

Economia do Mar em Portugal

Versão Executiva

Abril 2019

Promotor:

Millennium
bcp

EY
Building a better
working world


Augusto Mateus & Associados



Ficha Técnica

Título

A Economia do Mar em Portugal

Promotor

Millennium bcp

Autoria

EY-AM&A

Equipa

Augusto Mateus
Daniel Costa
Diogo Rolim Martins
Hermano Rodrigues
Helder Oliveira
Rui Ferreira

Edição

Abril 2019



Índice

1. Introdução
2. Economia do mar no contexto mundial, europeu e nacional
3. Fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado
4. Fileira dos transportes marítimos, portos e logística
5. Fileira da construção, manutenção e reparação naval
6. Fileira do turismo e lazer ligados ao mar
7. Conclusão

Acrónimos e abreviaturas

| | |
|---------|---|
| CAE | Classificação das Atividades Económicas |
| COMPETE | Programa Operacional Competitividade e Internacionalização |
| CSM | Conta Satélite do Mar |
| CST | Conta Satélite do Turismo |
| DG | Directorate-General (da União Europeia) |
| EFTA | European Free Trade Agreement |
| ENM | Entratégia Nacional para o Mar (2013-2020) |
| EU / UE | European Union / União Europeia |
| FBCF | Formação Bruta de Capital Fixo |
| FCT | Fundação para a Ciência e para a Tecnologia |
| I&D | Investigação 6 Desenvolvimento |
| I&I | Investigação & Inovação |
| IAPMEI | IAPMEI, I.P. - Agência para a Competitividade e Inovação |
| IDI | Investigação, Desenvolvimento e Inovação |
| IMO | International Maritime Organization |
| INE | Instituto Nacional de Estatística |
| NACE | Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne (classificação de atividades económicas da UE) |
| NUTS | Nomenclature des unités territoriales statistiques (classificação de unidades territoriais da UE) |
| OCDE | Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico |
| OIT | Organização Internacional do Trabalho |
| PIB | Produto Interno Bruto |
| PME | Pequenas e Médias Empresas |
| PMP | Plano Mar-Portugal |
| RH | Recursos Humanos |
| T.V.M.A | Taxa de Variação Média Anual |
| VAB | Valor Acrescentado Bruto |
| VN | Volume de Negócios |
| ZEE | Zona Económica Exclusiva |



Introdução

Objetivos do estudo

A Economia do Mar tem vindo a ganhar uma importância crescente ao longo das últimas décadas e deverá continuar a manter ou até reforçar essa importância no futuro, dada a crescente necessidade de recursos no globo para responder ao aumento da população mundial e ao aumento do seu nível de vida (lado da procura), bem como à evolução que está a ocorrer ao nível da capacidade tecnológica, económica e logística para explorar esta derradeira fronteira do planeta (lado da oferta).

O contexto internacional favorável tem incentivado o desenvolvimento de importantes projetos e investimentos em Portugal relacionados com o mar. Não obstante, é consensual que a Economia do Mar ainda se encontra bastante aquém do seu potencial.

Portugal detém uma das maiores Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) do mundo – sendo muito “maior no mar do que na terra” – e possui uma localização geoestratégica privilegiada, “no cruzamento” entre 3 continentes e entre o Oceano Atlântico e o Mar Mediterrâneo.

Existem em Portugal universidades e centros de investigação com forte capacidade para potenciar a I&D e a inovação em diversas atividades da Economia do Mar, nomeadamente nas pescas, aquicultura e indústria do pescado, na construção e reparação naval, nos recursos minerais marinhos e na biotecnologia azul.

As dinâmicas recentes da atividade dos portos marítimos, que reúnem excelentes características, desde o perfil funcional diversificado (terminais de cruzeiros, marinas, terminais de contentores, portos de abrigo, portos de pesca, estaleiros, etc.) até à localização geográfica estratégica, criam condições para uma aposta segura no aproveitamento do crescimento rápido do transporte marítimo de mercadorias (cerca de 90% do comércio externo da Europa é efetuado através dos portos).

A renovação dos terminais de cruzeiros em Lisboa e no Porto e o aumento do número de turistas de cruzeiros materializam, igualmente, fatores relevantes para Portugal se afirmar cada vez mais neste segmento do turismo.

As características e equipamentos existentes no país para a náutica de recreio oferecem condições excelentes para potenciar esta atividade, que apresenta uma tendência de crescimento em toda a Europa.

A valorização da Economia do Mar em Portugal representa, assim, uma alavanca decisiva na construção do futuro nos mais variados planos.

Desde logo, no **Plano Geoestratégico**, dada a dimensão que Portugal possui no mar e a capacidade que isso lhe dá para uma participação mais efetiva e mais dinâmica na globalização.

Depois, no **Plano da Competitividade** da economia portuguesa, uma vez que a Economia do Mar é um terreno fundamental para afirmação da economia baseada no conhecimento e para a criação de valor acrescentado em várias das atividades associadas à exploração de recursos endógenos.

Também no **Plano da Investigação Científica e da Qualificação do Capital Humano**, dados os desafios colocados pelo conhecimento do mar, pelos seus recursos e pelo desenvolvimento das tecnologias e das atividades que permitem a sua exploração sustentável e as orientações para as políticas de ciência e tecnologia, tão relevantes para a especialização inteligente.

A valorização da Economia do Mar constitui, por todas estas razões, um elemento decisivo na construção de respostas duradouras aos desafios da reconstrução da competitividade e da coesão na sociedade portuguesa.

É neste quadro que emerge o presente estudo, cujo objetivo principal é sistematizar uma visão atualizada sobre algumas das principais fileiras que compõem a Economia do Mar no nosso país em termos da sua relevância e dinâmica recente, do seu posicionamento no contexto europeu, das prioridades de políticas que se lhes aplicam e dos seus desafios e perspetivas para o futuro.

Introdução

Base de partida

A Economia do Mar enquadra-se num processo muito complexo e duradouro de reformas estruturais e inovações, onde a construção de economias baseadas no conhecimento e onde a cultura e a criatividade se assumem como fatores determinantes na criação de riqueza e de emprego, valorizando a vida humana como uma oportunidade e um valor e não como uma restrição e um custo.

Um dos *drivers* para o desenvolvimento da Economia do Mar em Portugal passará pela afirmação de uma grande e alargada plataforma de colaboração e convergência de inteligências e vontades, de iniciativas e investimentos, envolvendo o mundo da ciência e da tecnologia, o mundo empresarial, o governo e as administrações públicas.

A Economia do Mar desdobra-se por um vastíssimo conjunto de atividades, recursos e potencialidades ancoradas equilibradamente nas “ciências da vida” e nas “ciências da natureza”, suscetíveis de protagonizarem um diálogo com uma gama alargada de fileiras e clusters de atividade económica, como o turismo, a energia, a química e farmacêutica ou a alimentação.

Neste quadro destaca-se:

- ▶ O papel da pesca e da transformação do pescado, em articulação com formas avançadas de aquicultura, no quadro mais geral da exploração dos recursos marinhos e do mar para uma alimentação humana mais segura, saudável e sustentável;
- ▶ O papel do mar como fonte de “velhos” e “novos” materiais e como espaço de localização de processos industriais melhorados e/ou renovados;
- ▶ O papel do mar como terreno de experimentação e implantação de soluções de produção de energia;
- ▶ O papel dos portos, seja como pontos e nós nas redes de transporte de mercadorias, seja como plataformas de valorização do turismo no quadro mais geral da crescente relevância da logística nas cadeias globais de abastecimento e da crescente diferenciação nas cadeias de valor;
- ▶ O papel da gestão da zona económica exclusiva e do desempenho de funções determinadas na gestão das condições de navegação no oceano atlântico.



Todos estes aspetos têm determinado em Portugal, em anos recentes, uma grande atenção à Economia do Mar, com esforços desenvolvidos por diversas instituições de referência para melhor se perceber o que é a Economia do Mar e quais as suas dinâmicas recentes no país e no mundo.

O estudo sobre o “**Hypercluster da Economia do Mar**”, de 2009, elaborado pela Saer sob a coordenação do economista e antigo ministro das finanças Ernâni Lopes, financiado por um grupo de empresas sob a coordenação e iniciativa da ACL-CCIP, atual Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa, constituiu um marco a este respeito, não apenas pelo exercício de análise e medição da relevância das atividades ligadas à Economia do Mar em Portugal mas, também, pelas metas de crescimento que fixou para o crescimento do VAB gerado pelas mesmas e pela estratégia a implementar para as atingir com sucesso.

Outra das iniciativas relevantes para a Economia do Mar foi desencadeada, igualmente em 2009, no âmbito das Estratégias de Eficiência Coletiva do QREN, com o reconhecimento da **Oceano XXI** e da **AFEM como entidades representativas de clusters regionais ligados à Economia do Mar**, as quais, através de um processo de fusão ocorrido em 2015, evoluíram para uma única entidade nacional representativa do Cluster do Mar Português, formalmente reconhecido pelo IAPMEI e pelo COMPETE2020 em 2017.

Releve-se, por último, o pioneirismo português na criação de uma **Conta Satélite do Mar**, que visa refletir de uma forma abrangente o impacto e a relevância da Economia do Mar no país, com a sua primeira edição em 2016 (período 2010-2013).

Introdução

Conceitos e metodologias

A elevada complexidade e as especificidades associadas à Economia do Mar tornam difícil estabilizar uma definição generalizadamente aceite da mesma, bem como uma delimitação consensual das atividades que lhe estão associadas.

Independentemente desta questão, a literatura disponível tem dedicado esforços significativos na elencagem das principais atividades económicas baseadas no oceano, tentando frequentemente distinguir entre aquelas que atualmente se encontram mais estabelecidas ou as que estão numa fase mais emergente (tendo potencial futuro).

Apesar das escolhas variarem consoante a entidade e a geografia em análise, é possível chegar a uma lista relativamente estabilizada e aceite para o mundo como um todo, reproduzida na tabela que se segue.

Principais atividades baseadas nos oceanos

| Atividades Estabelecidas | Atividades Emergentes |
|--|--|
| Pesca | Aquacultura marítima |
| Indústria do pescado | Oil & Gas (águas profundas) |
| Transporte marítimo | Energia eólica offshore |
| Atividade portuária | Energias renováveis do oceano |
| Construção e reparação naval | Mineração marítima e do fundo do mar |
| Oil & gas offshore (águas pouco profundas) | Segurança e vigilância marítima |
| Construção e manufatura marítima | Biotecnologia marítima |
| Turismo costeiro e marítimo | Produtos e serviços marítimos de alta tecnologia |
| Serviços marítimos às empresas | Outros |
| Educação e I&D marítima | |
| Dragagem | |

Fonte: Adaptado de OECD (2016), *The Ocean Economy in 2030*, OECD Publishing, Paris

Economia do Mar vs Economia Baseada no Solo

A natureza particular do oceano (estado líquido) quando comparada com o solo tem importantes implicações ao nível da atividade e dos desafios que têm de ser enfrentados:

- ▶ Os oceanos são menos transparentes e mais tridimensionais (profundidade) que o ar, levando a um maior desconhecimento dos recursos e a elevados custos de mapeamento e monitorização;
- ▶ Os oceanos são fluidos e interconectados, exacerbando significativamente a importância e impacto das externalidades;
- ▶ As espécies marinhas, em maior proporção, deslocam-se em grandes grupos, por maiores distâncias e em padrões menos rígidos, tornando a sua gestão mais complexa;
- ▶ Os oceanos não são habitats naturais da humanidade, implicando a necessidade do uso de tecnologia e maiores custos de suporte de vida e de gestão das sociedades (e.g. policiamento);
- ▶ Nos oceanos, a gestão dos direitos de propriedade e dos direitos de exploração é muito complexa, dadas as suas características intrínsecas já elencadas;
- ▶ O impacto da atividade humana (e.g. agentes poluentes) tende a ser mais propagado e a perdurar mais tempo nos oceanos do que nos solos ou no ar, com elevadas implicações potenciais para a sustentabilidade ambiental dos ecossistemas globais que dele dependem.



Economia do mar no contexto mundial, europeu e nacional

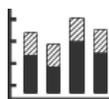
Relevância económica atual da economia do mar

A Economia do Mar, segundo o estudo “The Ocean Economy in 2030”, da OCDE, gera anualmente um valor acrescentado bruto em torno dos 2,5% do PIB mundial e responde por cerca de 1% a 1,5% dos postos de trabalho mundiais (valor que pode ser superior devido ao peso da economia informal não contabilizada).

A Economia do Mar é bastante diversa e tem um peso económico a nível global muito significativo.

A Economia do Mar incorpora um vasto rol de atividades diversas, incluindo, por exemplo, o *offshore oil & gas*, que se destaca em termos de importância relativa no VAB (33,6% do total), bem como a pesca marítima industrial, que se destaca em termos de emprego (35,1%), cuja relevância supera de longe a relevância do VAB (1,4%).

Distribuição do Valor Acrescentado Bruto e do Emprego da Economia do Mar a nível mundial pelas suas principais componentes



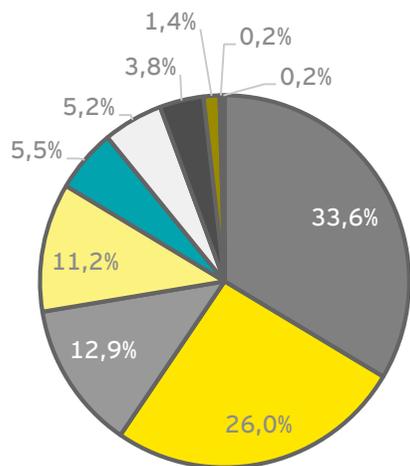
Valor Acrescentado Bruto

(2,5% do VAB mundial)



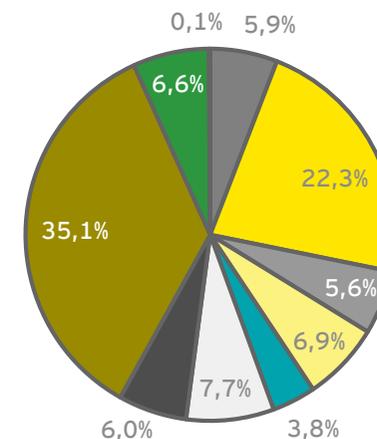
Pessoal ao serviço

(1%-1,5% do emprego mundial)



Legenda:

- Offshore Oil & Gas
- Turismo costeiro e marítimo
- Atividade portuária
- Equipamento marítimo
- Transporte de mercadorias
- Indústria do pescado
- Construção e reparação naval
- Pesca marítima industrial
- Aquacultura marítima industrial
- Energia eólica offshore



Fonte: adaptação EY-AM&A de OECD (2016), *The Ocean Economy in 2030*, OECD Publishing, Paris

Economia do mar no contexto mundial, europeu e nacional

Relevância económica atual da economia do mar

A Europa e a Ásia afirmam-se como as principais geografias na Economia do Mar. Em conjunto, estas duas regiões respondem por cerca de 2/3 do VAB gerado pela Economia do Mar no globo.

Na Europa, em termos absolutos, o *offshore oil & gas* e o turismo costeiro e marítimo constituem as principais atividades da economia do mar.

No globo, a Economia do Mar é marcada pelo peso da Europa e da Ásia. No caso da Europa, destaca-se também a sua aposta em atividades emergentes.

A Europa surge também em destaque pelo seu papel pioneiro e peso relativo na produção de energia eólica offshore (com uma quota mundial de mais de 90%), encontrando-se na linha da frente em termos de capacidade de produção e de investimento em I&D.

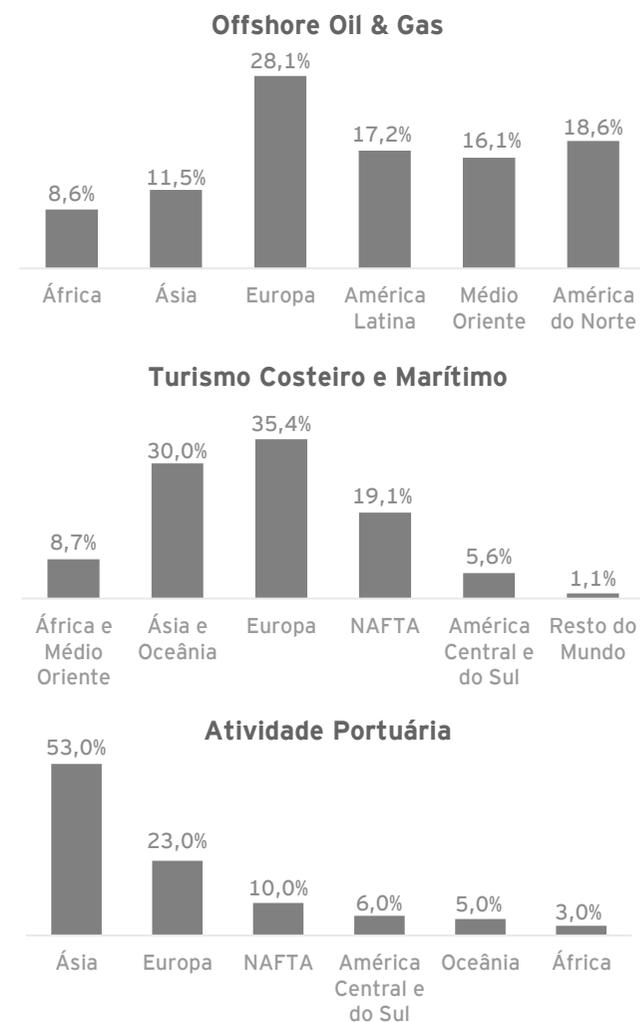
No que se refere à atividade portuária, a liderança pertence destacadamente à Ásia.

Quota de mercado europeia de algumas das principais atividades da economia do mar

| Atividade | Quota da Europa |
|---------------------------------|-----------------|
| Offshore Oil & Gas | 28,1% |
| Turismo costeiro e marítimo | 35,4% |
| Atividade portuária | 23,0% |
| Equipamento marítimo | 12,0% |
| Construção e reparação naval | 24,6% |
| Indústria do pescado | 14,5% |
| Pesca marítima industrial | 22,6% |
| Energia eólica offshore | 90,3% |
| Aquacultura marítima industrial | 24,0% |
| Total das atividades | 25,5% |

Fonte: adaptação EY-AM&A de OECD (2016), *The Ocean Economy in 2030*, OECD Publishing, Paris

Distribuição geográfica do VAB de algumas das principais atividades da economia do mar



Fonte: adaptação EY-AM&A de OECD (2016), *The Ocean Economy in 2030*, OECD Publishing, Paris

Economia do mar no contexto mundial, europeu e nacional

Relevância económica atual da economia do mar

Em Portugal, a Conta Satélite do Mar constitui o instrumento de medição quantitativa mais desenvolvido da Economia do Mar.

Segundo a mesma, a Economia do Mar em Portugal apresenta já em 2013 uma relevância significativa, respondendo por cerca de 3,1% do VAB nacional e 3,8% do emprego.

Segundo os dados disponíveis mais recentes, a Economia do Mar responde por 3,1% do VAB e 3,8% do emprego nacional, tendo vindo a demonstrar uma dinâmica de resiliência e de crescimento acima da média nacional.

Entre os diversos agregados de atividades que formam a economia do mar em Portugal, o “recreio, desporto, cultura e turismo”, seguido da “pesca, aquicultura, transformação e comercialização dos seus produtos”, apresentam-se como os mais representativos, com 36,1% e 25,9% do VAB total da Economia do Mar, respetivamente.

No que se refere ao emprego, estes dois agregados também surgem em destaque, embora com posicionamento invertido, facto que resulta da natureza muito própria de cada uma das atividades (i.e. pesca mais intensiva em trabalho).

A evolução recente da Economia do Mar em Portugal está marcada por dois grandes fenómenos.

Por um lado, verifica-se a resiliência de algumas das atividades mais tradicionais (e.g. pesca, turismo e atividade portuária) e o seu papel positivo para a economia nacional neste período.

Por outro lado, denota-se um processo de consolidação e de aumento da produtividade aparente do trabalho, particularmente visível no agregado da atividade portuária (com variação de 30% no VAB e de 3,6% no emprego), no agregado do turismo e, apesar de a uma escala substancialmente menor, no agregado dos novos usos e recursos do mar.

Conta Satélite do Mar - principais indicadores económicos por agregados de atividades

| | VAB (milhões €) | | Emprego (N.º) | |
|---|--------------------|-------------|------------------|--------------|
| | 2013 | Δ10-13 | 2013 | Δ10-13 |
| Pesca, aquicultura, transformação e comercialização dos seus produtos | 1.223 | 4,0% | 62.395 | 1,2% |
| Recursos marinhos não vivos | 25 | -50,8% | 1.729 | -28,5% |
| Portos, transportes e logística | 744 | 30,0% | 15.096 | 3,6% |
| Recreio, desporto, cultura e turismo | 1.704 | 5,4% | 45.401 | -1,7% |
| Construção, manutenção e reparação navais | 115 | -9,9% | 4.129 | -18,7% |
| Equipamento marítimo | 140 | -27,9% | 8.216 | -17,3% |
| Infraestruturas e obras marítimas | 50 | -30,3% | 2.267 | -25,3% |
| Serviços marítimos | 700 | -12,5% | 17.998 | -9,4% |
| Novos usos e recursos do mar | 14 | 102,8% | 56 | -57,6% |
| Conta Satélite do Mar | 4.715 | 2,1% | 157.286 | -3,4% |
| Economia Nacional | 149.768 | -5,4% | 4.178.797 | -10,0% |
| Peso na Economia Nacional | 3,1% | - | 3,8% | - |

Fonte: INE - Conta Satélite do Mar

Economia do mar no contexto mundial, europeu e nacional

Drivers e trends da economia do mar

O mar é um elemento determinante nas dinâmicas económicas. Dada a sua dimensão e abrangência, existe um conjunto alargado de fatores influenciadores que determinam os *drivers* e *trends* das economias que nele e dele se desenvolvem.

Numa visão alargada, sobressaem os seguintes **oito determinantes-chave**:



Densidade demográfica

A crescente urbanização e a intensificação da povoação costeira exercem uma pressão crescente na saúde dos oceanos e no estado dos seus recursos.



Oferta de alimentos

A procura por maiores quantidades e variedades de alimentos irá intensificar-se no futuro, tendo os oceanos um papel determinante no suplemento dos alimentos provenientes da agricultura.



Desenvolvimentos tecnológicos

Prevêm-se avanços e disrupções tecnológicas com impactos transversais às atividades relacionadas com a Economia do Mar.



Interação oceano-atmosfera e alterações climáticas

As alterações climáticas têm repercussões sérias nas operações de pesca e aquicultura, na indústria *offshore* de petróleo e de gás, nas comunidades costeiras vulneráveis de baixa altitude, nas companhias de navegação, no turismo costeiro e marinho e na bioprospeção marinha para fins médicos e industriais.



Energia e transição para os sistemas sustentáveis

Esperam-se incrementos relevantes ao nível da produção de energia eólica *offshore* como da energia oceânica e desenvolvimento de biofuel baseado na aquicultura de algas marinhas.



Evolução económica global

O crescimento do PIB nas próximas décadas motivará um impulso substancial num conjunto alargado de indústrias da Economia do Mar entre as quais as associadas ao comércio internacional, ao turismo costeiro e às pescas.



Intensificação do conhecimento científico dos ecossistemas oceânicos e fundos marinhos

Desenvolvimento de tecnologia incremental na economia oceânica (e.g. materiais avançados, nanotecnologia, biotecnologia, sistemas autónomos), de inovações disruptivas combinando várias tecnologias (e.g. mapeamento do solo oceânico, rastreabilidade), sinergias intersectoriais de tecnologia com elevado potencial, plataformas multiusos indutoras de integração de sistemas na mesma infraestrutura oceânica de diferentes tecnologias e conhecimento.



Desenvolvimentos geopolíticos e segurança marítima

As tensões políticas internacionais e os conflitos armados tendem a negligenciar as questões da sustentabilidade dos oceanos. A fragmentação de poder no mundo dificulta a obtenção de consensos a nível global e regional em questões determinantes para o ambiente e para as indústrias relacionadas com o mar.

Economia do mar no contexto mundial, europeu e nacional

Políticas de gestão e regulação da economia do mar

Ao nível europeu, as questões da política marítima e das pescas estão centralizadas na DG MARE (Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries), cuja ação é orientada por duas políticas principais: a Política Marítima Integrada e a Política Comum das Pescas.

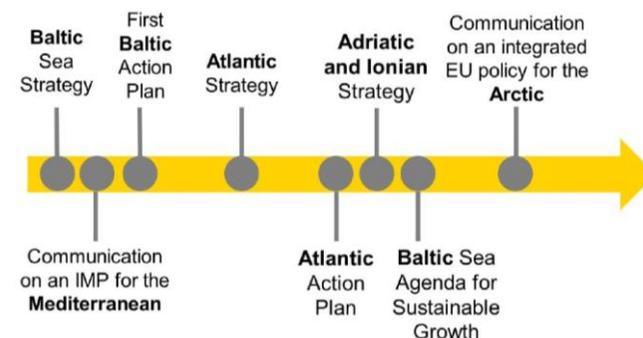
A **Política Marítima Integrada** da UE integra as chamadas políticas do setor marítimo (energia, mudanças climáticas, proteção ambiental e conservação, pesquisa e inovação, competitividade e criação de emprego, comércio internacional, transporte e logística) e estabelece cinco políticas transversais, incluindo (i) o crescimento azul, (ii) o conhecimento e dados sobre o meio marinho, (iii) o ordenamento do espaço marítimo, (iv) a vigilância marítima integrada e (v) as estratégias para as bacias marítimas.

A **Política Comum das Pescas** apresenta um conjunto de regras aplicáveis à gestão das frotas de pesca europeias e à conservação das unidades populacionais de peixes, visando garantir que a pesca e a aquicultura são sustentáveis do ponto de vista ambiental, económico e social e constituem uma fonte de alimentos saudáveis para os cidadãos europeus.

Merecem também referência a **Diretiva-Quadro “Estratégia Marinha”** (Diretiva n.º 2008/56/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho), que determina o quadro de ação comunitária no domínio da política para o meio marinho (medidas necessárias para obter ou manter um bom estado ambiental no meio marinho) e a **Estratégia para o Atlântico** (COM/2011/0782), que contribui para a estratégia “Crescimento Azul” da UE e é indissociável da política marítima integrada da União.

Por fim, importa destacar o **Plano de Ação do Atlântico (COM (2013) 279 Final)**. Este inclui cinco Estados-membros da UE, um deles Portugal, que compartilham uma costa marítima no Atlântico Norte, e foi estruturado em torno de quatro prioridades e 10 objetivos específicos: (i) Promover empreendedorismo e inovação; (ii) proteger, assegurar e desenvolver o potencial do meio marinho e costeiro do atlântico; (iii) melhorar a acessibilidade e conectividade; (iv) criar um modelo de desenvolvimento regional sustentável e socialmente inclusivo.

Cronograma de desenvolvimento de estratégias macroregionais e marinhas em toda a UE



Este espaço europeu atlântico abriga um ecossistema saudável de atores de I&D. Segundo dados do “Observatório Europeu do Cluster”, existem nesta área europeia do atlântico 129 incubadoras de empresas, clusters e outros tipos similares de organizações de inovação, incluindo dez grupos focados especificamente em tecnologias marítimas, concentrados sobretudo em Espanha, França, Reino Unido e Portugal.

Economia do mar no contexto mundial, europeu e nacional

Políticas de gestão e regulação da economia do mar

Ao nível nacional, merece referência a **Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (ENM)**, definida pela resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2014 que pretende assumir o Mar como um desígnio nacional e que se consubstancia num plano de ação – o Plano Mar-Portugal (PMP) – cujo horizonte temporal foi fixado para o período 2013-2020.

Em termos estratégicos, a ENM destaca o interesse de um conjunto de atividades inovadoras, tais como a aquicultura, a biotecnologia marinha e a exploração dos recursos minerais marinhos.

A Economia do Mar é cada vez mais assumida como prioridade estratégica para Portugal, tanto pela sua importância atual e futura como pelo seu potencial para a afirmação de Portugal.

Segundo a Ministra do Mar, existem **desafios** que deveriam ser aprofundados para uma melhor *Política Marítima Integrada*: (i) aprofundar o modelo de desenvolvimento assente no conhecimento azul e na proteção dos ecossistemas marinhos numa lógica de desenvolvimento macrorregional; (ii) articular a política de desenvolvimento macrorregional com o quadro financeiro para que todos os fundos europeus possam ter uma maior expressão marítima; (iii) fomentar o enraizamento de uma cultura de baixo carbono e da economia circular em todas as atividades da economia do mar; (iv) apostar na identidade e cultura marítima do atlântico e que se cruze com outras áreas governativas; (v) promover um modelo de cooperação em torno dos objetivos comuns como os da Agenda 2030 para o Mar das Nações Unidas.

Por outro lado, são igualmente **prioridades** do governo português: (i) a implementação de uma “estratégia industrial para as energias renováveis oceânicas”; (ii) a criação de um Centro de Observação Oceânica (Observatório do Atlântico) nos Açores; (iii) o fortalecimento de redes de I&D e da transferência de conhecimento e tecnologia marinha e marítima entre academia e empresas; (iv) a qualificação dos RH em atividades relacionadas com a pesca, marinha mercante e atividades com elevada exigência científica e de gestão; (v) a correta comunicação e divulgação junto dos jovens e do público em geral para os projetos que têm sido apoiados no âmbito do Horizonte 2020, quer nas áreas de I&D quer na indústria, com o intuito de valorizar o que melhor se faz em Portugal e eventualmente captar o interesse de mais pessoas para a Economia do Mar.

Portugal é Mar



Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020



Fonte: Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental e Governo Português

Economia do mar no contexto mundial, europeu e nacional

Perspetivas de crescimento da economia do mar

O estudo “The Ocean Economy in 2030” da OCDE anteriormente citado apresenta as grandes possibilidades de evolução para a Economia do Mar no médio e longo prazo.

No cenário *business as usual*, projeta-se que a economia do mar poderá praticamente duplicar o seu VAB entre 2010 e 2030 (para 3 biliões de dólares), mantendo o seu peso relativo na economia global.

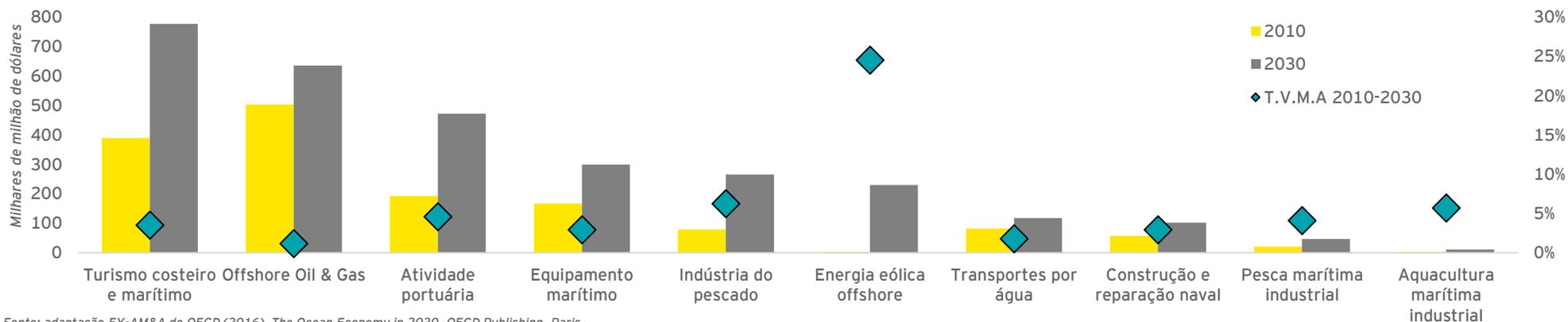
Porém, as perspetivas para a Economia do Mar apontam para grandes mudanças ao nível tecnológico, de organização económica e de consciencialização para o ambiente e sustentabilidade dos recursos.

Adicionalmente, o reconhecimento e interesse atualmente dedicado à Economia do Mar por parte das entidades oficiais (e.g. União Europeia) tem vindo a ganhar terreno.

A efetiva concretização do potencial da Economia do Mar estará largamente dependente da abordagem aos seus principais desafios, assim como do desenvolvimento de políticas nacionais e supranacionais que promovam a atividade económica nos oceanos (e.g. direitos de exploração) e que forneçam os incentivos corretos para a sua eficácia e sustentabilidade.

As perspetivas mais conservadoras apontam para um crescimento da Economia do Mar que acompanha a evolução da economia como um todo. No entanto, dado o seu elevado potencial geral, a crescente importância das suas atividades, a evolução científica e tecnológica assim como o desenvolvimento de novas atividades emergentes, a Economia do Mar deverá continuar a ganhar um crescente protagonismo ao longo das próximas décadas.

Projeção de evolução do valor acrescentado bruto das principais atividades da economia do mar no cenário *business as usual* | 2010-2030



Fonte: adaptação EY-AM&A de OECD (2016), *The Ocean Economy in 2030*, OECD Publishing, Paris



Fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado

Relevância atual e dinâmica recente em Portugal

A fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado tem uma base histórica muito significativa em Portugal.

Esta fileira integra cerca de 4.964 empresas, que empregam aproximadamente 20 mil trabalhadores e geram um volume de negócios de 1,8 mil milhões de euros, um VAB de 404 milhões de euros e um nível de investimento que ronda os 94 milhões de euros anuais.

A fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado é uma das mais relevantes da Economia do Mar em Portugal e tem vindo a demonstrar uma dinâmica de crescimento assinalável.

Em termos de emprego, as atividades primárias da fileira mostram-se dominantes. Em matéria de volume de negócios, dominam as atividades industriais. Ambas apresentam um valor quase equivalente no VAB.

No tocante à evolução pós-crise (2012-17), observa-se uma dinâmica de crescimento global da fileira bastante interessante (+31% em termos acumulados). A aquicultura foi a atividade que mais cresceu.

Grandes números da fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado | 2017

 **4.964** Empresas

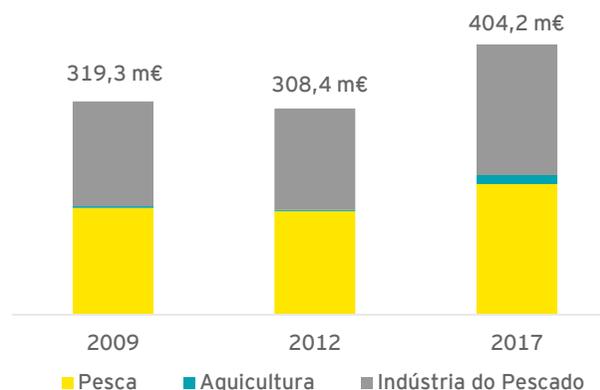
 **20.257** Pessoal ao serviço

 **1.794 m€** Volume de negócios

 **404 m€** Valor acrescentado bruto

 **94 m€** Investimento (FBCF)

Dinâmica recente da fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado medida pelo valor acrescentado bruto | 2009-2017



Dinâmica recente por elo da fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado | 2009-2017



Pesca

| | 2017 | Δ 09-17 | Δ 12-17 |
|-----------------|--------|---------|---------|
| VN (milhões €) | 458 | +28,9% | +10,5% |
| VAB (milhões €) | 195 | +22,1% | +26,1% |
| Emprego (N.º) | 11.716 | -6,1% | +5,2% |



Aquicultura

| | 2017 | Δ 09-17 | Δ 12-17 |
|-----------------|------|---------|---------|
| VN (milhões €) | 50 | +107,0% | +34,9% |
| VAB (milhões €) | 13 | +579,4% | +652,7% |
| Emprego (N.º) | 873 | +11,4% | +9,8% |



Indústria do Pescado

| | 2017 | Δ 09-17 | Δ 12-17 |
|-----------------|-------|---------|---------|
| VN (milhões €) | 1.286 | +20,8% | +13,5% |
| VAB (milhões €) | 195 | +24,2% | +28,8% |
| Emprego (N.º) | 7.668 | +8,0% | +7,0% |

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do INE

Fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado

Relevância atual e dinâmica recente em Portugal

As regiões do Norte, Centro e Lisboa (AML), no seu conjunto, respondem por cerca de 79% do VAB nacional da fileira.

O Algarve, que não tem informação atualizada desagregada por subsetor, representa cerca de 8,3% no seu todo.

A região Centro apresenta-se como a geografia mais significativa da fileira em Portugal, tanto em dimensão como em performance.

A região Centro destaca-se das restantes. Esta realidade deve-se, em parte, ao forte peso que a indústria tem na região (respondendo o Centro por 63% do VN da indústria nacional do pescado). A sua boa performance reflete-se no crescimento contínuo ao longo do período (único para as regiões analisadas).

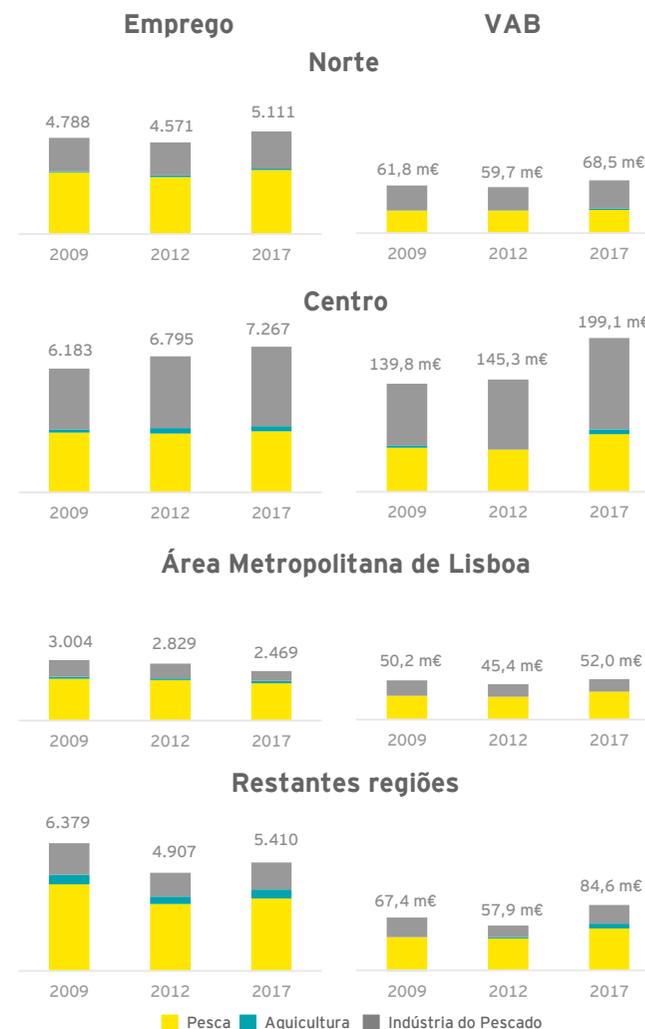
No que se refere às diferenças regionais, é no Centro e no Norte onde encontramos as maiores empresas industriais (número de trabalhadores médio de 50,3 e 45,6, respetivamente). As empresas industriais com sede em Lisboa apresentam 24 trabalhadores em termos médios.

Distribuição da atividade de cada elo da fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado por região NUTS II | 2017

| | Emprego (N.º) | VAB (milhões €) | VN (milhões €) |
|--------------------|---------------|-----------------|----------------|
| Pesca | 11.716 | 195,5 | 457,8 |
| Norte | 27% | 15% | 20% |
| Centro | 26% | 38% | 39% |
| Lisboa | 16% | 19% | 16% |
| Restantes regiões | 31% | 28% | 25% |
| Aquicultura | 873 | 13,4 | 50,4 |
| Norte | 8% | 12% | 8% |
| Centro | 28% | 46% | 46% |
| Lisboa | 12% | -4% | 8% |
| Restantes regiões | 52% | 46% | 38% |
| Indústria | 7.668 | 195,3 | 1.285,8 |
| Norte | 24% | 19% | 17% |
| Centro | 52% | 61% | 63% |
| Lisboa | 7% | 8% | 8% |
| Restantes regiões | 17% | 12% | 11% |

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do INE

Emprego e VAB dos vários elos da fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado por regiões NUTS II | 2009-2017



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do INE

Fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado

Relevância atual e dinâmica recente em Portugal

Numa análise complementar de aprofundamento territorial baseada nos dados empresariais constantes da BvD SABI, sobressaem desde logo várias NUTS III da região Centro: Oeste e Região de Aveiro, assim como Viseu Dão Lafões e Região de Coimbra.

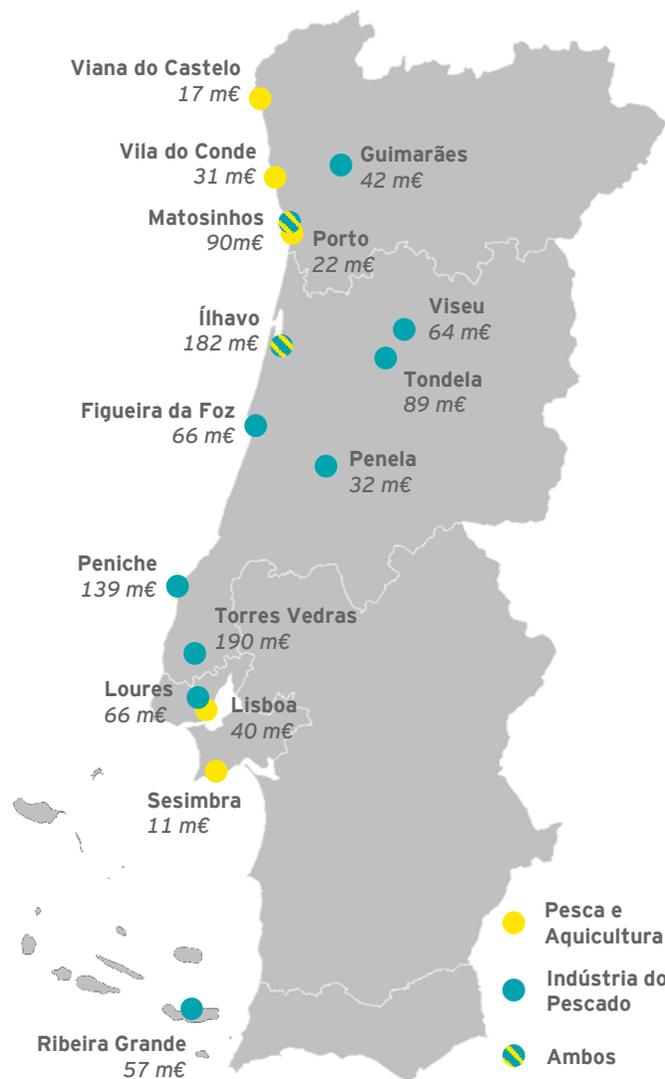
No computo global, relevam ainda as NUTS III da Área Metropolitana do Porto, da Área Metropolitana de Lisboa e da R. A. dos Açores.

A fileira é marcada pela existência de players de relevo que determinam uma forte polarização geográfica da mesma.

Esta polarização concelhia decorre largamente da presença de *players* de relevo com sede empresarial nessas geografias sobretudo ligados à indústria do pescado.

Deve-se ter em atenção que a informação (geográfica) desta análise pode não corresponder necessariamente à atividade produtiva, uma vez que os dados geográficos constantes da BvD SABI se referem à localização da sede empresarial e não aos estabelecimentos produtivos.

Principais pólos empresariais da fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado em Portugal | 2016



Notas: Dados referem-se a empresas listadas na BvD SABI cuja sede se localiza no concelho; Valores para o total da fileira; Cor indica o principal subsetor da fileira
Fonte: Elaboração própria com base em BvD SABI

NUTS III mais relevantes na fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado em Portugal | 2016

| NUTS III | Região | VN (milhões €) | | |
|-------------------|--------|------------------|---------------------|----------------------|
| | | Total da Fileira | Pesca e Aquicultura | Indústria do Pescado |
| Oeste | Centro | 376,1 | 19,3 | 356,9 |
| Região de Aveiro | Centro | 223,7 | 97,7 | 126,0 |
| A.M.Porto | Norte | 169,9 | 55,7 | 114,2 |
| Viseu Dão Lafões | Centro | 153,4 | 0,0 | 153,3 |
| Região de Coimbra | Centro | 147,3 | 29,3 | 118,0 |
| A.M.Lisboa | AML | 146,1 | 54,9 | 91,2 |

Principais *players* empresariais da fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado em Portugal | 2016

| Empresa | Região | NUTS III | Concelho | VN (m€) |
|------------------------------|-------------|------------------|----------------|----------|
| Riberalves | Centro | Oeste | Torres Vedras | >100 |
| European Seafood Investments | Centro | Oeste | Peniche | 75 - 100 |
| Rui Costa e Sousa & Irmão | Centro | Viseu Dão Lafões | Tondela | 50 - 75 |
| Gelpeixe | A.M.L | A.M.L | Loures | 50 - 75 |
| Cofaco Açores | R.A. Açores | Açores | Ribeira Grande | 50 - 75 |
| Constantinos | Centro | Oeste | Torres Vedras | 25 - 50 |

Nota: dados referem-se apenas a empresas listadas na BvD SABI
Fonte: BvD SABI

Fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado

Relevância atual e dinâmica recente em Portugal

A fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado é marcada por uma forte dinâmica ao nível das entidades representativas em Portugal, tanto de âmbito setorial (i.e. das atividades económicas que a compõem) como ao nível regional e local.

A fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado tem forte inserção em dois importantes clusters de competitividade reconhecidos em Portugal, refletindo o seu estatuto enquanto área prioritária para o futuro:

- ▶ Cluster do Mar Português - dinamizado pela Fórum Oceano - Associação da Economia do Mar, que tem no Pescado (e atividades associadas) uma das suas fileiras;
- ▶ PortugalFoods - reconhecido como o principal interlocutor e dinamizador do agroalimentar português, tem um importante papel ao nível do reforço da competitividade e promoção da imagem das suas fileiras (incluindo a fileira aqui em análise).

A fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado tem a sua importância refletida ao nível governamental e ao nível da dinâmica das suas entidades representativas, assim como ao nível da sua inserção em importantes clusters de competitividade.

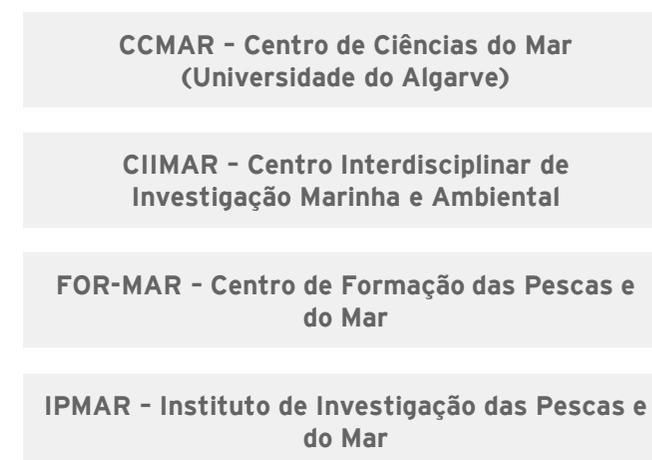
Exemplos de entidades representativas da fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado em Portugal



Exemplos de entidades governamentais com responsabilidades na fileira



Exemplos de entidades de suporte da fileira em Portugal



Fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado

Relevância atual e dinâmica recente na UE

| Pesca

Recorrendo às estatísticas oficiais do desembarque de pescado, é possível ter uma primeira ideia dos principais países europeus na atividade piscatória.

São eles a Noruega, a Islândia, a Espanha, a Itália, o Reino Unido e a França.

Verifica-se entre eles alguma variabilidade ao nível da intensidade da geração de valor (€/ton).

| Aquicultura

Os principais países com atividade neste elo da fileira são os mesmos identificados para a pesca, com a notória exceção da Grécia, que se afigura como um caso assinalável nesta atividade.

A Noruega, por si, produz mais em valor e quantidade do que a UE28 como um todo.

Portugal, apresenta uma produção muito reduzida no contexto da UE28, mas com valor unitário excepcionalmente elevado.

| Pesca e Aquicultura

Analisando a pesca e a aquicultura como um todo, é possível posicionar Portugal no cômputo da UE28, surgindo o nosso país em 8.º lugar, com uma quota de cerca de 3,9% do VAB total.

Estas atividades apresentam um elevado grau de concentração geográfica, com os 5 principais países a responderem por 68,5% do VAB comunitário.

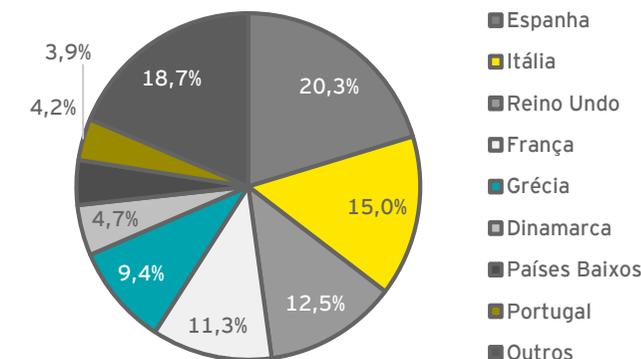
Desembarque de pescado: Top 4 (em valor) da UE28, Portugal, Noruega e Islândia | 2015

| | Valor (milhões €) | Quantidade (milhares ton.) | €/ton. |
|-----------------|-------------------|----------------------------|--------------|
| Espanha | 1.954 | 839 | 2.329 |
| Itália | 901 | 192 | 4.701 |
| Reino Unido | 848 | 431 | 1.969 |
| França | 841 | 291 | 2.888 |
| Portugal | 237 | 139 | 1.702 |
| UE28* | 6.951 | 4.684 | 1.484 |
| Noruega | 2.001 | 1.911 | 1.047 |
| Islândia | 1.076 | 1.415 | 760 |

Produção na aquicultura: Top 5 (em valor) da UE28, Portugal e Noruega | 2015

| | Valor (milhões €) | Quantidade (milhares ton.) | €/ton. |
|-----------------|-------------------|----------------------------|--------------|
| Reino Unido | 995 | 212 | 4.705 |
| França | 620 | 163 | 3.794 |
| Espanha | 513 | 294 | 1.749 |
| Grécia | 463 | 106 | 4.374 |
| Itália | 437 | 148 | 2.951 |
| Portugal | 54 | 10 | 5.669 |
| UE28 | 4.128 | 1.260 | 3.277 |
| Noruega | 5.236 | 1.381 | 3.792 |

Principais players da pesca e aquicultura da UE28 medidos pelo VAB | 2015



* Não inclui Malta
Fonte: Eurostat

Fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado

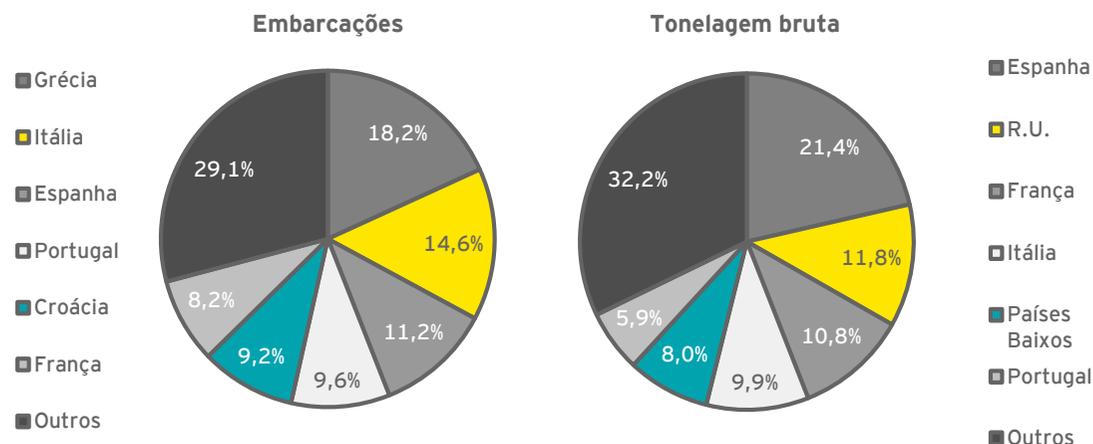
Relevância atual e dinâmica recente na UE

A frota de pesca portuguesa destaca-se no âmbito da UE28, sendo a 4.ª maior frota ao nível de embarcações e a 6.ª maior frota ao nível de tonelagem bruta.

Portugal tem uma frota de pesca significativa a nível europeu, mas composta por embarcações pequenas e relativamente envelhecidas.

No entanto, é uma frota que, para além de estar bastante envelhecida, é essencialmente composta por embarcações de pequena dimensão, com uma tonelagem média abaixo da média da UE28 como um todo.

Principais frotas de pesca da UE28, medidas pelo n.º de embarcações e pela tonelagem bruta | 2015

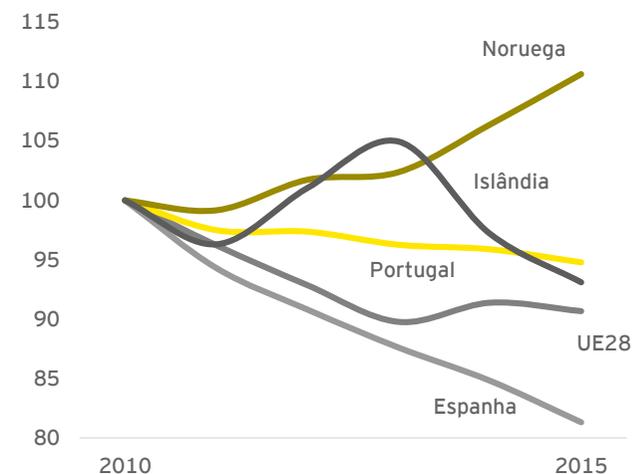


Principais frotas de pesca da UE28, Noruega e Islândia, medidas pela tonelagem bruta | 2015

| | Embarcações | | Tonelagem bruta | | Tonelagem média | |
|-----------------|--------------|--------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------|
| | N.º | Rank na UE28 | Ton. | Rank na UE28 | Valor | Rank na UE28 |
| Espanha | 9.397 | 3 | 341.255 | 1 | 36,3 | 6 |
| Reino Unido | 6.232 | 7 | 187.138 | 2 | 30,0 | 8 |
| França | 6.904 | 6 | 171.981 | 3 | 24,9 | 11 |
| Itália | 12.303 | 2 | 157.522 | 4 | 12,8 | 13 |
| Países Baixos | 828 | 18 | 127.033 | 5 | 153,4 | 3 |
| Portugal | 8.045 | 4 | 94.516 | 6 | 11,7 | 14 |
| UE28 | 84.230 | - | 1.591.225 | - | 18,9 | - |
| Noruega | 5.884 | - | 397.146 | - | 67,5 | - |
| Islândia | 1.685 | - | 147.336 | - | 87,4 | - |

Fonte: Eurostat

Dinâmica recente das frotas de pesca, medidas pela tonelagem bruta (índice 2009 = 100) | 2009-2015



Fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado

Relevância atual e dinâmica recente na UE

A indústria do pescado na UE tem vindo a evoluir positivamente nos últimos anos.

Portugal aparece consistentemente no Top 8, destacando-se por ter a 5ª maior força de trabalho da União neste elo de atividade.

Portugal teve também a 2ª maior taxa de investimento em 2015 (47%), logo a seguir à Roménia (65%).

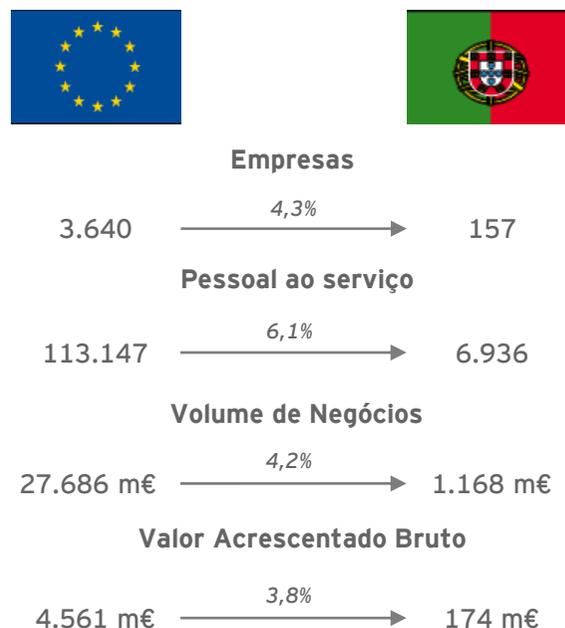
Portugal apresenta um bom posicionamento na indústria do pescado da UE28, num contexto de forte concorrência de proximidade e crescimento recente.

Fora da UE28, mas com proximidade devido à pertença na EFTA, importa voltar a destacar a Noruega e a Islândia.

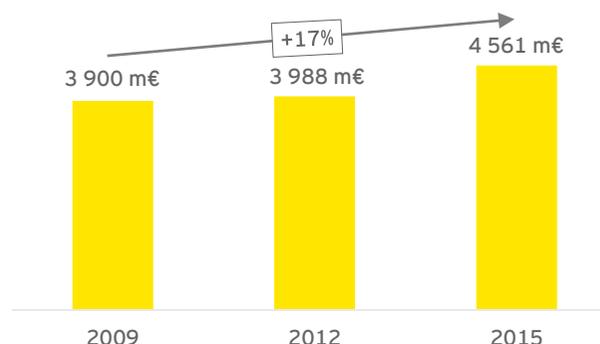
O primeiro país apresenta valores do VN (6,5 mil milhões de euros) e do VAB (947 milhões de euros) superiores ao do principal *player* da UE28.

A Islândia destaca-se pelo forte peso que a indústria do pescado tem na economia (33% do VN da indústria transformadora) e pelo elevado grau de transformação que patenteia (40%, acima de qualquer país da UE28).

Grandes números da indústria do pescado na UE28 | 2015



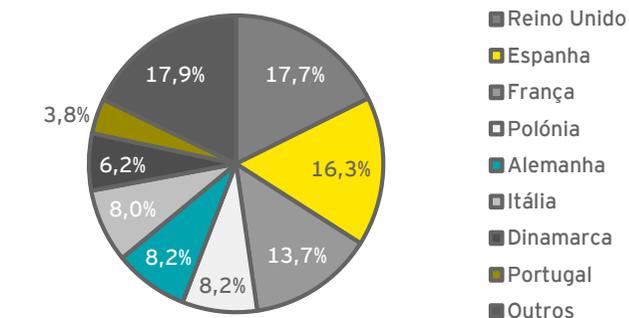
Dinâmica recente da indústria do pescado na UE28 medida pelo VAB | 2009-2015



Indicadores de competitividade da indústria do pescado na UE28 | 2015

| Portugal | UE28 |
|--|--|
| Custo médio por trabalhador 15k € <i>Gastos com pessoal / Trabalhadores</i> | Custo médio por trabalhador 26k € <i>Gastos com pessoal / Trabalhadores</i> |
| Intensidade de criação de valor 15% <i>VAB / Vol. Negócios</i> | Intensidade de criação de valor 17% <i>VAB / Vol. Negócios</i> |
| Produtividade aparente 24k € <i>VAB / Trabalhadores</i> | Produtividade aparente 39k € <i>VAB / Trabalhadores</i> |
| Taxa de investimento 47% <i>Investimento / VAB</i> | Taxa de investimento 15% <i>Investimento / VAB</i> |

Principais *players* da indústria do pescado da UE28 medidos pelo VAB | 2015



Fonte: Eurostat

Fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado

Política das pescas em Portugal e na UE

A **Política Comum das Pescas** é o principal instrumento regulador da fileira a nível europeu. Esta política visa garantir que a pesca e a aquicultura são sustentáveis do ponto de vista ambiental, económico e social e constituem uma fonte de alimentos saudáveis para os cidadãos europeus.

A política comum das pescas divide-se em quatro grandes domínios: gestão da pesca, política internacional, política de mercado/ comercial e financiamento.

Na gestão da pesca, um dos principais objetivos é garantir elevados rendimentos de pesca a longo prazo para todas as unidades populacionais. As medidas de gestão das pescas incluem também medidas de conservação da pesca para a proteção do meio marinho.

Enquanto principal potência de pesca e maior mercado único para os produtos da pesca no mundo, a UE desempenha um papel importante na promoção de uma melhor governação do setor através de várias organizações internacionais (política internacional).

A UE trabalha em estreita colaboração com os seus parceiros de todo o mundo através do sistema das Nações Unidas, incluindo a Organização para a Alimentação e a Agricultura (FAO), bem como outros organismos, como a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE).

Na política de mercado e comercial, procura-se fortalecer o papel dos atores no terreno: os produtores são responsáveis por garantir a exploração sustentável dos recursos naturais; os consumidores recebem mais e melhor informação sobre os produtos vendidos no mercado da UE. As organizações de produtores são os principais atores do setor. Através dos seus planos de produção e marketing, eles cumprem a política comum da pesca da UE.

No financiamento, o FEAMP é o fundo para as políticas marítimas e de pescas da UE para 2014-2020, dirigindo-se a pescadores na transição para a pesca sustentável, a comunidades costeiras na diversificação das suas economias e a projetos que criam novos empregos e qualidade de vida.

Com o intuito de apoiar a atual reforma da Política Comum das Pescas e a revitalização do setor da aquicultura da UE, a Comissão Europeia definiu um plano de ação para o desenvolvimento da **Estratégia Marítima para a Região Atlântica**, onde se definem ações para a pesca: modelos multi-espécies; artes de pesca e técnicas e tecnologias afins mais aperfeiçoadas e amigas do ambiente; partilha de informações sobre ferramentas; a realização de investigações destinadas a aumentar o crescimento, a produtividade, a competitividade e a sustentabilidade ambiental da aquicultura.

Em Portugal, a **Estratégia Nacional para o Mar** prevê ações para diversificação e complementaridade das atividades económicas das comunidades piscatórias, designadamente a ampliação da gama de produtos e os respetivos processos de transformação e de conservação.

Adicionalmente, Portugal pretende fomentar atividades que permitam ao país um maior conhecimento e uma melhor análise científica dos seus recursos, assim como atividades económicas marítimas emergentes tais como a biotecnologia marinha e as energias renováveis oceânicas.

As políticas para a fileira da pesca têm sido um importante pilar de atuação da União Europeia, visando garantir o crescimento, qualificação e sustentabilidade económica e ambiental das atividades.

Fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado

Desafios e perspetivas para o futuro

| Desafios e perspetivas no mundo



Produção/captura

A tendência de crescimento da produção pesqueira de captura deverá manter-se no futuro, embora a um ritmo progressivamente mais lento.

A produção de outras variedades de alimentos marinhos (e.g. peixes, crustáceos, moluscos e plantas aquáticas) através da aquicultura marinha tem vindo a aumentar, constituindo um importante impulsionador da mudança das pescas, uma vez que a expansão esperada na capacidade de produção aquícola deverá ocorrer largamente nos oceanos.

A indústria da aquicultura consegue, com a mesma quantidade de peixe produzido que na pesca de captura, um maior valor acrescentado, uma vez que é menos intensiva em trabalho, enfrentando no entanto outros desafios como a necessidade de reduzir o impacto ambiental das explorações de peixes nas regiões costeiras ou a necessidade de melhoria tecnológica que viabilize operações de aquicultura *offshore*.

Perspetiva-se que a aquicultura marinha venha a ser dominada no futuro por países asiáticos, em particular pela China, Índia, Indonésia, Vietname, Bangladesh e Tailândia.



Biotechnologia marinha

A biotecnologia marinha é fonte de potenciais soluções para muitos dos desafios globais que enfrentamos (e.g. fornecimento sustentável de alimentos, saúde humana, segurança energética).

A biotecnologia marinha tem demonstrado um amplo potencial de aplicação comercial em produtos e processos industriais e nas ciências da vida.

Há, no entanto, ainda um longo caminho a percorrer no conhecimento sobre a diversidade genética marinha, ainda embrionária.



Processamento industrial do pescado

O processamento do pescado é necessariamente determinado pelo suprimento global da produção de peixes de captura e de aquicultura, que se encontra concentrada na Ásia.

A OCDE prevê que em 2030 o VAB global da indústria ascenda aos 266 mil milhões de dólares, respondendo a região asiática por quase 53% e África por 31%, representando o resto do mundo não mais que 16%.

| Desafios e perspetivas em Portugal

Um dos desafios fundamentais para o nosso país na fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado prende-se com a definição, segmentação e exploração de áreas de potencial aquícola em paralelo com a definição das áreas ambientalmente protegidas, para que se crie um sistema económico sustentável.

Outro relaciona-se com a definição e implementação de um novo modelo de comercialização do pescado, designadamente através da aposta no controlo de origem como instrumento de qualidade e valorização da produção (criação de “regiões piscícolas demarcadas”).

A reconfiguração, consolidação e valorização da indústria transformadora de pescado é também um desafio, nomeadamente pelo desenvolvimento de prestígio internacional e estabelecimento de *joint-ventures* com agentes internacionais que facilitem o esforço de consolidação dos atores nas suas várias componentes.

Em suma, é necessário valorizar, capacitar e modernizar a frota pesqueira, bem como investir na criação de novas e mais modernas unidades produtivas.



Fileira dos transportes marítimos, portos e logística

Relevância atual e dinâmica recente da fileira em Portugal

A fileira dos transportes marítimos, portos e logística apresenta-se como uma das mais relevantes da Economia do Mar em Portugal.

É composta por cerca de 540 empresas, que empregam 5.080 trabalhadores e geram um volume de negócios de 1.030 milhões de euros, um VAB de 479 milhões de euros e um nível de investimento de cerca de 139 milhões de euros anuais.

A fileira dos transportes marítimos, portos e logística é marcada pela sua dimensão, dinâmica de crescimento e intensidade de criação de valor das suas atividades.

Com um grau de transformação (VAB/VN) de 46,5%, trata-se da fileira analisada com maior intensidade de criação de valor, alavancada essencialmente pelas atividades auxiliares, portos e logística (com um grau de transformação de cerca de 63%).

Grandes números da fileira dos transportes marítimos, portos e logística | 2017



540 Empresas



5.080 Pessoal ao serviço



1.030 m€ Volume de negócios

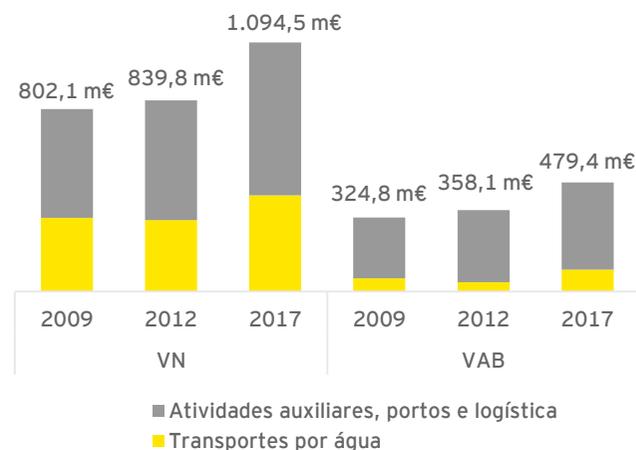


479 m€ Valor acrescentado bruto



139 m€* Investimento (FBCF)

Dinâmica recente da fileira dos transportes marítimos, portos e logística medida pelo Volume de Negócios e pelo VAB | 2009-2017



* Não inclui os operadores de terminais dos portos
Fonte: estimativa EY-AM&A com base em dados do INE e de BvD SABI

Dinâmica recente de cada elo da fileira dos transportes marítimos, portos e logística | 2012-2017

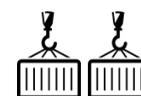


Transportes por água

| | 2017 | Δ 09-17 | Δ 12-17 |
|-----------------|-------|---------|---------|
| VN (milhões €) | 422 | 30,5% | 34,7% |
| VAB (milhões €) | 97 | 65,9% | 138,5% |
| Emprego (N.º) | 1.977 | 56,3% | 72,1% |

Transportes marítimos de mercadorias

| | 2017 | Δ 09-17 | Δ 12-17 |
|-----------------|------|---------|---------|
| VN (milhões €) | 345 | 15,4% | 18,6% |
| VAB (milhões €) | 56 | 18,7% | 81,9% |
| Emprego (N.º) | 605 | -1,8% | 13,9% |



Atividades auxiliares, portos e logística

| | 2017 | Δ 09-17 | Δ 12-17 |
|-----------------|-------|---------|---------|
| VN (milhões €) | 608 | 27,1% | 15,5% |
| VAB (milhões €) | 383 | 43,6% | 20,5% |
| Emprego (N.º) | 3.103 | 0,4% | 1,8% |

Fonte: estimativa EY-AM&A com base em dados do INE e de BvD SABI

Fileira dos transportes marítimos, portos e logística

Relevância atual e dinâmica recente da fileira em Portugal

As regiões do Norte, Lisboa e Alentejo representam cerca de 84% do VN e 79% do VAB da fileira.

O Norte destaca-se por um forte crescimento das atividades de transporte por água nos últimos anos, tanto em emprego como em VAB. Isso deve-se muito à dinâmica do transporte de passageiros no Rio Douro, que vale já cerca de 12% do VN e cerca de 30% do VAB do transporte por água nacional.

O perfil regional da fileira relaciona-se proximamente com as principais atividades portuárias nacionais, com a exceção da dinâmica observada no Rio Douro.

A Área Metropolitana de Lisboa é a região com maior relevância na fileira em Portugal, encontrando-se num processo de consolidação, marcado por um aumento do VAB e contração do emprego.

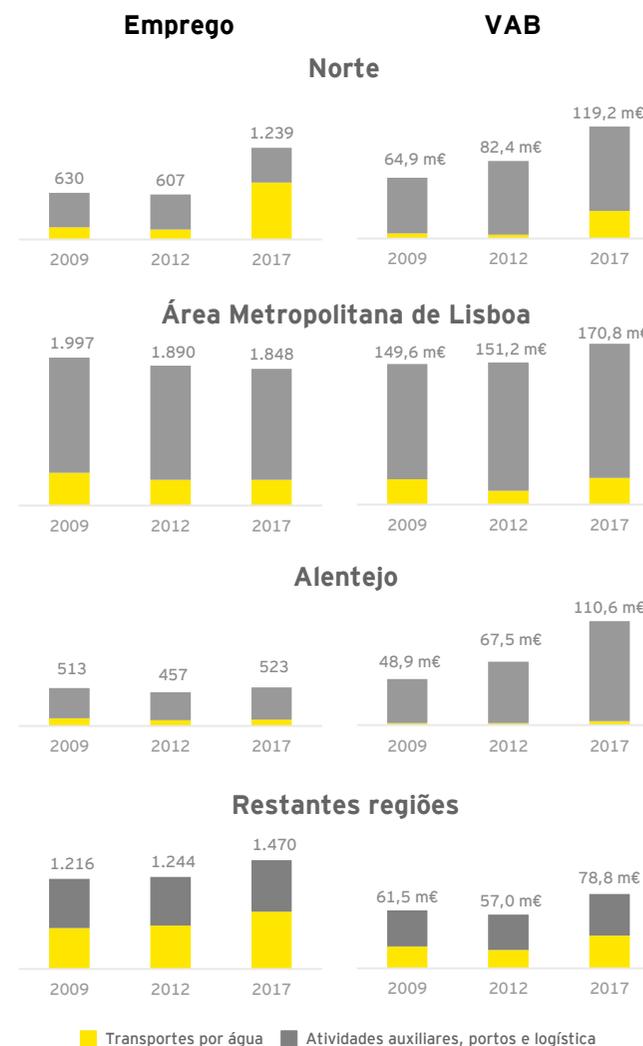
O Alentejo é marcado quase exclusivamente pela relevância das atividades auxiliares, portos e logística, explicada pela atividade do Porto de Sines, que beneficiou de um crescimento de 95% entre 2009 e 2017.

Distribuição da atividade de cada elo da fileira dos transportes marítimos, portos e logística por região NUTS II | 2017

| | Emprego (N.º) | VAB (milhões €) | VN (milhões €) |
|--|---------------|-----------------|----------------|
| Transportes por água | 1.997 | 96,5 | 422,3 |
| Norte | 39% | 31% | 21% |
| Centro | 6% | 1% | 1% |
| Lisboa | 18% | 29% | 45% |
| Alentejo | 4% | 4% | 2% |
| Restantes regiões | 33% | 35% | 32% |
| Ativs. aux., portos e logística | 3.103 | 382,9 | 608,0 |
| Norte | 15% | 23% | 22% |
| Centro | 8% | 6% | 5% |
| Lisboa | 48% | 37% | 38% |
| Alentejo | 14% | 28% | 27% |
| Restantes regiões | 14% | 6% | 8% |

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do INE

Dinâmica recente do emprego e do VAB nos elos da fileira dos transportes marítimos, portos e logística, por regiões NUTS II | 2009-2017



Fonte: Estimativas EY-AM&A a partir de dados do INE e de BvD SABI

Fileira dos transportes marítimos, portos e logística

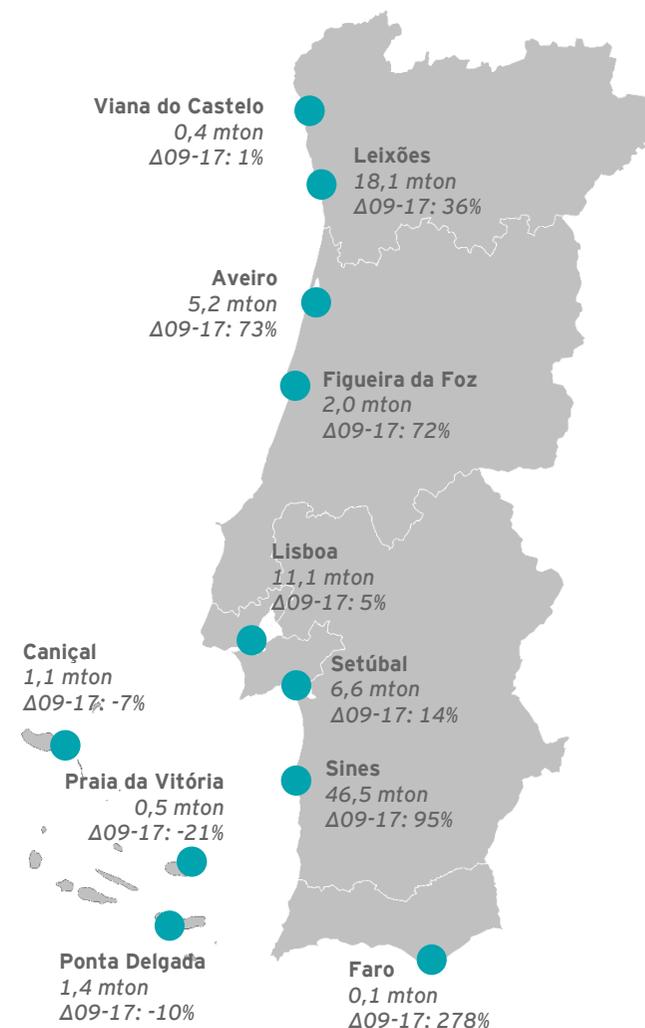
Relevância atual e dinâmica recente da fileira em Portugal

O transporte marítimo foi responsável por 34% dos movimentos nacionais e por 58,9% dos movimentos internacionais de mercadorias em toneladas. Já em valor, o transporte marítimo responde por 28,2% do total nacional.

No mapa à direita encontram-se representados os maiores portos de Portugal (em volume de mercadorias movimentadas), respondendo estes por 99,5% do total nacional.

Na tabela em baixo encontram-se indicadores de algumas das principais atividades económicas associadas aos portos tendo as administrações portuárias como unidade de análise. Nos casos de Leixões + Viana do Castelo e de Sines + Algarve, são Leixões e Sines, respetivamente, que respondem pela quota parte maioritária da respetiva unidade.

Principais portos do país, por movimento total de mercadorias (milhões de toneladas) | 2017



A atividade portuária (em volume) em Portugal tem vindo a crescer significativamente nos últimos anos, alavancada por casos de sucesso como o Porto de Sines.

Estimativas de indicadores da atividade nos principais portos portugueses, incluindo componentes como a administração portuária e operação logística | 2009-2016

| Portos (por administração portuária) | Emprego | | | Valor Acrescentado Bruto | | | Volume de Negócios | | |
|---|---------------|----------------|----------------|--------------------------|----------------|----------------|--------------------|----------------|----------------|
| | 2016 (N.º) | Δ 09-16 (%) | Δ 12-16 (%) | 2016 (milhões€) | Δ 09-16 (%) | Δ 12-16 (%) | 2016 (milhões€) | Δ 09-16 (%) | Δ 12-16 (%) |
| Leixões + Viana do Castelo | 397 | 0,3% | 2,3% | 74,1 | -10,0% | -6,8% | 129,2 | 32,7% | 2,2% |
| Aveiro | 170 | 0,0% | 4,3% | 20,7 | 39,5% | -5,7% | 19,9 | -1,1% | 39,8% |
| Figueira da Foz | 49 | 8,9% | 4,3% | 4,1 | -35,0% | -18,5% | 7,1 | 25,3% | 6,1% |
| Lisboa | 642 | -11,7% | -5,0% | 69,7 | 9,0% | -12,7% | 104,2 | -12,1% | -11,7% |
| Setúbal* | 181 | -14,6% | -4,7% | 22,4 | 6,5% | -0,6% | 28,1 | -3,3% | -9,5% |
| Sines + Algarve | 374 | 11,3% | 13,3% | 112,1 | 122,5% | 66,6% | 144,5 | 138,5% | 75,1% |
| Açores | 349 | 0,0% | -2,5% | 22,0 | 17,0% | 17,4% | 26,7 | -8,7% | 13,5% |
| Madeira | 192 | -15,0% | -11,1% | 14,0 | -15,6% | 66,3% | 29,4 | -7,8% | 2,5% |

Notas: organizado por administração portuária de forma a poder incluir essa componente na análise; não inclui todas as atividades económicas que se desenvolvem nos portos
 * Inclui valores relativos à administração de infraestruturas portuárias em Sesimbra
 Fonte: Estimativa EY-AM&A com base em dados de BvD SABI

Fonte: Elaboração própria com base em dados do INE

Fileira dos transportes marítimos, portos e logística

Relevância atual e dinâmica recente da fileira em Portugal

A fileira dos transportes marítimos, portos e logística conta com entidades particularmente relevantes como, por exemplo, as Comunidades Portuárias: associações que agregam entidades de natureza diversa cuja atividade se encontra direta ou indiretamente ligada ao respetivo Porto.

Também ligada à atividade portuária, surge em destaque a Associação dos Portos de Portugal, que inclui todas as administrações portuárias em Portugal assim como o IMT, I.P.

Ao nível governamental e regulamentar, a atividade da fileira encontra-se sob a jurisdição do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

A fileira insere-se também no âmbito da Economia do Mar (e da sua crescente importância enquanto desígnio estratégico nacional) no Cluster do Mar Português, integrando uma das suas 6 fileiras representadas.

A fileira dos transportes marítimos, portos e logística é caracterizada pela existência e atuação das comunidades portuárias, que reconhecem a importância destas infraestruturas para área geográfica alargada onde se inserem.

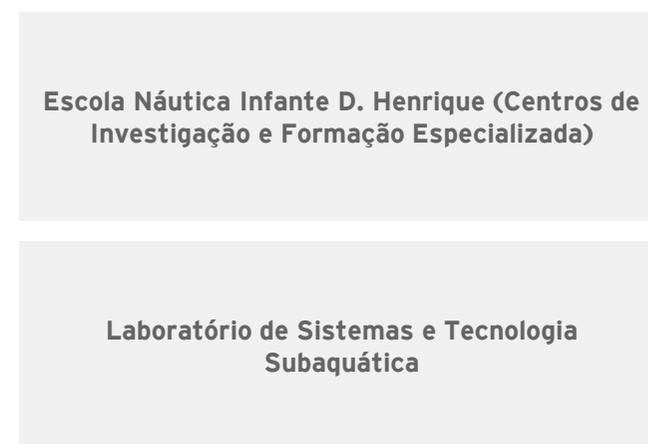
Exemplos de entidades representativas da fileira dos transportes marítimos, portos e logística em Portugal



Exemplos de entidades governamentais com responsabilidades na fileira



Exemplos de entidades de suporte da fileira em Portugal



Fileira dos transportes marítimos, portos e logística

Relevância atual e dinâmica recente da fileira na UE: posicionamento nacional

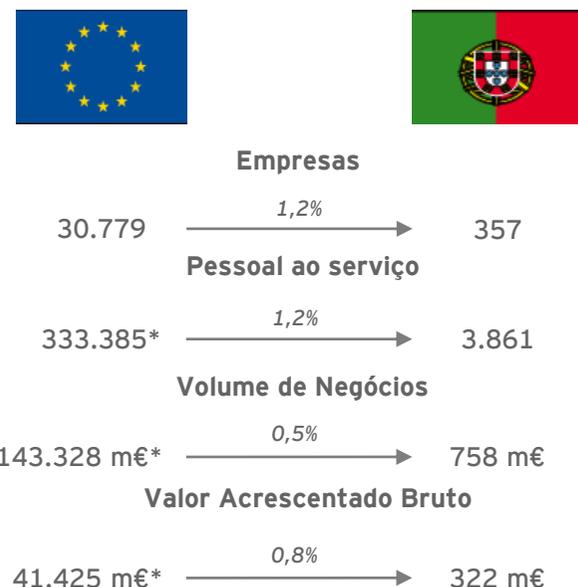
Portugal apresenta-se, no contexto da UE28, como um *player* modesto na fileira dos transportes marítimos, portos e logística, respondendo apenas por cerca de 0,8% do VAB e 1,2% do emprego comunitário do total da fileira.

Portugal tem um posicionamento europeu modesto na fileira como um todo. No que se refere ao VAB, apresenta um perfil de especialização nas atividades auxiliares, em contraste com a UE.

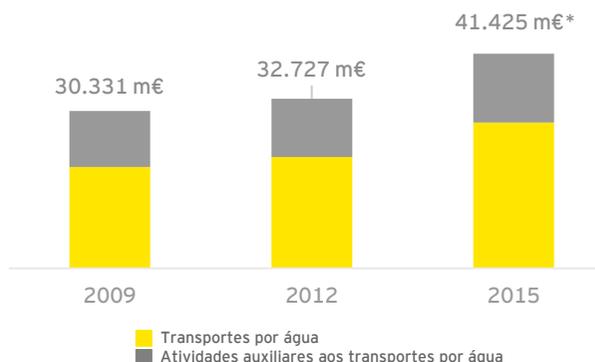
Quando analisada pelo VAB, a fileira dos transportes marítimos, portos e logística em Portugal encontra-se altamente direcionada para as atividades auxiliares (73%), que incluem parte da atividade portuária, algo que contrasta com o verificado para a UE como um todo (32%).

Os maiores *players* da fileira dos transportes marítimos, portos e logística na UE são países com localizações geográficas favoráveis, com tradição histórica ou com forte participação no comércio internacional: Alemanha, RU, Itália e Países Baixos.

Grandes números fileira dos transportes marítimos, portos e logística na UE28 | 2015



Dinâmica recente da fileira dos transportes marítimos, portos e logística na UE28 medida pelo valor acrescentado bruto | 2009-2015



* valores parcialmente estimados com base na informação disponível e nos padrões de evolução recentes
Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Eurostat

Indicadores de competitividade da fileira dos transportes marítimos, portos e logística | 2015

| Portugal | UE28* |
|--|--|
| Custo médio por trabalhador 36k € <i>Gastos com pessoal / Trabalhadores</i> | Custo médio por trabalhador 52k € <i>Gastos com pessoal / Trabalhadores</i> |
| Intens. criação de valor 41% <i>VAB / Vol. Negócios</i> | Intens. criação de valor 29% <i>VAB / Vol. Negócios</i> |
| Produtividade aparente 83k € <i>VAB / Trabalhadores</i> | Produtividade aparente 124k € <i>VAB / Trabalhadores</i> |
| Taxa de investimento 38% <i>Investimento / VAB</i> | Taxa de investimento 38% <i>Investimento / VAB</i> |

Principais *players* da fileira dos transportes marítimos, portos e logística na UE medidos pelo valor acrescentado bruto | 2015

| | Emprego (N.º) | VN (milhões €) | VAB (milhões €) |
|-----------------|---------------|----------------|-----------------|
| Alemanha | 44.234 | 35.477 | 7.569 |
| Reino Unido | n.a. | 14.714 | 6.852 |
| Itália | 58.889 | 14.470 | 5.174 |
| Dinamarca | 24.468 | 25.627 | 4.627 |
| Países Baixos | 19.317 | 10.781 | 4.108 |
| ... | | | |
| Portugal | 3.861 | 787 | 322 |

Fileira dos transportes marítimos, portos e logística

Relevância atual e dinâmica recente da fileira na UE: posicionamento nacional

O mercado mundial (e europeu) do transporte marítimo de mercadorias tem vindo a passar por uma intensa fase de mudança nos últimos anos, particularmente no pós-2008.

A partir de 2003, a sua evolução ficou marcada por um forte aumento da produção e consequente expansão da capacidade (oferta) de transporte marítimo de mercadorias. Efetivamente, a frota mundial em 2013 havia duplicado a sua capacidade face a 2003.

Nos últimos anos, o transporte internacional de mercadorias tem enfrentado um período exigente de reestruturação, fruto do crescimento excessivo da oferta e do arrefecimento da procura.

Esta dinâmica, no entanto, foi posta em causa com a crise económico-financeira de 2008 e os seus efeitos na produção industrial e no comércio internacional, do qual a procura do setor depende.

Segundo dados da Clarksons Research, em 2015, o excesso da oferta face à procura deveria rondar os 20%, estando este a diminuir à medida que a procura começa a recuperar a dinâmica e a oferta se vai reajustando ao nível da capacidade e da sua evolução.

Estas dinâmicas da procura e da oferta tiveram um intenso impacto ao nível dos preços (e.g. taxas de afretamento) e da rentabilidade das empresas no setor.

Os ganhos médios dos navios de transporte marítimo de mercadorias, que haviam demonstrado um crescimento muito acelerado entre 2003 e 2008, tiveram uma queda acentuada em 2009. Entre 2008 e 2017, os petroleiros tiveram uma descida nos ganhos médios de cerca de 83%, os graneleiros de cerca de 88% e os porta-contentores de cerca de 64%.

Após este período marcado pela forte expansão da oferta e pela retração da procura, o setor começa agora a dar sinais de recuperação e de um processo de consolidação, marcados por um crescimento consistente mas a ritmo mais baixo, por um maior número de desmantelamentos e pelo encerramento de vários estaleiros mundiais e diversificação e aumento da qualificação por parte dos estaleiros sobreviventes.

Posicionamento da frota mercante nacional na UE28 e no mundo | 2017

| | Navios (N.º) | Tonelagem bruta (milhões ton.) | Tonelagem média |
|----------|--------------|--------------------------------|-----------------|
| Portugal | 466 | 10,5 | 22,5 |
| UE28 | 13.442 | 241,7 | 18 |
| Mundo | 93.161 | 1.257 | 13,5 |

Fonte: UNCTAD - Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento

Dinâmica da oferta do setor de transporte marítimo (capacidade da frota, novas entregas e desmantelamentos) | 1990-2015

| | 2003 | 2008 | 2009 | 2011 | 2013 | 2015 |
|---|------|------|------|-------|-------|-------|
| Frota mundial | 800 | 920 | 1125 | 1.320 | 1.600 | 1.720 |
| Entregas | 55 | 95 | 120 | 167 | 109 | 97 |
| Novas encomendas (em % capacidade da frota) | 10% | 40% | 80% | 60% | 20% | 22% |
| Desmantelamentos | 27 | 13 | 31 | 40 | 44 | 38 |

Notas: valores em milhões de toneladas de peso morto (dwt); as novas encomendas dizem respeito aos graneleiros, a situação nos restantes navios é semelhante; valores aproximados

Dinâmica dos ganhos médios anuais dos navios de transporte marítimo de mercadorias, medida pelo Clarksea Index | 2003-2017

| | 2003 | 2008 | 2009 | 2012 | 2015 | 2017 |
|-----------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Clarksea Index (milhares € / dia) | 10 | 47,5 | 14 | 9 | 12,5 | 10 |

Nota: o índice representa os ganhos médios dos petroleiros, graneleiros, porta-contentores e navios de gás; valores aproximados
Fonte: Clarksons Research

Fileira dos transportes marítimos, portos e logística

Relevância atual e dinâmica recente da fileira na UE: posicionamento nacional

Os 4 maiores portos da UE28 localizam-se na zona do Mar do Norte, sendo que dois destes estão localizados nos Países Baixos. Roterdão, o maior porto europeu, tem inclusivamente um volume de mercadorias movimentadas que é mais do dobro do segundo maior, Antuérpia.

O Reino Unido é também um *player* central na UE, seguido de infraestruturas portuárias na área de influência do Mar Mediterrâneo como Itália, Espanha e França (e Turquia).

Portugal, por seu lado, surge em 12.º de entre 23 países da UE, representando cerca de 2,3% das movimentações de carga em portos da UE28.

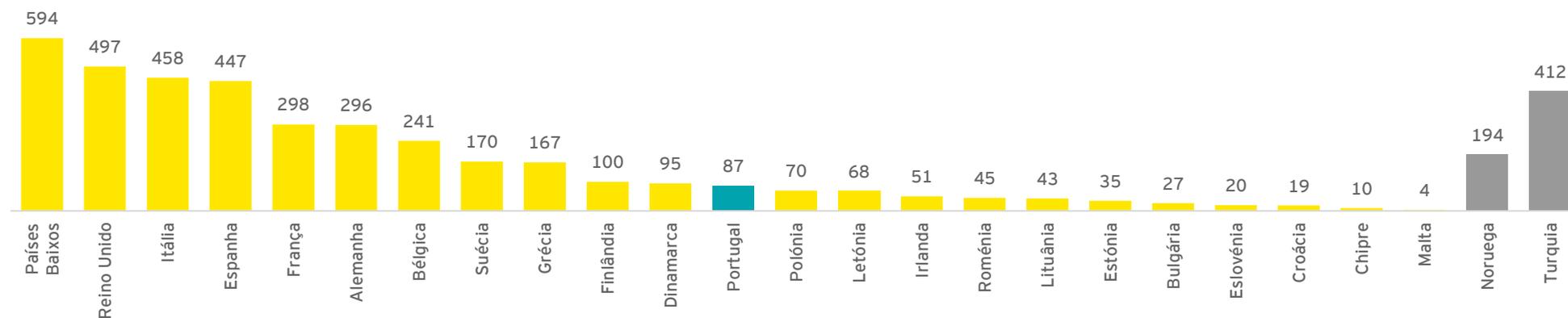
Destas movimentações quase metade pertencem a Sines, que se encontra atualmente no top dos portos europeus (13.º lugar) após um período de crescimento muito significativo.

Principais portos da UE28 em movimentos marítimos de mercadorias | 2009-2015

| Porto | País | 2015 (milhões ton.) | Δ09-15 | Δ12-15 |
|---------------------|-----------------|---------------------|--------------|--------------|
| Roterdão | Países Baixos | 436,9 | 23,5% | 6,6% |
| Antuérpia | Bélgica | 190,1 | 33,8% | 15,5% |
| Hamburgo | Alemanha | 120,2 | 26,8% | 5,9% |
| Amesterdão | Países Baixos | 98,8 | 15,4% | 7,8% |
| Algeciras | Espanha | 79,4 | 42,1% | 9,7% |
| Marselha | França | 77,5 | -3,0% | -5,3% |
| Le Havre | França | 62,9 | -9,1% | 6,2% |
| Immingham | Reino Unido | 59,1 | 8,0% | -1,6% |
| Valência | Espanha | 57,6 | 19,1% | 6,2% |
| Bremerhaven | Alemanha | 49,8 | 16,5% | -14,6% |
| ... | | | | |
| Sines (13.º) | Portugal | 41,2 | 72,8% | 50,3% |
| - | UE28 | 3.840,5 | 10,8% | 2,6% |

Os países do Mar do Norte apresentam os portos de maiores dimensões, seguidos pelos países mediterrânicos. Portugal aparece no Top representado pelo Porto de Sines (13.º).

Movimentos de mercadorias (milhões de toneladas) em transporte marítimo nos portos da UE28, Noruega e Turquia | 2015



Fonte: Eurostat

Fileira dos transportes marítimos, portos e logística

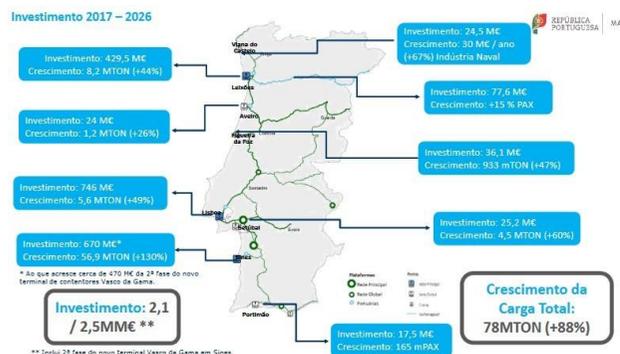
Política de portos e transportes marítimos em Portugal e na UE

A atual visão política sobre a fileira em Portugal assenta na ideia de que a sua sustentabilidade passa necessariamente:

- ▶ Pelo desenvolvimento de portos mais sustentáveis e lucrativos através do fomento do *green shipping* e do *green port*;
- ▶ Pela aposta na *clusterização* dos portos e das atividades económicas neles ancoradas;
- ▶ Pelo desenvolvimento da Janela Única Logística.

Esta visão encontra-se materializada em diversas iniciativas, das quais surge como *flagship* a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026.

Investimentos nos portos comerciais do continente previstos no âmbito da Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente | 2017-2026



Fonte: Ministério do Mar

Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026.

Esta estratégia pretende gerar um importante impulso para a fileira em Portugal, visando a afirmação e qualificação do nosso país no setor e a respetiva dotação das condições necessárias à concretização das prioridades nacionais identificadas:

- ▶ Criação de um *hub* portuário acelerador de negócios;
- ▶ Afirmação de Portugal enquanto *hub* de gás natural liquefeito (GNL) do Atlântico, apostando na inovação nas atividades de *green shipping*;
- ▶ Afirmação de Portugal enquanto plataforma logística global geradora de valor, com dimensão física e dimensão tecnológica e digital.

A Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026 prevê um investimento potencial de cerca de 2,5 mil milhões de euros entre 2017 e 2026, sendo que previsivelmente cerca de 83% corresponderá a investimento privado, 11% a investimento do Estado português e os restantes 6% serão originários de fundos europeus.

A concretização desta estratégia encontra-se já refletida no Programa de Estabilidade 2018-2022 (lançado em abril de 2018), onde está previsto um investimento de cerca de 192 milhões nos portos nacionais até 2024.

Ao nível europeu, a Comissão Europeia desenvolveu um Plano de Ação para uma Estratégia Marítima na Região Atlântica (COM (2013) 279 Final), cujo objetivo é promover a cooperação entre portos e facilitar o desenvolvimento dos mesmos enquanto placas giratórias da "economia azul", estimulando a modernização das infraestruturas afim de melhorar as ligações com o hinterland, reforçando a intermodalidade e reduzindo o tempo de rotação dos navios.

O plano de ação visa, igualmente, promover a diversificação dos portos para novas atividades, como a manutenção de instalações de produção de energia renovável ao largo ou o turismo, bem como redes portuárias e rotas marítimas de curta distância entre os portos europeus

A Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026 apresenta-se como um instrumento ambicioso para a afirmação de Portugal na fileira europeia.

Fileira dos transportes marítimos, portos e logística

Desafios e perspetivas para o futuro

| Desafios e perspetivas no mundo

Existem novos fatores que irão impactar na matriz do comércio marítimo mundial nos próximos anos, determinando os principais desafios e perspetivas de evolução futura do transporte marítimo mundial:

- ▶ O crescimento do comércio na rota sul-sul;
- ▶ A concentração e verticalização das grandes alianças marítimas mundiais;
- ▶ A iniciativa chinesa “Belt and Road”;
- ▶ A expansão do Canal do Panamá e do Canal do Suez;
- ▶ O decorrer da 4.^a revolução industrial, a “big data” e o crescimento exponencial do comércio eletrónico.

Esta realidade surge após décadas marcadas por **uma profunda transformação da fileira**, decorrente de fenómenos como o aumento da dimensão dos navios, a crescente contentorização e a redefinição dos papéis e serviços operacionais dos portos.

A procura contínua de ganhos de eficiência na cadeia de transporte conduziu ao **aumento da dimensão dos navios** (efeito de escala) e à **modernização dos processos de movimentação de carga** ao nível dos terminais de contentores, resultando em impactos estruturais nas infraestruturas portuárias.

A **contentorização** oferece a vantagem de transporte multimodal de mercadorias, permitindo a redução do custo por unidade transportada da maioria dos produtos acabados, pelo que se assiste assim a uma **crecente contentorização** da carga fracionada ou a granel.

Uma das mais importantes alterações prende-se também com o facto dos **portos de águas profundas terem passado a desempenhar um papel de hub** (distribuidores e fornecedores) para os outros portos do sistema mundial.

Na cadeia de transporte marítimo, a **capacidade de resposta operacional dos portos** às novas necessidades dos navios de maior dimensão e ao transporte **“feederling”** ou transporte “de alimentação” (transbordo) passaram a ser determinantes na sua escolha.

Esta função de transbordo e de **“feederling”** poderá ser uma oportunidade para os portos do sul da Europa, particularmente para Portugal, face à tendência de congestionamento da faixa portuária norte-europeia, considerando a sua capacidade de resposta à procura por navios de grandes dimensões e à eficiência das ligações ao *hinterland*.

A modernização e o desenvolvimento das infraestruturas portuárias associadas à **integração dos portos comerciais do continente na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE -T)** é também um elemento essencial.

Nas **dimensões tecnológica e ambiental**, o transporte marítimo encara também novas exigências que determinarão uma postura mais dinâmica dos portos:

- ▶ O recurso a fontes de abastecimento mais limpas;
- ▶ A redução de emissões de CO₂;
- ▶ A utilização do gás natural liquefeito (GNL) na propulsão dos navios;
- ▶ O recurso a outras fontes energéticas (energia eólica offshore e energia das ondas) para fornecimento a navios em porto.

Em termos operacionais, os desafios incluem a **desmaterialização de processos** e o acompanhamento das mercadorias com processos de **“tracking and tracing”**.

Um desafio final prende-se com as condições de **segurança e de navegabilidade marítima**.

Fileira dos transportes marítimos, portos e logística

Desafios e perspetivas para o futuro

| Desafios e perspetivas em Portugal

Portugal dispõe de uma localização estratégica privilegiada, estando localizado na interseção das principais rotas mundiais norte/sul este/oeste.

A estratégia nacional deverá passar por aproveitar de forma mais eficiente as vantagens competitivas do posicionamento geoestratégico do país, reforçando a ligação à Rede Transeuropeia de Transportes (RTE -T) através do corredor atlântico que liga os portos principais de Sines, Lisboa e Leixões (portos principais da RTE-T) a Espanha, França e Alemanha, bem como potenciando a criação das *Autoestradas do Mar*.

Para o efeito, Portugal terá de ir além do desenvolvimento das infraestruturas portuárias, devendo diferenciar-se através da afirmação dos seus portos comerciais como plataformas logísticas globais e a sua transformação em *hubs* aceleradores de negócios e tecnologia, eficientes, inteligentes e sustentáveis, liderando a inovação no *green shipping*.

Outra oportunidade relevante passa por posicionar Portugal no Atlântico como uma área de serviço para o abastecimento de navios movidos a GNL e *hub* reexportador de GNL.

Por fim, é estratégico posicionar os portos nacionais como plataformas de aceleração tecnológica para as novas indústrias do mar: energias renováveis oceânicas, plataformas oceânicas multiuso, navios especializados, aquacultura *offshore*, *start-ups* do mar.

Ao nível dos grandes desafios que a fileira enfrenta em Portugal, destaca-se a:

- ▶ Modernização e especialização da rede portuária nacional;
- ▶ Adoção de uma lógica empresarial na gestão integrada dos portos;
- ▶ Melhoria das infraestruturas e acessibilidades marítimas e terrestres e a dotação do país de uma rede de plataformas logísticas e ligações em TMCD (Transporte Marítimo de Curta Distância), de forma integrada com o projeto europeu *Autoestradas do Mar* e novas acessibilidades rodo-ferroviárias;

- ▶ Promoção das estruturas logísticas integradas, com aposta na especialização da atividade de cada porto de acordo com o seu *hinterland*
- ▶ Simplificação de procedimentos, com adequação da legislação e enquadramento fiscal da atividade dos transportes marítimos,
- ▶ Promoção do *know-how* necessário ao desenvolvimento das atividades marítimo-portuárias, através do desenvolvimento do Ensino e Formação Profissionais Especializados, com certificação internacional.

Iniciativa *Belt and Road* - possíveis implicações para Portugal

A iniciativa chinesa *Belt and Road*, que visa criar a maior plataforma mundial para o comércio internacional, tendo agora a China como o seu novo epicentro e apresentando-se como uma “rota da seda moderna”, poderá ter importantes implicações para o setor do transporte de mercadorias e para a atividade portuária na Europa e em Portugal.

A concretização desta iniciativa depende, entre outros fatores, de um investimento mundial em infraestruturas a uma escala largamente sem precedentes (que até à data já se aproxima de 300 mil milhões de euros), assente em acordos bilaterais entre a China e os vários países onde as respetivas infraestruturas se localizam.

Dados os elevados volumes de investimento disponíveis assim como as perspetivas futuras de crescimento do comércio internacional e do papel da China no mesmo, esta iniciativa poderá ser uma importante oportunidade a explorar por parte da Europa e de Portugal. Mais concretamente, no caso de Portugal, a questão coloca-se ao nível da necessidade de investimento em portos comerciais e na sua ligação ao *hinterland*, reforçando a ligação à Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-E), assim como no apoio à afirmação de Portugal enquanto localização de interesse geoestratégico para o comércio mundial de mercadorias (seja como porta de entrada/saída da Europa assim como ao nível do “*feeding*”).



Fileira da construção, manutenção e reparação naval

Relevância atual e dinâmica recente da fileira em Portugal

A fileira da construção, manutenção e reparação naval é uma das fileiras mais consolidadas da Economia do Mar no nosso país.

As atividades económicas que a constituem podem ser agrupadas em três elos: (i) construção de embarcações e estruturas flutuantes; (ii) construção de embarcações de recreio e de desporto; (iii) reparação e manutenção de embarcações.

A fileira da construção, manutenção e reparação naval tem vindo a enfrentar um período difícil e marcado por uma recuperação baseada essencialmente na diversificação.

A fileira da construção, manutenção e reparação naval em Portugal gera aproximadamente 334 milhões de euros de faturação anual e emprega diretamente mais de 3 mil trabalhadores.

Em anos recentes, esta fileira tem sido marcada por um intenso processo de recuperação que tem sido mobilizado essencialmente pelas atividades de construção de embarcações de recreio e desporto, já que as restantes apresentam atualmente um nível de emprego e de atividade mais aproximado do verificado no período anterior a 2009.

Grandes números da fileira da construção, manutenção e reparação naval | 2017

 **379** Empresas

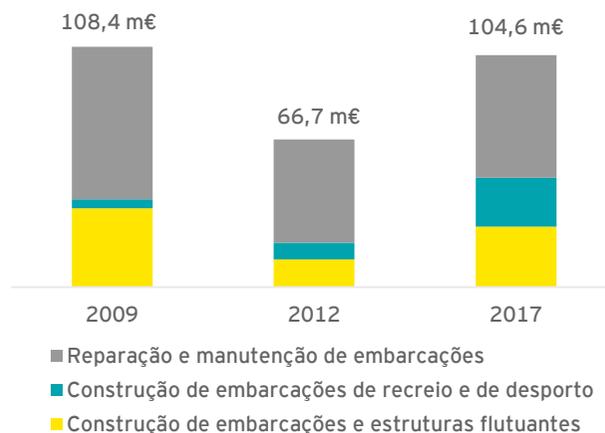
 **3.133** Pessoal ao serviço

 **334 m€** Volume de negócios

 **105 m€** Valor acrescentado bruto

 **9 m€** Investimento (FBCF)

Dinâmica recente da fileira da construção, manutenção e reparação naval medida pelo valor acrescentado bruto | 2009-2017



Dinâmica recente de cada elo da fileira da construção, manutenção e reparação naval | 2009-2017

 **Construção de embarcações e estruturas flutuantes**

| | 2017 | Δ 09-17 | Δ 12-17 |
|-----------------|-------|---------|---------|
| VN (milhões €) | 102,1 | +30,6% | +234,4% |
| VAB (milhões €) | 27,3 | -23,2% | +117,7% |
| Emprego (N.º) | 777 | -65,2% | +18,3% |

 **Construção de embarcações de recreio e de desporto**

| | 2017 | Δ 09-17 | Δ 12-17 |
|-----------------|------|---------|---------|
| VN (milhões €) | 67,9 | +211,5% | +133% |
| VAB (milhões €) | 22 | +447,3% | +195% |
| Emprego (N.º) | 725 | +51% | +38% |

 **Reparação e manutenção de embarcações**

| | 2017 | Δ 09-17 | Δ 12-17 |
|-----------------|-------|---------|---------|
| VN (milhões €) | 170,1 | -19,1% | +12,8% |
| VAB (milhões €) | 55,3 | -19,6% | +18,5% |
| Emprego (N.º) | 1.631 | -3,9% | +1,9% |

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do INE

Fileira da construção, manutenção e reparação naval

Relevância atual e dinâmica recente da fileira em Portugal

A fileira da construção, manutenção e reparação naval nacional encontra-se polarizada nas zonas costeiras das regiões Norte, Centro e Área Metropolitana de Lisboa.

Verifica-se uma especialização significativa dos territórios em elos específicos da fileira, com a AML em destaque na manutenção e reparação (com *players* como a Lisnave e o Arsenal do Alfeite) e com a região Norte na construção naval (com *players* como a West Sea ou a Brunswick Marine).

A fileira em Portugal encontra-se relativamente polarizada e demonstra um perfil de especialização geográfica por subsector.

A fileira da construção, manutenção e reparação naval nacional caminha no sentido de um modelo semelhante ao europeu, baseado na inovação tecnológica de produto e de processo e no conseqüente valor acrescentado.

Este modelo encontra maior peso na construção de navios especializados (onde a Europa lidera), sobretudo navios de recreio ou de desporto, e menos na construção de grandes embarcações, cuja produção ocorre maioritariamente na Ásia.

Assente nesta transformação e na qualificação do elo da manutenção e reparação naval, a fileira em Portugal encontra-se atualmente em clara recuperação e a caminho de um processo de crescimento sólido.

Efetivamente, esta pujança já resultou na reabertura dos ENVC (subconcessionados à West Sea, da Martifer, atualmente com projetos relevantes) e dos estaleiros na Figueira da Foz (por parte da Atlanticeagle Shipbuilding).

NUTS III mais relevantes na fileira da construção, manutenção e reparação naval em Portugal | 2016

| NUTS III | Região | VN (milhões €) | | |
|-------------------|-------------|------------------|------------------|------------------------|
| | | Total da Fileira | Construção Naval | Manutenção e reparação |
| A.M. Lisboa | A.M. Lisboa | 176,7 | 18,3 | 157,5 |
| Alto Minho | Norte | 103,1 | 98,1 | 4,3 |
| A.M. Porto | Norte | 14,5 | 9,8 | 4,7 |
| Algarve | Algarve | 11,6 | 6,3 | 2,8 |
| Região de Coimbra | Centro | 10,1 | 9,9 | 0,2 |

Nota: dados referem-se a empresas listadas na BvD SABI com sede na NUTS III
Fonte: BvD SABI

Exemplos de empresas e/ou estaleiros relevantes a operar em Portugal



Fonte: Elaboração própria com base em Associação das Indústrias Navais, BvD SABI e websites das empresas

Fileira da construção, manutenção e reparação naval

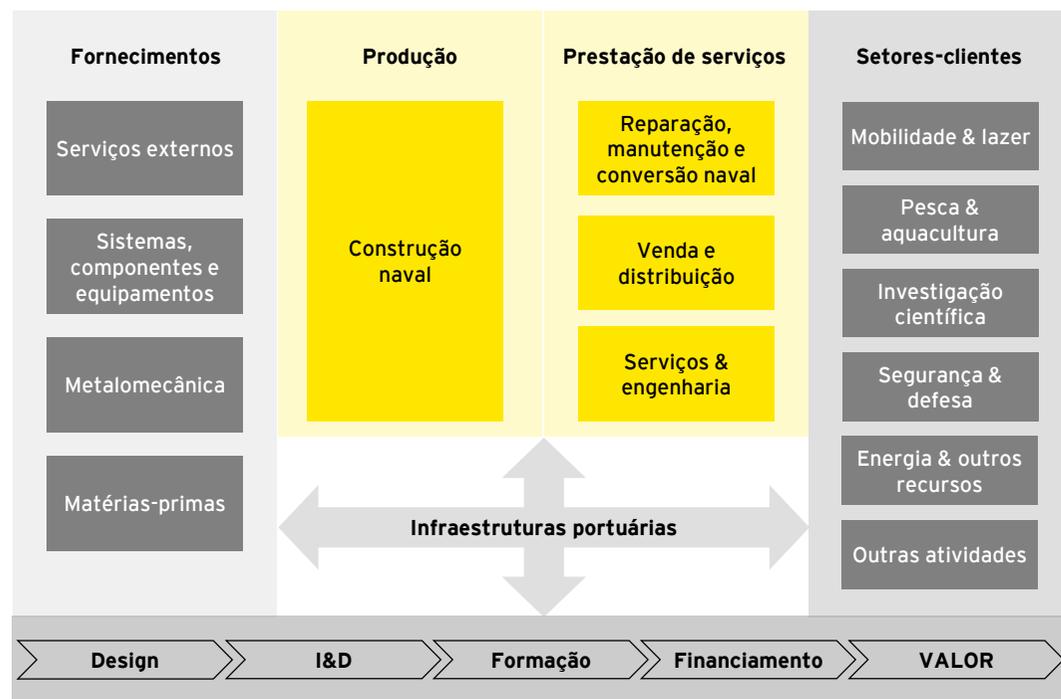
Relevância atual e dinâmica recente da fileira em Portugal

A indústria naval gera inegáveis efeitos multiplicadores nas economias, com as estimativas disponíveis a apontarem para a criação de 3 ou 4 empregos noutros setores por cada emprego direto criado na fileira.

Este facto aliado à crescente perceção da importância da Economia do Mar ajudou ao reconhecimento formal do Cluster do Mar Português (onde a fileira se insere) como cluster de competitividade.

A indústria naval gera importantes impactos a montante e a jusante, sendo comumente considerada estratégica para o desenvolvimento tecnológico e para a segurança dos países.

Cadeia de valor da construção, manutenção e reparação naval



Fonte: EY-AM&A com base em CESA e Shipbuilding in Nova Scotia By Joonkoo Lee & Lukas C. Brun, Center on Globalization, Governance & Competitiveness, Duke University

Exemplos de entidades representativas e entidades de suporte da fileira da construção, manutenção e reparação naval em Portugal

Entidades representativas



Associação patronal, de âmbito nacional, sem fins lucrativos.

Atua como entidade associativa representante do setor, desenvolvendo um vasto conjunto de iniciativas (e.g. seminários, conferências, etc.).

Entidades de suporte



Centro de Engenharia e Tecnologia Naval e Oceânica, do Instituto Superior Técnico.

Unidade de investigação reconhecida e financiada pela FCT, que recebeu já várias distinções e que goza de mérito internacional.



Centro de Investigação Naval

Unidade da Escola Naval responsável por promover a ID&I em áreas de interesse da Marinha.

Coordena e supervisiona as atividades de ID&I da Marinha que não sejam competência do Instituto Hidrográfico.



Entidade dinamizadora do "Cluster do Mar Português", reconhecido como cluster de competitividade pelo IAPMEI.

Fileira da construção, manutenção e reparação naval

Relevância atual e dinâmica recente da fileira na UE: posicionamento nacional

A fileira da construção, manutenção e reparação naval representa cerca de 48 mil milhões de euros de faturação e emprega diretamente mais de 247 mil pessoas na União Europeia.

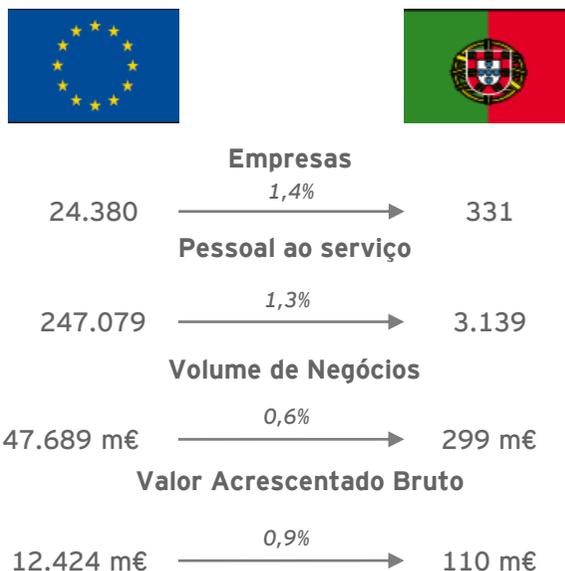
Dentro do conjunto de países com informação disponível (22), o Reino Unido (24,2%), a França (14,7%) e a Itália (12,2%) são os que apresentam maior relevância, sendo seguidos de casos de particular interesse como a Polónia (4,6%) e a Roménia (2,6%).

Portugal tem um peso reduzido a nível comunitário (mas com maior criação de valor) e tem vindo a alterar a sua estrutura no sentido de aproximação ao modelo europeu.

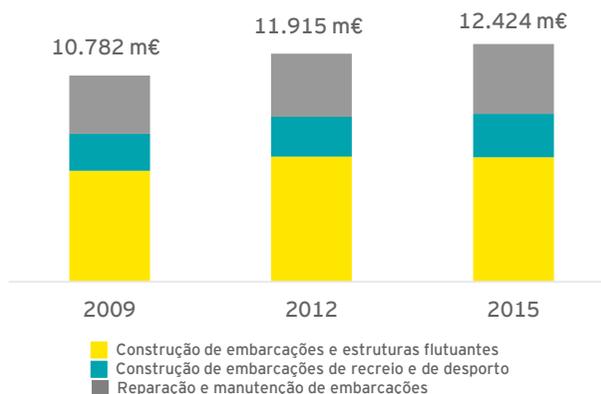
Portugal posiciona-se a meio da tabela (12.º), representando o seu VAB cerca de 0,9% do total da UE.

O nosso país tem vindo a alterar a estrutura da sua fileira em direção ao modelo mais característico da UE28, reduzindo o peso das atividades de reparação e manutenção (que, ainda em 2015, representavam cerca de 68% do VAB da fileira) em prol de uma maior aposta nas atividades de construção naval de maior valor acrescentado.

Grandes números da fileira da construção, manutenção e reparação naval na UE28 | 2015



Dinâmica recente da fileira da construção, manutenção e reparação naval medida pelo valor acrescentado bruto | 2009-2015

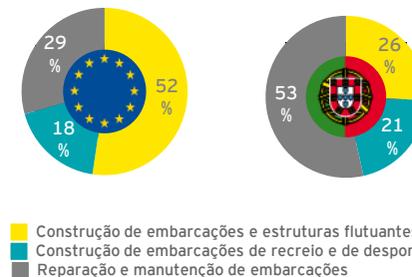


Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Eurostat

Indicadores de competitividade da fileira da construção, manutenção e reparação naval | 2015

| Portugal | UE28 |
|--|--|
| Custo médio por trabalhador 23k € <i>Gastos com pessoal / Trabalhadores</i> | Custo médio por trabalhador 40k <i>Gastos com pessoal / Trabalhadores</i> |
| Intensidade de criação de valor 37% <i>VAB / Vol. Negócios</i> | Intensidade de criação de valor 26% <i>VAB / Vol. Negócios</i> |
| Produtividade aparente 35k € <i>VAB / Trabalhadores</i> | Produtividade aparente 50k € <i>VAB / Trabalhadores</i> |
| Taxa de investimento 7% <i>Investimento / VAB</i> | Taxa de investimento 18% <i>Investimento / VAB</i> |

Distribuição do VAB dentro da fileira da construção, manutenção e reparação naval | 2015 (PT em 2016)



Fonte: Elaboração própria a partir de dados do INE e do Eurostat

Fileira da construção, manutenção e reparação naval

Política para a construção e reparação naval em Portugal e na UE

Na UE, a fileira da construção, manutenção e reparação naval tem enquadramento nas políticas públicas horizontais (e.g. Europa 2020).

Dado o seu perfil, baseado na liderança em produção de bens/serviços de alto teor tecnológico e elevado valor acrescentado, a fileira da construção, manutenção e reparação naval constitui um importante exemplo dos objetivos das referidas políticas.

A fileira da construção, manutenção e reparação naval conta atualmente com uma estratégia setorial específica na Europa, denominada LeaderSHIP 2020.

Esta iniciativa, que se enquadra nos objetivos gerais da política Europa 2020 (economia baseada na inovação e conhecimento, mais eficiente, mais competitiva e mais “verde”), delineou uma visão estratégica para a indústria da construção, manutenção e reparação naval baseada na inovação, sustentabilidade ambiental, especialização em segmentos de elevada intensidade tecnológica, eficiência energética e capacidade de diversificação em novos mercados.

A estratégia elenca aspetos prioritários sob a forma de quatro pilares de ação: (i) emprego e competências; (ii) melhoria de acesso aos mercados e das condições dos mesmos; (iii) acesso ao financiamento; (iv) investigação, desenvolvimento e inovação.

Em Portugal não existe uma estratégia setorial específica para a fileira da construção, manutenção e reparação naval.

Com efeito, os vários elos que formam a fileira apenas têm enquadramento em políticas públicas horizontais nacionais, em alguns casos até com limitações face a outras atividades económicas.

Efetivamente, a indústria naval em Portugal enfrenta a dificuldade acrescida por ser um dos poucos setores industriais excluídos do acesso ao principal instrumento de apoio do Portugal 2020 dirigido ao apoio a investimentos em inovação produtiva.

As políticas mais recentes que mais proximamente se relacionam com a fileira da construção, manutenção e reparação naval estão integradas no recém-criado Fundo Azul e na Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026. Estas políticas, no entanto, não preveem medidas diretamente dirigidas para a fileira da construção, manutenção e reparação naval.

Por fim, importa referir a integração da fileira da construção, manutenção e reparação naval no Plano Mar Portugal, no âmbito da Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020, numa das áreas programáticas incluídas nos domínios estratégicos de desenvolvimento: Infraestruturas, Usos e Atividades - DED2.

Ao contrário do verificado para a UE28, não existe em Portugal uma estratégia setorial específica para a fileira da construção, manutenção e reparação naval e esta enfrenta restrições adicionais quando comparada com outros setores de atividade.

Fileira da construção, manutenção e reparação naval

Desafios e perspetivas para o futuro

| Desafios e perspetivas no mundo

A evolução da fileira da construção, manutenção e reparação naval é influenciada por fatores como o crescimento do comércio internacional, o preço da energia, o perfil etário dos navios em circulação, os desmantelamentos nas frotas existentes, as alterações nos padrões de comércio internacional e do tipo de carga, a evolução tecnológica, entre outros.

Como já foi referido, o comércio internacional por transporte marítimo, um dos principais *drivers* da fileira, passou recentemente por uma fase menos positiva, marcada por uma desaceleração da procura e, sobretudo, por um forte excesso de oferta e de capacidade instalada.

A abordagem a esta nova realidade do comércio internacional por transporte marítimo, aliada ao desenvolvimento de fileiras como o *offshore oil & gas*, energias renováveis *offshore*, turismo de cruzeiros ou aquicultura marítima, ditará de forma significativa o futuro da construção, manutenção e reparação naval no mundo.

As expectativas apontam para que, no curto-médio prazo, se verifique um crescimento mais modesto (mas tendencialmente mais sustentável) da fileira, alimentado pela retoma da procura no comércio internacional e pela adaptação da oferta.

A dinâmica de dualidade geográfica deverá continuar, com os países asiáticos a manterem o seu domínio no mercado em termos de volume (tonelagem) e em navios como os graneleiros ou petroleiros.

A Europa, por seu lado, deverá continuar a cimentar a sua liderança em valor, assente num modelo de aposta em novos navios (e reconversão dos existentes) e sistemas especializados e baseados na diferenciação, inovação de produto e processo e elevado valor acrescentado.

Adicionalmente, a Europa responde pelo fornecimento de uma elevada percentagem mundial dos sistemas de maior intensidade tecnológica (e.g. sistemas de propulsão e equipamento de navegação).

A indústria naval europeia situa-se na dianteira de novos desafios como a digitalização do transporte marítimo, a automação, os novos materiais, os maiores requisitos regulamentares internacionais e as necessidades de aumento da eficiência operacional (incluindo fatores de âmbito ambiental, energético, entre outros).

| Desafios e perspetivas em Portugal

Esta realidade reflete e acentua a importância das empresas portuguesas investirem em I&I e na qualificação da mão-de-obra (sendo atualmente sentida uma clara insuficiência de formação qualificada no país).

Estes investimentos darão um importante impulso enquanto alavanca a uma aposta sustentável e de longo-prazo numa maior presença de Portugal na cadeia de valor da indústria naval, obviando a presente situação em que a vasta maioria dos fornecimentos tem origem estrangeira, determinando uma baixa incorporação nacional e, conseqüentemente, o não desenvolvimento interno de *know-how* (também com conseqüências ao nível dos esforços de I&I).

Alguns desafios da fileira passam assim pela (i) criação de condições para a modernização, reconversão e criação de estaleiros para novas atividades como serviços de manutenção para embarcações de recreio, (ii) especialização e integração em rede dos estaleiros nacionais para um maior aproveitamento da capacidade instalada, apoio à especialização setorial e repartição de encomendas e (iii) estruturação de redes de subcontratação e flexibilização laboral da fileira e organização e treino de equipas que possam trabalhar em diversos estaleiros.



Fileira do turismo e lazer ligado ao mar

Relevância atual e dinâmica recente da fileira em Portugal

A fileira do turismo e lazer ligado ao mar apresenta-se como a fileira mais relevante da Economia do Mar em Portugal.

No seu conjunto, as atividades da fileira do turismo e lazer ligado ao mar empregam aproximadamente 77 mil pessoas, geram cerca de 4,8 mil milhões de euros de volume de negócios anual e cerca de 1,8 milhões de euros de VAB.

A fileira do turismo e lazer ligado ao mar é a principal fileira da Economia do Mar em Portugal, respondendo por 65% do VAB total das fileiras analisadas no presente estudo.

As atividades da fileira revelaram uma dinâmica de crescimento assinalável em anos recentes, nomeadamente a partir de 2012 (em linha com a retoma da economia global).

Apesar do crescimento ser transversal e, em larga medida, notório em todas as atividades consideradas, importa destacar o forte salto absoluto e relativo das atividades de alojamento e restauração, que apresentam as maiores taxas de variação, apesar da sua maior base de partida em valor absoluto.

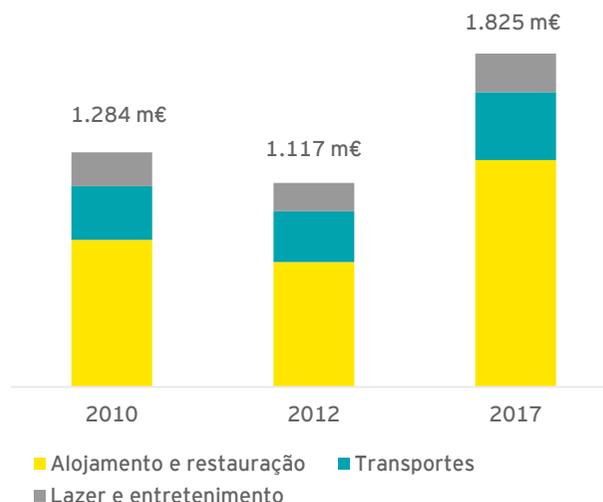
Grandes números da fileira do turismo e lazer ligado ao mar | 2017

 **77.004** Pessoal ao serviço

 **4.819 m€** Volume de negócios

 **1.825 m€** Valor acrescentado bruto

Dinâmica recente da fileira do turismo e lazer ligado ao mar medida pelo valor acrescentado bruto | 2010-2017



Fonte: Estimativa EY-AM&A com base em dados do INE, Turismo de Portugal e de Controlinveste & Intercampus

Dinâmica recente de cada elo da fileira do turismo e lazer ligado ao mar | 2012-2017



Alojamento e restauração

| | 2017 | Δ 10-17 | Δ 12-17 |
|-----------------|--------|---------|---------|
| VN (milhões €) | 2.829 | 46,2% | 64,1% |
| VAB (milhões €) | 1.243 | 54,5% | 81,8% |
| Emprego (N.º) | 66.185 | 29,7% | 39,7% |



Transportes

| | 2017 | Δ 10-17 | Δ 12-17 |
|-----------------|-------|---------|---------|
| VN (milhões €) | 1.043 | 19,2% | 9,7% |
| VAB (milhões €) | 372 | 26,4% | 33,4% |
| Emprego (N.º) | 5.239 | 22,3% | 21,5% |



Lazer e entretenimento

| | 2017 | Δ 10-17 | Δ 12-17 |
|-----------------|-------|---------|---------|
| VN (milhões €) | 947 | 16,9% | 35,8% |
| VAB (milhões €) | 210 | 13,5% | 36,5% |
| Emprego (N.º) | 5.581 | 26,1% | 34,0% |

Fileira do turismo e lazer ligado ao mar

Relevância atual e dinâmica recente da fileira em Portugal

O turismo costeiro e, em menor escala, o turismo marítimo são os segmentos turísticos com mais história em Portugal, tendo sido responsáveis pelo primeiro grande *boom* do turismo em Portugal. Este quadro deve-se, em grande parte, ao peso dominante que a motivação sol & mar (turismo costeiro, mais concretamente de praia) tem tido nas últimas décadas.

O turismo ligado ao mar em Portugal ainda se encontra concentrado na motivação Sol & Mar, havendo um potencial de diversificação e qualificação por explorar.

O desenvolvimento em Portugal do turismo marítimo, no entanto, continua abaixo do seu potencial, existindo importantes oportunidades que podem ser capitalizadas ao longo de toda a costa nacional e de forma contínua ao longo do ano. Uma destas oportunidades - o *surf* - começa a ganhar protagonismo a nível internacional, com a divulgação e mediatização de destinos como a Nazaré e a Ericeira.

Estas atividades, para além de poderem representar importantes níveis de atividade *per si*, podem dar um importante contributo para a diversificação e qualificação da atividade turística em Portugal, com os consequentes resultados positivos ao nível da competitividade e sustentabilidade económica, territorial e ambiental.

Mas existem outras atividades emergentes ligadas ao turismo costeiro e marítimo, como é o caso da observação de baleias nos Açores e de golfinhos no Algarve, mas também do turismo subaquático: Ocean Revival (Portimão, Algarve), Berlengas (Peniche), Baixa dos Rosais (São Jorge, Açores), Naufrágio terceirense (Graciosa, Açores), Parque Arqueológico subaquático da baía de A. Heroísmo (Terceira, Açores), Naufrágio da Segunda Guerra mundial (São Miguel, Açores).

Portugal beneficia também do Oceanário de Lisboa, reconhecido em 2018 pelos usuários do TripAdvisor como sendo o melhor aquário do mundo. Refira-se, também, o turismo de cruzeiros, especialmente em Lisboa e no Funchal. Refira-se ainda o turismo fluvial, impulsionado sobretudo pelos cruzeiros no Douro, onde a motivação principal é o vinho e as encostas vinhateiras, mas o impacto sobre o turismo costeiro é muito relevante, em especial na cidade do Porto.

Exemplos de atividades de lazer associadas ao turismo costeiro e marítimo em Portugal

Mergulho e exploração subaquática



Exploração de grutas e arribas



Náutica de recreio



Turismo de praia



Surf



Observação de animais marinhos



Fileira do turismo e lazer ligado ao mar

Relevância atual e dinâmica recente da fileira em Portugal

No que se refere ao turismo e lazer ligados ao mar, importa destacar entidades que representam sobretudo algumas das suas atividades e fatores distintivos como, por exemplo, os operadores marítimo-turísticos (e.g. Associação Nacional de Cruzeiros, Associação Portuguesa de Portos de Recreio).

No que se refere às entidades públicas, ganham destaque específico o Turismo de Portugal, I.P. e, sobretudo, as entidades regionais do turismo (e.g. Entidade Regional de Turismo da Região de Lisboa, Turismo Porto e Norte de Portugal, Região de Turismo do Algarve, Direção Regional do Turismo da Madeira).

O turismo e lazer ligados ao mar, dada a sua transversalidade, encontram representação em entidades de diversas naturezas e setores.

Exemplos de entidades representativas da fileira do turismo e lazer ligado ao mar em Portugal

Confederação do Turismo Português

Associação Nacional de Cruzeiros

APORVELA - Associação Portuguesa de Treino de Vela

Associação Portuguesa de Portos de Recreio

APECATE - Associação Portuguesa de Empresas de Congressos, Animação Turística, e Eventos
(Departamento de Operadores Marítimo-Turísticos)

Exemplos de entidades governamentais com responsabilidades na fileira



Exemplos de entidades de suporte da fileira em Portugal

Centro Internacional de Investigação em Território e Turismo - Universidade do Algarve

Centro de Inovação do Turismo (NEST)
Atualmente em fase de desenho por parte do Turismo de Portugal

Fileira do turismo e lazer ligado ao mar

Relevância atual e dinâmica recente da fileira na UE: posicionamento nacional

O turismo costeiro (assim como o turismo em geral) é uma fileira com um elevado peso absoluto e relativo na União Europeia.

Um estudo pioneiro de 2013 encomendado pela Comissão Europeia (*Study in support of policy measures for maritime and coastal tourism at EU level*) estimou que, em 2011, o turismo costeiro foi diretamente responsável por cerca de 130 mil milhões de euros em VAB e cerca de 2,5 milhões de empregos na União Europeia.

Os países com maior dimensão e tradição turística, com extensa linha costeira, surgem em destaque em volume, mesmo em casos onde o turismo relacionado com o mar não é um dos principais atrativos (e.g. Alemanha).

Portugal, por seu lado, surge em 8.º lugar, relevando a forte dinâmica que tem evidenciado recentemente.

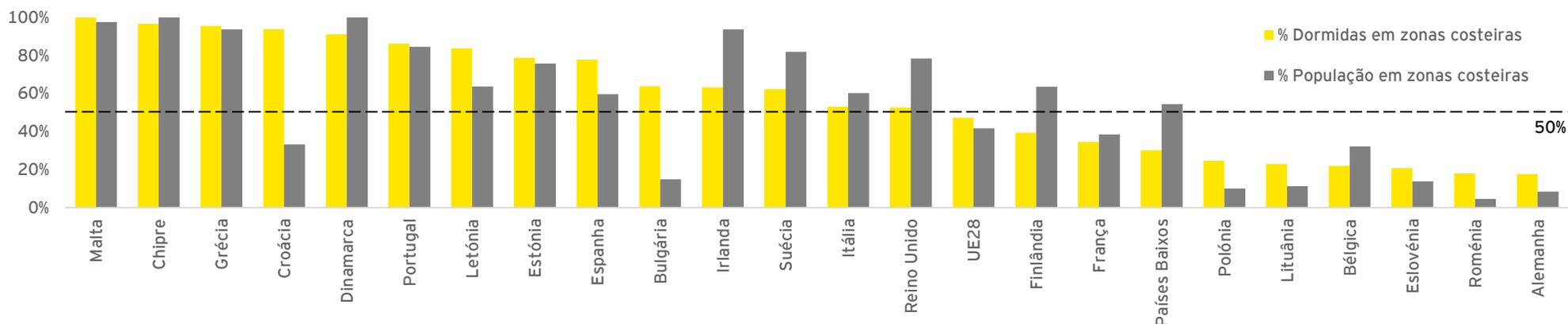
Países da UE28 com o maior número de dormidas em zonas costeiras | 2015

| País | Dormidas costeiras (milhões) | Quota UE28 | Δ12-15 | Peso das dormidas costeiras |
|----------|------------------------------|------------|--------|-----------------------------|
| Espanha | 328,7 | 25,0% | 8,5% | 77,8% |
| Itália | 208,6 | 15,8% | 1,2% | 53,1% |
| R.U.* | 160,2 | 12,2% | 14,2% | 52,4% |
| França | 141,5 | 10,8% | 7,4% | 34,5% |
| Grécia | 94,3 | 7,2% | 23,1% | 95,6% |
| Alemanha | 67,0 | 5,1% | 10,2% | 17,7% |
| Croácia | 66,9 | 5,1% | 13,2% | 93,8% |
| Portugal | 51,2 | 3,9% | 25,7% | 86,1% |
| UE28* | 1.316,3 | 100% | 10,6% | 47,3% |

* Estimativas para 2015
Fonte: Eurostat

O turismo costeiro é uma atividade estabelecida e com muito peso na União Europeia. Portugal, com a elevada proporção do seu turismo costeiro, destaca-se pela sua dinâmica de crescimento recente.

Proporção das dormidas turísticas e da população residente dos países da UE28 nas zonas costeiras | 2015



Notas: Não inclui Rep. Checa, Luxemburgo, Hungria, Áustria e Eslováquia por serem países sem litoral; os valores das dormidas costeiras para o R.U. e consequentemente a UE28 como um todo são estimativas
Fonte: Eurostat

Fileira do turismo e lazer ligado ao mar

Relevância atual e dinâmica recente da fileira na UE: posicionamento nacional

Os cruzeiros são umas das atividades de turismo ligado ao mar por excelência, sendo também uma atividade económica bastante importante na Europa.

Estima-se que, em 2015, esta atividade tenha representado mais de 16,5 mil milhões de euros em despesa direta nos países europeus e mais de 175 mil empregos diretos. Em Portugal, estes valores aproximam-se de 239 milhões (1,4%) e 9.600 empregos (2,7%), respetivamente.

A atividade dos cruzeiros em Portugal encontra-se muito concentrada nos portos de Lisboa e do Funchal, respondendo estes por 85,5% dos passageiros em 2015 e tendo um interessante posicionamento a nível europeu. No entanto, tal como nos restantes portos em Portugal, estes são quase exclusivamente portos de trânsito, sendo os fluxos de embarque/desembarque (i.e. início ou fim do cruzeiro) bastante reduzidos.

Os cruzeiros são uma das atividades de turismo e lazer ligado ao mar por excelência, tendo também um importante impacto económico nos destinos que visitam. Portugal tem potencial nesta atividade, mas atualmente os seus portos recebem quase exclusivamente fluxos de trânsito.

Dinâmica recente dos cruzeiros nos principais portos de cruzeiros portugueses | 2012-2015

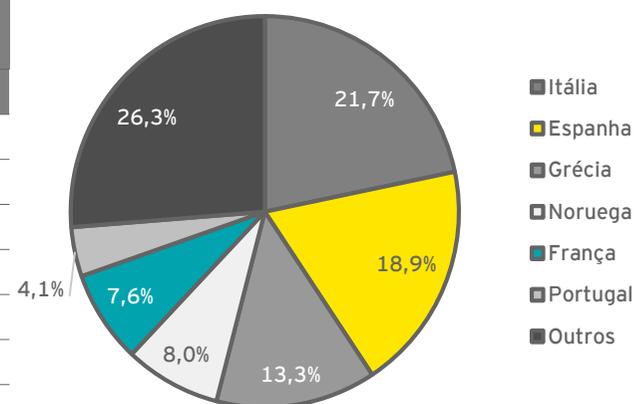
| Portos | Navios (N.º) | | Passageiros totais ('000) | | Passageiros em trânsito ('000) | | |
|--------------|--------------|------------|---------------------------|----------------|--------------------------------|----------------|--------------|
| | 2012 | 2015 | 2012 | 2015 | 2012 | 2015 | Δ12-15 |
| Leixões | 69 | 66 | 75,2 | 50,8 | 74,3 | 50,3 | -32,3% |
| Lisboa | 314 | 308 | 522,6 | 512,1 | 478,6 | 469,6 | -1,9% |
| Portimão | 36 | 47 | 18,5 | 14,8 | 18,2 | 14,5 | -20,3% |
| Açores | 122 | 84 | 102,9 | 119,6 | 101,4 | 117,8 | 16,2% |
| Madeira | 339 | 312 | 593,6 | 580,3 | 581,7 | 576,6 | -0,9% |
| Total | 880 | 819 | 1.312,8 | 1.278,0 | 1.254,2 | 1.229,2 | -2,0% |

Nota: as linhas referentes aos Açores e Madeira incluem múltiplos portos, verificando-se no entanto que em 2015 Ponta Delgada e Funchal respondem pela grande maioria dos navios e passageiros das respetivas regiões autónomas
Fonte: INE - Estatísticas do Turismo e Administrações Portuárias

Dinâmica recente dos passageiros em trânsito nos principais portos de cruzeiros de cada sub-região da Europa setorialmente definida | 2013-2015

| Porto | 2013 ('000) | 2015 ('000) | Δ13-15 |
|------------------------|-------------|-------------|--------|
| Mediterrâneo | | | |
| Marselha | 1.188,0 | 1.451,1 | 22,1% |
| Nápoles | 1.175,0 | 1.169,6 | -0,5% |
| Tenerife | 794,2 | 933,2 | 17,5% |
| ... | | | |
| Madeira (13.º) | 482,1 | 580,3 | 20,4% |
| Europa do Norte | | | |
| Estocolmo | 485,6 | 530,2 | 9,2% |
| São Petersburgo | 523,5 | 515,0 | -1,6% |
| Lisboa | 558,0 | 512,1 | -8,2% |
| Rostock | 483,0 | 509,0 | 5,4% |

Principais países europeus de destino ou trânsito de passageiros de cruzeiro | 2015



Fonte: CLIA Europe

Fileira do turismo e lazer ligado ao mar

Política do turismo em Portugal e na UE

O turismo e lazer ligado ao mar aglutina um conjunto de atividades peculiares, marcadas por uma grande transversalidade e forte caráter territorial. Consequentemente, são muitas as estratégias e políticas públicas que, direta ou indiretamente, se lhe aplicam.

No caso da **União Europeia**, as políticas para o turismo costeiro e náutico têm vindo a ser crescentemente reconhecidas como áreas de interesse comunitário, complementarmente às políticas nacionais, regionais e locais.

O turismo costeiro e náutico surge em destaque enquanto domínio estratégico de intervenção preferencial e atividade de elevado potencial para um crescimento sustentável no âmbito da estratégia Crescimento Azul.

A Comissão Europeia tem definido abordagens e ações para melhorar o turismo costeiro e náutico e para o reorientar no sentido da diversificação e da criação de valor como forma de combater a sazonalidade, a fragmentação e a forte pressão competitiva mundial, assente na qualificação e capitalização sustentável dos ativos naturais e culturais locais.

No próprio Plano de Ação para uma Estratégia Marítima na Região Atlântica, priorizou-se o combate à sazonalidade e a melhoria das perspetivas das PME através da diversificação dos produtos do turismo marítimo e costeiro e do desenvolvimento de mercados de nicho.

Em **Portugal**, a fileira do turismo e lazer ligado ao mar encontra-se enquadrada tanto no âmbito da Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 como da Estratégia Turismo 2027.

Na Estratégia Turismo 2027, o mar é reconhecido como um dos 10 ativos turísticos estratégicos de Portugal. Nesta estão também identificadas tipologias de projetos prioritários para a fileira do turismo e lazer ligado ao mar, destacando-se a dinamização de infraestruturas e serviços de apoio e a dinamização de rotas de experiências em torno do mar e das atividades náuticas.

No que se refere à Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020, as questões centrais relativas à fileira do turismo e lazer ligado ao mar salientam o forte potencial de crescimento a curto prazo da náutica em Portugal, especialmente no contexto do turismo litoral, bem como a necessidade de se criar, num quadro ordenado, as necessárias infraestruturas de apoio.

A estratégia destaca igualmente os segmentos de oferta considerados de referência para o desenvolvimento do turismo náutico no nosso país, relevando em particular o *surf*, os parques arqueológicos (subaquáticos), a observação de espécies marinhas e o turismo de bem-estar.

O turismo e lazer ligados ao mar são considerados estratégicos para o país, tanto ao nível das políticas de turismo como das políticas para o mar. O foco nacional e europeu está na diversificação e qualificação da atividade, combatendo a sazonalidade e garantindo a sua sustentabilidade.

Fileira do turismo e lazer ligado ao mar

Desafios e perspetivas para o futuro

A fileira do turismo e lazer ligado ao mar possui dois segmentos de atividade nucleares: o turismo costeiro (e.g. Sol & Mar) e o turismo náutico (e.g. náutica de recreio ou animação turística no mar).

O primeiro segmento, especialmente no que se refere ao turismo Sol & Mar, possui uma longa tradição no nosso país. Em causa está um segmento de atividade gerador de grandes receitas turísticas no mundo ao longo da era moderna e com especial relevância nos países do sul da Europa (e.g. Espanha, Grécia, Portugal).

No entanto, este segmento turístico depara-se com importantes desafios:

- ▶ Sazonalidade e volatilidade da procura;
- ▶ Forte competição mundial;
- ▶ Forte dependência de grupos específicos de turistas e visitantes;
- ▶ Fragmentação da oferta;
- ▶ Baixo valor acrescentado dos serviços e reduzida criação local de valor;
- ▶ Fraca capacidade de investimento;
- ▶ Crescentes pressões ambientais sobre os recursos;
- ▶ Baixas qualificações;
- ▶ Capacidade limitada de inovação.

O segundo segmento, referente ao turismo náutico, ainda se encontra numa fase emergente no nosso país, estando no entanto identificado como área de elevado potencial para o turismo nacional.

Ao nível europeu, este segmento turístico já se encontra bem estabelecido, representando uma importante componente do turismo costeiro e marítimo que, de acordo com estimativas divulgadas pela Comissão Europeia, gerou em 2014 cerca de 20 mil milhões de euros de volume de negócios, empregando mais de 200 mil pessoas.

Foram, no entanto, identificados diversos desafios no que concerne a fatores como a qualidade das infraestruturas ou a falta de circularidade nas atividades que lhe estão associadas. Adicionalmente, a falta de reconhecimento mútuo entre Estados-membros das diferentes licenças de *skipper* ou os diferentes requisitos de segurança são importantes fatores que condicionam a atuação do Mercado Único.

Junta-se a estes aspetos, enquanto problema transversal a todo o turismo costeiro e marítimo, a enorme falta de recolha (e subsequente capacidade de tratamento) de informação estatística que permita o conhecimento da sua realidade e a eficaz tomada de decisões informadas.

As perspetivas de futuro para o turismo costeiro e marítimo em Portugal e na Europa dependem fortemente da abordagem de resposta a adotar para os desafios identificados, com destaque para a insustentabilidade a longo prazo dos atuais modelos de negócio de massas/ *low cost*, particularmente na Europa.

As soluções passam por uma aposta decisiva no combate à sazonalidade, à volatilidade, à fragmentação e à pressão ambiental sobre os destinos através de investimentos na qualificação, na inovação, na diversificação e na diferenciação das atividades turísticas costeiras e marítimas, potenciando as sinergias inerentes à natureza territorial das mesmas (e.g. entre o turismo náutico e a herança cultural local) e garantindo a sua sustentabilidade futura.

O turismo de Sol & Mar na Europa enfrenta importantes desafios que podem ditar a sua insustentabilidade. O turismo náutico ainda tem potencial por explorar, especialmente em Portugal.



Conclusão

Relevância da economia do mar

O mar e os seus recursos cada vez mais se afirmam como um elemento chave indispensável das economias do futuro, seja por necessidade (de maior quantidade e diversidade de recursos) ou pelas grandes oportunidades que estes encerram à medida que as capacidades tecnológicas e logísticas crescentemente viabilizam a sua exploração.

Independentemente do seu potencial futuro, o presente estudo atesta a importância que a Economia do Mar já possui em Portugal, tanto no contexto da economia nacional como entre os vários países da Europa.

Resumo da análise EY-AM&A da relevância atual das principais fileiras da Economia do Mar em Portugal | 2017

| | Pessoal (N.º) | VN (milhões €) | VAB (milhões €) |
|---|------------------|-------------------|--------------------|
| Pesca, aquicultura e indústria do pescado | 20.257 | 1.794 | 404 |
| Transportes marítimos, portos e logística | 5.080 | 1.095 | 479 |
| Construção, manutenção e reparação naval | 3.133 | 334 | 105 |
| Turismo e lazer ligado ao mar | 77.004 | 4.819 | 1.825 |
| Total | 105.474 | 8.042 | 2.814 |
| Total nacional | 3.892.218 | 371.478 | 92.690 |
| Peso no total nacional | 2,7% | 2,2% | 3,0% |

Focando a análise em 4 fileiras chave selecionadas pela sua relevância e tradição (pesca, aquicultura e indústria do pescado; transportes marítimos, portos e logística; construção, manutenção e reparação naval; turismo e lazer ligado ao mar), foi possível neste trabalho quantificar a relevância no país e analisar a dinâmica recente de várias atividades nucleares da Economia do Mar, bem como posicioná-las no contexto da UE-28.

Em conjunto, estas quadro fileiras são responsáveis em Portugal por cerca de 105,5 mil empregos, 8 mil milhões de euros de volume de negócios anual e 2,8 mil milhões de euros de VAB. Estes valores correspondem a cerca de 2,7% do emprego e 3,0% do VAB gerado anualmente pelo setor empresarial no nosso país. A fileira do turismo e lazer ligado ao mar é a mais relevante, seguindo-se a fileira da pesca, aquicultura e indústria do pescado e a fileira dos transportes marítimos, portos e logística.

Entre 2009 e 2017, a Economia do Mar em Portugal apresentou um crescimento acumulado de 38% do VAB, comparado com o crescimento de 10,9% verificado para o PIB nacional no mesmo período.

A efetiva valorização futura da Economia do Mar em Portugal representará um elemento decisivo para o crescimento e para o perfil futuro da economia nacional, seja como resposta às necessidades que as sociedades do futuro irão certamente enfrentar ou, mais estrategicamente, enquanto alavanca de afirmação do nosso país no mundo.

O contexto internacional favorável e a crescente consciencialização interna têm incentivado o desenvolvimento de importantes projetos e investimentos em Portugal relacionados com a Economia do Mar.

O crescimento do investimento e da atividade dos portos marítimos ou a renovação dos terminais de cruzeiros em Lisboa e no Porto apresentam-se como algumas das apostas recentes que têm vindo a ser feitas em Portugal com vista a capitalizar esta dinâmica.

Após uma fase menos positiva durante parte da segunda metade do Séc. XX (marcada pelo desinvestimento), a Economia do Mar enquanto tema de discussão pública e enquanto “atividade económica” tem vindo a ganhar prioridade nos últimos anos no nosso país.

Efetivamente, tem sido percorrido um longo caminho no sentido do reconhecimento e entendimento da Economia do Mar na sua plenitude, isto é, enquanto visão integrada e abrangente que capture a sua importância económica, as sinergias que a caracterizam e a importância da sua sustentabilidade (tanto a nível ambiental como económico).

Não obstante, é consensual que a Economia do Mar em Portugal ainda se encontra muito aquém do seu potencial, dado o *know-how* acumulado e capacidade de I&D instalada no nosso país, a sua extensão costeira, a sua posição geoestratégica e a dimensão da sua ZEE no contexto mundial.

Conclusão

Economia do mar em perspetiva

Portugal dispõe efetivamente de um potencial muito elevado ainda por explorar para o desenvolvimento da Economia do Mar.

O nosso país é marcado por uma extensa costa e detém uma das maiores Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) a nível mundial, sendo “maior no mar do que na terra”. Esta vasta área poderá ser explorada para as mais diversas atividades da Economia do Mar como, por exemplo, a produção *offshore* de energia ou a aquicultura marítima (que necessitam de espaço), assim como ao nível da exploração dos recursos naturais que nela residem (e.g. minerais ou material biológico).

Adicionalmente, Portugal beneficia de uma localização geoestratégica privilegiada, que privilegia o avanço do conhecimento e da exploração de sistemas de mar profundo e de mar aberto (corrente dos Açores), da margem ibérica e das interações entre o Mar Mediterrâneo e o Oceano Atlântico. Esta vantagem, se devidamente capitalizada, poderá ser um elemento decisivo na afirmação europeia e, possivelmente, global, de Portugal ao nível do transporte marítimo internacional e da logística.

Por fim, importa também referir que existem em Portugal grupos fortes de investigação nas áreas da paleoceanografia, dos ecossistemas profundos e sua biosfera, dos maremotos, da robótica multi-domínio, de sistemas de comunicação e de mapeamento ótico e acústico. Contudo, os *players* empresariais da fileira denotam a falta de qualificação e formação dos RH nos setores da Economia do Mar.

A valorização da Economia do Mar constitui, por todas estas razões elencadas, um elemento decisivo na construção de respostas duradouras aos desafios da reconstrução da competitividade e da coesão na sociedade portuguesa.

Tendo em consideração as potencialidades nacionais assim como as tendências mais gerais da Economia do Mar, surgem em destaque diversas apostas transversais e/ou setoriais particularmente relevantes para Portugal.

Ao nível da fileira dos portos e da logística, a afirmação de Portugal enquanto plataforma logística à escala global e *hub* de gás natural liquefeito do Atlântico, com capacidade de resposta para o transporte de *feeder*ing e com integração consolidada na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T).

O investimento e especialização de Portugal em atividades de I&D e Inovação é igualmente relevante tanto enquanto forma de qualificação e diferenciação nas atividades estabelecidas como, sobretudo, como alavanca para um posicionamento dianteiro ao nível das atividades emergentes e da sua valorização económica (e.g. biotecnologia aplicada à indústria farmacêutica ou à produção de biocombustíveis).

A aquicultura marítima ou a produção *offshore* de energia, pela sua importância futura na produção sustentável, em quantidade, qualidade e segurança de alimentos e energia, apresenta-se como outro setor de elevado potencial para Portugal.

A exploração de recursos minerais marítimos (a longo prazo), a renovação e modernização da frota pesqueira e a diversificação e qualificação da náutica e do turismo e lazer ligados ao mar (aliviando a atual pressão sobre os destinos costeiros), são outras apostas de particular relevância para Portugal.

Dada a natureza complexa da Economia do Mar e a dimensão de Portugal, o estabelecimento de parcerias e alianças (assim como de mecanismos de partilha de risco) será um elemento relevante para atingir maior escala e sucesso.

A concretização, a nível global e nacional, destas oportunidades e deste potencial exige resposta adequada a três desafios nucleares:

- ▶ A preservação do mar e dos seus ecossistemas, dada a sua importância para o planeta e para vida em geral, assim como para a manutenção e sustentabilidade dos recursos económicos;
- ▶ A renovação de modelos de negócio empresariais, especialmente ao nível de atividades económicas consolidadas como a pesca ou o turismo costeiro, com vista a garantir a competitividade das atividades económicas e a sustentabilidade dos recursos a longo prazo;
- ▶ O desenho de incentivos e a promoção de investimentos infraestruturais que potenciem a competitividade das atividades mais maduras ligadas à Economia do Mar e o crescimento robusto e consolidado de atividades mais emergentes com elevado potencial de desenvolvimento futuro.

Conclusão

Principais desafios

Tendo em consideração as valências e recursos de Portugal assim como as perspetivas de evolução quantitativa e qualitativa da Economia do Mar, apresenta-se de seguida um conjunto de desafios que se colocam ao nosso país no horizonte dos próximos 10 a 15 anos:

Investimento em infraestruturas

- Execução, de acordo com o previsto, dos investimentos estabelecidos na Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026, capacitando Portugal para as necessidades das cadeias logísticas do futuro;
- Investimento nas restantes infraestruturas necessárias para a eficaz ligação ao *hinterland* e integração de Portugal na Rede Transeuropeia de Transportes (e.g. ligação ferroviária Sines-Espanha), permitindo capitalizar efetivamente a sua posição geoestratégica.

Renovação dos modelos de negócios das atividades tradicionais da Economia do Mar em Portugal

- Desenvolvimento de esforços para a atração de investimento com vista à reconversão e qualificação dos estaleiros nacionais, capacitando-os para a inserção (individual e em colaboração) nas cadeias produtivas europeias e globais da produção de componentes avançados e construção de navios de maior valor acrescentado;
- Capitalização da dinâmica do turismo para apostar na redefinição e renovação dos modelos de negócio do turismo costeiro, com vista à sua diversificação e qualificação (reduzindo o peso do turismo de massas e focando numa oferta de maior valor acrescentado, menos sazonal e mais sustentável);
- Desenvolvimento de incentivos à modernização da frota pesqueira (navios maiores e mais eficientes e com outras valências como, por exemplo, processamento inicial em alto mar) e desenvolvimento de esforços diplomáticos para permitir o seu acesso a outras áreas de pesca (como ocorre nos principais países europeus);
- Revisão estratégica do regime de transporte marítimo com vista à simplificação de procedimentos, adequação da legislação e enquadramento fiscal da atividade, potenciando uma maior atratividade e um maior desenvolvimento futuro deste segmento de atividade nuclear da Economia do Mar.

Promoção de atividades emergentes e de novos regimes e apoios

- Aposta incisiva no ensino e formação superior, assim como na I&D ligada ao mar, designadamente nas áreas consideradas prioritárias na agenda temática de investigação e inovação para o mar definida pela FCT;
- Criação de incentivos que promovam a transferência e valorização de conhecimento, bem como o investimento, em novas atividades de elevado valor acrescentado ligadas ao mar (e.g. produção de eólicas *offshore*, aquicultura, biotecnologia azul, robótica multi-domínio, algas);
- Desenvolvimento de regimes (regulamentares, fiscais, investimento, entre outros) e de apoios financeiros atrativos à investigação e à exploração da ZEE nacional;
- Aumento do foco estratégico nas energias renováveis do mar (e.g. eólica *offshore*, exploração energética das ondas e marés) no âmbito dos apoios à modernização e descarbonização da economia.

Referências bibliográficas

CLIA Europe (2016), "Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015"

Comissão Europeia, COM(2011) 782 final, "Developing a Maritime Strategy for the Atlantic Ocean Area"

Comissão Europeia, COM (2013) 279 final, "Plano de Ação para uma Estratégia Marítima na Região Atlântica para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo"

Comissão Europeia, COM(2014) 86 final, "A European Strategy for more Growth and Jobs in Coastal and Maritime Tourism"

Comissão Europeia, COM(2017) 2468 "Horizon 2020 - Work Programme 2016 - 2017: 9. Food security, sustainable agriculture and forestry, marine and maritime and inland water research and the bioeconomy"

Comissão Europeia, COM(2017) 183 final, "Iniciativa a favor do desenvolvimento sustentável da economia azul no Mediterrâneo Ocidental"

Comissão Europeia, SWD(2017) 126 final, "Nautical Tourism"

Comissão Europeia, SWD (2017) 128 Final, "Report on the Blue Growth Strategy Towards more sustainable growth and jobs in the blue economy"

Comissão Europeia, "Política Comum das Pescas" (https://ec.europa.eu/fisheries/home_pt)

Comissão Europeia (2018), "The 2018 Annual Economic Report on EU Blue Economy"

Comissão Europeia, "Política marítima integrada" (https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_pt)

Cruise Lines Internacional Association (2017), "The Contribution of the International Cruise Industry to the Global Economy in 2016"

COTEC Portugal (2012), "Blue Growth for Portugal"

ECORYS, DG Maritime Affairs & Fisheries (2012), "Blue Growth: Scenarios and drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts"

ECORYS, DG Maritime Affairs & Fisheries (2013), "Study in support of policy measures for maritime and coastal tourism at EU level"

ECORYS, DG Maritime Affairs & Fisheries (2013), "Study on Deepening Understanding of Potential Blue Growth in the EU Member States on Europe's Atlantic Arc"

ECORYS, Comissão Europeia (2016), "Study on specific challenges for a sustainable development of coastal and maritime tourism in Europe"

EY, DG Maritime Affairs & Fisheries (2017), "Study feeding into the mid-term review of the implementation of the Atlantic Action Plan"

FCT (2018), Agenda Temática de Investigação e Inovação - Mar

Governo de Portugal, "Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020"

ICF, DG Maritime Affairs & Fisheries (2016), "Assessment of the Impact of Business Development Improvements around Nautical Tourism"

INE, DG Maritime Policy (2015), "Conta Satélite do Mar: Cadeias de Valor"

INE, DG Maritime Policy (2015), "Conta Satélite do Mar: Economia do Mar - Exemplos Nacionais e Internacionais"

INE, DG Maritime Policy (2016), "Satellite Account for the Sea - 2010-2013 Methodological Report"

Leite, António Nogueira (2016), "A Construção do Cluster do Mar Português", Fórum Oceano - Associação da Economia do Mar

Lloyd's Register Group Limited (LR), QinetiQ, University of Strathclyde, Marine Strategies International Limited (2013), "Global Maritime Trends 2030"

Oceano XXI (2013), "Desafios do Mar 2020"

OECD (2016), The Ocean Economy in 2030, OECD Publishing, Paris

Parlamento e Conselho Europeu (2008) "Diretiva-Quadro Estratégia Marinha", Diretiva n.º 2008/56/CE, de 17 de Junho

SaeR/ACL (2009), "O Hypercluster da Economia do Mar. Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa"

SEMRU, NUI Galway (2017), "Ireland's Ocean Economy"

Stopford, Martin (2017), "Global Shipping & Shipbuilding Markets: Overview & Outlook"

Turismo de Portugal (2017), "Estratégia Turismo 2027"

WWF (2015), "Reviving the Ocean Economy"

Contactos

Paulo Madruga

Head of Business Unit EY-AM&A

Telefone: +351 217 912 000

Email: paulo.madruga@pt.ey.com

Hermano Rodrigues

EY-AM&A Director

Telefone: +351 226 002 015

Email: hermano.rodrigues@pt.ey.com

Telma Franco

Brand, Marketing and Communication - Press Relations

Telefone: +351 217 912 292

Email: telma.franco@pt.ey.com

EY | Assurance | Tax | Transactions | Advisory

About EY

EY is a global leader in assurance, tax, transaction and advisory services. The insights and quality services we deliver help build trust and confidence in the capital markets and in economies the world over. We develop outstanding leaders who team to deliver on our promises to all of our stakeholders. In so doing, we play a critical role in building a better working world for our people, for our clients and for our communities. EY refers to the global organization, and may refer to one or more, of the member firms of EY Global Limited, each of which is a separate legal entity. EY Global Limited, a UK company limited by guarantee, does not provide services to clients.

For more information about our organization, please visit [ey.com](https://www.ey.com).

© 2019 Ernst & Young, S.A.

All Rights Reserved.

This material has been prepared for general informational Purposes only and is not intended to be relied upon as accounting, tax or other professional advice. Please refer to your advisors for specific advice. The views of the third parties set out in this publication are not necessarily the views of the global EY organization or its member firms. Moreover, they should be seen in the context of the time they were made.
[ey.com](https://www.ey.com)