

Centro de Estudos Estratégicos da Marinha

CADERNOS NAVAIS

N.º 49 – Julho – Setembro de 2018

Centro de Decisão de Alcance Global em Contexto Marítimo

Dr. Miguel Marques



Edições Culturais da Marinha

LISBOA

Centro de Estudos Estratégicos da Marinha

CADERNOS NAVAIS

N.º 49 – Julho – Setembro de 2018

Centro de Decisão de Alcance Global em Contexto Marítimo

Dr. Miguel Marques

Edições Culturais da Marinha

LISBOA

O Centro de Estudos Estratégicos da Marinha (CEEM) foi criado pelo Despacho número 13/18, de 12 de abril, do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), sucedendo ao Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE), cuja origem remonta ao ano de 1999.

O CEEM, situado na direta dependência do Almirante CEMA, tem como principais incumbências a reflexão e o estudo nas áreas da estratégia marítima, doutrina naval e projeção externa da Marinha. No âmbito das suas competências, o CEEM promove a publicação de textos sobre temas da sua vocação, através das coleções dos Cadernos Navais, editados pela Comissão Cultural da Marinha.

TÍTULO:

Centro de Decisão de Alcance Global em Contexto Marítimo

AUTOR:

Dr. Miguel Marques

COLEÇÃO:

Cadernos Navais

NÚMERO ANO:

49/julho-setembro 2018

EDIÇÃO:

Comissão Cultural de Marinha

Centro de Estudos Estratégicos da Marinha (CEEM)

ISBN: 978-989-8159-81-6

Depósito legal n.º 183119/02

EXECUÇÃO GRÁFICA: MX3 – Artes Gráficas, Lda.

TIRAGEM: 200 exemplares

O AUTOR

O Dr. José Miguel Dantas Maio Marques nasceu em 1975 na Póvoa de Varzim. É sócio da PwC Portugal, Líder do Centro de Excelência Global da PwC para os Assuntos do Mar e Líder do Departamento de Empreendedorismo e Empresas de Raiz Familiar da PwC Portugal.

Iniciou funções na PwC após concluir a licenciatura em economia, há cerca de 20 anos. Começou a trabalhar no departamento de auditoria, tendo sido promovido de forma contínua até ao grau de sócio.

Integrou o departamento de Empreendedorismo e Empresas de Raiz Familiar da PwC Portugal pouco depois do ano 2000, sendo atualmente o líder deste departamento em Portugal.

Há mais de uma década fundou o projeto de responsabilidade social da PwC relacionado com a economia do mar que mais tarde se transformou no Centro de Excelência Global da PwC para os Assuntos do Mar e que lidera a nível nacional e a nível internacional.

É Licenciado em Economia pela Faculdade de Economia da Universidade do Porto, Revisor Oficial de Contas, Pós-Graduado em Gestão Imobiliária pela Porto Business School e possui o Curso Executivo em Gestão e Liderança pela Universidade Católica de Lisboa e o Curso Executivo em Empresas de Raiz Familiar pelo INSEAD (Fontainebleau - França) e pela Kellogg Northwestern University (Chicago – EUA).

O Dr. Miguel Marques é Autor e Fundador do LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar (8 edições sobre Portugal, 3 edições sobre o mundo, 3 edições sobre o Brasil, 2 edições sobre a Irlanda, 2 edições sobre os EUA, 1 edição sobre a Turquia e 1 edição sobre a CPLP). Fundou também o MAREECOFIN – PwC Economia e Finanças do Mar, que é um fórum dedicado à construção de pontes entre as entidades financeiras e os promotores de projetos no mar (5 edições realizadas). É igualmente Fundador dos Prémios Excellens Mare, que visam o reconhecimento da excelência e do mérito nas atividades marítimas (4 edições realizadas), sendo Presidente do Júri. É Rapporteur do Observatório da Cooperação na Economia do Mar, que visa o fomento da cooperação entre entidades da economia do mar e autor de diversos estudos sobre economia do mar, tendo sido palestrante e moderador em centenas de conferências em Portugal e no Exterior.

Exerce funções como Membro do Conselho Superior do CEEM (Centro de Estudos Estratégicos da Marinha) e de diversos outros órgãos consultivos de entidades de referência da economia do mar. Foi eleito Membro Correspondente da Academia de Marinha na Classe Artes, Letras e Ciências e foi condecorado pela Marinha Portuguesa com a Medalha da Cruz Naval de Primeira Classe. É professor convidado do ensino superior.

ÍNDICE

O Autor.....	3
10 Notas Económico-Sociais Azuis	
Quer Portugal ter um Centro de Decisão de Alcance Global?	7
Nota 0 – Economia do Mar – Contexto Atual	9
Nota 1 – Posicionamento Integrado.....	17
Nota 2 – Exímia Gestão de Parcerias.....	19
Nota 3 – Salvaguarda da Vida como Referência.....	21
Nota 4 – Valorizar o Mar através da Sustentabilidade Ambiental	23
Nota 5 – Investir e Financiar Projetos com Valor Acrescentado.....	25
Nota 6 – Conhecimento e Formação Azuis	27
Nota 7 – Captar Benefícios da Digitalização	29
Nota 8 – Minimizar o Impacto do Dumping Social e Ambiental	31
Nota 9 – Abordar Pontos Críticos por Setor	33
Nota 10 – Cultura e Divulgação	35
Conclusão.....	37
Cadernos Navais - Volumes publicados	43

10 Notas Económico-Sociais Azuis

Quer Portugal ter um Centro de Decisão de Alcance Global?

Em termos económico-sociais a centralidade e a periferia medem-se, em grande medida, pela existência ou não de Centros de Decisão de Alcance Global, sendo que, um país será tanto mais central quanto mais conseguir influenciar determinada decisão sobre um assunto global ou quanto mais a sua voz for escutada pela comunidade internacional.

Deter Centros de Decisão Globais é fundamental para a afirmação e relevância de um país no contexto económico-social internacional. A ausência de Centros de Decisão Globais diminui a relevância de um país e aumenta a sua vulnerabilidade a alterações do contexto exterior, na medida em que, em todas as matérias, o país terá que seguir o caminho por outros definido sem que a sua opinião seja tida em conta. Um país economicamente vulnerável torna o terreno, onde assentam os alicerces da comunidade, instável.

O assunto em que determinado país consegue atingir o patamar de Centro de Decisão Global é também muito importante em termos da abrangência das implicações positivas que esta centralidade poderá dar. Caso o assunto seja muito restrito, ou seja, sem grandes implicações noutros setores ou sem impactar de forma alargada na sociedade, as externalidades para a generalidade do país serão menores. Caso o assunto tenha implicações em muitos setores ou de forma generalizada na sociedade, as externalidades para o país serão elevadas. Existe também uma relação direta entre abrangência das implicações e a complexidade na implementação do Centro de Decisão de Alcance Global.

Alcançar o estatuto de Centro de Decisão Global é muito difícil, obriga a um contexto favorável e a uma genuína vontade de assumir essa liderança, assente em grande determinação e implementação de ações estratégicas concretas que materializem o Centro de Decisão. Embora seja difícil o caminho para se lá chegar, os benefícios de se tentar, não são só os que resultarem do atingimento do resultado final, pois definir um caminho um objetivo adequado dá também alento e perspetivas positivas à sociedade, fundamentais para continuar a se desenvolver de forma sustentável.

Com a saída para o exterior, de importantes centros de decisão nacionais, que tem acontecido nas últimas décadas, para algumas pessoas, pode não ser fácil pensar na resposta à pergunta – “Quer Portugal ter um Centro de Decisão de Alcance Global?”. O mundo está a aumentar significativamente interligações e interdependências entre países, entre sociedades, fazendo com que pensar apenas há escala nacional não é eficaz em termos do desenvolvimento de centros de decisão. Centros de Decisão de Alcance Global são muito importantes na retenção em Portugal de centros de decisão nacionais. Ou seja, a não existência de Centros de Decisão de Alcance Global aumenta a probabilidade de saída para o exterior de centros de decisão sobre matérias nacionais.

Neste texto pretende-se fazer uma reflexão sobre a oportunidade única que Portugal tem pela frente em termos de, caso queira, poder vir a ter / ser um

Centro de Decisão de Alcance Global em termos de Economia do Mar. Partindo de uma nota de contexto, nota zero, são apresentadas em sequência dez notas, dez reflexões, dez pistas que, após um estudo mais aprofundado poderão tornar a posição da Economia do Mar de Portugal distinta no seio da comunidade internacional.

Nota 0 – Economia do Mar – Contexto Atual

Um dos avanços que se conseguiram executar nas atividades do mar na última década foi a produção e análise de informação quantitativa sobre o setor marítimo de forma integrada.

O conceito emergente de Economia do Mar ou de Economia Azul impulsionou a necessidade e o surgimento de números que permitem saber verdadeiramente onde estamos e para onde queremos ir em termos de setor marítimo.

Anteriormente, embora existisse alguma informação quantitativa por indústria do mar, existiam algumas indústrias que tinham pouca informação quantitativa, sendo que, sobre informação quantitativa integrada era um autêntico buraco negro. Nesse período o discurso sobre o mar era completamente qualitativo, com uma grande ausência de informação numérica fiável e atual. Hoje em dia, já existe informação quantitativa mínima para se tomarem melhores decisões que permitam a implementação de uma abordagem integrada da atividade humana sobre o mar.

As vantagens da implementação de uma abordagem azul integrada são claras: trata-se de uma abordagem mais sustentável e inclusiva, que promove crescimento e emprego, potenciando a inovação através do suporte ao desenvolvimento de novas indústrias e do encorajamento de novas ideias em setores já estabelecidos. Permite que economias maduras possam retirar mais valor das suas zonas marítimas, abrindo também novas oportunidades a economias em desenvolvimento. E é uma resposta positiva às megatendências globais como as alterações climáticas e mudanças demográficas. Considerando apenas dois exemplos: o mundo precisará de alimentar 9 mil milhões de pessoas em 2050, sendo que um número crescente das mesmas pretenderá ter uma dieta de estilo ocidental rica em proteínas. Não podemos esperar que a mesma assente apenas em agricultura convencional e carne: a pesca e a aquicultura serão vitais neste contexto, com os subprodutos destas atividades a serem úteis para a biotecnologia. De igual modo, o mundo em 2050 consumirá mais cerca de 50% de energia face àquilo que consome nos dias de hoje. A energia offshore será fundamental para completar as necessidades energéticas.

Quanto mais indústrias o mar suporte, mais potencial existe para conflito – conflito entre indústrias, conflito entre exploração humana e conservação marinha, e até conflito entre nações. Em muitos casos, estas tensões podem surgir pelas diferentes formas de uso do mar – algumas indústrias operam ao nível da superfície (como a pesca e os navios de cruzeiro), outras operam no subsolo marinho (como o petróleo e o gás), e outras usam o vento acima do nível da água. Os interesses daqueles que trabalham em cada uma das dimensões referidas vão, muitas vezes, em sentidos opostos. No entanto, uma abordagem mais integrada poderia encontrar soluções de ganhos mútuos numa abordagem de cooperação e de transferência de competências entre estas atividades.

O crescimento sustentável e o desenvolvimento da economia do mar necessitam de uma abordagem integrada. Apenas uma abordagem integrada dos

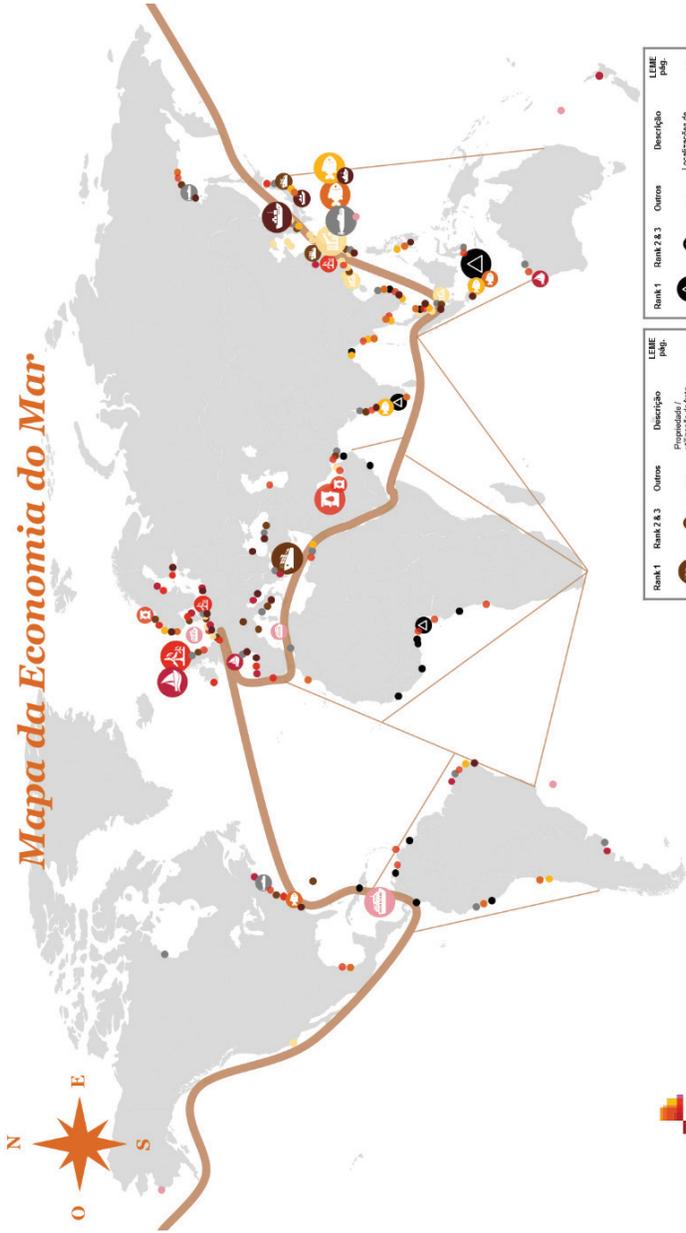
mares e dos oceanos pode assegurar que os mesmos sejam utilizados de forma responsável, efetiva e equitativa.

O projeto LEME – Barómetro PwC da Economia do mar há mais de 10 anos que recolhe e analisa de forma integrada informação quantitativa sobre a economia do mar, no mundo e em Portugal.

De acordo com os dados quantitativos apresentados pelo LEME Mundo, entre 2005 e 2016, a Ásia – e em particular a China – foi a região dominante ao nível das pescas, aquicultura, movimentação de carga nos portos, e construção naval. O top 10 mundial de portos de contentores está todo concentrado na Ásia, sendo que sete dos maiores portos de contentores estão na China. Só ao nível da energia off-shore, marinha mercante, e turismo marítimo é que a América e a Europa superam a Ásia. Os dez anos até 2016 também observaram um crescendo de problemas ambientais (particularmente derrames de petróleo) e pirataria marítima (mais de 3.700 pessoas reféns, tendo 28 delas sido assassinadas por piratas, principalmente na Somália, Nigéria e Indonésia). Os Estados Unidos da América, a China e a Rússia têm as três principais marinhas de guerra. A América do Sul e a África são os exemplos mais óbvios de regiões com um enorme potencial que permanece por explorar.

Em 2016 foram publicados dois interessantes documentos sobre a economia do mar. Um sobre Portugal, publicado pelo INE, denominado “Conta Satélite do Mar” e outro sobre o mundo, publicado pela OCDE, denominado “A Economia Oceânica em 2030”.

Através da Conta Satélite do Mar foi revelado que a média do valor acrescentado bruto gerado nas indústrias do mar entre os anos de 2010 e 2013 foi de 4,7 mil milhões de euros, cerca de 3,1% do produto interno bruto. 161 mil portugueses trabalham nas fileiras setoriais relacionadas com o mar, representando 3,6% do contingente de emprego nacional. Olhando isoladamente, para o número 3,1% do PIB, não parece um número muito elevado para um país insular e peninsular como é o nosso. Mas uma análise profunda e rigorosa do tema obriga-nos a procurar perceber qual é o peso de outras indústrias no PIB para perceber se 3,1% é muito ou é pouco. O INE fez essa comparação, apresentando a Economia do Mar, em terceiro lugar no ranking das indústrias que analisou, colocando-a à frente de indústrias como a promoção imobiliária, telecomunicações, engenharia civil entre outras indústrias.



Rank 1	Rank 2 & 3	Outros	Descrição	LEME pág.
			Localizações de ataques de piratas	77
			Cantinas de pirata	85
			Arquitetura	90
			Medidas obrigatórias em via	102
			Medidas obrigatórias em via	120
			Comércio de	
			tráfego comercial	

Rank 1	Rank 2 & 3	Outros	Descrição	LEME pág.
			Propriedade intelectual	38
			Mercado de	46
			Construção naval	50
			Produção de petróleo	69
			Capacidade instalada	70
			Porto Anápolis +	76
			Porto de	
			Submarino	



A economia do mar é uma visão integrada das diversas atividades do mar com o objetivo de promover o crescimento e o desenvolvimento de uma forma sustentável.

Mapa da economia do mar construído através da sobreposição de diferentes rankings do mar (Mundo).

Circum-navegação: LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar (Mundo)

Edição nº3 - dezembro 2017

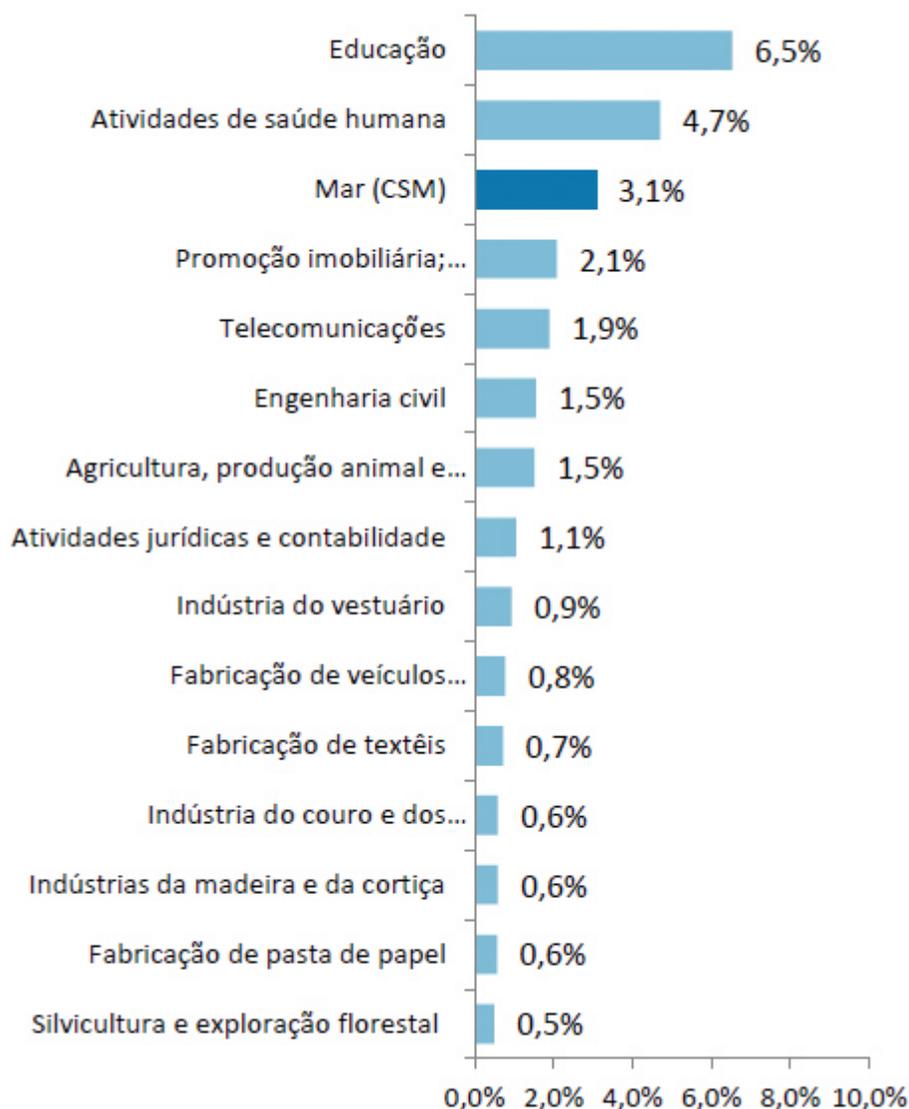
Ver mais informações sobre o projeto PwC de responsabilidade social relativo à economia do mar em: <http://www.pwc.pt/temas-actuais/economia-mar.html>

© 2017 PwC. Todos os direitos reservados.

PwC refere-se à PwC Portugal, consultada por várias entidades legais, ou à rede PwC. Cada firma membro é uma entidade legal autónoma e independente. Para mais informações consulte www.pwc.com/pt/pt/pt.

(Fonte: LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar Mundo)

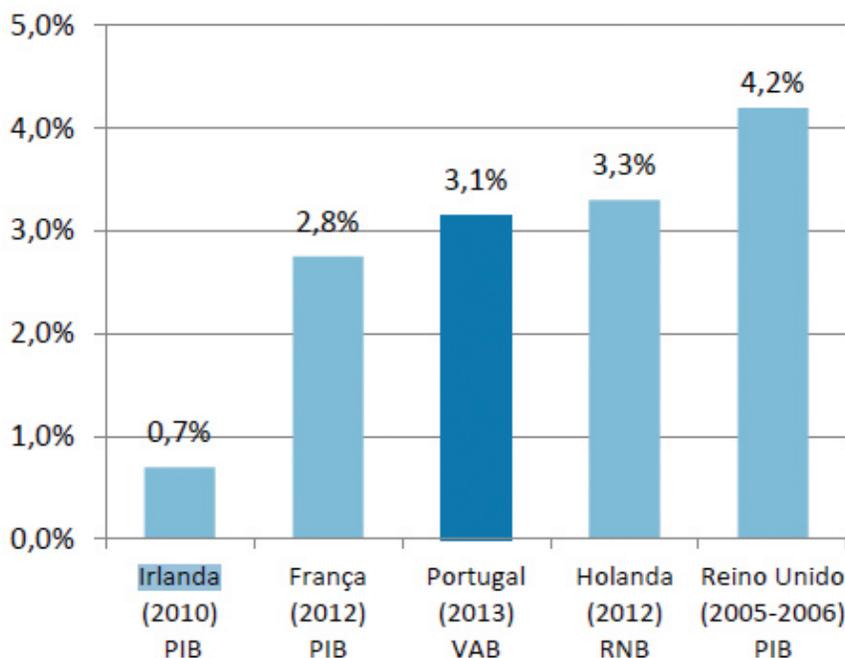
Gráfico 2 – Peso do VAB do Mar e de alguns ramos de atividade na economia em 2010-2013



(Fonte: Conta Satélite da Economia do Mar – INE)

No estudo da OCDE, “A Economia Oceânica em 2030”, é revelado que o peso da economia do mar no PIB mundial é cerca de 2,5%. Ou seja, Portugal, com 3,1%, está acima da média global.

Gráfico 17 – Peso do VAB do “Mar” no VAB/PIB/RNB nacional em alguns países europeus



Fontes: CSM (PT); *The Ocean Economy in 2030*, OCDE (2016) (outros países)

Aproveitando a diversa informação internacional divulgada pela OCDE, o INE apresentou, na Conta Satélite do Mar, uma interessante comparação do peso da economia do mar em Portugal versus outros países europeus, colocando Portugal à frente da Irlanda e da França e próximo da Holanda.

Se até aqui os resultados quantitativos da economia do mar de Portugal são bastante razoáveis, pois está cotado como um dos setores (cluster de setores) mais relevantes dos setores analisados e tem um peso na economia superior a países como a Irlanda ou a França, quando se analisa a evolução da economia do mar ao longo do tempo, os resultados são ainda melhores. Sobre esta matéria, na Conta Satélite do Mar, o INE refere: “Em termos acumulados, no período 2010 e 2013, o VAB gerado pelo “Mar” cresceu 2,1%, enquanto o VAB nacional decresceu 5,4%. O emprego “Mar” diminuiu 3,4% neste período, o que compara com a forte redução observada no conjunto da economia nacional (-10,0%).”

Neste momento, não existem ainda dados disponíveis da conta satélite do mar após 2013, mas esta informação é já reveladora de boas notícias sobre a economia do mar.

Para Portugal o LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar regista a evolução anual de 40 variáveis da economia do mar e os resultados da evolução na última década são promissores. Entre 2009 e 2016, Portugal viveu 4 anos com taxas de crescimento negativas, um ano com crescimento abaixo de 1% e três anos com um ténue crescimento entre 1% e 2%. Foi, sem dúvida, um período económico muito difícil, no entanto, vários indicadores da evolução das indústrias do mar continuaram em alta, durante este período, praticamente metade dos indicadores da economia do mar tiveram um comportamento favorável num contexto de instabilidade económica.

LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar Edição nº 8

Em 2016, 60% das variáveis apresentaram evolução favorável

Descrição	31-12-09	31-12-10	31-12-11	31-12-12	31-12-13	31-12-14	31-12-15	31-12-16
% de variáveis com evolução favorável	37%	56%	44%	44%	56%	46%	83%	60%
Taxa de crescimento do PIB	-2,98%	1,90%	-1,83%	-4,03%	-1,13%	0,89%	1,60%	1,40%

A economia do mar é resiliente

Fonte: Instituto Nacional de Estatística

LEME - Barómetro PwC da Economia do Mar
PwC

Janeiro 2018
28

Em termos de produto interno bruto, os três grandes pilares da economia do mar, em Portugal, são a fileira alimentar do mar, a fileira do turismo de mar e a fileira dos portos e serviços marítimos.

Este positivo desempenho da economia do mar não é isento de riscos e de desafios. Desde logo, o risco do excesso de burocracia limitador do surgimento de novos projetos de grande impacto económico continua a existir, as dificuldades de formação prática e de fazer estágios profissionalizantes estão a impedir a renovação de quadros técnicos sendo um sério entrave ao crescimento futuro, as barreiras ao acesso ao financiamento devido a restrições financeiras e desconhecimento do sistema financeiro dos modelos de negócio das diferentes indústrias bloqueiam a implementação de novos projetos e o “dumping” ambiental e

social vigente em várias áreas do comércio internacional são obstáculos que, se não forem acautelados, poderão revelar-se nocivos ao desenvolvimento futuro da economia do mar.

Independentemente do muito que existe por fazer na economia do mar em Portugal, de forma a valorizar o mar, uma coisa é certa, os números que vão surgindo têm demonstrado que os setores marítimos, no seu conjunto, são bastante resilientes em termos económicos e sociais e, mesmo tendo em conta o baixo investimento, estão a crescer. Se adicionarmos a estes factos a profunda cultura marítima dos Portugueses, a elevada dimensão do território marítimo nacional e a dificuldade de outros países em desenvolverem uma intensa sensibilidade marítima no seu povo, compreendemos que, se Portugal quiser, poderá ser um Centro de Decisão de Alcance Global sobre matérias do mar.

Nota 1 – Posicionamento Integrado

Portugal tem tudo a ganhar em posicionar-se como o país que melhor desenvolve e implementa uma abordagem integrada das atividades do mar. Será difícil ou até mesmo impossível a Portugal, competir por um espaço através da dimensão ou volume pois existirão sempre outros países bem maiores em terra e em mar. No entanto, usando de grande inteligência e conhecimento, Portugal tem capacidade para se posicionar como o melhor ou um dos melhores na implementação de uma visão integrada dos assuntos do mar.

Diversificação do risco e evitar dependências de um número reduzido de grandes atividades apelam ao desenvolvimento harmonioso de todas as indústrias do mar.

Limitações de disponibilidade de recursos humanos e de recursos financeiros obrigam a um uso criterioso destes recursos que serão melhor empregues em pontos nevrálgicos de cada atividade marítima, de cada cadeia de valor.

A força da economia do mar nacional deverá vir da interligação de setores de atividade e não da concentração num ou em poucos setores de atividade. O que a história recente nos tem demonstrado, ao nível do sucesso da implementação estratégica de projetos complexos e com diversas entidades envolvidas é que a probabilidade de os projetos falharem quando existe um setor dominante é enorme. Se existir equilíbrio entre os diversos setores e diversas entidades, se nenhum setor dominar, a probabilidade de sucesso aumenta consideravelmente.

Adotando uma abordagem integrada aos oceanos é possível assegurar um equilíbrio entre todos aqueles que têm uma parcela de interesse nos mesmos: governos, academias, negócios, pessoas individuais e meio ambiente. A referida abordagem toma em consideração as diferentes e, por vezes, conflitantes necessidades de emprego, de biodiversidade, de comércio e de segurança nacional, assegurando que as decisões são tomadas com total conhecimento do seu abrangente impacto.

Na prática a adoção no terreno de uma visão integrada significa promover o encontro de ganhos mútuos entre diferentes setores e entre diferentes entidades. Por exemplo, o investimento em equipamentos de energia renovável traz ganhos não só ao setor energético, como também ao setor da construção naval e ao setor dos portos que acolhem a logística necessária à operação. Assim como o desenvolvimento horizontal e vertical do setor da salvaguarda da vida humana no mar trará sinergias à defesa, à indústria de equipamento, à indústria de vestuário técnico à indústria de comunicações etc. A procura incessante e a descoberta destes ganhos mútuos pelos diferentes agentes económicos é que solidificará no terreno a implementação de uma visão integrada para os assuntos do mar.

Inevitavelmente a implementação de uma abordagem integrada obriga a uma maior cooperação entre todas as entidades que operam ou influenciam a operação no mar. Os Portugueses são um povo extremamente solidário, no entanto, ao nível da cooperação e articulação conjunta existe um longo caminho a

percorrer. A velocidade desta caminhada no sentido do reforço da cooperação deve ser aumentada significativamente caso se pretenda assumir a liderança da visão integrada das atividades do mar. Este exercício não é fácil de fazer mas é possível, particularmente se existir um reforço da comunicação entre todos os envolvidos. O reforço da comunicação entre todos é a chave para se tentar ultrapassar o grande obstáculo nacional à implementação de uma visão integrada para os assuntos do mar que é o baixo índice de cooperação.

Nota 2 – Exímia Gestão de Parcerias

O mar é demasiadamente grande e complexo. Tem riscos que não devem ser assumidos só por uma parte e tem retornos bastante incertos, por isso riscos e retornos devem ser partilhados. Exige que dominemos conhecimento em muitas áreas e elevados volumes financeiros. E por melhor que sejamos, não somos bons em tudo e não dominamos todas as áreas do conhecimento, muito menos temos recursos financeiros em excesso. Assim, fazer parcerias com quem nos pode ajudar em áreas específicas, não é apenas uma necessidade, é um espelho do que será o futuro da economia do mar.

Se juntarmos a esta complexidade a enorme dimensão da zona económica exclusiva de Portugal e a sua desproporcional relação com a dimensão emersa do país e com o número de habitantes, concluímos que, inevitavelmente, com maior ou menor intensidade será fundamental analisar e estabelecer parcerias e alianças que permitam a Portugal tirar benefícios do seu gigantesco mar de forma sustentável.

Celebrar parcerias tem vantagens e tem riscos. O maior risco da celebração de uma parceria com terceiros é que essa parceria se revele desvantajosa para Portugal. São múltiplos os pontos em que uma parceria pode ser desvantajosa para o país. Se for mal concebida ou mal desenhada certamente o resultado final será desastroso. Por isso é fundamental que o país domine e nunca delegue a competência de desenhar parcerias, que passará pelo domínio do conhecimento de como se desenham parcerias, mas não só. É também fundamental que as pessoas, os Portugueses, que desenhem as parcerias tenham um caderno de encargos bem validado pela comunidade marítima e pela sociedade em geral, para que não existam surpresas quanto ao que se pretende, adicionalmente é necessário que exista um mecanismo que garanta que as pessoas que desenham a parceria estejam focadas na defesa do interesse nacional. Após estar bem concebida a parceria é fundamental monitorizar a sua implementação e os seus resultados, função que nunca deve ser delegada por Portugal e deve ser executada por pessoas bem preparadas e focadas no interesse nacional. Outro ponto também muito importante é o parceiro com quem se executa a parceria, é fundamental antever se, em caso de incumprimento por parte do parceiro, Portugal tem meios para fazer valer a sua posição. Ou seja, emparceirar com países muito maiores do que Portugal tem riscos adicionais. É também fundamental perceber quais são os objetivos do parceiro, pois podem ser mais vastos que a parceria que se está a tentar realizar. O estudo da mitigação dos riscos de celebrar parcerias é vital para o sucesso do desenvolvimento da economia do mar em Portugal.

Neste cenário, um dos centros nevrálgicos da economia do mar onde convém a Portugal aplicar parte dos seus melhores recursos humanos e materiais é na análise, conceção, celebração e monitorização das parcerias e alianças que pretende celebrar para o desenvolvimento do crescimento azul.

Nota 3 – Salvaguarda da Vida como Referência

No que respeita às atividades de busca e salvamento no mar, Portugal é uma referência internacional de grande sucesso, ao nível do que melhor se faz em todo o mundo.

Com uma enorme área de responsabilidade nacional de busca e salvamento marítimo, que totaliza cerca de 6.000.000 Km², o que equivale a 63 vezes a área terrestre nacional, Portugal, sob coordenação do Comando Naval da Marinha Portuguesa, envolvendo a Força Aérea e várias entidades responsáveis pela salvaguarda da vida humana, desenvolveu uma sofisticada e eficaz competência de busca e salvamento de pessoas no mar.

Tendo sido atingidos elevados níveis de eficácia deste serviço, o objetivo passa por manter esta eficácia e desenvolver também todas as indústrias de suporte, a montante e jusante deste serviço. Ou seja, ancorado num serviço de busca e salvamento de excelência global, Portugal pode desenvolver serviços de formação e desenvolver indústrias médias de produção de componentes para o exercício da atividade de busca e salvamento.

Fazendo um diagnóstico dos produtos e equipamentos utilizados neste serviço, sobre se são produzidos em Portugal ou no exterior, seria vantajoso para o país tentar desenvolver a produção interna deste tipo de componentes tornando-se num país exportador de bens, serviços e conhecimento sobre a salvaguarda da vida humana no mar, tornando-se numa referência internacional, num segmento que tem uma dimensão internacional adequada para as nossas capacidades humanas e materiais e que, sem dúvida, pode ser uma referência singular no panorama internacional das atividades marítimas desenvolvidas por Portugueses.

Embora o país seja muito eficaz nas atividades de busca e salvamento, a atitude de quem utiliza o mar em Portugal tem espaço de melhoria em termos de segurança da vida humana no mar (safety). O comportamento das pessoas que usam o mar deve ser melhorado substancialmente para que os riscos associados diminuam. Esta necessidade de alteração de comportamentos é ainda mais relevante num cenário de crescente uso do mar por parte das atividades turísticas, de desporto e de lazer, bem como pelo aumento da idade média dos trabalhadores que operam na indústria da pesca e das embarcações que utilizam.

Caso Portugal reforce o investimento na salvaguarda da vida humana no mar, não só conseguirá manter os seus níveis de eficácia num cenário de crescimento do uso do mar, como também desenvolverá as indústrias nacionais de produção de artigos e de prestação de serviços de suporte à atividade central de busca e salvamento, conseguindo reduzir importações e aumentar exportações de produtos e serviços associados a esta nobre atividade, consolidando a sua posição internacional de referência. Para além disso, Portugal pode ser a grande escola de referência no que se refere a formar pessoas que salvem outras pessoas que vivam do mar, tendo os cenários ideais para criar experiências de aprendizagem que sejam um modelo a nível internacional.

A aposta na economia do mar trará mais pessoas para a água, aumentando os riscos associados a possíveis acidentes que afetem a vida humana no mar. Neste cenário é fundamental investir no sistema de salvaguarda da vida humana no mar, sendo que se abre uma oportunidade para o tornar um setor exportador de bens e serviços.

Nota 4 – Valorizar o Mar através da Sustentabilidade Ambiental

Qualquer país civilizado e desenvolvido tem por obrigação defender o meio ambiente onde os seus cidadãos vivem. Defender o meio ambiente é defender as pessoas e as novas gerações que virão e que necessitarão de um contexto ambientalmente adequado à sua sobrevivência como seres vivos. Sendo muito importante defender a sustentabilidade ambiental é fundamental não a converter num dogma de fé, pois, sempre que a sua excessiva defesa provocar elevado desemprego e degradação das condições de vida tem que se perceber o que se está a passar de forma a que ambiente, emprego e economia evoluam de mãos dadas.

Portugal, também neste campo, pode ser um modelo para o mundo de como se pode criar valor e emprego no mar, sem comprometer o futuro biológico do planeta.

Para além da importância civilizacional e de bem-estar que a sustentabilidade ambiental encerra para qualquer país, no caso de Portugal, na prática, com cerca de dois terços da sua economia do mar assente no pilar alimentos do mar e no pilar turismo azul, é fácil concluir que qualquer problema ambiental grave no mar Português, afetaria significativamente a economia do mar nacional. Assim, Portugal tem tudo a ganhar em apostar na qualidade ambiental das suas águas.

Embora Portugal tenha uma muito boa qualidade da água do mar comparativamente com outros países europeus, está sujeito a riscos e possíveis impactos elevados, relacionados com o ambiente, que podem vir a afetar negativamente a sustentabilidade ambiental, caso não se mantenha, no terreno, uma ação constante de monitorização e de mitigação de riscos. Ou seja, a qualidade ambiental do nosso mar não é má, mas pode piorar caso algum acidente ambiental, resultante da sua localização na interceção de rotas marítimas, aconteça.

Para além de estar sujeito a riscos de natureza ambiental, infelizmente, Portugal não está a comunicar generalizadamente que, comparativamente, as suas águas são ambientalmente boas, desperdiçando assim a possibilidade de diferenciar os seus produtos e serviços. Assim, existe uma grande oportunidade de valorizar economicamente os produtos e serviços da economia do mar nacional através de uma melhor comunicação da qualidade ambiental do seu mar e da manutenção de um sistema que reduza os riscos ambientais a que o mar Português está exposto.

Nota 5 – Investir e Financiar Projetos com Valor Acrescentado

Sem reforço do investimento e do financiamento é muito difícil que alguma atividade económica cresça e se desenvolva no futuro. Assim, torna-se necessário entender porque é que, em geral, as atividades marítimas têm tido dificuldades em atrair meios financeiros adicionais.

Uma das razões pelas quais tem sido difícil atrair meios financeiros para o mar é que, em geral, o país não tem abundância de liquidez. As dificuldades em obter financiamento e investimentos já foram maiores, mas continuam ainda a ser significativas, principalmente para setores ainda não considerados prioritários. A solução para este problema passa por tentar colocar o mar num patamar maior de prioridade e também tentar cativar investidores e financiadores internacionais, tendo presente o referido na nota 2 sobre parcerias.

Para além da não abundância em Portugal de recursos financeiros para se investir no mar, existe um desconhecimento da parte do setor financeiro dos modelos de negócio de várias atividades do mar. Ninguém investe ou financia aquilo que desconhece. Reduzir este fosso entre financiadores e promotores do mar é fundamental para fazer crescer a economia do mar.

Outra característica que as atividades do mar têm é que pela sua complexidade os investimentos no mar têm um tempo de maturação e de rentabilização muito mais longo, necessitando assim de “capital paciente”. Num mundo em que abundam as impacientes lógicas de curto prazo torna-se ainda mais difícil cativar meios financeiros para o mar. A solução para esta situação passa pela escolha adequada do perfil dos investidores e financiadores do mar. Um equilíbrio entre investimento público e investimento de empresas de raiz familiar poderá ajudar a resolver esta necessidade de capital paciente.

Muitas das indústrias e muitos dos promotores do mar têm um histórico que nem sempre é o mais favorável para a obtenção de financiamento e de investimento, principalmente, se for privilegiado o histórico na avaliação dos projetos. Um bom balanceamento entre análise do histórico, mitigação de riscos e aumento do ponderador relacionado com valor que o projeto acrescenta é vital para o aumento do investimento e do financiamento no mar.

Nota 6 – Conhecimento e Formação Azuis

O mar oceano é um dos recursos naturais à escala global menos conhecido, principalmente ao nível dos fundos marinhos de elevada profundidade. Neste contexto, a humanidade continuará a ter necessidade de muito conhecimento fundamental sobre as matérias relacionadas com o mar oceano.

Quem trabalha no mar sabe que preparar uma pessoa em ambiente marítimo é muito mais demorado e o risco de desistir é elevado, dado que o ambiente de trabalho é húmido, instável e arriscado. Adicionalmente, a experiência empírica, o número de horas de navegação constituem um saber prático muito relevante na eficácia e eficiência das operações no mar.

Em Portugal, embora o conhecimento fundamental sobre os oceanos, medido através da produção de teses científicas tenha crescido bastante nos últimos anos, existe muito mais por descobrir e por conhecer nos fundos marinhos. De uma forma geral existe ainda muito por conhecer e investigar nos oceanos. Portugal deve continuar a construir e envolver-se em redes internacionais de produção de conhecimento fundamental contribuindo para o aumento do conhecimento global sobre o mar oceano. Dada a vastidão do contexto marítimo e dos diversos saberes envolvidos torna-se fundamental, a par da contribuição para o aumento do conhecimento, gerir muito bem o que já se conhece e construir um novo saber resultante da integração dos diversos conhecimentos parcelares obtidos. Dar prioridade à gestão do conhecimento nacional e internacional sobre o mar parece trazer grandes vantagens na obtenção de liderança internacional nas matérias do mar.

Quanto à formação prática, esta não tem crescido nos últimos anos, em Portugal, tornando-se urgente aumentar a formação prática de forma a que seja possível repor o capital humano que vai saindo por motivos de idade e que não tem sido substituído por pessoas com equivalente saber prático.

Nota 7 – Captar Benefícios da Digitalização

O processo de digitalização do mundo está em curso, estar na vanguarda deste movimento, na área marítima, torna-se vital para se ser referência internacional.

A sensação que temos sobre o estado de maturidade do processo de digitalização é de que o processo está ainda no início, no entanto, o impacto dos avanços da tecnologia digital é já sentido pela sociedade em múltiplos aspetos.

Num inquérito recente a líderes de diferentes indústrias do mar, realizado no âmbito do projeto LEME-Barómetro PwC da Economia do Mar, ficou claro que na opinião das pessoas inquiridas a revolução digital está mesmo em cursos e a sua influência sobre a economia do mar será cada vez mais relevante. Todos os setores do mar serão afetados de forma significativa e, particularmente a ação do estado no mar e os setores dos transportes marítimos, portos e logística estarão na linha da frente dos impactos da digitalização. A análise de grandes volumes de informação, sensores inteligentes e a internet das coisas são exemplos de aspetos da revolução digital que provocarão enormes disrupções.

Infelizmente, tal como na globalização, esta revolução está a avançar de forma natural e sem mitigação dos riscos associados à ausência de ciber-segurança, assim como as implicações sociais e no emprego não estão de forma alguma a serem monitorizadas e ajustadas de forma suave. Ou seja, a velocidade da mudança é vertiginosa e as consequências não são previsíveis, sabendo-se que serão significativas.

Neste contexto, será inevitável acompanhar o ritmo da mudança que se está a operar e fazer do mar um exemplo de boa transformação digital complementando a mudança tecnológica em curso com a implementação de apertados processos de ciber-segurança e de mecanismos que mitiguem potenciais impactos negativos que poderão acontecer no emprego.

Nota 8 – Minimizar o Impacto do Dumping Social e Ambiental

Uma economia completamente aberta ao exterior, como é o caso de Portugal, é bastante afetada por tudo o que de bom e de mau acontece no comércio internacional.

Na última década o comércio internacional deu uma volta de 180 graus, passando a Ásia, particularmente a China, a dominar tudo o que são setores da indústria transformadora. Inicialmente através de produtos de baixo valor acrescentado e de mão de obra intensiva, mas á medida que foi subindo na curva de aprendizagem industrial, conseguiu entrar no mercado de produtos de elevado valor acrescentado, invertendo por completo a relação de forças económicas vigente no mundo anterior á entrada da China na Organização Mundial do Comércio. Sem dúvida a estratégia da China foi um sucesso, que está a ser replicado por outros países vizinhos. O sucesso foi de tal ordem que a Ásia passou também a ser a região com maior crescimento de liquidez e de meios financeiros.

O sucesso industrial asiático teve como base uma estratégia bem definida, uma diferença significativa nos salários pagos e uma baixa regulamentação ambiental comparativa, que aproveitou as vantagens do “comércio livre”.

Assim, na área da economia do mar, no mundo ocidental, competir pelo custo num contexto de dumping social e ambiental vigente torna-se muito difícil, torna-se praticamente impossível. Estratégias que contornem esta problemática pelo lado do valor acrescentado e/ou pelo lado de um maior equilíbrio nos acordos comerciais são importantes, particularmente para as indústrias que estejam em competição com o exterior. Fomentar o diálogo comercial internacional que promova a sustentabilidade ambiental, económica e social é vital para a economia do mar de Portugal.

Nota 9 – Abordar Pontos Críticos por Setor

Uma análise dos pontos críticos e estrangulamentos de cada setor deve ser efetuada de forma regular para se conseguir maximizar o potencial de desenvolvimento de cada um. A aposta deve ser feita na resolução dos estrangulamentos que criam barreiras em cada setor e não uma grande aposta num sector específico. Todos os setores são importantes numa abordagem integrada dos oceanos. A procura de ganhos mútuos entre diferentes setores é uma solução para o aumento da cooperação e para a resolução de muitos dos pontos críticos existentes.

Muitas vezes, um setor pode ter um elevado crescimento apenas porque se resolveu um estrangulamento que existia. Uma abordagem inteligente e eficiente que pode trazer muitos ganhos é investir na resolução de pontos críticos, que funcionarão como catalisadores de crescimento e de desenvolvimento.

No caso da fileira alimentar do mar, a dificuldade de abastecimento de stocks, trará pressões de subida nos preços.

Nos transportes marítimos o aumento da frota por operadores nacionais é muito importante.

Na construção naval as dificuldades de obtenção de novos financiamentos e de ultrapassar complexos critérios definidos para algumas propostas dificultam o desenvolvimento deste setor.

No setor portuário a competição por redução de tempos e de custos é um ponto chave no desenvolvimento desta indústria.

No turismo azul o balanceamento entre capacidade de cada zona e aumento da afluência de turistas deve ser uma prioridade.

Na energia offshore fóssil a mitigação do risco ambiental é fundamental e na energia renovável a eficiência no custo de produção é essencial para escalar o seu desenvolvimento.

Na ação do estado no mar a redução da burocracia é muito importante para o crescimento azul.

Na defesa o aumento da capacidade de investimentos e de obtenção de fundos é crítico para acompanhar os desafios que se colocam pelo aumento do uso do mar.

Na biotecnologia a procura de produtos e serviços que o mercado esteja disposto a adquirir é muito relevante para o seu crescimento futuro.

No setor da formação profissional e do emprego dar bases e dar experiência prática ao futuro capital humano que irá operar no mar é vital para a reposição do capital humano que se vai reformando.

(...)

A economia do mar não ganha com os desequilíbrios e problemas de cada setor. Todas as peças, todos os setores são importantes para o puzzle final funcionar.

Nota 10 – Cultura e Divulgação

A cultura marítima desempenha um papel muito importante no reforço da motivação e da paixão pelo mar, fundamentais para o desenvolvimento sustentado da economia do mar.

Só com pessoas altamente motivadas e apaixonadas para operar no mar será possível subir para patamares superiores de desenvolvimento da economia azul.

Todas as atividades de cariz cultural podem contribuir decisivamente para o desenvolvimento das atividades do mar.

Qualquer cultura marítima tem dois elementos chave, mar e pessoas. Assim, desde sempre, as profissões e atividades marítimas foram motores do desenvolvimento cultural, onde a pesca teve sempre um papel central.

Curiosamente, nos dias de hoje, vivemos momentos de grande mudança no mundo ocidental, com o turismo azul a ser o maior empregador da economia do mar de Portugal. Que implicações esta situação terá na cultura marítima ainda não conseguimos antever com clareza, no entanto não é de prever que fique tudo na mesma, alterações acontecerão.

Trabalhar as histórias sobre o mar. A cultura marítima cria-se. É feita de emoções e de histórias sobre o mar. Criar um conjunto de histórias sobre o mar que unam comunidades e que as façam ver o futuro de outra forma.

A comunicação social tem um papel chave no desenvolvimento e na divulgação da cultura marítima, existindo um espaço muito grande para o crescimento, na medida em que parte de um ponto de reduzida dimensão e o recurso mar é vasto. Conseguir trazer os níveis de comunicação social sobre o mar para patamares mais próximos da dimensão marítima do país é vital para o desenvolvimento da economia do mar.

Conclusão

Deter Centros de Decisão Globais é fundamental para a afirmação e relevância de um país no contexto económico-social internacional. A ausência de Centros de Decisão Globais diminui a relevância de um país e aumenta a sua vulnerabilidade a alterações do contexto exterior, na medida em que, em todas as matérias, o país terá que seguir o caminho por outros definido sem que a sua opinião seja tida em conta. Um país economicamente vulnerável torna o terreno, onde assentam os alicerces da comunidade, instável.

Neste texto pode-se encontrar uma reflexão sobre a oportunidade única que Portugal tem pela frente em termos de, caso queira, poder vir a ter / ser um Centro de Decisão de Alcance Global em termos de Economia do Mar. Partindo de uma nota de contexto, nota zero, são apresentadas em sequência dez notas, dez reflexões, dez pistas que, após um estudo mais aprofundado poderão tornar a posição da Economia do Mar de Portugal distinta no seio da comunidade internacional.

Como nota de contexto, de acordo com os dados quantitativos apresentados pelo LEME Mundo, entre 2005 e 2016, a Ásia – e em particular a China – foi a região dominante ao nível das pescas, aquicultura, movimentação de carga nos portos, e construção naval. O top 10 mundial de portos de contentores está todo concentrado na Ásia, sendo que sete dos maiores portos de contentores estão na China. Só ao nível da energia off-shore, marinha mercante, e turismo marítimo é que a América e a Europa superam a Ásia. Os dez anos até 2016 também observaram um crescimento de problemas ambientais (particularmente derrames de petróleo) e pirataria marítima (mais de 3.700 pessoas reféns, tendo 28 delas sido assassinadas por piratas, principalmente na Somália, Nigéria e Indonésia). Os Estados Unidos da América, a China e a Rússia têm as três principais marinhas de guerra. A América do Sul e a África são os exemplos mais óbvios de regiões com um enorme potencial que permanece por explorar.

Independentemente do muito que existe por fazer na economia do mar em Portugal, de forma a valorizar o mar, uma coisa é certa, os números que vão surgindo têm demonstrado que os setores marítimos, particularmente os três grandes pilares da economia do mar, em Portugal, a fileira alimentar do mar, a fileira do turismo de mar e a fileira dos portos e serviços marítimos, no seu conjunto, são bastante resilientes em termos económicos e sociais e, mesmo tendo em conta o baixo investimento, estão a crescer. Se adicionarmos a estes factos a profunda cultura marítima dos Portugueses, a elevada dimensão do território marítimo nacional e a dificuldade de outros países em desenvolverem uma intensa sensibilidade marítima no seu povo, compreendemos que, se Portugal quiser, poderá ser um Centro de Decisão de Alcance Global sobre matérias do mar.

Neste contexto, apresentamos dez notas económico-sociais azuis sobre um potencial caminho para ter / ser um Centro de Decisão de Alcance Global sobre matérias do mar. A ordem pelas quais as notas são apresentadas não

significa que tenham prioridades umas sobre as outras, antes pelo contrário, exigem sim, uma implementação praticamente simultânea.

A primeira nota está relacionada com a vantagem de se conseguir um posicionamento integrado nas matérias do mar. Portugal tem tudo a ganhar em posicionar-se como o país que melhor desenvolve e implementa uma abordagem integrada das atividades do mar. Será difícil ou até mesmo impossível a Portugal, competir por um espaço através da dimensão ou volume pois existirão sempre outros países bem maiores em terra e em mar. No entanto, usando de grande inteligência e conhecimento, Portugal tem capacidade para se posicionar como o melhor ou um dos melhores na implementação de uma visão integrada dos assuntos do mar. Na prática a adoção no terreno de uma visão integrada significa promover o encontro de ganhos mútuos entre diferentes setores e entre diferentes entidades. Inevitavelmente a implementação de uma abordagem integrada obriga a uma maior cooperação entre todas as entidades que operam ou influenciam a operação no mar. Os Portugueses são um povo extremamente solidário, no entanto, ao nível da cooperação e articulação conjunta existe um longo caminho a percorrer. O reforço da comunicação entre todos é a chave para se tentar ultrapassar o grande obstáculo nacional à implementação de uma visão integrada para os assuntos do mar que é o baixo índice de cooperação.

A segunda nota está relacionada com a necessidade de Portugal ter que vir a conseguir gerir de forma exímia parcerias. O mar é demasiadamente grande e complexo. Tem riscos que não devem ser assumidos só por uma parte e tem retornos bastante incertos, por isso riscos e retornos devem ser partilhados. Exige que dominemos conhecimento em muitas áreas e elevados volumes financeiros. E por melhor que sejamos, não somos bons em tudo e não dominamos todas as áreas do conhecimento, muito menos temos recursos financeiros em excesso. Assim, fazer parcerias com quem nos pode ajudar em áreas específicas, não é apenas uma necessidade, é um espelho do que será o futuro da economia do mar. Neste cenário, um dos centros nevrálgicos da economia do mar onde convém a Portugal aplicar parte dos seus melhores recursos humanos e materiais é na análise, conceção, celebração e monitorização das parcerias e alianças que pretende celebrar para o desenvolvimento do crescimento azul.

A terceira nota está relacionada com a importância fundamental de ter sempre presente a salvaguarda da vida humana no mar, num cenário de crescimento do uso do mar. Com uma enorme área de responsabilidade nacional de busca e salvamento marítimo, que totaliza cerca de 6.000.000 Km², o que equivale a 63 vezes a área terrestre nacional, Portugal, sob coordenação do Comando Naval da Marinha Portuguesa, envolvendo a Força Aérea e várias entidades responsáveis pela salvaguarda da vida humana, desenvolveu uma sofisticada e eficaz competência de busca e salvamento de pessoas no mar.

Tendo sido atingidos elevados níveis de eficácia deste serviço, o objetivo passa por manter esta eficácia e desenvolver também todas as indústrias de suporte, a montante e jusante deste serviço. Ou seja, ancorado num serviço de busca e salvamento de excelência global, Portugal pode desenvolver serviços de formação e desenvolver indústrias médias de produção de componentes para o exercício da atividade de busca e salvamento.

A quarta nota está relacionada com a valorização do mar através da sustentabilidade ambiental. Para além da importância civilizacional e de bem-estar que a sustentabilidade ambiental encerra para qualquer país, no caso de Portugal, na prática, com cerca de dois terços da sua economia do mar assente no pilar alimentos do mar e no pilar turismo azul, é fácil concluir que qualquer problema ambiental grave no mar Português, afetaria significativamente a economia do mar nacional. Assim, Portugal tem tudo a ganhar em apostar na qualidade ambiental das suas águas. Portugal não está a comunicar generalizadamente que, comparativamente, as suas águas são ambientalmente boas, desperdiçando assim a possibilidade de diferenciar os seus produtos e serviços. Assim, existe uma grande oportunidade de valorizar economicamente os produtos e serviços da economia do mar nacional através de uma melhor comunicação da qualidade ambiental do seu mar e da manutenção de um sistema que reduza os riscos ambientais a que o mar Português está exposto.

A quinta nota está relacionada com cativar mais investimento e mais financiamento para a economia do mar através da geração de valor acrescentado. Sem reforço do investimento e do financiamento é muito difícil que alguma atividade económica cresça e se desenvolva no futuro. Assim, torna-se necessário entender porque é que, em geral, as atividades marítimas têm tido dificuldades em atrair meios financeiros adicionais. Muitas das indústrias e muitos dos promotores do mar têm um histórico que nem sempre é o mais favorável para a obtenção de financiamento e de investimento, principalmente, se for privilegiado o histórico na avaliação dos projetos. Um bom balanceamento entre análise do histórico, mitigação de riscos e aumento do ponderador relacionado com valor que o projeto acrescenta é vital para o aumento do investimento e do financiamento no mar.

A sexta nota está relacionada com a importância do conhecimento fundamental e do saber prático. Em Portugal, embora o conhecimento fundamental sobre os oceanos, medido através da produção de teses científicas tenha crescido bastante nos últimos anos, existe muito mais por descobrir e por conhecer nos fundos marinhos. De uma forma geral existe ainda muito por conhecer e investigar nos oceanos. Portugal deve continuar a construir e envolver-se em redes internacionais de produção de conhecimento fundamental contribuindo para o aumento do conhecimento global sobre o mar oceano. Dada a vastidão do contexto marítimo e dos diversos saberes envolvidos torna-se fundamental, a par da contribuição para o aumento do conhecimento, gerir muito bem o que

já se conhece e construir um novo saber resultante da integração dos diversos conhecimentos parcelares obtidos. Dar prioridade à gestão do conhecimento nacional e internacional sobre o mar parece trazer grandes vantagens na obtenção de liderança internacional nas matérias do mar. Quanto à formação prática, esta não tem crescido nos últimos anos, em Portugal, tornando-se urgente aumentar a formação prática de forma a que seja possível repor o capital humano que vai saindo por motivos de idade e que não tem sido substituído por pessoas com equivalente saber prático.

A sétima nota está relacionada com a necessidade de se aproveitarem os benefícios da digitalização mitigando os seus aspetos negativos. O processo de digitalização do mundo está em curso, estar na vanguarda deste movimento, na área marítima, torna-se vital para se ser referência internacional. A sensação que temos sobre o estado de maturidade do processo de digitalização é de que o processo está ainda no início, no entanto, o impacto dos avanços da tecnologia digital é já sentido pela sociedade em múltiplos aspetos. Neste contexto, será inevitável acompanhar o ritmo da mudança que se está a operar e fazer do mar um exemplo de boa transformação digital complementando a mudança tecnológica em curso com a implementação de apertados processos de ciber-segurança e de mecanismos que mitiguem potenciais impactos negativos que poderão acontecer no emprego.

A oitava nota está relacionada com a imperiosa mitigação dos efeitos do dumping social e ambiental vigente no comércio internacional. O sucesso industrial asiático teve como base uma estratégia bem definida, uma diferença significativa nos salários pagos e uma baixa regulamentação ambiental comparativa, que aproveitou as vantagens do “comércio livre”. Assim, na área da economia do mar, no mundo ocidental, competir pelo custo num contexto de dumping social e ambiental vigente torna-se muito difícil, torna-se praticamente impossível. Estratégias que contornem esta problemática pelo lado do valor acrescentado e/ou pelo lado de um maior equilíbrio nos acordos comerciais são importantes, particularmente para as indústrias que estejam em competição com o exterior. Fomentar o diálogo comercial internacional que promova a sustentabilidade ambiental, económica e social é vital para a economia do mar de Portugal.

A nona nota está relacionada com a abordagem dos pontos críticos de cada setor. Uma análise dos pontos críticos e estrangulamentos de cada setor deve ser efetuada de forma regular para se conseguir maximizar o potencial de desenvolvimento de cada um. A aposta deve ser feita na resolução dos estrangulamentos que criam barreiras em cada setor e não em um setor específico. Todos os setores são importantes numa abordagem integrada dos oceanos. A procura de ganhos mútuos entre diferentes setores é uma solução para o aumento da cooperação e para a resolução de muitos dos pontos críticos existentes. A economia do mar não ganha com os desequilíbrios e problemas de

cada setor. Todas as peças, todos os setores são importantes para o puzzle final funcionar.

A décima nota está relacionada com a cultura marítima e com as atividades de divulgação. A cultura marítima desempenha um papel muito importante no reforço da motivação e da paixão pelo mar, fundamentais para o desenvolvimento sustentado da economia do mar. Só com pessoas altamente motivadas e apaixonadas para operar no mar será possível subir para patamares superiores de desenvolvimento da economia azul. A comunicação social tem um papel chave no desenvolvimento e na divulgação da cultura marítima, existindo um espaço muito grande para o crescimento, na medida em que parte de um ponto de reduzida dimensão e o recurso mar é vasto. Conseguir trazer os níveis de comunicação social sobre o mar para patamares mais próximos da dimensão marítima do país é vital para o desenvolvimento da economia do mar.

CADERNOS NAVAIS

Volumes Publicados

1. A Marinha e a Revolução nos Assuntos Militares

Vice-Almirante António Emílio Sacchetti

2. Papel das Marinhas no Âmbito da Política Externa dos Estados

Contra-Almirante Victor Manuel Lopo Cajarabille

3. Conceito Estratégico de Defesa Nacional

Vice-Almirante António Emílio Sacchetti,

Vice-Almirante Victor Manuel Lopo Cajarabille

4. O Contexto do Direito do Mar e a Prática da Autoridade Marítima

Dr. Luís da Costa Diogo

5. Considerações sobre o Sistema de Forças Nacional

Vice-Almirante Alexandre Reis Rodrigues

6. Portugal e a sua Circunstância

Professor Doutor Adriano Moreira,

Vice-Almirante António Emílio Sacchetti,

Dr. João Soares Salgueiro,

Professora Doutora Maria do Céu Pinto,

Professora Doutora Maria Regina Flor e Almeida

7. O Poder Naval. Missões e Meios

Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos Néilson Lopes da Costa

8. Sobre o Vínculo do Militar ao Estado-Nação. Breve Abordagem Filosófico-Estatutária

Segundo-tenente Carla Cristina Martins Pica

9. Portugal e os EUA nas Duas Guerras Mundiais: a Procura do Plano Bi-Lateral

Prof. Dr. José Medeiros Ferreira

10. A Estratégia Naval Portuguesa

Vice-Almirante António Emílio Sacchetti,

Professor Doutor António José Telo,

Vice-Almirante Magalhães Queiroz,

Almirante Vieira Matias,

Contra-Almirante Lopo Cajarabille,
Capitão-Tenente Marques Antunes,
Dr. Nuno Rogeiro,
Vice-Almirante Ferreira Barbosa,
Dr. Tiago Pitta e Cunha,
Vice-Almirante Reis Rodrigues,
Contra-Almirante Melo Gomes,
Vice-Almirante Alexandre Silva Fonseca,
Vice-Almirante Pires Neves,
Vice-Almirante Rebelo Duarte

11. O Direito Humanitário, as Regras de Empenhamento e a Condução das Operações Militares

Capitão-de-Mar-e-Guerra José Manuel Silva Carreira

12. As Forças Armadas e o Terrorismo

Contra-Almirante José Augusto de Brito

13. O Mar, um Oceano de Oportunidades para Portugal

Almirante Vieira Matias

14. Opções Estratégicas de Portugal no Novo Contexto Mundial

Professor Doutor Ernani Lopes,
Professor Doutor Manuel Lopes Porto,
Dr. João Salgueiro,
Professor Doutor José Carlos Venâncio,
Dr. Salgado Matos,
Dr. Félix Ribeiro,
Professor Doutor Fernando Santos Neves,
Dr. Joaquim Aguiar,
Professor Doutor Adriano Moreira

15. A *Security* em âmbito marítimo. O Código ISPS

Dr. Luís Manuel Gomes da Costa Diogo,
Capitão-tenente José António Velho Gouveia

16. O Mediterrâneo, Geopolítica e Segurança Europeia

Vice-Almirante António Emílio Ferraz Sacchetti

17. As Grandes Linhas Geopolíticas e Geoestratégicas da Guerra e da Paz

Capitão-tenente José António Zeferino Henriques

18. A NATO e a Política Europeia de Segurança e Defesa. Em Colisão ou em Convergência?

Vice-Almirante Alexandre Reis Rodrigues

- 19. Segurança e Cidadania. Conceitos e Políticas**
Dr. António Jorge de Figueiredo Lopes
- 20. Continentalidade e Maritimidade**
A Política Externa dos Impérios e a Política Externa da China
Professor Doutor António Marques Bessa
- 21. O Poder na Relação Externa do Estado**
Professor Doutor Luís Fontoura,
Embaixador Leonardo Mathias
- 22. Seminário “Uma Marinha de Duplo Uso”**
Intervenções dos Conferencistas
- 23. A Definição de Agressão da Assembleia-Geral das Nações Unidas:
História de uma Negociação**
Dr.^a Maria Francisca Saraiva
- 24. Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico**
Coordenadores:
Professor Doutor António Marques Bessa,
Professor Doutor Pedro Borges Graça
- 25. A Europa da Segurança e Defesa**
Vice-Almirante António Rebelo Duarte
- 26. 1º Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa**
- 27. Formulação da Estratégia Naval Portuguesa. Modelo e processo**
Contra-Almirante António Silva Ribeiro
- 28. O Sistema de Planeamento de Forças Nacional. Implicações da Adopção do Modelo de Planeamento por Capacidades.**
Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos César Martinho Gusmão Reis Madeira
- 29. Reflexões sobre o Mar**
Uma Homenagem ao Vice-Almirante António Emílio Ferraz Sacchetti
- 30. A “Guerra às Drogas”**
Capitão-de-Mar-e-Guerra J. Margalho Carrilho
- 31. Contributos para uma caracterização da Geopolítica Marítima de Portugal**
Primeiro-tenente Humberto Santos Rocha

- 32. 60 anos da Aliança Atlântica. Perspectivas navais**
Almirante Fernando José Ribeiro de Melo Gomes,
Vice-Almirante José Carlos Lima Bacelar
- 33. A Plataforma Continental Portuguesa e o *Hypercluster* do Mar**
Vice-Almirante Victor Lopo Cajarabille,
Vice-Almirante António Rebelo Duarte,
Dr.^a Patrícia Viana Afonso
- 34. Estratégia Naval Portuguesa - O processo, o contexto e o conteúdo**
Contra-Almirante António Silva Ribeiro,
Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Braz da Silva,
Capitão-de-Mar-e-Guerra Jorge Novo Palma,
Capitão-de-fragata Nuno Sardinha Monteiro
- 35. O Papel da União Europeia e da União Africana na Prevenção e Gestão de Conflitos em África**
Capitão-de-Mar-e-Guerra Edgar Marcos Bastos Ribeiro
- 36. Oxigénio e medicina subaquática e hiperbárica. Perspectiva histórica e realidade militar em Portugal**
Capitão-de-Mar-e-Guerra José de Gouveia de Albuquerque e Sousa
- 37. Liderança e exercício de comando contributos**
Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco José Costa Pereira,
Capitão-de-Mar-e-Guerra Henrique Eduardo de Gouveia e Melo,
Capitão-tenente Pedro Eduardo Fernandes Fonseca
- 38. O Papel das Forças Armadas nas Operações Inter-Agências de Combate**
às Ameaças Emergentes em Portugal
Capitão-de-Mar-e-Guerra Jorge Novo Palma
- 39. Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição Nacional. Um Modelo para Potenciar o Exercício da Autoridade do Estado no Mar**
Capitão-de-Mar-e-Guerra António Manuel de Carvalho Coelho Cândido
- 40. Os Media como Vectores na Prossecução dos Objectivos Estratégicos das Forças Armadas**
Capitão-de-Mar-e-Guerra Vladimiro José das Neves Coelho
- 41. O combate à pirataria marítima**
Vice-almirante Alexandre Daniel Cunha Reis Rodrigues

42. Conceitos e Tecnologia das Operações Navais: da II Guerra Mundial aos nossos dias

Almirante Fernando José Ribeiro de Melo Gomes,
Capitão-de-fragata Armando José Dias Correia

43. A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional

Capitão-tenente Jaime Carlos de Vale Ferreira da Silva

44. A Maritimidade Portuguesa: Do Reavaliar da Consciência à Oportunidade de Desenvolvimento

Vice-almirante Ref João Manuel Lopes Pires Neves,
Vice-Almirante Ref António Carlos Rebelo Duarte

45. Mahan. 7 Virtudes e 7 Pecados

Capitão-de-fragata Nuno Sardinha Monteiro

46. O Processo Estratégico na Marinha

Almirante António Silva Ribeiro

47. *Vis per Mare*

Breve análise das obras de alguns autores contemporâneos sobre poder no mar

Capitão-de-mar-e-guerra Nuno Sardinha Monteiro

48. Políticas e Estratégias Marítimas da Europa e de Portugal

Vice-Almirante Ref António Carlos Rebelo Duarte

Nota: Os Cadernos Navais encontram-se disponíveis na internet, no portal da Marinha, sob o título Estudos e Reflexões: <http://www.marinha.pt/pt/a-marinha/estudos-e-reflexoes/cadernos-navais>

