em 19 08 2017).

Proença, Andreia Mendes (2017). *Modelo de Melhoria Continua da Cadeia de Abastecimento*. (Dissertação de Mestrado). Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Porto. Available at Repositorio UP: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/106874/2/208043.pdf>

(Acedido em 05 01 2018).

Rico, Paulo José da Conceição (2014). *Logística e Sustentabilidade Ambiental*. (Dissertação de Mestrado). Instituto Politécnico de Setúbal, Setúbal. Available at Repositorio Comum: <http://hdl.handle.net/10400.26/7882>

(Acedido em 14 06 2017).

Rocha, José Fernando Santos (2015). *Transporte Marítimo de Curta Distancia na União Europeia e em Portugal*. (Dissertação de Mestrado). Escola Superior de Estudos Industriais e de Gestão, Porto. Available at Repositorio P.Porto: <http://recipp.ipp.pt/handle/10400.22/5677>

(Acedido em 01 05 2018).

Sardinha, Álvaro (2013). Poluição e o Transporte Marítimo. *In Coleção Mar Fundamental* (Referencia CMF0012013). Lisboa. Available at: <https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/08/poluic3a7c3a3o-e-o-transporte-marc3adtimo.pdf>

(Acedido em 17 07 2017).

Seabra, Fernando, Flores, Giulia Paggiarin, Balistieri, Thais (2017). Perspetivas da grande cabotagem no Mercosul. *Espacios*, 38, (44), 25-37. Available at: revistaespacios.com

(Acedido em 17 07 2017).

Searates. (2017). *Incoterms 2010: ICC Official Rules For the Interpretation of Trade Terms*. (Online). Available at: <https://www.searates.com/reference/incoterms/>

(Acedido em 05 08 2017).

Sener, Zeynep, Boyuk, Eslem Duygu (2017). A Fuzzy Multiple Criteria decision making methodology for Ocean Shipping Line selection. In *Multidisciplinary Academic Conference*, Praga, Republica Checa, 8-10 Dezembro 2017 (pp.302-308).

(Acedido em 14 12 2017).

Short Sea Portugal. (2016). *Intermodal Portugal*. (Online). Available at: <http://www.shortsea.pt/>

(Acedido em 26 09 2017).

Short Sea Portugal. (2016). *Short Sea cresceu 7,4% em Espanha*. (Online). Available at: <http://www.shortsea.pt/>

(Acedido em 14 12 2017).

Soares, Nuno Miguel Pereira (2014). *Short Sea como alternativa ao Transporte Terrestre*. (Dissertação de Mestrado). Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto, Porto. Available at: http://recipp.ipp.pt/bitstream/10400.22/6606/1/DM_NunoPinto_2015.pdf
(Acedido em 13 08 2017).

Song, Dong Ping and Dong, Jin Xin (2015). Empty Container Repositioning. In Lee, C.-Y., Q. Meng, *Handbook of Ocean Container Transport Logistics– Making Global Supply Chain Effective*, (pp.163-208). Springer, New York. (ISBN 978-3-319-11890-1)
(Acedido em: 18 08 2017).

Styhre, Linda, Roso, Violeta, Bergqvist, Richard, Woxenius, Johan, Lumsden, Kent (2014). *Development of the Short Sea Shuttle Concept*. Available at: <https://www.researchgate.net/publication/259441730>
(Acedido em: 05 08 2017).

Transport & Environment (2018). *International shipping*. (Online). Available at: <https://www.transportenvironment.org/what-we-do/air-pollution/international-shipping>
(Acedido em 03 02 2018).

Tuszyńska, Beata, Gouardères, Frédéric (2018). *Redes Transeuropeias – Orientações*. Available at: www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/pt
(Acedido em 03 02 2018).

União Europeia (2014). Compreender as Políticas da União Europeia. *Transporte*. Doi:10.2775/4609
(Acedido em 15 07 2017).

Venezia, Elisabetta (2010). Sustainable pricing and European maritime policy. *Trasporti*, (110), 125-139. Available at: <https://scholar.google.pt/scholar?q=Sustainable+pricing+and+European+maritime+policy+Elisabetta+venezia&hl=pt>
(Acedido em 13 06 2017).

Viana, Mar, Pieter, Hammingh, Colette, Augustin, Querol, Xavier, Degraeuwe, Bart, Vlieger, Ina de, Aardenne, John van (2014). Impact of maritime transport emissions on coastal air quality in Europe. *Atmospheric Environment*, 90, 96-105. Doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.atmosenv.2014.03.046>
(Acedido em 13 06 2017).

Winnes, Hulda, Styhre, Linda, Fridell, Erik (2015). Reducing GHG emissions from ships in port areas. *Transportation Business and Management*, 17, 73-82. Doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.rtbm.2015.10.008>

(Acedido em 10 07 2017).

Yip, Tsz Leung, Haider Jane (2017). Special Issue: Sustainable transport logistics. *Elsevier*, 58, 259-260. Doi: 10.1016/j.trd.2017.07.018

(Acedido em 27 02 2018).

Zeng, Xiaolin (2017, Junho 26). HMM keeping mum on vessel sail reports. *Fairplay*. Disponível em: <https://fairplay.ihs.com/commerce/article/4288371/hmm-keeping-mum-on-vessel-sale-reports>

(Acedido em 08 09 2017).

Capítulo VII - Anexos

Anexo I – Inquérito: “Serviço Feeder: Um contributo para uma Logística Sustentável”

Inês Marques

Email: ines.francisca.soares.marques@gmail.com

Aluna do Mestrado em Logística APNOR (Associação de Politécnicos do Norte)

Contextualização:

Este inquérito surge no âmbito de uma Tese de Mestrado em Logística da APNOR que está a ser realizada no ISCAP (Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto) do IPP (Instituto Politécnico do Porto).

O propósito deste inquérito é analisar o panorama do transporte de mercadorias, a nível nacional, mais concretamente a utilização do *Short Sea Shipping* e o seu contributo para a Sustentabilidade.

Objetivos:

Através da identificação da principal unidade de carga utilizada, da importância do VGM, dos principais portos de entrada, saída e transbordo de mercadorias, dos motivos que levam à escolha de um determinado meio de transporte, das principais rotas utilizadas pelas empresas nacionais e da ação das mesmas perante políticas verdes, espera-se conseguir encontrar respostas quanto à atual situação do *Shipping* em Portugal e, de que forma é que a questão ambiental influencia as práticas das empresas nacionais.

Nota:

Todos os dados obtidos serão alvo de confidencialidade. Os resultados obtidos serão tratados de forma agregada e, serão partilhados com aqueles que responderem ao Inquérito. Para esta partilha ser efetivada basta colocarem o correio eletrónico no campo I.1.

Tempo estimado de resposta: 6 minutos

Muito obrigada pela sua colaboração!



I. Identificação da Empresa

1 - Correio eletrónico

(Introduza o seu email para receber os resultados deste Inquérito)

2 - Qual o Tipo/Natureza do Negócio da Empresa

(Selecione o Tipo de Negócio / Indústria da Empresa)

Transporte ferroviário de mercadorias

Transporte rodoviário de mercadorias

Transporte marítimo de mercadorias

Transporte aéreo de mercadorias

Armazenagem frigorífica

Armazenagem não frigorífica

Agentes aduaneiros e similares de apoio ao transporte

Grossista

Entrepasto ou plataforma logística

Unidade Fabril

Transitário

Agente de Navegação

Outra:

3 - Quais são as unidades de carga fracionada com que a empresa regularmente opera?

(Identifique a unidade de carga mais utilizada)

Contentores de 20 pés

Contentores de 40 pés

Contentores de 45 pés

Contentores Frigoríficos de 20 pés

Contentores Frigoríficos de 40 pés

Contentores Frigoríficos de 45 pés

Granéis Sólidos

Granéis Líquidos

Paletes

Cisterna Líquidos

Cisterna Gases

Roll-on / Roll-off camião

Roll-on / Roll-off apenas atrelado

Mercadorias Especiais (ADR)

Outra:

4 - Quais as rotas mais relevantes para a empresa?

(Identifique, para cada rota, o peso das mercadorias transacionadas (entradas/saídas))

Tabela 8 – Rotas Relevantes

	0%-20%	20%-40%	40%-60%	60%-80%	80%-100%	100%
União Europeia						
Norte de África						
África do Sul						
América do Norte						
Oceânia						
Ásia						
Europa						
América Latina						
América Central						
Europa de Leste						
Portugal						

4.1 - Há algum país ou região com relevância específica para a empresa?

(No caso de existir um país ou uma região relevante para a empresa indique o(a) mesmo(a) e o seu nível de importância)

5 - Para a empresa, quais são os principais portos para a entrada de mercadorias?

(Selecione no máximo 3 opções)

5.1.Porto de Leixões

5.2.Porto de Lisboa

5.3.Porto de Setúbal

5.4.Porto de Sines

5.5.Porto da Figueira da Foz

5.6.Porto de Valencia

5.7.Porto de Bilbao

5.8.Porto de Santander

- 5.9.Porto de Algeciras
- 5.10.Porto de Cartagena
- 5.11.Outro:

6 - Para a empresa, quais são os principais portos para a saída de mercadorias?
(Selecione no máximo 3 opções)

- 6.1.Porto de Leixões
- 6.2.Porto de Lisboa
- 6.3.Porto de Setúbal
- 6.4.Porto de Sines
- 6.5.Porto da Figueira da Foz
- 6.6.Porto de Valencia
- 6.7.Porto de Bilbao
- 6.8.Porto de Santander
- 6.9.Porto de Algeciras
- 6.10.Porto de Cartagena
- 6.11.Outro:

7 - Para a empresa, quais são os principais portos de transbordo?
(Selecione no máximo 3 opções)

- 7.1.Porto de Algeciras
- 7.2.Porto de Barcelona
- 7.3.Porto de Valencia
- 7.4.Porto de Vigo
- 7.5.Porto de Amesterdão
- 7.6.Porto de Roterdão
- 7.7.Porto de Hamburgo
- 7.8.Porto de *Bremerhaven*
- 7.9.Porto de Marselha
- 7.10.Porto de *Le Havre*
- 7.11.Porto de *Plymouth*
- 7.12.Porto de *Sothampton*
- 7.13.Outro:

II. Escolha sobre o modo de Transporte

1 - De uma forma geral, como classificaria a qualidade de serviço dos seguintes modos de transporte?

(Selecione apenas 1 opção para cada modo de transporte)

Tabela 9 – Qualidade de Serviço dos Modos de Transporte

	Péssimo	Mau	Suficiente	Bom	Muito Bom	Não Utiliza/Não Sabe
Rodoviário						
Ferrovário						
Marítimo						
Aéreo						
Intermodal						

2 - Quais são as razões que, atualmente, motivam a escolha de um modo de transporte em detrimento de outro?

(Selecione para cada motivo apenas 1 modo de transporte)

Tabela 10 – Seleção do Modo de Transporte

	Rodoviário	Short Sea	Ferrovário	Aéreo	Intermodal	Não Sabe/Não Responde
Custo Reduzido						
Frequência Elevada						
Tempo em Transito Reduzido						
Elevada Flexibilidade de Planeamento						
Elevada Flexibilidade Modal						
Fiabilidade Significativa						

Bom Serviço ao Cliente						
Impacto Ambiental positivo						
Outra						

1.1. Se selecionou Outra, por favor especifique

3 - Quais são os fatores importantes, na promoção da articulação do *Short Sea Shipping* com os restantes meios de transporte?

(Selecione para cada fator apenas 1 opção)

Tabela 11 – Articulação do SSS com os modos de transporte

	Irrelevante	Pouco Relevante	Relevante	Muito Relevante	Extrema Relevância	Não Sabe/Não Responde
Acessos terrestres adequados						
Redução das tarifas aplicadas ao SSS						
Criação de novas infraestruturas						
Oferta de serviços <i>Ro-Ro</i>						
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 (<i>just in</i>						

time, rápida resposta, etc)						
Pouca burocracia						
Outro						

3.1 - Se respondeu Outro, por favor especifique:

4 - Relativamente à página "Short Sea Portugal", qual a avaliação que faz quanto aos seguintes parâmetros?

Tabela 12 – Página Short Sea Portugal

	Não Conhece a página	Péssima	Muito Má	Suficiente	Boa	Muito Boa
Assertividade da Informação						
Divulgação/Marketing						
Temáticas Escolhidas						
Promoção do Short Sea Shipping						
Multimédia						
Clarificação de Conceitos						
Fiabilidade da Informação						

5 - Quais são as principais vantagens que surgiram com o VGM (*Verified Gross Mass*)?
(Indique no máximo 3)

- 5.1. Diminuição de Custos
- 5.2. Aumento da Satisfação do Cliente
- 5.3. Aumento da Eficiência/Eficácia do Serviço
- 5.4. Maior Otimização de Carga
- 5.5. Acréscimo de Segurança
- 5.6. Impacto nas Emissões de CO2
- 5.7. Diminuição do Risco
- 5.8. Aumento da Fiabilidade no Transporte

5.9.Outra:

6 - Quais são as principais desvantagens que surgiram com o VGM (*Verified Gross Mass*)?
(Indique no máximo 3)

6.1.Aumento de Custos

6.2.Diminuição da Satisfação do Cliente

6.3.Diminuição da Eficácia/Eficiência de Serviço

6.4.Menor Otimização da Carga

6.5.Diminuição na Segurança

6.6.Aumento do Risco

6.7.Acréscimo de Burocracia

6.8.Outra:

7 - Atualmente como avalia, numa escala de 1 a 5, a prestação dos Agentes de Marítimos e o seu conseqüente contributo, para o *Short Sea Shipping*?

(Note que o nível 1 é Péssimo, o 2 é Mau, o 3 é Suficiente, o 4 é Bom, o 5 é Muito Bom e no 6 Não Sabe/Não Responde)

Tabela 13 – Prestação dos Agentes Marítimos

	1	2	3	4	5	6
Disponibilidade na atribuição de equipamento e as condições higiénicas do mesmo						
Frequência do Serviço de saída/chegada dos navios						
Segurança no Transporte						
Pontualidade no serviço de saída/chegada dos navios						
Afabilidade/Capacidade de Comunicação do Pessoal destas Empresas						
Disponibilidade para criar com estas empresas relações de longo prazo						

Capacidade para negociar preços dadas as alterações de circunstâncias; Transparência						
Troca/Recolha de documentos de negócio (por exemplo o <i>Bill of Lading</i>)						
Valor Acrescentado gerado						
Cooperação/Rapidez na resolução de problemas						
Pagamento de eventuais indemnizações de forma célere						
Sistemas de Informação para clientes						

7.1-Indique um outro atributo que considere relevante e a sua consequente avaliação.

III. A Sustentabilidade nas empresas portuguesas

1 - Como é que a sua empresa interpreta as políticas sustentáveis?

(Note que: no ponto 1 Discorda Totalmente, no ponto 2 Discorda, no ponto 3 Concorda, no ponto 4 Concorda Bastante, no ponto 5 Concorda Totalmente e no ponto 6 Não Sabe/Não Responde)

Tabela 14 – Políticas Sustentáveis

	1	2	3	4	5	6
Constrangimento para o Negócio						
Acréscimo de Burocracia						
Políticas que não contribuem para o sucesso da empresa						
Oportunidade para a empresa inovar						

Oportunidade para a empresa diminuir custos e encargos						
--	--	--	--	--	--	--

2 - Qual a importância das seguintes práticas?
(Selecione para cada prática apenas 1 opção)

Tabela 15 – Importância das Práticas Sustentáveis

	Sem Importância	Pouco Importante	Importante	Muito Importante	Extrema Importância	Não Sabe/Não Responde
Diminuição de Congestionamento de Tráfego						
Redução da Poluição Atmosférica						
Não utilização de Produtos Tóxicos						
Tratamento de Afluentes						
Eficiência e Eficácia Energética						
Colaboração com Clientes						
Otimização de Carga						
Logística Inversa						
Reciclar materiais (por exemplo paletes)						

3 - Na sua opinião, em que medida é que os seguintes aspetos contribuiriam para promover a Sustentabilidade junto das Empresas.

(Note que: no ponto 1 Discorda Totalmente, no ponto 2 Discorda, no ponto 3 Concorda, no ponto 4 Concorda Bastante, no ponto 5 Concorda Totalmente e no ponto 6 Não Sabe/Não Responde)

Tabela 16 – Promoção da Sustentabilidade

	1	2	3	4	5	6
Exigência dos acionistas						

Exigência dos clientes						
Demonstrar Responsabilidade Social						
Apoios Financeiros						
Objetivos Próprios da Empresa						
Custos						
Legislação						
Burocracia						

4 - Na sua opinião, em que medida é que os seguintes aspetos contribuiriam para despromover a Sustentabilidade junto das Empresas portuguesas.

(Note que: no ponto 1 Discorda Totalmente, no ponto 2 Discorda, no ponto 3 Concorda, no ponto 4 Concorda Bastante, no ponto 5 Concorda Totalmente e no ponto 6 Não Sabe/Não Responde)

Tabela 17 – Despromoção da Sustentabilidade

	1	2	3	4	5	6
Exigência dos Acionistas						
Exigência dos Clientes						
Demonstrar Responsabilidade Social						
Incentivos Financeiros						
Objetivos Próprios da Empresa						
Custos						
Legislação						
Burocracia						

Obrigada pela sua Colaboração!

Anexo II – Tipo/Natureza do Negócio

Tabela 18 – Tipo/Natureza do Negócio

Natureza do Negócio	Contagem	Frequência
Unidade Fabril	21	17,5%
Transporte Marítimo de mercadorias	15	12,5%
Transporte Rodoviário de mercadorias	14	11,7%
Transitário	14	11,7%
Agente de Navegação	12	10,0%
Outra:	11	9,2%
Transporte Aéreo de mercadorias	9	7,5%
Agentes Aduaneiros e similares de apoio ao transporte	6	5,0%
Entrepasto ou Plataforma Logística	6	5,0%
Armazenagem Não Frigorífica	5	4,2%
Transporte Ferroviário de mercadorias	4	3,3%
Grossista	2	1,7%
Armazenagem Frigorífica	1	0,8%

Fonte: Elaboração Própria

Anexo III – Unidades de Carga

Tabela 19 – Unidades de Carga

Unidades de Carga	Contagem	Frequência
Contentores de 20 pés	48	14,7%
Contentores de 40 pés	47	14,4%
Paletes	38	11,6%

Granéis Sólidos	28	8,6%
Contentores de 45 pés	27	8,3%
Contentores Frigoríficos de 20 pés	20	6,1%
Contentores Frigoríficos de 40 pés	20	6,1%
Cisterna líquidos	19	5,8%
Mercadorias especiais (ADR)	19	5,8%
Granéis Líquidos	17	5,2%
Outra:	11	3,4%
Contentores Frigoríficos de 45 pés	10	3,1%
<i>Roll-on / Roll-off</i> Camião	10	3,1%
Cisterna Gases	6	1,8%
<i>Roll-on / Roll-off</i> apenas Atrelado	6	1,8%

Fonte: Elaboração Própria

Anexo IV – Rotas Relevantes

Tabela 20 – Rotas Relevantes

Rotas (%)		Contagem	Frequência
União Europeia	0-20%	15	22,1%
	20-40%	19	27,9%
	40-60%	14	20,6%
	60-80%	11	16,2%
	80-100%	7	10,3%
	100%	2	2,9%
Norte de África	0-20%	45	68,2%
	20-40%	11	16,7%

	40-60%	5	7,6%
	60-80%	4	6,1%
	80-100%	1	1,5%
	100%	0	0,0%
África do Sul	0-20%	58	87,9%
	20-40%	5	7,6%
	40-60%	2	3,0%
	60-80%	1	1,5%
	80-100%	0	0,0%
	100%	0	0,0%
América do Norte	0-20%	46	69,7%
	20-40%	9	13,6%
	40-60%	6	9,1%
	60-80%	4	6,1%
	80-100%	1	1,5%
	100%	0	0,0%
Oceânia	0-20%	63	95,5%
	20-40%	3	4,5%
	40-60%	0	0,0%
	60-80%	0	0,0%
	80-100%	0	0,0%
	100%	0	0,0%
Ásia	0-20%	35	51,5%
	20-40%	13	19,1%

	40-60%	10	14,7%
	60-80%	7	10,3%
	80-100%	3	4,4%
	100%	0	0,0%
Europa	0-20%	23	34,8%
	20-40%	19	28,8%
	40-60%	7	10,6%
	60-80%	10	15,2%
	80-100%	3	4,5%
	100%	4	6,1%
América Latina	0-20%	43	65,2%
	20-40%	14	21,2%
	40-60%	6	9,1%
	60-80%	2	3,0%
	80-100%	1	1,5%
	100%	0	0,0%
América Central	0-20%	50	75,8%
	20-40%	12	18,2%
	40-60%	2	3,0%
	60-80%	2	3,0%
	80-100%	0	0,0%
	100%	0	0,0%
Europa de Leste	0-20%	51	77,3%
	20-40%	11	16,7%

	40-60%	2	3,0%
	60-80%	2	3,0%
	80-100%	0	0,0%
	100%	0	0,0%
Portugal	0-20%	25	36,8%
	20-40%	14	20,6%
	40-60%	10	14,7%
	60-80%	6	8,8%
	80-100%	10	14,7%
	100%	3	4,4%

Fonte: Elaboração Própria

Anexo V - Portos de Entrada

Tabela 21 – Portos de Entrada

Portos	Contagem	Frequência
Porto de Leixões	57	32,9%
Porto de Lisboa	37	21,4%
Porto de Setúbal	20	11,6%
Porto de Sines	30	17,3%
Porto da Figueira Foz	3	1,7%
Porto de Valência	2	1,3%
Porto de Bilbao	1	0,6%
Porto de Santander	1	0,6%
Porto de Algeciras	11	6,4%
Porto de Cartagena	0	0,0%

Outro	10	5,8%
-------	----	------

Fonte: Elaboração Própria

Anexo VI – Portos de Saída

Tabela 22 – Portos de Saída

Portos	Contagem	Frequência
Porto de Leixões	53	30,8%
Porto de Lisboa	36	20,9%
Porto de Setúbal	26	15,1%
Porto de Sines	35	20,3%
Porto da Figueira Foz	3	1,7%
Porto de Valência	2	1,3%
Porto de Bilbao	1	0,6%
Porto de Santander	1	0,6%
Porto de Algeciras	6	3,5%
Porto de Cartagena	1	0,6%
Outro	7	4,1%

Fonte: Elaboração Própria

Anexo VII - Portos de Transbordo

Tabela 23 – Portos de Transbordo

Portos	Contagem	Frequência
Porto de Algeciras	42	29,6%
Porto de Roterdão	41	28,9%
Porto de Amesterdão	13	9,2%

Porto de Barcelona	10	7,0%
Porto de Valência	10	7,0%
Outro	9	6,6%
Porto de Hamburgo	5	3,5%
Porto de Bremerhaven	5	3,5%
Porto de <i>Le Havre</i>	2	1,4%
Porto de <i>Southampton</i>	2	1,4%
Porto de Vigo	1	0,7%
Porto de Marselha	1	0,7%
Porto de <i>Plymouth</i>	0	0,0%

Fonte: Elaboração Própria

Anexo VIII – Classificação Qualidade de Serviço dos Modos de Transporte

Tabela 24 – Avaliação dos Modos de Transporte

Modos de Transporte / Avaliação		Contagem	Frequência
Rodoviário	Bom	36	52,2%
	Suficiente	22	31,9%
	Muito Bom	7	10,1%
	Não Utiliza/Não Sabe	3	4,3%
	Mau	1	1,4%
	Péssimo	0	0,0%
Ferroviário	Mau	24	34,8%
	Não Utiliza/Não Sabe	20	29,0%
	Suficiente	17	24,6%

	Bom	5	7,2%
	Péssimo	2	2,9%
	Muito Bom	1	1,4%
Marítimo	Bom	35	50,7%
	Suficiente	16	23,2%
	Muito Bom	15	21,7%
	Não Utiliza/Não Sabe	2	2,9%
	Péssimo	1	1,4%
	Mau	0	0,0%
Aéreo	Bom	27	39,1%
	Não Utiliza/Não Sabe	17	24,6%
	Muito Bom	13	18,8%
	Suficiente	12	17,4%
	Mau	0	0,0%
	Péssimo	0	0,0%
Transporte Intermodal	Suficiente	26	37,7%
	Não Utiliza/Não Sabe	18	26,1%
	Bom	14	20,3%
	Mau	7	10,1%
	Muito Bom	2	2,9%
	Péssimo	2	2,9%

Fonte: Elaboração Própria

Anexo IX – Seleção do Modo de Transporte

Tabela 25 – Seleção do Modo de Transporte

Fatores impulsionadores / Modos de Transporte		Contagem	Frequência
Custo Reduzido	Rodoviário	25	37,3%
	Short Sea	26	38,8%
	Ferroviário	8	11,9%
	Aéreo	1	1,5%
	Intermodal	4	6,0%
	Não Sabe/ Não Responde	3	4,5%
Frequência Elevada	Rodoviário	34	50,7%
	Short Sea	17	25,4%
	Ferroviário	1	1,5%
	Aéreo	10	14,9%
	Intermodal	1	1,5%
	Não Sabe/Não Responde	4	6,0%
Tempo em Trânsito Reduzido	Rodoviário	26	38,8%
	Short Sea	6	9,0%
	Ferroviário	1	1,5%
	Aéreo	27	40,3%
	Intermodal	2	3,0%
	Não Sabe/Não Responde	5	7,5%
Flexibilidade de Planejamento	Rodoviário	40	59,7%
	Short Sea	10	14,9%
	Ferroviário	0	0,0%

	Aéreo	4	6,0%
	Intermodal	4	6,0%
	Não Sabe/Não Responde	9	13,4%
Flexibilidade Modal	Rodoviário	17	25,8%
	Short Sea	7	10,6%
	Ferrovário	0	0,0%
	Aéreo	0	0,0%
	Intermodal	22	33,3%
	Não Sabe/Não Responde	20	30,3%
Fiabilidade	Rodoviário	21	31,8%
	Short Sea	18	27,3%
	Ferrovário	3	4,5%
	Aéreo	14	21,2%
	Intermodal	3	4,5%
	Não Sabe/Não Responde	7	10,6%
Serviço ao Cliente	Rodoviário	25	37,9%
	Short Sea	18	27,3%
	Ferrovário	2	3,0%
	Aéreo	10	15,2%
	Intermodal	4	6,1%
	Não Sabe/Não Responde	7	10,6%
Impacto Ambiental	Rodoviário	4	6,1%
	Short Sea	26	39,4%
	Ferrovário	13	19,7%

	Aéreo	3	4,5%
	Intermodal	2	3,0%
	Não Sabe/Não Responde	18	27,3%
Outra	Rodoviário	6	17,1%
	Short Sea	3	8,6%
	Ferrovário	2	5,7%
	Aéreo	1	2,9%
	Intermodal	1	2,9%
	Não Sabe/Não Responde	22	62,9%

Fonte: Elaboração Própria

Anexo X – Articulação do SSS com os restantes Modos de Transporte

Tabela 26 – Articulação do SSS com os restantes modos de transporte

Fatores / Grau de importância		Contagem	Frequência
Acessos Terrestres	Irrelevante	1	1,4%
	Pouco Relevante	3	4,3%
	Relevante	22	31,9%
	Muito Relevante	23	33,3%
	Extrema Relevância	12	17,4%
	Não Sabe/Não Responde	8	11,6%
Redução das Tarifas aplicadas ao SSS	Irrelevante	1	1,4%
	Pouco Relevante	2	2,9%
	Relevante	16	23,2%
	Muito Relevante	25	36,2%

	Extrema Relevância	14	20,3%
	Não Sabe /Não Responde	11	15,9%
Criação de novas Infraestruturas	Irrelevante	3	4,3%
	Pouco Relevante	5	7,2%
	Relevante	22	31,9%
	Muito Relevante	17	24,6%
	Extrema Relevância	12	17,4%
	Não Sabe/Não Responde	10	14,5%
Oferta de Serviços <i>Ro-Ro</i>	Irrelevante	3	4,3%
	Pouco Relevante	6	8,7%
	Relevante	15	21,7%
	Muito Relevante	22	31,9%
	Extrema Relevância	7	10,1%
	Não Sabe/Não Responde	16	23,2%
Frequência de Serviço	Irrelevante	0	0,0%
	Pouco Relevante	0	0,0%
	Relevante	9	13,0%
	Muito Relevante	29	42,0%
	Extrema Relevância	21	30,4%
	Não Sabe/Não Responde	10	14,5%
Rastreamento de Carga	Irrelevante	1	1,4%
	Pouco Relevante	5	7,2%
	Relevante	20	29,0%
	Muito Relevante	20	29,0%

	Extrema Relevância	16	23,2%
	Não Sabe/Não Responde	7	10,1%
Disponibilização de Serviços Entrega Porta a Porta	Irrelevante	1	1,4%
	Pouco Relevante	8	11,6%
	Relevante	7	10,1%
	Muito Relevante	19	27,5%
	Extrema Relevância	25	36,2%
	Não Sabe/Não Responde	9	13,0%
Entrada Novos Mercados	Irrelevante	1	1,4%
	Pouco Relevante	5	7,2%
	Relevante	19	27,5%
	Muito Relevante	19	27,5%
	Extrema Relevância	16	23,2%
	Não Sabe/Não Responde	9	13,0%
Disponibilização de novos serviços	Irrelevante	2	2,9%
	Pouco Relevante	4	5,8%
	Relevante	18	26,1%
	Muito Relevante	20	29,0%
	Extrema Relevância	14	20,3%
	Não Sabe/Não Responde	11	15,9%
Estratégias Logísticas para a Gestão do Inventário	Irrelevante	2	2,9%
	Pouco Relevante	5	7,2%
	Relevante	16	23,2%
	Muito Relevante	15	21,7%

	Extrema Relevância	18	26,1%
	Não Sabe/Não Responde	13	18,8%
Burocracia reduzida	Irrelevante	0	0,0%
	Pouco Relevante	3	4,3%
	Relevante	10	14,5%
	Muito Relevante	21	30,4%
	Extrema Relevância	26	37,7%
	Não Sabe/Não Responde	9	13,0%

Fonte: Elaboração Própria

Anexo XI – Avaliação do site “Short Sea Portugal”

Tabela 27 – Avaliação do Site “Short Sea Portugal”

Fatores / Avaliação		Contagem	Frequência
Assertividade na Informação	Não Conhece a Página	40	58,0%
	Péssima	2	2,9%
	Muito Má	2	2,9%
	Suficiente	18	26,1%
	Boa	5	7,2%
	Muito Boa	2	2,9%
Divulgação/Marketing	Não Conhece a Página	40	58,0%
	Péssima	2	2,9%
	Muito Má	7	10,1%
	Suficiente	13	18,8%
	Boa	5	7,2%

	Muito Boa	2	2,9%
Temáticas Escolhidas	Não Conhece a Página	40	58,0%
	Péssima	1	1,4%
	Muito Má	4	5,8%
	Suficiente	18	26,1%
	Boa	5	7,2%
	Muito Boa	1	1,4%
Promoção do SSS	Não Conhece a Página	40	58,0%
	Péssima	2	2,9%
	Muito Má	8	11,6%
	Suficiente	8	11,6%
	Boa	10	14,5%
	Muito Boa	1	1,4%
Multimédia	Não Conhece a Página	40	58,0%
	Péssima	3	4,3%
	Muito Má	7	10,1%
	Suficiente	14	20,3%
	Boa	4	5,8%
	Muito Boa	1	1,4%
Clarificação de Conceitos	Não Conhece a Página	40	58,0%
	Péssima	3	4,3%
	Muito Má	3	4,3%
	Suficiente	15	21,7%
	Boa	6	8,7%

	Muito Boa	2	2,9%
Fiabilidade da Informação	Não Conhece a Página	40	58,0%
	Péssima	2	2,9%
	Muito Má	1	1,4%
	Suficiente	20	29,0%
	Boa	3	4,3%
	Muito Boa	3	4,3%

Fonte – Elaboração Própria

Anexo XII – Vantagens do VGM

Tabela 28 – Vantagens do VGM

Vantagens	Contagem	Frequência
Diminuição de Custos	10	6,3%
Aumento da Satisfação do Cliente	6	3,8%
Aumento da Eficiência/Eficácia de Serviço	14	8,8%
Maior otimização de Carga	25	15,6%
Acréscimo de Segurança	43	26,9%
Impacto nas Emissões de CO2	8	5%
Diminuição Risco	33	20,6%
Aumento da Fiabilidade do Transporte	21	13,1%
Outra	0	0,0%

Fonte: Elaboração Própria

Anexo XIII – Desvantagens do VGM

Tabela 29 – Desvantagens do VGM

Desvantagens	Contagem	Frequência
Aumento de Custos	48	34,5%
Diminuição da Satisfação do Cliente	8	5,8%
Diminuição da Eficácia/Eficiência de Serviço	17	12,2%
Menor otimização de Carga	7	5,0%
Diminuição da Segurança	1	0,7%
Aumento do Risco	1	0,7%
Aumento da Burocracia	53	38,1%
Outra	3	2,2%

Fonte: Elaboração Própria

Anexo XIV – Avaliação dos Agentes Marítimos

Tabela 30 – Avaliação dos Agentes Marítimos

Funções dos Agentes / Avaliação	Contagem	Frequência
Disponibilidade na Atribuição de Equipamento	Péssimo	1,4%
	Mau	4,3%
	Suficiente	34,8%
	Bom	37,7%
	Muito Bom	0,0%
	Não Sabe/Não Responde	21,7%
Frequência do Serviço na Saída/Chegada de navios	Péssimo	1,4%
	Mau	8,7%

	Suficiente	27	39,1%
	Bom	20	29,0%
	Muito Bom	4	5,8%
	Não Sabe/Não Responde	11	15,9%
Segurança no Transporte	Péssimo	0	0,0%
	Mau	1	1,4%
	Suficiente	16	23,2%
	Bom	31	44,9%
	Muito Bom	11	15,9%
	Não Sabe/Não Responde	10	14,5%
Pontualidade no Serviço de Saída/Chegada de Navios	Péssimo	2	2,9%
	Mau	9	13,0%
	Suficiente	34	49,3%
	Bom	10	14,5%
	Muito Bom	4	5,8%
	Não Sabe/Não Responde	10	14,5%
Afabilidade e Comunicação do Pessoal	Péssimo	1	1,4%
	Mau	4	5,8%
	Suficiente	33	47,8%
	Bom	16	23,2%
	Muito Bom	4	5,8%
	Não Sabe/Não Responde	11	15,9%
Disponibilidade para criar relações de longo prazo	Péssimo	1	1,4%
	Mau	5	7,2%

	Suficiente	25	36,2%
	Bom	24	34,8%
	Muito Bom	3	4,3%
	Não Sabe/Não Responde	11	15,9%
Capacidade para negociar preços dadas alterações de circunstâncias	Péssimo	2	2,9%
	Mau	8	11,6%
	Suficiente	28	40,6%
	Bom	19	27,5%
	Muito Bom	2	2,9%
	Não Sabe/Não Responde	10	14,5%
Troca/Recolha de Documentos de Negócio	Péssimo	1	1,4%
	Mau	6	8,7%
	Suficiente	25	36,2%
	Bom	19	27,5%
	Muito Bom	7	10,1%
	Não Sabe/Não Responde	11	15,9%
Valor Acrescentado	Péssimo	1	1,4%
	Mau	8	11,6%
	Suficiente	31	44,9%
	Bom	14	20,3%
	Muito Bom	4	5,8%
	Não Sabe/Não Responde	11	15,9%
Cooperação/Rapidez na resolução problemas	Péssimo	1	1,4%
	Mau	10	14,5%

	Suficiente	30	43,5%
	Bom	17	24,6%
	Muito Bom	2	2,9%
	Não Sabe/Não Responde	9	13,0%
Pagamentos de indemnizações de forma célere	Péssimo	8	11,6%
	Mau	12	17,4%
	Suficiente	22	31,9%
	Bom	6	8,7%
	Muito Bom	1	1,4%
	Não Sabe/Não Responde	20	29,0%
Sistemas de Informação para clientes	Péssimo	3	4,3%
	Mau	16	23,2%
	Suficiente	23	33,3%
	Bom	14	20,3%
	Muito Bom	2	2,9%

Fonte: Elaboração Própria

Anexo XV – Políticas Sustentáveis

Tabela 31 – Políticas Sustentáveis

Políticas Sustentáveis / Avaliação		Contagem	Frequência
Constrangimento para o negócio	Discorda Totalmente	10	14,5%
	Discorda	19	27,5%
	Concorda	22	31,9%
	Concorda Bastante	9	13,0%
	Concorda Totalmente	3	4,3%

	Não Sabe / Não Responde	6	8,7%
Acréscimo de Burocracia	Discorda Totalmente	10	14,5%
	Discorda	10	14,5%
	Concorda	30	43,5%
	Concorda Bastante	13	18,8%
	Concorda Totalmente	4	5,8%
	Não Sabe/Não Responde	2	2,9%
	Políticas que não Contribuem para o Sucesso da Empresa	Discorda Totalmente	17
Discorda		19	27,5%
Concorda		16	23,2%
Concorda Bastante		11	15,9%
Concorda Totalmente		4	5,8%
Não Sabe/Não Responde		2	2,9%
Oportunidade para a Empresa inovar	Discorda Totalmente	2	2,9%
	Discorda	7	10,1%
	Concorda	19	27,5%
	Concorda Bastante	23	33,3%
	Concorda Totalmente	16	23,2%
	Não Sabe/Não Responde	2	2,9%
Oportunidade para diminuir custos e encargos	Discorda Totalmente	6	8,7%
	Discorda	13	18,8%
	Concorda	18	26,1%
	Concorda Bastante	22	31,9%
	Concorda Totalmente	7	10,1%

	Não Sabe/Não Responde	3	4,3%
--	-----------------------	---	------

Fonte: Elaboração Própria

Anexo XVI – Importância Práticas Sustentáveis

Tabela 32 – Importância das Práticas Sustentáveis

Práticas Sustentáveis / Grau de Importância		Contagem	Frequência
Diminuição do Congestionamento de Tráfego	Sem Importância	0	0,0%
	Pouco Importante	3	4,3%
	Importante	19	27,5%
	Muito Importante	32	46,4%
	Extremamente Importante	15	21,7%
	Não Sabe/Não Responde	0	0,0%
Redução da Poluição Atmosférica	Sem Importância	0	0,0%
	Pouco Importante	1	1,4%
	Importante	18	26,1%
	Muito Importante	21	30,4%
	Extremamente Importante	29	42,0%
	Não Sabe/Não Responde	0	0,0%
Não Utilização de Produtos Tóxicos	Sem Importância	0	0,0%
	Pouco Importante	2	2,9%
	Importante	15	21,7%
	Muito Importante	25	36,2%
	Extremamente Importante	27	39,1%
	Não Sabe/Não Responde	0	0,0%
Tratamento de Afluentes	Sem Importância	0	0,0%

	Pouco Importante	0	0,0%
	Importante	15	21,7%
	Muito Importante	22	31,9%
	Extremamente Importante	30	43,5%
	Não Sabe/Não Responde	2	2,9%
Eficácia e Eficiência Energética	Sem Importância	0	0,0%
	Pouco Importante	0	0,0%
	Importante	13	18,8%
	Muito Importante	25	36,2%
	Extremamente Importante	30	43,5%
	Não Sabe/Não Responde	1	1,4%
Colaboração com Clientes	Sem Importância	0	0,0%
	Pouco Importante	1	1,4%
	Importante	16	23,2%
	Muito Importante	20	29,0%
	Extremamente Importante	32	46,4%
	Não Sabe/Não Responde	0	0,0%
Otimização de Carga	Sem Importância	0	0,0%
	Pouco Importante	0	0,0%
	Importante	15	21,7%
	Muito Importante	26	37,7%
	Extremamente Importante	27	39,1%
	Não Sabe/Não Responde	1	1,4%
Logística Inversa	Sem Importância	0	0,0%

	Pouco Importante	0	0,0%
	Importante	25	36,2%
	Muito Importante	21	30,4%
	Extremamente Importante	16	23,2%
	Não Sabe/Não Responde	7	10,1%
Reciclagem de Materiais	Sem Importância	0	0,0%
	Pouco Importante	0	0,0%
	Importante	18	26,1%
	Muito Importante	22	31,9%
	Extremamente Importante	24	34,8%
	Não Sabe/Não Responde	5	7,2%

Fonte: Elaboração Própria

Anexo XVII – Promoção da Sustentabilidade nas Empresas

Tabela 33 – Fatores de promoção da Sustentabilidade

Fatores / Avaliação		Contagem	Frequência
Exigência dos Acionistas	Discorda Totalmente	5	7,2%
	Discorda	10	14,5%
	Concorda	20	29,0%
	Concorda Bastante	16	23,2%
	Concorda Totalmente	13	18,8%
	Não Sabe/Não Responde	5	7,2%
Exigência dos Clientes	Discorda Totalmente	3	4,3%
	Discorda	3	4,3%

	Concorda	14	20,3%
	Concorda Bastante	27	39,1%
	Concorda Totalmente	18	26,1%
	Não Sabe/Não Responde	4	5,8%
Demonstrar Responsabilidade Social	Discorda Totalmente	0	0,0%
	Discorda	2	2,9%
	Concorda	20	29,0%
	Concorda Bastante	24	34,8%
	Concorda Totalmente	21	30,4%
	Não Sabe/Não Responde	2	2,9%
Apoios Financeiros	Discorda Totalmente	3	4,3%
	Discorda	9	13,0%
	Concorda	21	30,4%
	Concorda Bastante	20	29,0%
	Concorda Totalmente	13	18,8%
	Não Sabe/Não Responde	3	4,3%
Objetivos próprios Empresa	Discorda Totalmente	1	1,4%
	Discorda	1	1,4%
	Concorda	19	27,5%
	Concorda Bastante	22	31,9%
	Concorda Totalmente	25	36,2%
	Não Sabe/Não Responde	1	1,4%
Custos	Discorda Totalmente	2	2,9%
	Discorda	7	10,1%

	Concorda	19	27,5%
	Concorda Bastante	23	33,3%
	Concorda Totalmente	17	24,6%
	Não Sabe/Não Responde	1	1,4%
Legislação	Discorda Totalmente	1	1,4%
	Discorda	7	10,1%
	Concorda	21	30,4%
	Concorda Bastante	21	30,4%
	Concorda Totalmente	18	26,1%
	Não Sabe/Não Responde	1	1,4%
Burocracia	Discorda Totalmente	8	11,6%
	Discorda	10	14,5%
	Concorda	21	30,4%
	Concorda Bastante	16	23,2%
	Concorda Totalmente	10	14,5%
	Não Sabe/Não Responde	4	5,8%

Fonte: Elaboração Própria

Anexo XVIII – Despromoção da Sustentabilidade nas Empresas

Tabela 34 – Fatores de despromoção da Sustentabilidade

Fatores / Avaliação	Contagem	Frequência
Exigência dos Acionistas	Discorda Totalmente	10 14,7%
	Discorda	17 25,0%
	Concorda	16 23,5%

	Concorda Bastante	10	14,7%
	Concorda Totalmente	6	8,8%
	Não Sabe/Não Responde	9	13,2%
Exigência dos Clientes	Discorda Totalmente	11	15,9%
	Discorda	19	27,5%
	Concorda	15	21,7%
	Concorda Bastante	13	18,8%
	Concorda Totalmente	6	8,7%
	Não Sabe/Não Responde	5	7,2%
Demonstrar Responsabilidade Social	Discorda Totalmente	11	15,9%
	Discorda	18	26,1%
	Concorda	17	24,6%
	Concorda Bastante	13	18,8%
	Concorda Totalmente	4	5,8%
	Não Sabe/Não Responde	6	8,7%
Incentivos Financeiros	Discorda Totalmente	10	14,5%
	Discorda	18	26,1%
	Concorda	15	21,7%
	Concorda Bastante	12	17,4%
	Concorda Totalmente	9	13,0%
	Não Sabe/Não Responde	5	7,2%
Objetivos Próprios da Empresa	Discorda Totalmente	7	10,1%
	Discorda	18	26,1%
	Concorda	13	18,8%
	Concorda Bastante	16	23,2%
	Concorda Totalmente	10	14,5%

	Não Sabe/Não Responde	5	7,2%
Custos	Discorda Totalmente	6	8,8%
	Discorda	12	17,6%
	Concorda	18	26,5%
	Concorda Bastante	14	20,6%
	Concorda Totalmente	13	19,1%
	Não Sabe/Não Responde	5	7,4%
	Legislação	Discorda Totalmente	4
Discorda		13	18,8%
Concorda		21	30,4%
Concorda Bastante		14	20,3%
Concorda Totalmente		12	17,4%
Não Sabe/Não Responde		5	7,2%
Burocracia	Discorda Totalmente	5	7,2%
	Discorda	9	13,0%
	Concorda	16	23,2%
	Concorda Bastante	21	30,4%
	Concorda Totalmente	11	15,9%
	Não Sabe/Não Responde	7	10,1%

Fonte: Elaboração Própria