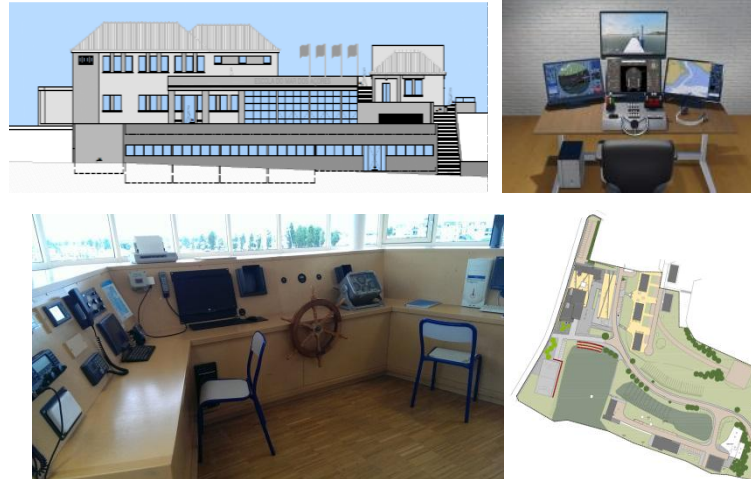




ESCOLA SUPERIOR NÁUTICA INFANTE D. HENRIQUE
Mestrado em Gestão Portuária
Departamento de Transporte e Logística



“Escola do Mar dos Açores”

Perceção das necessidades de formação no setor portuário

Trabalho de Projeto para obtenção do grau de Mestre em Gestão Portuária

João Fernando Brum de Azevedo e Castro, nº 10786

Orientador: Doutor Jaime Leça da Veiga

Co-Orientador: Cte. Carlos Sousa Coutinho

Abril/2016

A Escola do Mar dos Açores
Perceção das necessidades de formação no setor portuário

João Fernando Brum de Azevedo e Castro

RESUMO

O presente trabalho visa contribuir para o conhecimento das necessidades de formação no setor portuário considerando a realidade portuguesa.

Parte de uma análise, em que se salienta a importância do Mar para o desenvolvimento social e económico de Portugal, contextualizando a importância do Ensino e da Formação enquanto alimentadores e transversais às diferentes componentes integrantes de um *Hypercluster* do Mar.

Contextualiza a realidade do setor portuário e da formação no mesmo. Avança para a proposta de questionário bem como de uma metodologia para a sua aplicação, dirigido sobretudo a administradores portuários, visando perceber como se desenvolve a formação neste setor bem como quais são as necessidades de formação percebidas pelos inquiridos.

Apresenta a Escola do Mar dos Açores, enquanto instrumento estratégico para o Ensino e Formação, em especial para a Região Autónoma dos Açores, no sentido de corresponder às necessidades de formação profissional associadas ao Mar dos Açores.

Parte da análise e discussão dos resultados obtidos para a concretização de propostas de formação para o setor portuário considerando, quer a área operacional, quer a área da gestão, suportadas na perceção de necessidades de formação detetadas.

Os resultados obtidos apontam para que a cada realidade portuária estejam associadas necessidades específicas de formação a considerar, realçando a importância de que o presente estudo possa ser alvo de abordagens complementares visando a implementação de um programa de formação, que corresponda às reais necessidades do setor.

Palavras Chaves: Gestão Portuária, Portos, Setor Portuário, Formação Portuária, Trabalho Portuário, Trabalhador Portuário

Azores Sea School

Perceived training needs in the port sector

João Fernando Brum de Azevedo e Castro

ABSTRACT

This thesis aims to make a contribute to the understanding of the needs of training in the port sector taking into consideration the Portuguese reality.

It is based on an analysis, which stresses the importance of the sea towards the social and economic development of Portugal. It also contextualizes the importance of Education and Training as structural elements across the different components that integrate the Hypercluster of the Sea.

It contextualizes the issues in the port sector and the required training needs. A methodology for gathering data was developed which included a questionnaire addressed mainly to port managers, with the objective to understand how to better develop training in this sector as well as which are the perceptions of training needs from the part of the respondents.

It also proposes Azores Sea School as a strategic tool in order to meet the education and training needs linked to the Azores Seas.

The results are based on the analysis and discussion of the responses to the questionnaire taking into account the development of training both in the operational area as well as in the management area, clearly supported by the perceived training needs.

The results indicate that each port reality is associated with specific training needs. They also stress the importance of complementary approaches for the implementation of a training programme that meets the needs of the sector.

Key words: Port Management, Ports, Port Sector, Training in Ports;

Agradecimentos

Os agradecimentos são um verdadeiro problema. Parecem sempre insuficientes.

- Porque nos esquecemos de alguém, que não devíamos.
- Porque falta sempre referir algo, claramente óbvio depois de detetado.
- Porque as palavras não expressam o pretendido, parecendo inadequadas.

Contudo arrisco algumas referências, determinantes neste percurso. Qualquer relevo ou pertinência deste trabalho, sem eles, não seriam possíveis.

- À Cláudia, ao João e ao Pedro, por tudo.
- À Maria Isaura e ao João Alberto, pelo percurso.
- Ao Ricardo, pela amizade e alto patrocínio.
- Ao Carlos, ao João, ao António e ao Pedro pelo estímulo.
- À Escola Superior Náutica Infante Dom Henrique, pela oportunidade.
- Aos alunos e docentes do V Mestrado de Gestão da Portuária, pela descoberta.
- Ao Doutor Jaime Leça da Veiga, pela referência, serenidade e paciência. Inesgotáveis.

Muito, muito, muito... obrigado.

A vossa proximidade, por si só, para mim, já é uma vitória. Que guardarei no fundo das minhas memórias. Cuja durabilidade uso como desculpa, para a ousadia das palavras que aqui ficam escritas. Talvez um dia alguém as leia, e ache graça. Espero.

Erros, gralhas, incorreções e omissões só têm como origem a limitação das minhas capacidades.

Lista de siglas e abreviaturas

CC - Cargo de Coordenação

CCA – Conhecimentos, Competências e Atitudes (*KSA*)

CEE – Comunidade Económica Europeia

CET – Curso de Especialização Tecnológica

CIT – Conferencia Internacional do Trabalho (*ILC*)

EFV – Ensino e Formação Vocacional (*VET*)

EMA – Escola do Mar dos Açores

EMA – Escola do Mar dos Açores

EPP – Equipamento de Proteção Pessoal (PPE)

EPI – Equipamento de Proteção Individual

EU – União Europeia

GEE – Gases com Efeito de Estufa

ISPS – *International Ships and Ports Safety Code*

OIT – Organização Internacional do Trabalho (*ILO*)

OMI – Organização Marítima Internacional (*IMO*)

PDTP – Programa de Desenvolvimento do Trabalhador Portuário (*PDP*)

RAA – Região Autónoma dos Açores

RH – Recursos Humanos (*HC*)

STCW - Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers

SWOT - *Strengths* (forças), *Weaknesses* (fraquezas), *Opportunities* (oportunidades) e *Threats* (ameaças).

TI – Tecnologias de Informação

TIC – Tecnologias de Informação e Comunicação (*ICT*)

UoC – Unidades de Competência

ZEE - Zona Económica Exclusiva

Glossário

Acreditação – Reconhecimento oficial de formação, de cursos, de programas e de instituições.

Análise SWOT – Modelo de análise desenvolvido pela escola de design, do grupo de administração geral da *Harvard Business School*. O modelo proposto é a "formulação de estratégia" que vise atingir uma adequação entre as capacidades internas e as possibilidades externas de determinada organização ou projeto. A palavra SWOT é um acrónimo formado pelas palavras inglesas: *Strengths* (forças), *Weaknesses* (fraquezas), *Opportunities* (oportunidades) e *Threats* (ameaças).

Benchmarking – Identificação e comparação de melhores práticas e adaptação a uma nova realidade. Utilização como referência no sentido de permitir um termo de comparação.

Certificação – Assegura o reconhecimento formal do sucesso de determinado indivíduo, em como atingiu determinados objetivos ou conhecimentos no processo de aprendizagem.

Matriz de competências – Quadro que sintetiza o tipo de competências necessárias na indústria. Fornece uma referência rápida de categorias de competências, o tipo de competências padrão e o desenho da qualificação. Uma matriz de competências pode ser utilizada para representar uma profissão.

Competência – Conhecimentos, habilidades e atitudes que um indivíduo necessita e usa em determinada função/trabalho que seja observável e mensurável.

Pessoa competente – Alguém que: a) possui determinado conhecimento, habilidade e atitude (KSA – *knowledge, skills and attitudes*) que poderá utilizar b) na execução de determinada tarefa c) na execução de procedimentos standard expeáveis d) num determinado posto de trabalho bem como em e) condições de incerteza e de mudança.

Aprendizagem ao longo da vida – Conjunto de aprendizagens adquiridas ao longo da vida que contribuem para o desenvolvimento de competências e qualificações.

Crédito – Unidade de medida relacionada com cursos ou aprendizagens equivalentes.

Evidência – Informação recolhida, que quando coincidente com determinado critério de desempenho, constitui prova dessa mesma competência.

Critério de desempenho – Especifica as atividades, habilidades, conhecimento e compreensão que evidenciam uma intervenção competente, para cada elemento da competência.

Qualificação – Assegura a certificação individual e o reconhecimento da aquisição de determinados conhecimentos, habilidades e competências. É também a expressão formal das habilidades vocacionais ou profissionais de determinados trabalhos, reconhecidos a um nível internacional ou setorial.

Stakeholders – Indivíduos e/ou organizações envolvidas ou com interesse legítimo sob determinado assunto.

Formador – Pessoa com competências pedagógicas e profissionais, bem como com a experiência, relacionando a teoria e práticas no processo educativo de formação de determinada instituição ou empresa.

Formação – Processo ou procedimento planejado de aumento do conhecimento, de competências a partir de experiências de aprendizagem específicas. A formação pode também perseguir a mudança de atitudes para com o trabalho, para com os colegas, para com a empresa ou para com a indústria.

Recursos formativos – Recursos disponíveis para a formação sob forma de material de aprendizagem, equipamentos, instalações, etc.

Educação e formação vocacional – Educação e formação para além do ensino regular, capacitando o indivíduo com o conhecimento e as competências para o exercício de uma vocação ou trabalho específico.

Índice

1. Introdução	1
2. Identificação do projeto	4
3. A Economia do Mar – Um Hypercluster	7
3.1. O Ensino e a Formação no Hypercluster	8
3.2. Uma análise do Ensino e da Formação no Hypercluster	13
3.3. Cluster do Mar dos Açores	15
4. O Desafio da Educação	19
4.1. A Educação em Portugal	19
5. A realidade Portuária	23
5.1. O Setor Portuário	23
5.2. A formação no setor portuário	24
6. A Escola do Mar dos Açores	27
6.1. Relevância para os Açores	27
6.2. Objetivos	28
6.2.1. Análise SWOT	28
6.2.2. Visão	29
6.2.3. Missão	30
6.2.4. Valores	30
6.3. Tipo de formação	30
6.4. Oferta formativa	30
6.5. Oferta para outras regiões	31
7. Metodologia	32
7.1. Instrumento	32
7.2. Caracterização da Amostra	32
7.3. Variáveis	33
7.4. Procedimentos	34
7.5. Apresentação e Análise dos Resultados	34
7.6. Prioridades de Formação	53
7.6.1. Área Operacional – Prioridades de formação portuária	54
7.6.2. Área da Gestão – Prioridades de formação portuária	55

8. Proposta de formação portuária para a EMA	57
8.1. Formação na Área Operacional	57
8.1.1. Legislação Portuária.....	57
8.2. Formação Área da Gestão	58
8.2.1. Liderança.....	58
8.2.2. Planeamento Portuário.....	59
8.2.3. Ferramentas de Planeamento Portuário.....	60
8.2.4. Legislação Portuária.....	60
9. Limitações do trabalho	62
9.1. Da Amostra	62
10. Conclusões	62
10.1. Da análise bibliográfica.....	62
10.2. Do projeto Escola do Mar dos Açores.....	63
10.3. Da aplicação do questionário.....	63
10.3.1. Das necessidades de formação para a área operacional.....	64
10.3.2. Das necessidades de formação para a área da gestão.....	64
11. Propostas de trabalho futuro	66
Bibliografia.....	67
Anexos.....	69
Anexo I – Questionário de avaliação da perceção das necessidades de formação no setor portuário	70

Índice de Figuras

Figura 1 - SaeR - O Hypercluster da Economia do Mar	10
Figura 2 - Zona Económica Exclusiva sob jurisdição de Portugal	15
Figura 3 - Função na Empresa Organização	33
Figura 4 - Caraterização da Empresa Organização	35
Figura 5 - Número de trabalhadores na empresa/organização	35
Figura 6 - Forma de abordagem da formação dos trabalhadores na empresa/organização.....	36
Figura 7 - Tipo de formação promovida pela empresa/organização	36
Figura 8 - Média ponderada da formação promovida na área operacional	37
Figura 9 - Média ponderada da formação promovida na área da gestão.....	38
Figura 10 - Perceção de necessidades de outro tipo de formação	39
Figura 11 - Perceção de áreas de necessidades de formação.....	39
Figura 12 - Perceção de necessidades de formação dentro de 2 a 5 anos	40
Figura 13 - Perceção de necessidades de formação em 'terminais de contentores'	40
Figura 14 - Perceção das necessidades de formação em 'operações com graneis sólidos'	40
Figura 15 - Perceção de necessidades de formação em 'trabalho portuário'.....	41
Figura 16 - Perceção de necessidades de formação em 'sistemas modais de transporte'	41
Figura 17 - Perceção das necessidades de formação em 'armazenamento de carga nos portos'	42
Figura 18 - Perceção das necessidades de formação em 'automação e tencnologias de inforção' ..	42
Figura 19 - Perceção das necessidades de formação em 'sinalização portuária'.....	43
Figura 20 - Perceção das necessidades de formação em 'legislação portuária'	43
Figura 21 - Perceção das necessidades de formação em 'equipamentos portuários'	44
Figura 22 - Perceção das necessidades de formação em 'sistema operativo dos terminais'	44
Figura 23 - Perceção das necessidades de formação em 'inglês técnico'	44
Figura 24 - Perceção das necessidades de formação em 'layout de terminais portuários'	45
Figura 25 - Perceção das necessidades de formação em 'stakeholders do setor portuário'	45
Figura 26 - Perceção das necessidades de formação em 'primeiros socorros'	45
Figura 27 - Perceção das necessidades de formação em 'combate a incêndios'.....	46
Figura 28 - Perceção das necessidades de formação em 'prevenção de riscos profissionais'	46
Figura 29 - Perceção das necessidades de formação em 'introdução ao código ISPS'	46
Figura 30 - Perceção de necessidades de formação na área da gestão dentro de 2 a 5 anos.....	47
Figura 31 - Perceção das necessidades de formação em 'transportes e logística'	47
Figura 32 - Perceção das necessidades de formação em 'planeamento e controlo da produção'.....	48
Figura 33 - Perceção das necessidades de formação em 'gestão portuária'	48
Figura 34 - Perceção das necessidades de formação em 'planeamento portuário'	48
Figura 35 - Perceção das necessidades de formação em 'plano de desenvolvimento e zonamento portuário'.....	49
Figura 36 - Perceção das necessidades de formação em 'layout de terminais portuários'	49
Figura 37 - Perceção das necessidades de formação em 'mercadorias perigosas'	50
Figura 38 - perceção das necessidades de formação em 'legislação portuária'	50
Figura 39 - Perceção das necessidades de formação em 'stakeholders do setor portuário'	50
Figura 40 - Perceção das necessidades de formação em 'gestão de terminais portuários'	51
Figura 41 - Perceção das necessidades de formação em 'liderança'	51
Figura 42 - Perceção das necessidades de formação em 'desenvolvimento de redes'	51
Figura 43 - Perceção das necessidades de formação em 'definição de objetivos para a decisão'	52
Figura 44 - Perceção das necessidades de formação em 'implementação de sistemas de qualificação'	52

Figura 45 - Percepção das necessidades de formação em 'implementação de sistemas de gestão ambiental'.....	52
Figura 46 - Percepção de necessidades de formação na área operacional	54
Figura 47 - Percepção de necessidades de formação na área de gestão.....	56

Índice de Tabelas

Tabela 1 - EMA - Matriz SWOT, ambiente Interno.....	29
Tabela 2 - EMA - Matriz SWOT, ambiente externo	29
Tabela 3 - Percepção de necessidades de formação na área operacional.....	55
Tabela 4 - Percepção das necessidades de formação na área da gestão.....	57

1. Introdução

O presente trabalho, realizado no âmbito do V Mestrado em Gestão Portuária, da Escola Superior Náutica Infante Dom Henrique, pretende explorar uma metodologia de análise das necessidades de formação para o setor portuário.

Na identificação do projeto (ponto 2) realçamos a evidência da importância do Mar no caso português, considerando o seu percurso de crescimento e desenvolvimento, quer do ponto de vista territorial, quer do ponto de vista de uma utilização dos seus recursos, enquanto fonte de riqueza. Procedemos a uma análise ao *Hypercluster* do Mar (ponto 3), considerando as suas diferentes componentes, enquanto metodologia de análise para uma economia do Mar (ponto 3.1), perspetivando o potencial intrínseco às diferentes utilizações deste recurso.

Neste raciocínio deparámo-nos com a importância atribuída, por diferentes autores, aos processos de Ensino e Formação (ponto 3.2), enquanto elementos de suporte para o sucesso das atividades económicas relacionadas com o *Hypercluster* da Economia do Mar.

Face às ligações que mantemos com a Região Autónoma dos Açores (RAA), dedicamos também uma reflexão relativa ao *cluster* do Mar dos Açores (ponto 3.3), reforçada pelo contexto de intenção do Governo Regional dos Açores em desenvolver na Região um centro de formação profissional dedicado exatamente aos processos de Ensino e Formação para as profissões do Mar – A Escola do Mar dos Açores (EMA).

Inclui uma abordagem ao desafio da Educação em Portugal (ponto 4.1) associando o crescimento económico verificado nos últimos trinta anos, desde a integração na então CEE (Comunidade Económica Europeia). Constatam-se melhorias significativas, do sistema educativo, na escolarização e qualificação, bem como, avanços no desempenho dos estudantes portugueses, no contexto europeu. Contudo, ainda se registam preocupações relacionadas com o abandono e com o (in)sucesso escolar e com a necessidade de clarificação sobre opções a concretizar para os diferentes domínios do ensino em Portugal, que permitam não só formar jovens para o mercado de trabalho, mas também adequar os processos de formação às necessidades existentes nomeadamente ao nível profissional, com a criação de centros de excelência quer para a investigação quer para o ensino e formação.

Seguidamente procede-se a uma caracterização do setor portuário (ponto 5.1), nomeadamente face à sua importância na relação com o Mar, enquanto recurso. É feita uma abordagem ao crescimento verificado neste setor, fortemente influenciado pela evolução do comércio internacional, decorrente do processo de globalização, que tem introduzido transformações operacionais e organizativas, fazendo surgir novas atividades e serviços ligados às funções marítimo-portuárias.

Neste contexto, é feita uma abordagem da formação no setor portuário (ponto 5.2) enquanto aspeto determinante: por um lado, na criação de novas oportunidades para a obtenção de trabalho adequado em condições de liberdade, equidade, segurança e dignidade humana, por outro, para obtenção de ganhos de eficiência e melhoria do serviço portuário.

Mais uma vez, face à ligação pessoal à RAA, é apresentado o projeto da EMA (ponto 6), que visa a formação e certificação de recursos humanos para o desempenho de profissões relacionadas com o Mar, incluindo obviamente o setor portuário. É destacado o relevo para os Açores (ponto 6.1), inerente à sua concretização, visando o desenvolvimento de estratégias e ações que dinamizem o setor marítimo, permitindo que a região se possa afirmar, também no plano formativo, quer no contexto regional quer mesmo para o exterior. Ainda, para a EMA, são desenvolvidos os objetivos (ponto 6.2), que são uma análise para a formulação estratégica em que se inclui uma proposta de visão, missão e valores, a considerar. É também feita referência a propostas para o tipo de formação (ponto 6.3), à oferta formativa (ponto 6.4), bem como, ao potencial de oferta para outras regiões.

Seguidamente é estabelecida uma metodologia (ponto 7) para os instrumentos a adotar visando detetar necessidades de formação para o setor portuário, nomeadamente através da construção e validação de um questionário (ponto 7.1), que parte de uma análise da oferta formativa existente para o setor. O questionário foi dirigido (ponto 7.2) a administradores de empresas e/ou organizações do setor portuário, tendo abrangido alguns portos de referência no contexto nacional, nomeadamente Sines, Leixões e Açores. Incluiu sete dimensões de abordagem (ponto 7.3), nomeadamente: a) caracterização/identificação; b) caracterização da empresa/organização; c) formação ministrada diretamente pela empresa/organização; d) necessidades de formação da empresa/organização; e) necessidades de formação na área operacional; f) necessidades de formação na área da gestão; g) avaliação da pertinência do questionário. Foram seguidos procedimentos de validação (ponto 7.4) do questionário e a

introdução de alterações, decorrentes da sua aplicação a especialistas do setor bem como a estudantes do V Mestrado de Gestão Portuária.

Após a aplicação do questionário procedeu-se a uma recolha e organização da informação tendo em vista uma apresentação e análise dos resultados obtidos (ponto 7.5).

Perspetivaram-se duas áreas, para as eventuais necessidades de formação: por um lado, o trabalho portuário propriamente dito, por outro lado, a perspetiva da gestão no setor portuário.

Outra das ilações que parecem merecer destaque, a partir do presente estudo, relaciona-se com a promoção direta de formação pelas diferentes administrações portuárias, bem como, pela grande diversidade de formações promovidas, inferindo-se que poderão existir necessidades (realidades) bastantes distintas, face às respostas obtidas, para os diferentes portos em análise.

Poderia ser interessante, por um lado, encontrar variáveis que de alguma forma possam ser determinantes para a diferenciação das necessidades de formação, que considerem diferentes realidades do setor portuário e, por outro lado, proceder a uma aplicação mais alargada do questionário a áreas operacionais, nomeadamente a empresas de trabalho portuário, no sentido de aferir eventuais diferenças (ou semelhanças) nas necessidades de formação identificadas.

Na parte final do presente trabalho e num exercício hipotético de operacionalização, são apresentadas propostas de conteúdos de formação (ponto 8), eventualmente a considerar pela Escola do Mar dos Açores, face às principais necessidades detetadas, nomeadamente para a área operacional a ‘legislação portuária’ e para a área da gestão a ‘liderança’, ‘planeamento portuário’, ‘ferramentas de planeamento portuário’ e ‘legislação portuária’.

São também apresentadas reflexões alusivas às limitações do presente estudo (ponto 9), bem como, um conjunto de diferentes conclusões (ponto 10), decorrentes quer da análise bibliográfica, do projeto EMA, da aplicação do questionário, das necessidades de formação detetadas quer para a área operacional quer para a área da gestão.

Para finalizar são deixadas algumas propostas de trabalho futuro (ponto 11) que poderão constituir linhas de pesquisa a implementar no sentido de aferir dos resultados obtidos ou mesmo de avanço para diferentes metodologias de análise que permitam corresponder com maior propriedade a uma avaliação efetiva das necessidades de formação para o setor portuário.

2. Identificação do projeto

Como enquadramento do presente projeto será de utilidade salientar Ernâni Lopes quando referia, para Portugal, **as vocações competitivas** enquanto critério “... em que se justifica aplicar os recursos existentes com expectativa razoável de se obter um retorno adequado em termos de volume de emprego, de remunerações e de efeito de modernização...” (Ernâni Lopes, 2009).

O trabalho destaca a identificação de vocações próprias, no início do Século XXI, das quais derivam atividades económicas que estruturam setores que, se exploradas de modo integrado, despertam um potencial suficiente para constituírem uma plataforma de modernização que arraste outros setores tradicionais, nomeadamente: 1) o turismo, 2) o ambiente, 3) a valorização do papel das cidades como núcleos de desenvolvimento, 4) os serviços de valor acrescentado e 5) a economia do mar.

Ernâni Lopes referiu igualmente que, para os diferentes setores, “... o mar é o mais importante, o menos explorado e aquele que previsivelmente irá ter um desenvolvimento mais relevante em termos de criação de valor na economia mundial. (...). Nas atuais condições estratégicas, as exigências tecnológicas e científicas são superiores, mas o mar também é visto agora como um recurso natural com uma variedade de oportunidades muito superior ao que era considerado na perspetiva tradicional (...) surgindo como o desafio mais promissor, aquele onde se encontram oportunidades importantes de criação de valor”.

Outro autor, (Chaves, 2014) refere que “...Um grande território incita à expansão e ao crescimento do seu povo e atua como força que imprime nova vida ao sentimento de nacionalidade...”, referindo que, para Portugal, “...a sua projeção geográfica, e política, possibilitou uma projeção de Poder, em diferentes níveis de intensidade, no sistema internacional; sendo em diversos tempos: - um pequeno Estado, - uma potência dominante, - uma grande potência e novamente - um pequeno, ou médio Estado...”.

Diferentes autores acabam por enfatizar um elemento fundamental: a importância dada aos Oceanos, ao Mar, pelos sucessivos ocupantes do Poder (**HOMENS**) em Portugal.

“PARA PORTUGAL QUE NASCEU, CRESCEU, SE DESENVOLVEU E SÓ SOBREVIVERÁ COM O MAR, IMPÕE-SE UMA PROFUNDA ATENÇÃO SOBRE O MESMO; ASSIM TODOS O ESPERAMOS.” (Silva, 2009)

O Mar é uma fonte de riqueza, de recursos alimentares e de emprego para milhões de Europeus. Assume-se como suporte essencial ao fenómeno da globalização estimando-se que 90% de todo o comércio entre a União Europeia (EU) e o resto do mundo seja transportado por via marítima.

Os cinco maiores armadores do mundo são Europeus, as companhias de navegação dos diferentes estados membros são proprietárias de um terço dos navios do planeta. Roterdão e Vigo, dos maiores portos comerciais e de pesca do mundo, respetivamente estão localizados em território da União Europeia.

Só o setor dos transportes marítimos representa um volume de negócios na ordem dos 200 mil milhões de euros anuais (mais de 2% do PIB Europeu) gerando cerca de 1,6 milhões de empregos (Chaves, 2014).

Nos cerca de 40.000 Km de costa Europeia constata-se que o transporte marítimo de curta distância representa 69% de volume de mercadorias transportadas entre os Estados Membros (Chaves, 2014).

No plano internacional é reconhecido, um défice de mão-de-obra certificada no setor marítimo, assumindo-se a formação e o emprego marítimo como áreas relevantes na persecução de objetivos relacionados com o crescimento económico, emprego e inovação (Direção Geral de Política do Mar, 2014).

Os Açores são um arquipélago insular oceânico, no ‘coração’ do Atlântico Norte. Esta Região Autónoma de Portugal e Ultraperiférica da União Europeia, define uma das maiores Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) da Europa, com aproximadamente 1 milhão de km², que representa, 16% e 55% das ZEEs da UE e de Portugal, respetivamente.

Pela sua posição geográfica, o Arquipélago desde sempre assumiu uma elevada importância estratégica à escala internacional. Durante séculos, as ilhas foram entrepostos essenciais de um intenso tráfego marítimo, que cruzava rotas transatlânticas entre ‘mundos’ distantes. Nos tempos modernos, os desafios que se colocam são outros, mas as dimensões estratégicas dos Açores parecem manter-se.

Os Açores são reconhecidos pela sua maritimidade. Os assuntos do mar aprofundam-se e enraízam-se na cultura regional; a pesca, os transportes de pessoas e mercadorias, a construção naval, a náutica, o turismo e lazer, a investigação científica e a conservação do ambiente e dos recursos marinhos, são aspetos intrínsecos ao uso do Mar.

A consolidação das atividades marítimas e marinhas, intrínsecas à vivência regional, continua a assumir-se como prioridade, incentivando ao desenvolvimento de atividades emergentes, que concorrerão para um desenvolvimento socioeconómico sustentável, na persecução das designadas economias verde e azul.

A perceção coletiva das condições proporcionadas pelo mar, parece ser um dos maiores desafios que se nos colocam, enquanto contributo fundamental para uma afirmação efetiva e duradoura do potencial daí decorrente.

A capacitação de meios humanos, com competências reconhecidas em assuntos do mar, afigura-se assim, como uma medida, imprescindível na esteira de desenvolvimento dos assuntos do mar. A criação de uma Escola do Mar, surge enquanto ferramenta e oportunidade, dessa capacitação promovendo um desenvolvimento e progresso sustentável e inclusivo dos Açores. Tendo como objetivo potenciar as oportunidades da atividade socioeconómica relacionada com o espaço marítimo e com os recursos marinhos, sendo a formação de recursos humanos, fundamental.

A EMA pode contribuir para a afirmação da importância dos assuntos do mar, dada a posição geográfica e geopolítica no arquipélago, bem como, as suas especificidades, no contexto Atlântico (cultura marítima; rede de infraestruturas de acesso ao mar; conhecimento em ciências do ambiente e do mar, entre outras). A EMA pode ser reconhecida, enquanto valência necessária para a RAA, podendo certamente potenciar a sua afirmação, no contexto nacional e internacional.

Neste contexto, a acreditação de um centro de formação e a certificação de cursos de formação profissional, na área da marinha de comércio, pescas e de outras profissões do mar, incluindo aquelas relacionadas com a atividade portuária, é vista como uma condição indispensável para que a EMA possa cumprir os seus objetivos.

O presente trabalho pretende ser um contributo para uma análise da situação, visando a capacitação dos meios que permitam atuar na formação de recursos para o setor portuário.

Assim, procedeu-se à operacionalização de uma proposta de oferta formativa para o setor portuário, eventualmente a proporcionar pela EMA, considerando a realidade da RAA, enquanto ferramenta que permita ir ao encontro das necessidades identificadas.

3. A Economia do Mar – Um Hypercluster

Constata-se, cada vez com maior frequência, uma abordagem, em diferentes setores da economia, à importância e às potencialidades do Mar, com especial referência a uma exploração sustentada dos seus recursos.

Com diferentes perspetivas de abordagem, o valor do Mar começa a ser expresso em contas satélites, visando a sua contabilização, em diferentes áreas. Estima-se que a economia bio marinha, possa ter um potencial de mercado na ordem dos 2,1 mil milhões de euros dos quais 1/3 nos Estados Unidos e 2/3 noutras paragens (Evans, 2005). Em Portugal as biotecnologias marinhas, apresentam um desenvolvimento notório, estimando-se um valor próximo dos 5 mil milhões de euros em 2015 (Jornal da Economia do Mar, 2016).

Áreas mais tradicionais como as pescas, os transportes, a segurança e o turismo, bem como, a nutrição, a farmacêutica, a alimentar, a têxtil, os plásticos, a cosmética, o desenvolvimento ósseo, o biocombustível, entre outras, fazem-nos perspetivar o Mar enquanto espaço de oportunidade e de desenvolvimento de um novo potencial de intervenção, e porque não de sucesso.

A criação de mecanismos que permitam o funcionamento em rede, entre os diferentes intervenientes, assume-se como fundamental na persecução de uma estratégia, que nos conduza, de forma sustentada, aos recursos do Mar. Ainda mais, quando a cooperação e partilha de conhecimento e informação, entre empresas e organismos, em especial os organismos da administração pública, os centros de investigação e a dinâmica empresarial, podem constituir-se como elementos facilitadores para a competitividade das regiões e dos países, na economia global (Comissão Europeia, 2014).

Torna-se, assim, indispensável o conhecimento profundo de eventuais parceiros ou mesmo concorrentes, rentabilizando energias e evitando redundâncias desnecessárias, enquanto elemento facilitador, na partilha de aprendizagens e na promoção de projetos conjuntos, que possam beneficiar dessa associação de experiência(s) para o setor do Mar.

O trabalho em rede é fundamental, encaminhado para o conceito de cluster. Este é na realidade uma associação de diferentes intervenientes (incluindo empresas, instituições ou universidades) cujos elementos de ligação constituem uma mais-valia, acrescentando um valor coletivo, superior ao trabalho individual, desenvolvido por cada um, de forma isolada. Tal é aplicado na constituição de um *cluster* do mar.

Através do desenvolvimento do *cluster*, ganha corpo a ideia de agregar centros de conhecimento à capacidade de o utilizar, na criação de novas sinergias, negócios e organizações, decorrente da sua própria atividade. Ainda mais, no contexto socioeconómico que atravessamos, em que importa acompanhar a geração de novas cadeias de valor, ligadas à inovação e sobretudo à qualificação, para a geração de novos empregos.

Ernâni Lopes (Ernâni Lopes, 2009) complementou este raciocínio quando se referiu à **qualidade dos agentes de modernização** enquanto critério necessário para a concretização de um cenário de afirmação centrado em profissionais habilitados com as competências adequadas, que permitam assumir as exigências da modernização.

Os Açores apresentam um potencial assinalável, nesta área, destacando-se dois grandes motivos: a) a efetivação da proposta apresentada por Portugal (em 2009), de extensão da plataforma continental de 200 milhas (321 Km) para 350 milhas (563 Km), alargando a área sob a sua jurisdição no contexto Atlântico, passando dos atuais 1,7 milhões de Km² para os futuros 4 mil milhões de Km²; b) uma identidade marítima decorrente sobretudo da sua condição insular.

3.1. O Ensino e a Formação no Hypercluster

Constata-se igualmente a pertinência do tema, pela abordagem e enquadramento dado por diferentes organismos e autores em diferentes contextos ao processo de ensino e formação.

A Estratégia Nacional para o Mar (Direção Geral de Política do Mar, 2014), reforça esta importância ao destacar, relativamente à formação, que “...O “Crescimento Azul” procura identificar e dar apoio a atividades com elevado potencial de crescimento a longo prazo, eliminando obstáculos administrativos que dificultem o crescimento e promovendo o investimento na investigação, assim como, desenvolvendo competências através da educação e formação profissional. Visa-se, desta forma, aumentar a competitividade da economia e gerar um incremento do emprego e de quadros qualificados, reforçando a coesão social...”

Ernâni Lopes (Ernâni Lopes, 2009), desenvolve a ideia de organização do Mar, como ‘cluster de clusters’:

O Hypercluster da Economia do Mar assenta na articulação complexa de várias atividades económicas e de vários componentes com conteúdo, como dimensão, e tipologia

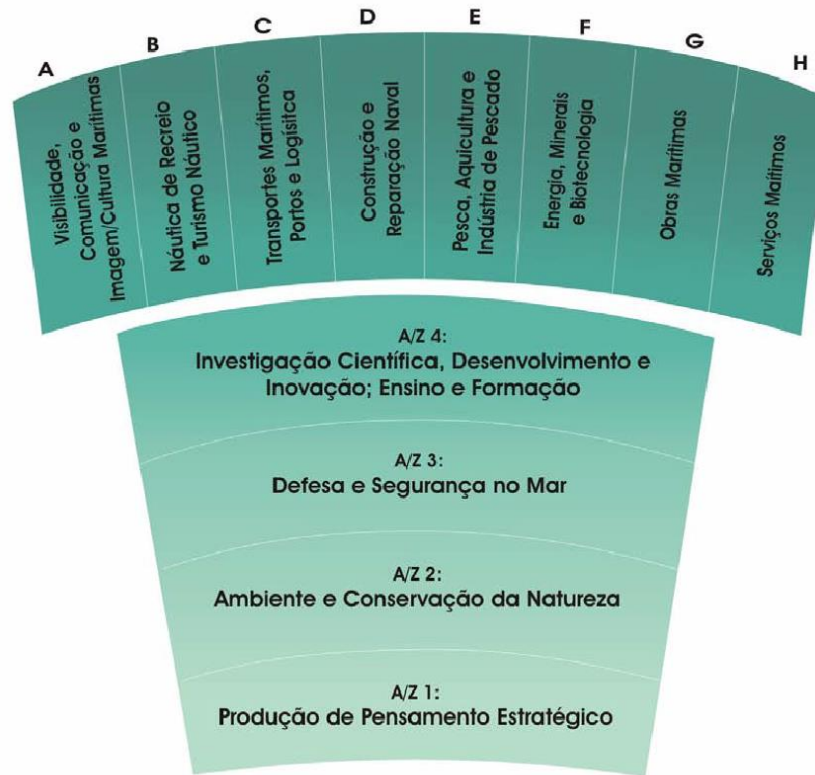
distintos. No entanto, essas atividades e esses componentes têm um papel diferenciado na contribuição para o conjunto do Hypercluster

Assim, considerando esse papel no todo do Hypercluster, podem ser considerados dois grandes grupos de componentes (figura 1):

- *componentes verticais, ou de “frente de negócio” (na figura, identificados com a série ‘A’ a ‘H’);*
- *componentes horizontais, ou de “suporte” (identificados com a série ‘A/Z.1’ a ‘A/Z.4’).*

Os Clusters verticais correspondem à visão segmentada do Hypercluster, organizando-se por atividade económica. São a “frente” visível do Hypercluster, mas o seu funcionamento articulado e logificado não é possível sem a existência dos clusters de suporte, que lhes estão inerentes. São eles: Visibilidade, Comunicação, Imagem e Cultura Marítimas (A); Náutica de Recreio e Turismo Náutico (B); Transportes Marítimos, Portos e Logística (C); Construção e Reparação Navais (D); Pesca, Aquicultura e Indústria de Pescado (E); Energia, Minerais e Biotecnologia (F); Obras Marítimas (G); e Serviços Marítimos (H).

Os Componentes Estratégicos do Hypercluster da Economia do Mar em Portugal



A → H: Clusters verticais - visão segmentada
 A/Z 1 → 4: Clusters horizontais - visão de conjunto, transversal

Figura 1 - SaeR - O Hypercluster da Economia do Mar

Os clusters horizontais correspondem, desta forma, a clusters de atividades de base, que atuam de forma transversal a todos os segmentos que fazem parte do Hypercluster da Economia do Mar, fornecendo-lhe uma visão de conjunto e de suporte: o pensamento estratégico, a ecologia e proteção do ambiente, a defesa e segurança no mar e a investigação científica ligada ao desenvolvimento, à inovação, ensino e formação.

(...)

Em termos de Ensino e Formação, é evidente que o processo de crescimento das atividades económicas do Hypercluster requer, a existência de recursos humanos com formação específica adequada, qualidade intrínseca e motivação proporcionada por carreiras

atraentes. No entanto, esperar a disponibilidade desse universo humano sem planejar e sem organizar o seu desenvolvimento pode levar a um ciclo vicioso. De facto, o crescimento das atividades necessita de profissionais que demoram tempo a preparar, mas os jovens candidatos a profissões do mar dificilmente surgem enquanto não há mercado de trabalho atraente.

Matias (Matias, 2009) alude à importância do Mar para Portugal, bem como ao interesse público da ‘clusterização’ das atividades marítimas Portuguesas, concretizando diferentes exemplos:

Este autor refere-se ao caso holandês onde, em 1997, onze setores principais foram identificados: 1) transporte marítimo (logística & transporte); 2) portos (indústrias relacionadas); 3) serviços marítimos (indústrias relacionadas); 4) construção naval (indústrias metalúrgicas); 5) equipamento marítimo (maquinaria e metalurgia); 6) embarcações de recreio (recreio e turismo); 7) pesca (produção de peixe e indústrias processadoras); 8) dragagem (construção); 9) *off-shore* (energia); 10) Marinha de Guerra (defesa) e 11) transporte fluvial. Estes onze setores podem dividir-se em 67 segmentos que incluem cerca de 11.850 empresas.

Enquadra (Matias, 2009) os diferentes setores, em linhas de ação estratégicas, que visam a comunicação (divulgação), a exportação, a inovação e o mercado de trabalho e a **formação**.

Para o caso espanhol (Matias, 2009) refere que, em 2007, foram consideradas oito componentes principais: 1) transporte marítimo, 2) portos, 3) construção naval, 4) pesca, 5) aquicultura, 6) náutica desportiva e de recreio, 7) investigação científica e 8) organismos de formação.

Estas componentes tem por suporte um plano estratégico que define como objetivos: “*criar riqueza e bem-estar para a sociedade*”, “*procurar a excelência empresarial para o setor marítimo espanhol*”, “*aumentar a capacidade concorrencial das empresas marítimas espanholas no mercado global*”, “*melhorar a eficácia da gestão industrial e comercial das empresas*” e “***impulsionar o desenvolvimento profissional dos trabalhadores***”.

No caso português (Matias, 2009) interroga-se sobre o porquê de algumas iniciativas públicas tomadas na última década, como o Livro Branco da Política Marítimo-Portuária Rumo ao Século XXI em 1998, a EXPO 98, o Conselho de Ministros para os Oceanos no Verão de 1998, a Comissão Estratégica dos Oceanos de 2003 e a Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar de Agosto de 2005 que preparou a Estratégia Nacional para o Mar de Dezembro de 2006, não terem tido, os efeitos práticos necessários.

Aponta (Matias, 2009) setores fundamentais para o desenvolvimento do cluster: 1) construção e reparação naval, 2) transportes marítimos, 3) portos e ligações intermodais 4) pesca e aquacultura, 5) recreio e desporto náuticos, 6) recursos do *off-shore*, 7) marinha de Guerra e 8) obras marítimas.

Este autor refere igualmente a necessidade de recolocar a evolução, da clusterização das atividades marítimas portuguesas, num processo de evolução irreversível. Matias aponta vários aspetos de uma estratégia para o efeito, aonde inclui:

- *Avaliar a dimensão do domínio da economia do mar, determinar a sua importância relativamente a outros domínios da economia nacional e usar esse peso total para ganhar dinâmica nos mercados interno e externo e para servir de alavanca nas relações com o Estado.*

- *Definir estratégias que conduzam ao crescimento simbiótico de vários setores.*

- *Criar uma imagem de marca que substitua o derrotismo pela afirmação do espírito do êxito.*

- ***Atrair jovens de qualidade para trabalhar no cluster e garantir-lhes uma formação de elevado nível.***

- *Privilegiar os setores que estimulem a procura no interior do cluster.*

- *Dinamizar as exportações e a internacionalização, garantindo inovação e qualidade nos produtos e serviços de todas as proveniências do cluster.*

Este autor (Matias, 2009) reforça ideia de que os setores, do *Hypercluster*, são, pela sua substância, os mais facilmente materializáveis no contexto das atividades marítimas, “...*por constituírem o seu núcleo duro, o hardware. Realça que, a montante, ou em posição central, temos o seu software, englobando: 1) o quadro político e a estratégia económica, 2) a geopolítica de Portugal, 3) o quadro jurídico do mar e das atividades marítimas, 4) a formação, 5) a investigação científica e tecnológica e o desenvolvimento de projetos de vocação marítima...*”

A OCEANO XXI (OCEANO XXI, 2013) no seu relatório, “Desafios do Mar 2020 – Estratégias de Eficiência Coletiva”, reúne o contributo e experiência de diversos agentes que atuaram nos diferentes setores da Economia do Mar, em Portugal, no período compreendido entre abril de 2012 e março de 2013.

Este documento aborda um conjunto de medidas a ter em conta para o horizonte 2014 a 2020, considerando (enquanto base de partida e por motivos de operacionalidade) os seguintes setores (*fileiras*) na sua análise: 1) Aquacultura (produtos aquáticos para consumo humano); 2)

Pesca, Transformação e Comercialização de Pescado; 3) Conservas de Pescado; 4) Indústrias Navais; 5) Portos e Transportes Marítimos; 6) Energias Marinhas; 7) Náutica; e 8) Conhecimento e Desenvolvimento Tecnológico.

Este documento (OCEANO XXI, 2013) vai ainda mais longe ao identificar constrangimentos, para a generalidade dos sectores, relacionados com a formação profissional, com a necessidade de melhorar a oferta formativa, com dificuldades em concertar diferentes tipologias de formação, apontando para a conceção e desenvolvimento de um modelo integrador que regulamente o exercício profissional, com os perfis de qualificação e modelo formativo promovendo, por um lado, uma maior complementaridade entre a formação em escola e a experiência adquirida em contexto de trabalho e, por outro, seja apelativo enquanto sistema formativo de jovens no início da sua atividade profissional.

3.2. Uma análise do Ensino e da Formação no Hypercluster

O Ensino e a Formação assumem-se como elementos de suporte para o sucesso das atividades económicas relacionadas com o Hypercluster da Economia do Mar.

Estas duas componentes suportam a exigência de recursos humanos qualificados, em áreas chave a desenvolver, bem como, a certificação por padrões internacionais das instituições nacionais de formação no domínio do Mar, assim como, dos diferentes profissionais dos vários setores.

O *Livro Branco* (Comissão Europeia, 2011) – “*Roteiros do espaço único europeu dos transportes*”, aborda a atividade de transporte como fundamental para a economia e a sociedade. Refere a mobilidade como vital para o mercado interno da UE e para a qualidade de vida dos cidadãos. Este documento considera o transporte como fonte de crescimento económico e criação de emprego, sendo fundamental promover a sua sustentabilidade à luz dos novos desafios da descarbonização. Segundo o seu texto, em 2010 a fatura das importações de petróleo da UE cifrou-se em cerca de 210 000 milhões de euros (Comissão Europeia, 2011). O combate a esta dependência assume-se como determinante para assegurar as possibilidades de deslocação e a segurança económica, que poderão ser afetadas, com consequências graves ao nível da inflação, da balança comercial e da competitividade global da UE.

O documento refere igualmente que a UE e a comunidade internacional, lançaram um apelo para a redução drástica das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) a nível mundial, com o objetivo de evitar que o aquecimento do planeta exceda 2°C. Globalmente, até 2050, aponta para uma redução de 60% das emissões com transportes, comparativamente aos níveis

de 1990, no quadro dos países desenvolvidos. Para 2030 a UE estabeleceu já uma redução dos GEE de 20% abaixo do registado em 2008.

Mais refere, relativamente às infraestruturas (também portuárias), a necessidade de assegurar ligações multimodais eficientes considerados os aglomerados populacionais os portos, aeroportos e as fronteiras terrestres.

Na persecução deste objetivo, o livro branco, propõe quarenta iniciativas, entre as quais se destaca o ponto ‘9’. *Agenda social para o transporte marítimo*, que expressa a necessidade de estabelecer um quadro, mutuamente reconhecido, para a formação dos trabalhadores portuários em diferentes setores da atividade portuária, ou seja, diretamente relacionado com a temática do Ensino e Formação no Hypercluster do mar.

Ernâni Lopes (Ernâni Lopes, 2009) já tinha por seu lado abordado uma perspetiva estratégica, no contexto da Economia do Mar, que incluía uma análise sobre a situação do Ensino e Formação em Portugal. Alertou para uma necessidade de estruturação da oferta formativa, com referência expressa ao ensino profissional, evidenciando um *‘conjunto de lacunas a resolver’*, face às necessidades detetadas nos diferentes componentes do Hypercluster.

Propunha mesmo que fossem definidos “...os planos formativos, quer do ensino e formação profissionais, quer do ensino superior, aos níveis nacional e regional, dos diferentes componentes do Hypercluster, por forma a garantir que as necessidades formativas decorrentes da análise efetuada fiquem todas cobertas e enquadradas”, no sentido de: a) promover a certificação de escolas de formação profissional; b) promover a realização de cursos identificados com necessários no Hypercluster”; c) estabelecer parcerias para efeitos de formação/certificação de instituições”.

De uma forma geral pode-se inferir que, para os diferentes autores considerados, a importância de atividades relacionadas com o ensino e a formação são assumidas como transversais para os diferentes setores do hypercluster do mar, assumindo mesmo um relevo de suporte para o seu desenvolvimento.

3.3. Cluster do Mar dos Açores

O Mar é atualmente encarado como um desígnio e como uma janela de novas oportunidades para os Açores, para Portugal e para a Europa.

Perspectiva-se que os Açores possam ter, nos próximos anos, um importante papel a

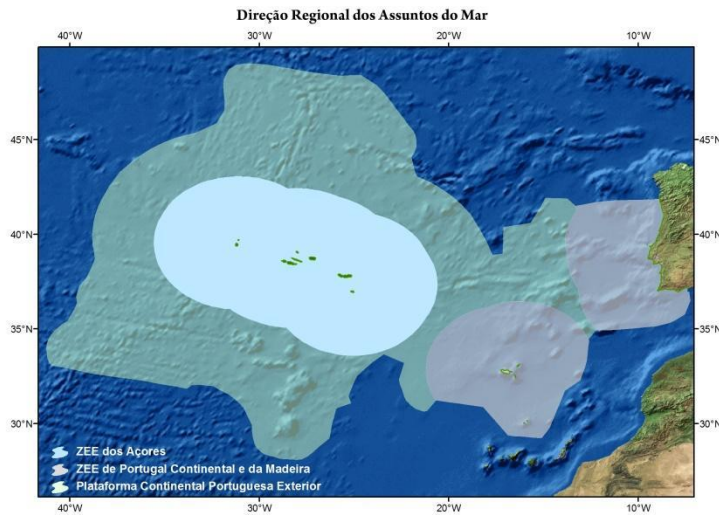


Figura 2 - Zona Económica Exclusiva sob jurisdição de Portugal

desempenhar na construção de uma estratégia para o Atlântico Norte (Governo Regional dos Açores, 2014), quer do ponto de vista económico quer social, dada sua centralidade geográfica e o contexto de extensão da plataforma continental, para uma área na ordem dos 4 milhões de Km², albergando centenas de montes submarinos, habitats de extrema raridade, elevado

interesse científico e potencial interesse económico, o que aumenta as responsabilidades e os desafios decorrentes da jurisdição sobre essa imensa área de fundo oceânico.

Uma vez que os Açores são a ‘plataforma’ natural de acesso a toda essa extensão marítima e aos seus recursos vivos e não vivos, tal implicará a crescente necessidade de fiscalização, monitorização e apoio logístico, de forma a potenciar as diferentes atividades que aí se desenvolvem e venham a desenvolver no futuro.

A “Diretiva-Quadro Estratégia Marinha” (Governo Regional dos Açores, 2014) , estabelece que os estados membros devem tomar as medidas necessárias para obter ou manter um Bom Estado Ambiental, no ambiente marinho da União, Europeia até 2020.

Em Portugal, a transposição da DQEM é aplicável às águas sob jurisdição nacional que integram as regiões da costa ibérica, bem como da Macaronésia, onde se insere o Arquipélago dos Açores e o seu território marítimo. Nos Açores, compete ao Governo Regional, mais concretamente à Secretaria Regional do Mar, Ciência e Tecnologia, através da Direção Regional dos Assuntos do Mar, operacionalizar a implementação dessa diretiva, tal como definido na Estratégia Marinha para a Subdivisão dos Açores, publicada em 2014.

A abordagem da DQEM implica a articulação entre a qualidade ambiental do meio marinho e a utilização racional e socialmente vantajosa dos seus recursos. É portanto nesse contexto que importa considerar os principais impactos decorrentes das atividades humanas, tradicionais e emergentes, e da utilização económica e social das águas marinhas e do seu solo e subsolo. Assim, torna-se importante compreender plenamente como se desenvolve a economia do mar e, primeiro do que tudo, procurar quantificar a sua importância relativa, no contexto da economia como um todo. É neste contexto que nos surgem as seguintes questões: a) Quanto vale o Mar dos Açores? b) Haverá um valor económico para o mar dos Açores?

Na Região Autónoma dos Açores, estimativas preliminares indicam que o número de empresas que poderão estar relacionadas com a economia do mar andarà na ordem de um milhar, envolvendo para cima de 9.000 (Governo Regional dos Açores, 2014) postos de trabalho (correspondendo aproximadamente a 9% do total da economia dos Açores), em diferentes áreas e/ou subsectores, alguns deles abordados de seguida.

O **subsector das Pesca e da aquicultura** (Governo Regional dos Açores, 2014) assume especial expressão, com mais de seis centenas de empresas registadas, operando mais de 600 embarcações de pesca de múltiplas categorias, contribuindo para um volume de negócios médio anual na ordem dos 40 milhões de euros e quase 1.500 postos de trabalho. No total do setor alimentar do mar, onde podemos incluir também a transformação, processamento e armazenamento de pescado, o valor ascende a quase 150 milhões de euros/ano, empregando cerca 2.500 pessoas. Este subsector apresenta uma balança comercial francamente positiva, envolvendo regularmente mais de trinta países, representando cerca de 20% das exportações dos Açores.

O **subsector da reparação e construção naval** (Governo Regional dos Açores, 2014), nos Açores, baseia-se na atividade de pequenas empresas de reparação e construção naval, na sua maioria constituídas em nome individual. Se bem que esse subsector tenha sido importante no passado (em especial nas ilhas de São Miguel e do Pico), tem vindo a perder importância. Atualmente, estima-se que exista uma dezena e meia de pequenos estaleiros, dedicados sobretudo à construção e/ou reparação de embarcações de pesca ou de recreio. São responsáveis por um volume de negócios na ordem de 1 milhão de euros/ano, envolvendo cerca de meia centena de postos de trabalho, podendo, ainda assim, esse valor ser maior.

O **subsector dos transportes marítimos** (Governo Regional dos Açores, 2014), através do qual a Região Autónoma dos Açores se encontra ligada ao Continente português, ao abrigo

de um serviço público de transportes, através de três companhias de tráfego regular de mercadorias, que efetuam viagens em navios porta-contentores, com uma capacidade média que rondará os 530 TEU¹, traduzindo uma oferta semanal, em termos de transporte de contentores, na ordem dos 1.500 TEU.

Quanto ao transporte de mercadorias inter-ilhas, este não se encontra sujeito a qualquer tipo de obrigações públicas ou a Contratos de Serviço Público com a administração, exceto entre as ilhas das Flores e do Corvo.

De entre os navios que escalam os portos dos Açores, destaca-se um conjunto de vinte e três, que operam quase exclusivamente na região, ou operam rotas de transporte regular entre o território continental e a região: seis porta-contentores; um petroleiro; seis navios de carga geral; sete navios de passageiros e ainda três navios de extração de inertes.

Os Portos (Governo Regional dos Açores, 2014) comerciais com funções de entreposto comercial da Região Autónoma dos Açores são catorze, os quais recebem cerca de 3.000 navios por ano, movimentando para cima de 2.000.000 toneladas de carga, cerca de 450.000 passageiros inter-ilhas (sobretudo entre as ilhas do Triângulo - Faial/Pico/São Jorge), nas empresas Tansmaçor e Atlantico Line, e mais de 100.000 passageiros desembarcados em cruzeiros, que aportam à região, na sua maioria nos portos de Ponta Delgada e Horta.

Quanto às infraestruturas portuárias dedicadas a embarcações de recreio, a região conta com nove marinas, sendo essas também utilizadas por pequenas embarcações de pesca, somando um total de 1.855 pontos de amarração em simultâneo, recebendo mais de 3.500 embarcações, com cerca de 12.500 tripulantes/ano. A este nível, destaca-se a marina da Horta, considerada uma das mais movimentadas do mundo, com valores na ordem das 1.200 entradas por ano.

Em síntese, os transportes por água mobilizam mais de sessenta empresas sediadas na região, dando emprego a quase nove centenas de trabalhadores, perfazendo anualmente um volume de negócios superior a 100 milhões de euros, representando aproximadamente 1.000 postos de trabalho.

As atividades marítimo-turísticas (Governo Regional dos Açores, 2014) são um subsetor emergente na Região. Estima-se a existência de uma centena e meia de empresas em atividade, contribuindo aproximadamente para a criação de 350 postos de trabalho. No caso da

¹ TEU - *twenty equivalent unit*

observação de cetáceos, as empresas indicam valores na ordem dos 50.000 clientes/ano, sabendo-se contudo que esse valor poderá ser muito superior. As atividades marítimo-turísticas incluem serviços de passeios turísticos, mergulho e escafandrismo, mergulho com tubarões, pesca turística e desportiva, aluguer de embarcações, táxi marítimo, alugueres variados e serviços de reboque de caráter recreativo, entre outros.

A inspeção e segurança marítima na Região (Governo Regional dos Açores, 2014) são concretizadas sobretudo pela Marinha de Guerra, que conta com um efetivo, em permanência, superior a três centenas de operacionais (entre militares, forças militarizadas e civis), bem como, pela Guarda Nacional Republicana, Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, Polícia Judiciária, Inspeção Regional das Pescas e pela Inspeção Regional do Ambiente.

Na área do **associativismo náutico** (Governo Regional dos Açores, 2014), é de destacar a existência de treze clubes navais em atividade na região, que abrangem mais de 5.000 associados, promovendo diversas atividades e eventos náuticos, movimentando mais de 1.000 desportistas/ano, gerando cerca de cinquenta postos de trabalho e movimentando mais de 1.5 milhões euros/ano, nas suas múltiplas atividades.

Sendo os Açores uma região arquipelágica é de esperar que a sua economia dependa em maior grau do mar e da sua proximidade. Ainda assim, mesmo setores que parecem não usufruir diretamente do mar, como seja o caso da agricultura, acabam invariavelmente por refletir a sua omnipresença, quanto mais não seja pelos naturais condicionalismos que a insularidade causa ao escoamento dos seus produtos.

No entanto, nunca como agora se viveu uma tão grande expectativa, nos Açores (e não só), relativamente às oportunidades que o mar poderá trazer para o desenvolvimento económico das ilhas e da Região. Pode dizer-se que o mar foi até aqui encarado como uma barreira, mas começa, cada vez mais, a ser encarado como uma fronteira para o futuro.

Face ao exposto e regressando à questão inicial, alusiva ao valor do mar dos Açores, verificamos que, nesta fase, ainda é cedo para avançar com um número definitivo, mas é certo que existem vários valores, como já referido.

4. O Desafio da Educação

O crescimento económico e o desenvolvimento social de um determinado país estão relacionados com o acesso à educação e com a qualidade das aprendizagens da população (Hanushek & Woessmann, 2015).

É também neste contexto que importa que, todos os jovens, além de terem acesso à escola, adquiram, pelo menos, as competências básicas necessárias a uma participação na atual economia global. Importa referir que nas competências básicas se incluem a capacidade de identificar informação e efetuar procedimentos de rotina de acordo com instruções diretas.

4.1.A Educação em Portugal

Considerando o exposto no relatório: *O Estado da Educação* (Conselho Nacional de Educação, 2016), verifica-se que passados trinta anos após a integração na então CEE, Portugal beneficiou de um forte investimento público e privado (nacional e comunitário), tendo como consequência um dos períodos de mais assinalável crescimento económico e de convergência com a média comunitária.

Esta situação teve reflexos notórios no sistema educativo português. De acordo com o relatório acima mencionado registaram-se aumentos da escolaridade média, de um valor de 4,6 anos em 1991 para 7,4 anos em 2011. Contudo mantiveram-se duas preocupações centrais, no sistema educativo português, nomeadamente o abandono e o insucesso escolar.

De acordo com o mesmo relatório, o abandono escolar ainda regista taxas na ordem dos 17%, apesar da redução verificada, visto que em 1999 apresentava valores de 45%. Relativamente às taxas de retenção, e apesar dos valores obtidos com a escolarização e com o abandono escolar, não se verificarem progressos assinaláveis nas taxas de retenção escolar.

Em relação ao sucesso escolar que, apesar de registar melhorias, nos últimos trinta anos, apresenta ainda valores preocupantes, o relatório menciona que cerca de 150.000 alunos, chumbam pelo menos uma vez, no sistema de ensino regular, quando 35% dos alunos que chegam ao 9º ano de escolaridade registam pelo menos uma retenção, sendo que estas começam a ser uma realidade a partir do 2º ano de escolaridade.

O relatório salienta ser igualmente assinalável o progresso verificado ao nível do desempenho, nos estudantes portugueses, sobretudo entre 2002 e 2012, considerando os testes

(PISA²) utilizados para aferir da situação, que permitem uma comparação no contexto internacional.

Na avaliação que faz, o Relatório do Conselho Nacional de Educação (Conselho Nacional de Educação, 2016), projeta para os próximos quinze anos, um conjunto de desafios para o sistema educativo nacional, nomeadamente os quais incluem:

- Identificar objetivos de desenvolvimento estratégico para a educação;
- Traçar metas;
- Mobilizar recursos;
- Construir uma base de compromisso na continuidade das políticas públicas.

O relatório refere que o sistema de ensino português, necessita de uma clarificação sobre as opções de médio e longo prazo, a fazer nos seguintes domínios:

- Educação de infância: face à redução de nascimentos que se tem verificado (passou de 120 mil para 82 mil) com impactos óbvios na chegada de alunos ao sistema, permitindo canalizar os recursos que fiquem em excesso para melhoria das aprendizagens;
- Sucesso escolar: enquanto aspeto central das políticas educativas, pela sua complexidade bem como pelos efeitos negativos no desenvolvimento económico, social e cultural dos portugueses. Destacando como central o combate a uma ‘cultura de retenção’ e de seletividade existente na sociedade portuguesa
- Condição docente: a classe docente encontra-se em progressivo envelhecimento, em que um terço dos profissionais se encontram com cinquenta ou mais anos. Esta situação abre a perspetiva de rejuvenescimento, podendo ser compatibilizado com as questões existentes de instabilidade profissional, e de fixação dos professores às escolas bem como de permitir introduzir critérios de mérito e de qualidade na sua seleção, profissionalização e recrutamento. O sucesso escolar está diretamente relacionado com a possibilidade de escolha dos melhores profissionais, bem como, com a possibilidade de formação contínua dos docentes em atividade.

² O PISA – *Programme for International Student Assessment* – é um programa de avaliação internacional, em ciclos trienais, das aprendizagens no domínio da Leitura, da Matemática e das Ciências. É promovido pela OCDE desde 2000 e Portugal tem participado em todos os ciclos (2000, 2003, 2006, 2009, 2012 e 2015).

- Conhecimento escolar: os últimos trinta anos foram acompanhados de grande complexidade relacionados com as mutações económicas, sociais e culturais. A globalização das economias, a inovação contínua nas tecnologias, o acesso e o excesso de informação disponível e a hibridização das culturas representam desafios para o conhecimento e para as formas de equacionar os problemas sociais e humanos.

Assim é fundamental definir o que ensinar, o conhecimento para capacitar as gerações do futuro, desenvolver esse conhecimento e estabelecer os sistemas de avaliação e as metas curriculares adequadas.

O sistema educativo deverá ser um desafio global envolvendo os diferentes intervenientes no sistema educativo, bem como, toda a sociedade, considerando as necessidades de ajustar as qualificações às estratégias de desenvolvimento do país. Em sociedades abertas e democráticas, os sistemas de ensino perseguem três finalidades (Conselho Nacional de Educação , 2016) fundamentais:

- Educar pessoas na integridade do seu desenvolvimento;
- Formar cidadãos livres, autónomos e responsáveis;
- Capacitar futuros profissionais.

Os sistemas educativos não se podem limitar a formar jovens para o mercado de trabalho, contudo não podem esquecer esta dimensão. Hoje, um dos grandes problemas relacionados com o desemprego tem a ver, não só, com a inexistência de empregos disponíveis, mas, sobretudo, pela inadequação da formação existente com as necessidades profissionais. Esta situação surge, sobretudo, pelo sistema de ensino ter mantido uma oferta de qualificação desajustada às necessidades objetivas da economia e da sociedade. Importa racionalizar a oferta de cursos e promover uma especialização inteligente criando condições para a afirmação de centros de excelência quer no ensino e formação quer na investigação científica (Conselho Nacional de Educação , 2016).

Em síntese, e como orientação para uma estratégia do Ensino (Conselho Nacional de Educação , 2016), para o futuro o relatório defende que:

- Tem de haver uma orientação relativa às qualificações necessárias para a sociedade;

- Tem de haver uma análise das necessidades quer do ensino regular quer do ensino vocacional no sentido de orientar o sistema de ensino para preparar os jovens para as qualificações de que a sociedade efetivamente necessitará;

O sistema de ensino deverá ser preparado tendo em conta uma base comum de objetivos, evitando que esteja em mutação permanente, o que em nada contribui para uma estabilização do sistema. É fundamental criar uma base mínima de confiança sobre o que se pretende para os jovens que frequentam o sistema de ensino.

5. A realidade Portuária

5.1. O Setor Portuário

Ao longo dos tempos, a noção tradicional de porto, enquanto uma área abrigada, que permitia a acostagem de navios e a circulação de mercadorias, entre diferentes meios de transporte, tem-se vindo a alterar de forma significativa, tornando-se cada vez mais complexa.

Num mundo cada vez mais global, o setor portuário tem-se assumido como um fator determinante para a economia dos países, enquanto porta de entrada e saída de pessoas e bens. Se, por um lado, a movimentação de pessoas se relaciona fundamentalmente com o setor do turismo, por outro, a movimentação de bens assume uma importância determinante, visto relacionar-se, de forma direta e/ou indireta, com a generalidade dos setores de atividade económica que dependam desses mesmos bens. São exemplos, desta situação, os setores da energia, da indústria (pelo fornecimento de matérias primas e escoamento dos bens produzidos), o comércio (independentemente da sua escala) e os serviços, entre outros.

Tomando como base referências de 2011, cerca de 72% da circulação mundial de bens realiza-se por mar (Governo de Portugal, 2011). Este crescimento exponencial do comércio internacional acompanhado pela evolução, verificada nas cadeias logísticas de transporte-produção-distribuição, associadas a uma evolução tecnológica sem precedentes, conduzem os portos para transformações operacionais e organizativas, que levam ao aparecimento de novas atividades e serviços ligados às funções marítimo-portuárias.

A eficácia dos portos enquanto interface entre o transporte marítimo e um ou mais modos de transporte depende essencialmente *das características da sua infra-estrutura, do desenvolvimento tecnológico dos seus equipamentos e do seu modelo de organização e gestão internas, nomeadamente da sua política comercial* (Sousa, 1994).

É neste contexto que os portos assumem diferentes funções, para além das tradicionais, incluindo a articulação das cadeias logísticas de transporte, oferecendo às empresas condições de colocação dos seus produtos nos mercados de destino, a custos competitivos, com tempo de trânsito reduzidos e fiabilidade no transporte, permitindo impulsionar o crescimento económico e a criação de emprego.

5.2. A formação no setor portuário

Com o presente capítulo pretende-se fazer uma abordagem da formação no setor portuário, tendo como referência a publicação da Organização Internacional do Trabalho (OIT): Diretrizes para formação no setor portuário (International Labour Office, 2012), que integra um código de práticas, veiculada pelo Gabinete Internacional do Trabalho de Genebra.

A educação e a formação constituem objetivos centrais para a OIT, sendo essenciais na criação de maiores oportunidades, na obtenção de trabalho adequado, em condições de liberdade, equidade, segurança e dignidade humana (International Labour Office, 2012).

Neste contexto a OIT, em 2009, deu seguimento ao projeto de desenvolvimento de diretrizes para a formação no setor portuário, partindo do pressuposto de que com uma melhor preparação, da força de trabalho, esta será mais produtiva e consciente da segurança, conduzindo a ganhos de eficácia e melhoria do serviço, e, conseqüente aumento do comércio, que passará através do porto, traduzindo resultados que serão tanto melhores quanto melhor for o emprego portuário.

Para o efeito criou um grupo de trabalho formado por peritos (composto por representantes dos portos, dos trabalhadores, dos governos, linhas de transporte marítimo internacional, operadores portuários nacionais e globais, institutos de formação portuária, a Organização Marítima Internacional, o Banco Mundial, a Comissão Europeia, o painel de segurança internacional e vários peritos a nível individual) visando proporcionar um quadro para preparação do trabalhador portuário (*port worker*) com os seguintes objetivos:

- Proteger e promover a saúde e a segurança nos portos;
- Melhorar as aptidões dos trabalhadores portuários bem como a sua situação profissional e bem-estar;
- Garantir aumento de possíveis vantagens sociais e económicas através de avançados métodos de movimentação de carga e outras operações portuárias;
- Melhorias na manipulação de carga, sua eficiência, bem como, a qualidade de serviço aos clientes do Porto;
- Proteger o ambiente natural em redor da área do Porto, e promoção do trabalho adequado e empregos sustentáveis nos portos.

Estas diretrizes poderão aplicar-se a todos os trabalhadores envolvidos na movimentação de carga nos portos e a bordo dos navios, independentemente do seu estatuto de emprego (Ex: permanente ou ocasional), categoria de trabalho (Ex: trabalhadores portuários generalistas ou

especialista de operador de equipamento), experiência, anos de serviço ou os níveis de habilidade existentes.

Estas orientações de trabalho permitem uma abordagem geral (competências-base) e, em particular, uma abordagem com elementos específicos (por exemplo, segurança e saúde), aplicáveis a todos os trabalhadores que entram no porto (por exemplo, motoristas de caminhão ou trabalhadores ferroviários), bem como, os trabalhadores envolvidos em atividades de carga fora do porto.

O documento sugere três âmbitos de abordagem da formação para o trabalho portuário:

1 – Formação de suporte – Em que é considerada a formação geral do trabalhador portuário, às suas competências introduzindo um modelo específico para preparação de competências-base no setor portuário.

2 - Formação de Competências-base – Considera ‘o que fazer’ e ‘o que é necessário para fazê-lo’ ou seja as competências e o ambiente em que ocorre a formação do trabalhador portuário. Permite fornecer elementos para um sistema de formação baseado em competências-base para trabalhadores portuários que facilite a extensão (amplitude das competências adquiridas) e a progressão (ao mais alto nível de competências e qualificações), bem como, a mobilidade laboral dentro da empresa e entre empresas. O documento alerta também para a necessidade de uma abordagem cooperativa, facilitada pelo diálogo social, incluindo os diferentes parceiros da formação, os empregadores, os sindicatos, as autoridades educativas, as instituições de formação, entre outras.

Um sistema de formação baseado em competências para os trabalhadores portuários encontra padrões de competência que identificam ‘papéis chave’ que são esperados do trabalhador. Estes são divididos em ‘unidades de competência’ e estes em ‘elementos de competência’. Para cada elemento são definidos ‘critérios de desempenho’ que constituem a base da avaliação.

3 – Formação do Trabalhador Portuário – Incide sobretudo no ‘como fazer’, elencando as diferentes etapas do ciclo de formação partindo de um reconhecimento de ‘boas-práticas’. Aborda a política de formação enquanto base para o modelo de formação do trabalhador portuário, com determinado ‘perfil de competências’; são identificadas as lacunas entre as competências requeridas e o perfil de competências do trabalhador; são desenvolvidos planos de aprendizagem individual para as lacunas detetadas; é desenvolvido um processo de formação que é objeto de avaliação e de acreditação.

Persegue um ambiente de trabalho seguro e saudável; com um nível mais elevado de competências reconhecidas; operações portuárias eficazes; uma efetiva utilização das tecnologias; e a capacidade de satisfazer as necessidades dos clientes, protegendo o ambiente de trabalho assegurando um trabalho adequado num emprego sustentável e de alta qualidade para as gerações atuais e futuras de trabalhadores portuários.

6. A Escola do Mar dos Açores

Os Açores são um arquipélago insular oceânico, no ‘coração’ do Atlântico Norte. É uma Região Autónoma de Portugal e Ultraperiférica da União Europeia formada por nove ilhas, que formam três grupos: Ocidental, Central e Oriental.

Enquadram uma das maiores Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) da Europa, com aproximadamente 1 milhão de km², que representa 16% e 55% das ZEEs da União Europeia e de Portugal respetivamente.

A Escola do Mar dos Açores tem como objetivo criar um espaço educativo de qualidade, visando a formação e certificação, de recursos humanos, para o desempenho de profissões relacionadas com o Mar.

Esta instituição tem como pressupostos o posicionamento geográfico e geopolítico dos Açores, que lhe atribui especificidades ímpares, em especial no contexto do Atlântico Norte, enquanto contributo para o seu desenvolvimento, perante a perceção coletiva, das oportunidades do mar.

Prevê-se que a escola funcione em parcerias com os diferentes agentes na área do Mar, destacando-se na sua fase de arranque, o Governo Regional dos Açores, a Escola Superior Náutica Infante Dom Henrique, o Departamento de Oceanografia e Pescas (DOP) da Universidade dos Açores, bem como a Câmara Municipal da Horta.

6.1. Relevância para os Açores

Num contexto de novas políticas comuns para o mar e conseqüente ao potencial económico que estas representam para a Região Autónoma dos Açores (RAA), assume-se como determinante o desenvolvimento de estratégias e ações que dinamizem o setor marítimo, permitindo que a Região se possa afirmar enquanto referência, também, no plano internacional, no que concerne aos assuntos do Mar

No contexto da Estratégia Nacional para o Mar (ENM 2013-2020), os Açores assumem responsabilidades acrescidas. A sua participação é tida, neste desígnio, como uma mais-valia incontornável, quer pela maritimidade ímpar da sua cultura quer pelo conhecimento acumulado em temáticas marinhas e marítimas, como se poderá observar pelo trabalho desenvolvido pelo Departamento de Oceanografia e Pescas da Universidade dos Açores (Departamento de Oceanografia e pescas, 2016).

A Estratégia regional para o mar assenta em princípios que permitirão aos Açores continuar a ser uma região única no contexto nacional e europeu, pela forma sustentável como se relaciona com o mar e com os seus recursos.

A EMA pode corresponder ao desafio estratégico, decorrente das necessidades de formação profissional dos Açores, bem como contribuir para o desenvolvimento de uma cultura marítima, que lhe está inerente, face à dimensão insular da Região.

6.2. Objetivos

A EMA tem como objetivo fundamental dotar a Região de um instrumento para a qualificação profissional, visando potenciar investimentos, no plano económico e social, assente em princípios de segurança marítima e sustentabilidade ambiental.

Para tal irá funcionar em regime de paralelismo pedagógico, integrada no sistema educativo da RAA, no âmbito do estatuto do Ensino Particular, Cooperativo e Solidário.

A escola tem linhas orientadoras descritas abaixo (Castro & Porteiro, 2015), por forma:

- Criar uma unidade de formação profissional, que se afirme pela qualidade, inovação e certificação internacional;
- Corresponder às necessidades, de recursos humanos qualificados e certificados;
- Promover a formação em áreas de expansão previsível com perspetivas de empregabilidade;
- Facilitar a formação e requalificação profissional com redução de custos;
- Alargar a rede de ensino profissional na RAA, diversificando a oferta formativa;
- Conjuguar a formação para o mar em complemento com o ensino obrigatório ou outros níveis subsequentes;
- Integrar uma formação modular, com cursos de dupla certificação (profissional e escolar) e cursos de especialização tecnológica (CET).
- Qualificar recursos humanos para o desenvolvimento de iniciativas empresariais ligadas à economia do mar.

6.2.1. Análise SWOT

Considerando a EMA e o ambiente em que atua, numa análise das capacidades internas, pretende-se de seguida identificar as forças e as fraquezas da organização, enquanto o ambiente externo, é analisado em termos das oportunidades e ameaças presentes, de acordo com os quadros, que se apresentam.

Análise Swot	Forças	Fraquezas
Ambiente Interno	<ul style="list-style-type: none"> - Envolvimento Governo Regional dos Açores (GRA); - Transversalidade inter-departamental no GRA; - Oportunidades do Mar - Saídas Profissionais; - Parceria com Escola Náutica Infante Dom Henrique; - Parceria com o Departamento de Oceanografia e Pescas; - Cultura marítima e tradição; - Condições de espaço físico (a reabilitar) para a sua instalação – Ex: Estação Radio Naval da Horta; - Rentabilização e valorização histórica de património relacionado com o Mar (instalações, embarcações); - Necessidades de recursos humanos para as oportunidades do Mar; - Taxa de insucesso escolar na RAA; - Absentismo escolar na RAA; 	<ul style="list-style-type: none"> - Quadro de formadores; - Definição de cursos e conteúdos programáticos; - Necessidades de apetrechamento em equipamentos; - Homologação na DRE e DRQFP; - Homologação na DGRM; - Enquadramento no CNP; - Personalidade jurídica a criar; - Certificação ISO 9001;

Tabela 1 - EMA - Matriz SWOT, ambiente Interno

Análise Swot	Oportunidades	Ameaças
Ambiente Externo	<ul style="list-style-type: none"> - Política Marítima Europeia; - Estratégia da UE para o Atlântico; - Quadro Estratégico comum; - Fundos Estruturais e de Investimento Europeus; - Estratégia Nacional para o Mar; - Posicionamento Geoestratégico, no Atlântico Norte; - Maior ZEE da União Europeia (16,3% das ZEE); - Necessidades de formação no setor marítimo da UE; - Perspetivas de Empregabilidade; - Investimento da RAA em infraestruturas portuárias e de transporte marítimo; - Certificação Internacional STCW; 	<ul style="list-style-type: none"> - Distância dos grandes centros urbanos; - Concorrentes diretos na Europa e em Portugal; - Quadro financeiro de Portugal e da RAA;

Tabela 2 - EMA - Matriz SWOT, ambiente externo

6.2.2. Visão

A Visão assume-se como o propósito estratégico, a projeção mental no presente das expectativas da organização. A situação futura que a organização deseja ter. O propósito da visão é guiar, controlar e estimular uma organização no seu conjunto para alcançar um conceito partilhado da mesma no futuro.

Pretende-se encontrar para a EMA uma visão que ultrapasse os aspetos educativos/formativos, assumindo uma filosofia mais abrangente. Assim, deverá sustentar uma visão da sua atuação enquanto sistema dinâmico, e com responsabilidades acrescidas ao nível do meio envolvente, onde surgem as principais oportunidades de emprego dos seus formandos.

"Transformar oportunidades e conhecimento em profissões do Mar"

6.2.3. Missão

A Missão enquanto propósito ou a razão que justifica a existência da organização, representa a finalidade e a função que conceptualiza a mesma, referindo em concreto o que se quer ser e fazer, na natureza do negócio, porque existe este, quem serve e os princípios e os valores com que tenta funcionar.

"Capacitar recursos humanos, com certificação e qualificação profissional, para o Mar."

6.2.4. Valores

A operacionalização da Visão e da Missão, efetuam-se pela concretização de um conjunto de valores que se pretende possam ser perseguidos nas diferentes atividades a desenvolver, tais como:

- A Inclusão;
- A Sustentabilidade;
- A Cooperação;
- A Inovação;
- A Responsabilidade;
- A Segurança;
- O Empreendedorismo.

6.3. Tipo de formação

- Cursos de dupla certificação (ensino obrigatório e certificação profissional);
- Cursos de especialização tecnológica (CET);
- Cursos Profissionais;
- Cursos STCW;
- Cursos não formais;
- Formação ao longo da vida: reciclagens, certificações, progressão profissional, etc;
- Cursos modulares de formação, em função de necessidades detetadas;
- Formação descentralizada (em parceria com a rede de ensino profissional).

6.4. Oferta formativa

Sem obstar a adaptabilidade da oferta formativa às necessidades de cada momento e no contexto de consulta junto dos diferentes intervenientes, foram encontradas áreas

de intervenção, que resultarão em formações a promover pela EMA, enquanto instrumento, para uma política de formação concertada com diferentes parceiros, no contexto das profissões do mar, nomeadamente:

- Mestrança e Marinhagem
- Certificação STCW
- Tráfego Marítimo
- Construção, Manutenção e Reparação naval
- Portos
- Turismo
- Ambiente
- Robotica
- Aquacultura
- Energias marinhas

6.5. Oferta para outras regiões

A EMA pode ser um contributo para um desenvolvimento sustentável e inclusivo, no que concerne aos assuntos do mar.

As especificidades marinhas e marítimas da região, tal como referido anteriormente, bem como o contributo, dado ao país e à Europa, na conservação dos recursos, na produção de usos sustentáveis, no usufruto moderno do seu património cultural marítimo, bem como, na afirmação das ciências do mar, diferenciam-na e especializam-na nos assuntos do mar.

Perspetiva-se enquanto unidade integrada da rede de ensino particular e cooperativo, dotada de capacidades de resposta formativa, face a necessidades do mercado regional, nacional e internacional, focada no ensino profissional, para o Mar.

Neste contexto a EMA poderá promover formações atrativas para agentes afetos às diferentes áreas da atividade económica, munindo-os de competências e qualificações profissionais certificadas e reconhecidas, a nível nacional e internacional.

7. Metodologia

A metodologia de um trabalho científico define todo o estudo fazendo com o que mesmo adote instrumentos de análise e ofereça ao investigador diferentes formas de aproximar, comparar e/ou comprovar a fundamentação teórica, considerando a realidade que se pretenda analisar.

É com este propósito que após a escolha do tema de “Análise da Oferta Formativa no Setor Portuário” o presente trabalho foi iniciado com a pesquisa bibliográfica tendo como pressuposto uma caracterização do ‘setor portuário’ bem como de questões a ter em conta na ‘formação’ para o setor portuário.

Posteriormente procedeu-se a uma análise da oferta formativa existente para o setor portuário ou relacionada com o mesmo, em Portugal.

De seguida, efetuámos uma análise das necessidades de formação percecionadas para o setor portuário, através da pesquisa de campo, com a construção e aplicação de um questionário, alusivo à formação no setor portuário, direcionado às administrações e/ou organizações envolvidas na atividade portuária.

Numa segunda fase analisaram-se os resultados obtidos.

7.1. Instrumento

O instrumento de medida utilizado foi o questionário, cuja elaboração partiu de uma pesquisa sobre a oferta formativa para o setor portuário existente em Portugal. Dessa pesquisa resultaram as eventuais necessidades de formação que integraram o questionário. Essas formações foram submetidas à apreciação de diferentes especialistas tendo em vista a sua validação assim como da estrutura do questionário. Partindo da elencagem da oferta formativa existente, bem como da sua validação, procedeu-se à recolha da perceção das necessidades de formação, dirigido às administrações e/ou organizações envolvidas na atividade portuária.

7.2. Caracterização da Amostra

A amostra incidiu sobre administradores de empresas e/ou organizações do setor portuário.

As respostas obtidas são provenientes de diferentes perspetivas de intervenção na formação para o setor portuário, incluindo administradores portuários (45%), responsáveis por recursos humanos nas administrações portuárias (27,3%), dirigentes de empresas de trabalho portuário (18,2%) bem como técnicos de formação portuária (9,1%).

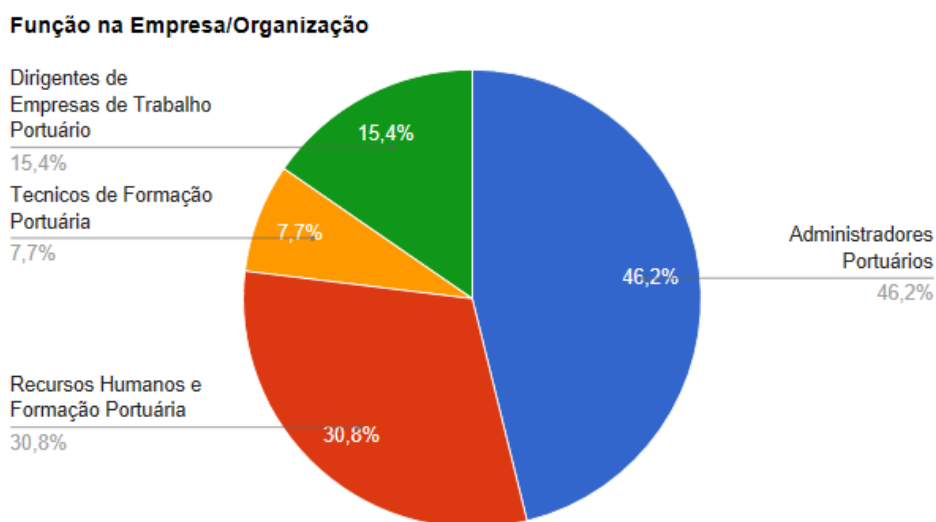


Figura 3 - Função na Empresa Organização

7.3. Variáveis

O questionário está estruturado, considerando sete dimensões de abordagem (A a G), que se apresentam de seguida:

A) Caracterização/Identificação

Em que se pretende uma breve caracterização dos inquiridos, incluindo dados de contato (facultativos) bem como a ‘designação’ e as ‘funções desempenhadas’ na empresa/organização.

B) Caracterização da empresa/organização

Pretende-se fazer uma caracterização sumária da organização em que o inquirido exerce funções, nomeadamente em relação ao ‘tipo de organização’, ao ‘número de trabalhadores’ que a integram bem como o tipo de abordagem à formação, nomeadamente se a ‘ministra diretamente’ ou se a ‘contratualiza externamente’.

C) Formação ministrada diretamente pela empresa/organização

Nos casos em que a empresa/organização ministra diretamente a formação pretende-se distinguir o tipo de formação abrangida por esse desiderato, nomeadamente se esta é na área operacional, na área da gestão ou em ambas.

D) Necessidades de formação da empresa/organização

Pretende-se aferir das necessidades de formação existentes na empresa/organização, quer na área operacional (E) de trabalho portuário propriamente dito, quer na área da Gestão (F).

E) Necessidades de Formação na área operacional da empresa/organização, considerando:

- a. A Operação portuária
- b. Higiene, Segurança e Proteção no Trabalho

F) Necessidades de formação na área de gestão da empresa/organização, considerando:

- a. Transportes e logística
- b. Gestão da qualidade

Relativamente às necessidades de formação (E e F) foram incluídas, como variáveis no questionário, as ofertas formativas identificadas, através de pesquisa bibliográfica, para o setor portuário.

G) Avaliação do questionário

Incluiu-se a possibilidade de o inquirido efetuar uma avaliação do questionário permitindo desta forma aferir da pertinência da sua aplicação.

7.4. Procedimentos

Os questionários foram distribuídos através da internet, remetendo um formulário Google, diretamente para o correio eletrónico do administrador e/ou da responsável organização envolvida na atividade portuária.

Efetuuou-se uma aplicação prévia do questionário a diferentes especialistas no setor portuário, concretizando desta forma uma validação prévia, tendo sido introduzidas alterações em função das propostas recebidas, até chegar à versão final do questionário a aplicar.

7.5. Apresentação e Análise dos Resultados

Os gráficos seguintes permitem apresentar um conjunto de resultados, visando caracterizar a empresa/organização, analisar a forma como a empresa/organização aborda a

formação, bem como, o tipo de formação que a empresa/organização promove quer na área operacional quer na área da gestão.

B) Caracterização da empresa/organização

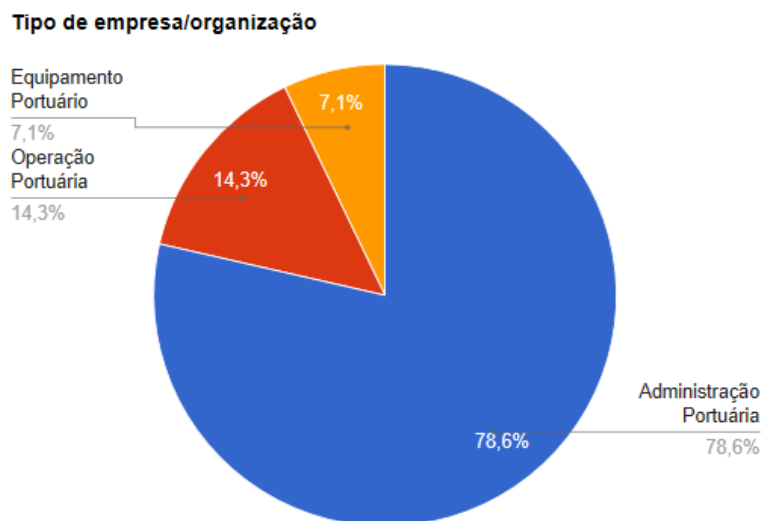


Figura 4 - Caracterização da Empresa Organização

Verifica-se que a amostra considerada integra 78,6% de elementos de Administrações Portuárias, 14,3 % de Operadores Portuários e 7,1% de Empresas de Equipamentos Portuários.



Figura 5 - Número de trabalhadores na empresa/organização

Em relação ao número de trabalhadores 72,7% dos inquiridos refere trabalhar numa empresa/organização com mais de cinquenta trabalhadores e 27,3% trabalham numa empresa/organização que tem entre um a vinte e quatro trabalhadores.

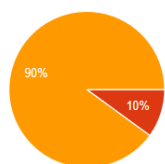
Seria interessante investigar a existência de tendências de respostas, face às necessidades de formação, em função do número de trabalhadores da empresa/organização. Contudo face à reduzida dimensão da amostra, este tipo de análise teria um reduzido significado.

Penso que se poderá inferir que a dimensão da empresa/organização influenciará as necessidades de formação identificadas, visto que o número de trabalhadores dota certamente a realidade portuária de especificidades que condicionam as necessidades de formação.

Como de uma forma geral se verifica que as diferentes realidades portuárias promovem formações bastante diversas face às suas especificidades, o número de trabalhadores constitui certamente um fator de especificidade para cada realidade portuária, inferindo-se que terá certamente influência na diferenciação de necessidades de formação.

Seria importante em estudos posteriores aumentar a amostra, considerando a variável do ‘número de trabalhadores’ da empresa/organização, no sentido de aferir da sua relevância para a diferenciação de realidades portuárias e consequentemente também originador de necessidades de formação diferenciadas.

Na sua empresa/organização, como é abordada a formação dos trabalhadores?



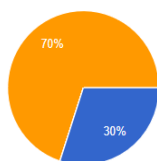
Ministra a formação aos trabalhadores	0	0%
Recorre a entidades externas para formar os trabalhadores	1	10%
Ambas as respostas anteriores	9	90%
Outro	0	0%

Figura 6 - Forma de abordagem da formação dos trabalhadores na empresa/organização

Somente 10% dos inquiridos refere que a sua empresa/organização recorre somente a entidades externas para formar os seus trabalhadores. A grande maioria dos inquiridos (90%) seleciona ambas as respostas, ou seja, recorre a entidades externas, mas também ministra formação diretamente aos seus trabalhadores.

C) Formação ministrada diretamente pela empresa/organização

Que tipo de formação é promovida?



Formação na área operacional (diretamente relacionada com a operação portuária)	3	30%
Formação na área da gestão	0	0%
Formação em ambas as áreas	7	70%

Figura 7 - Tipo de formação promovida pela empresa/organização

Em relação ao tipo de formação ministrada, 70% dos inquiridos refere promover formação em ambas as áreas, quer na área operacional, quer na área da gestão, enquanto que 30% promove formação somente na área operacional.

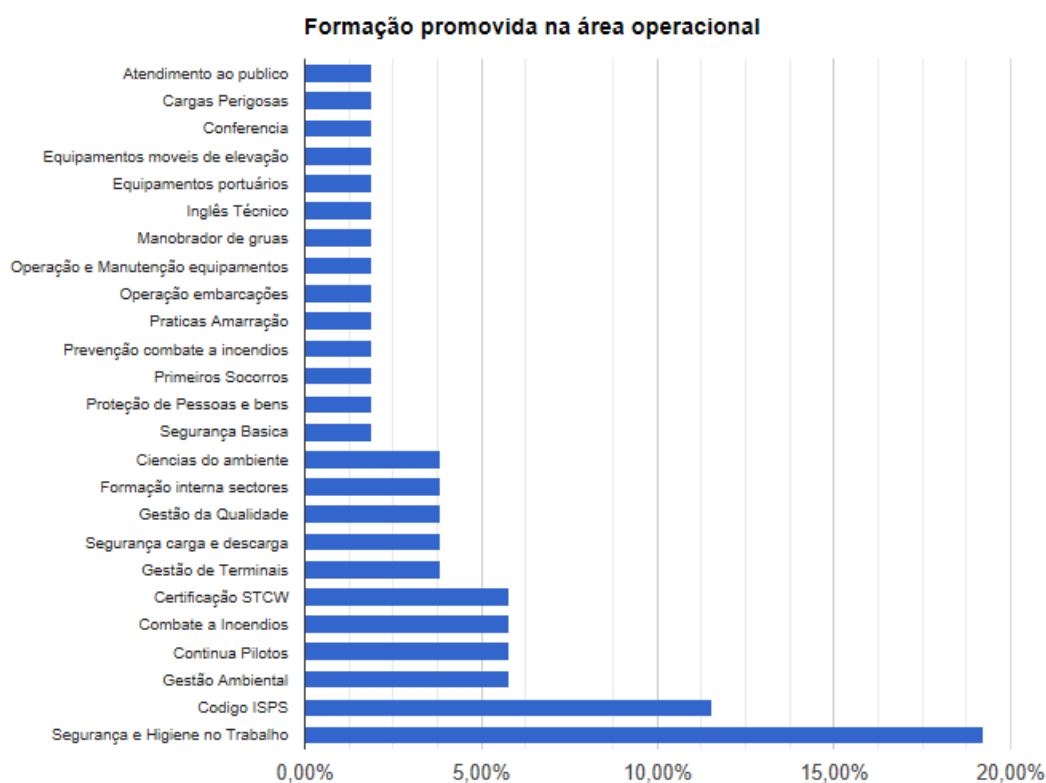


Figura 8 - Média ponderada da formação promovida na área operacional

Relativamente à formação na área operacional destacam-se a indicação de cinquenta e duas formações promovidas para três tipos de organização identificados. Numa análise do gráfico facilmente se constata a grande diversidade de formações promovidas, podendo indiciar uma especificidade para as diferentes organizações, bem como, para os diferentes portos em que os inquiridos desenvolvem a sua atividade. As formações que mais se destacam com comuns são em Segurança e Higiene no Trabalho (19,23%), Código ISPS (11,54%), Gestão Ambiental, Formação Contínua de Pilotos, Combate a Incêndios e Certificação STCW (5,7%).

Formação promovida na área da Gestão

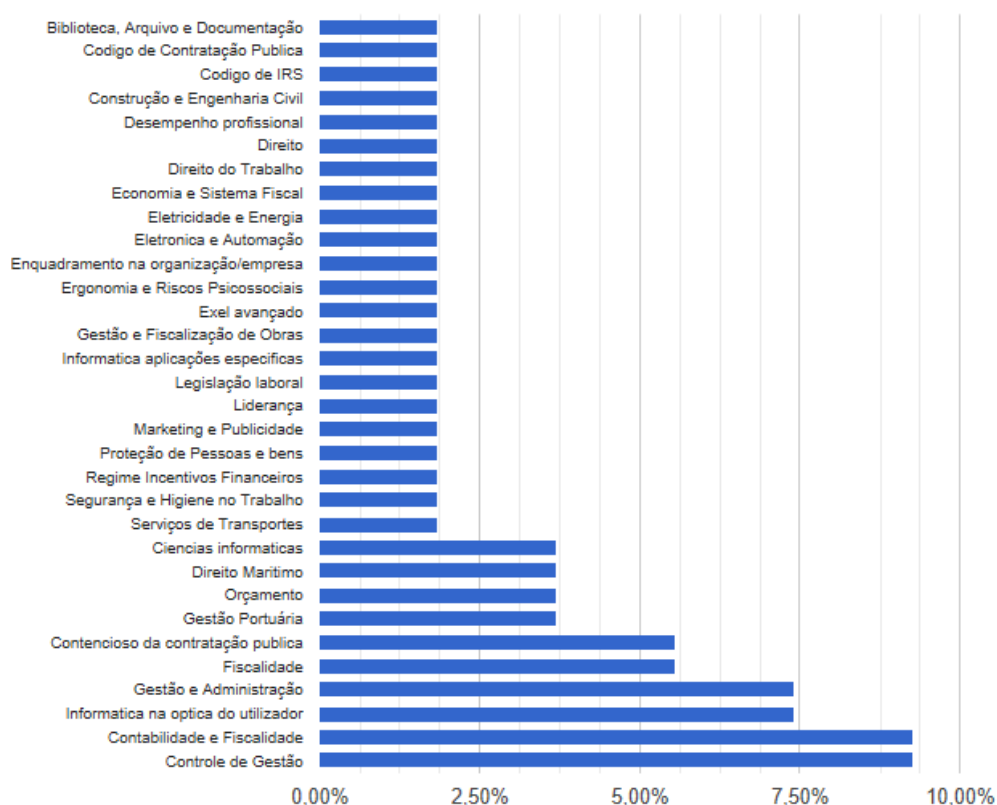


Figura 9 - Média ponderada da formação promovida na área da gestão

Relativamente à formação promovida na área da gestão, mais uma vez se destaca a grande variabilidade das formações promovidas com um total de cinquenta e quatro formações. Esta situação indicia necessidades de formação muito diversas sentidas pelas diferentes empresas organizações apesar de a amostra ser bastante significativa de administradores portuários (78,6%) o que revela uma grande diversidade de necessidades de formação para cada empresa/organização. Destacam-se com mais referenciadas as formações em Controlo e Gestão, Contabilidade e Fiscalidade (9,26%), Informática na Ótica do Utilizador, Gestão e Administração (7,6 %), Fiscalidade, Contencioso de Contratação Pública (5,56%), Gestão Portuária, Orçamento, Direito Marítimo e Ciências Informáticas (3,7%).

D) Necessidades de formação da empresa/organização

Os gráficos seguintes permitem refletir sobre as necessidades de formação da empresa/organização, considerando duas grandes áreas de formação, por um lado as necessidades na área da ‘Operação Portuária’ por outro as necessidades na área da ‘Gestão’.

Considera que a empresa/organização tem outro tipo de necessidades de formação?



Figura 10 - Perceção de necessidades de outro tipo de formação

Para além das formações ministradas pela própria empresa/organização 61,5% dos inquiridos aponta para outro tipo de necessidades de formação, sendo que 38,5% refere não necessitar de outro tipo de formação, para além da promovida pela sua empresa/organização.

Parece expressivo que cerca de 40% dos inquiridos revele que considera que a empresa/organização não tem outro tipo de necessidades de formação. Este resultado pode indiciar que a amostra considerada se encontra centrada nas funções de administração, assegurando a promoção de formações que considera relevantes, deixando para os outros intervenientes no setor portuário a responsabilidade com a formação adequada às suas funções no porto, de acordo com as suas necessidades.

Que tipo de formação tem necessidade?

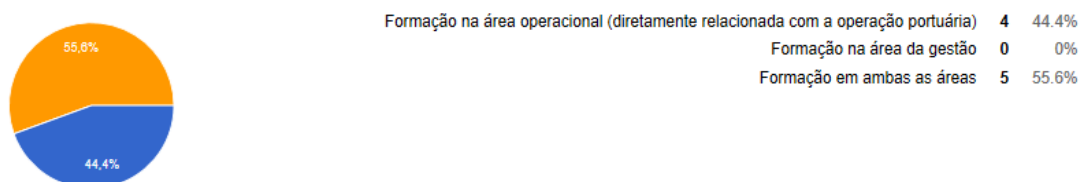
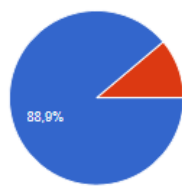


Figura 11 - Perceção de áreas de necessidades de formação

Relativamente aos inquiridos que revelam ter necessidade de outro tipo de formação, quando questionados sobre o tipo de formação de que sentem necessidade, 44,4% revela necessitar de formação na área operacional, sendo que os restantes 55,6% revela necessitar de formação em ambas as áreas, quer na área operacional quer na área da gestão.

Preve que a sua empresa/organização necessite no curto prazo (2 a 5 anos) formação na área operacional?



Sim 8 88.9%
 Não 1 11.1%

Figura 12 - Perceção de necessidades de formação dentro de 2 a 5 anos

Dos inquiridos 88,9% informa que prevê que a sua empresa/organização necessite de formação na área operacional entre os próximos dois a cinco anos.

- E) Necessidades de Formação na área operacional da empresa/organização, considerando:
- a. A Operação portuária

Terminais de Contentores [Classifique a necessidade das seguintes formações?]



Figura 13 - Perceção de necessidades de formação em 'terminais de contentores'

Relativamente à formação em Terminais de Contentores, 55,6% dos inquiridos consideram como desnecessária e 44,4% como necessária.

Tal, pode verificar-se pelo facto de grande parte dos inquiridos serem administradores portuários, sendo que o trabalho nos terminais de contentores é normalmente desenvolvido por empresas de trabalho portuário ou por empresas em regime de concessão. Esta situação poderá condicionar este resultado que indica ser a formação em Terminais de Contentores considerada desnecessária pela maioria das respostas obtidas.

Operações com Graneis Sólidos [Classifique a necessidade das seguintes formações?]



Figura 14 - Perceção das necessidades de formação em 'operações com graneis sólidos'

Em relação à formação em Operações com Granéis Sólidos 55,6% dos inquiridos consideram como desnecessária, 33,3% como necessária e 11,1% como fundamental.

Tal, pode verificar-se pelo facto de grande parte dos inquiridos serem administradores portuários, sendo que o trabalho nos terminais de contentores é normalmente desenvolvido por empresas de trabalho portuário ou por empresas em regime de concessão. Esta constatação poderá ter condicionado as respostas à real necessidade de formação em Operações com Granéis Sólidos. Por outro lado, constatámos neste ponto que não foi feita qualquer questão relativamente a granéis líquidos ou, por outro lado, a presente pergunta deveria ter incidido sobre a necessidade de formação em Operações com Granéis, sem explicitação se seriam sólidos ou líquidos, apesar da especificidade de formação em função do tipo de granel.

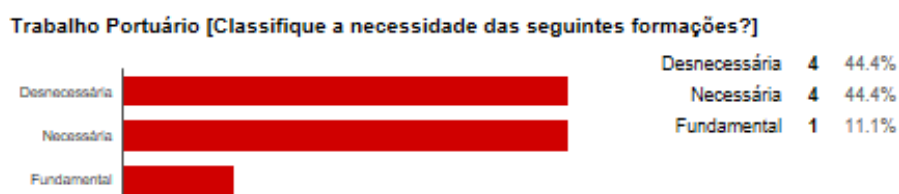


Figura 15 - Perceção de necessidades de formação em 'trabalho portuário'

Relativamente à formação em Trabalho Portuário, 44,4% consideram desnecessária, 44,4% como necessária e 11,1% como fundamental.

Tal pode verificar-se pelo facto de o trabalho portuário constituir um elemento importante na gestão da componente operacional do porto, apesar de se considerar ainda elevado o valor de respostas que consideram este tipo de formação desnecessária.

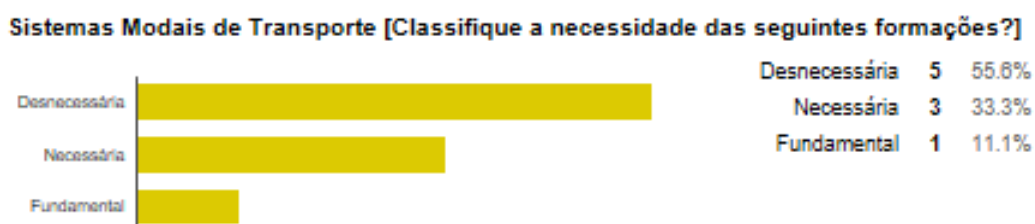


Figura 16 - Perceção de necessidades de formação em 'sistemas modais de transporte'

Em relação à formação em Sistemas Modais de Transportes, 55,6% consideram como desnecessária, 33,3% como necessária e 11,1% como fundamental. Por outro lado, um dos

inquiridos identifica esta formação como fundamental, revelando elevada necessidade para a realidade em que está inserido.

Tal, pode indiciar que a reduzida necessidade ao nível da intermodalidade dos sistemas de transporte, na generalidade das realidades, associadas aos portos, com que estão relacionados os inquiridos.

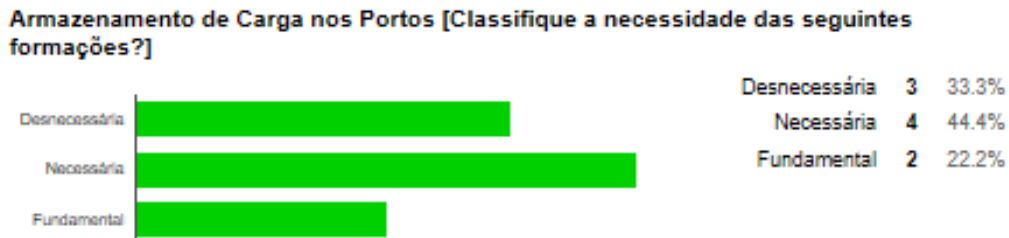


Figura 17 - Perceção das necessidades de formação em 'armazenamento de carga nos portos'

Relativamente à formação em Armazenamento de Carga nos Portos, 33,3% consideram como desnecessária, 44,4% como necessária e 22,2 % como fundamental.

Tal é revelador das funções de armazenamento para a maioria dos inquiridos revelando que esta poderá ser uma importante função dos portos.

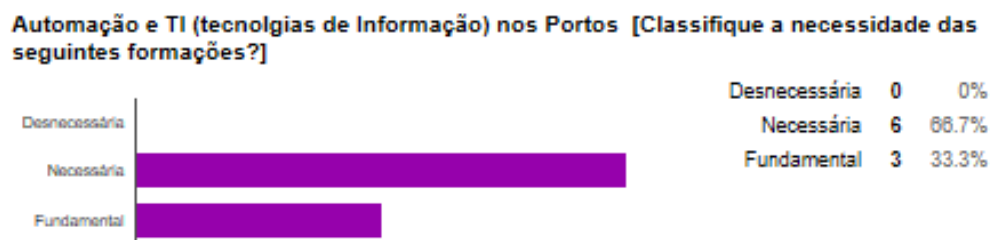
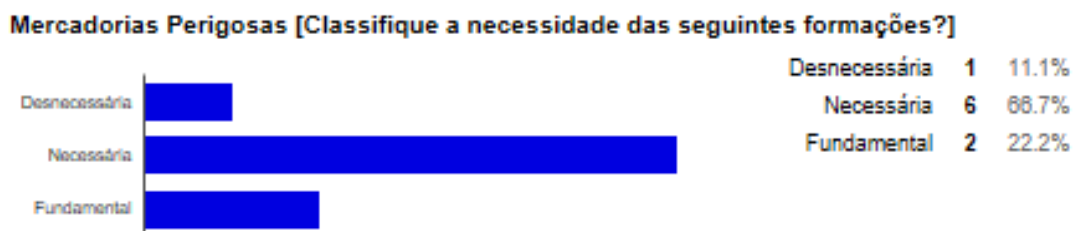


Figura 18 - Perceção das necessidades de formação em 'automação e tecnologias de informação'

Em relação à formação em Automação e Tecnologias de Informação, 66,7% consideram como necessária e 33,3% como fundamental.

Tal facto indicia necessidades de automação e em tecnologias de informação para a grande maioria dos inquiridos.



Relativamente à formação em Mercadorias Perigosas, 11,1% consideram desnecessária, 66,7% como necessária e 22,2% como fundamental.

Este resultado é revelador da necessidade de manuseamento de mercadorias perigosas, bem como, dos cuidados indispensáveis no seu tratamento.

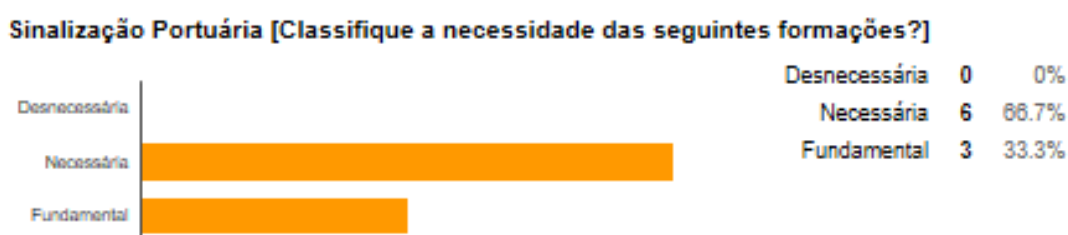


Figura 19 - Perceção das necessidades de formação em 'sinalização portuária'

Relativamente à Sinalização Portuária, 66,7% considera como necessária e 33,3 % como fundamental. O presente resultado realça a perceção da necessidade desta formação, bem como, o relevo dado ao ordenamento e às necessidades decorrentes de indicações da operação no porto, pelos inquiridos.

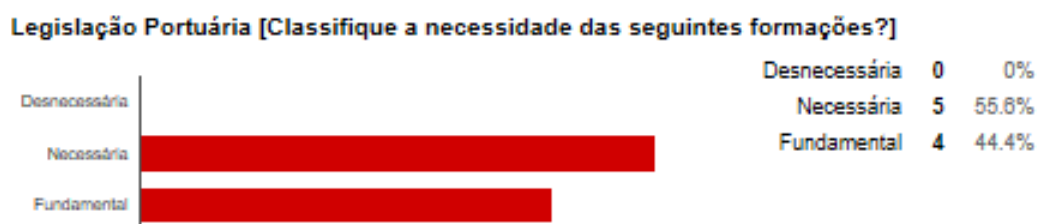


Figura 20 - Perceção das necessidades de formação em 'legislação portuária'

Relativamente à Legislação Portuária, 55,6% consideram como necessária e 44,4% como fundamental. O presente resultado ilustra bem a perceção de necessidade de formação nesta área pela generalidade dos inquiridos.

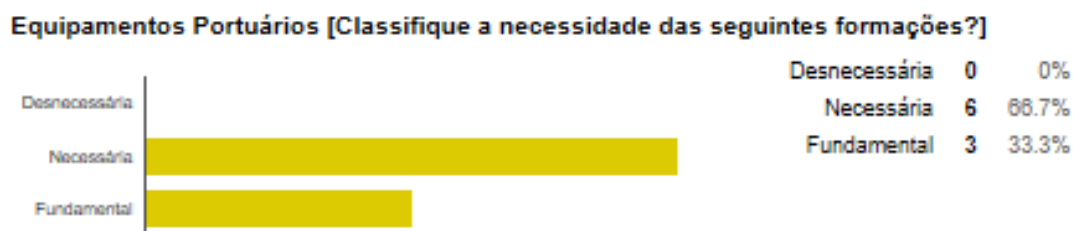


Figura 21 - Percepção das necessidades de formação em 'equipamentos portuários'

Em relação à formação em Equipamentos Portuários, 66,7% considera como necessária e 33,3% como fundamental. Sendo também, revelador da elevada percepção desta necessidade de formação pelos inquiridos.

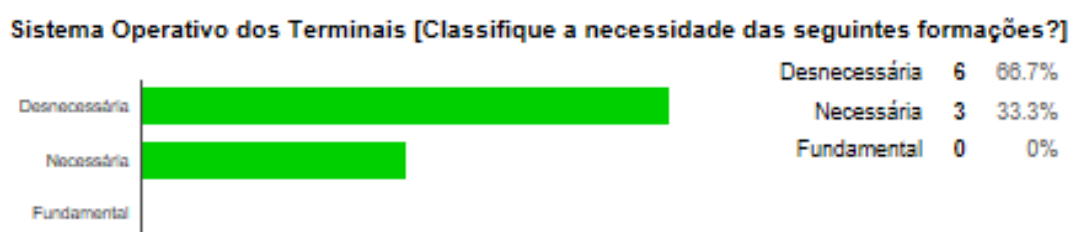


Figura 22 - Percepção das necessidades de formação em 'sistema operativo dos terminais'

Relativamente à formação em Sistema Operativo dos Terminais, 66,7% considera desnecessária e 33,7 % necessária. O presente resultado confirma a reduzida percepção de necessidade de formação nesta área, resultado este espetável face ao também registado para a Gestão de Terminais Portuários. Ou seja, se a necessidade é de certa forma baixa para a Gestão de Terminais Portuárias naturalmente, também, seria baixa para Sistemas Operativos desses mesmos Terminais.

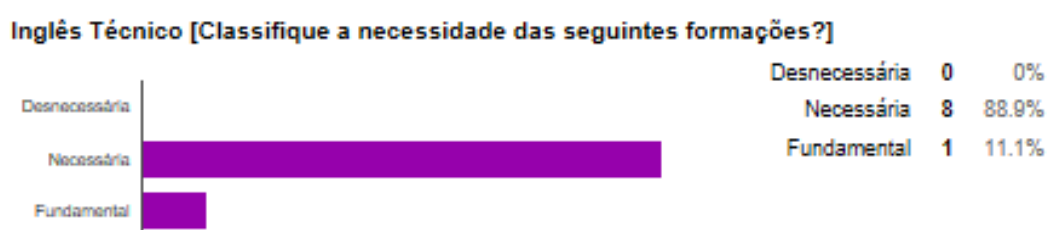


Figura 23 - Percepção das necessidades de formação em 'inglês técnico'

Em relação à formação em Inglês Técnico, 88,9% dos inquiridos considera como necessária e 11,1% como fundamental. Este resultado parece ser revelador da necessidade de uniformização de linguagem na operação portuária, sendo o inglês técnico a linguagem padrão, facilitadora do desenvolvimento da operação portuária.

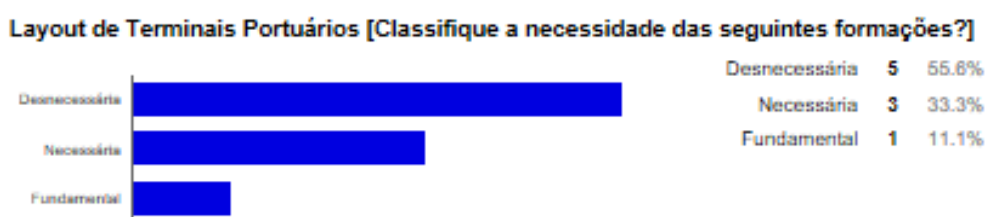


Figura 24 - Perceção das necessidades de formação em 'layout de terminais portuários'

Relativamente à formação em *Layout* de Terminais Portuários, 55,6% considera desnecessária, 33,3% necessária e 11,1% como fundamental. Este resultado reitera o resultado obtido para a perceção de necessidade para a Gestão de Terminais Portuários, bem como, para os Sistemas Operativos de Terminais Portuárias. Contudo, 11,1% dos inquiridos indicou esta necessidade como fundamental o que poderá ser revelador de uma necessidade específica para uma parte (reduzida) dos inquiridos.

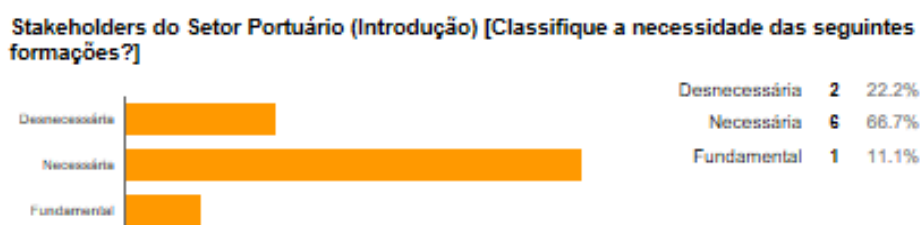


Figura 25 - Perceção das necessidades de formação em 'stakeholders do setor portuário'

Relativamente à formação em Stakeholders do Setor Portuário – Introdução, 22,2% considera desnecessária, 66,7% necessária e 11,1% como fundamental. Tal facto, parece ser revelador da importância atribuída à perceção do desenvolvimento do conhecimento sobre os diferentes intervenientes na operação portuária.

b. A Higiene, Segurança e Proteção no Trabalho

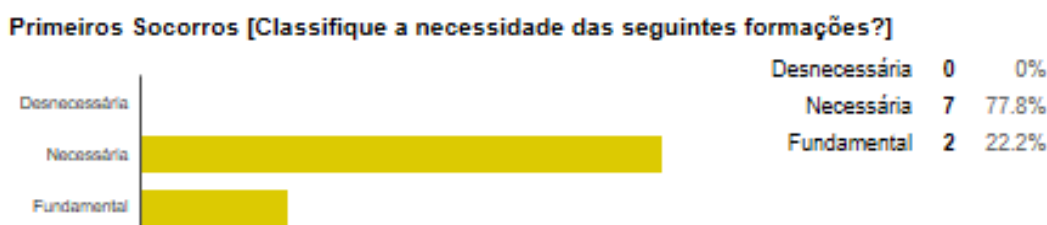


Figura 26 - Perceção das necessidades de formação em 'primeiros socorros'

Em relação aos Primeiros Socorros, 77,7% considera necessária e 22,2% fundamental. Este dado é revelador da percepção de necessidade da aptidão para intervir em situação de necessidade.

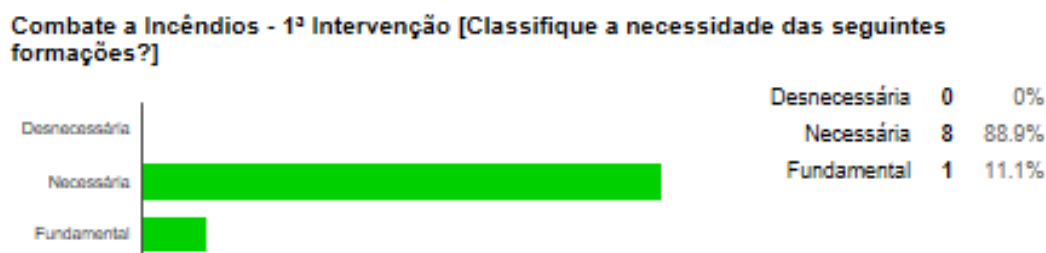


Figura 27 - Percepção das necessidades de formação em 'combate a incêndios'

Relativamente ao Combate a Incêndios – 1ª Intervenção, 88,9% considera necessária e 11,1% fundamental. Reiterando desta forma o mencionado anteriormente para os primeiros socorros revelando a percepção da necessidade de formação para intervir em situações de emergência ou de acidente.

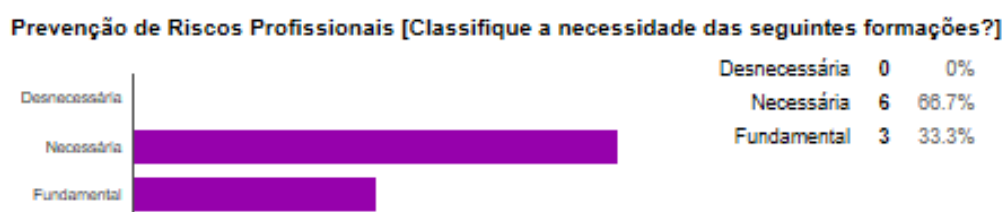


Figura 28 - Percepção das necessidades de formação em 'prevenção de riscos profissionais'

Em relação à Prevenção de Riscos Profissionais, 66,7% considera necessária e 33,3% fundamental. Corroborando mais uma vez o referido para a percepção de necessidade de formação para os Primeiros Socorros e Intervenção em Caso de Incêndio.

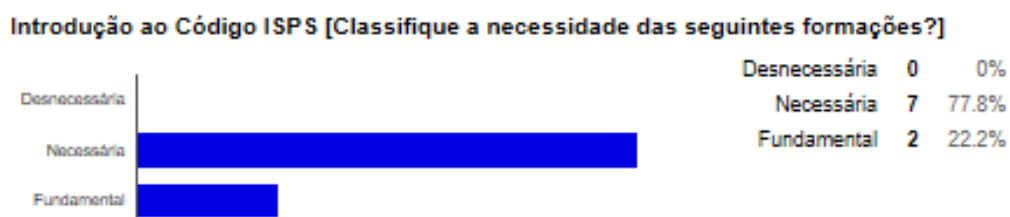


Figura 29 - Percepção das necessidades de formação em 'introdução ao código ISPS'

Relativamente à Introdução ao Código ISPS, 77,8% considera necessária e 22,2% fundamental. Revelando a necessidade de corresponder aos códigos internacionais de segurança

também relacionados com a obrigatoriedade para o efeito decorrente das convenções internacionais subscritas por Portugal.

F) Necessidades de formação na área de gestão da empresa/organização:

Preve que a sua empresa/organização necessite no curto prazo (2 a 5 anos) de formação na área de Gestão?



Figura 30 - Percepção de necessidades de formação na área da gestão dentro de 2 a 5 anos

Dos inquiridos, 77,8% considera que a sua empresa/organização irá necessitar, nos próximos dois a cinco anos, de formação na área de Gestão. Este resultado parece indiciar que, a relevância da percepção deste tipo de formação para a maioria dos inquiridos, poderá relacionar-se com as funções que desempenham ao nível dos conselhos de administração das empresas/organizações.

a. Quando considerado os Transportes e logística

Transportes Multimodais [Classifique a necessidade das seguintes formações?]



Figura 31 - Percepção das necessidades de formação em 'transportes e logística'

Em relação aos Transportes Multimodais, 57,1% considera desnecessária, 28,8% como necessária e 14,3% como fundamental. Mais uma vez se verifica que somente uma parte dos inquiridos manifesta a necessidade de desenvolvimento de ações relacionadas com a intermodalidade, corroborando por esta via a reduzida necessidade de formação percebida para a Gestão de Terminais.

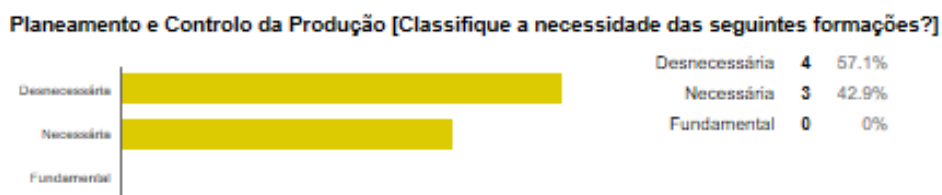


Figura 32 - Perceção das necessidades de formação em 'planeamento e controlo da produção'

Relativamente ao Planeamento e Controlo da Produção 57,7% considera desnecessária e 42,9% necessária. Sendo revelador do reduzido envolvimento dos inquiridos com a produção, em contexto da atividade do porto.

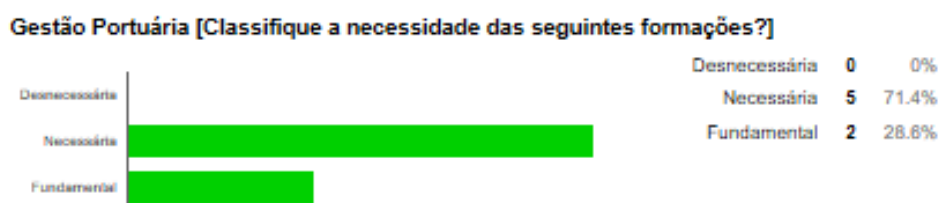


Figura 33 - Perceção das necessidades de formação em 'gestão portuária'

Em relação à Gestão Portuária, 71,4% considera necessária e 28,6% considera fundamental. Este resultado é revelador da perceção da necessidade de formação em Gestão pela grande maioria dos inquiridos.

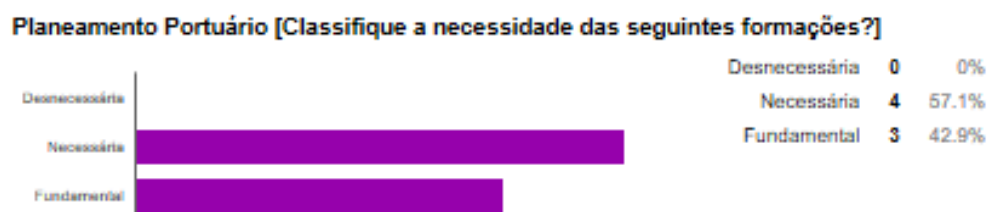


Figura 34 - Perceção das necessidades de formação em 'planeamento portuário'

Relativamente ao Planeamento Portuário, 57,1% considera necessária e 42,9% considera fundamental. Mais uma vez este resultado parece expectável face aos inquiridos na sua maioria administradores portuários, em que as funções de planeamento se revelam determinantes para o sucesso dessas funções.

Ferramentas de Planeamento Portuário [Classifique a necessidade das seguintes formações?]



Em relação às Ferramentas de Planeamento Portuário, 57,1% considera como necessária e 42,9% como fundamental.

Plano de Desenvolvimento e Zonamento Portuário [Classifique a necessidade das seguintes formações?]



Figura 35 - Perceção das necessidades de formação em 'plano de desenvolvimento e zonamento portuário'

Relativamente ao Plano de Desenvolvimento e Zonamento Portuário, 42,9% considera com desnecessária e 42,9% como necessária e 14,3% como fundamental. Este resultado contrasta com a perceção de necessidades para o planeamento portuário, revelando que esta necessidade se distingue da elaboração de um Plano de Desenvolvimento e Zonamento Portuário.

Layout de Terminais Portuários [Classifique a necessidade das seguintes formações?]



Figura 36 - Perceção das necessidades de formação em 'layout de terminais portuários'

Em relação ao layout de terminais portuários, 71,4% considera como desnecessária, 14,3% com necessária e 14,3% como fundamental. Deste resultado pode inferir-se que somente alguns dos inquiridos revelam elevada necessidade desta formação, merecendo por isso que fosse efetuada uma análise de maior pormenor sobre a realidade desses inquiridos.

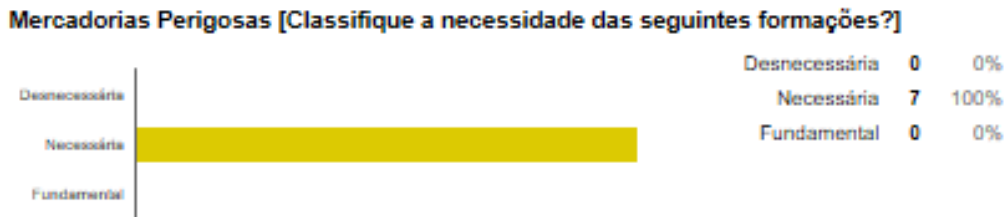


Figura 37 - Perceção das necessidades de formação em 'mercadorias perigosas'

Relativamente a Mercadorias Perigosas todos os inquiridos (100%) consideram este tipo de formação como necessária, revelando mais uma vez a preocupação com as situações relacionadas com a segurança e com acidentes em especial com a gestão das especificidades decorrentes de mercadorias perigosas, que colocam a necessidade de cuidados especiais no seu manuseamento.

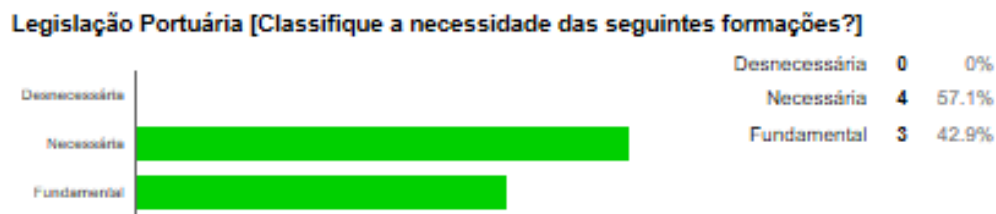


Figura 38 - perceção das necessidades de formação em 'legislação portuária'

Em relação à Legislação Portuária, 57,1% considera necessária e 42,9% como fundamental, revelando uma elevada perceção de necessidade de formação relacionada com o quadro legal em que se desenvolve a atividade portuária diretamente relacionada com as funções da generalidade dos inquiridos.

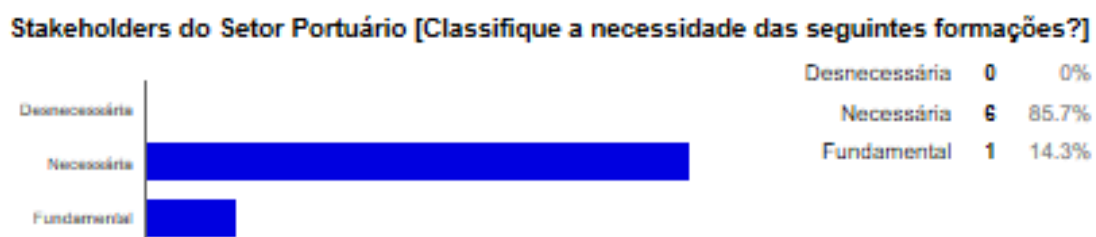


Figura 39 - Perceção das necessidades de formação em 'stakeholders do setor portuário'

Relativamente aos Stakeholders do Setor Portuário, 85,7% considera como necessária e 14,3% como fundamental. Tal facto corrobora o já verificado para este tipo de formação para a área operacional em que se assume como relevante um conhecimento sobre os diferentes intervenientes na atividade portuária.

Gestão de Terminais Portuários [Classifique a necessidade das seguintes formações?]



Figura 40 - Percepção das necessidades de formação em 'gestão de terminais portuários'

Em relação à Gestão de Terminais Portuários, 57,1% considera como desnecessária e 42,9% como necessária. Este resultado corrobora o mencionado para este tipo de formação para a área operacional revelando que também para a área de gestão este tipo de formação é percebida como de baixa necessidade.

b. Gestão da qualidade

Liderança [Classifique a necessidade das seguintes formações?]



Figura 41 - Percepção das necessidades de formação em 'liderança'

Relativamente à Liderança, 57,1% consideraram como fundamental e 42,9% como necessária. Mais uma vez face à caracterização da amostra este é um resultado, de certa forma, expetável em função das evidentes necessidades de desenvolvimento de competências de liderança para os administradores portuários.

Desenvolvimento de Redes [Classifique a necessidade das seguintes formações?]



Figura 42 - Percepção das necessidades de formação em 'desenvolvimento de redes'

Em relação ao Desenvolvimento de Redes, 28,6% considerou como desnecessária, 57,1% como necessária e 14,3% como fundamental.

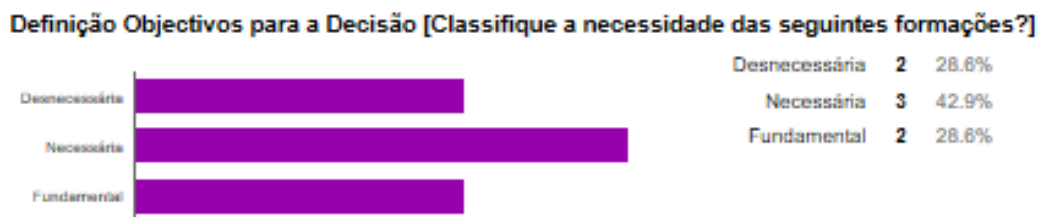


Figura 43 - Percepção das necessidades de formação em 'definição de objetivos para a decisão'

Relativamente à Definição de Objectivos para a Decisão, 28,6% classificou como desnecessária, 42,9% como necessária e 28,6% como fundamental. Destaca-se a percepção da necessidade de formação na definição de objetivos para a decisão também naturalmente relacionável com as funções de administração exercida pela maioria dos inquiridos que integram a amostra na aplicação do presente questionário.

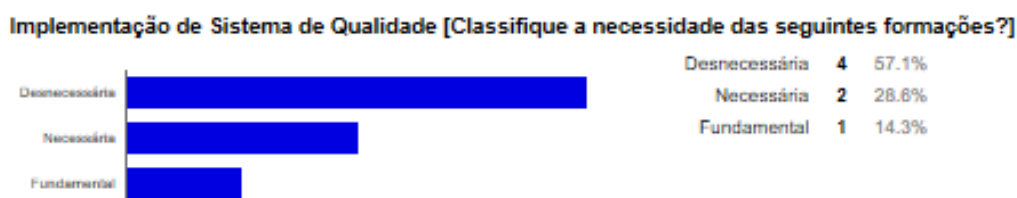


Figura 44 - Percepção das necessidades de formação em 'implementação de sistemas de qualificação'

Em relação à Implementação de Sistemas de Qualidade, 57,1% considera como desnecessária, 28,6% como necessária e 14,3% como fundamental. Estes dados são reveladores da reduzida percepção de necessidade de formação em qualidade para maioria da amostra considerada, contudo, também, revelam que este é um tema central para uma parte reduzida da amostra que considera como fundamental.

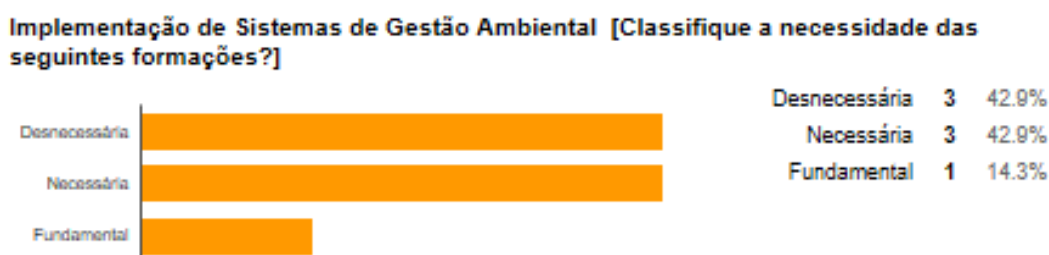


Figura 45 - Percepção das necessidades de formação em 'implementação de sistemas de gestão ambiental'

Relativamente à Implementação de Sistemas de Gestão Ambiental, 42,9% considerou como desnecessária, 42,9% como necessária e 14,3% como fundamental. Indiciando mais uma vez a diferença de realidades dos inquiridos na percepção das questões de Gestão Ambiental

sendo que um reduzido número dos inquiridos atribui como fundamental este tipo de formação podendo ser revelador da realidade em que se encontra inserido.

Relativamente às necessidades de formação (E e F) foram incluídas como variáveis no questionário as ofertas formativas identificadas, através de pesquisa bibliográfica, para o setor portuário.

G) Avaliação do questionário

Incluiu-se a possibilidade do inquirido efetuar uma avaliação do questionário permitindo desta forma aferir da pertinência da sua aplicação.

Dos inquiridos resultaram duas observações neste campo.

“Julgo que o questionário está muito bem elaborado no âmbito do setor portuário.”

e

“nada a acrescentar.”

7.6. Prioridades de Formação

Com base nas respostas obtidas através dos questionários e entrevistas e visando hierarquizar as necessidades de formação detetadas, definimos o estabelecimento de uma priorização de formação na área portuária.

Para o efeito para cada formação foi calculada a média ponderada de respostas obtidas considerando as perceções da sua necessidade pelos inquiridos, resultando a seguinte ponderação:

- Desnecessária – ponderação de valor 1;

- Necessária – ponderação de valor 2;

- Fundamental – ponderação de valor 3;

Assim, face aos 3 graus de necessidade, definidos no questionário e de acordo com o grau de necessidade identificado, as diferentes formações foram agrupadas em função da sua prioridade, a saber:

A - Formações de Prioridade 1 (Desnecessárias) – Formações que obtiveram uma média ponderada inferior a 1,5, nas necessidades identificadas;

B - Formações de Prioridade 2 (Necessária) – Formações que obtiveram uma média ponderada igual ou superior a 1,5 e inferior a 2,5, nas necessidades identificadas;

C - Formações de Prioridade 3 (Fundamental) – Formações que obtiveram uma média ponderada igual ou superior a 2,5, nas necessidades identificadas,

Ainda seguindo a metodologia, para a definição de prioridades de formação, em função do seu grau de necessidade, foram consideradas as áreas da operação portuária, bem como, a área da gestão.

Pela análise dos gráficos seguintes facilmente se identificam as prioridades atribuídas às formações abordadas.

7.6.1. Área Operacional – Prioridades de formação portuária

Relativamente à área operacional, o gráfico seguinte ilustra a prioridade atribuída, face à amostra considerada, relativamente às diferentes necessidades de formações identificadas.

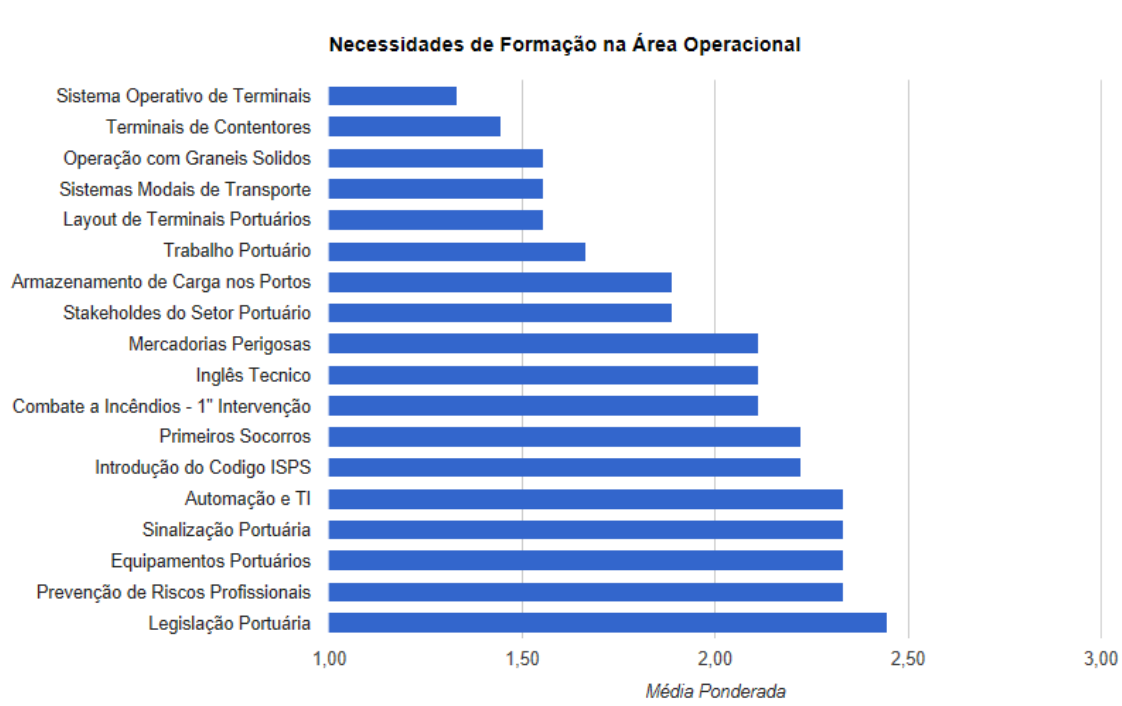


Figura 46 - Perceção de necessidades de formação na área operacional

Facilmente se constata as baixas necessidades de formação relativamente aos ‘Sistema Operativo de Terminais, bem como, em Terminais de Contentores, onde se verifica que mais de 50% dos inquiridos as considera como desnecessárias.

Para a área operacional, não foram identificadas formações como ‘fundamentais’, classificando-se as restantes formações como ‘necessárias’. Contudo destacamos a formação em Legislação Portuária, dentro das formações ‘necessárias’, com sendo aquela que obtém uma média ponderada mais elevada (2,44) ficando muito próxima da pontuação definida (2,5) para que fosse considerada como formação ‘fundamental’.

Prioridade 1 - Desnecessária	Formações Prioridade 2 - Necessária	Formações Prioridade 3 - Fundamental
<ul style="list-style-type: none"> - Sistema Operativo de Terminais; - Terminais de Contentores; 	<ul style="list-style-type: none"> - Operação com Graneis Sólidos; - Sistemas Modais de Transporte; - Layout de Terminais Portuários; - Trabalho portuário; - Armazenamento de Carga nos Portos; - Stakeholders do setor portuário; - Mercadorias Perigosas; - Inglês Técnico; - Combate a Incêndios – 1ª intervenção; - Primeiros Socorros; - Introdução ao código ISPS; - Automação e TI; - Sinalização Portuária; - Equipamentos Portuários; - Prevenção de riscos profissionais; - Legislação Portuária; 	

Tabela 3 - Perceção de necessidades de formação na área operacional

7.6.2. Área da Gestão – Prioridades de formação portuária

Relativamente à área da gestão, o gráfico seguinte ilustra a prioridade atribuída, face à amostra considerada, relativamente às diferentes necessidades de formações identificadas.

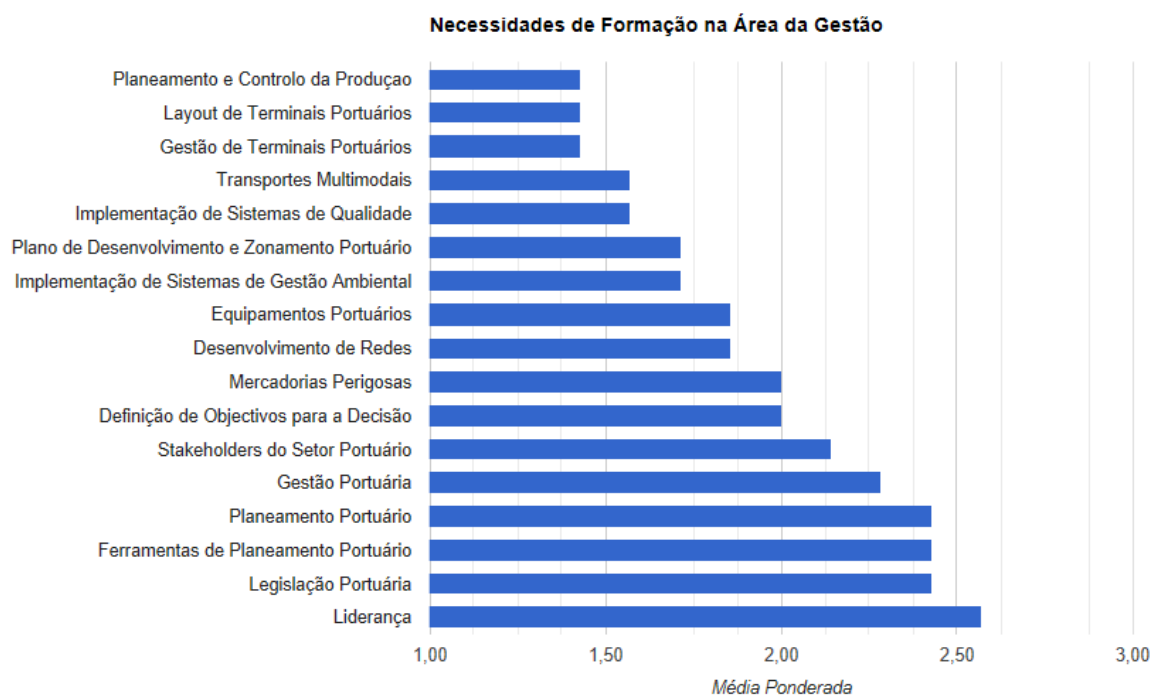


Figura 47 - Percepção de necessidades de formação na área de gestão

Pela sua análise constata-se que foram consideradas ‘desnecessárias’ as formações em ‘planeamento de controlo da produção’, ‘layout de terminais portuários’ e ‘gestão de terminais portuários’. Por outro lado, a formação em ‘liderança’, foi considerado como ‘fundamental’ para mais de 50% dos inquiridos.

Todas as restantes formações foram consideradas como necessárias, destacando-se as formações em ‘planeamento portuário’, ‘ferramentas de planeamento portuário’ e ‘legislação portuária’, que obtiveram uma média ponderada (2,43) muito próxima do valor a considerar (2,5) para que pudessem ser consideradas como ‘fundamentais’ face aos critérios seguidos.

Prioridade 1 - Desnecessária	Prioridade 2 - Necessária	Prioridade 3 - Fundamental
<ul style="list-style-type: none"> - Planeamento e Controlo da Produção; - Layout de Terminais Portuários; - Gestão de Terminais Portuários; 	<ul style="list-style-type: none"> - Transportes Multimodais; - Implementação de Sistemas de Qualidade; - Plano de Desenvolvimento e Zonamento Portuário; - Implementação de Sistemas de Gestão Ambiental; - Equipamentos Portuários; - Desenvolvimento de Redes; - Mercadorias Perigosas; - Definição de Objectivos para a Decisão; - Stakeholders do Setor Portuário; 	<ul style="list-style-type: none"> - Liderança;

	- Gestão Portuária; - Planeamento Portuário; - Ferramentas de Planeamento Portuário, - Legislação Portuária;	
--	---	--

Tabela 4 - Perceção das necessidades de formação na área da gestão

8. Proposta de formação portuária para a EMA

A Escola do Mar dos Açores (EMA) poderá ser uma importante ferramenta para o processo de Ensino e Formação.

Assim com base em pesquisa na internet de formações para o setor portuário foi encontrado o modelo desenvolvido pela ‘Portogente’ que pareceu adequado aos objetivos propostos embora careça de validação em função das necessidades de cada realidade portuária.

8.1. Formação na Área Operacional

Na área operacional, e face à metodologia considerada, não foram registadas formações como ‘fundamentais’. Contudo nas formações considerando necessárias, destaca-se a formação em Legislação Portuária, como aquela que obteve uma média ponderada mais elevada.

Neste contexto, e num exercício de desenvolvimento futuro, apresenta-se uma proposta de formação a considerar:

8.1.1. Legislação Portuária

Objetivo: demonstrar a hierarquia entre leis, medidas e normas relativas ao setor portuário, discutir as mudanças propostas pelo enquadramento legal dos Portos. Definir as principais atribuições dos intervenientes no direito portuário e oferecer uma formação crítica sobre o assunto.

Tópicos a abordar (Portogente, 2016)

- Panorama histórico dos portos;
- A regulamentação dos portos;
- A autoridade portuária
- Modelos de gestão portuária
- Concessões portuárias;
- A exploração dos portos;
- A regulação portuária;

- O trabalho portuário;
- A decisão na atividade portuária;
- Stakeholders do setor portuário;

8.2. Formação Área da Gestão

Na área da gestão, a formação em ‘Liderança’ foi considerada como fundamental, destacando-se as formações em ‘planeamento portuário’, ‘ferramentas de planeamento portuário’ e ‘legislação portuária’, enquadradas com necessárias, mas que apresentam médias ponderadas mais elevadas.

Neste contexto, e para efeitos de desenvolvimento futuro, apresentam-se as seguintes propostas de formação a considerar:

8.2.1. Liderança

Objetivo: abordagem da liderança nas organizações, tipos de poder, plano de negócios e gestão

Tópicos a abordar (Portogente, 2016)

- Liderança
- Tipos de Liderança
- Líderes e Liderados
- Componentes da liderança
- Liderança nas organizações
- Quatro estilos de Liderança
- Democracia e Autocracia
- Ineficiência e Eficácia
- Tipologias Organizacionais
- Cinco tipos de poder
- Amplitude do comportamento
- Grade gerencial de Blake e Mounton
- Liderança Transformacional
- Liderança Transicional
- Liderança Carismática
- Plano de Negócios
- Etapas para criação de um Plano de Negócios

- Estrutura do Plano de Negócios
- Sumário Executivo
- Plano de ações por natureza da tarefa
- Marketing
- Produção
- Planejamento
- Finanças
- Controles
- Gestão Empresarial
- As competências para a Gestão de Negócios
- Competências Estratégicas
- Competências Técnicas
- Competências Comportamentais

8.2.2. Planejamento Portuário

Objetivos: Tratar as questões e etapas referentes ao planejamento abordando as suas especificidades na operação portuária, auditoria e estratégia nos portos, sob o enfoque do Terminal Portuário, abordando as especificidades do planejamento na operação portuária.

Tópicos a abordar (Portogente, 2016):

- Objetivos do planejamento;
- Consequências do planejamento;
- Diagnóstico do setor portuário
- Planejamento Estratégico, Tático ou Operacional;
- Níveis e Abrangências do Planejamento Estratégico Portuário;
- Declarações Estratégicas;
- Missão e Visão no setor portuário;
- Particularidades do planejamento de um terminal portuário;
- Ferramentas utilizadas e aplicações práticas;
- Análise Envoltória de Dados (DEA);
- Teoria das Filas;
 - 1ª Aplicação Prática: Dimensionamento de um pátio de camiões;

- 2ª Aplicação Prática: Dimensionamento do número de berços de atracação;
- Modelagem e Simulação;
- Softwar da modelagem/simulação
- Viabilidade Técnica e Económica;
- O Valor Ativo Líquido (VAB);
 - Exemplo Prático: Aquisição de uma Grua de Cais
- Taxa Interna de Retorno (TIR);
- Barreiras à Execução Estratégica
- Auditorias nos portos;
- Cabotagem

8.2.3. Ferramentas de Planeamento Portuário

Objetivo: Abordagem dos principais conceitos e aplicações práticas em portos nacionais e internacionais, das principais Ferramentas de Planeamento Portuário.

Tópicos a abordar (Portogente, 2016):

- Análise SWOT
- Matriz BCG
- Balanced Scorecard (BSC)
- Método da Análise Hierárquica (AHP)
- Análise Envoltória de Dados (DEA)
- Teoria das Filas
- Plano Modelagem e Simulação

8.2.4. Legislação Portuária

Objetivo: demonstrar a hierarquia entre leis, medidas e normas relativas ao setor portuário, discutir as mudanças propostas pelo enquadramento legal dos Portos. Definir as principais atribuições dos intervenientes no direito portuário e oferecer uma formação crítica sobre o assunto.

Tópicos a abordar (Portogente, 2016)

- Panorama histórico dos portos em Portugal (ou outro País);
- A regulamentação dos portos;

- A autoridade portuária
- Modelos de gestão portuária
- Concessões portuárias;
- A exploração dos portos;
- A regulação portuária;
- O trabalho portuário;
- A decisão na atividade portuária;
- *Stakeholders* do setor portuário;

9. Limitações do trabalho

9.1. Da Amostra

A amostra apresenta algumas limitações, nomeadamente, decorrentes do reduzido universo de inquiridos, visto que se centrou em inquirir administradores de empresas e/ou organizações do setor portuário, não tendo incluído, por exemplo, outros atores como os próprios trabalhadores portuários que serão, os principais destinatários da generalidade das formações propostas. Tem-se em conta a dispersão geográfica do universo de aplicação o que dificultou o número de respostas obtidas. Igualmente, não foi possível obter respostas fora do âmbito nacional. Poderia ser interessante em termos comparativos, mas tal desiderato seria complicado dada a dificuldade em identificar num projeto desta natureza as pessoas corretas em diferentes entidades.

Apesar das limitações acima referidas, tem que se ter em conta que o universo da amostra não é necessariamente irrelevante em termos nacionais, sendo que se obtiveram respostas de administradores portuários de portos relevantes para efeito do presente estudo, nomeadamente das administrações dos portos dos Açores (Ponta Delgada, Praia da Vitória e Horta) bem como dos Portos de Sines e Leixões. Estando a EMA localizada no arquipélago dos Açores as três administrações referidas são as mais representativas em termos de trabalhadores. As respostas obtidas através das administrações dos portos de Sines e Leixões, são relevantes face à sua importância no contexto nacional, localizados no continente, e com especificidades em termos de operação e carga movimentada.

10. Conclusões

10.1. Da análise bibliográfica

Conclui-se:

- Da importância dada ao território para o desenvolvimento económico;
- Da expectativa existente sobre o potencial do Mar bem como de desenvolvimento económico decorrente da economia do Mar;
- Dos trabalhos desenvolvidos em torno de um ‘*cluster* do mar’, no sentido de potenciar sinergias visando a exploração dos recursos que poderá disponibilizar;

- Da importância dada à componente Ensino e Formação enquanto geradora de consistência e sustentabilidade para o desenvolvimento do potencial estratégico de um *cluster* para a Economia do Mar.

10.2. Do projeto Escola do Mar dos Açores

Conclui-se:

- Da intenção de valorização da componente do Ensino e Formação no *cluster* do Mar;
- Do relevo que poderá ter na oferta educativa não só para a Região Autónoma dos Açores, mas também para o exterior;
- Do papel que poderá desempenhar na formação para as profissões do Mar;
- Da intenção de adequar a sua oferta às necessidades do setor;
- Das possibilidades de formação de mão-de-obra especializada para setores tradicionais;
- Do potencial de formação para áreas emergentes no setor do Mar;

10.3. Da aplicação do questionário

Face à amostra considerada, conclui-se que:

- As formações identificadas no questionário aplicado correspondem à perceção das necessidades de formação, face à inexistência de propostas de formação adicionais dos inquiridos, na amostra considerada;
- Dos inquiridos, cerca de 90%, informa que recorre à promoção de formação interna bem como às entidades externas para formação dos seus trabalhadores;
- O setor portuário em Portugal tem uma oferta formativa própria que ministra diretamente aos seus trabalhadores, o que poderá indicar que não encontra no exterior uma oferta formativa que se adequa às suas necessidades. Talvez para especificidade pretendida face à sua realidade;
- O setor portuário também recorre a entidades externas para a formação dos seus trabalhadores, revelando que poderão existir necessidades de formação consideradas comuns às diferentes administrações portuárias (79% dos inquiridos informa que a sua organização é a administração portuária).

- A formação promovida diretamente pelo setor portuário é bastante diversa, o que indicia especificidades para cada realidade portuária. Esta situação verifica-se quer para área operacional (25 formações referidas) quer para a área da gestão (31 formações referidas).

10.3.1. Das necessidades de formação para a área operacional

Conclui-se que:

- Foram consideradas ‘desnecessárias’ as formações: ‘sistema operativo de terminais’ e ‘terminais de contentores’.
- Foram consideradas como ‘necessárias’ as formações: ‘operações com granéis sólidos’, ‘sistemas modais de transporte’, ‘layout de terminais portuários’, ‘trabalho portuário’, ‘armazenamento de carga nos portos’, stakeholders do setor portuário’, ‘mercadorias perigosas’, ‘inglês técnico’, ‘combate a incêndios – 1ª intervenção’, ‘primeiros socorros’, ‘introdução ao código ISPS’, ‘automação e TI’, ‘sinalização portuária’, ‘equipamentos portuários’, ‘prevenção de riscos profissionais’ e ‘legislação portuária’.
- Não se registaram formações ‘fundamentais’, o que indicia uma menor perceção de necessidade de formação na área operacional, pela amostra considerada, mais relacionada com as questões decorrentes da administração portuária, ou seja, menos relacionada com as necessidades do trabalho portuário propriamente dito.

10.3.2. Das necessidades de formação para a área da gestão

Conclui-se que:

- Foram consideradas como ‘desnecessárias’ as formações: ‘planeamento de controlo da produção’, ‘*layout* de terminais portuários’ e ‘gestão de terminais portuários’. Possivelmente pela sua menor relação com as funções diretamente desenvolvidas pelos conselhos de administração, mas sim com o trabalho portuário propriamente dito.
- Foram consideradas como ‘necessárias’, as formações: ‘transportes multimodais’, ‘implementação de sistemas de qualidade’, ‘plano de desenvolvimento e zonamento portuário’, ‘implementação de sistemas de gestão ambiental’, ‘equipamentos portuários’, ‘desenvolvimento de redes’, ‘mercadorias perigosas’, ‘definição de objetivos para a

decisão’, ‘stakeholders do setor portuário’, ‘gestão portuária’, ‘planeamento portuário’, ‘ferramentas de planeamento portuário’ e ‘legislação portuária’;

- Foi considerada como ‘fundamental’ a formação em ‘liderança’;
- Numa análise global verifica-se que as formações diretamente relacionadas com as funções de gestão e administração obtiveram valores mais elevados, reforçando o facto de uma maior perceção de necessidade deste tipo de formações para a amostra considerada.

11. Propostas de trabalho futuro

- Encontrar especificidades (e ou diferenças) nas necessidades de formação, para as diferentes realidades portuárias, que parecem existir, face à diversidade de formações promovidas diretamente pelas diferentes administrações portuárias;
- Aplicação do questionário a diferentes intervenientes e/ou empresas que atuam no setor portuário, no sentido de verificar se as necessidades de formação percecionadas coincidem com as administrações portuárias.
- Aplicação do questionário a diferentes *stakeholders*, relacionados com a economia do mar, no sentido de aferir da sua perceção, relativamente às necessidades de formação existentes, em função da sua visão e necessidades para o funcionamento do setor portuário.
- Validação da pertinência dos conteúdos propostos para as formações em ‘legislação portuária’, para a área operacional e ‘planeamento portuário’, ‘ferramentas de planeamento portuário’ e legislação portuária para a área da gestão.

Bibliografia

- Castro, J., & Porteiro, F. (2015). *Escola do Mar dos Açores - "Azores Sea School"*. Horta.
- Chaves, M. F. (Março de 2014). Contributo para o estudo da relação de Portugal com o Mar. (S. e-Journal, Ed.) *Maria Scientia - Revista Científica Electrónica*, nº 7, pp. 2-20.
- Comissão Europeia. (2011). *LIVRO BRANCO - Roteiro do espaço único europeu dos transportes*. (C. (2011), Ed.) Bruxelas: UE.
- Comissão Europeia. (Março de 2014). *Estratégias de inovação regionais/nacionais para a especialização inteligente (RIS3)*. (C. Europeia, Ed.) Obtido de Política de Coesão: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/smart_specialisation_pt.pdf
- Conselho Nacional de Educação . (2016). *O Estado da Educação 2014*. Lisboa: Tipografia Lousanense.
- CONSULMAR, BSA, & DHVFBO. (2005). *Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa*. Administração do Porto de Lisboa. Lisboa: Administração do Porto de Lisboa.
- Departamento de Oceanografia e pescas. (05 de 02 de 2016). *DOP*. Obtido de DOP - UA: <http://www.dop.uac.pt/>
- Direção Geral de Política do Mar. (2014). *A Economia do Mar em Portugal* (Vol. Anexo A). Lisboa, Portugal : Uzina books. Obtido de http://www.dgpm.mam.gov.pt/Documents/Anexo_A_FINAL.pdf
- Direção Geral de Política do Mar. (2014). *Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020*. (U. Books, Ed.) Lisboa, Portugal: Uzinabooks. Obtido de http://www.dgpm.mam.gov.pt/Documents/ENM2013_2020.pdf
- Ernâni Lopes. (2009). *O Hypercluster da Economia do Mar*. SaeR - Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco, Lda. Lisboa: SaeR /ACL.
- Evans, L. (2005). A study into the prospects for marine biotechnology in the United Kingdom. *Strategy - volume 1*.
- FÓRUM OCEANO. (10 de Julho de 2015). *Associação da Economia do Mar*. (F, Editor) Obtido de <http://www.oceano21.org/info.asp?id=20&LN=>
- Governo de Portugal. (2011). *Plano Estratégico dos Transportes - Mobilidade Sustentável - Horizonte 2011-2015*. Gabinete do Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Lisboa: Ministério da Economia e do Emprego.
- Governo Regional dos Açores. (11 de Outubro de 2014). *Estratégia Marinha para a subdivisão dos Açores*. SRMCT - Secretaria Regional do Mar Ciência e Tecnologia, Direção Regional dos Assuntos do Mar. Horta: SRMCT - Secretaria Regional do Mar Ciência e Tecnologia. Obtido de

http://www.azores.gov.pt/Gra/SRMCT-MAR/conteudos/livres/Estrategia_Marinha_para_a_subdivisao_dos_Acores.htm

Hanushek, E., & Woessmann, L. (2015). *Universal Basic Skills: What countries stand to gain*. OCDE.

International Labour Office. (2012). *ILO guidelines on training in the port sector*. Geneva, Suíça: International Labour Organization.

Jornal da Economia do Mar. (20 de 01 de 2016). *Biotecnologia marinha: um mar de vida para o futuro*. Obtido de Jornal da Economia do Mar: <http://www.jornaldaeconomiadomar.com/biorecursos-5776-2/>

Matias, N. V. (Primavera de 2009). A 'Clusterização' da Economia do Mar. *Revista Nação e Defesa - 4ª série, nº122*, pp. 9-23.

Notteboom, T. (2010). *Dock labour and port - related employment in the European seaport system*. European Sea Ports Organisation (ESPO). Antwerp: ITMMA - University of Antwerp.

OCEANO XXI. (2013). *Desafios do Mar 2020 - Estratégias de Eficiência Colectiva*. Porto.

Portogente. (10 de Janeiro de 2016). *Cursos*. Obtido de Fazendo um mundo mais ágil: <https://www.portogente.com.br/cursos>

Portogente. (01 de Janeiro de 2016). *Ferramentas de Planeamento Portuário*. Obtido de <https://www.portogente.com.br/cursos/transporte-e-logistica/80494-ferramentas-de-planeamento-portuario>

Portogente. (01 de Janeiro de 2016). *Legislação Portuária*. Obtido de Portogente: <https://www.portogente.com.br/cursos/transporte-e-logistica/82384-legislacao-portuaria>

Portogente. (01 de Janeiro de 2016). *Planeamento Portuário e de Transportes*. Obtido de <https://www.portogente.com.br/cursos/transporte-e-logistica/80489-planeamento-portuario-e-de-transportes>

Silva, J. F. (Julho/Agosto de 2009). Editorial. *Revista Bordo Livre*.

Sousa, J. F. (7 de Agosto de 1994). Os Portos e o Desenvolvimento das Actividades Logísticas. O Exemplo do terminal roll on/roll off do Porto de Setúbal e dos Parque de 2ª Linha. *Inforgeio - Logística e Transporte*, pp. 63-79.

Stefano, F. (2012). *Identificação dos fatores influenciadores no gerenciamento da empregabilidade e carreira - Um foco nos profissionais da agência marítima do porto de Santos*. Santos: Universidade de Santa Cecília.

Anexos

Anexo I – Questionário de avaliação da perceção das necessidades de formação no setor portuário

Questionário - Oferta formativa no setor portuário

*Obrigatório

Análise da oferta formativa no sector portuário

O diagnóstico da oferta é um procedimento indispensável para o aperfeiçoamento contínuo das necessidades de formação, visando a adequação e melhoria da qualidade formativa.

O presente questionário é realizado no contexto de trabalho de mestrado em Gestão Portuária da Escola Superior Náutica Infante Dom Henrique.

É dirigido a administradores de empresas e/ou organizações envolvidas na atividade portuária.

Tem como objetivo identificar a oferta e necessidades de formação nesta atividade.

Caso o pretenda, remeteremos os resultados da análise às repostas fornecidas.

Dado o fato da sua empresa/organização estar enquadrada na atividade portuária, agradecemos desde já a sua colaboração.

A - Caraterização

1.

Nome

.....

2.

Contato (e-mail) *

.....

3.

Designação da empresa/organização *

.....

4.

- Formação na área operacional (diretamente relacionada com a operação portuária) Passe para a pergunta 10.
- Formação na área da gestão Passe para a pergunta 11.
- Formação em ambas as áreas

C1 - Formação promovida na área Operacional

10. Na área da operação portuária, que formação(ões) é(são) promovida(s)?

.....
.....
.....
.....
.....

C2 - Formação promovida na área da Gestão

11. Na área da gestão, que formação(ões) é(são) promovida(s)?

.....
.....
.....
.....
.....

C3 - Para além a formação promovida, a empresa/organização tem outras necessidades de formação?

12. Considera que a empresa/organização tem outro tipo de necessidades de formação? *
Marcar apenas uma oval.

- Sim
- Não Passe para a pergunta 20.

D - Necessidades de formação da empresa/organização

13. Que tipo de formação tem necessidade? * Marcar apenas uma oval.

- Formação na área operacional (diretamente relacionada com a operação portuária) Passe para a pergunta 14.
- Formação na área da gestão Passe para a pergunta 13.
- Formação em ambas as áreas

E - Formação na área operacional para a empresa/organização

14. Preve que a sua empresa/organização necessite no curto prazo (2 a 5 anos) formação na área operacional?
* Marcar apenas uma oval.

- Sim
- Não

E1 - Formação na área operacional - 'Operação Portuária' para a empresa/organização

15. Classifique a necessidade das seguintes formações? * Marcar apenas uma oval por linha.

	Desnecessária	Necessária	Fundamental
Terminais de Contentores	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Operações com Graneis Sólidos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trabalho Portuário	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sistemas Modais de Transporte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Armazenamento de Carga nos Portos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Automação e TI (tecnologias de Informação) nos Portos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mercadorias Perigosas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sinalização Portuária	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Legislação Portuária	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Equipamentos Portuários	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sistema Operativo dos Terminais	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Inglês Técnico	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Layout de Terminais Portuários	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stakeholders do Setor Portuário (Introdução)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Outra	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

E2 - Formação na área operacional - 'Higiene, Segurança e Proteção no Trabalho' para a empresa/organização

16. Classifique a necessidade das seguintes formações? * Marcar apenas uma oval por linha.

	Desnecessária	Necessária	Fundamental
Primeiros Socorros	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Combate a Incêndios - 1ª Intervenção	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Prevenção de Riscos Profissionais	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Introdução ao Código ISPS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Outra	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

F - Formação na área da 'Gestão' para a empresa/organização

17.

Preve que a sua empresa/organização necessite no curto prazo (2 a 5 anos) de formação na área de Gestão? *

Marcar apenas uma oval.

- Sim Passe para a pergunta 18.
- Não Passe para a pergunta 20.

F1 - Formação na área de Gestão - 'Transportes e Logística', para a empresa/organização

18.

Classifique a necessidade das seguintes formações? * Marcar apenas uma oval por linha.

	Desnecessária	Necessária	Fundamental
Transportes Multimodais	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Planeamento e Controlo da Produção	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gestão Portuária	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Planeamento Portuário	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ferramentas de Planeamento Portuário	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plano de Desenvolvimento e Zonamento Portuário	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Layout de Terminais Portuários	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mercadorias Perigosas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Legislação Portuária	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Equipamentos Portuários	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stakeholders do Setor Portuário	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gestão de Terminais Portuários	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Outra	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

F2 - Formação na área de gestão - 'Gestão da Qualidade' para a empresa/organização

19.

Classifique a necessidade das seguintes formações? * Marcar apenas uma oval por linha.

	Desnecessária	Necessária	Fundamental
Liderança	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Desenvolvimento de Redes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Definição Objectivos para a Decisão	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Implementação de Sistema de Qualidade	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Implementação de Sistemas de Gestão Ambiental	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Outra	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

G - Avaliação do questionário

20.

Tem algum sugestão de formação para o sector portuário, que considera não ter sido coberta por este questionário

.....

.....

.....

.....

.....