

# RELATORIO DE GESTÃO E CONTAS

2017





## ÍNDICE

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>3</b>
<b>I. ACTIVIDADE DA AIN EM 2017.....</b>	<b>7</b>
1. ASSOCIADOS.....	7
1.1 Novos Associados.....	7
2. NORMALIZAÇÃO SETORIAL – ONS/CT 68.....	7
3. CONTRATAÇÃO COLETIVA SETORIAL .....	8
4. RELACIONAMENTO COM ENTIDADES ESTATAIS E OUTRAS.....	8
4.1 <i>Estratégia Nacional para o Portugal Pós 2020</i> .....	8
4.2 <i>Relacionamento com DGPM</i> .....	9
4.3 <i>Nauticampo 2017</i> .....	9
4.4 <i>LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar</i> .....	9
5. PROJETOS DE I&D .....	10
5.1 <i>IBCVET - Benchmarking Internacional para a Formação Profissional e Vocacional Contínua</i> .....	10
5.2 <i>CONSORTEX - Consórcios Marítimos Europeus de Internacionalização</i> .....	11
6. PROJETOS COM INSTITUIÇÕES COMUNITÁRIAS .....	12
6.1 <i>BLUEMED - Research and innovation initiative for blue jobs and growth in the Mediterranean area</i> .....	12
6.2 <i>Comité para o Diálogo Social Europeu na Construção e Reparação Naval</i> .....	13
7. COOPERAÇÃO INTERASSOCIATIVA.....	14
7.1 <i>CIP – Confederação Empresarial de Portugal</i> .....	14
7.2 <i>Fórum Oceano</i> .....	14
7.3 <i>SEA EUROPE – Ships &amp; Maritime Equipment Association</i> .....	15
<b>II. SITUAÇÃO DA INDÚSTRIA NAVAL.....</b>	<b>15</b>



<b>III. CONTAS E RESULTADO DO EXERCÍCIO .....</b>	<b>18</b>
1. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS .....	20
2. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DOS RESULTADOS .....	21
8. ANEXO I – PARECER DO CONSELHO FISCAL .....	22
9. ANEXO II – ORGANIZAÇÃO .....	25



## INTRODUÇÃO

A localização geoestratégica de Portugal e a capacidade existente de investigação, inovação e conhecimento do mar, criam condições, através dos seus recursos marinhos e energéticos, para que as indústrias do mar deem um forte contributo para o crescimento do VAB nacional. Temos de acrescentar valor às riquezas que o mar nos pode dar, proporcionando oportunidade de fornecimento de serviços de construção, manutenção e reparação naval.

Além da localização, Portugal tem condições climáticas únicas na Europa e capacidade técnica para o exercício da Indústria Naval.

Portugal possui uma linha de costa de 2.830 km, sendo 942 km parte do território Continental, detendo a 11ª maior Zona Económica Exclusiva do Mundo, 11% da ZEE da União Europeia, a maior da União Europeia. Se em 2020 for aprovada pelas Nações Unidas a proposta de Portugal para a extensão da plataforma continental das 200 para as 350 milhas marítimas a extensão do seu território marítimo aumentará dos atuais 1.656.000 para quase quatro milhões (3,8) de quilómetros quadrados.

A ocupação e exploração sustentada do MAR PORTUGÊS irá dar um Mundo de oportunidades à Construção e Manutenção Naval portuguesa.

A indústria naval tem como maior mercado a procura de manutenção e construção da frota mercante mundial. São os navios que satisfazem a procura de transporte marítimo. Este é a base da globalização e está no cerne das cadeias de abastecimento e do comércio internacional. Os volumes mundiais do comércio marítimo são estimados pela UNCTAD 2016, em mais de 80% do comércio total mundial de mercadorias e em valor entre 55% e 67 % do total de mercadorias.

Segundo estimativa da Organização das Nações Unidas, no seu relatório - “World Economic Situation and Prospects 2018”, em 2017, o crescimento da economia mundial foi de 3,0% e o comércio mundial cresceu 3,7%, e o transporte marítimo, em volume, prevê a UNCTAD – Review of Maritime Transport - 2017, continuar em expansão, a crescer em média 3,2 % entre 2017 e 2021.

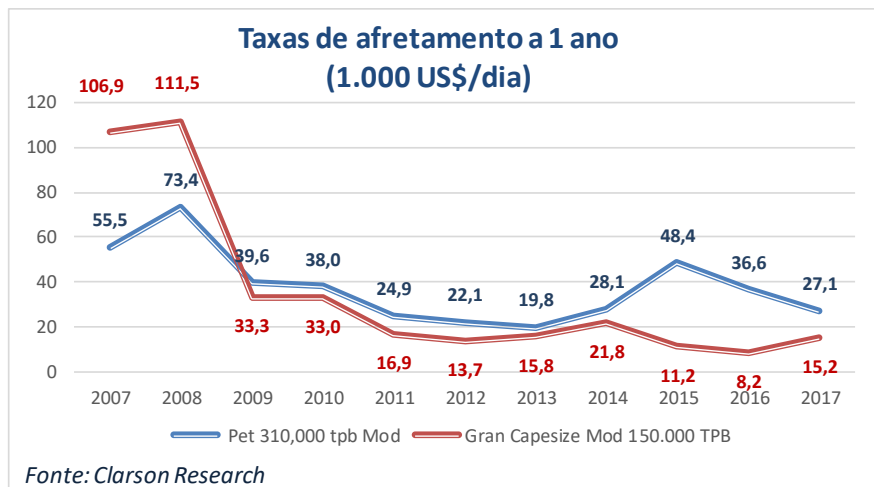
Apesar da envolvente positiva referida, o setor marítimo está a sofrer profundas alterações estruturais que afetam negativamente quase todos os segmentos da indústria naval, que se refletem na redução da procura de novas construções e de manutenção/reparação naval. Neste contexto, são de relevar:



- A transformação da indústria de transporte marítimo numa atividade especulativa, em que as empresas de transporte retiraram a maioria dos seus navios do mercado de afretamento a tempo, optando pelo frete à viagem o que leva a uma grande variação das taxas de frete e a uma grande instabilidade/redução da procura de construção e também de manutenção/reparação naval.
- A mutação do comércio mundial no sentido da diminuição das distâncias de transporte, com os exportadores a incorporar cada vez mais valor às matérias-primas ou a aproximar a produção dos centros de consumo.
- Menor crescimento do transporte mundial de bens e mercadorias, em volume e distância, relativamente ao crescimento da economia, em particular do transporte de petróleo bruto e menor participação dos países da OPEP nas exportações.
- Financiamento dos governos da Coreia do Sul e da China, maiores potências mundiais de construção naval, para a viabilização dos seus estaleiros de construção naval, que desta forma concorrem em vantagem com os estaleiros europeus.
- Redução global da procura de construção naval, pela conjugação do excesso de oferta do transporte marítimo com a entrega de navios encomendados antes do início da crise financeira de 2009.

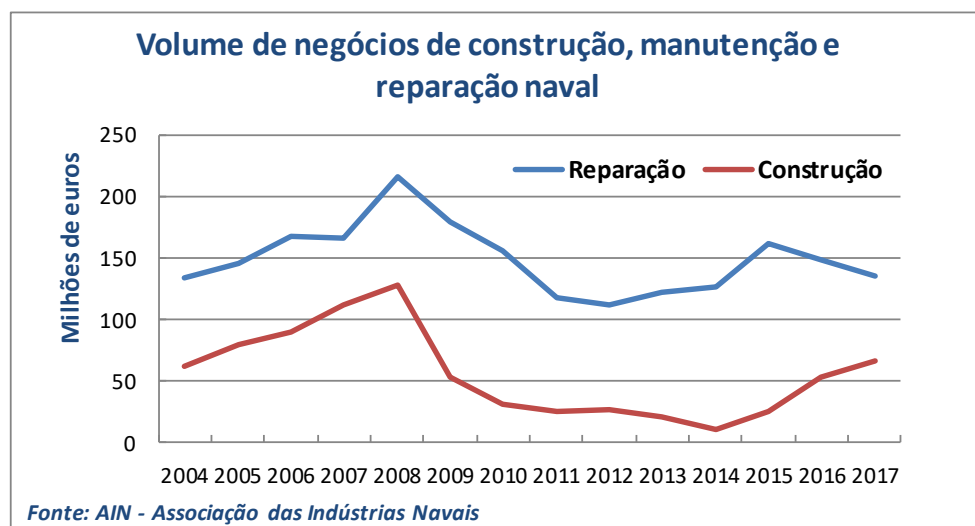
Como sequência destes factores o mercado da construção e reparação naval tem tido uma evolução negativa. Segundo a “Clarkson Research”, em 2017, a frota de petroleiros acima de 10.000 Toneladas de Porte Bruto (TPB), cresceu, 6.4 %, para 581,7 MTPB. Ainda segundo a Clarkson., a procura de transporte marítimo mundial de petróleo bruto e produtos, no mesmo ano, cresceu apenas 2,7 %, para 3.095 milhões de toneladas. Nos granéis sólidos a oferta de transporte cresceu 3,2 %, para 816,4 MTPB, contra um crescimento da procura de 3,4 %, para 5.059 milhões de toneladas. Assim, verificou-se um excesso de capacidade de oferta no transporte de granéis líquidos e uma evolução oposta no transporte de granéis sólidos.

A evolução descrita das frotas e procura de transporte teve como consequência uma redução das taxas de afretamento dos navios tanques e uma pequena recuperação dos navios graneleiros, embora a valores muito inferiores aos registados no passado.



A evolução negativa das taxas de frete teve uma repercussão negativa na economia do shipping: falência de empresas de transporte marítimo e de estaleiros de construção naval, alguns dos quais reverteram a sua actividade para reparação e manutenção. Os grandes grupos de construção naval sul coreanos e chineses foram os que mais sentiram a redução da procura, muitos não encerraram por resgate dos seus governos.

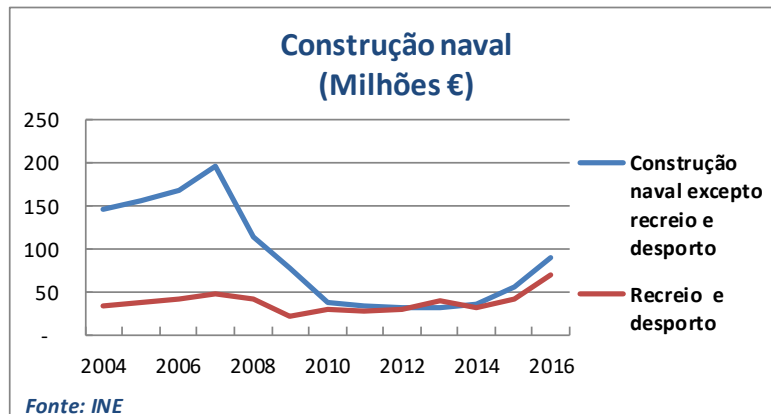
Neste contexto depressivo, a actividade de reparação e manutenção naval em Portugal, em 2107, sofreu uma redução de 9,1 % no volume de negócios dos associados da AIN, após uma redução de 8 % no ano anterior.



A actividade de construção naval, renascida em 2015, pelo facto de apenas ter produzido para o mercado interno, não sofreu a concorrência do mercado externo, registou um crescimento de 22,5 % em 2017, depois de um forte crescimento de 112,3 %, obtido no ano anterior. A construção de embarcações de recreio e desporto deu um forte contributo para este crescimento.



Segundo o INE, nos dois últimos anos a construção naval exceto recreio e desporto cresceu 162 % e no ramo recreio e desporto 125 %. Também se registaram elevadas remunerações dos capitais investidos e os empresários manifestaram uma enorme confiança no futuro do setor, apostando na ampliação dos investimentos correntes em ativos fixos.



Na área da manutenção e reparação naval militar, iniciou-se, em 2017 um projeto que irá permitir criar condições para a realização da revisão de submarinos em Portugal, em particular, a primeira revisão intermédia do submarino Arpão que está prevista decorrer entre 2018 e 2020, pelo montante máximo global de 24 milhões de euros, conforme consta na Lei de Programação Militar.

A concretizar-se este plano, poderá realizar-se uma profunda transformação da indústria naval em Portugal, em particular na especialização tecnológica que a construção naval militar exige e na abertura de novos mercados.

Proseguiu assim o esforço de consolidação de internacionalização, criando condições para proceder a reparações de submarinos estrangeiros e navios da Marinha Real Marroquina e outras.



## I. ACTIVIDADE DA AIN EM 2017

### 1. ASSOCIADOS

#### 1.1 Novos Associados

No ano de 2017 não foram admitidos associados.

### 2. NORMALIZAÇÃO SETORIAL – ONS/CT 68

A AIN, sendo o Organismo de Normalização Sectorial para a "Construção Naval e Tecnologias Marítimas", coordena a Comissão Técnica de Normalização CT68, cujos campos de intervenção são: ISO/TC 188 – Embarcações pequenas, ISO/TC 8 – navegação oceânica e CEN/TC 15 – Embarcações de navegação interior, na qual participam 26 peritos, designados pela AIN.

Colocada ao serviço dos agentes económicos do sector naval nacional, a atividade da CT 68 tem como objetivo principal dar resposta às recomendações do Instituto Português da Qualidade, privilegiando um maior envolvimento nacional na atividade normativa internacional, na área de projeto, construção, elementos estruturais, aprestamento, equipamento, questões ambientais marítimas, métodos e tecnologia utilizados na construção naval e na operação de navios.

Durante o ano de 2017 foi dado o devido encaminhamento a todos os documentos recebidos do IPQ naquele âmbito.

Em reunião de peritos que a integram, em representação de diversas entidades, realizada em 1 /2 / 2017, na AIN, ficou confirmado como Presidente da CT 68, o Eng.º Correia Rodrigues. No seguimento desta nomeação, foi realizada uma reunião com IPQ, em 14/2/2017, na qual foram equacionadas várias medidas tendo em vista impulsionar, por um lado, o funcionamento interno da CT e, por outro, a sua interação com o IPQ.

Em consequência também daquela reunião de peritos e dos pertinentes contributos nela recolhidos, foram redigidos os seguintes documentos orientadores da atividade da CT:

- i) Estratégia e plano de atividades para 2017;
- ii) Regulamento interno;
- iii) Compromisso de confidencialidade.





### 3. CONTRATAÇÃO COLETIVA SETORIAL

A AIN manteve o habitual relacionamento com a FENAME – Federação Nacional do Metal, em cuja fundação participou em 1981, a par de outras Associações.

A AIN faz parte dos Órgãos Sociais da FENAME como Presidente Mesa da Assembleia Geral e Presidente do Conselho Fiscal.

A AIN assistiu os seus associados às questões relativas às relações de trabalho com os seus trabalhadores, que são hoje regulamentadas pelo Código de Trabalho, desde que o Contrato Coletivo de Trabalho CCT FENAME/FEQUIMETAL - Federação Intersindical dos Sindicatos da Metalurgia, Minas, Química, Farmacêutica, Petróleo e Gás deixou de ser aplicado no sector da construção e reparação naval, uma vez que cessou a respetiva vigência em 31 de março de 2006 (BTE Nº 27 de 22/07/2006).

A AIN tem trabalhado no seio da FENAME na negociação da revisão dos CCT dos setores abrangidos pela FETESE – Federação de Sindicatos de Trabalhadores e Serviços e o SINDEL – Sindicato Nacional de Indústria e da Energia.

### 4. RELACIONAMENTO COM ENTIDADES ESTATAIS E OUTRAS

#### 4.1 Estratégia Nacional para o Portugal Pós 2020

A convite do Senhor Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, a AIN participou numa mesa redonda, realizada no IPC de Santarém, que contou ainda com a participação dos Ministros Adjunto, do Planeamento e das Infraestruturas, do Ambiente e do Mar, com o intuito de discutir o Futuro da Política de Coesão no Portugal pós 2020.

No período de 3 minutos que foi concedido, a AIN focou a sua intervenção nos seguintes aspetos:

- Contributo da Economia do Mar para a economia do país (Conta Satélite do Mar - 3,1% do VAB e 3,6% do emprego no quadriénio 2010 – 2013).
- Forte crescimento na indústria de manutenção/reparação e construção naval, nos últimos três anos, dos VN e VAB, como também do emprego: No ano de 2015, último ano publicado pelo INE, o VN e o VAB cresceram acima de 30 %, relativamente ao ano anterior e o emprego cresceu 7,2 %.



- O país ter condições geoestratégicas e clima excecionais para o exercício das atividades de manutenção e construção naval e dispõe de capacidades de produção, investigação e inovação ao maior nível.
- Existirem manifestações dos estaleiros nacionais em investir na criação de novas atividades, tecnologicamente mais exigentes e no aumento de capacidade das infraestruturas de manutenção/construção existentes.

A visão da AIN foi então colocada por escrito no documento: “Indústria Naval – Portugal Pós 2020” entregue ao Presidente da AD&C.

#### **4.2 Relacionamento com DGPM**

No âmbito da preparação do mecanismo financeiro EEA Grants 2014-2021, a AIN participou numa missão à Noruega, Bergen e Trondheim, nos dias 20 e 21 de junho, a convite da Direção Geral da Política Marítima. A missão foi liderada pelo Senhor Diretor Geral e acompanhada por representantes da Senhora Ministra do Mar, da Embaixada da Noruega, do EEA Grants, da Academia, Empresas de I&D e da Indústria. A AIN foi acompanhada do seu associado TECNOVERITAS.

#### **4.3 Nauticampo 2017**

A AIN esteve presente na 48ª edição da Nauticampo que decorreu de 5 a 9 de abril na FIL em Lisboa.

Por convite da Docapesca, estivemos presentes no stand MarXXI.PT, conjuntamente com a Associação Portuguesa de Portos de Recreio e Portugal Náutico.

#### **4.4 LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar**

O LEME é um projeto que a PricewaterhouseCoopers (PwC) lançou em 2010 e que desde então vem editando, com a finalidade de medir e avaliar o peso das atividades económicas relacionadas com o mar no total da economia portuguesa e, simultaneamente, realizar uma análise das tendências dos diferentes setores que constituem a Economia do Mar. A importância deste barómetro reside no facto de os indicadores existentes não permitirem medir, com total precisão e de forma continuada, o real impacto destas atividades na economia nacional.



A AIN, desde a primeira edição, tem contribuído para este barómetro, a solicitação da PwC, fornecendo os indicadores do seu próprio observatório, referente aos setores da construção e manutenção/reparação naval, bem como a sua interpretação sobre a evolução da atividade, tanto a nível nacional, como internacional.

Na 8ª edição, em que se analisa o ano de 2016, o LEME dá conta de uma evolução positiva no volume de negócios da construção naval, ao passo que a atividade de reparação e manutenção naval apresenta uma redução face a 2015. O sector é ainda referido como um sector estratégico para Portugal, por proporcionar a geração de emprego e riqueza num vasto conjunto de indústrias. Portugal dispõe de estaleiro com capacidade relevante, mas enfrenta uma forte competição por parte de países com mão-de-obra barata ou de países com tecnologia mais avançada.

## 5. PROJETOS DE I&D

No ano 2017 foram realizadas as atividades do projeto IBCVET – International Benchmarking on Continuing Vocational Education and Training, desenvolvido no âmbito do programa Erasmus +.

### 5.1 IBCVET - Benchmarking Internacional para a Formação Profissional e Vocacional Contínua

Erasmus +				
Acrónimo	Associados	AIN (€)	Total (€)	Fim
IBCVET	—	26.756.93	220.396,65	2017

O Projecto IBCVET – International Benchmarking on Continuing Vocational Education and Training, 4 European Regions, aprovado em 2015, insere-se no âmbito do Programa Erasmus +, que tem por objetivo aumentar as qualificações e empregabilidade, assim como modernizar a educação, formação e emprego jovem.

O projeto, liderado pela ANQEP – Agência Nacional para a Qualificação e o Ensino Profissional, conta ainda com as participações nacionais da AIN e Magellan e com entidades de França, Espanha, Malta e Reino Unido. Teve início em novembro de 2015 e, com a duração de 24 meses, tinha final prevista em novembro de 2017. No entanto, o final do projeto foi alargado até fevereiro de 2018.

O objetivo central do projeto é a elaboração de uma proposta de soluções políticas para a promoção da participação de adultos na formação contínua, que será alcançada através da cooperação e da parceria entre as autoridades públicas e as partes interessadas da CVET de diferentes países.



A economia azul e a construção naval em particular, pela sua importância nos países que constituem o consórcio, foram as escolhidas como âmbito de aplicação do projeto.

Durante 2017 foi dada continuidade ao trabalho realizado no ano anterior na atividade 2 do projeto International European Benchmarking on CVET for blue jobs/skills/economy: the case of four European region e foi produzido o primeiro output, o relatório “State of the art: diagnosis of training policies and practices in the partner countries”. Paralelamente à elaboração do relatório foi também desenvolvida uma plataforma ICT que reúne todas as ofertas formativas nos 4 países do consorcio.

Durante este ano a AIN participou no dia 31 de maio de 2017, em Malta, no “International Forum on CVET – Continuous Vocational Education Training”. Este evento insere-se na atividade 3 do projeto – “Mobilization and Awareness among employers”, e tem por objetivo promover a partilha de experiências e melhores práticas em matéria de Educação e Formação Profissional Contínua (EFPC) entre entidades e empregadores das 4 Regiões Europeias, bem como sensibilizar os empregadores e ouvir o seu feedback sobre as questões relacionadas com a EFPC, assim como as necessidades e os obstáculos das empresas.

## 5.2 CONSORTEX - Consórcios Marítimos Europeus de Internacionalização

Interreg Espaço Atlântico				
Acrónimo	Associados	AIN (€)	Total (€)	Fim
Consortex	—	204.000€	1.683.000€	2019

Arrançou em 02 de outubro de 2017 o mais recente projeto em que a AIN participa, CONSORTEX – Consórcios Marítimos Europeus de Internacionalização. O projeto tem a duração de dois anos e conta com a participação de sete entidades de cinco países, entre as quais a Fórum Oceano.

Este projeto foi aprovado no âmbito do programa Interreg Atlantic Area e tem como principal objetivo a constituição de 5 consórcios marítimos de exportação, constituídos por 6 ou mais pequenas e médias empresas, cada um especializado numa área de construção (ponte, casa das máquinas, alojamento, deck) para um tipo de embarcação (navio offshore, navios cruzeiro e navios científicos).

Pretende-se ainda com este projeto a melhoria do posicionamento das empresas no mercado, a promoção de assinaturas de contratos e a entrada no mercado internacional.

Ao longo de 2 anos, serão desenvolvidas 8 atividades que resultarão:



- **Diagnóstico** da indústria auxiliar do naval e o seu impacto na economia nacional;
- **Análise da cadeia de valor** de cada área de construção (ponte, casa das máquinas, alojamento e deck) e tipo de navio escolhido (navios offshore, navios cruzeiro e navios científicos);
- **Diagnóstico estratégico de cada empresa envolvida**;
- **Análise do mercado** global para cada nicho;
- Plano para aplicação dos resultados do projeto.

A AIN participa em todas as atividades do projeto e é líder na atividade de Capitalização. A estratégia de Capitalização, para difusão dos resultados da aplicação de uma metodologia de avaliação de boas práticas na formação dos Consórcios de Exportação, é baseada na metodologia da UNIDO para o desenvolvimento de Clusters e Redes de PME.

## 6. PROJETOS COM INSTITUIÇÕES COMUNITÁRIAS

### 6.1 BLUEMED - Research and innovation initiative for blue jobs and growth in the Mediterranean area

A AIN, a convite da DGPM, participa no projeto BLUEMED CSA pretende o desenvolvimento e a implementação da Agenda Estratégica de Pesquisa e Inovação, com vista à criação de empregos e o crescimento azul no Mediterrâneo.

O Secretário-geral de AIN participou na primeira reunião do projeto BLUEMED realizada entre os dias 3 e 5 de julho em La Seyne-sur-Mer, França.

O objetivo final do projeto BLUEMED é apoiar a ativação de inovação e crescimento azul sustentáveis, promovendo a integração dos conhecimentos e das partes interessadas relevantes dos Estados-Membros da bacia mediterrânica.

O projeto tem a duração de 4 anos e um orçamento de cerca de 3 milhões de euros, financiado pelo H2020. Envolve 11 parceiros de 9 países da área do Mediterrâneo, entre os quais a Direção-Geral de Política do Mar - DGPM, sendo a coordenação da responsabilidade do Centro Nacional de Pesquisa (CNR) Italiano.

Durante o desenvolvimento do projeto está previsto um grande envolvimento de todas as partes interessadas, através de 4 plataformas virtuais relacionadas com o conhecimento, os setores marinhos e marítimos, a capacitação, tecnologia e política.



A AIN foi convidada como Pivô Nacional para a coordenação nacional da Plataforma Tecnológica.

A Plataforma - Tecnologia e Capacitação no Mediterrâneo tem como tarefas:

- Principais barreiras e obstáculos ao desenvolvimento e utilização de novas tecnologias;
- A tecnologia aplicada ao desenvolvimento sustentável dos sectores tradicionais da economia marinha e marítima (incluindo a pesca, a aquicultura, o transporte marítimo e o património cultural);
- Necessidades tecnológicas para melhorar os dados e o conhecimento marítimo e marinho;
- Necessidades específicas de novos sectores fortemente impulsionados pela tecnologia (mineração, biotecnologia marinha);

As Competências dos Pivôs Nacionais são contribuir com a sua experiência para a operacionalização das plataformas a nível nacional de modo a alcançar uma abordagem compreensiva a toda a região do Mediterrâneo.

- Constituem a interface entre CSA (Coordination Support Action) e as partes interessadas a nível nacional.
- Funcionam como o espelho das plataformas a nível de cada país.
- Envolvem as partes interessadas para as tarefas das plataformas.
  - Promover e coordenar reuniões a nível nacional.
  - Apoiar a priorização no processo de implementação.
  - Promover o “*networking*” a nível nacional.
  - Apoiar a consolidação da SRIA na região do Mediterrâneo.
  - Participação em 5 reuniões ao longo do projeto

## 6.2 Comité para o Diálogo Social Europeu na Construção e Reparação Naval

Em 1998, a Comissão Europeia decidiu criar comités de diálogo sectorial para promover o diálogo entre a indústria e os representantes dos trabalhadores a nível da UE. O Diálogo Social (DS) visa facilitar as discussões, consultas e ações conjuntas envolvendo os dois atores principais da indústria. O Comité de Diálogo Social Sectorial Europeu (SSDC) para a Construção Naval, Manutenção e Reparação Naval foi criado em 2003, como o primeiro SSDC do setor de metal.

A AIN iniciou a sua participação como Membro do Comité para o Diálogo Social (Sectoral Social Dialogue Committee for Shipbuilding), em fevereiro de 2014.



Em 2017, a AIN participou em três reuniões, a convite da Comissão Europeia. Na Reunião Plenária realizada no dia 23 de outubro de 2017, foi apresentado o projeto **International Benchmarking on Continuing Education and Training (IBCVET)**.

No dia 24 de outubro a AIN participou na Audição Pública do Comité Europeu de Diálogo Social sobre: **“The LeaderSHIP 2020 strategy as a vision for the maritime technology industry: towards an innovative, sustainable and competitive maritime industry in 2020”**

## 7. COOPERAÇÃO INTERASSOCIATIVA

### 7.1. CIP – Confederação Empresarial de Portugal

A Associação das Indústrias Navais foi em 09 de fevereiro de 2017, reeleita como membro do Conselho Geral da CIP, continuando assim a estar representada neste novo mandato.

A participação na CIP, que em muito nos honra, traduz o reconhecimento da importância do sector que representamos na atividade económica do país.

A tomada de posse dos novos órgãos sociais da CIP para o triénio 2017-2019 realizou-se no dia 23 de fevereiro de 2017, na sede da CIP e contou com a presença do Presidente da República, Marcelo Rebelo de Sousa.

Durante o ano de 2017, a AIN participou em todas as reuniões mensais realizadas pelo Conselho Geral e Direção da CIP e faz parte dos Conselhos Estratégicos da Indústria, Ambiente e no Conselho Estratégico para a Economia Digital, criado em dezembro.

### 7.2. Fórum Oceano

A Fórum Oceano – Associação da Economia do Mar tem por principal objetivo dinamizar o Cluster do Mar promovendo o desenvolvimento de relações de cooperação entre instituições do sector científico, empresas e entidades associativas dos diferentes sectores e atividades cuja área funcional de intervenção é o mar.

Existe uma grande cooperação entre a AIN e a Fórum Oceano, concretizada através da participação de membros da Direção da AIN nos Órgãos Sociais da Fórum Oceano, nos cargos de Vice-Presidente e Vogal da Direção.

A AIN participou na 7ª edição do Business 2 SEA/Fórum do Mar, evento organizado pela Fórum Oceano, que constitui um espaço de encontro e debate entre os principais “stakeholders” da comunidade marítima



nacional, designadamente empresas, centros de IDT, instituições de ensino, organizações da Administração Pública e tecido associativo.

No âmbito deste certame, e a convite da Docapesca, a AIN esteve presente no stand MarXXI.PT e participou ainda no programa de conferências.

Representados pelo Secretário Geral da AIN, estivemos presentes no painel “Novas Competências para a Economia Azul”, moderado pelo Presidente do Conselho Diretivo da ANQEP, professor Gonçalo Xufre. Durante o debate foram discutidas questões como as carências formativas do sector, as competências necessárias de futuro, a necessidade um novo enquadramento político, a capacidade de resposta às necessidades de exploração e desenvolvimento do offshore, entre outras.

### **7.3. SEA EUROPE – Ships & Maritime Equipment Association**

A SEA EUROPE é a associação europeia que defende os interesses da indústria de construção, manutenção e reparação naval.

A AIN é membro da SEA EUROPE, participando ativamente na construção de políticas para o setor, tendo como exemplo mais visível o LeaderSHIP2020. A AIN faz parte dos Grupos de Trabalho, Capital Humano e Comércio Internacional.

## **II. SITUAÇÃO DA INDÚSTRIA NAVAL**

De acordo com o INE, no ano de 2016, assistimos a um crescimento global de 12% no volume de negócios da indústria naval, considerando as 3 atividades que a constituem, construção naval exceto recreio e desporto, construção naval de recreio e desporto e reparação e manutenção naval.

O crescimento global do sector deveu-se essencialmente ao sector da construção naval, sendo que a atividade de construção de recreio e desporto foi a que mais cresceu, 66%. O decréscimo verificado na atividade de reparação naval, deveu-se ao crescimento anormal verificado no ano anterior, resultado da antecipação de docagens para manutenção.

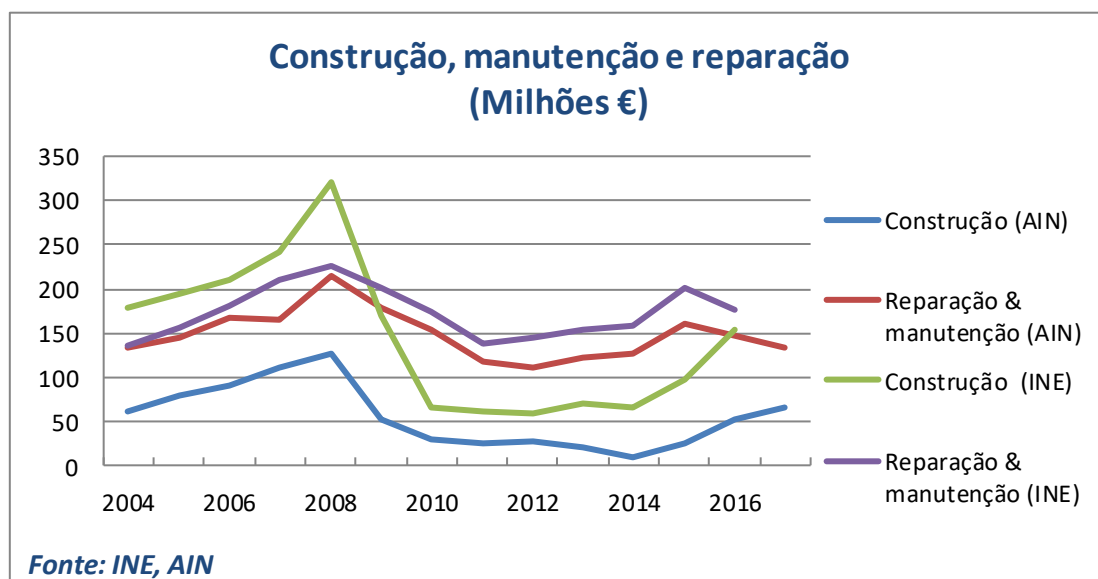
É ainda notório no quadro abaixo que, entre 2015 e 2016 o volume de negócios da indústria naval cresceu face a uma estagnação das empresas que constituem as indústrias transformadoras.





	2014	2015		2016	
	€	€	%	€	%
Construção Naval	65 026 037	97 172 747	↑ 49%	158 977 326	↑ 64%
<i>Construção Naval Exceto Recreio e Desporto</i>	34 428 833	55 653 883	↑ 62%	90 222 451	↑ 62%
<i>Construção Naval Recreio e Desporto</i>	30 597 204	41 518 864	↑ 36%	68 754 875	↑ 66%
Reparação Naval	159 029 333	201 635 150	↑ 27%	176 840 842	↓ 12%
<b>TOTAL Sector</b>	<b>224 055 370</b>	<b>298 807 897</b>	<b>↑ 33%</b>	<b>335 818 168</b>	<b>↑ 12%</b>
Indústrias transformadoras	80 583 640 843	82 048 429 578	↑ 2%	82 103 941 766	↑ 0.1%

Pelo gráfico abaixo, é possível concluir que o sector tem crescido de forma continua desde 2011, e que em 2016 a atividade de construção naval se aproxima muito da reparação naval, prevendo-se que tal como aconteceu até 2007, o volume de negócios da construção seja superior ao da manutenção e reparação naval.



1

Os novos regulamentos ambientais e de segurança provenientes da IMO e da UE beneficiam o setor europeu de construção e manutenção/reparação naval. As novas construções, a reparação e conversão de navios irão beneficiar da procura de embarcações mais eficientes que satisfaçam as novas regras, relativas ao tratamento

<sup>1</sup> Dados INE



das águas de lastro dos navios e regulamentos de emissões de NOx e de SOx, atualização da regulamentação SOLAS e alterações da MARPOL. Também contribuem como oportunidades de negócio num futuro próximo, o crescimento da procura da exploração de novas atividades offshore e energias marinhas.

Na área da manutenção e reparação naval militar, iniciou-se, em 2017 um projeto que irá permitir criar condições para a realização da revisão de submarinos em Portugal, em particular, a primeira revisão intermédia do submarino Arpão que está prevista decorrer entre 2018 e 2020, pelo montante máximo global de 24 milhões de euros, conforme consta na Lei de Programação Militar.

A concretizar-se este plano, poderá realizar-se uma profunda transformação da indústria naval em Portugal, em particular na especialização tecnológica que a construção naval militar exige e na abertura de novos mercados.

Proseguiu assim o esforço de consolidação de internacionalização, criando condições para proceder a reparações de submarinos estrangeiros e navios da Marinha Real Marroquina e outras.

É também de realçar a evolução positiva de alguns associados da AIN que não são estaleiros navais, mas contribuem para o desenvolvimento da indústria naval em Portugal. Trata-se da TECNOVERITAS – Serviços de Engenharia e Sistemas Tecnológicos tem como finalidade providenciar serviços especializados de engenharia e desenvolver projetos de I&D no domínio das novas tecnologias e, do ISQ - Instituto de Soldadura e Qualidade, a maior infraestrutura tecnológica do país, que oferece serviços nas áreas de inspeção, formação e consultoria técnica apoiados em atividades de investigação e desenvolvimento e laboratórios acreditados, da REBONAVE – Reboques e Assistência Naval, que oferece serviços de reboque (portuário, costeiro e oceânico), assistência naval, operações de salvamento e combate a incêndio e da Vera Navis, empresa de projeto naval que atualmente vende mais de 20 % da faturação para o exterior. É de referir, que muito recentemente esta empresa ganhou um projeto de fornecimento da Engenharia de Produção, para o estaleiro escocês Ferguson Marine Engineering Limited, para a construção de dois ferries, de elevada exigência tecnológica, particularmente no que respeita à eficiência (propulsão a diesel ou gás natural liquefeito) e à produção de efluentes poluentes.

Na área de fornecimento de projeto e gestão de estaleiros, o ano de 2017 foi um ano de consolidação para a Lisnave Internacional – Engenharia, Gestão e Desenvolvimento. O volume de negócios rondou os 4,2 M€, sendo que 95 % foram para o mercado externo.



### III. CONTAS E RESULTADO DO EXERCÍCIO

A AIN apresentou, no final do exercício em apreço, um Resultado Líquido negativo de 21.010,60 Euros, um Total de Capital Próprio de 95.563,19 Euros e um Total do Ativo de 146.053,17 Euros, conforme se pode verificar pela leitura do Balanço e da Demonstração dos Resultados apresentados em anexo.

#### **Atividade Associativa Corrente**

O resultado das operações correntes, ou seja, a diferença entre o montante das quotas emitidas aos sócios e os custos de funcionamento da Associação, registou um valor negativo de cerca de 39,1 mil de Euros, apesar da implementação em 2010, do novo método de cálculo do valor das quotas, estabelecido quando da aprovação dos novos Estatutos da Associação, que tem por objetivo um orçamento corrente de saldo zero. Apesar de nos Estatutos da AI Navais estar prevista a atualização das quotas anualmente, não tem sido possível proceder à mesma, devido à redução significativa do número de sócios que não permite proceder a um aumento tão significativo que permita compensar os custos da atividade corrente.

Seguindo uma política de prudência, a AIN tem vindo a constituir provisões para dívidas de cobrança duvidosa, com base numa análise do risco de cobrabilidade das mesmas. No final do exercício de 2017 regista-se um valor acumulado de 46.963,33 Euros. Este valor é menor do que no ano transato devido ao sócio Navalria ter liquidado o montante em dívida (2,5 mil euros).

#### **Atividade Associativa Complementar**

A atividade associativa complementar desenvolvida pela AIN, proporcionou um resultado líquido de cerca de 18,1 mil euros. O resultado desta atividade foi gerado, na sua maior parte, pela contribuição líquida positiva, do projeto promovido e financiado por fundos europeus, em que a AIN participa, o projeto “IBCVET”.

---

Frederico José Ferreira de Mesquita Spranger  
(LISNAVE – INFRAESTRUTURAS NAVAIS, SA)

---

Manuel Carlos dos Santos Teixeira de Melo  
(NAVALROCHA - SOCIEDADE DE CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAIS, SA)



---

João Rui Carvalho dos Santos  
(LISNAVE – ESTALEIROS NAVAIS, SA)

---

Manuel Luís Carlos da Maia  
(TECOR – TECNOLOGIA ANTICORROSÃO, SA)

---

Pedro José Rodrigues Festas  
(UNIÃO CONSTRUTORA NAVAL LDA)

---

Maria Margarida Pecegueiro de Oliveira Pinto  
(ISQ – INSTITUTO DE SOLDADURA E QUALIDADE)

---

Pedro Alua  
(TECNOVERITAS - SERVIÇOS DE ENGENHARIA E SISTEMAS TECNOLÓGICOS LDA)

---

Luis Filipe Ferreira Batista  
(VERA NAVIS - DESENHO E ENGENHARIA NAVAL LDA)

---

José António Águeda Costa  
(REBONAVE – REBOQUES E ASSISTENCIA NAVAL, SA)

---

Sónia Isabel Nogueira Leal de Oliveira  
(SOLISFORM – FORMAÇÃO E SERVIÇOS, SA)

---

JOSÉ VENTURA DE SOUSA



## 1. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Entidade: **Associação das Indústrias Navais**

NIF: 500834920

### BALANÇO INDIVIDUAL

PERÍODOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO

RUBRICAS	NOTAS	DATAS	
		2017	2016
<b>ACTIVO</b>			
<b>Activo não corrente</b>			
Activos fixos tangíveis		82 891,14	87 001,58
Propriedades de investimento		0,00	0,00
Activos intangíveis		0,00	0,00
Outros activos financeiros		0,00	0,00
Activos por impostos diferidos		0,00	0,00
		82 891,14	87 001,58
<b>Activo corrente</b>			
Inventários		0,00	0,00
Sócios		24 072,00	6 789,00
Adiantamentos a fornecedores		0,00	0,00
Estado e outros entes públicos		1 109,77	177,42
Outras contas a receber		3 616,91	7 084,59
Diferimentos		0,00	0,00
Caixa e depósitos bancários		34 363,35	71 279,44
		63 162,03	85 330,45
<b>Total do activo</b>		146 053,17	172 332,03
<b>CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO</b>			
<b>Capital próprio</b>			
Fundo Associativo		8 716,64	45 074,83
Excedentes de revalorização		107 857,15	107 857,15
Resultado líquido do período		-21 010,60	-36 358,19
<b>Total do capital próprio</b>		95 563,19	116 573,79
<b>Passivo</b>			
<b>Passivo não corrente</b>			
Provisões		0,00	0,00
		0,00	0,00
<b>Passivo corrente</b>			
Fornecedores		0,00	0,00
Adiantamento de clientes		0,00	0,00
Estado e outros entes públicos		1 332,21	1 356,54
Outras contas a pagar		16 372,87	17 871,45
Diferimentos		32 784,90	36 530,25
		50 489,98	55 758,24
<b>Total do passivo</b>		50 489,98	55 758,24
<b>Total do capital próprio e do passivo</b>		146 053,17	172 332,03

Entidade: **Associação das Indústrias Navais**

NIF: 500834920

**DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DOS RESULTADOS POR NATUREZAS**

PERÍODOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO

RENDIMENTOS E GASTOS	NOTAS	PERÍODOS	
		2017	2016
Vendas e serviços prestados		99 675,00	99 767,00
Subsídios à exploração		16 839,70	9 275,72
Variação nos inventários da produção		0,00	0,00
Trabalhos para a própria entidade		0,00	0,00
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas		0,00	0,00
Fornecimentos e serviços externos		-59 375,38	-47 130,77
Gastos com o pessoal		-77 562,28	-78 540,61
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)		0,00	0,00
Provisões (aumentos/reduções)		0,00	0,00
Outros rendimentos e ganhos		27 311,58	10 632,19
Outros gastos e perdas		-23 006,71	-25 427,45
<b>Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>		<b>-16 118,09</b>	<b>-31 423,92</b>
Gastos/reversões de depreciação e de amortização		-4 540,33	-4 544,21
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>		<b>-20 658,42</b>	<b>-35 968,13</b>
Juros e rendimentos similares obtidos		0,00	0,00
Juros e gastos similares suportados		-352,18	-390,06
<b>Resultado antes de impostos</b>		<b>-21 010,60</b>	<b>-36 358,19</b>
Impostos sobre rendimento do período		0,00	0,00
<b>Resultado líquido do período</b>		<b>-21 010,60</b>	<b>-36 358,19</b>

## 2. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DOS RESULTADOS

A Direção da AIN propõe que seja aprovado o presente Relatório de Gestão e Contas relativo ao exercício de 2017 e que o Resultado Líquido negativo de 21.010,60 Euros seja transferido para o Fundo Associativo.



## **8. ANEXO I – PARECER DO CONSELHO FISCAL**









## **9. ANEXO II – ORGANIZAÇÃO**



**DIRECÇÃO – 2015 - 2017**

**Presidente**

*LISNAVE – INFRAESTRUTURAS NAVAIS, SA*  
Frederico José Ferreira de Mesquita Spranger

**Vice-Presidentes**

*NAVALROCHA - SOCIEDADE DE CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAIS, SA*  
Manuel Carlos dos Santos Teixeira de Melo

*LISNAVE – ESTALEIROS NAVAIS, SA*  
João Rui Carvalho dos Santos

**Vogais**

*TECOR – TECNOLOGIA ANTICORROSÃO, SA*  
Manuel Luís Carlos da Maia

*UNIÃO CONSTRUTORA NAVAL LDA*  
Pedro José Rodrigues Festas

*ISQ – INSTITUTO DE SOLDADURA E QUALIDADE*  
Maria Margarida Pecegueiro de Oliveira Pinto

*TECNOVERITAS - SERVIÇOS DE ENGENHARIA E SISTEMAS TECNOLÓGICOS LDA*  
Jorge Manuel Gomes Antunes

*VERA NAVIS - DESENHO E ENGENHARIA NAVAL LDA*  
Luis Filipe Ferreira Batista

*REBONAVE – REBOQUES E ASSISTENCIA NAVAL, SA*  
José António Águeda Costa

*SOLISFORM – FORMAÇÃO E SERVIÇOS, SA*  
Sónia Isabel Nogueira Leal de Oliveira

JOSÉ VENTURA DE SOUSA



**CONSELHO FISCAL**

**Presidente** *LISNAVE INTERNACIONAL – ENGENHARIA GESTÃO E DESENVOLVIMENTO, SA*  
José António Teixeira

**Vogais** *ATLANTICEAGLE SHIPBUILDING LDA – ESTALEIROS DO MONDEGO*  
Joaquim Manuel Gouveia de Carvalho de Castro Peres

*SELINAT LDA*  
Fernando Luís Ferreira Rodrigues

**MESA DA ASSEMBLEIA GERAL**

**Presidente** *ARSENAL DO ALFEITE, SA*  
Miguel Silva Pereira

**Secretário** *GASLIMPO – SOCIEDADE DE DESGASIFICAÇÃO DE NAVIOS, SA*  
Manuel Serpa Leitão