



TÉCNICO
LISBOA



ORDEM
DOS
ENGENHEIROS

14^{as} Jornadas de Engenharia e Tecnologia Marítima

*Short Sea Shipping em Portugal e na
Europa: que futuro?*



SHORTSEA
PORTUGAL

AGENDA

- Short Sea Shipping (SSS): percurso na Agenda Nacional e Europeia;
- Desafios Futuros

*1. Percurso da agenda SSS/TMCD
em Portugal e na UE*

ANTECEDENTES

1995-2015: 20 anos de compromissos políticos europeus!

DESDE 1995

- 3 Comunicações da Comissão Europeia (1995, 1999, 2009) e 2 Livros Brancos dos Transportes
- **EVOLUÇÃO DO LIVRO BRANCO DE TRANSPORTES**

2001

O primeiro Livro Branco declara que um dos principais objetivos da política de transportes da UE era alcançar **um sistema de transportes mais sustentável na Europa**, promovendo uma **transferência modal para modos de transporte menos prejudiciais para o ambiente**: o transporte marítimo e o ferroviário, **introduzindo pela primeira vez o conceito de Auto Estradas do Mar – AEM’s/MOS**.

2011

Livro Branco de 2011 - **Urge o Espaço Único Europeu**; Marítimo – “Cintura Azul”; Importância do e-freight (Transporte Multimodal) – enfoque no apoio ao modo marítimo e ferroviário com especial atenção para a necessidade de reduzir as emissões de CO2 e de gases com efeito de estufa (GEE).

ANTECEDENTES

1995-2015: 20 anos de compromissos políticos europeus!

EM 1999 a EU propõe a criação da ESN.

Em 1999 é criado o 1.º SPC:
Holanda



A 12 de Outubro 2001
SPC PORTUGAL



DESDE 1999, 22 AGÊNCIAS DE PROMOÇÃO SSS

1. Belgium
2. Bulgaria
3. Croatia
4. Cyprus
5. Denmark
6. Estonia
7. Finlandia
8. France
9. Germany
10. Greece
11. Ireland
12. Italy
13. Lithuania
14. Malta
15. Norway
16. Poland
17. Portugal
18. Romania
19. Spain
20. Sweden
21. UK
22. Turkey



ANTECEDENTES

1995- 2015: 20 anos de compromissos políticos europeus!

2014:

- Em Maio foi assinada a **Declaração de Atenas** pelos ministros dos Transportes dos países da União Europeia que estabeleceu as linhas gerais das políticas europeias para o setor do transporte marítimo: “reforçar a competitividade do setor marítimo, potenciando o seu desempenho ambiental, e destacar a relevância das Redes Transeuropeias de Transportes (RTE-T), em especial no desenvolvimento das Autoestradas do Mar”

2015:

- O futuro do SSS recai agora na presente **revisão da Estratégia Marítima Europeia (lançada em 2009 com horizonte 2018)**. E Em **2015** lançou 2 estudos:
 - 1) tendências e ações para potenciar o SSS (COWI STUDY)**
 - 2) uma nova estratégia para o transporte marítimo internacional

UM CLARO exercício de revitalização para melhor eficiência de SSS/MOS face aos novos desafios decorrentes do mercado intermodal: crise económica, desafios ambientais e problemas concorrenciais!

Setting sail for 2017: a new boost for European shipping policy

Proposals of the European Community
Shipowners' Associations (ECSA)
for the European Commission's review
of EU shipping policy

A 'Short Sea 2.0' policy to enable true Motorways of the Sea

5. Identify all barriers that prevent the establishment of true Motorways of the Sea
6. Complete the Single Market for shipping
7. Simplify procedures for regular short sea services with third countries
8. Ensure market access to port services and guarantee free movement of goods
9. Devise competition-neutral ways to financially stimulate short sea shipping

The promotion of short sea shipping has been on the EU agenda since the early 1990s. Despite many good initiatives, a number of long-standing problems have not been resolved and the market share of short sea shipping has not grown. On the contrary, freight transport by short sea declined between 2005 and 2012 by 1.6%. However, short sea shipping can enable many cross-cutting synergies and have a positive impact on numerous EU priorities, not least because of its ability to reduce congestion, lower external costs and improve efficiency of logistic chains. With the proposals below, ECSA advocates the launch of a 'Short Sea 2.0' policy that will unleash the full potential of short sea shipping.

5. Identify all barriers that prevent the development of true Motorways of the Sea

Short sea shipping should primarily be seen as part of the supply chain's infrastructure, much in the same way as railroads or motorways. This is the true spirit of the EU's Motorways of the Sea concept. To get short sea shipping to the next level, both a cross-sectoral approach and higher political attention are needed.

The European Transport Commissioner is invited to set up an intra-Commission 'REFIT'-style task force solely dedicated to identifying and removing all barriers to short sea shipping in existing and upcoming legislation. This would also improve the understanding of short sea in EU policy-making.

The lack of a single market, cumbersome administrative procedures, market access restrictions for service providers in ports and other barriers not only make short sea shipping less competitive, but also less attractive than other transport modes. The European Commission should envisage an active campaign to inform shippers and road hauliers of the results achieved, promoting short sea shipping as a competitive and sustainable transport solution.

6. Complete the Single Market for shipping

The internal market is one of the most celebrated successes of the European Union. Its completion is a continuous exercise and a central element of the European growth agenda to address the current economic crisis. It is, however, clear that the single market remains incomplete and dysfunctional in some sectors. This is particularly true for shipping.

Although it was listed as one of the key priorities under the Single Market Act II, short sea shipping remains disadvantaged compared to other transport modes. In many cases, goods transported by short sea shipping between two EU seaports lose community status as soon as they leave port. This entails a heavy administrative burden, involving several authorities and intermediate parties. Procedures and requirements are not only complex but also repetitive, resulting in productivity losses and unnecessary workload and stress for ship crews.

No Single Market for shipping

Transport of a container from Nijmegen (The Netherlands) to Borås (Sweden) via:

Road transport

The driver issues a CMR letter

Short sea shipping

- 1 Transport to the port of loading – The driver issues a note
- 2 The consignor declares community status of goods
- 3 The shipping company enters the container in the port community system at the port of loading terminal
- 4 The shipping company submits a bill of lading to the terminal and declares community status of the goods
- 5 The port terminal checks the documentation of community status of the goods
- 6 The manifest of the ship is being updated by the shipping company including information about the status of the goods
- 7 The ship issues the required IMO FAL forms to the different Dutch authorities and the Port of Rotterdam before departure (Single Window not in place yet)
- 8 The ship submits data to the Swedish National Single Window before and after arrival to Gothenburg and at the time of departure
- 9 The shipping company enters the container in the Swedish customs system by submitting the manifest
- 10 The shipping company declares community status of the goods in the port system in Gothenburg
- 11 The port terminal checks the documentation of community status of the goods
- 12 Transport from the port of discharge – The driver issues a note



Que caminho o SSS/TMCD
percorreu?

Estatísticas Oficiais (perspetiva
Eurostat)



PRINCIPAIS ESTATÍSTICAS 2014 (Mercadorias)

Taxa Crescimento Anual do SSS na EU28

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014			Growth rate 2013-2014 (%)	Average annual growth rate 2005-2014 (%)
	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Inwards	Outwards	Total		
EU-28⁽¹⁾	1 808.3	1 835.4	1 865.9	1 862.0	1 691.4	1 765.3	1 787.3	1 775.7	1 757.0	1 440.4	1 041.4	1 799.0	+2.4	-0.1
BELGIUM (BE) ⁽¹⁾	108.7	113.1	121.6	128.7	111.7	130.1	125.6	123.9	126.6	75.8	58.6	134.3	+6.1	+2.4
BULGARIA (BG)	17.9	20.0	19.4	20.9	18.2	18.9	21.2	22.1	24.1	10.5	11.5	21.9	-9.0	+2.3
DENMARK (DK)	71.6	74.8	76.8	76.7	65.2	66.8	67.7	66.2	66.3	40.2	30.8	67.6	+1.9	-0.6
GERMANY (DE) ⁽¹⁾	178.6	186.7	192.8	189.9	156.0	157.7	168.3	170.4	171.9	112.7	67.3	177.0	+2.9	-0.1
ESTONIA (EE)	34.9	37.4	30.0	22.9	22.6	28.3	31.2	25.5	28.3	12.3	17.8	29.9	+5.4	-1.7
IRELAND (IE)	37.2	39.6	40.5	38.1	35.0	37.1	36.1	37.0	37.1	23.2	15.0	36.8	-0.8	-0.1
GREECE (EL)	89.0	90.9	93.3	89.4	83.3	81.5	78.0	90.5	94.6	61.8	55.9	96.8	+2.3	+0.9
SPAIN (ES)	192.6	194.2	192.0	187.1	174.3	176.8	187.0	191.1	186.0	132.4	107.6	196.3	+5.5	+0.2
FRANCE (FR) ⁽¹⁾⁽²⁾	215.2	216.6	215.6	222.1	194.9	194.2	194.3	171.0	167.2	114.2	66.4	175.6	+5.0	-2.2
CROATIA (HR)	16.1	15.4	19.2	18.5	16.3	15.5	13.2	12.1	12.1	6.0	4.9	10.4	-14.4	-4.8
ITALY (IT)	322.8	323.6	329.8	334.0	308.5	310.7	298.4	285.2	272.0	210.5	134.2	262.5	-3.5	-2.3
CYPRUS (CY) ⁽³⁾	3.9	2.3	2.3	2.7	2.5	2.6	4.4	5.7	6.7	4.3	2.4	6.7	+0.6	+6.3
LATVIA (LV)	45.8	46.4	49.4	49.2	48.8	47.0	53.4	61.0	56.3	7.5	50.9	58.2	+3.3	+2.7
LITHUANIA (LT)	20.7	21.6	23.3	28.6	25.4	28.3	32.2	32.4	31.3	12.8	17.9	30.7	-2.0	+4.5
MALTA (MT)	3.2	3.3	3.0	3.1	3.0	3.5	3.0	3.0	2.8	2.7	0.2	2.9	+6.0	-1.0
NETHERLANDS (NL) ⁽¹⁾	253.5	253.0	259.3	250.8	243.8	275.9	242.3	265.6	262.9	199.4	72.8	272.1	+3.5	+0.8
POLAND (PL)	42.4	41.6	44.5	39.4	37.7	49.5	48.1	48.8	52.0	29.7	24.8	54.2	+4.2	+2.8
PORTUGAL (PT)	35.4	36.5	36.6	35.2	29.3	35.4	35.7	34.7	39.2	26.5	20.1	41.7	+6.4	+1.8
ROMANIA (RO) ⁽⁴⁾	22.1	21.2	19.4	22.8	22.6	24.0	24.6	23.9	26.4	12.7	18.6	31.3	+18.6	+3.9
SLOVENIA (SI)	7.3	8.7	8.8	8.7	7.8	7.8	7.9	8.8	9.2	5.3	4.5	9.8	+7.0	+3.3
FINLAND (FI)	83.3	90.9	95.9	97.7	79.0	91.2	94.7	88.0	90.2	48.1	45.5	89.6	-0.6	+0.8
SWEDEN (SE)	137.2	139.1	144.3	148.0	130.4	148.7	148.0	142.1	145.8	82.7	71.4	149.8	+2.7	+1.0
UNITED KINGDOM (UK)	355.2	369.3	365.6	348.4	313.4	316.3	320.1	311.0	306.9	209.3	142.4	315.7	+2.9	-1.3
ICELAND (IS) ⁽⁴⁾	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
NORWAY (NO)	140.2	142.2	144.9	138.9	126.5	140.1	145.4	147.4	152.3	51.6	110.2	150.3	-1.3	+0.8
TURKEY (TR)	:	:	:	211.4	214.5	242.6	256.9	254.6	264.0	154.6	125.1	258.5	-2.1	:

PORTUGAL

2013/2014 = +6

4%

2005/2014 = +1,

8%

The columns "total" excludes double counting. These totals may therefore differ from the sum of inward and outward declarations (see methodological notes on "elimination of double counting" in "Data sources and availability").

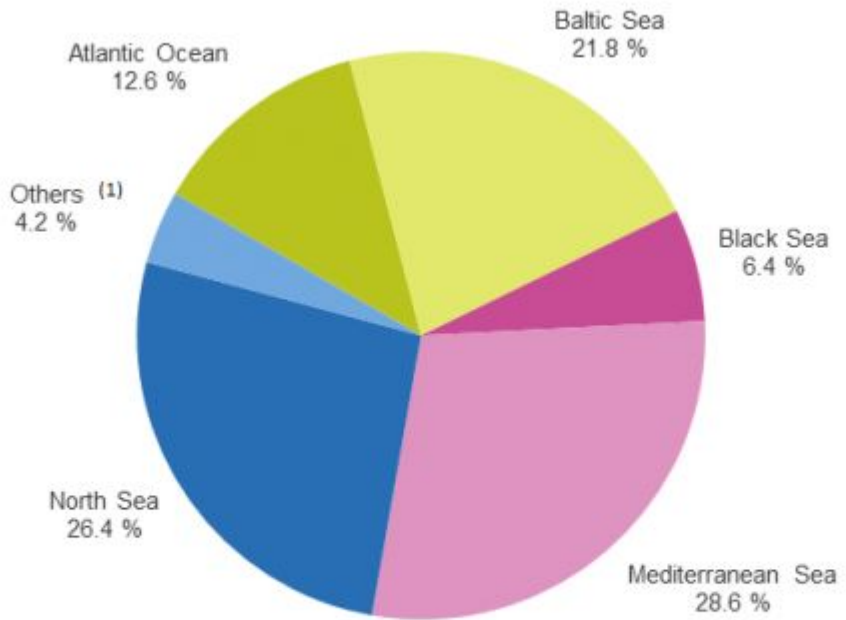
(1) See methodological notes on "structural changes between 2005 and 2006" and "between 2006 and 2007" ("Data sources and availability").

(2) Please note that the data from 2009 to 2014 for France are Eurostat estimates based on partial data for French ports.

(3) See methodological notes by country in "Data sources and availability".

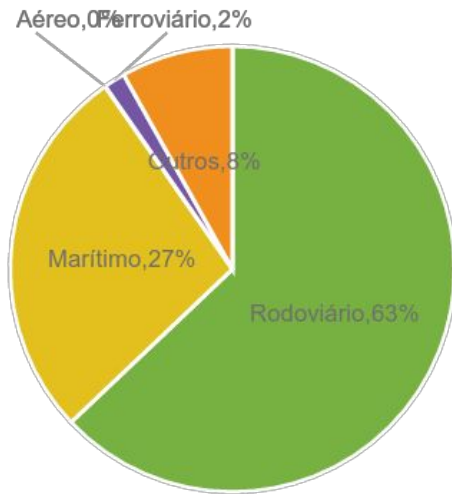
(4) No data available for Iceland

SSS Regiões Marítimas da EU 28

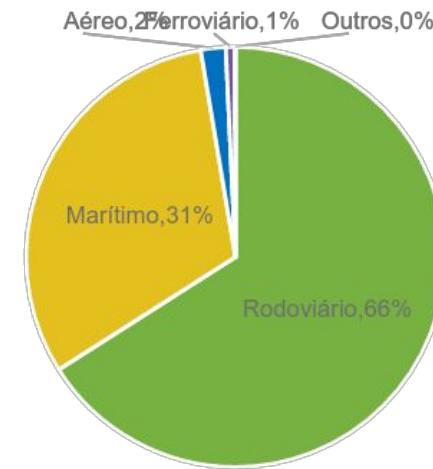


(1) See definition of "sea regions" in "Data sources and availability".

Importações Intra-UE



Exportações Intra-UE



Que caminho o SSS/TMCD
percorreu?

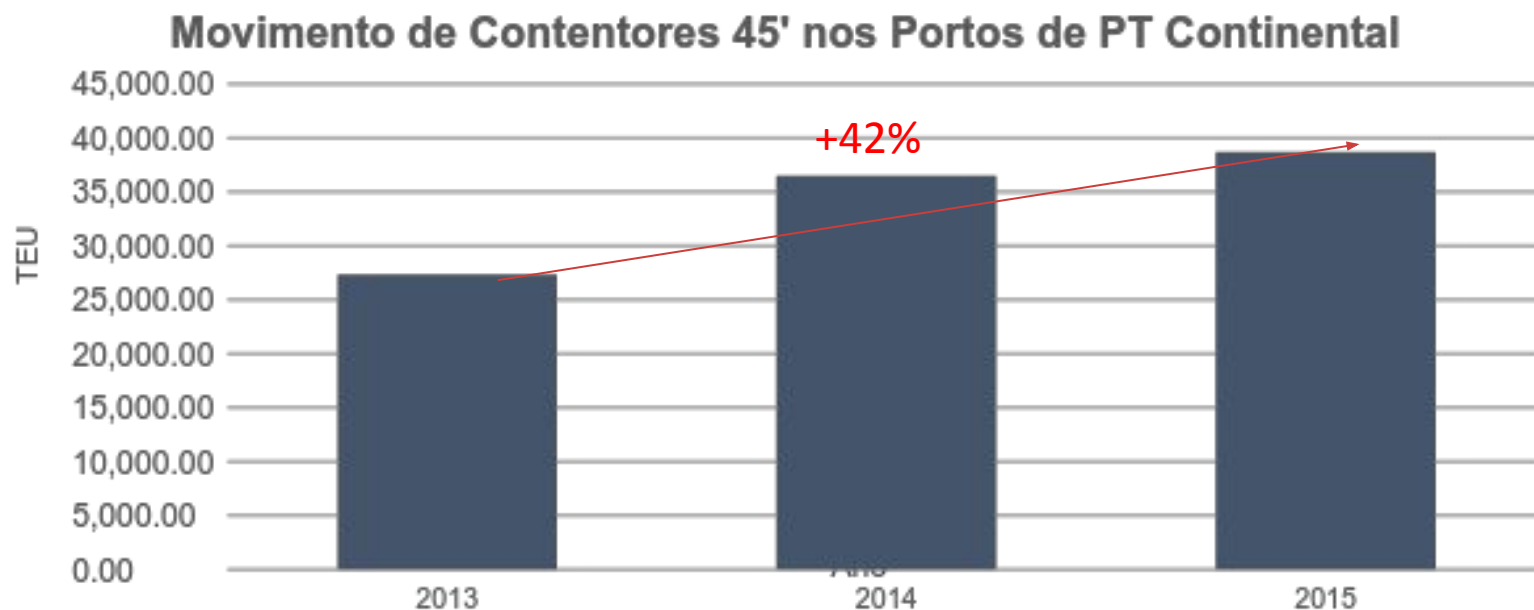
Perspetiva Serviços



MacAndrews

“Há mais de 10 anos que a MacAndrews utiliza os contentores de 45 pés. Nos últimos anos, verificámos um crescimento exponencial face à tipologia de mercadorias e integração com outros modos de transporte. As estatísticas divulgadas publicamente sobre o Short Sea Shipping (SSS) não são reais, nem fiáveis, assiste-se a uma verdadeira transferência modal nos últimos anos que não é espelhada em relatórios oficiais.”

Fernando Delgado, Director Regional da MacAndrews em Portugal



Fonte: AGEPOR, abril 2016

Que caminho o SSS/TMCD
percorreu?

Estudo mais recente lançado pela DG
MOVE (UE)

JUNE 2015



EUROPEAN COMMISSION
DG MOBILITY AND TRANSPORT

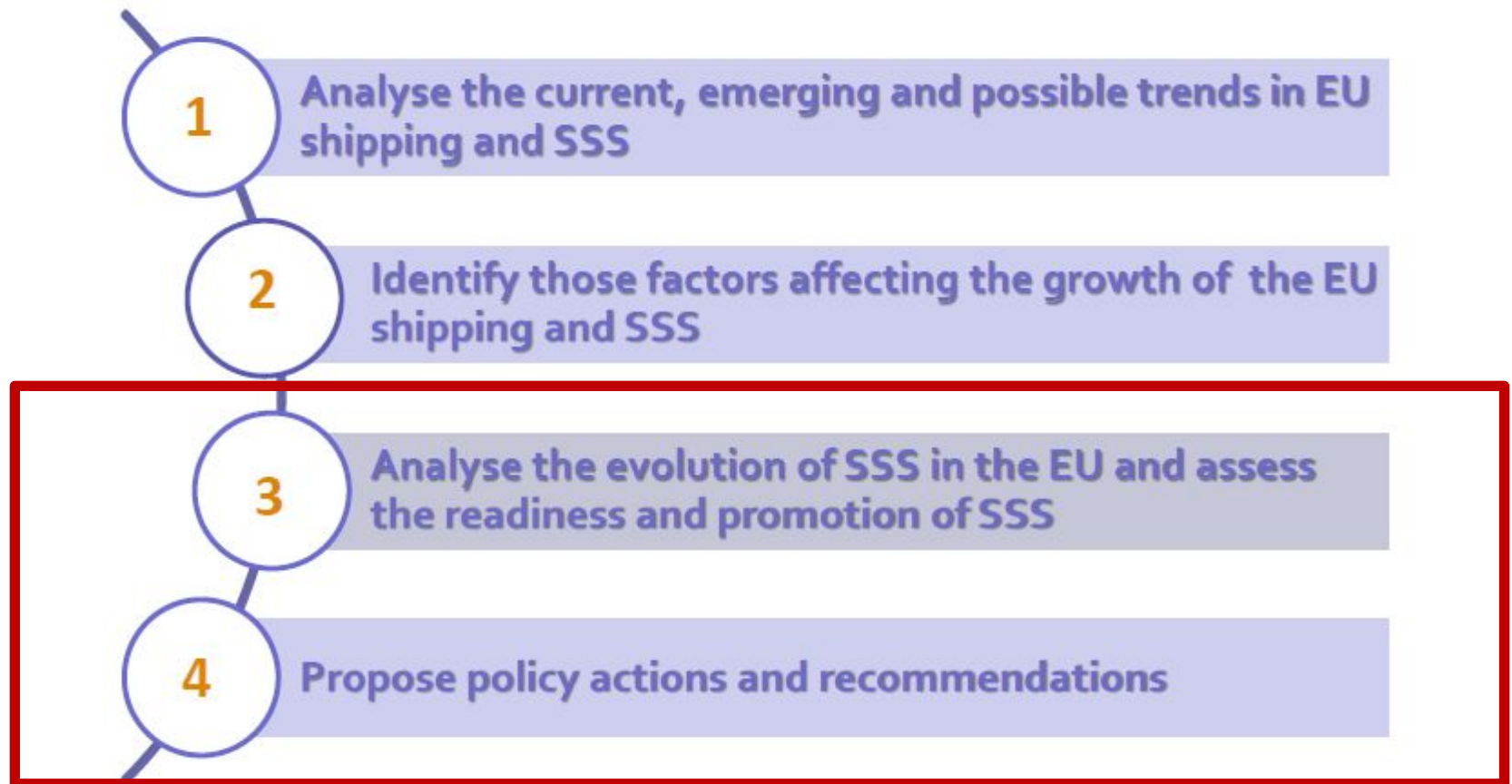
ANALYSIS OF RECENT TRENDS IN EU SHIPPING AND ANALYSIS AND POLICY SUPPORT TO IMPROVE THE COMPETITIVENESS OF SHORT SEA SHIPPING IN THE EU

FINAL REPORT

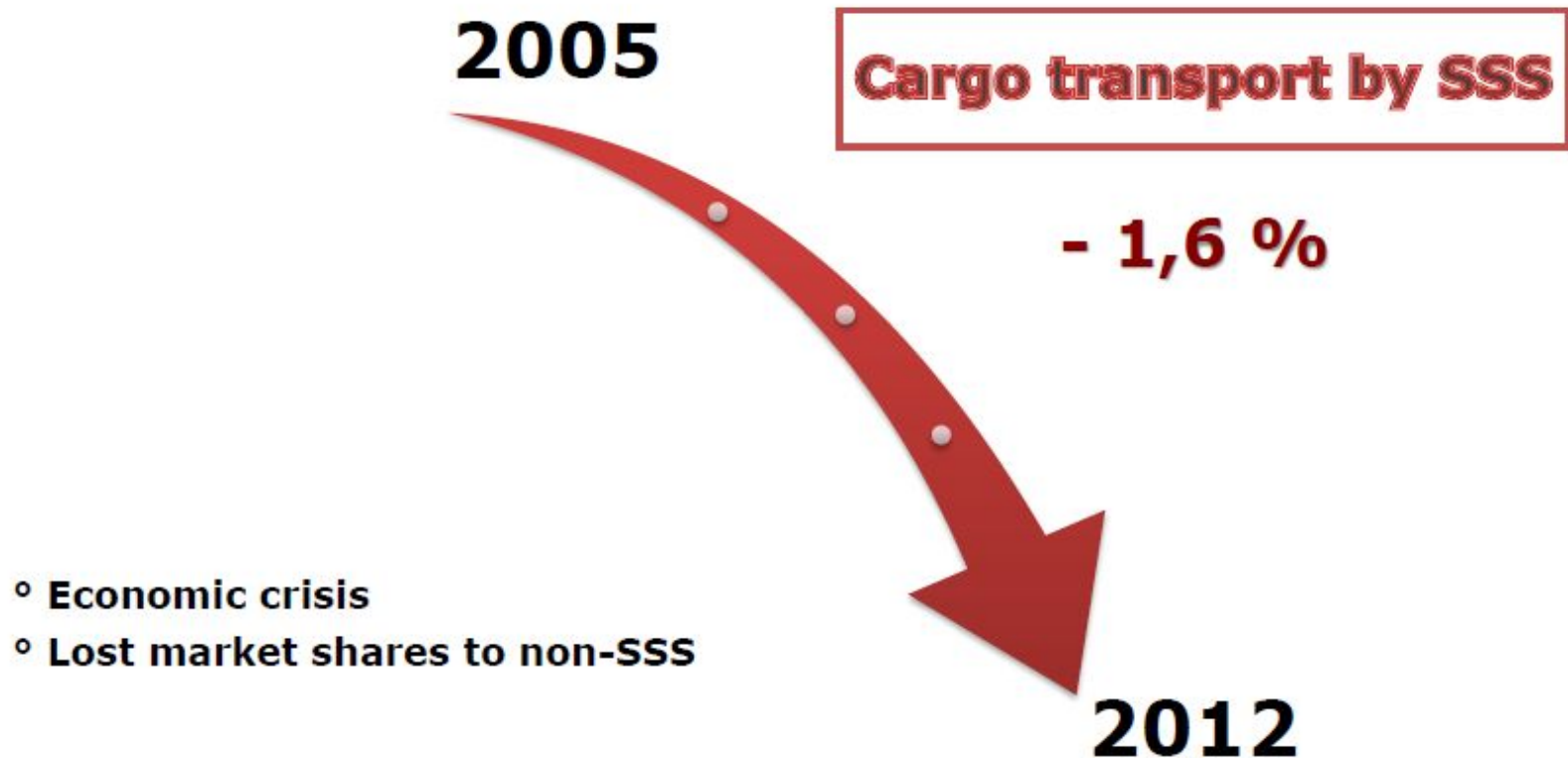


FONTE: DG MOVE, Joint Short Sea Shipping and Motorways of the Sea Focal Points and Short Sea Promotion Centres Meeting, Brussels, 04.03.2016

Objectives...



ESTUDO SSS (DG MOVE/COWI): Principais Conclusões



ESTUDO SSS (DG MOVE/COWI): FATORES DECISÃO (PROCURA SSS)

Decision factors (demand side)

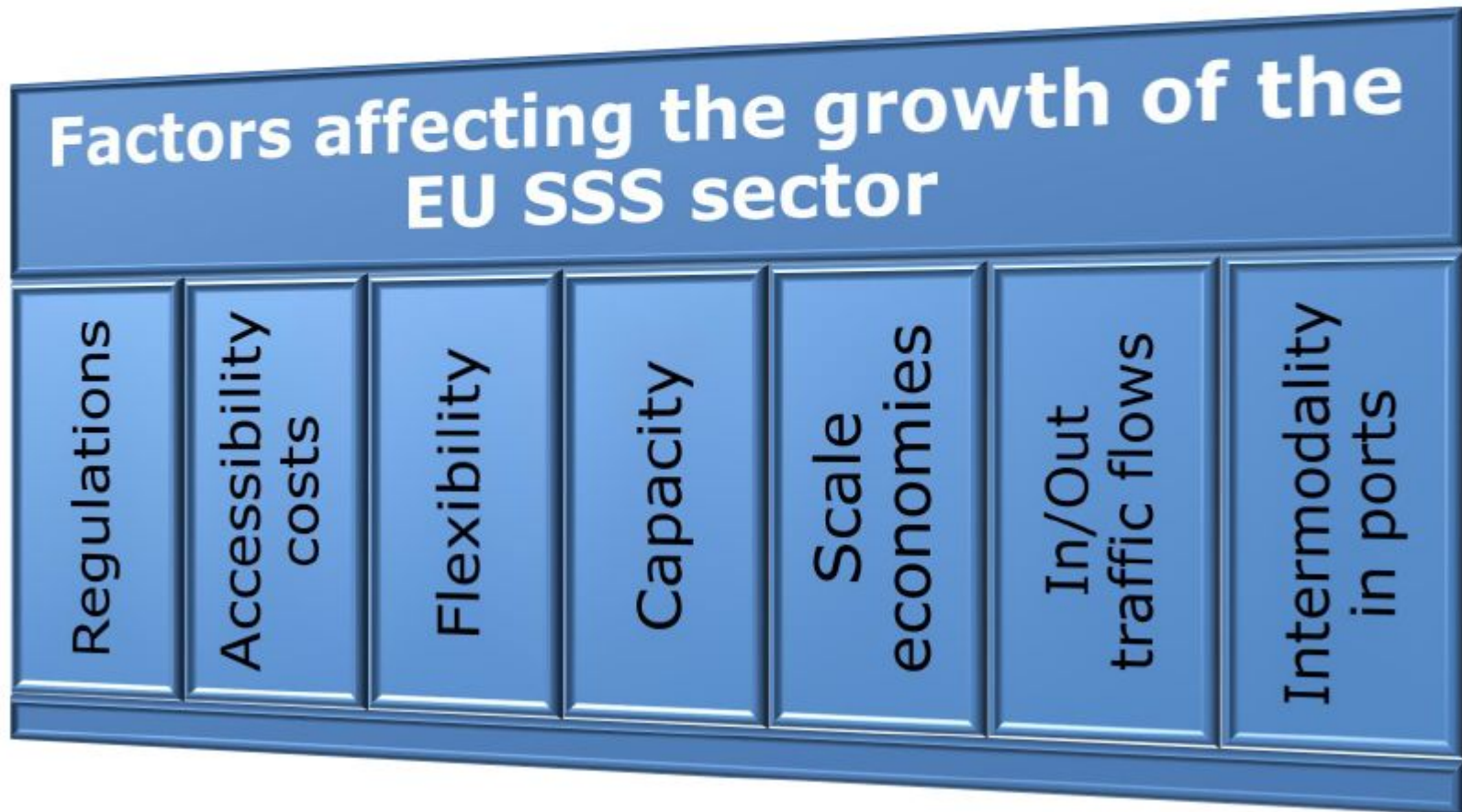
Lowest cost

Service reliability (supply chain)

Service sustainability

Type of product

ESTUDO SSS (DG MOVE/COWI): FATORES de COMPETITIVIDADE



ESTUDO SSS (DG MOVE/COWI):

13 AÇÕES/
RECOMENDAÇÕES:
Promoção do SSS



Desafios Futuros

A “difícil” Missão de Promoção do Short Sea Shipping



European Shortsea Network

A 15 DE JANEIRO DE 2016: Constituição da ESN – European Shortsea Network, Associação Europeia de SSS como Entidade legal

Chairman: SPC Malta (1 de janeiro 2016 a 31 de Junho 2017)

Vice President: SPC Itália

BOARD/DIREÇÃO EXECUTIVA:

SPC Portugal



SPC França

SPC Noruega

SPC Grécia

SPC Bélgica

TOTAL ADESÃO: 17 MEMBROS

Restantes Membros:

SPC Croacia

SPC Estonia

SPC Polónia

SPC Roménia

SPC Espanha

SPC Alemanha

SPC Bulgária

SPC Finlândia

SPC Chipre

SPC Dinamarca



European Shortsea Network

- **Definição do novo papel da ESN: Facilitador;**
- **Conhecer o Mercado (bottom-up);**

Integração/Diálogo com diversos stakeholders.

AGENDA EUROPEIA DE SSS



European Shortsea Network

A ESN TEM PROCURADO ACOMPANHAR A POLÍTICA EM MATERIA DE SSS QUE CONTEMPLA 3 TIPOS DE AÇÕES:

1. **AÇÕES LEGISLATIVAS**
2. **AÇÕES TÉCNICAS**
3. **AÇÕES OPERACIONAIS**

ONDE ESTAMOS EM MATÉRIA LEGISLATIVA

Implementação da **Diretiva 2010/65/EU** relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios dos portos dos Estados-Membros (desde 1 de Junho 2015)

=> **Estados Membros que não estão preparados;**

- Falta de informação acerca da implementação;
- Inexistência de Harmonização de Sistemas de Janelas Únicas Nacionais;
- Ausência de Harmonização de parte dos requisitos;

=> **Sistemas Nacionais individuais ainda em funcionamento...**

MEDIDAS LEGAIS

Diretiva 2015/719 – fixa as dimensões máximas e pesos para os veículos rodoviários no tráfego nacional e internacional

Promoção das operações de transporte intermodal tendo em consideração os contentores de 45' (unidade intermodal 100% compatível com todos os outros modos de transporte)

=> Em complemento com a revisão da **Diretiva 92/106/CEE** – para a definição de operação de transporte intermodal/combinado para uma eficiente cadeia logística **multimodal.**

Performance Ambiental do SSS (redução de emissões)

Diretiva 2012/33/EU – limites de emissão em 0,1 % dos limites de enxofre. Colocam em risco a sustentabilidade económica do SSS no mar do Norte/ báltico (risco de recuo na transferência modal)

Regulamento 2015/757 de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de CO2 provenientes do transporte marítimo - a partir de 1-01-2018 a todo os navios (> 5 000 GT) nos portos da EU - **Custos adicionais nos navios SSS**

ONDE ESTAMOS EM MATÉRIA OPERACIONAL ?

AÇÕES OPERACIONAIS

- e-Freight

Acompanhar e incentivar a criação de uma plataforma integrada de sistemas de Informação (IT); Desenvolvimento de interfaces da Supply Chain com e-Freight, e-Customs etc. (permitindo o tracking and tracing da carga em todos os modos de transporte);

-Acompanhar a criação dos “Balcões administrativos One stop Shops” e “janelas únicas” (portuárias/logísticas)

-Conhecer e promover a aplicação prática dos resultados do Projeto Blue Belt;

-Assegurar o bom funcionamento das Agências de promoção de SSS e sua ligação efetiva aos “Focal Points»

-Informação Estatística em SSS – mais detalhada e focada nos objetivos delineados

-Promover programas de financiamento europeus e de instrumentos económicos que promovam uma melhor conetividade intraeuropeia de longa distância e melhor conetividade com as ilhas

OUTRAS AÇÕES

- ✓ **Uniformização e harmonização das unidades de carga intermodal:**
A standardização do contentor de 45' PW em sede do CEN - European Committee for standardization;
- ✓ As Agências de Promoção do SSS como pivots para a **promoção dos Projetos Auto-Estradas do Mar (AEMs/MOS)**. DESTACANDO A IMPLEMENTAÇÃO de projetos tendo como base a experiência italiana Ecobonus de substituição do programa Marco Polo II (2007-2013) (alvo de fortes críticas pelo Tribunal de Contas da UE).
- ✓ Acompanhamento - com o apoio dos stakeholders estratégicos europeus do setores do shipping e marítimo – estudo de uma potencial criação no **seio da estrutura orgânica IMO de um comité/grupo de trabalho dedicado SSS**

*NOVO DESAFIO EU: Reavaliar
“old definition” de SSS?*

ATUAL definição: 1999



“Short Sea Shipping means the movement of cargo and passengers by sea between ports situated in geographical Europe or between those ports and ports situated in non-European countries having a coastline on the enclosed seas bordering Europe. Shortsea shipping includes domestic and international maritime transport, including feeder services along the coast, to and from the islands rivers and lakes. The concept of shortsea shipping also extends to maritime transport between the Member States of the Union and Norway and Iceland and other States on the Baltic Sea, the Black Sea and the Mediterranean.”, EU1999

Literalmente: abrange qualquer tipo de troca de mercadorias entre dois quaisquer portos do espaço europeu e dos países limítrofes.

Dois conceitos associados distintos:

- Feeder: trânsito de mercadorias entre dois portos europeus integrado numa cadeia de transporte marítimo transoceânico.
- Real - SSS: trânsito de mercadorias entre dois portos europeus quando a origem e destino da mercadoria estão dentro da área de definição de SSS (Europa e países limítrofes).

Procura por uma Definição comum: INTERNACIONAL (IMO?)

“Short sea shipping (SSS) is defined as the commercial shipment of cargo or passengers by domestic and international maritime transport. In general, this subsector of marine transportation operates in coastal and inland waterways, does not cross an ocean and often is in competition with road and rail networks”

“Define, Defend and Promote SSS” by Research and Traffic Group, 2013

CRÍTICA do CANADA à definição europeia: “A definição europeia parece esquecer que o SSS concorre com os modos rodoviário e ferroviário, sendo este regulamentados de forma distinta do SSS.

***Em contraste** com o transporte transoceânico – em que há competição por tráfego/comércio mas onde as regras internacionais regulamentam de maneira idêntica (SSS e Transoceanico).”*

Velhos Desafios mantêm-se...
Novos Surgiram...

FUTURO: DEFINIR; DEFENDER E PROMOVER SSS



We need to come together as a group and define SSS, defend ourselves, and promote ourselves

- We have clout: The SSS fleet composition is very large
~ 16,000 vessels/77 million GRT
- The dynamics of the SSS community are vastly different than the traditional Ocean shipping community which dominates IMO thinking
 - We are long-term operators
 - Our vessels are always near coastlines and communities
 - We are far more regulated
 - Our costs are higher
 - We are an integral part of a country's industrial strategy
 - Our designs factor in local limitations (length, draft, trade routes, etc.)
 - ***We compete against other modes of transport not subject to IMO***
- We all face similar up-hill battles domestically with generally negative and inaccurate media stories, under-educated regulators and political leaders, and populations who associate shipping with international shipping

ESTRATEGIA MARÍTIMA EU 2020



2017

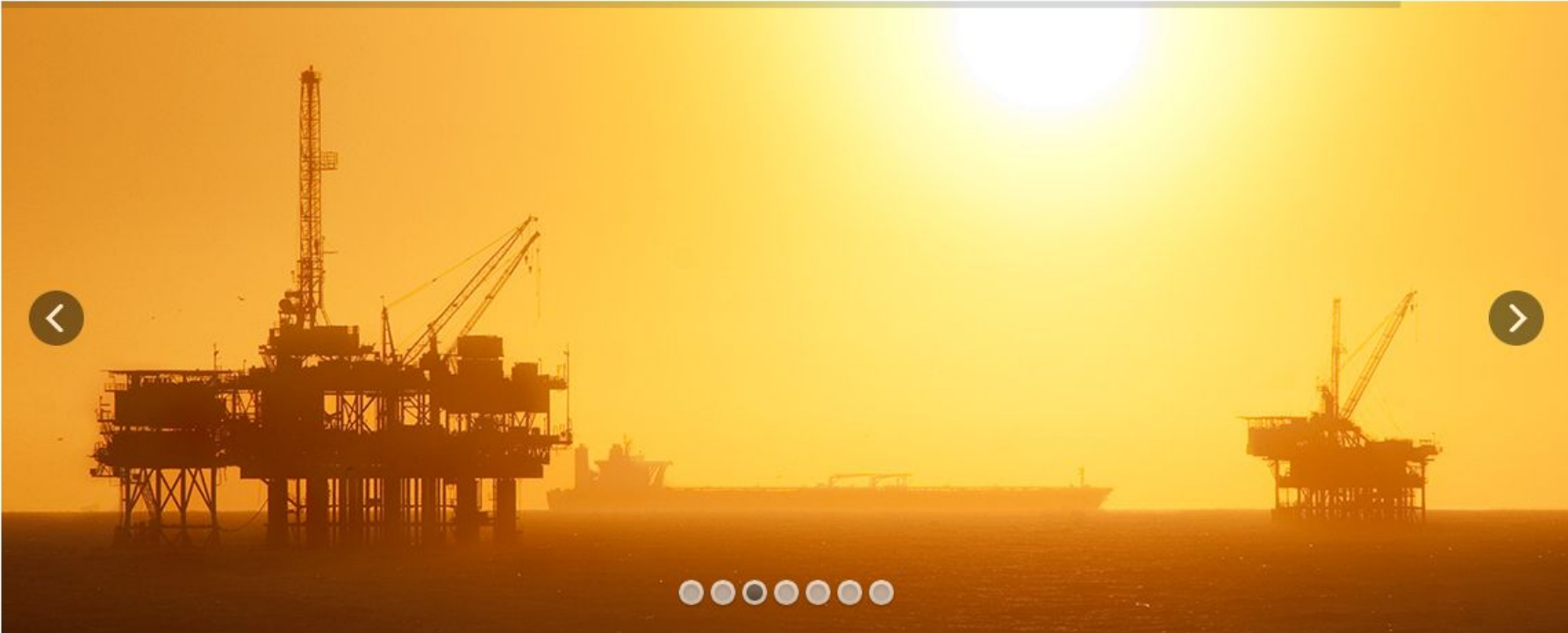
EUROPEAN SHIPPING WEEK **SPRING 2017**



sales@shippinginnovation.com

General Enquiries	+44 1295 814455
Sponsorship & Advertising	+44 1296 682108
	+44 1295 814455
Press & PR	+44 1296 682356

- Home
- About us
- Sponsorship
- Sponsors
- Supporters
- Conference & Gala Dinner
- Event Calendar
- ESW Official Event Guide
- News
- Contact



OBRIGADA PELA VOSSA ATENÇÃO!



Mais informações:

Isabel Moura Ramos

Agência ShortSea Portugal

E-mail: shortsea.portugal@gmail.com

www.shortsea.pt