



PROJECTO INTERMODALIDADE E-80. PROGRAMA MARCO POLO II.
PROMOÇÃO DA INTERMODALIDADE ATLÂNTICO NO CORREDOR E-80

GRUPO DE TRABALHO 1. WORKSHOP 2

"Integração da SSS na Cadeia do Transporte.
Viabilidade da prestação de Serviços Porta-a-Porta"
("Planning & Programming SSS Lines")

HOTEL MELIA RIA. AVEIRO. 28.07.2011



Ideias e Conclusões do 1º Workshop. Grupo de Trabalho 1. **Aveiro (Portugal). 19.05.2011**



1. Desenvolvimento do 1º Workshop.

1. **Grupo de Trabalho 1 (GT1) aborda o tema “A integração do Short Sea Shipping na cadeia de transporte. Viabilidade da prestação de serviço porta-a-porta”.**
2. **O Objectivo principal do GT 1 → Perceber em que circunstâncias os serviços intermodais de base marítima podem ser efectivamente competitivos.**
3. **CrITÉrios de viabilidade da prestação de serviços intermodais:**
 - ✓ **Perspectiva estratégica →** a) mudança de mentalidade, b) promover um aumento da confiança e c) promover a internalização de todos os custos na formação dos preços do transporte rodoviário.
 - ✓ **Perspectiva operativa →** identificação de factores infra-estruturais, operacionais ou administrativos que favorecessem a integração do modo marítimo.
4. **Agenda de trabalhos do 1º Workshop:**
 - ✓ **1ª Fase:**
 - Apresentação do Projecto E-80 pela equipa técnica.
 - Apresentação da experiência da MSC Portugal.
 - ✓ **2ª Fase:**
 - Debate dos participantes.



Ideias e Conclusões do 1º Workshop. Grupo de Trabalho 1. **Aveiro (Portugal). 19.05.2011**



2. Principais Linhas de debate

As conclusões centraram-se em 6 Ideias Chave

1. **O SSS e o processo de Mudança de Mentalidade** para novas soluções de transporte.
2. **Necessidade de promover a Confiança / Cooperação entre Agentes.**
3. **Principais requisitos de serviço** que importa assegurar para a oferta de Serviços Porta-a-Porta de Base Marítima.
4. **A política de gestão de stocks das empresas** dificulta a implementação de serviços intermodais de base marítima (adopção de just in time pelos carregadores).
5. **Factores infraestruturais** que condicionam a gestão marítima dos serviços Porta-a-Porta.
6. **Factores operativos e administrativos** que condicionam a gestão marítima dos serviços Porta-a-Porta.



Ideias e Conclusões do 1º Seminário. Grupo de Trabalho 1.
Aveiro (Portugal). 19.05.2011



2.1. 1ª Ideia Chave: Processo de Mudança de Mentalidade no
Sector Transporte.

- **A importância e a dificuldade de despoletar um processo de Mudança de Mentalidade dos operadores e dos carregadores** no momento de considerar a multimodalidade.
- Existe uma **forte desconfiança quanto ao sucesso da multimodalidade**
→ **transporte rodoviário tem correspondido às expectativas do mercado em termos de custo e de transit time.**
- O processo de mudança pode contar com a actual tendência de **progressiva internalização das externalidades na formação dos preços do transporte rodoviário (custos externos, combustíveis fósseis).**
- **Maior abertura pelos transitários e empresas para analisar outras soluções de transporte, nomeadamente de soluções de transporte multimodais.**



Ideias e Conclusões do 1º Workshop. Grupo de Trabalho 1.
Aveiro (Portugal). 19.05.2011



2.2. 2ª Ideia Chave: Necessidade de promover a Confiança /
Cooperação entre Agentes

- Para a mudança de mentalidade pretendida é necessário criar processos de **geração de confiança mútua entre os Agentes que actuam na Cadeia** → **Passar para um modelo de cooperação.**
- **A confiança** é percebida pelos agentes como o **principal “ingrediente” para a materialização de um modelo de Cooperação.**
- **A Cooperação permitirá pormenorizar os nichos de especialização de cada modo em relação ao modelo emergente de gestão do processo do transporte** → **modelo de compatibilidade marítimo-ferroviário-estrada.**
- **A Cooperação é um dos principais factores para superar as limitações infra-estruturais e/ou de Gestão** que condicionam a implementação de serviços Porta-a-Porta de base marítima.



Ideias e Conclusões do 1º Workshop. Grupo de Trabalho 1.
Aveiro (Portugal). 19.05.2011



2.3. 3ª Ideia Chave: Principais requisitos de serviço que importa assegurar para a oferta de serviços intermodais competitivos

▪ **A prestação de um serviço porta-a-porta de base marítima** para vingar precisa de simultaneamente reunir os seguintes requisitos:

- ✓ Possuir um **preço total competitivo**.
- ✓ Oferecer um **transit time/prazo de entrega competitivo**.
- ✓ Garantir condições de **segurança das cargas ao longo do todo o processo**.



Ideias e Conclusões do 1º Workshop. Grupo de Trabalho 1. Aveiro (Portugal). 19.05.2011



2.3. 4ª Ideia Chave: Política de gestão de stocks adoptada pelas empresas dificulta a oferta de serviços intermodais de SSS competitivos

•As vantagens oferecidas pelo serviço unimodal de base rodoviária possuem grande solidez:

- ✓ Grande flexibilidade e frequência dos serviços prestados
- ✓ A não existência de controlo alfandegário no âmbito das trocas intra-comunitárias.
- ✓ A fiabilidade no cumprimento dos prazos e reduzidos transit times.
- ✓ Oferta de preços competitivos.

•O transporte intermodal de base marítima não pode ambicionar prestar serviços sob a bandeira do “*Just in Time*” → os serviços oferecidos devem fornecer outras valias não prestadas pelo transporte rodoviário.

•O transporte intermodal de base marítima podia constituir-se como uma alternativa ao modo unimodal rodoviário → a) oferecer um preço e um *transit time* competitivo, e b) a flexibilidade/frequência poder ser relegada para um 2º plano pelas.

•Segundo a MSC Portugal, o envolvimento dos carregadores é um requisito importante para a construção de serviços porta-a-porta de base marítima competitivos



Ideias e Conclusões do 1º Workshop. Grupo de Trabalho 1.
Aveiro (Portugal). 19.05.2011



2.4. 5ª Ideia Chave: Factores infraestruturais

- **A necessidade da existência de terminais dedicados ao SSS não constituía um factor chave de sucesso** para a operacionalidade do serviço.
- **Modelo de gestão escolhido pelo porto → a que melhor permitisse uma utilização dos recursos do porto que não gerasse um sobrecusto para os seus clientes.**
- **Procurar sinergias entre os segmentos de SSS e de deep sea**, de modo a encontrar-se uma maior flexibilidade operacional e optimização de recursos.
- **Ampliar a capacidade das infra-estruturas portuárias mediante a construção de plataformas logísticas** junto ao porto ou nos nós de transporte principais.



Ideias e Conclusões do 1º Workshop. Grupo de Trabalho 1.
Aveiro (Portugal). 19.05.2011



2.4. 6ª Ideia Chave: Factores operacionais e administrativos

▪ Os **factores operativos** que limitam a integração do modo marítimo dos serviços Porta-a-Porta:

- ✓ **A rigidez do trabalho portuário retira competitividade ao modo marítimo**, ainda que se afirme que este é um problema de muito difícil solução;
- ✓ A necessidade de **desenvolver soluções tecnológicas normalizadas que agilizem e simplifiquem os processos de transferências entre os modos**.

• Os **factores administrativos** que limitam a integração do modo marítimo dos serviços Porta-a-Porta:

- ✓ **Devem ser flexibilizados e agilizados os processos administrativos** associados à gestão da transferência entre modos;
- ✓ **Propõe-se a simplificação da gestão aduaneira de mercadorias**, facilitando o processo de transferência marítimo-terrestre das mercadorias transportadas.



Ideias e Conclusões do 1º Workshop. Grupo de Trabalho 1. **Aveiro (Portugal). 19.05.2011**



3. Conclusão Final.

- Confirmado a **possibilidade de reforço da integração do modo marítimo nos serviços porta-a-porta** → **melhor preço e “transit time” adequado.**
- **Construção de soluções que acrescentem valor ao cliente de forma diferenciada que o modo unimodal rodoviário.**
- **A progressiva internacionalização das externalidades geradas por cada modo** representaria uma melhoria competitiva para os modos mais eficientes.
- **Revisão da política de stocks de algumas indústrias, no contexto do sistema produtivo global** (quando possível).
- É necessária a **resolução de um conjunto de ineficiências do sistema portuário:**
 - ✓ Adopção de modelos mais eficientes dos recursos disponíveis.
 - ✓ Aumento da flexibilização do trabalho portuário.
 - ✓ Aplicação de soluções tecnológicas normalizadas/interfaces ao longo de toda a cadeia de transporte → maior fiabilidade do serviço e uma maior confiança entre todos os seus actores.
 - ✓ Simplificação de processos administrativos (aduaneiros).
 - ✓ Dotação do porto com plataformas logísticas.



Ideias e Conclusões do 1º Workshop. Grupo de Trabalho 1.
Aveiro (Portugal). 19.05.2011



4. Algumas Ideias para discussão do 2º Workshop.

- Necessidade de terminais portuários especializados ?
- Viabilidade de Ro-Ro vs Ro-Pax? Serviços ro-ro vs lo-lo?
- Impactos da adopção da Eurovinheta para o equilíbrio das condições de concorrência?
- Melhor modelo de articulação dos actores da cadeia logística vs operador global?
- Aplicação de soluções tecnológicas normalizadas/interfaces?
- Maior simplificação da gestão aduaneira de mercadorias?

