

CLUSTER DO MAR

**A MELHOR OPORTUNIDADE DE
AFIRMAÇÃO DE CABO VERDE
NO ATLÂNTICO MÉDIO**



SUMÁRIO DAS APRESENTAÇÕES DO GRUPO DE TRABALHO

○ Breve Enquadramento

No âmbito da preparação da terceira edição do Documento de Estratégia de Crescimento e Redução da Pobreza, e visando discutir a contribuição de cada um dos sectores intervenientes no processo “ CLUSTER DO MAR”, a Enapor através do seu Presidente do Conselho de Administração convidou Representantes das Classes Empresariais, Operadores Económicos, Instituições e Empresas Públicas com intervenção directa no Cluster do Mar, para encontros de trabalho que decorreram na sede da Enapor no Mindelo, durante os dias 27/4/2012 e 3,4,8/05/2012, para socialização e concertação da estratégia entre todas as partes envolvidas.

Nos trabalhos, fizeram-se representar as seguintes instituições:

Enapor; INDP; IMP; Capitania dos Portos de Barlavento; Enacol; Vivo Energy; Câmara de Comercio de Barlavento / Comunidade Portuária; ACAMM; Cabnave; UNICV,

Infelizmente não foi possível contar com o importante envolvimento e contributo de mais operadores privados, que não se fizeram representar nos trabalhos, como são os exemplo da UniMindelo, ISCEE, Lusófona, Piaget, Agencia Viking (Turismo Cruzeiro), Promotores do Projecto Pesca Desportiva, a Associação dos Armadores de Pesca e a Agencia Nacional de Viagens, etc.

○ Metodologia

Depois de uma primeira sessão conjunta através de brainstorming e discussão entre todos os membros, ficou decidido a realização de mais 3 encontros de trabalho e a subdivisão dos participantes em dois grupos temáticos, (Subsector Navio e Subsector Mercadoria e Área Institucional), em consonância com os clusters de competitividade identificados no quadro do programa do Governo, ligado a economia marítima, com o objectivo de responder às 7 questões chave que constam do DERCP III.



○ Conclusão:

Findo os encontros de intenso debate e participação, foi produzido um documento final que retrata de forma profunda a situação actual do negócio ligado ao mar, os constrangimentos por que passam os players destes negócio, e finalmente as propostas para a melhoria e resolução dos constrangimentos elencados. Este documento será submetido à apreciação do Ministério das Finanças e do Plano.



**Quais são os principais
constrangimentos e desafios que
estão a dificultar e podem afectar
o crescimento do cluster?**



Registo e Desembaração de Navios

Registo Convencional de Navios Deficiente;

Número de representantes da autoridade à chegada é elevado. Necessário encontrar alternativas;

Pouca clareza das regras na aplicação das taxas cobradas no policiamento;

Todos os navios são sujeitos a um mesmo policiamento;

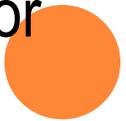
Deficiente procedimento em termos de prioridade de atracação e incumprimento da legislação em vigor;

Ausência de Duty Free/ Refound;

Deficiente cumprimento da regulamentação em vigor sobre atracação e desatracação por limitação das autoridades e de meios.

Deficiente serviço de pilotagem – Recrutamento formação e certificação.

TRIPULAÇÃO

1. Défice de efectivos (marinhagem, mestrança, e oficiais) – formação e certificação.
 2. Dificuldades de colocação dos formandos no estágio a bordo dos navios nacionais e internacionais.
 3. Deficiente capacidade da actualização dos marítimos.
 4. Défice de conhecimento / informação sobre oportunidades de emprego nos transportes marítimos.
 5. Falta incentivos e motivação relativos a formação para o sector marítimo.
- 

FROTA

1. Dificuldade na obtenção de créditos;
2. Taxa de juro elevado;
3. Défice de infra-estruturas portuárias em algumas ilhas;
4. Défice de capacidade competitiva e financeira dos armadores;
5. Falta de recursos humanos qualificados para o sector;
6. Necessidade de regulamentação e regulação de sector;
7. Fraca cultura organizacional dos operadores do sector marítimo;
8. Fraca competitividade dos serviços e produtos;
9. Frota Inadaptada;



REPARAÇÃO E CONSTRUÇÃO NAVAL

1. Fraca capacidade de financiamento;
2. Volume de actividade abaixo da capacidade do país;
3. Limitação da capacidade de docagem;
4. Limitação de equipamentos;
5. Baixa produtividade;
6. Envelhecimento das instalações e equipamentos.
7. Deficiente fornecimento de materiais e peças;
8. Inexistência de representantes e especialistas de marcas de máquinas no país;
9. Elevados custos de factores.



MERCADORIAS - A NÍVEL NACIONAL

1. Ausência de Zonas Logística;
 2. Mercadoria Fragmentada (Não unitizada);
 3. Ausência de Transitários;
 4. Fraca Capacidade de Organização dos Operadores (Estruturas Familiares);
 5. Ausência de Regulação Global do Contrato de Transporte de Mercadorias (Seguros, Cargas em atrelados, etc.);
 6. Inadequada mecanização da movimentação da carga;
 7. Insuficiência de Berços de Atracação em alguns portos;
 8. Falta de Regulação de Tarifas no Transporte (ro-ro);
 9. Complexidade e Morosidade nos Procedimentos de Desembarço de Mercadorias;
 10. Falta de Harmonização entre frota / Mercadorias / Facilidades Portuárias
- 

MERCADORIAS - A NÍVEL INTERNACIONAL

1. Insuficiência / Inadequação de Infra-estruturas Portuárias;
 2. Complexidade do Sistema Tarifário Portuário;
 3. Desconhecimento do Sistema Tarifário;
 4. Desequilíbrio na afectação do peso tarifário entre o Dono da Carga e o Transportador;
 5. Insuficiência / Inadequação de Equipamentos Portuárias;
 6. Insuficiente Capacidade de Frio;
 7. Mão-de-Obra Portuária Desajustada;
 8. Ausência de Serviços de Valor Acrescentado à Mercadoria;
 9. Falta de harmonização do Horário entre a Enapor e a Alfandega
- 

POR TIPO DE TRÁFEGO

TRANSBORDO DE CONTENTORES

- Tarifas Elevadas por TEU;
- Profundidade restrito nos Portos;
- Equipamentos Portuários Insuficientes e/ou Inadequados;
- Fraca Articulação entre os Ciclos de Bordo e Terra;
- Inexistência de serviços de Reparação e Manutenção de Contentores;

TRANSBORDO DE PESCADO

- Fraca Capacidade de Frio;
 - Equipamentos Portuários Insuficientes /Inadequados;
 - Insuficiente Capacidade de Fornecimento de Electricidade (REEFERS);
 - Baixa Produtividade de Mão-de-Obra;
 - Custo Elevado de Electricidade
- 

BUNKERING

1. Custo de Combustível;
2. Excesso de Burocracia Associada;
3. Défice de Entendimento do Negócio (Ver Estudo em Curso sobre Bunkering);
4. Deficiente Articulação entre os Intervenientes do Negócio;
5. Baixo Nível de Serviços do Porto (Fraca Oferta / Diversidade);
6. Falta de Regulamentação Ligada ao Negócio;
7. Falta de um Plano Nacional de Contingência contra a Poluição;
8. Falta de Capacidade de Recolha de Resíduos Poluentes;
9. Inadequada Tarifação do BUNKERING (Serviços Marítimos e Portuários);
10. Ambiente de Negócio Desfavorável



PASSAGEIROS / TRIPULANTES

1. Faltam Terminais Dedicados;
2. Destino Pouco Atractivo;
3. Fraca Oferta (Shopping, Diversões, Excursões, Restauração, etc.);
4. Inadequação e insuficiência de Meios Logísticos;
5. Transporte Turístico Terrestre Insuficiente;
6. Falta Meios de Ligação Navio - Terra (Lanchas);
7. Fraca Capacidade de Serviços de Busca e Salvamento Marítimo (Rescue);
8. Fraca Capacidade Aeroportuária para "TURN AROUND“;
9. Inexistência de Pontões de embarque / Desembarque;
10. Ausência de Duty Free/ Refound;
11. Ausência de Equipamentos Sanitários (W.C. Públicos);
12. Insuficiente Segurança Pública



PESCAS

1. Ausência de um Plano Estratégico de Desenvolvimento;
2. Custo do Combustível elevado para a Pesca;
3. Frota Industrial e Artesanal Inadaptada;
4. Necessidade de Internacionalização da Pesca Industrial em Cabo Verde;
5. Insuficiente Valorização do Productos Pesca;
6. Fraca Capacidade de Armazenagem Frio;
7. Dificuldades no escoamento dos productos da Pesca;
8. Pacote Legislativo Incompleto;
9. Necessidade de Modernização das infra-estruturas de apoio a pesca;
10. Inexistência de cais de pescas na maior parte das ilhas;
11. Inexistência de entreposto frigorífico (pesca artesanal e industrial);
12. Deficiente qualificação dos operadores da pesca;
13. A estruturação dos serviços públicos não responde as necessidades e demandas actuais do sector;
14. Inexistência de representações do INDP e DGP nalgumas ilhas;
15. Deficiente fiscalização no sector das pescas;
16. Necessidade de revisão do plano de gestão dos recursos da pesca;
17. Falta de implementação das aéreas marinhas protegidas;
18. Necessidade de uma actualização da Estratégia de Investigação;
19. Inexistencia de cota para exploração de algumas espécies;

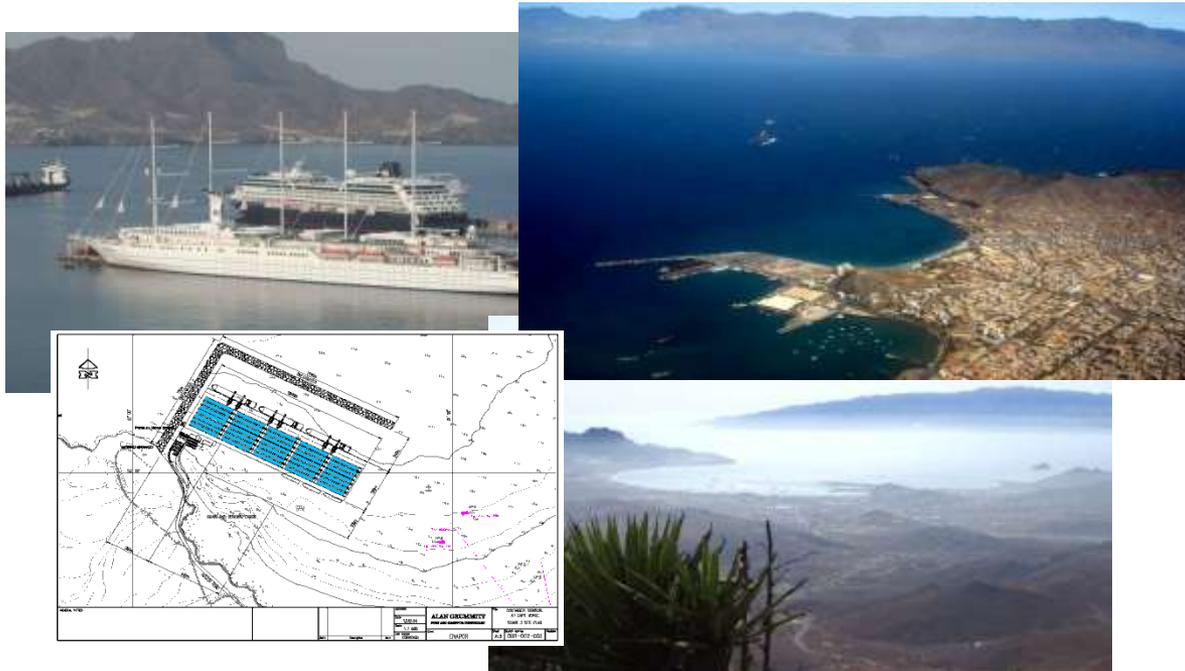


NÍVEL INSTITUCIONAL

1. Inexistência de Coordenação / Articulação Permanente de Políticas Públicas Ligadas ao " Cluster";
2. Insuficiência de Processos Dinâmicos de Aceleração de Resultados (Comunicação, Cultura Organizacional, Princípios de Negócio, Avaliação de Desempenho);
3. Inadequado Mecanismo de Financiamento das Instituições Públicas;
4. Excessiva Centralização / Concentração de Competências/ Poderes Administrativos na Adm. Central;
5. Administração Pública com deficiente focalização no Negócio (Voltada para Procedimentos);
6. Fraca Aproximação Adm. Pública / Utentes / Donos do Negócio
7. Défice de Formação, Regulação e Inspeção da Actividade de Mergulho a Nível Nacional;



Como é que poderemos aproveitar as oportunidades e minimizar/resolver os constrangimentos?



REGISTO DE NAVIOS

Retomar o Processo de Registo Institucional de navios e Identificar parceiros.

Necessidade de criação de Agencias Especializadas em Gestão de Pessoal Marítimo afecto à Companhias Internacionais;



PROCEDIMENTOS PORTUÁRIOS / DESEMBARAÇO DO NAVIO

- **Revisão, simplificação e informatização dos procedimentos.**
- **Institucionalização do Serviço de Pilotagem.**



TRIPULAÇÃO

1. Investir na criação de Centros de Formação para o pessoal marítimo;
2. Estabelecer parcerias nacionais e internacionais;
3. Bolsas para estágios;
4. Dotar o centro dos meios necessários para responder as exigências internacionais.
5. Institucionalização do Serviço de Mão de Obra Marítima;



FROTA

1. Tornar os produtos financeiros mais atractivos;
2. Oferecer formação qualificada para o sector;
3. Criar um Fundo de Risco;



REPARAÇÃO E CONSTRUÇÃO NAVAL

1. Criar condições favoráveis à instalação de armadores de pesca e outros em S.V.;
2. Criar condições para instalação de indústrias de frio e transformação de pescado e transbordo de mercadorias.
3. Desenvolver parcerias para o aproveitamento das oportunidades no subsector da construção naval.
4. Criação/desenvolvimento de uma zona franca que satisfaça as necessidades das frotas e tripulações.
5. Privatização.
6. Investimentos de recuperação/expansão.
7. Incrementar a formação e ajustar os RH actuais aos novos desafios.
8. Facilitar o "spin off" de algumas actividades.
9. Incentivo à criação de pequenas unidades prestadoras de serviços.
- 10.
11. Incentivar a Reparação Subaquática



MERCADORIAS

1. Renovar o parque de equipamentos portuários;
 2. Promover uma cultura de logística
 3. Disponibilizar zonas de logística;
 4. Promoção de serviços de valor acrescentado à mercadoria (etiquetagem, embalagem, pesagem, desconsolidação, consolidação, distribuição,..etc.)
 5. Disciplina e redefinição de processo de trabalho entre o dono da carga, navio, agente de navegação e porto:
 - 5.1. Eliminar a movimentação de carga fragmentada;
 - 5.2. Restringir a relação comercial entre o porto e os clientes/utilizadores, ou seja, apenas e directamente entre o porto e o agente de navegação e/ou transitário (excepcionalmente com grandes operadores e donos de carga).
- 

PASSAGEIROS / TRIPULANTES

1. Melhorar facilidades portuárias para navios Ro-Ro;
2. Construção de terminais dedicados para navios cruzeiros;
3. Instalação de Pontões flutuantes de desembarque/embarque de passageiros;
4. Desenvolvimento de zonas urbano-portuárias e melhorar a interacção porto/cidade (bares, restaurantes, discotecas, lazer, comunicação, ...etc.)
5. Envolvimento da Comunidade Portuária e da Comunidade Caboverdiana de Cruzeiros nos assuntos de estratégia, meios, programas e projectos que melhorem o destino turístico;
6. Criação de um ambiente citadino mais atractivo para passageiros;
7. Promoção de um ambiente nocturno mais atractivo para tripulantes;
8. Instalação de zonas e lojas francas comerciais.



PESCAS

1. Promover a competitividade das empresas;
2. Promover a modernização das embarcações e a adaptação da capacidade da frota;
3. Promover o financiamento da modernização das embarcações de pesca;
4. Realizar ensaios em espécies autóctones e de novas técnicas produtivas;
5. Criar um quadro incentivador da utilização de processo de certificação do produto e do processo produtivo;
6. Apostar na diversificação de espécies, na oferta de novos produtos e na prospecção de novos recursos;
7. Promover a formação profissional dirigida às necessidades específicas do sector;
8. Fomentar um ambiente favorável ao investimento em novas unidades e reconversão ou expansão das existentes.
9. Incentivar as marcas ou rotulagem de qualidade.



INSTITUCIONAL

1. A criação da Escola Superior especializada para os assuntos e negócios do Mar;
2. O impulso à criação de um Centro Internacional de Pesquisa e Desenvolvimento Oceanográfico;
3. Necessidade criação de Agencias Especializadas em Gestão de Pessoal Marítimo afecto à Companhias Internacionais;
4. Reforçar a Capacidade Institucional do I.M.P.
5. Necessidade de Criação do Núcleo Operacional do Cluster do Mar;

