PwC LEME
Circum-navegação: Uma visão integrada da economia do mar

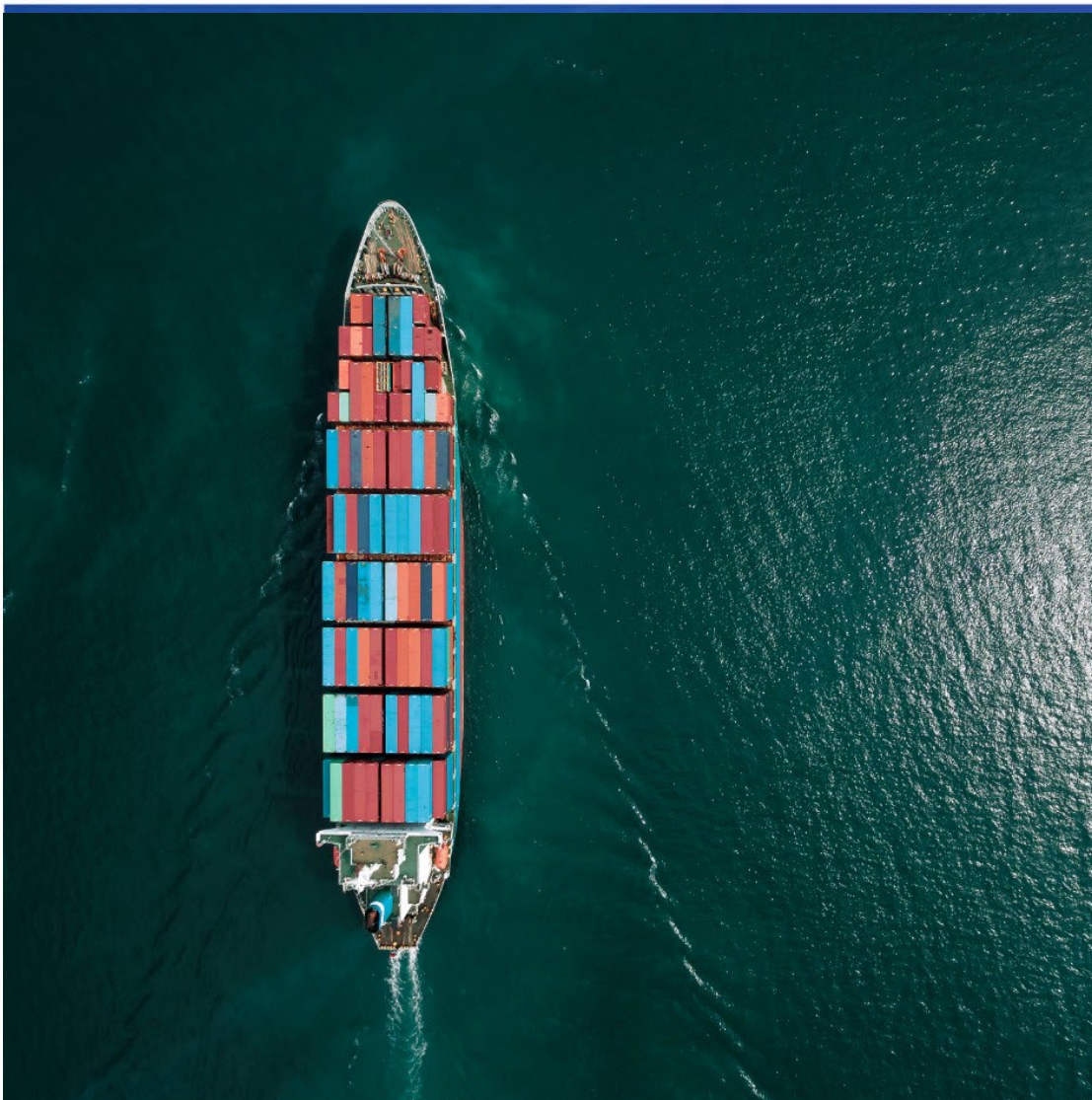
CPLP no Mundo

Barómetro PwC da Economia do Mar (Mundo)

Janeiro 2020

Edição nº 4

www.pwc.pt



pwc

Conteúdos

Introdução 5

Mergulhar no 'Azul': O valor de uma visão integrada 9

Zonas Económicas Exclusivas 14

Transportes marítimos, portos e logística 15

Construção naval, manutenção e equipamento 17

Energia offshore 18

Segurança naval, pirataria e desastres marítimos 20

Pescas e Aquacultura 23

Entretenimento, desporto, turismo e cultura 25

Telecomunicações 26

Biotecnologia Azul 27

CPLP no Mundo 29

Introdução

Introdução

Os oceanos sempre foram um dos maiores recursos naturais para a humanidade. No passado, inicialmente pela vertente alimentar, de construção naval, transporte e defesa; mais recentemente pelo petróleo e gás, assim como pelo turismo; e agora, e cada vez mais, pela biotecnologia 'azul', robótica, minérios do subsolo marítimo e energia renovável. Neste contexto, não é uma surpresa, o facto de as nações costeiras olharem para os seus mares como ativos nacionais vitais, enfatizando cada vez mais a proteção dos mesmos. Há mais países a solicitar às Nações Unidas a extensão das respetivas plataformas continentais, havendo também mais empresas a competir pela oportunidade de explorar e rentabilizar as mesmas. O potencial é tão vasto como o mar em si mesmo: mais de 70% do planeta é coberto por água e, até agora, apenas 5% do leito marinho foi analisado e fotografado.

Mas 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, sendo que em alguns casos as três dimensões dificilmente são conjugáveis. Por exemplo, por vezes marinas turísticas dificilmente coexistem com portos piscatórios – aliás, muitas vezes competem pelas mesmas localizações e com objetivos diferentes. No entanto, uma abordagem mais integrada poderia encontrar soluções de ganhos mútuos numa abordagem de cooperação e de transferência de competências entre estas atividades. Embora os portos e a aquicultura tenham sempre sido mutuamente exclusivos, poderia ser possível encontrar formas de partilhar espaços e recursos para o benefício mútuo de ambos.

Em suma, 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. Organismos internacionais, como a União Europeia, estão a começar a recomendar a referida abordagem, assim como há países que estão à procura de formas de integrar as suas próprias indústrias marítimas. Por exemplo, tentando perceber como as reduções na frota pesqueira afetam, não apenas a pesca, mas também a economia portuária, a construção naval e as oportunidades de emprego nas comunidades costeiras.

A PwC Portugal tem vindo a analisar o uso dos mares e dos oceanos desde há mais de dez anos, no contexto do projeto internacional LEME. Trata-se de um barómetro único da saúde das várias indústrias que dependem dos oceanos, e que capta as novas e emergentes tendências que os afetam. Neste relatório, analisamos, em particular, os desafios e as vantagens de adotar uma abordagem integrada dos oceanos: as questões que surgem, os aspetos práticos que precisam ser tidos em consideração, e a dimensão da recompensa em caso de sucesso. Fazemos também um apanhado do estado atual das indústrias marítimas e das nações marítimas.

A nova economia do mar

À medida que a tecnologia avança, podemos retirar algo mais do mar, além de peixe. A biotecnologia azul encontra-se a explorar as potencialidades associadas à aplicação da engenharia genética à vida marinha para uso na produção alimentar, farmacêutica, cosmética e outras aplicações industriais. Está-se a tornar também possível explorar o subsolo marinho em busca de minerais, dando lugar à descoberta de mais oferta de recursos, aliviando a pressão associada à escassez de recursos. Ambas as indústrias assentam na robótica marítima, usando 'drones' submarinos que conseguem operar em ambientes extremos, muito profundos.

A Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP) tem um enorme potencial em termos de desenvolvimento económico através do mar, sendo que neste documento se apresenta um sumário de aspetos relevantes da economia do mar da CPLP no Mundo.

Mergulhar no ‘Azul’:
O valor de uma visão integrada

Mergulhar no ‘Azul’: O valor de uma visão integrada

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, conflituantes necessidades de emprego, de biodiversidade, de comércio e de segurança nacional, assegurando que as decisões são tomadas com total conhecimento do seu abrangente impacto.

As vantagens deste pensamento ‘azul’ 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, como a pesca. 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 das ondas e a energia eólica serão também formas sustentáveis de responder a esta procura adicional.

Neste contexto, existem alguns desafios significativos. O primeiro desafio é compreender que a escala temporal de desenvolvimento no mar é mais longa do que os tempos deste mundo digital consegue tolerar. Os recursos do mar são, talvez, o exemplo mais claro do que é um recurso que necessita de ‘capital paciente’: trata-se de um contexto em que a mudança leva o seu tempo, o que requer a adoção de uma perspetiva de longo prazo. Não será, talvez, surpreendente que mais de 70% das empresas que operam no setor marítimo sejam empresas familiares, capazes de executar planos numa perspetiva geracional em vez de trimestral.

Os outros desafios significativos resultam da falta de conhecimento do potencial de oportunidades nesta área, que, por sua vez, faz com que os investimentos nesta área não sejam vistos como prioritários, quer ao nível dos governos, quer em termos empresariais. Mas as oportunidades estão lá, e muitas delas serão maiores se forem geridas holisticamente. Por exemplo, uma abordagem mais integrada e sustentável da pesca e da conservação marinha irá criar oportunidades relacionadas com o turismo marítimo.

Pelo facto de os mares serem partilhados, a estratégia terá necessariamente, também ela, que ser partilhada. Por outras palavras, a economia do mar necessita de ser integrada não apenas ao nível das indústrias, mas também ao nível dos países e das regiões. Na realidade, se se pretender maximizar o valor deste vasto recurso, torna-se necessário fomentar a cooperação internacional.

Mas afinal, na prática, em que é que se materializa esta abordagem? Alguns países estão já a dar passos concretos na implementação desta abordagem pioneira: a Noruega gere holisticamente a sua vasta indústria marítima, desde a produção de produtos gourmet da fileira alimentar do mar, até viagens turísticas a instalações de aquicultura em fiordes. A Irlanda tem um Plano Marítimo Integrada, ‘***Harnessing Our Ocean Wealth***’, que cobre as áreas da produção alimentar do mar, do turismo e da energia ***offshore***, juntando ***stakeholders*** chave de todas estas indústrias. Na Alemanha, existe um setor financeiro altamente desenvolvido que oferece seguros marítimos e outros serviços para o setor dos transportes marítimos e da construção e reparação naval, enquanto a Nova Zelândia está a capitalizar a sua espetacular orla costeira, tornando-se num local de referência para eventos internacionais de vela, bem como um centro para a respetiva construção e reparação naval especializada.

Estratégia para a execução

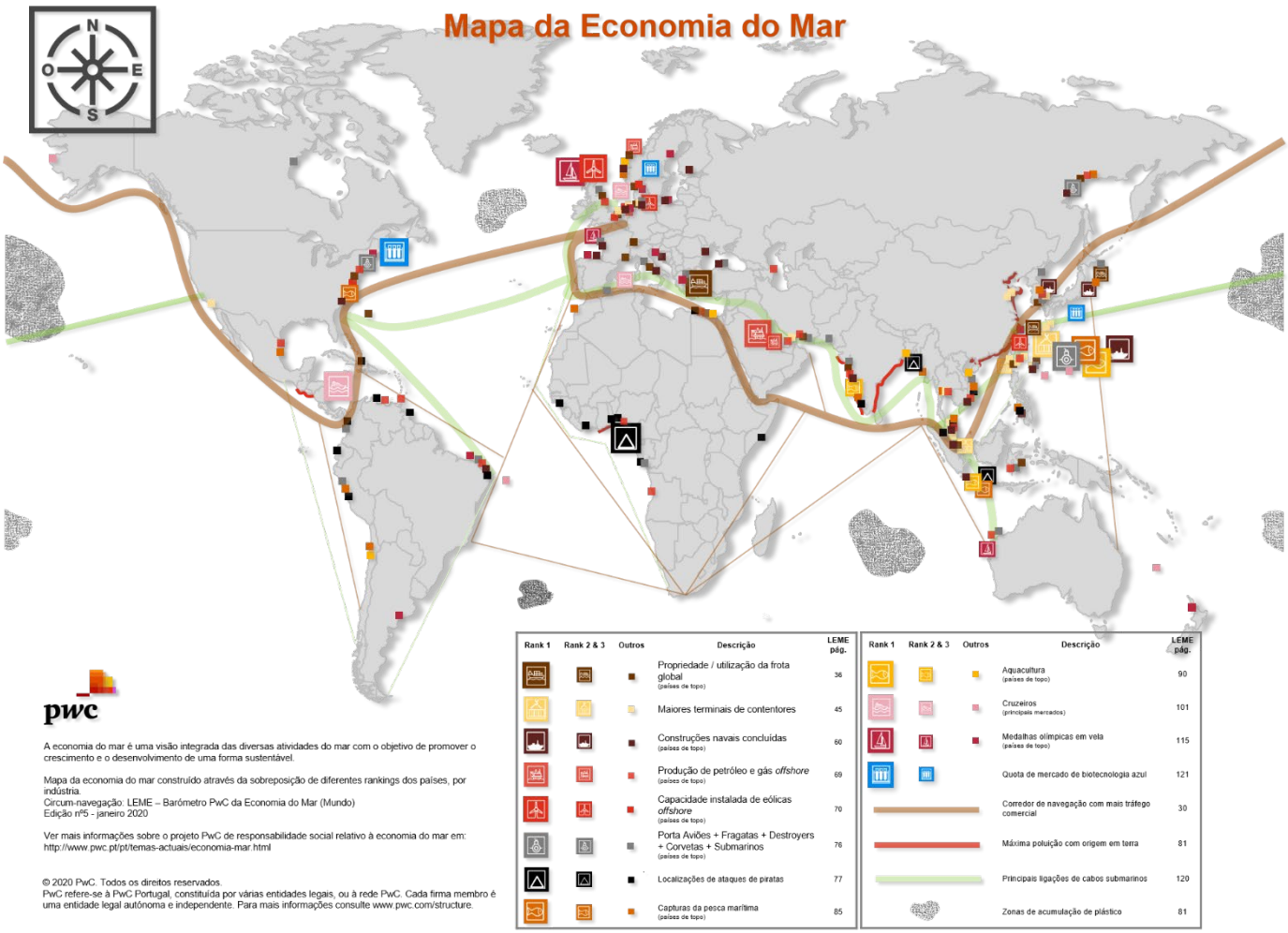
Existem, pelo menos, três elementos essenciais para implementar uma abordagem integrada: um ***governance*** adequado, **pessoas** bem preparadas e **tecnologia e equipamento** específicos.

O ***governance*** é a base, que deve assegurar a clareza de direitos e responsabilidades daqueles que operam no mar, bem como a partilha do compromisso pelas normas de segurança (***safety e security***), especialmente numa altura em que a pirataria continua a existir. Deverá cobrir tudo, desde o sistema regulatório até à parte legal de ativos e áreas geográficas específicas (os recursos minerais do Antártico, por exemplo, são alvo de diversas

reivindicações). Tal ***governance*** é essencial para assegurar uma adequada proteção, minimizar burocracia e dar maior confiança aos investidores, especialmente em indústrias emergentes.

A dimensão humana (pessoas bem preparadas), centra-se no treino e na formação. No passado o mar gerava milhares de empregos pouco qualificados em indústrias como a pesca. A nova economia do mar requer – e cria – postos de trabalho com um nível de qualificação muito maior, desde engenheiros a cientistas e a informáticos. A necessidade de maior qualificação está também relacionada com o terceiro elemento: a exploração total do potencial do mar requer equipamentos altamente especializados, desde plataformas de petróleo aos navios, passando pelas turbinas eólicas. Nos últimos vinte anos, assistimos a uma mudança significativa na forma e nos locais de fabrico destes equipamentos: a vanguarda da construção naval, por exemplo, tem-se mantido na Europa e Japão, mesmo após a deslocalização do volume de ***output*** para a China e Coreia. E à medida que os navios evoluem, os portos necessitam também de evoluir, quer adaptando-se às necessidades geradas pelos novos e maiores navios, quer construindo novas instalações.

O LEME foi desenhado para ajudar governos, indústrias, decisores políticos e comunidades costeiras a caminhar no sentido de uma abordagem integrada, recolhendo informação e produzindo análises de tendências, como forma de suporte a planos de longo prazo. É crucial entender o ***mix*** de indústrias numa região, bem como os aspetos críticos presentes em cada indústria, antes de qualquer tomada de decisão.



Entre 2005 e 2018, 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 *offshore*, marinha mercante, e turismo marítimo é que a América e a Europa superam a Ásia. Os dez anos até 2018 também observaram um crescendo de problemas ambientais (particularmente derrames de petróleo) e pirataria marítima (mais de 2.700 pessoas reféns, tendo 23 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.

A economia do mar está a evoluir de Oeste para Leste

Os 10 maiores portos de contentores estão na Ásia, dos quais 7 na China

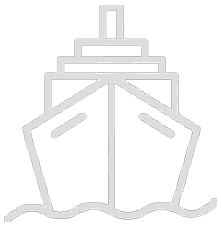
A China representou 19% das pescas e 62% da aquicultura mundial em 2016

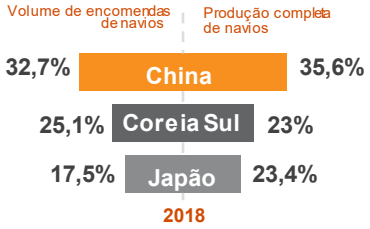
A América e a Europa continuam na frente na energia offshore, navios mercantes, cruzeiros e desportos

O transporte marítimo e a construção naval estão a mover-se dos mercados desenvolvidos para os em desenvolvimento

Carga Transportada por mar

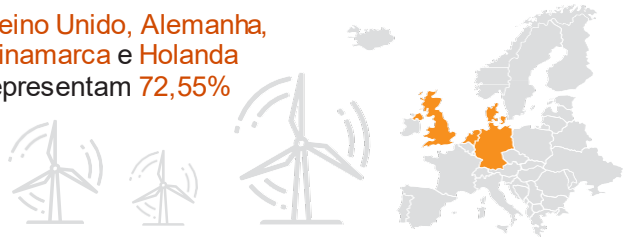
Grécia, Japão, China e Alemanha têm a maior concentração de propriedade de navios





A Europa ainda lidera o caminho nas energias renováveis offshore

Reino Unido, Alemanha, Dinamarca e Holanda representam 72,55%



Em terceiro lugar, a China representa 19,83% da capacidade mundial

A pesca está sob pressão, mas a aquicultura tem grande potencial

De 1974 até 2016, a pressão sob os stocks de peixe aumentou e um número crescente de espécies estão em ameaça devido a sobrepesca

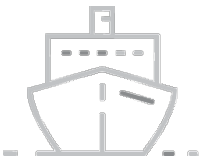
Em 2016, 89% da aquicultura mundial aconteceu na Ásia, tendo esta região sido responsável pelo significativo crescimento da aquicultura a nível global

A aquicultura interior é quem mais contribui para este crescimento e a China representa 62% da aquicultura mundial

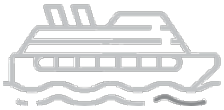
Oportunidades significativas existem em África e na América Latina por terem o menor consumo de peixe per capita

O turismo é uma das maiores áreas de crescimento

As Caraíbas continuam a ter a maior quota de mercado nos Cruzeiros



A América do Norte e a Europa têm o maior número de consumidores de cruzeiros

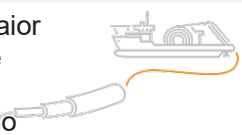


Os EUA, a Austrália, a Nova Zelândia, França, Itália e o Reino Unido, são importantes referências da indústria das marinas e da navegação de recreio. Turismo e desportos marítimos são uma parte fundamental de uma abordagem integrada da economia do mar pelo elevado número de pessoas envolvidas

Novos desafios e oportunidades do mar

38% da acumulação de plástico no mar situa-se no Pacífico Norte

A Indonésia tem o maior número de pontos de contacto de cabos submarinos do mundo



A região das Américas tem 41,6% de quota de mercado em Biotecnologia

Zonas Económicas Exclusivas

Os países com maiores zonas económicas exclusivas têm um maior potencial de aproveitamento do extraordinário valor dos oceanos. Apresenta-se abaixo o ranking dos 25 países com maior zona económica exclusiva.

25 Principais Zonas Económicas Exclusivas, fevereiro de 2018 (em milhões de quilómetros quadrados)

	ZEE (milhões de Km^2)		
EUA	12,2	Federação dos Estados da Micronésia	3,0
França	10,1	Dinamarca	2,6
Austrália	9,1	Noruega	2,4
Rússia	7,6	Papua Nova Guiné	2,4
Reino Unido	6,8	Índia	2,3
Indonésia	6,0	Ilhas Marshall	2,0
Canadá	5,7	Filipinas	1,8
Nova Zelândia	4,1	Portugal	1,7
Japão	4,0	Ilhas Salomão	1,6
Brasil	3,7	África do Sul	1,5
Chile	3,7	Seychelles	1,3
Kiribati	3,5	República da Maurícia	1,3
México	3,3		

Fonte: Marineregions.org

Transportes marítimos, portos e logística

Grécia, Japão, China, Alemanha e Singapura são os países que concentram a maior parte da propriedade de navios.

Principais países em termos de frota marítima, a 1 de janeiro de 2018 (milhares de DWT e número de navios)

Localização do beneficiário [a]	Tonelada peso-morto (milhares de DWT)	Número de navios
Grécia	330.176	4.371
Japão	223.615	3.841
China	183.094	5.512
Alemanha	107.119	2.869
Singapura	103.583	2.629
Hong Kong SAR (China)	97.806	1.592
Coreia do Sul	77.277	1.626
EUA	68.930	2.071
Noruega	59.380	1.982
Bermuda	54.252	494
Taiwan	50.422	987
Reino Unido	49.989	1.354
Mónaco	39.323	421
Dinamarca	39.212	944
Turquia	27.241	1.522
Índia	24.852	1.011
Suíça	24.805	411
Bélgica	23.630	272
Rússia	22.219	1.707
Indonésia	20.299	1.948
Itália	19.750	746

Nota: Embarcações de 1.000 GT e acima.

a "Localização do beneficiário" indica o país / economia em que a empresa que tem a principal responsabilidade comercial do navio está localizada.

Fonte: UNCTAD – Review of Maritime Transport 2018

Ranking
incluído no mapa da economia do mar.

Transportes marítimos, portos e logística

Os dez maiores portos de contentores do mundo são asiáticos, sendo que 7 são chineses.

20 principais terminais de contentores e respetiva taxa de transferência, 2016 e 2017 (Milhões de TEUs e variação percentual)

Nome do porto	País	2016	2017	Variação Percentual 2016/2017
		milhões TEUs		
Shanghai	China	37,1	40,2	8,3%
Singapura	Singapura	30,9	33,7	9,0%
Shenzhen	China	24,0	25,2	5,1%
Ningbo	China	21,6	24,6	14,1%
Busan	Coreia do Sul	19,9	21,4	7,8%
Hong Kong	Hong Kong (China)	19,8	20,8	4,8%
Guangzhou	China	18,9	20,4	8,0%
Qingdao	China	18,0	18,3	1,4%
Dubai	EAU	14,8	15,4	4,5%
Tianjin	China	14,5	15,2	5,0%
Roterdão	Holanda	12,4	13,6	9,8%
Port Kelang	Malásia	13,2	12,1	-8,4%
Antuérpia	Bélgica	10,0	10,5	4,1%
Xiamen	China	9,6	10,4	8,0%
Kaohsiung	Taiwan	10,5	10,2	-2,2%
Dalian	China	9,6	9,7	1,0%
Los Angeles	EUA	8,9	9,3	5,5%
Hamburgo	Alemanha	8,9	9,6	7,7%
Tanjung Pelepas	Malásia	8,3	8,3	0,6%
Laem Chabang	Tailândia	7,2	7,8	7,4%
Total top 20		**318**	**337**	**5,9%**

Fonte: UNCTAD - Review of Maritime Transport 2018

Ranking
incluído no mapa da economia do mar.

Construção naval, manutenção e equipamento

Em 2018, a Ásia (China, Coreia do Sul e Japão), representou cerca de 82% da produção de navios finalizada nesse ano (35,6%, 23% e 23,4%, respetivamente).

Principais países em termos de construção naval (construções completadas), 2018

País	NO.	1.000 GT	%	1.000 CGT	%
Croácia	13	17	0,00%	46	0,1%
Finlândia	3	138	0,20%	152	0,50%
França	10	361	0,60%	332	1,00%
Alemanha	9	463	0,80%	428	1,30%
Itália	7	477	0,80%	520	1,60%
Holanda	29	47	0,10%	87	0,30%
Polónia	34	57	0,10%	133	0,40%
Roménia	33	142	0,20%	196	0,60%
Espanha	38	225	0,40%	186	0,60%
Outros UE-28	37	28	0,20%	77	0,30%
UE-28	**213**	**1.955**	**3,40%**	**2.157**	**6,70%**
Noruega	23	57	0,10%	107	0,30%
Rússia	18	92	0,20%	122	0,40%
Turquia	64	113	0,20%	221	0,70%
Outros	2	1	0,00%	5	0,00%
Outros países Europeus	**107**	**264**	**0,50%**	**454**	**1,40%**
Japão	**457**	**14.526**	**25,00%**	**7.536**	**23,40%**
Coreia do Sul	**212**	**14.320**	**24,60%**	**7.386**	**23,00%**
China	**782**	**22.840**	**39,30%**	**11.448**	**35,60%**
Brasil	21	384	0,70%	237	0,70%
Índia	20	15	0,00%	39	0,10%
Indonésia	174	163	0,30%	371	1,20%
Malásia	73	30	0,10%	117	0,40%
Filipinas	39	1.996	3,40%	880	2,70%
Singapura	20	79	0,10%	82	0,30%
Taiwan	41	333	0,60%	292	0,90%
EUA	60	268	0,50%	312	1,00%
Vietname	72	482	0,80%	364	1,10%
Outros	110	447	0,80%	462	1,40%
Resto do Mundo	**630**	**4.196**	**7,20%**	**3.155**	**9,80%**
Total Mundial	**2.401**	**58.101**	**100,00%**	**32.137**	**100,00%**

Fonte: Sea Europe, Shipbuilding Market Monitoring, Report No 46, 2019

Ranking
incluído no mapa da economia do mar.

Energia offshore

Em 2018, a Arábia Saudita (10%), Qatar (8,8%) e Noruega (8,2%) foram os três principais produtores de petróleo e gás *offshore*.

Top 25 de Países Produtores de Petróleo e Gás *Offshore* Produção (Milhões de bbl)

País	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Arábia Saudita	1.123,88	1.134,83	1.270,04	1.401,52	1.511,07	1.643,54	1.532,95	1.630,71
Qatar	1.359,87	1.393,71	1.416,33	1.397,86	1.420,07	1.406,34	1.416,17	1.409,62
Noruega	1.279,43	1.308,85	1.242,77	1.253,15	1.322,54	1.334,52	1.370,09	1.318,59
Irão	666,58	655,32	685,75	713,31	881,04	989,77	1126,36	1.270,89
Brasil	781,22	774,95	766,55	851,76	927,68	959,17	1026,86	1.007,97
EUA	844,42	771,45	743,89	786,4	817,47	831,08	839,43	845,90
EAU	580,13	579,13	618,56	611,24	643,17	671,7	656,72	705,79
México	832,83	832,54	837,1	827,39	784,37	746,12	693,68	651,94
Austrália	388,87	407,25	404,48	423,49	410,9	438,28	527,18	625,83
Reino Unido	629,02	536,13	492,35	492,96	561,98	574,54	568,4	600,82
Malásia	565,54	572,76	581,53	590,51	603,79	586,43	607,91	595,26
Nigéria	714,14	712,44	653,72	646,59	685,45	591,95	598,61	566,49
Angola	613,56	639,54	624,32	610,32	641,21	622,15	588,43	539,35
China	380,91	363,71	363,22	379,46	445,71	418,01	411,31	409,42
Azerbaijão	416,09	408,24	408,34	410,7	407,36	398,48	380,9	386,87
Rússia	209,58	210,74	214,63	223,89	247,62	270,03	312,57	350,35
Indonésia	400,97	374,52	364,02	356,07	354,75	336,84	325,62	322,04
Egito	342,79	329,96	307,16	278,44	242,32	206,61	230,55	301,72
Índia	382,35	334,56	289,00	281,78	278,02	275,59	286,83	282,85
Tailândia	221,11	250,56	249,29	247,57	252,58	257,79	253,37	241,57
Trindade e Tobago	264,3	267,26	270,56	253,36	237,15	208,23	218,81	233,39
Vietname	144,81	160,57	158,18	168,46	182,07	164,01	149,42	143,07
Guiné Equatorial	148,57	162,19	150,8	149,58	142,55	132,56	130,6	117,34
Venezuela	240,14	232,08	223,20	214,62	206,32	203,33	162,4	113,38
Holanda	135,95	127,32	123,46	112,53	108,67	100,31	89,72	80,94
Outros Países	1.328,96	1.322,11	1.332,54	1.287,67	1.221,13	1.246,80	1.312,03	1.332,17
Total	**14.996,02**	**14.862,72**	**14.791,79**	**14.970,63**	**15.536,99**	**15.614,18**	**15.816,92**	**16.084,27**

Fonte: Rystad Energy Ucube (consultado a 2 agosto 2019)

Ranking
incluído no mapa da economia do mar.

Energia offshore

A capacidade de energia eólica *offshore* no mundo é liderada por três países (Reino Unido, Alemanha e China), os quais representam 81,81% da capacidade total instalada no mundo. Em quarto lugar, a Dinamarca representa 5,74% dessa mesma capacidade.

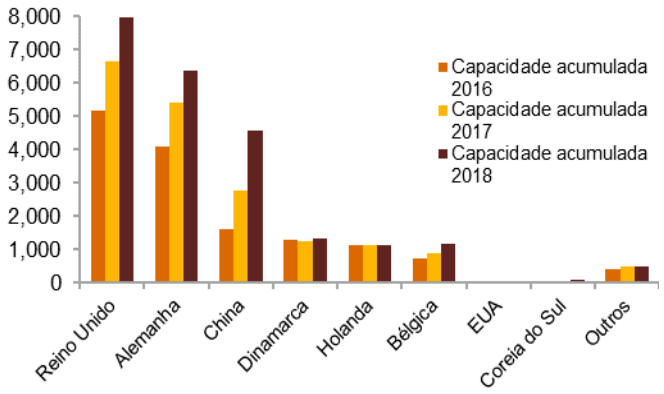
Principais países com capacidade instalada em termos de eólica *offshore*

	Total 2013	Total 2014	Total 2015	Total 2016	Total 2017	Total 2018	Quota do Total
			(MW)				
Reino Unido	3.681	4.500	5.100	5.156	6.651	7.963	34,41%
Alemanha	520	1.012	3.295	4.108	5.411	6.380	27,57%
China	429	654	1.035	1.627	2.788	4.588	19,83%
Dinamarca	1.271	1.271	1.271	1.271	1.268	1.329	5,74%
Holanda	247	247	427	1.118	1.118	1.118	4,83%
Bélgica	572	712	712	712	877	1186	5,13%
EUA	0,02	0,02	0,02	30	30	30	0,13%
Coreia do Sul	5	5	5	35	38	73	0,32%
Outros	321	323	322	426	477	473	2,04%
Total	**7.046**	**8.724**	**12.167**	**14.483**	**18.658**	**23.140**	**100,00%**

Fonte: Global Wind Report Market update 2019

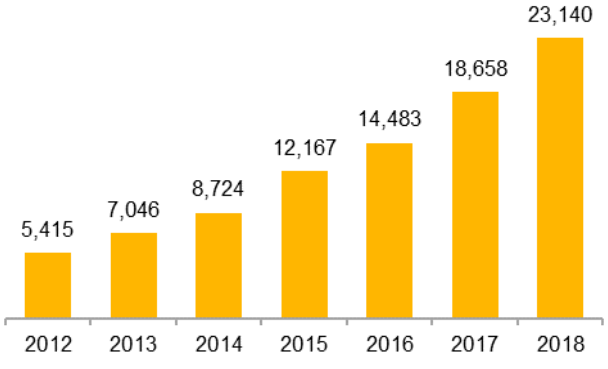
Ranking
incluído no mapa da economia do mar.

Principais países com capacidade instalada em termos de eólica offshore (MW)



Fonte: Global Wind Report Market update 2012-2018

Capacidade acumulada offshore mundial, anual 2012-2018 (MW)



Fonte: Global Wind Report Market update 2012-2018

Segurança naval, pirataria e desastres marítimos

Em 2019, o país com maior número de equipamentos navais de grande porte (porta aviões, fragatas, *destroyers*, corvetas e submarinos) é a China com 204, imediatamente seguida pelos EUA com 197. A Rússia ocupa o terceiro lugar com 165 equipamentos navais de grande porte.

Principais países em termos de frotas navais de guerra (Soma do número de porta-aviões, fragatas, *destroyers*, corvetas e submarinos)

Top 25		Total (Porta-aviões + Fragatas + *Destroyers* + *Corvetas* + Submarinos)			
		2016	2017	2018	2019
1	China	175	190	192	204
2	EUA	162	160	161	197
3	Rússia	161	166	163	165
4	Coreia do Norte	75	89	98	96
5	Japão	63	69	63	65
6	Índia	66	66	64	63
7	Coreia do Sul	57	57	55	55
8	Irão	42	41	41	43
9	Turquia	37	37	38	38
10	França	36	29	37	37
11	Indonésia	18	35	35	37
12	Taiwan	29	29	29	33
13	Reino Unido	30	32	31	30
14	Itália	30	31	30	30
15	Vietname	23	26	29	29
16	Grécia	24	24	24	24
17	Egito	21	18	21	22
18	Alemanha	20	21	21	21
19	Austrália	22	19	19	20
20	Peru	19	20	18	18
21	Argélia	20	27	29	17
22	Paquistão	0	0	0	17
23	Brasil	19	18	17	16
24	Canadá	17	16	16	16
25	Colômbia	-	-	-	16

Fonte: Global Firepower – junho 2019

Ranking **incluído no mapa da economia do mar.**

Segurança naval, pirataria e desastres marítimos

Em 2018, a Nigéria é o país que registou maior número de ataques de piratas (24%).

Principais localizações de ataques de piratas (2011 – 2018)

Localizações	Países	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total
Sudeste Asiático	Indonésia	46	81	106	100	108	49	43	36	569
	Malásia	16	12	9	24	13	7	7	11	99
	Estreito de Singapura	11	6	9	8	9	2	4	3	52
	Filipinas	5	3	3	6	11	10	22	10	70
	Outros Ásia	2	2	1	3	6	-	-	-	14
Extremo Oriente	Mar do Sul da China	13	2	4	1	-	-	-	-	20
	Vietname	8	4	9	7	27	9	2	4	70
	Outros Extremo Oriente	2	1	0	0	4	7	2	3	19
Subcontinente Indiano	Bangladesh	10	11	12	21	11	3	11	12	91
	Índia	6	8	14	13	13	14	4	6	78
América do Sul	Brasil	3	1	1	1	-	-	-	4	10
	Colômbia	4	5	7	2	5	4	6	1	34
	Equador	6	4	3	0	-	-	2	4	19
	Guiana	1	0	2	1	-	2	1	2	9
	Haiti	2	2	0	0	2	4	1	3	14
	Peru	2	3	4	0	-	11	2	4	26
	Venezuela	4	0	0	1	1	5	12	11	34
	Outros América do Sul	3	2	1	0	0	1	0	0	7
África	Benim	20	2	0	0	0	1	0	5	28
	Egito	3	7	7	0	1	0	0	0	18
	Guiné	5	3	1	0	3	3	2	3	20
	Golfo de Áden [a]	37	13	6	4	0	1	3	1	65
	Costa do Marfim	1	5	4	3	1	1	1	1	17
	Nigéria	10	27	31	18	14	36	33	48	217
	Mar Vermelho [a]	39	13	2	4	0	0	1	0	59
	Somália [a]	160	49	7	3	0	1	5	2	227
	Togo	6	15	7	2	0	1	0	1	32
	Congo	3	4	3	7	5	6	1	6	35
	Outros África	11	12	11	16	12	13	15	20	110
Total		**439**	**297**	**264**	**245**	**246**	**191**	**180**	**201**	2063

Nota: Todos os ataques assinalados com "a" são atribuídos a piratas da Somália.

Fonte: ICC International Maritime Bureau - Piracy e Armed Robbery Against Ships

Ranking
incluído no mapa da economia do mar.

Segurança naval, pirataria e desastres marítimos (ilhas de plástico)

As principais zonas com maior número e peso de partículas de plástico são o Norte do Oceano Pacífico (38% e 36%, respetivamente), o Oceano Índico (25% e 22%, respetivamente) e o Norte do Oceano Atlântico (18% e 21%, respetivamente).

Principais zonas de acumulação de plástico global

		Nome da Região						
	Dimensão	**Pacífico Norte**	**Oceano Índico**	**Atlântico Norte**	**Pacífico Sul**	**Atlântico Sul**	**Mar Mediterrâneo**	**Total**
Número	0,33 - 1,00 mm	68,8	45,5	32,4	17,6	10,6	8,5	183,0
	1,01 - 4,75 mm	116,0	74,9	53,2	26,9	16,7	14,6	302,0
	4,76 - 200mm	13,2	9,2	7,3	4,4	2,4	1,6	38,1
	>200 mm	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	0,9
	Total	**199,0**	**130,0**	**93,0**	**49,1**	**29,7**	**24,7**	**525,0**
Peso	0.33 - 1,00 mm	21,0	14.6	10,4	6,5	3,7	14,1	70,4
	1,01 - 4,75 mm	100,0	60,1	42,1	16,9	11,7	53,8	285,0
	4,76 - 200mm	109,0	64,6	45,2	17,8	12,4	57,6	306,0
	>200 mm	734,0	452,0	467,0	169,0	100,0	106,0	2028,0
	Total	**964,0**	**591,3**	**564,7**	**210,2**	**127,8**	**231,5**	**2689,4**

Fonte: Eriksen M, Lebreton LCM, Carson HS, Thiel M, Moore CJ, Borerro JC, et al. (2014) Plastic Pollution in the World's Oceans: More than 5 Trillion Plastic Pieces Weighing over 250,000 Tons Afloat at Sea. PLoS ONE 9(12): e111913. https://doi.org/10.1371/journal.pone.0111913
Nota: Número: (n x 10^{10} peças); Peso: (g x 10^{8}; ou g x 10^{2} tons).

Pescas e Aquacultura

Os dez principais países ao nível da pesca, encabeçados pela China, com 19,2% das capturas, representam cerca de 60% do total da pesca global, tendo vindo a aumentar significativamente a sua captura nos últimos 10 anos.

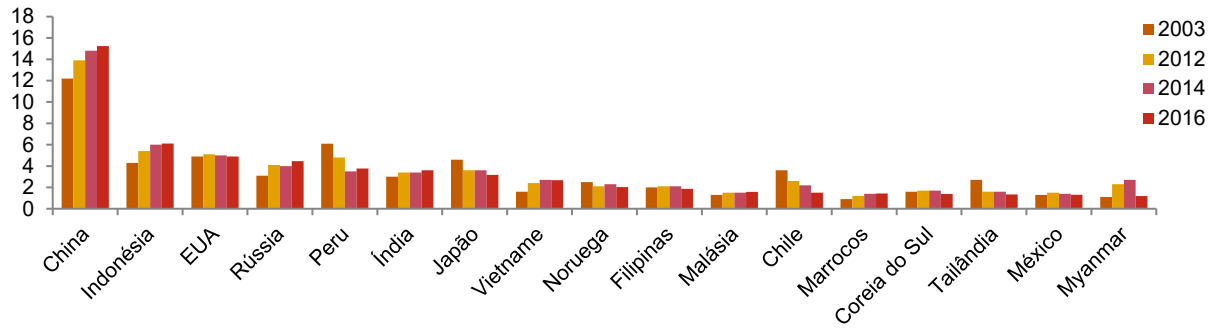
Principais países em termos de pesca (captura marinha)

2016 *Ranking*	País	2003	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Peso 2016	Variação 2015/2016	Variação 2003/2016
		(milhões de toneladas)								(Percentagem)	
1	China	12,20	13,50	13,90	14,00	14,80	15,31	15,25	19,23%	-0,44%	24,97%
2	Indonésia	4,30	5,30	5,40	5,60	6,00	6,22	6,11	7,71%	-1,72%	42,07%
3	EUA	4,90	5,10	5,10	5,10	5,00	5,02	4,90	6,18%	-2,43%	-0,06%
4	Rússia	3,10	4,00	4,10	4,10	4,00	4,17	4,47	5,63%	7,05%	44,06%
5	Peru	6,10	8,20	4,80	5,80	3,50	4,79	3,77	4,76%	-21,15%	-38,13%
6	Índia	3,00	3,30	3,40	3,40	3,40	3,50	3,60	4,54%	2,92%	19,97%
7	Japão	4,60	3,70	3,60	3,60	3,60	3,42	3,17	3,99%	-7,48%	-31,15%
8	Vietname	1,60	2,30	2,40	2,60	2,70	2,61	2,68	3,38%	2,72%	67,38%
9	Noruega	2,50	2,30	2,10	2,10	2,30	2,29	2,03	2,56%	-11,34%	-18,68%
10	Filipinas	2,00	2,20	2,10	2,10	2,10	1,95	1,87	2,35%	-4,26%	-6,75%
11	Malásia	1,30	1,40	1,50	1,50	1,50	1,49	1,57	1,99%	5,92%	21,08%
12	Chile	3,60	3,10	2,60	1,80	2,20	1,79	1,50	1,89%	-16,07%	-58,36%
13	Marrocos	0,90	1,00	1,20	1,20	1,40	1,35	1,43	1,81%	6,08%	59,00%
14	Coreia do Sul	1,60	1,70	1,70	1,60	1,70	1,64	1,38	1,74%	-16,04%	-13,94%
15	Tailândia	2,70	1,60	1,60	1,60	1,60	1,32	1,34	1,69%	1,97%	-50,26%
16	México	1,30	1,50	1,50	1,50	1,40	1,32	1,31	1,65%	-0,30%	0,85%
17	Myanmar	1,10	2,20	2,30	2,50	2,70	1,11	1,19	1,49%	7,05%	7,73%
Total 17 principais países		**56,80**	**62,40**	**59,30**	**60,10**	**59,90**	**59,28**	**57,55**	**72,60%**	**-2,90%**	**1,33%**
Resto do mundo		**22,90**	**20,20**	**20,40**	**21,20**	**21,60**	**21,97**	**21,72**	**27,40%**	**-1,14%**	**-5,14%**
Total mundial		**79,70**	**82,60**	**79,70**	**81,00**	**81,50**	**81,25**	**79,28**	**100,00%**	**-2,43%**	**-0,53%**
Quota 17 principais países (%)		**71,30**	**75,50**	**74,40**	**73,80**	**73,50**	**72,96**	**72,60**			

Fonte: FAO - The State of the World Fisheries and Aquaculture, 2018

Ranking **incluído no mapa da economia do mar.**

Captura marinha: principais países produtores (em milhões de toneladas)



Fonte: FAO - The State of the World Fisheries and Aquaculture, 2018

Pescas e Aquacultura

A aquicultura interior é a principal contribuidora para o crescimento da aquicultura e a China é o país mais relevante representando 62% da produção global de aquicultura.

Principais produtores em aquacultura (em milhares de toneladas e quota do total mundial)

	Produção total de animais aquáticos				Quota
Produtor	2010	2012	2014	2016	2016
China	36.734	41.108	45.469	49.244	62%
Índia	3.786	4.210	4.881	5.700	7%
Indonésia	2.305	3.068	4.254	4.950	6%
Vietname	2.683	3.085	3.397	3.625	5%
Bangladesh	1.309	1.726	1.957	2.204	3%
Noruega	1.020	1.321	1.333	1.326	2%
Egito	920	1.018	1.137	1.371	2%
Chile	701	1.071	1.215	1.035	1%
Top 8 subtotal	**49.458**	**56.607**	**63.643**	**69.455**	**87%**
Resto do Mundo	9.504	9.859	10.141	10.576	13%
Mundo	**58.962**	**66.466**	**73.784**	**80.031**	**100%**

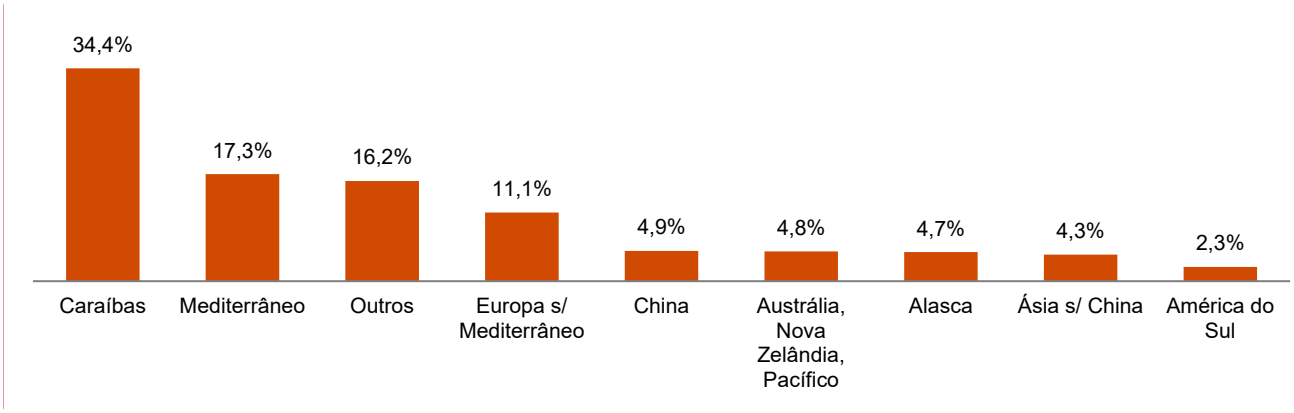
Fonte: FAO - The State of the World Fisheries and Aquaculture, 2018

Ranking
incluído no mapa da economia do mar.

Entretenimento, desporto, turismo e cultura

As Caraíbas (34%) continuam a ser a região do globo com maior quota de mercado na indústria dos cruzeiros, logo seguida pelo Mediterrâneo (17%) e pelo resto da Europa (11%).

Quota de mercado de cada região do globo na indústria dos cruzeiros, por região



Fonte: CLIA - State of the Cruise Industry Outlook 2019

Ranking
incluído no mapa da economia do mar.

Telecomunicações

A Indonésia é o país com maior número de pontos intermédios de cabos submarinos do mundo (12%), logo seguido pelos Estados Unidos da América (11%).

Principais países com ligações de cabos submarinos (por número de pontos intermédios)

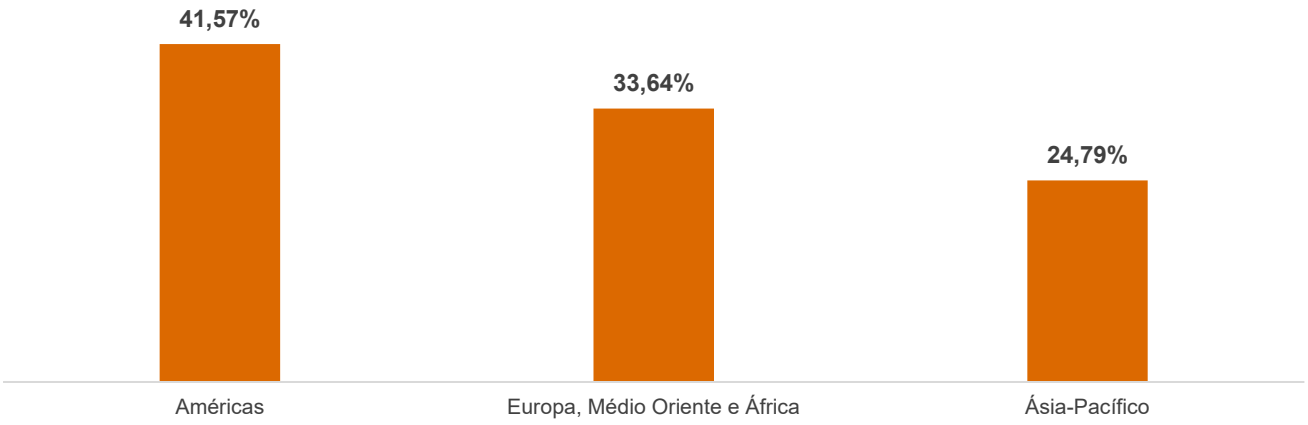
País	Número	País	Número	País	Número	País	Número
Indonésia	125	Maldivas	11	Maurícias	5	Bélgica	3
EUA	117	Cabo Verde	10	Panamá	5	Belize	3
Reino Unido	88	Irlanda	10	Somália	5	Camarões	3
Noruega	34	Países Baixos	9	Emirados Árabes Unidos	5	Ilhas Caimão	3
Dinamarca	30	Canadá	8	Argélia	4	Cuba	3
Filipinas	30	México	8	Comores	4	Estónia	3
Japão	22	Omã	8	Chipre	4	Ilhas Faroé	3
Espanha	22	Finlândia	7	República Dominicana	4	Estados Federados da Micronésia	3
Bahamas	19	Irão	7	Grécia	4	Granada	3
Suécia	19	Jamaica	7	Guernsey	4	Haiti	3
Brasil	17	São Vicente e Granadinas	7	Islândia	4	Honduras	3
Polinésia Francesa	17	Singapura	7	Líbano	4	Jersey	3
Austrália	16	África do Sul	7	Madagáscar	4	Myanmar	3
China	16	Ilhas Virgens (EUA)	7	Nova Caledónia	4	Nigéria	3
Papua Nova Guiné	16	Colômbia	6	Perú	4	Reunião	3
Portugal	15	Egipto	6	Qatar	4	Saint Martin	3
Venezuela	15	Alemanha	6	Coreia do Sul	3	Arábia Saudita	3
Chile	14	Guadalupe	6	Ilhas Salomão	4	Santo Eustáquio e Saba	3
Índia	14	Malta	6	Sri Lanka	4	Vietname	3
Itália	14	Ilhas Marianas do Norte	6	Tailândia	4	Iémen	3
Líbia	14	Taiwan	6	Tonga	4	Aruba	2
Malásia	14	Trindade e Tobago	6	Turquia	4	Ascensão e Tristão da Cunha	2
França	13	Guiné Equatorial	5	Angola	3	Bangladesh	2
Nova Zelândia	13	Gronelândia	5	Argentina	3	Barbados	2
Rússia	13	Ilha de Man	5	Bahrain	3	Bermuda	2
						Congo	1

Fonte: Submarine Cable Map

Biotecnologia Azul

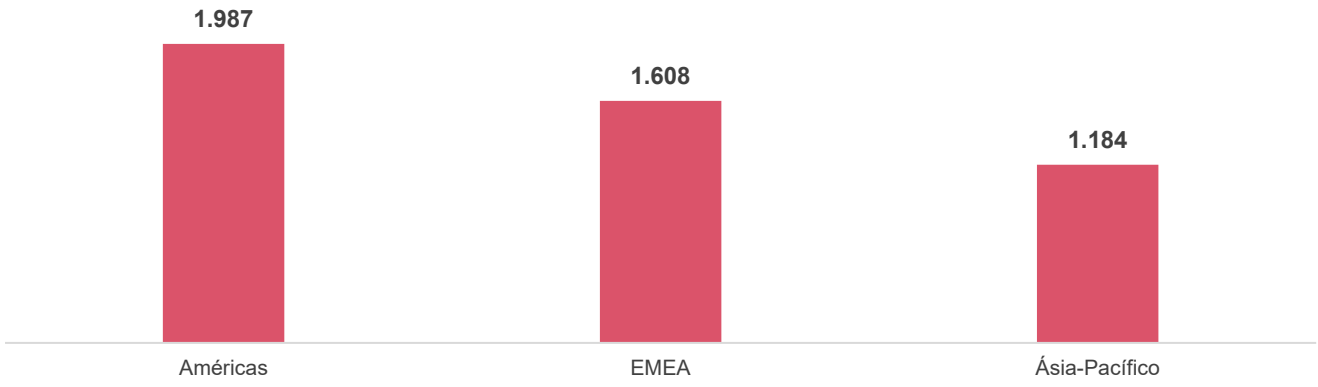
As Américas constituem a região com maior quota global no que respeita à biotecnologia azul, com mais de 40% do mercado.

Quotas de mercado em biotecnologia azul, por região (2018)



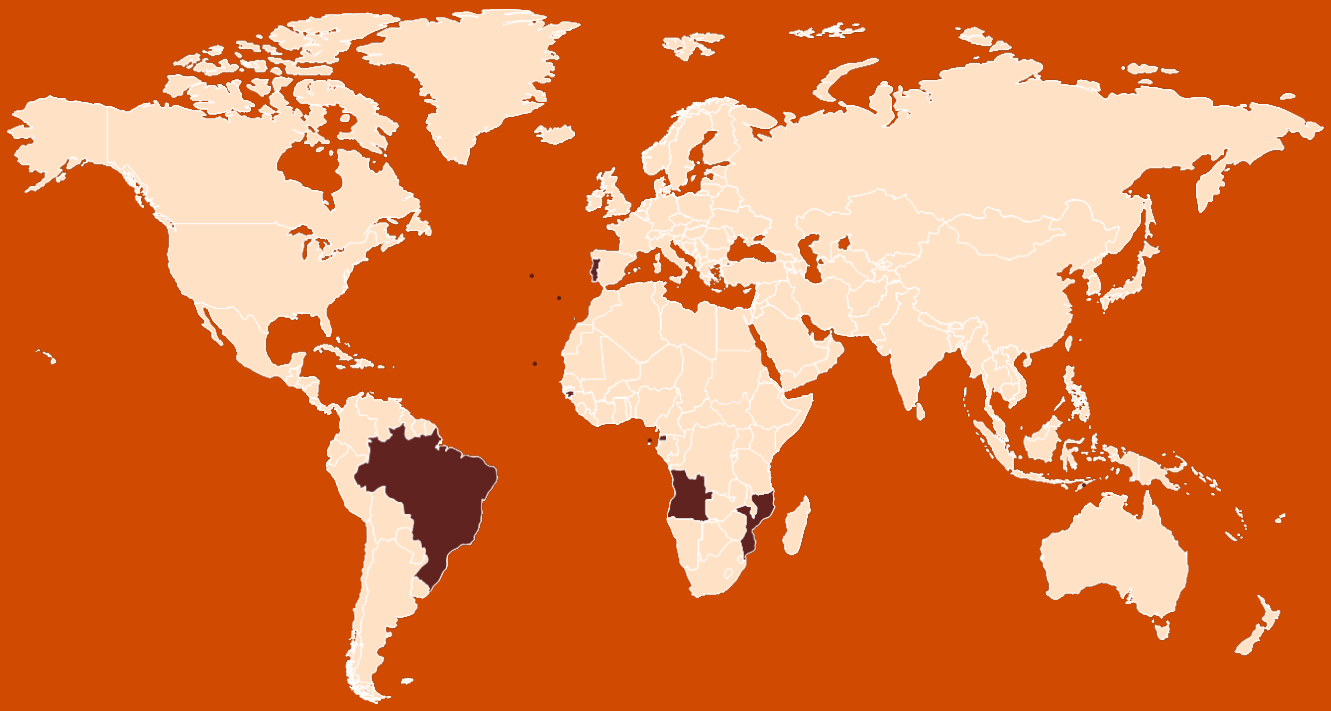
Fonte: Global Blue Biotechnology Market, Technavio

Valor do mercado de biotecnologia azul, por região (em milhões, 2018)

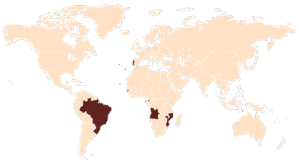


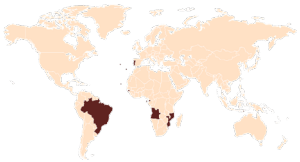
Fonte: Global Blue Biotechnology Market, Technavio

Ranking
incluído no mapa da economia do mar.



CPLP no Mundo





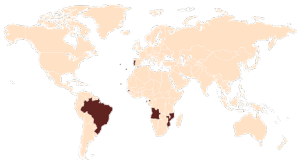
O projeto de responsabilidade social da PwC, LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar (Mundo), sistematiza, de forma resumida, informação quantitativa sobre diversas indústrias do mar, permitindo, não só, identificar as tendências e evolução das indústrias do mar, como também construindo rankings que, sobrepostos num mapa mundo, identificam a intensidade de utilização do oceano em cada região do globo. Com este exercício de construção de rankings de países por indústria foi possível apresentar a síntese global de informação quantitativa que consta do capítulo anterior e do documento 'Circum-navegação: LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar (Mundo) – Em detalhe. Neste capítulo iremos sistematizar alguns assuntos relevantes da Economia do Mar da CPLP, no contexto mundial, identificados neste exercício que efetuámos.

Com uma área total de Zona Económica Exclusiva de cerca de 7,9 milhões de Km2, os países que formam a CPLP têm a quarta maior ZEE do mundo. O mar é um dos elementos identitários desta comunidade de países. Todos os países da CPLP são países costeiros e três dos nove países são arquipélagos. Apresentamos abaixo o peso da ZEE de cada estado membro no total da ZEE dos países que compõem a CPLP:

Região/País	% ZEE CPLP
Angola	6%
Brasil	47%
Cabo Verde	10%
Guiné-Bissau	1%
Guiné Equatorial	4%
Moçambique	8%
Portugal	22%
São Tomé e Príncipe	1%
Timor-Leste	1%
	100%

Fonte: Marineregions.org

A CPLP tem uma localização geoestratégica importante no contexto do mar. De referir que a maior parte da área de ZEE dos países da CPLP é considerada profunda ou muito profunda.



A economia do mar faz parte da economia mundial e como tal é afetada pela evolução geral da macroeconomia, assim, tendo em conta as taxas de crescimento dos diversos países, pode-se afirmar que os últimos anos não têm sido fáceis. Em 2011 a economia mundial apresentou uma taxa de crescimento mais baixa que 2010, mantendo-se relativamente estável ao longo dos anos seguintes. Em 2017 verificou-se um crescimento de 3,1%, mantendo-se esta previsão para 2018.

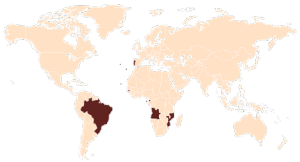
A performance económica dos países que formam a CPLP é variada, no entanto, todos os países foram afetados pela instabilidade económica global.

Taxa de crescimento do PIB Mundial, 2010-2018 (variação percentual anual)

Região/País	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Mundo	**4,4%**	**3,3%**	**2,7%**	**2,7%**	**3,0%**	**3,0%**	**2,7%**	**3,3%**	**3,1%**
Países desenvolvidos	**2,6%**	**1,6%**	**1,1%**	**1,3%**	**2,0%**	**2,4%**	**1,7%**	**2,4%**	**2,3%**
dos quais:									
Japão	4,2%	-0,1%	1,5%	2,0%	0,4%	1,2%	0,6%	1,9%	0,8%
EUA	2,5%	1,5%	2,2%	1,8%	2,5%	2,9%	1,6%	2,3%	2,9%
União Europeia (UE-28)	2,2%	1,8%	-0,3%	0,3%	1,8%	2,4%	2,0%	2,6%	2,0%
Economias de Transição	**4,6%**	**4,7%**	**3,5%**	**2,5%**	**1,1%**	**-1,5%**	**1,0%**	**2,2%**	**2,8%**
Países em desenvolvimento	**7,8%**	**6,1%**	**5,4%**	**5,0%**	**4,7%**	**4,3%**	**4,2%**	**4,6%**	**4,3%**
Angola	4,9%	3,5%	8,5%	5,0%	4,8%	0,9%	-2,6%	-0,1%	-1,2%
Brasil	7,5%	4,0%	1,9%	3,0%	0,5%	-3,5%	-3,3%	1,1%	1,1%
Cabo Verde	1,5%	4,0%	1,1%	0,8%	0,6%	1,0%	4,7%	3,7%	5,1%
Guiné-Bissau	4,6%	8,1%	-1,7%	3,3%	1,0%	6,1%	6,3%	5,9%	3,8%
Guiné Equatorial	-8,9%	6,5%	8,3%	-4,1%	0,4%	-9,1%	-8,6%	-3,2%	-4,7%
Moçambique	6,7%	7,1%	7,3%	7,0%	7,4%	6,7%	3,8%	3,7%	3,4%
Portugal	1,7%	-1,7%	-4,1%	-0,9%	0,8%	1,8%	2,0%	3,5%	2,4%
São Tomé e Príncipe	4,6%	4,3%	2,9%	4,8%	6,0%	3,6%	4,6%	4,6%	2,2%
Timor-Leste	-1,2%	11,5%	5,0%	-11,1%	-25,9%	20,6%	0,7%	-9,2%	2,8%

Nota: Valores calculados com base no PIB a preços constantes de 2015 em dólares.

Fonte: UNCTAD database

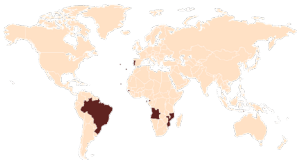


Sendo a CPLP uma comunidade de países costeiros o Transporte Marítimo, Portos e Logística é vital para o crescimento e desenvolvimento económico dos países que compõem esta comunidade. Existem países, como por exemplo o Brasil que não se localizando no corredor de navegação com maior intensidade de tráfego comercial a nível global, a sua grande dimensão, o seu peso em termos de fonte de matérias-primas de grande importância, como por exemplo o ferro, e o facto de pertencer ao top 20 de países em termos de frota marítima atribuem um grande potencial ao Brasil em termos de transporte marítimos, portos e logística. Países como Angola ou Moçambique poderão também desenvolver o setor dos transportes marítimos, portos e logística pelo facto de, para além de terem uma grande costa, terem grandes volumes de várias matérias primas que necessitam ser transportadas no espaço global. No caso de Portugal, este país, que não é abundante em termos de matérias primas, tem a vantagem de se localizar no corredor de navegação com maior intensidade de tráfego comercial. Os países compostos por ilhas como são o caso de Cabo Verde, São Tomé e Príncipe e Timor-Leste têm tudo a ganhar em continuarem a desenvolver o transporte marítimo inter-ilhas e respetiva rede portuária. Assim como a Guiné-Bissau e a Guiné Equatorial têm interesse em desenvolver o seu potencial portuário e de transportes marítimos.

Alguns dos principais granéis secos e de aço: principais produtores, utilizadores, exportadores e importadores, 2017 (quota de mercado global em %)

Produtores de aço	%	Consumidores de aço	%
China	49%	China	46%
Japão	6%	EUA	6%
Índia	6%	Índia	5%
EUA	5%	Japão	4%
Rússia	4%	Coreia do Sul	4%
Coreia do Sul	4%	Alemanha	3%
Alemanha	3%	Rússia	3%
Turquia	2%	Turquia	2%
Brasil	**2%**	México	2%
Outros	19%	Outros	25%
Exportadores de minério de ferro	**%**	**Importadores de minério de ferro**	**%**
Austrália	56%	China	72%
Brasil	**26%**	Japão	9%
África do Sul	4%	Europa	8%
Canadá	3%	Coreia do Sul	5%
Índia	2%	Outros	6%
Outros	9%		

Fonte: UNCTAD - Review of Maritime Transport 2018



Conforme apresentado no capítulo anterior existem países pertences à CPLP com presença no Top 20 dos principais países em termos de frota marítima.

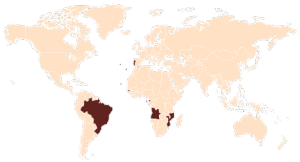
Portugal está no Top 20 dos registos de navios.

Top 20 dos maiores registos de navios, 1 de janeiro 2018 (DWT)

Nacionalidade de registo	Número de navios		Tonelada peso-morto (milhares DWT)		Percentagem do total mundial (DWT)	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Panamá	8.052	7.914	343.398	335.888	18,44%	17,46%
Ilhas Marshall	3.199	3.419	216.616	237.826	11,63%	12,36%
Libéria	3.296	3.321	219.397	223.668	11,78%	11,63%
Hong Kong SAR (China)	2.576	2.615	173.318	181.488	9,31%	9,43%
Singapura	3.558	3.526	124.238	127.880	6,67%	6,65%
Malta	2.170	2.205	99.216	108.759	5,33%	5,65%
China	4.287	4.608	78.400	84.184	4,21%	4,38%
Bahamas	1.440	1.418	79.842	76.659	4,29%	3,98%
Grécia	1.364	1.343	74.638	72.345	4,01%	3,76%
Japão	5.289	5.299	34.529	37.536	1,85%	1,95%
Chipre	1.022	1.020	33.765	34.848	1,81%	1,81%
Ilha de Man	-	412	-	27.275	-	1,42%
Indonésia	8.782	9.053	20.144	22.313	1,08%	1,16%
Portugal (Madeira)	**466**	**422**	**17.753**	**19.105**	**0,74%**	**0,99%**
Índia	1.674	1.719	17.254	18.481	0,93%	0,96%
Dinamarca	654	452	16.893	18.165	0,91%	0,94%
Noruega	1.585	519	21.900	18.056	1,18%	0,94%
Reino Unido	1.551	1.157	40.986	16.764	2,20%	0,87%
Itália	1.430	1.405	15.944	15.090	0,86%	0,78%
Coreia do Sul	1.907	1.897	15.171	14.426	0,81%	0,75%
Resto do Mundo	38.859	40.445	218.450	233.246	11,96%	12,13%
Total Mundo	**93.161**	**94.169**	**1.861.852**	**1.924.002**	**100%**	**100%**

Nota: Navios mercantes de 100 GT e acima com propulsão; classificados por tonelada peso-morto.

Fonte: UNCTAD - Review of Maritime Transport 2017 e 2018



O Brasil tem um elevado tempo médio de graneleiros em porto.

Tempo médio no porto (em dias em porto e total de chegadas), por país e tipo de navio, em 2016

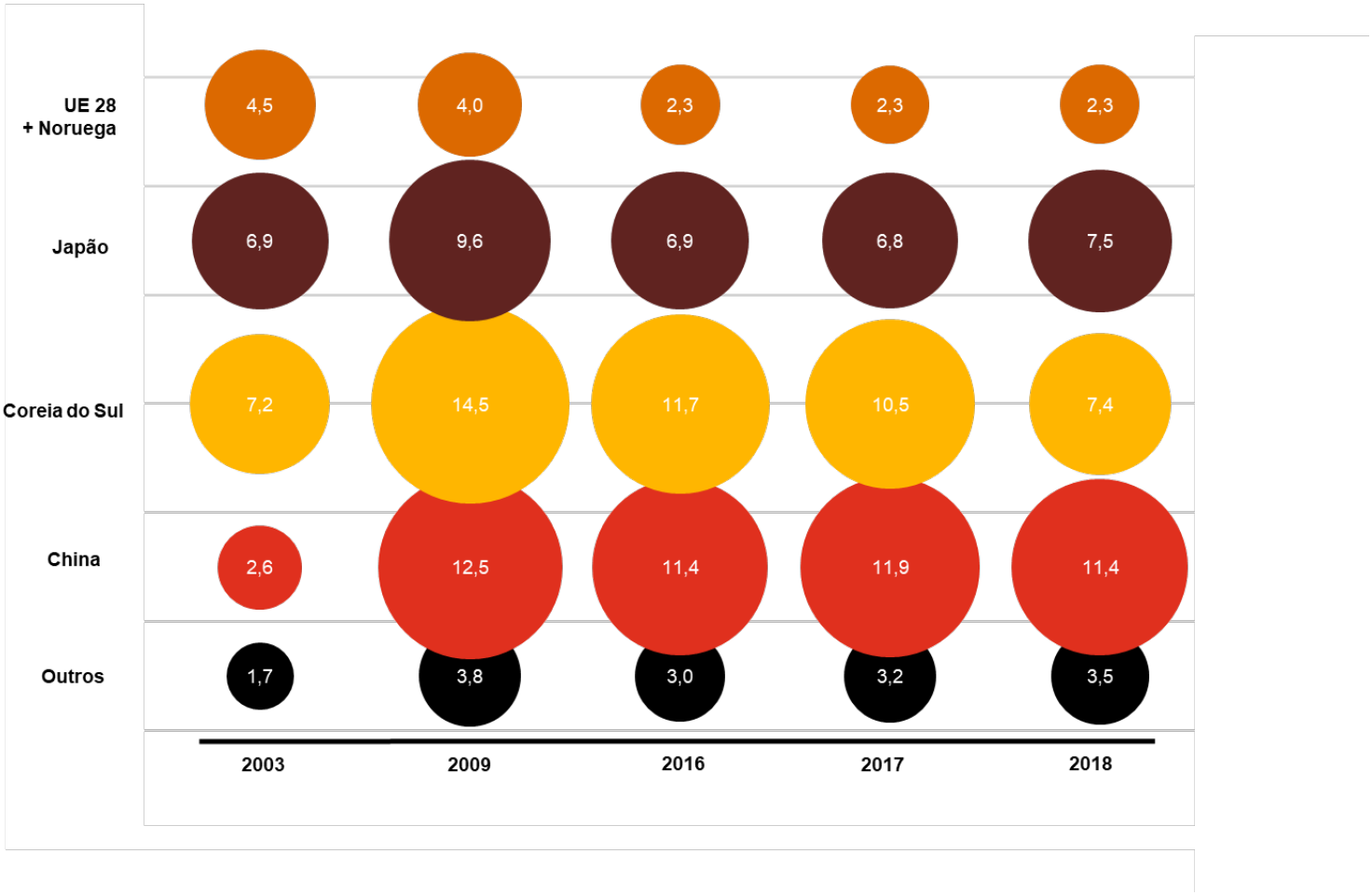
País	Navios de Contentores		País	Petroleiros	
	Dias em porto	Total de Chegadas		Dias em porto	Total de Chegadas
China	0,83	60.795	Japão	0,45	54.015
Japão	0,29	38.415	Singapura	0,98	19.047
Coreia do Sul	0,49	23.545	China	3,12	18.702
EUA	0,97	19.844	Holanda	0,95	18.077
Tailândia	0,40	16.895	EUA	1,54	17.526
Singapura	0,80	16.159	Coreia do Sul	0,92	11.894
Malásia	0,93	15.678	Rússia	1,40	10.560
Alemanha	0,46	14.784	Reino Unido	0,94	9.950
Espanha	0,51	14.018	Alemanha	0,58	8.509
Holanda	1,14	12.264	França	0,96	8.205
Total Mundo	**0,87**	**445.990**	**Total Mundo**	**1,36**	**309.994**

País	Graneleiros		País	Navios de Transporte de Gás	
	Dias em porto	Total de Chegadas		Dias em porto	Total de Chegadas
China	2,60	41.908	Japão	-	22.279
Japão	1,08	32.239	Tailândia	0,88	6.318
EUA	1,88	14.104	China	1,16	4.904
Austrália	2,12	12.840	Coreia do Sul	0,95	2.817
Canada	1,50	11.278	Indonésia	1,41	2.146
Índia	2,83	8.885	Reino Unido	0,99	1.932
Brasil	**2,70**	**7.814**	Qatar	1,20	1.400
Indonésia	3,48	7.338	Singapura	1,10	1.219
Coreia do Sul	2,89	5.987	Bélgica	1,26	1.159
Rússia	3,40	4.579	Holanda	0,88	1.156
Total Mundo	**2,72**	**213.497**	**Total Mundo**	**1,05**	**59.183**

Fonte: UNCTAD - Review of Maritime Transport 2017

A Ásia é o continente com maior peso global em termos de Construção Naval.

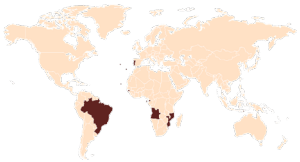
Construções concluídas em estaleiros globais (em milhões de CGT)



Fonte: Sea Europe, Shipbuilding Market Monitoring, Report No 46, 2019

A CPLP necessita desenvolver a sua construção naval, na medida em que tem grandes áreas marítimas, tem vantagens em desenvolver o seu transporte marítimo e tem ótimas localizações para construir e articular estaleiros navais de construção e de manutenção naval. A defesa das suas áreas marítimas também obriga ao desenvolvimento e capacitação de armadas de guerra que necessitam de equipamentos navais.

A título de exemplo, em 2018 o Brasil construiu 0,7% dos navios novos construídos no mundo, sendo que, colocou no mercado, nesse mesmo ano, cerca de 0,1% do total global de encomendas de navios.



Em 2017, o total de produção de energia fóssil offshore (petróleo & gás) do total dos países que constituem a CPLP foi de cerca de 1.700 milhões Kbbl/d, o que é superior ao maior produtor do mundo de petróleo e gás offshore. Em 2018, o maior produtor do mundo foi a Arábia Saudita, tendo produzido 1.631 milhões Kbbl/d. A percentagem de produção da CPLP por país foi de:

	Petróleo e Gás Offshore 2018
Angola	32%
Brasil	59%
Cabo Verde	0%
Guiné-Bissau	0%
Guiné Equatorial	7%
Moçambique	0%
Portugal	0%
São Tomé e Príncipe	0%
Timor-Leste	2%
	100%

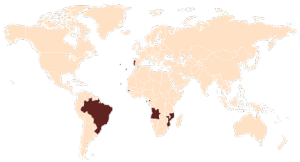
Fonte: Rystad Energy Ucube

Em 2018 o total de porta-aviões, fragatas, destroyers, corvettes e submarinos dos países da CPLP ascendeu a 22, o que equivalerá à posição 14 no ranking de marinhas, considerando apenas o número de equipamentos pesados. O peso de cada país no total CPLP é o seguinte:

	Total (Porta-aviões + Fragatas + *Destroyers* + Corvetas + Submarinos)
Angola	0%
Brasil	68%
Cabo Verde	0%
Guiné-Bissau	0%
Guiné Equatorial	0%
Moçambique	0%
Portugal	32%
São Tomé e Príncipe	0%
Timor-Leste	0%
	100%

Fonte: Global Firepower – janeiro 2020

Conforme referido no capítulo anterior, entre 2010 e 2018, foram registados vários ataques de piratas em todo o mundo, muitos deles em águas de países da CPLP ou próximos de países de CPLP.



No que respeita a produtos alimentares do mar e dos rios o peixe sempre foi uma importante fonte de proteína para todos os países da CPLP que, por esse motivo, sempre tiveram uma pesca tradicional ativa. Existem ainda países que têm, nas suas águas interiores um grande potencial piscícola e de aquacultura. No mar a diversidade de recursos piscícolas é grande, no entanto a quantidade de stocks não é grande. Neste contexto, nenhum dos países da CPLP consta da lista de principais países que controlam as pescas a nível global.

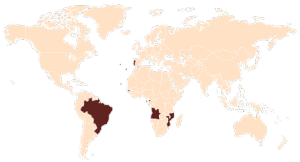
Produção de animais aquáticos em aquacultura, por tipo de exploração, 2016

Produtor	Peixe		Outras espécies[a]	Produção total de animais aquáticos	Quota do total mundial
	Aquacultura interior	Maricultura			
	(milhares de toneladas)				(%)
África	1.954	17	11	1.982	2,48%
Américas	1.072	906	1.370	3.348	4,18%
Ásia	43.983	3.739	23.823	71.545	89,40%
Europa	502	1.830	613	2.945	3,68%
Oceânia	5	82	124	211	0,26%
Mundo	**47.516**	**6.575**	**25.941**	**80.031**	**100,00%**

[a] A coluna outras espécies inclui crustáceos, bivalves, moluscos e outras espécies.
Fonte: FAO - The State of the World Fisheries and Aquaculture in 2018

	Produção total de animais aquáticos				Quota
Produtor	2010	2012	2014	2016	2016
China	36.734	41.108	45.469	49.244	62%
Índia	3.786	4.210	4.881	5.700	7%
Indonésia	2.305	3.068	4.254	4.950	6%
Vietname	2.683	3.085	3.397	3.625	5%
Bangladesh	1.309	1.726	1.957	2.204	3%
Noruega	1.020	1.321	1.333	1.326	2%
Egito	920	1.018	1.137	1.371	2%
Chile	701	1.071	1.215	1.035	1%
Top 8 subtotal	**49.458**	**56.607**	**63.643**	**69.455**	**87%**
Resto do Mundo	9.504	9.859	10.141	10.576	13%
Mundo	**58.962**	**66.466**	**73.784**	**80.031**	**100%**

Fonte: FAO - The State of the World Fisheries and Aquaculture in 2018



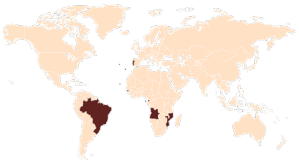
O consumo per capita de peixe na CPLP varia bastante de país para país.

Fornecimento de peixe alimentar per capita, por continente e agrupamento económico

	Fornecimento per capita de produtos alimentares do mar		
	2010	2013	2015
	(kg/ano)		
Mundo	**18,9**	**19,7**	**20,2**
Mundo (exceto China)	15,4	15,3	15,5
África	9,7	9,8	9,9
América do Norte	21,8	21,4	21,6
América Latina e Caraíbas	9,7	9,4	9,8
Ásia	21,6	23,0	24,0
Europa	22,0	22,2	22,5
Oceânia	25,4	24,8	25,0
Países Desenvolvidos	27,4	26,8	24,9
Países Menos Desenvolvidos	11,5	12,4	12,6
Outros Países em Desenvolvimento	18,9	20,0	20,5
LIFDCs - Low-income food-deficit countries.	10,9	7,6	7,7

Fonte: FAO - The State of the World Fisheries and Aquaculture in 2018

O potencial de turismo associado ao mar é muito elevado em todos os países da CPLP. No ranking dos melhores atletas do mundo em termos de desportos náuticos, como por exemplo a vela e o surf, é normal encontrarem-se atletas do Brasil. Portugal localiza-se entre os segundo e terceiro maiores mercados de cruzeiros do mundo e tem beneficiado do aumento do turismo de cruzeiros. Cabo Verde, São Tomé e Príncipe e Moçambique têm investidos no turismo relacionado com o mar.

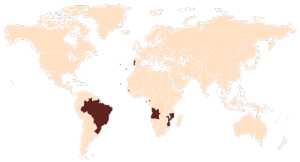


A CPLP conta com 50 pontos de ligação de cabos submarinos.

Principais países com ligações de cabos submarinos (por número de pontos intermédios)

País	Número	País	Número	País	Número	País	Número
Indonésia	125	Maldivas	11	Maurícias	5	Bélgica	3
EUA	117	**Cabo Verde**	**10**	Panamá	5	Belize	3
Reino Unido	88	Irlanda	10	Somália	5	Camarões	3
Noruega	34	Países Baixos	9	Emirados Árabes Unidos	5	Ilhas Caimão	3
Dinamarca	30	Canadá	8	Argélia	4	Cuba	3
Filipinas	30	México	8	Comores	4	Estónia	3
Japão	22	Omã	8	Chipre	4	Ilhas Faroé	3
Espanha	22	Finlândia	7	República Dominicana	4	Estados Federados da Micronésia	3
Bahamas	19	Irão	7	Grécia	4	Granada	3
Suécia	19	Jamaica	7	Guernsey	4	Haiti	3
Brasil	**17**	São Vicente e Granadinas	7	Islândia	4	Honduras	3
Polinésia Francesa	17	Singapura	7	Líbano	4	Jersey	3
Austrália	16	África do Sul	7	Madagáscar	4	Myanmar	3
China	16	Ilhas Virgens (EUA)	7	Nova Caledónia	4	Nigéria	3
Papua Nova Guiné	16	Colômbia	6	Perú	4	Reunião	3
Portugal	**15**	Egipto	6	Qatar	4	Saint Martin	3
Venezuela	15	Alemanha	6	Coreia do Sul	3	Arábia Saudita	3
Chile	14	Guadalupe	6	Ilhas Salomão	4	Sint Eustatius e Saba	3
Índia	14	Malta	6	Sri Lanka	4	Vietname	3
Itália	14	Ilhas Marianas do Norte	6	Tailândia	4	Iémen	3
Líbia	14	Taiwan	6	Tonga	4	Aruba	2
Malásia	14	Trindade e Tobago	6	Turquia	4	Ascensão e Tristão da Cunha	2
França	13	**Guiné Equatorial**	**5**	**Angola**	**3**	Bangladesh	2
Nova Zelândia	13	Gronelândia	5	Argentina	3	Barbados	2
Rússia	13	Ilha de Man	5	Bahrain	3	Bermuda	2
						Congo	1

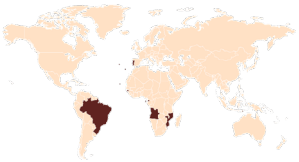
Fonte: Submarine Cable Map



CPLP no Mundo

Assuntos relevantes identificados em Circum-navegação: LEME Mundo:

- A Com uma área total de Zona Económica Exclusiva de cerca de 7,9 milhões de Km2, os países que formam a CPLP têm a quarta maior ZEE do mundo;
- O mar é um dos elementos identitários desta comunidade;
- Em média a profundidade da ZEE da CPLP é elevada;
- O Transporte Marítimo, Portos e Logística é vital para o crescimento e desenvolvimento económico dos países que compõem esta comunidade;
- Necessita desenvolver a sua construção naval;
- Em 2017 o total de produção de petróleo e de gás offshore da CPLP, devido aos contributos do Brasil, de Angola, da Guiné Equatorial e de Timor Leste, supera a produção offshore do país maior produtor do mundo, a Arábia Saudita;
- Considerando apenas o número de equipamentos de defesa naval pesados, devido ao contributo do Brasil e de Portugal, a CPLP ocupa a posição 14 no ranking de marinhas de guerra;
- Entre 2010 e 2018, foram registados vários ataques de piratas em todo o mundo, muitos deles em águas de países da CPLP ou próximos de países da CPLP;
- No que respeita a produtos alimentares do mar e dos rios o peixe sempre foi uma importante fonte de proteína para todos os países da CPLP que, por esse motivo, sempre tiveram uma pesca tradicional ativa. Existem ainda países que têm, as suas águas interiores um grande potencial piscícola e de aquacultura. No mar a diversidade de recursos piscícolas é grande, no entanto a quantidade de stocks não é grande. Neste contexto, nenhum dos países da CPLP consta da lista de principais países que controlam as pescas a nível global;
- O potencial de turismo associado ao mar é muito elevado em todos os países da CPLP. No ranking dos melhores atletas do mundo em termos de desportos náuticos, como por exemplo a vela e o surf, é normal encontrarem-se atletas do Brasil. Portugal localiza-se entre os segundo e terceiro maiores mercados de cruzeiros do mundo e têm beneficiado do aumento do turismo de cruzeiros. Cabo Verde, São Tomé e Príncipe e Moçambique têm investidos no turismo relacionado com o mar;
- A CPLP conta com 50 pontos de ligação de cabos submarinos.



A preservação ambiental valoriza o mar!

Contribua para uma cultura de segurança no mar!
Em lazer ou em trabalho, cumpra com as regras de salvaguarda da vida humana no mar. Há mar e mar, há ir e voltar.

Esta comunicação é de natureza informativa e destina-se apenas para fins gerais. Não aborda qualquer pessoa ou entidade particular, nem se refere a qualquer situação ou circunstância específica. A PwC não aceita qualquer responsabilidade decorrente da confiança colocada nas informações aqui transmitidas, dado não ser intenção substituir um aconselhamento profissional específico do negócio.

Contactos

Stephanie Hyde
Global Clients & Industries Leader
PwC International Limited
stephanie.t.hyde@pwc.com

Miguel Marques
Partner, PwC (Portugal)
Economy of the Sea Leader
miguel.marques@pwc.com

Circum-navegação: LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar (Mundo)
Edição nº5 – janeiro 2020

é uma iniciativa de responsabilidade social que inclui três documentos:

- Circum-navegação: LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar (Mundo) Sumário
- Circum-navegação: LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar (Mundo) Em detalhe
- Mapa da Economia do Mar

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

Ver mais informações sobre o projeto de responsabilidade social relativo à economia do mar em:

http://www.pwc.pt/pt/temas-actuais/economia-mar.html

© 2020 PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda. Todos os direitos reservados. PwC refere-se à PwC Portugal, constituída 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/structure