ASSOCIAÇÃO DAS INDÚSTRIAS NAVAIS

RELATÓRIO DE GESTÃO E CONTAS

2009

Índice

1 – INTRODUÇÃO 3

2 – ACTIVIDADE DA AIN EM 2009 6

2.1 – Organização 6

2.2 – Novos associados 6

2.3 – Relacionamento AIN/CIP 7

2.4 – Relacionamento AIN/FENAME 7

2.5 – Área Internacional 7

2.6 – Actividade De Normalização Sectorial – ONS 8

2.7 – Exposição ao Governo sobre Estaleiros Navais de Pequena e média Dimensão 8

2.8 - PME INVESTE 9

2.9 – Encontro para a competitividade do sector da construção e reparação naval 9

2.10 – Grupo de Trabalho da Indústria Naval (GTIN) no Fórum Permanente para os Assuntos do Mar 10

3 – PROJECTOS COM COMPARTICIPAÇÃO COMUNITÁRIA 11

3.1. Programa Transnacional Espaço Atlântico 2007-2013 11

3.2. Cluster do Conhecimento e Economia do Mar 11

4 – Site da AIN 12

5 – CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE A ACTIVIDADE 13

5.1. – Apresentação do sector da construção e reparação naval 13

5.2 - Impacte da crise financeira internacional nos resultados económicos do sector 14

5.4 - Constrangimentos à competitividade do sector 18

6 - CONTAS E RESULTADO DO EXERCÍCIO 19

7 – PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS 21

8- PARECER DO CONSELHO FISCAL ..... **Erro! Marcador não definido.**

RELATÓRIO DA DIRECÇÃO

1 – INTRODUÇÃO

A construção e a reparação/transformação naval é uma indústria de elevada tecnologia, que proporciona milhares de empregos qualificados, em estaleiros e seus fornecedores de equipamentos e serviços. Esta indústria, com base em PME, constitui uma pedra angular nos clusters marítimos e uma valiosa rede de excelência na investigação científica.

A construção naval foi severamente afectada pela crise económica mundial, como também pelos existentes desequilíbrios estruturais e distorções de mercado. A procura de novos navios entrou em colapso no final de 2008. Devido a ser uma actividade com uma produção de longo prazo, tem um ciclo económico desfasado, relativamente à economia mundial. O impacto da queda da procura em matéria de emprego irá fazer-se sentir em atraso com um atraso de 18 meses relativamente ao início da recuperação económica.

No final de 2009, mais de 20% dos postos de trabalho em estaleiros da União Europeia foram afectados pela crise. Receia-se que este número aumente drasticamente em 2010. Em Portugal dado o maior peso da actividade de reparação espera-se que a redução não seja tão drástica. Em 2008, segundo dados do INE a redução do emprego foi apenas de 0,1 % devido ao aumento de 13,2 % registado no pessoal ao serviço em reparação, que quase compensou a redução de postos de trabalho na construção naval.

Os estaleiros europeus, através da CESA – Community of Europeans Shipyards´ Associations, no final de 2009, em reunião com a Comissão Europeia para discussão do LeaderSHIP 2015, fizeram propostas de medidas urgentes para combater os danos verificados nesta indústria. De entre as mesmas destacam-se: o estímulo ao investimento na frota europeia; novos meios de financiamento; condições de concorrência equitativas e um aumento do esforço em investigação e inovação.

As instituições europeias foram instadas a criar condições adequadas a um programa de emergência, gerando encomendas de navios, mais seguros e amigáveis do ambiente. Com um programa de renovação de uma frota-alvo europeia pretende-se aumentar os investimentos na actividade industrial, melhorar as infra-estruturas, reduzir significativamente as emissões perigosas dos navios e, assim, contribuir para um ambiente mais saudável.

Estas medidas não são consideradas como uma tentativa de atrasar mudanças estruturais, mas como um meio de possibilitar ao sector enfrentar com sucesso os desafios decorrentes da distorção das condições do mercado global.

A construção naval tem sido e continuará a ser um mercado tendencialmente crescente, atraente para o investimento, que merece ser preservado. Para isso, enquanto a procura de navios tradicionais permanecer fraca, deveria recorrer-se a novos mercados, nomeadamente, novos tipos de navios com baixa emissão de gases de escape, navios de apoio ao offshore, relacionados com a energia dos oceanos,

em particular na produção de energia eólica no offshore, na qual se estão a desenvolver um número crescente de novas e especializadas actividades marítimas.

Os estaleiros estão, pelo seu lado, a tomar as medidas necessárias para se ajustarem a um ambiente de negócios em mudança. O apoio pedido para a construção naval europeia visa colmatar uma lacuna temporária da procura e melhorar as condições de enquadramento, fundamental para as empresas tecnologicamente avançadas e competitivas. Em Portugal, a AIN apenas tem reivindicado que sejam facultados ao sector as condições dos estaleiros europeus, em particular a transposição para o regime nacional do Regulamento Comunitário de Incentivos ao Investimento em Inovação, já em aplicação em vários países europeus.

As alterações introduzidas nos sistemas de incentivos ao investimento, no Quadro de Referencia Estratégico Nacional (QREN), com o objectivo de constituírem um instrumento de estímulo ao investimento e à criação de emprego nos domínios da inovação, internacionalização e investigação e desenvolvimento, para ajudar a fazer face à actual crise económica e financeira, revelaram-se um fracasso.

Estas alterações, de carácter provisório, para vigorarem até ao final de 2010, alargaram o âmbito da aplicação. Contudo, o não alargamento das tipologias dos projectos bem como as condições específicas de elegibilidade, foram insuficientes para estimularem as empresas à sua utilização.

As empresas necessitam de investir na modernização, requalificação e reestruturação das suas infra-estruturas e para o poderem fazer, os projectos de investimento têm de estar associados a estratégias de eficiência colectiva. Contudo, apesar de ter sido aprovada a candidatura EEC de um "Cluster do Conhecimento e Economia do Mar", foram ignoradas as tipologias de investimento definidas no número 2 da Artigo 5, do SI Inovação, que diz: "***São ainda susceptíveis de apoio os projectos de investimento de criação, modernização, requalificação, racionalização ou reestruturação de empresas, não previstos no nº 1, desde que enquadrados em estratégias de eficiência colectiva, nos termos definidos no nº 2 do artigo 7º do Enquadramento Nacional"***.

Existem estaleiros nacionais que competem no mercado internacional que estão a fazer investimentos de inovação produtiva com as tipologias referidas no referido no número 2 do Artigo 5, sem quaisquer tipo de ajudas, quando os seus concorrentes comunitários beneficiam de 20 % de incentivo, por aplicação do referido Regulamento Comunitário de Incentivo ao Investimento em Inovação.

No universo dos associados da AIN, que tinha registado um crescimento do volume de negócios superior a 20 % em 2008, no ano de 2009 assistiu-se a uma queda superior a 25 %, não chegando a atingir os 300 milhões de euros. Esta redução deve-se à queda abrupta do volume de negócios de construção naval de grande dimensão, que caiu cerca de 58 % relativamente ao ano anterior.

A crise financeira e económica internacional continua a justificar a urgência de se adoptarem as medidas que permitam ultrapassar os constrangimentos à competitividade identificados num estudo efectuado sobre as PME do sector. Os resultado deste estudo, efectuado em conjunto com a Direcção Geral das Actividades Económicas (DGAE), culminou com a elaboração de um relatório em Outubro de 2007, com

recomendações a adoptar pelo Governo Português, apresentadas num Memorando enviado ao Senhor Secretário de Estado da Indústria e Inovação em 2007.

O relatório da DGAE/AIN, reconheceu existirem debilidades resultantes das condições específicas da natureza da actividade, como também não existirem mecanismos adequados para ajudar a superar as fragilidades. Este relatório constata existirem Estados Membros que implementaram medidas de apoio ao desenvolvimento da construção naval, aconselhando a instituição de meios de acção semelhantes em Portugal.

As medidas propostas inserem-se no âmbito das actuações preconizadas no LeaderSHIP 2015, documento adoptado pela Comissão Europeia para o sector e que respeita o Enquadramento dos Auxílios Estatais à Construção Naval em vigor na União Europeia.

Aquelas medidas abrangem actuações na área do financiamento à construção, em particular na criação de uma dotação específica para o sector no sistema nacional de garantia mútua, na instituição de um sistema de incentivos à inovação, nos termos acordados entre a indústria e a Comissão Europeia, numa sensibilização do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, para a facilitação da actividade e na área da formação profissional.

O Regime de Apoio à Inovação é específico para o sector da Construção Naval, foi prolongado pela Comissão Europeia juntamente com outras medidas de apoio horizontais, até 31 de Dezembro de 2011 por reconhecer a importância deste sector a nível europeu e a necessidade de inovar num contexto de mercado fortemente concorrencial. Este regime já foi aprovado em cinco países comunitários, aguardando a AIN a sua promulgação em Portugal.

No que respeita à manutenção naval de grande dimensão, Portugal continua a ser um dos países mais importantes a nível internacional, com a maior quota de reparação de petroleiros a nível europeu. A construção naval, não obstante a importância reconhecida, continua numa situação difícil, em parte, por não existir uma política que valorize o sector, que lhes permita competir, em condições de igualdade no mercado internacional.

2 – ACTIVIDADE DA AIN EM 2009

2.1 – Organização

No ano de 2009 foram realizadas duas Assembleias-Gerais. A Assembleia-Geral Ordinária realizada no dia vinte e quatro de Abril além da análise, discussão e votação do relatório e contas da Direcção e do Parecer do Conselho fiscal, respeitantes ao exercício findo em 31 de Dezembro de 2008 procedeu à eleição dos corpos gerentes para o triénio 2009/2011.

Após a análise das contas e resultado do exercício da AIN do ano de 2007, foi consensual que a situação económica da AIN teria de ter especial atenção. A partir de 1 de Julho de 2008 os custos estruturais apresentam um défice anual de 40.000 euros, se a AIN deixar de ter parte dos seus custos comparticipados por projectos nacionais.

Uma vez alertados os associados presentes para a difícil situação económica da AIN foi aprovada uma nova revisão de quotização tendo em vista alcançar o equilíbrio da exploração do próximo exercício.

A Assembleia-Geral Extraordinária realizada no dia treze de Novembro centrou-se na refundação da Associação. Assim, foi proposta e aprovada por unanimidade a alteração de estatutos, tendo como objectivo adequar a associação aos novos paradigmas e desafios que se colocam à indústria naval. Dos novos estatutos merecem destaque especial: a retoma da designação de Associação das Indústrias Navais, adoptada em 1975, como evidência da sua maior focalização na indústria naval; o estabelecimento de novos critérios para estabelecimento das quotizações e forma de pagamento.

A nova designação e sigla – Associação das Indústrias Navais (AI Navais) – encontram-se devidamente aprovadas e registadas, tanto no Registo Nacional de Pessoas Colectivas, como no Instituto Nacional de Propriedade Industrial, do mesmo modo que os estatutos se encontram publicados no Boletim do Trabalho e Emprego.

No âmbito da decisão da Direcção quanto à actualização dos estatutos da Associação, foi igualmente estabelecida a elaboração de um regulamento interno para formalizar a constituição e existência efectiva de certos órgãos e figuras institucionais e por se entender que, ao contrário dos órgãos sociais, a respectiva composição e funcionamento não deveriam ser desenvolvidas nos mesmos estatutos, dado o seu carácter eminentemente funcional, sem prejuízo de estarem estatutariamente consagrados. Foram regulamentados os órgãos e figuras institucionais, Comissão Executiva, Secretário-Geral e os Grupos de Trabalho.

2.2 – Novos associados

No ano de 2009 foram admitidos os seguintes associados:

1. Octodalon- Engenharia Unipessoal, lda (Projecto Naval)
2. Vera Navis, Lda (Projecto Naval)
3. Previnave - Prevenção e Segurança, Lda (fornecimento, instalação e manutenção de equipamento de combate a incêndio)

2.3 – Relacionamento AIN/CIP

No quadro da sua filiação na CIP, a AIN participou em várias reuniões de interesse para o sector no âmbito da qual procurou defender os interesses dos associados da AIN.

A informação facultada pela CIP relativa à evolução económica nacional e mundial e sobre temas de interesse para a indústria, tem sido a fonte de informação que a associação tem recebido com grande regularidade e da maior pertinência para a actividade associativa.

2.4 – Relacionamento AIN/FENAME

A AIN, manteve um relacionamento normal com a FENAME – Federação Nacional do Metal, fazendo parte das associações que a fundaram em 1981. O Presidente e Vice-presidente da AIN fazem parte dos Órgãos Sociais da FENAME, como Vice-presidente de Direcção e Presidente do Conselho Fiscal, respectivamente.

A colaboração da AIN na negociação colectiva foi muito reduzida dado que, o Contrato Colectivo de Trabalho CCT FENAME/FEQUIMETAL - Federação Intersindical dos Sindicatos da Metalurgia, Minas, Química, Farmacêutica, Petróleo e Gás já não se aplicar no sector da construção e reparação naval, uma vez que cessou a respectiva vigência em 31 de Março de 2006. As relações de trabalho são agora maioritariamente reguladas pelo Código de Trabalho.

2.5 – Área Internacional

A AIN seguiu atentamente a evolução da construção e reparação naval no plano internacional, nomeadamente, através do acompanhamento e presença de membros da Direcção em reuniões da CESA (Community of European Shipyards Associations).

Em 2009, realizaram-se 4 reuniões do Board da CESA tendo sido debatidas questões relevantes da indústria europeia de construção e reparação naval, de que se destacam os pontos seguintes:

- Evolução do mercado: na sequência da crise financeira internacional o mercado de construção naval sofreu uma redução abrupta da ordem dos 90 % em relação à média dos 3 últimos anos. A indústria foi fortemente afectada, na Europa e na Ásia. No entanto, tendo em conta a existência de uma carteira de encomendas mais reduzida, os efeitos na Europa têm sido mais severos com riscos de redução de emprego e de encerramento de estaleiros. A fim de acompanhar com regularidade a situação de mercado, o Board acordou dar prioridade às actividades de grupo Market Monitoring o qual tem vindo a produzir relatórios periódicos sobre a evolução do mercado. De uma forma geral, os segmentos mais afectados em termos de procura foram os navios cruzeiro e os porta-contentores. Os menos afectados os ferries, os navios especializados e os navios de suporte.

- O Board prestou uma atenção particular às medidas para combater a situação depressiva do mercado, nomeadamente com o lançamento do LeaderSHIP II. No seguimento de uma fase preparatória, foi organizado um Encontro de Alto Nível, em Bremerhaven, a 10 e 11 de Setembro de 2009, no qual participou o Comissário Verheugen, responsável pela política industrial. Na reunião ficou definido a estratégia a propor à nova Comissão com as linhas principais das acções a desenvolver entre a Comissão Europeia, os Estados-membros e a Indústria, nomeadamente: (i) dinamização da procura através de programas de abate

de navios mais antigos e sua substituição por navios mais eficientes e menos poluentes; (ii) acesso mais facilitado ao financiamento, fazendo intervir o BEI em matéria de garantias; (iii) reforço de medidas para defender a concorrência equitativa a nível mundial; (iv) novas formas de colaboração para a inovação (iniciativa CleanSHIP).

Em matéria de Grupos de Trabalho da CESA assinalam-se desenvolvimentos nos seguintes:

- TAC – Technical Advisory Committee – prosseguiram os trabalhos relativos a vários projectos de regulamentos da IMO, nomeadamente: (i) Índice de eficiência de energia (ou Índice CO2) – o grupo incidiu a sua particular atenção nos navios mais pequenos e nos navios de passageiros que carecem de uma abordagem própria; (ii) Ship construction file, que passará a integrar a documentação do navio desde a construção até ao abate; (iii) Goal Based Standards – o novo conceito para a regulamentação internacional com base na análise de riscos; (iv) Prevention of air polution from ships – definição de critérios para o retrofitting de equipamentos visando o redução de impactos ambientais no ar.

- COREDES – o Grupo iniciou a actualização da plataforma tecnológica WATERBORNE, designadamente o Plano de Implementação. Para o efeito, organizou um workshop em Junho de 2009, para o debate de ideias e de novas tendências na inovação na indústria naval. Os trabalhos de actualização têm decorrido com regularidade, por forma a poder dispor da versão actualizada em meados de 2010.

2.6 – Actividade De Normalização Sectorial – ONS

O Organismo de Normalização Sectorial (ONS) para a "Construção Naval e Tecnologias Marítimas". O ONS/AIN coordena a Comissão Técnica de Normalização CT68, cujos campo de intervenção são, o projecto e construção, equipamento e aprestamento, questões ambientais ligadas à navegação e operação de navios.

Colocada ao serviço dos agentes económicos do sector naval nacional, a actividade da CT 68 tem como objectivo principal dar resposta às recomendações do Sistema Nacional de Qualidade, privilegiando um maior envolvimento nacional na actividade normativa internacional, com acompanhamento activo, em representação do IPQ, nos Comités Técnicos correspondentes da Comissão Europeia de Normalização (CEN) e da Normalização na área de: projecto, construção, elementos estruturais, aprestamento, equipamento, questões ambientais marítimas, métodos e tecnologia usados na construção naval e na operação de navios, incluindo navios oceânicos, embarcações de recreio, navegação interior e respectivas embarcações; estruturas operando em águas da orla marítima (offshore), interface navio/terra e todas as outras estruturas sujeitas aos requisitos da IMO (Organização Marítima Internacional).

2.7 – Exposição ao Governo sobre Estaleiros Navais de Pequena e média Dimensão

Em Outubro de 2007, a DGAE enviou ao SEAII o estudo “ACOMPANHAMENTO DO SECTOR DE CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL” para o qual a AIN deu um forte contributo. A AIN continua a aguardar resposta a este estudo.

Aquele estudo foi procedido pela elaboração de um Memorando, o qual, de forma circunstanciada, a AIN procurou enumerar os constrangimentos que se colocam à capacidade concorrencial dos pequenos e médios estaleiros de construção, bem como, as medidas consideradas necessárias à sua superação, sob

pena de Portugal deixar de contar com a massa crítica indispensável à continuidade do sector e pondo em risco postos de trabalho, num sector considerado estratégico dado o inquestionável efeito tractor desta indústria.

O Memorando sobre Estaleiros Navais para Construção de Pequenas e Médias Dimensões foi enviado em 17 de Janeiro de 2006 a Sua Exa. o Senhor Secretário de Estado Adjunto, da Indústria e Inovação (SEAII).

O Senhor SEAII em resposta ao referido Memorando incumbiu a Direcção-Geral da Empresa (DGE) de fazer um relatório sobre o Sector da Construção e Reparação/Manutenção Naval, para o qual a DGE convidou a Direcção da AIN a colaborar na sua execução.

2.8 - PME INVESTE

As duas linhas de crédito anteriores PME Investe I e II, consideravam como não elegíveis as actividades económicas excluídas pelo SAFPRI – Sistema de Apoio ao Financiamento e Partilha de Risco da Inovação, o qual incluía o CAE da Construção e Reparação Naval.

Face à discriminação negativa da indústria naval quanto às linhas de crédito em vigor, a AIN intercedeu junto da Gestão do POFC para alterar esta situação. Assim, a Linha de Crédito PME Investe III, em vigor a partir do passado dia 12 de Janeiro de 2009 inclui no âmbito de aplicação a actividade de Construção e Reparação Naval.

2.9 – Encontro para a competitividade do sector da construção e reparação naval

O Encontro para a Competitividade das indústrias marítimas, iniciativa do IAPMEI organizada em parceria a AIN, realizado em 29 de Outubro de 2008, teve como objectivo criar um ambiente propício à discussão de estratégias empresariais, formas de cooperação e dinâmicas de inovação. As empresas que participaram nesta iniciativa, para além de discutirem entre si temas de interesse comum, puderam ainda confrontar as suas ideias com especialistas nos temas em debate, que participam nas reuniões como facilitadores e animadores.

O Encontro para a Competitividade foi dirigido às empresas PME no sector construção e manutenção naval e seus fornecedores. Os temas a debater foram o Sistema de Apoio ao Financiamento à Inovação, a Cooperação/subcontratação e a Internacionalização. O relatório final encontra-se publicado no site da AIN. Foi já acordado com o IAPMEI o Plano de Acção, que decorreu do Encontro realizado, que compreende os seguintes pontos:

1. Ajustamento das condições e prazo de concessão/licenciamento;
2. Financiamento da actividade dos estaleiros;
3. Dinamização da cooperação entre empresas do sector;
4. Reforço das relações de subcontratação do sector;
5. Dinamização de um padrão de qualidade para as empresas do sector;
6. Reforço das competências e do conhecimento das empresas do sector;
7. Internacionalização: melhorar o conhecimento dos mercados alvo;

8. Dinamização da inovação nas empresas do sector.

O encerramento culminará com um seminário a realizar em Julho de 2010 no qual serão divulgados os resultados do projecto.

2.10 – Grupo de Trabalho da Indústria Naval (GTIN) no Fórum Permanente para os Assuntos do Mar

Embora este grupo de trabalho tenha sido criado no âmbito do Fórum do Mar, ele teve origem na Associação das Indústrias Navais, com o reconhecimento da necessidade de alargar a outros sectores ligados ao mar, a promoção de medidas favoráveis à actividade da nossa indústria naval (em sentido lato).

Foi por isso criado um Grupo aberto, integrando personalidades de várias áreas, agindo quer a título individual quer em representação de empresas, mas predomínio de representantes da AI Navais.

Foi decidido que o seu primeiro trabalho deveria concentrar-se em medidas concretas e enquadrar, não só medidas a propor ao Governo, mas também medidas que dêem a este uma visão de vitalidade através da assunção de compromissos de carácter industrial.

Assim, entre as primeiras temos acções essencialmente políticas, iniciativas legislativas e estímulos económicos; entre as segundas temos medidas visando a requalificação do pessoal e a introdução de um padrão de qualidade nas PME, o desenvolvimento de acções de marketing e o fomento do sector de estudo e projectos.

Dito de outra maneira, pretendeu-se dar um contributo para que as autoridades governamentais abandonem a posição de desinteresse perante a indústria naval, e que os profissionais desta readquiram a confiança em si mesmos, para enfrentar as dificuldades estruturais e conjunturais actuais.

Os trabalhos efectuados foram aprovados na 3ª assembleia-geral do Fórum do Mar em 5 de Maio p.p. e estão disponíveis no site www.maroceano.pt

A próxima tarefa do GTIN será dar continuidade às posições assumidas, com a fundamental colaboração da Direcção do Fórum.

2.11 – Grupo de Trabalho de Estudos e Projectos Navais (GTEPN)

Este Grupo de Trabalho foi criado aproveitando as possibilidades abertas pelo novo estatuto da Associação e considerando as oportunidades resultantes da promulgação de legislação sobre a responsabilidade de projectistas e gestores de projectos navais, que se crê para breve.

O seu objectivo é fomentar o desenvolvimento do sector de estudos e projectos navais em Portugal.

A primeira reunião teve lugar a 11 de Março p. p., com a presença de 20 interessados representando 13 instituições. Perseguir-se-ão objectivos de curto e médio prazo, começando-se pelo levantamento das capacidades e carências a nível nacional: pessoas, equipamento e software, projectos realizados.

Uma primeira conclusão é que a capacidade existente é superior à que é geralmente suposta, havendo necessidade de promover a colaboração com trabalho em rede e de evitar desperdícios.

A próxima tarefa importante será a criação de um catálogo para difundir e publicitar a capacidade nacional.

3 – PROJECTOS COM COMPARTICIPAÇÃO COMUNITÁRIA

3.1. Programa Transnacional Espaço Atlântico 2007-2013

Para o período 2009/2010, estão em curso dois projectos, no âmbito do Programa Transnacional Espaço Atlântico 2007-2013. Pretende-se com estes projectos defender os interesses relativos ao sector da construção e reparação naval, em particular as pequenas empresas de construção tradicional em madeira e a industria auxiliar de construção e reparação naval.

Um dos projectos, com o acrónimo DORNA, pretende criar uma ferramenta que ajude a conservação do património histórico das embarcações tradicionais em madeira e dos estaleiros que os construíram.

O projecto DORNA foca o desenvolvimento das regiões atlânticas implicadas no projecto, a partir de uma perspectiva de sustentabilidade económica e diversidade cultural, impulsionando e diversificando a carpintaria naval tradicional. Com este projecto pretende-se realizar os seguintes objectivos:

- Identificação das ameaças ao património náutico das regiões europeias atlânticas
- Promoção e recuperação da cultura associada às embarcações tradicionais atlânticas
- Desenvolvimento endógeno e sustentável do sector naval no espaço atlântico especializado em embarcações tradicionais
- Desenvolvimento do sector turístico, com a introdução no mercado de novos produtos (náutica tradicional) vinculados com a cultura atlântica

O outro projecto, com o acrónimo AUX-NAVALIA é dirigido para a inovação e competitividade da indústria auxiliar de construção naval.

O desenho de novos instrumentos de financiamento e a aconselhamento das empresas portuguesas para a determinação das suas necessidades financeiras e a identificação das melhores formas de financiamento para as PME será um dos temas a abordar, assim como a internacionalização da indústria auxiliar através da identificação de oportunidades de negócio. A investigação e desenvolvimento tecnológico como também os IPR (Intellectual Property Rights) serão temas que terão especial atenção.

Serão realizados diversos eventos de promoção para os dois projectos, que passarão por conferências nacionais e internacionais, exposições e uma regata de embarcações tradicionais.

3.2. Cluster do Conhecimento e Economia do Mar

A AIN participou numa candidatura a um Projecto de Eficiência Colectiva – Outros Clusters, promovida pela associação OCEANOS XXI a que se deu o nome Cluster do Conhecimento e Economia do Mar. O projecto da AIN desenvolve-se em três acções:

(i) Acção de requalificação e modernização dos estaleiros de Construção e Reparação Naval

Pretende-se dinamizar as indústrias de construção e reparação naval, reconvertendo, reorganizando e modernizando tecnologicamente os estaleiros nacionais.

Esta acção de reestruturação vem na sequência de um “Diagnóstico Tecnológico das Indústrias Marítimas”

executado no âmbito do PRIME, num projecto de Reforço da Capacidade Associativa.

As intervenções a realizar nesta acção têm uma dimensão nacional, vão de Viana do Castelo a Vila Real de Santo António.

(ii) Acção de Qualificação e Internacionalização

Esta acção inclui duas intervenções que irão potenciar o desenvolvimento em áreas intangíveis da competitividade.

a. Projecto conjunto de Qualificação
b. Projecto conjunto de Qualificação - Apoio à cadeia de valor da construção naval.
c. Projecto conjunto de Internacionalização

(iii) Acção de investigação e desenvolvimento de protótipos para aplicação industrial

Promover o desenvolvimento e a incorporação de tecnologias nacionais através da criação de novos produtos, novos materiais, de protótipos de novos equipamentos para navios, e de novas embarcações, mais eficientes em termos ambientais e energéticos.

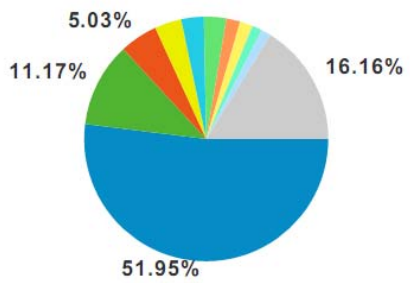
Não foi conseguido o grande objectivo que se pretendia alcançar com a aprovação de uma Estratégia de Eficiência Colectiva como o Cluster do Conhecimento e Economia do Mar, que englobasse o sector da construção e reparação naval. O que se pretendia para o sector era que o COMPETE incluísse nas nos concursos de investimento em Inovação, as tipologias tal como referido no número 2 do Artigo 5 do respectivo Regulamento do SI Inovação: "São ainda susceptíveis de apoio os projectos de investimento de criação, modernização, requalificação, racionalização ou reestruturação de empresas, não previstos no n.º 1, desde que enquadrados em estratégias de eficiência colectiva, nos termos definidos no n.º 4 do artigo 7.º do Enquadramento Nacional".

4 – Site da AIN

O site da AIN tem registado um crescimento das visitas (a média actual mensal é de 1600 visitas), tendo os 951 artigos existentes no site da AIN sido visualizados 83,336 vezes. O gráfico seguinte detalha a proveniência dos visitantes estrangeiros.

Country/Territory	Visits	Visits
Brazil	2,665	51.95%
Spain	573	11.17%
United Kingdom	258	5.03%
France	182	3.55%
United States	154	3.00%
Germany	152	2.96%
Netherlands	94	1.83%
China	88	1.72%
India	68	1.33%

Visits



O período da análise é de Agosto de 2008 a Abril de 2010.

5 – CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE A ACTIVIDADE

5.1. – Apresentação do sector da construção e reparação naval

A Associação das Indústrias Navais (AIN) representa diferentes sectores das Indústrias Marítimas, constituindo, a construção e reparação naval o seu núcleo principal. É um sector bastante diversificado, com presença relevante no mercado internacional de reparação de navios de grandes dimensões e dispõe de um conjunto de estaleiros de média ou pequena dimensão dispersos por praticamente todos os portos do continente.

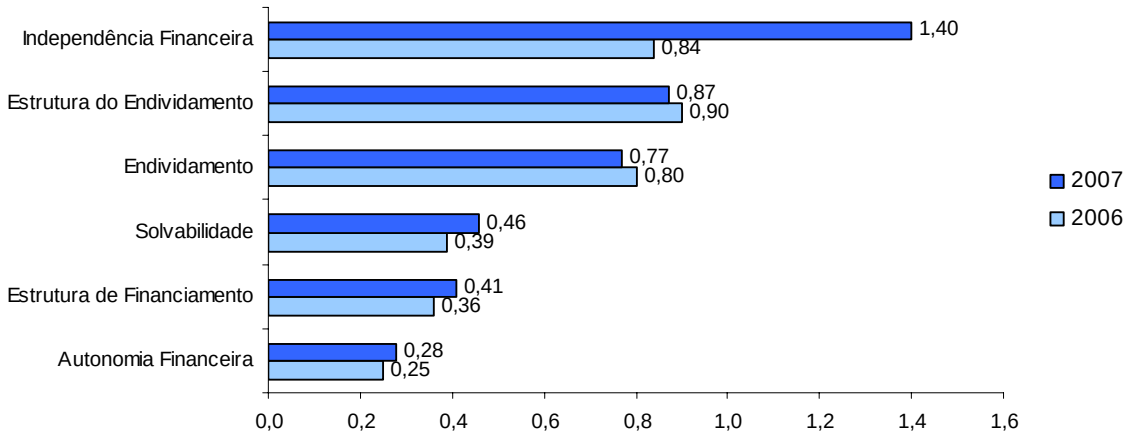
Segundo os últimos dados publicados pelo INE, o volume de negócios em 2008 ultrapassou os 500 milhões de Euros e deu emprego directo a quase 5.000 trabalhadores.

Actividade económica nas empresas de construção e reparação naval (CAE Rev.3)			
	2007	2008	2008/2007
Volume de negócios (10^6 euros)	421	501	19,2%
VABpm ((10^6 euros)	130	151	16,8%
Emprego	4839	4832	-0,1%
Remunerações (10^6) euros	78,8	82,3	4,5%

No período 2007 a 2008 foi já visível o efeito da crise financeira internacional no emprego, tendo-se registado uma redução de 0,1 % do número de trabalhadores no sector. A redução do emprego em 2009 terá sido muito maior, sabido que o ciclo do emprego tem um desfasamento de cerca de 18 meses relativamente ao ciclo económico.

Ainda segundo informação disponibilizada pelo INE, os principais rácios financeiros das empresas de construção e reparação naval evoluíram positivamente em 2007, relativamente ao ano anterior. Contudo, já neste ano, anteriormente ao deflagrar da crise financeira internacional, se identificam indicadores financeiros reveladores de uma situação não muito saudável do sector.

Rácios financeiros das empresas de construção e reparação naval, 2006-2007



Confirma-se a existência de uma estrutura financeira com recurso predominante a capitais alheios para financiamento das actividades, patente num rácio de autonomia financeira inferior a 0,3 tanto em 2006 como em 2007.

O rácio da estrutura do endividamento, com valores acima de 0,8, reflecte uma estrutura composta essencialmente por exigíveis a curto prazo, indicando riscos acrescidos de dificuldades de tesouraria.

O rácio da solvabilidade revela um reduzido grau de independência das empresas de construção e reparação naval face aos seus credores, indicando insuficiência dos seus capitais próprios para cobertura do total das suas dívidas.

Dum modo geral, verifica-se a necessidade de capitalização das empresas para procederem ao necessário aumento de produtividade; estas têm instalações necessitando de requalificação e dispõem de uma força laboral que carece de renovação e de maior qualificação. Em geral constituem pólos económicos e de empregabilidade com significado local. A despeito dos esforços e iniciativas individuais dos empresários, em resultado dos factores adversos com que este núcleo de empresas se tem defrontado nos últimos anos, a competitividade precisa de ser reforçada.

Exceptua-se a esta situação a Lisnave, que em 2009, atingiu rácios de independência financeira e autonomia financeira de 123,8 % e 55,3 %, respectivamente, demonstrando uma consolidação da sua capacidade de endividamento.

Associados aos estaleiros e oficinas, existem diversas empresas de serviços técnicos de apoio onde preponderam as sociedades classificadoras, as empresas gestoras de navios e outras organizações onde a actividade na indústria naval é uma componente não exclusiva do negócio.

A subcontratação de serviços industriais tem tido uma tendência de crescimento e assume um papel cada vez mais relevante, havendo que fazer um esforço para que esse aumento quantitativo na quota de actividade seja acompanhado de um significativo incremento dos padrões de qualidade.

Há que relevar que, no caso nacional, a indústria auxiliar a montante, isto é, a produção de bens destinados á incorporação em navios, tem pouca expressão, com excepção de nichos, como é o caso das tintas marítimas.

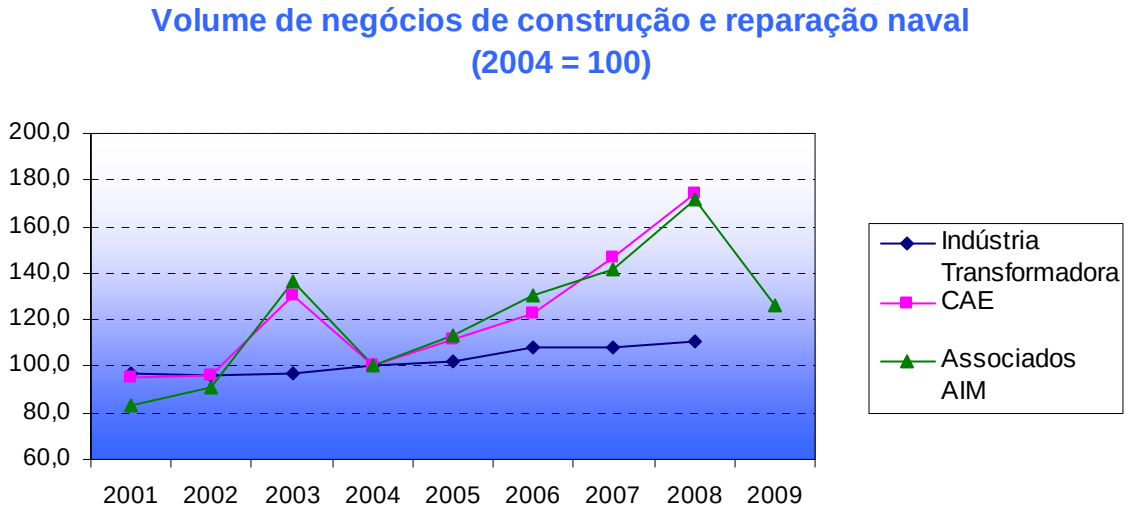
5.2 - Impacte da crise financeira internacional nos resultados económicos do sector

A informação oficial disponibilizada pelo INE relativa a 2009 ainda não foi disponibilizada. Contudo, é possível prever a evolução económica da indústria auxiliar naval, após a crise financeira internacional recorrendo aos resultados económicos dos membros da Associação das Indústrias Navais (AIN) que constituem uma população estatística significativa do sector.

A AIN conta entre os seus membros estaleiros de construção e reparação naval, fornecedores de serviços, materiais e equipamentos aos estaleiros, além de entidades de outras actividades, tais como, gabinetes de estudo e projecto, instituições de IDT, universidades e sociedades classificadoras de navios.

O volume de negócios das actividades de construção e reparação naval e das indústrias auxiliares do naval dos seus membros é da ordem de grandeza do volume de negócios da CAE 351 publicada pelo INE.

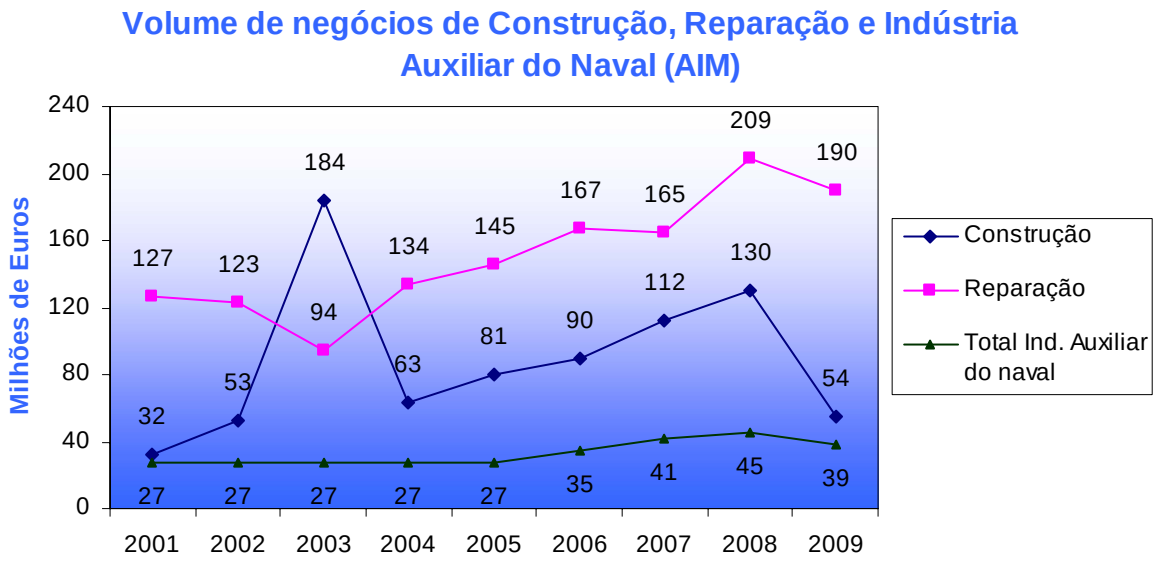
A análise de resultados referente ao período 2001-2008 confirma-se uma correlação muito grande entre aqueles valores, próximo de 1, pelo que, a análise aos resultados da AIN podem generalizar-se sem grande erro para o sector a nível nacional.



Apesar da conjuntura negativa dos mercados financeiros internacionais ter tido início no último trimestre de 2008, o volume de negócios dos associados da AIN ainda cresceram 20,9 % neste ano. Os resultados da crise financeira só se fizeram sentir em 2009, com os resultados a caírem 26,4 %, para 283 milhões de euros.

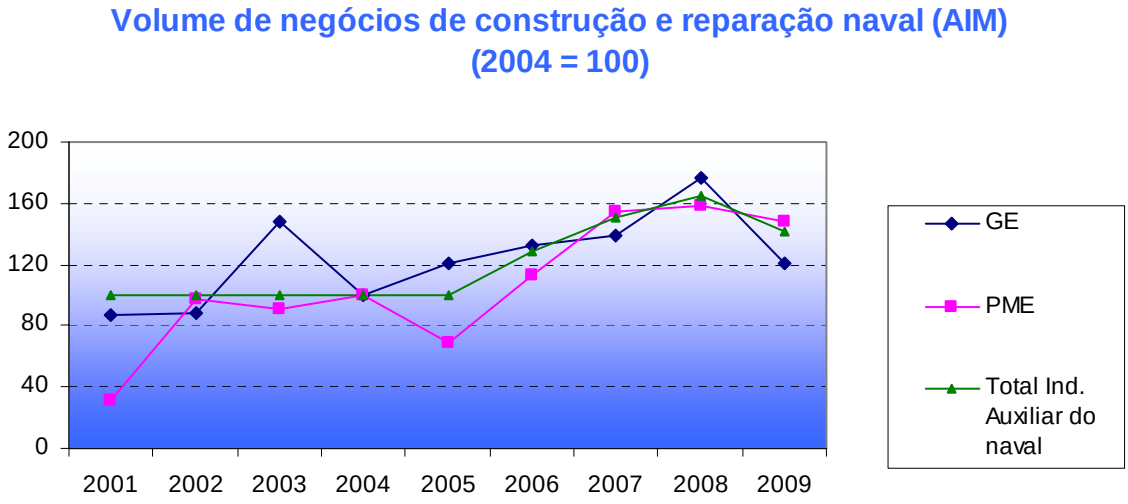
A indústria de construção, transformação e reparação naval inclui duas actividades com características diferentes, quer do ponto de vista de estrutura industrial, quer do ponto de vista de mercado. A construção naval é uma actividade industrial típica e a manutenção/reparação e conversão naval é uma actividade que deve ser tipificada como serviço industrial.

A reparação naval em Portugal, tem expressão a nível internacional. Em 2009, o volume de negócios foi da ordem dos 190 milhões de euros, correspondendo a uma redução de 9,2 % relativamente ao ano anterior. Já a construção naval, apresentou uma forte redução de 58,2 % do volume de vendas, para 54 milhões de euros.

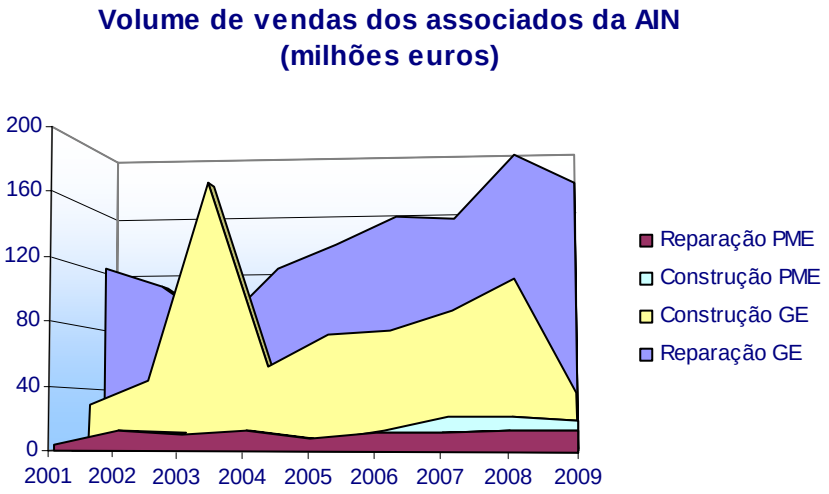


Os associados da AIN que constituem as indústrias auxiliares do naval apresentaram em 2009 uma redução de 14,5 % das suas vendas. Esta redução é um pouco superior à verificada na actividade de reparação que se explica por no nosso país ser a actividade de reparação a que apresenta uma maior compra de serviços de subcontratação.

Uma análise por dimensão de empresa permite retirar uma conclusão inesperada: as PME do sector reagiram melhor do que as Grandes Empresas ao declínio do mercado resultante da crise financeira internacional. O volume de negócios das Grandes Empresas caiu 30,4 % em 2009, relativamente ao ano anterior, enquanto as PME apenas reduziram o seu volume de negócios em 6,8 %.



A análise da actividade nos últimos 6 anos evidencia que a actividade predominante em Portugal é a reparação naval de grande dimensão.



Face à forte queda dos resultados económicos da construção e reparação naval podemos prever que em 2009, os indicadores financeiros que já não eram satisfatórios, se terão agravado muito.

Já em 2007, os sistemas de apoio ao financiamento das empresas, em particular das PME eram insuficientes. A deterioração das condições de financiamento e a sua difícil aplicabilidade podem levar a um corte nas despesas de inovação com consequências negativas na competitividade das empresas.

5.3 - Vantagens competitivas da construção e reparação naval

Em Portugal, segundo dados publicados pelo Instituto Nacional de Estatística para a Indústria Transformadora e para a Construção e Reparação Naval e pela Associação das Indústrias Navais, podemos concluir que o volume de negócios dos associados da AIN apresenta um crescimento superior ao volume de negócios da actividade de construção e reparação naval (CAE 351) e da Indústria Transformadora.

A reparação naval apresenta vantagens competitivas relativamente à maioria das indústrias transformadoras devido à privilegiada localização geográfica do país; ao largo de Portugal cruzam algumas das principais rotas mundiais de transporte marítimo. As condições climatéricas são únicas a nível europeu para o exercício da actividade de construção e reparação.

É um sector que podia ser estratégico, se existisse uma estratégia nacional para o mar em Portugal, por proporcionar o desenvolvimento de outras indústrias ligadas ao mar, gerador de emprego e riqueza numa gama variada de indústrias associadas, integrador de conhecimento e alta tecnologia.

Os estaleiros nacionais de maior dimensão dispõem de infra-estruturas e capacidade tecnológica para responder a mercados diversificados como o da construção de protótipos para a exploração da energia das ondas e de estaleiros modernos que concorrem a nível mundial (Portugal dispõe do maior estaleiro europeu de reparação naval).

Do exposto pode-se concluir, relativamente a Portugal, que:

- Apesar de ser um país de forte tradição marítima, com uma longa costa marítima e uma grande zona económica exclusiva, a importância económica das actividades que constituem o Cluster marítimo é muito menor do que na média dos países da União Europeia, que conta com um vasto número de países continentais.
- As actividades que constituem o sector tradicional (área 1), onde se inclui a construção e reparação naval e auxiliares do naval, têm muito menos peso do que o turismo e as pescas, ao contrário do que se verifica na União Europeia.
- A construção e reparação naval têm um peso relativo superior ao de Espanha e inferior ao da União Europeia, mas a actividade de fabricação de equipamentos é inexistente, o que prejudica economicamente a actividade de construção naval tradicional.
- O volume de negócios da actividade de construção e reparação naval cresceu mais no período em análise do que a média das Indústrias Transformadoras.

5.4 - Constrangimentos à competitividade do sector

As PME embora tenham tido uma evolução menos negativa em 2009, no que respeita ao volume de negócios, devido à forte entrada no mercado da construção de um associado da AIN são as empresas mais vulneráveis do sector face à crise financeira e que por isso enfrentam um grande desafio.

Num levantamento feito ao sector foram identificados os constrangimentos à sua competitividade. Estes constrangimentos impedem que o sector goze de condições equitativas de concorrência no mercado internacional, pelo que se aguarda que a breve prazo seja decidido pela poder político que tutela o sector:

- Promulgar o Regulamento de Apoio à Inovação na Construção Naval, aprovado pela Comissão Europeia e em vigor nos estaleiros europeus.
- Promover a utilização de sistemas avançados de financiamento e garantia que tenham em consideração a natureza da actividade de construção naval.
- Adequar o regime de concessões e licenciamento à exploração dos estaleiros.

6 - CONTAS E RESULTADO DO EXERCÍCIO

A AIN apresentou, no final do exercício em apreço, Resultados Líquidos negativos de 29,9 milhares de Euros, conforme Demonstração de Resultados em anexo.

O aumento significativo do resultado negativo, relativamente ao exercício anterior, é explicado essencialmente pela contribuição inferior das receitas extraordinárias relacionadas com os novos projectos Aux-Navália e Dorna, quando comparadas com as geradas no ano anterior com o projecto PRIME, que não compensaram o défice crónico das operações correntes da AIN. Deve ser também referido, que as receitas com aqueles projectos, que afectaram favoravelmente os resultados do exercício em 34,9 milhares de euros, se encontravam, na sua quase totalidade, em dívida em 31 de Dezembro, atingindo o montante de 31,1 milhares de euros, conforme se pode verificar na rubrica do Balanço Dívidas de Terceiros – Curto Prazo.

Por último, deve também ser salientado que as dívidas dos Sócios em 31 de Dezembro, atingiam o montante de 18,9 milhares de euros, do qual 7,9 milhares de euros com uma idade superior a 90 dias.

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS em 31 de Dezembro de 2009

	2009		2008	
CUSTOS E PERDAS				
Fornecimentos e Serviços Externos	33.004,15	33.004,15	38.867,78	38.867,78
Custos Com o Pessoal				
Remunerações	98.586,91		75.519,96	
Encargos Sociais	17.043,45		13.237,72	
Outros	0,00	115.630,36	0,00	88.757,68
Amortizações do Imobilizado Corpóreo	8.007,05	8.007,05	7.759,35	7.759,35
Provisões	0,00	0,00	7.766,07	7.766,07
Impostos	106,93	106,93	0,00	0,00
Outros Custos e Perdas Operacionais	74.870,58	74.870,58	133.694,18	133.694,18
A »»»		231.619,07		276.845,06
Juros e Custos Similares				
Outros	346,03	346,03	417,69	417,69
C »»»		231.965,10		277.262,75
Custos e Perdas Extraordinários	797,57	797,57	21.810,71	21.810,71
		232.762,67		299.073,46
Imposto Sobre o Rendimento	0,00		0,00	
G »»»		232.762,67		299.073,46
Resultado Líquido do Exercício	(29.895,65)	-29.895,65	(2.116,67)	-2.116,67
		202.867,02		296.956,79
PROVEITOS E GANHOS				
Quotização	78.701,79	78.701,79	91.651,79	91.651,79
Recuperação de Custos	42.000,00	42.000,00	29.468,00	29.468,00
Proveitos Suplementares	44.787,75	44.787,75	88.544,37	88.544,37
Subsídios à Exploração	36.677,48	36.677,48	76.489,40	76.489,40
Outros Proveitos e Ganhos Operacionais	0,00	0,00	0,00	0,00
B »»»		202.167,02		286.153,56
Outros Juros e Proveitos Similares				
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
D »»»		202.167,02		286.153,56
Proveitos e Ganhos Extraordinários	700,00	700,00	10.803,23	10.803,23
F »»»		202.867,02		296.956,79
Resultados Operacionais (B) - (A)		(29.452,05)		9.308,50
Resultados Financeiros [(D) - (B)] - [(C) - (A)]		(346,03)		(417,69)
Resultados Correntes (D) - (C)		(29.798,08)		8.890,81
Resultado Líquido do Exercicio (F) - (G)		(29.895,65)		(2.116,67)

B A L A N Ç O **em 31 de Dezembro de 2009**

A C T I V O	2009			2008
	Activo Bruto	Amortizações Provisões	Activo Liquido	
IMOBILIZADO	**353.406,98**	**234.080,76**	**119.326,22**	**124.783,03**
Imobilizado Corpóreo	353.406,98	234.080,76	119.326,22	124.783,03
CIRCULANTE	**110.337,64**	**0,00**	**110.337,64**	**125.904,53**
Sócios c/Quotas	18.931,80	0,00	18.931,80	9.556,80
Sócios Cobrança Duvidosa	0,00	0,00	0,00	0,00
Projectos	31.070,79	0,00	31.070,79	0,00
Outros Devedores	9.715,08		9.715,08	2.000,00
Depósitos Bancários e Caixa	50.619,97		50.619,97	114.347,73
ACRÉSCIMOS E DIFERIMENTOS	**0,00**		**0,00**	**0,00**
Custos Diferidos	0,00		0,00	0,00
TOTAL DO ACTIVO	**463.744,62**	**234.080,76**	**229.663,86**	**250.687,56**

P A T R I M Ó N I O E P A S S I V O	2007	2008
PATRIMÓNIO	**176.245,47**	**206.141,12**
Fundo Associativo	98.283,97	100.400,64
Reservas de Reavaliação	107.857,15	107.857,15
Resultado Líquido do Exercício	(29.895,65)	(2.116,67)
PASSIVO	**53.418,39**	**44.546,44**
Fornecedores Projectos	7.800,00	0,00
Estado e Outros Entes Públicos	2.364,37	2.267,19
Outros Credores	8.590,00	5.830,00
ACRÉSCIMOS E DIFERIMENTOS	**34.664,02**	**36.449,25**
Proveitos Diferidos	34.664,02	36.449,25
TOTAL DO PATRIMÓNIO E DO PASSIVO	**229.663,86**	**250.687,56**

7 – PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

A Direcção da AIN propõe que seja aprovado o presente Relatório de Gestão e Contas relativo ao exercício de 2008 e que o Resultado Líquido, que se cifrou num prejuízo de 29.895,65 Euros (vinte e nove mil oitocentos e noventa e cinco euros e sessenta e cinco cêntimos) seja transferido para o Fundo Associativo.

O Conselho Fiscal da AI Navais - Associação das Indústrias Navais, no cumprimento do disposto no art.º 13 dos seus Estatutos, emite o respectivo parecer sobre a acção fiscalizadora exercida durante o Exercício de 2009, sendo sua opinião que:

Da análise do Relatório e Contas de 2009 que lhe foram presentes, verifica-se que as mesmas obedecem aos princípios aceites segundo o Plano Oficial de Contabilidade;

As responsabilidades contingenciais estão razoavelmente cobertas pela provisão constituída;

Nesta conformidade, somos do parecer que:

- O Relatório e Contas sejam aprovados;
- Que seja aprovada a proposta de aplicação de resultados, isto é, a transferência do respectivo valor para o fundo Associativo;
- Que seja dado um voto de louvor à direcção pela forma como conduziu a AI Navais no decorrer do exercício.

Lisboa, 24-05-2010

O CONSELHO FISCAL

O Presidente