

ESPECIAL

ECONOMIA DO MAR



Cristina Bernardo

Economia do Mar já vale mais de 5 mil milhões

A economia do mar em Portugal terá um valor global de cerca de 4,2 mil milhões de euros em valor acrescentado bruto (VAB), segundo os dados do Annual Economic Report on the EU Blue Economy, de 2018, o que representa cerca de 2,6% do VAB português. Em termos de produto interno bruto (PIB), estamos a falar de cerca de 4,8 mil milhões de euros, a valores de 2016. Terá ultrapassado já os 5 mil milhões de euros em 2017 – tendo em conta o crescimento médio da economia –, até porque tem por base sectores que estão a crescer a um ritmo mais rápido do que a média do país. Entre 2012 e 2016, o VAB da Economia do Mar aumentou 26%. Em declarações ao Jornal Económico, o partner da PwC Miguel Marques explica que os três grandes pilares da economia do mar em Portugal, com reflexo no PIB, são a fileira alimentar do mar, a fileira do turismo de mar e a fileira dos portos e serviços marítimos.

Em 2016, o sector empregava

cerca de 178 mil pessoas, agora mais, até porque é um sector dominado pelo turismo costeiro, que contribuiu com 75% para o total de empregos na economia azul e em 78% para o lucro.

O Annual Economic Report on the EU Blue Economy regista que os recursos vivos também são um contribuinte importante para a Economia do Mar, fornecendo 21% empregos, 15% do VAB e 12% do lucro. A construção naval fornece apenas 2% dos empregos, 7% do VAB e 6% do lucro.

Fica a faltar nesta lista um sector que tem um peso significativo em outros países e que é inexistente em Portugal, que é “a prospeção e exploração de petróleo e gás natural” – em Espanha, por exemplo, representa 26% do VAB da Economia do Mar. E o economista António Nogueira Leite refere que “o sector com maiores níveis de produtividade na UE (países com costa) é o da prospeção e exploração de petróleo e gás, que representa 1,7% do emprego, 16% do valor

acrescentado do sector”, mas “até hoje não tem qualquer expressão em Portugal”.

O LEME, o barómetro da consultora PwC da Economia do Mar regista a evolução anual de 40 variáveis da economia do mar e, tendo em conta que Portugal viveu um período de grande instabilidade económica, os resultados da

Entre 2012 e 2016, o VAB da Economia do Mar aumentou 26%. Em 2017 terá voltado a expandir-se, com a economia a crescer 2,7% e o turismo uns muito robustos 19,5%

evolução da economia do mar na última década “são promissores”, diz Miguel Marques. Entre 2009 e 2016, Portugal viveu quatro anos com taxas de crescimento negativas, um ano com crescimento abaixo de 1% e três anos com um ténue crescimento entre 1% e 2%. Foi, sem dúvida, um período económico muito difícil. No entanto, vários indicadores da evolução das indústrias do mar continuaram em alta. “Durante o mesmo período, praticamente metade dos indicadores da economia do mar tiveram um comportamento favorável num contexto de instabilidade económica”, refere.

Este é um comportamento que o Annual Economic Report também indicava, ao reportar que o VAB da Economia Azul se manteve estável entre 2009 e 2012, mas depois “aumentou acentuadamente atingindo o seu nível mais elevado em 2016”. Este comportamento indicia que 2017 terá sido ainda melhor, com a economia a crescer 2,7% e o turismo uns muito robus-

tos 19,5%. O partner da PwC avisa, no entanto, que esta evolução levanta questões: “No caso do turismo de mar, o crescimento tem sido exponencial, existem alguns locais onde o excesso de pressão turística começa a degradar o produto turístico, qual é o ponto ótimo que maximiza os benefícios sem prejudicar as vendas futuras? Existe neste sector também um excelente potencial de aumento de margem que seria interessante que fosse apropriada por Portugal”, diz, em referência aos caminhos que a Economia do Mar deve seguir em Portugal. “A dimensão da zona económica exclusiva de Portugal é muito maior do que a dimensão emersa do país, assim, torna-se fundamental estabelecer parcerias e alianças que permitam a Portugal tirar benefícios do mar de forma sustentável”, refere.

No final, regista-se que “as potencialidades e oportunidades para Portugal, em termos da Economia do Mar, são múltiplas” e a questão é o como aproveitar. ●



ENTREVISTA ANA PAULA VITORINO Ministra do Mar

Portugal quer ser ‘hub’ logístico global dos grandes operadores mundiais

A ministra do Mar tem objetivos definidos para que Portugal tenha um papel na economia do mar, que é global. E conta com ferramentas de financiamento no valor de 600 milhões de euros para os concretizar.

RICARDO SANTOS FERREIRA
rsferreira@jornaleconomico.pt

Portugal quer ter um papel no desenvolvimento da chamada economia azul, o setor económico relacionado com o mar, explorado de forma sustentável. Em entrevista ao Jornal Económico, a ministra do Mar, Ana Paula Vitorino,

aponta objetivos definidos para se aproveitar o potencial que encerram os diferentes sectores, como o de Portugal ser o *hub* logístico global dos grandes operadores mundiais do transporte marítimo ou criar uma nova fileira exportadora de tecnologias energéticas ou, ainda, apostar na bioeconomia, com metas precisas de produção. Para cumprir estes objetivos, estão dis-

poníveis mecanismos que permitem acesso a financiamento da ordem dos 600 milhões de euros. “Estamos a promover o mar como ativo de investimento”, afirma Ana Paula Vitorino.

O governo tem o objetivo de duplicar o peso da economia do mar no conjunto da economia portuguesa até cerca

de 5% do produto interno bruto. Como será alcançado?

Através da implementação de estratégias setoriais e de novos instrumentos financeiros que acelerem o investimento na economia azul, para assim materializar a Estratégia Nacional do Mar. Também tem sido dado foco à eficácia e à criação de novos mecanismos de financiamento que acelerem o des-

envolvimento de uma economia do mar inovadora e sustentável, a qual já conta com 600 milhões de euros: 500 milhões pelo Mar 2020; 50 milhões pelo Fundo Azul, até início da próxima década; e 50 milhões pelo Programa EEA Grants, que entrará em funcionamento no primeiro semestre de 2019.

Quais são as principais linhas de desenvolvimento e em que áreas do cluster do mar?

A Estratégia para o Aumento da Competitividade Portuária 2026 tem como grande objetivo colocar o sistema portuário nacional como *hub* logístico global dos grandes operadores mundiais, alcançando um crescimento de 200% na carga contentorizada e promovendo Portugal como hub atlântico do Gás Natural Liquefeito [GNL] marítimo – com foco nos pipelines virtuais marítimos e abastecimento flutuante – e criar os Port Tech Clusters, aceleradores das novas indústrias do mar instalados nos portos. Neste último ponto, foi lançado recentemente o Blue Tech Accelerator – Ports & Shipping 4.0, uma iniciativa do Ministério do Mar que tem como objetivo di-



Cristina Bernardo (Arquivo)

E a nível de instrumentos de financiamento, o que tem sido feito?

Tem sido dado foco à eficácia e à criação de novos mecanismos de financiamento que acelerem o desenvolvimento de uma economia do mar inovadora, a qual já conta com 600 milhões de euros, como referi. Estamos a promover o mar como ativo de investimento com taxas de rentabilidade atrativas, dando apoio ao investidor com fornecimento de informação atualizada e relevante, atuando na sensibilização da banca comercial para um melhor conhecimento dos perfis de risco dos diversos sectores do mar, executando os mecanismos de financiamento com rigor e eficácia, e elaborando propostas que diminuam os custos de contexto para investir e inovar no mar.

Quais os principais projetos que estão a ser financiados pelo Fundo Azul e qual a importância desta ferramenta?

O Fundo Azul disponibiliza 14 milhões de euros por ano, sendo 10 milhões incentivos de natureza reembolsável. É um instrumento estratégico para ajudar a colmatar a lacuna de financiamento privado para a inovação nas áreas emergentes da economia azul, as quais ainda não possuem um histórico de risco e um perfil consolidado do seu mercado. Neste momento estamos focados na aceleração da execução do Fundo Azul. Há um mês atrás foi aprovado o primeiro milhão de euros, direcionado ao financiamento de 6 projetos na área da energia das ondas com perspetivas de mercado concretas: cinco destes são liderados por empresas e metade já aponta para uma fase pré-comercial da solução tecnológica. Até ao final do ano, serão anunciados novos financiamentos a projetos cuja análise se encontra em curso. Convém também referir que é possível ao Fundo Azul estabelecer parcerias com outros fundos de investimento públicos e privados. Com efeito, o Fundo Azul já integra o *steering committee* da Blue Investment Platform, a plataforma de investimento para a economia azul que a Comissão Europeia irá lançar em breve.

Que posicionamento deve Portugal procurar, a nível global?

Portugal está a posicionar-se no grupo líder de países que defendem uma economia azul competitiva e sustentável, apostando na inovação, na excelência operacional, na rentabilidade e no elevado desempenho ambiental como fatores de competitividade na exploração dos seus recursos marinhos vivos e não-vivos. ●

namizar startups na área do digital, da automação e da energia para o setor portuário e do shipping. Além disso, ainda no setor do shipping, está para breve a introdução do regime fiscal *tonnage tax* na marinha mercante, o qual irá favorecer substancialmente o Registo Internacional de Navios em todo o território nacional. Como se sabe, o Registo MAR [Registo Internacional de Navios da Madeira] na Madeira tem tido um grande crescimento e esta medida ainda atrairá mais investimento. Destaque também para a Estratégia Industrial das Energias Renováveis Oceânicas, a qual tem em vista uma nova fileira exportadora de tecnologias energéticas a partir da nossa indústria naval e que irá gerar 254 milhões de euros de investimento. O investimento avançou neste mês e vai criar o maior parque eólico flutuante no mundo no offshore de Viana do Castelo. No domínio da bioeconomia, o Plano Aquacultura + tem como meta principal duplicar a produção para 20.000 toneladas anuais. Na área da biotecnologia azul, pretende-se apoiar iniciativas no campo da medicina e da cosmética.



A Estratégia para o Aumento da Competitividade Portuária 2026 tem como grande objetivo colocar o sistema portuário nacional como ‘hub’ logístico global dos grandes operadores mundiais



Bacalhau da Noruega: a origem é importante

O bacalhau faz parte da gastronomia portuguesa desde o século XV, sendo um dos ingredientes mais apreciados e assíduos nas mesas nacionais. Assim, não é de estranhar que o mercado português seja o que mais consome bacalhau salgado no mundo, correspondente a 20% de todo o bacalhau capturado a nível mundial. Portugal é o principal cliente do bacalhau norueguês, e, sem dúvida, um mercado-chave para a Noruega.

Dada a importância das pescas para os Noruegueses, e o seu peso para a economia do país, houve uma congregação de esforços de várias entidades e agentes privados do sector no sentido de criar uma entidade que promovesse os produtos do Mar da Noruega. O Conselho Norueguês das Pescas (NSC – Norwegian Seafood Council), empresa pública subordinada ao Ministério da Pesca e Assuntos Costeiros, é a organização responsável dos exportadores de peixe da Noruega. Entre outras competências, o NSC assegura que o bacalhau com origem na Noruega, que representa 70% do bacalhau consumido em Portugal, está isento de aditivos, não tem fosfatos, mantendo as normas de produção tradicional por que sempre se pautou. Não há nenhuma outra nação ligada à indústria do bacalhau que seja tão dependente dos consumidores portugueses. Por isso o controlo e os padrões de produção são os mais apertados do mundo. Este tem sido o pilar do sucesso na gestão dos recursos marinhos e na produção de bacalhau de forma tradicional, de confiança e saudável.

Graças às excelentes condições ao longo da costa e de uma alimentação natural, essencialmente composta por camarões, arenque e outros peixes, que lhe conferem um sabor genuíno e textura única, o melhor Bacalhau chega-nos das águas frias e cristalinas do mar da Noruega. Um mar rico, onde as várias espécies crescem saudáveis e onde podemos encontrar o melhor stock de bacalhau. Bem seco e curado, com cor palha, depois de capturado o Bacalhau da Noruega é preparado de modo tradicional, seguindo os mais elevados padrões de qualidade, garantia do genuíno Bacalhau da Noruega.

Segundo o estudo TGI, da Kantar Media, em 2017, 3,5 milhões de lares portugueses compraram bacalhau pelo menos uma vez, o que representa 87,3% do universo de agregados familiares. A maioria consome bacalhau mais de uma vez por mês, sendo o bacalhau seco a variedade preferida de 62% dos portugueses. A maior diferença no consumo de bacalhau regista-se ao nível de idade, com os compradores mais jovens a registarem um consumo abaixo da média.

Portugal consome cerca de 70.000 toneladas de bacalhau seco salgado por ano. Este produto chega ao país de diversas formas: 1.500 toneladas chegam a Portugal em fresco, para serem tratadas pela indústria local; 26.000 toneladas são importadas em salga húmida (bacalhau verde) sendo que 17.000 mil têm origem na Noruega e 9.000 da Islândia e 30.000 toneladas chegam em produto finalizado, já salgado e seco.

O bacalhau salgado seco continua a ser a forma de apresentação com maior quota de mercado, no entanto, o bacalhau demolido ultracongelado tem vindo a aumentar o seu peso nas vendas de bacalhau no mercado doméstico. Por curiosidade, fica a nota de que Portugal é o único país da Europa que consome mais bacalhau do que salmão.

ENTREVISTA ANA PAULA VITORINO Ministra do Mar

Nova Rota da Seda é oportunidade para as empresas portuguesas

Ana Paula Vitorino considera que a Economia do Mar é uma nova oportunidade para Portugal se globalizar e prosperar, 500 anos depois. E fala das pescas, dizendo que a sustentabilidade na gestão dos recursos é a matriz portuguesa, para continuar.

Em entrevista ao Jornal Económico, a ministra do Mar, Ana Paula Vitorino, aponta a participação no projeto da Nova Rota da Seda Marítima, desenvolvida pela China, um dos mais representativos projectos globais e uma ambição. “Está nas nossas mãos ter foco, conquistar as oportunidades e criar riqueza sustentável com a economia azul”, defende.

Que oportunidades podem as empresas portuguesas aproveitar na Nova Rota da Seda Marítima?

A Nova Rota da Seda Marítima é um dos projetos globalizadores do comércio mundial no século XXI, conferindo oportunidades empresariais que têm tanto de atrativas, como também de exigência na conquista de um bom posicionamento na sua cadeia de valor. Na minha visita à China, em novembro de 2017, o governo chinês indicou de forma clara que o desenvolvimento da Nova Rota da Seda Marítima é para se realizar de forma integrada com o da economia azul. Ou seja, ao longo da Rota, o objetivo é desenvolver a produção e o comércio da economia do mar, que assim vem rentabilizar o investimento infraestrutural portuário e logístico chinês ao longo da Rota. Portanto, as empresas portuguesas devem posicionar-se não só como parceiras na construção, mas também como parte do ecossistema comercial da Nova Rota da Seda Marítima, na aquicultura, no GNL marítimo, nas energias renováveis, no digital marítimo e sectores afins. É uma questão de tempo até à Nova Rota da Seda Marítima ter uma derivação que siga a Rota do Cabo, com ramificações no Atlântico, assumindo o Porto de Sines um papel relevante nesta dinâmica. É preciso sublinhar que o português é a terceira língua mais falada no Atlântico Sul e a segunda na África subsaariana. Com efeito, 500 anos depois, o mar está a dar a Portugal uma nova oportunidade para se globalizar e prosperar. Está nas nossas mãos ter foco, conquistar as oportuni-

des e criar riqueza sustentável com a economia azul.

Que política está a ser desenvolvida na área das pescas?

A sustentabilidade na gestão dos recursos é a nossa matriz. Registe-se que, no Atlântico Nordeste, área em que Portugal se inclui, considera-se que, dos recursos com quota, 70% dos recursos está a ser explorado de forma sustentável.

Temos dado a maior atenção à gestão da sardinha visando a recuperação do recurso. Conseguimos afastar a pesca zero e estamos a permitir um esforço de pesca em linha com a recuperação sustentável do recurso. Estamos, através do IPMA [Instituto Português do Mar e da Atmosfera], a desenvolver projetos que permitam melhorar o enquadramento científico da gestão, estamos a iniciar experiências em aquicultura e a reforçar o conhecimento dos impactos das alterações climáticas.

Na aquicultura fizemos aprovar



No Atlântico Nordeste, área em que Portugal se inclui, considera-se que, dos recursos com quota, 70% dos recursos está a ser explorado de forma sustentável



Cristina Bernardo (Arquivo)

um novo regime de licenciamento reduzindo os prazos para licenciamento a 3 meses e com um único interlocutor. Já foram emitidos 17 novos títulos de atividade neste novo regime.

A produção, em 2016, aumentou 39,9% em valor, por comparação com 2015, atingindo os 72,2 milhões de euros, sendo de destacar a produção de ostra e outros bivalves.

O financiamento foi outra das prioridades. O Programa Opera-

cional Mar2020, que começou com dois anos de atraso, está atualmente com 59,4% de compromisso e 21,3% de taxa de execução. Todas as medidas deste programa estão em velocidade de cruzeiro, sendo Portugal dos Estados-membros com melhor taxa de execução.

Salienta-se ainda e dinâmica da indústria de pescado com um aumento das exportações de 11% relativamente a 2016, atingindo 1086.8 milhões de euros. Já aprovámos projetos que representam

mais de 100 milhões de euros de investimento, que vão criar mais 246 postos de trabalho diretos, a acrescer aos atuais 7.148 trabalhadores.

O preço médio de venda do pescado em primeira venda descarregado em lota atingiu os 2,23 euros por quilo, o valor mais elevado desde 1969 – quando foi o início da série histórica –, representando um aumento no preço médio de 6,5% relativamente a 2016 e 23% face a 2015. ● RSF



Rafael Marchante/Reuters

Extensão da plataforma continental vai estar fechada até 2021

Conclusão do processo fará com que o país duplique a sua Zona Económica Exclusiva, que passará a ser a décima maior do mundo. E Portugal tornar-se-á um país composto em 97% por mar.

MANUEL RIFER

mrifer@jornaleconomico.pt

Portugal é um país com uma costa continental extensa, com 942 quilómetros quadrados, que, conjuntamente com as ilhas, forma uma Zona Económica Exclusiva (ZEE) com 1,72 milhões de quilómetros quadrados. É, assim, a terceira maior da União Europeia (UE). Mas se for concluído com sucesso o processo de reconhecimento do limite exterior da plataforma continental portuguesa, a ZEE portuguesa mais do que duplica.

Ao Jornal Económico, a ministra do Mar, Ana Paula Vitorino, explica que a proposta portuguesa, atualmente em análise na Comissão de Limites da Plataforma Continental

(CLPC) das Nações Unidas, poderá conduzir a um substancial alargamento da plataforma continental, definida no quadro da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, para além das 200 milhas marítimas, atribuindo a Portugal direitos de soberania para prospeção e exploração dos seus recursos naturais. Estes últimos dizem respeito a recursos minerais e a organismos vivos de espécies sedentárias do solo e subsolo marinhos – os recursos naturais existentes na coluna de água sobre a plataforma continental para além das 200 milhas marítimas continuam a estar incluídos no regime jurídico do Alto Mar, ou seja, a exploração está aberta a todos os Estados.

A Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental explica a diferença entre o limite das

“Os recursos minerais e biológicos que vierem a ser identificados poderão, no futuro, ser economicamente viáveis, levando sempre em conta a sustentabilidade do oceano”, diz Ana Paula Vitorino

200 milhas marítimas e a plataforma continental: “A Zona Económica Exclusiva é uma zona situada além do mar territorial cuja largura poderá ir até às 200 milhas marítimas. A ZEE compreende a coluna de água e o fundo do mar (solo e o subsolo das áreas submarinas). A Plataforma Continental compreende apenas o solo e subsolo (e não a coluna de água), em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental”.

E quando estará este processo de reconhecimento finalizado? “Atendendo ao ritmo de trabalho da CLPC, verificado na análise das submissões de outros países e à dimensão e complexidade da proposta Portuguesa, é razoável esperar que os trabalhos decorram, pelo menos,

nos próximos dois a três anos”, refere a ministra do Mar ao JE. “É importante sublinhar que após a emissão das recomendações da CLPC competirá única e exclusivamente a Portugal a sua aceitação ou, em alternativa, a apresentação de novos argumentos científicos e técnicos através da entrega de nova submissão parcial revista”, acrescenta.

Um processo para o futuro

A importância para Portugal deste processo prende-se com o que já foi referido quanto à prospeção e exploração dos recursos naturais. “O potencial impacto económico far-se-á sentir no médio e longo prazo”, refere Ana Paula Vitorino. “Os recursos minerais e biológicos que vierem a ser identificados na plataforma continental de Portugal poderão, no futuro, existindo a tecnologia adequada, ser economicamente viáveis para comercialização, levando sempre em conta a mitigação e monitorização dos impactos ambientais e a sustentabilidade do oceano. Neste âmbito Portugal tem desempenhado um papel de relevo com a implementação de medidas de proteção e conservação do mar português”, explica.

Com o reconhecimento da extensão a plataforma continental passa a totalizar 3.877.408 quilómetros quadrados, cerca de 40 vezes a área de Portugal Continental, uma área comparável ao território da Índia, maior que a o que a ZEE do gigante Brasil, que se fica pelos 3,66 milhões de quilómetros quadrados. Será a décima ZEE do mundo. E é esta a base do mapa que refere que 97% de Portugal é mar. ●



Os 18 dias em que Portugal é o centro da Economia do Mar

No outono, Portugal vai receber quatro eventos internacionais, que vão reunir milhares de agentes políticos e económicos relacionados com a Economia do Mar na região de Lisboa, uma oportunidade para afirmar o país como protagonista.

Este ano, durante 18 dias, Portugal vai ser o centro do mundo relacionado com os oceanos e a economia do mar. Entre meados de setembro e o início de outubro, realizam-se entre Lisboa e Cascais quatro grandes eventos internacionais, a par de diversas iniciativas complementares, que reúnem milhares de agentes do sector marítimo de todo o mundo.

O primeiro e principal evento é a “Portugal Shipping Week 2018”, que decorrerá entre 17 e 21 de setembro, reunindo os principais especialistas mundiais do setor para a discussão das novas realidades e dos novos desafios do transporte marítimo mundial.

Esta é a primeira vez que este evento se realiza fora de Londres ou Bruxelas. Segundo a Shipping Innovation, organizadora do evento, a “Portugal Shipping Week 2018” vai “mostrar o papel de Portugal como centro marítimo global de transporte e logística”, juntando decisores políticos portugueses, armadores e operadores e

outros *stakeholders* do sector marítimo, “que se concentrarão na navegação da região, em todos os seus aspetos, bem como nas tendências e influências globais”. O destaque recai sobre a presença de agentes do sector do “mundo lusófono da Europa, América do Sul, África e Ásia, juntamente com líderes da indústria marítima internacional”.

A conferência principal decorrerá na gare marítima de Alcântara e terá como tema “os desafios do futuro para uma nova geração do transporte marítimo”. Mas, durante estes dias, realizar-se-ão outros eventos, em paralelo, como a exposição intitulada “Portuguese Deep Sea”, centrada nas missões do batiscofo FNRS III em Portugal, 1956, com fotos tiradas pelo professor Mário Ruivo, e uma “*timeline* da exploração do mar profundo ontem, hoje, amanhã”.

Cruzeiros, Oceans Meeting e BioMarine Business Convention
Em simultâneo e pela primeira vez

A conferência principal da Portugal Shipping Week 2018 decorrerá na gare marítima de Alcântara e terá como tema “os desafios do futuro para uma nova geração do transporte marítimo”

integrada na “Portugal Shipping Week” terá lugar, também em Lisboa, o “Seatrade Cruise Med 2018”, entre os dias 19 e 20 de setembro. O Porto de Lisboa – que ficou responsável pela organização do evento este ano – refere que este é um dos maiores eventos do mundo sobre o setor dos cruzeiros e o maior para a região do Mediterrâneo.

Espera-se a participação de mais de 2.600 profissionais do sector, estarão presentes mais de 60 empresas com espaços de exposição, cerca de 60 países estarão representados e mais de 30 marcas de companhias de cruzeiros de todo o mundo.

A “Portugal Shipping Week 2018” terminará com um outro evento que vem ganhando prestígio à escala global, a nível de governança dos Oceanos: o “Oceans Meeting”, que decorrerá na Cordoaria Nacional, organizado pelo Ministério do Mar. “A edição de 2018 do certame trará ao nosso país vários governantes mundiais e representantes das principais entidades in-

ternacionais ligadas aos Oceanos”, refere o ministério liderado por Ana Paula Vitorino. A agenda do encontro prevê uma sessão plenária de alto nível, seguida de conferências sobre a “economia circular azul e a ciência” e “o transporte marítimo verde e os *port tech clusters*”.

Estes 18 dias em que Portugal será o centro do mundo dos oceanos e da economia do mar terminarão com a “BioMarine Business Convention 2018”, certame internacional que se realiza pela primeira vez em Portugal e que decorrerá entre os 2 e 4 de outubro, no Centro de Congressos do Estoril, em Cascais, onde serão discutidos temas relacionados com a economia do mar, “com o principal foco assente na sustentabilidade dos Oceanos”, segundo a organização do evento.

Para esta iniciativa, está prevista a presença em Portugal de mais de 300 CEO, investidores e agências governamentais especializadas na economia do mar. ●



MIGUEL MARQUES
Partner
PwC

POTENCIAL A APROVEITAR

Quais são as potencialidades que Portugal tem para aproveitar a Economia do Mar?

Portugal pode beneficiar bastante das oportunidades de crescimento nos desportos náuticos, nas marítimo-turísticas, nos cruzeiros, nas operações portuárias, na fileira alimentar de produtos do mar, no

conhecimento científico sobre os oceanos entre outros relevantes aspetos do mar. É difícil encontrar em Portugal outro recurso que ofereça tantas oportunidades e de tão grande impacto global. Como é do conhecimento geral as estimativas de crescimento da população mundial continuam elevadas, assim como o crescimento da classe média, o que faz com que a procura por recursos alimentares, por energia, por transporte e por lazer aumente bastante. Assim, nos próximos anos é de esperar crescimento nas atividades relacionadas com o alimento do mar, com o turismo azul e com transporte marítimo. A investigação científica sobre os recursos marinhos portugueses tenderá a aumentar também. Estas tendências já começam a ter efeitos na evolução de variáveis importantes da economia do mar de Portugal.

Que avaliação faz do caminho que tem sido seguido até agora?
Os sinais que se conseguem observar do caminho percorrido na última década indicam que a economia do mar é bastante resiliente e que tende a crescer

mais do que a média da economia, caso não seja manietada com excesso de burocracia ou falta de financiamento. A PwC estuda a economia do mar há mais de 10 anos, tendo construído uma ferramenta de acompanhamento da sua evolução ao longo do tempo, chamada LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar, que tem apurado que os diferentes caminhos seguidos pelas diferentes indústrias e agentes económicos relacionados com o mar têm dotado este recurso de uma grande resiliência económica. Este desempenho positivo da economia do mar não é isento de riscos e de desafios. Desde logo, continua a existir um excesso de burocracia que limita o surgimento de novos projetos de grande impacto económico. As dificuldades de formação prática e de realização de estágios profissionalizantes dificultam a renovação de quadros técnicos, constituindo um sério entrave ao crescimento futuro. As barreiras no acesso ao financiamento também travam com frequência a implementação de inúmeros novos projetos, muitas vezes por

desconhecimento dos modelos de negócio das diferentes indústrias por parte do sistema financeiro. Finalmente, o *dumping* ambiental e social vigente no mundo são obstáculos que, se não forem acautelados, poderão prejudicar o desenvolvimento futuro da economia do mar em Portugal.

Que apostas deveriam ser feitas, em que sectores?

Dada a elevada complexidade e variedade de indústrias e desafios que caracterizam a economia do mar, mais do que apostar no setor A ou no setor B, é fundamental entender a procura/mercado potencial de cada setor no presente e no futuro próximo e executar uma estratégia que, percebendo as características específicas do nosso mar, maximize a apropriação de benefícios económicos por Portugal. Ou seja, por exemplo, é muito importante entender que o setor da fileira alimentar do mar está a passar por um período de dificuldade de obtenção de pescado para fazer face à procura existente, neste contexto, os preços tendem a subir no consumidor final, quem se irá

apropriar dessa subida de preços e de margem unitária? Portugal ou o Resto do Mundo? No caso do turismo de mar, o crescimento tem sido exponencial, existem alguns locais onde o excesso de pressão turística começa a degradar o produto turístico, qual é o ponto ótimo que maximiza os benefícios sem prejudicar as vendas futuras? Existe neste setor também um excelente potencial de aumento de margem que seria interessante que fosse apropriada por Portugal. A dimensão da zona económica exclusiva de Portugal é muito maior do que a dimensão emersa do país, assim, torna-se fundamental estabelecer parcerias e alianças que permitam a Portugal tirar benefícios do mar de forma sustentável.

PUB

PORTO DE SINES

PORTA ATLÂNTICA DA EUROPA

O porto de águas profundas de Sines está apto a receber os maiores navios do mundo e a movimentar todos os tipos de cargas, oferecendo ligações diretas regulares aos principais mercados dos cinco continentes. Com elevados índices de produtividade e operações 24 horas por dia, Sines potencia a economia e as exportações nacionais, assumindo-se como a Porta Atlântica da Europa.

www.portodesines.pt

BACALHAU *Riberalves*

Paixão Nacional

O Bacalhau Pronto a Cozinhar Riberalves é um produto de excelência, com cura tradicional portuguesa, o que lhe garante o melhor sabor.

O bacalhau é um peixe de origem selvagem, pescado em alto mar, e um dos alimentos mais ricos em proteínas que podemos incluir na nossa dieta.

Experimente!



**PRONTO
A COZINHAR**

www.ribervalves.pt
www.facebook.com/bacalhairibervalves