



Exportar, exportar, exportar

- **Experiência dos Principais Clusters Regionais**

Cluster da Construção e Manutenção/Reparação naval

Especializações inteligentes & Clusters Regionais:

- **Como exportar, com que apoios e para que mercados?**

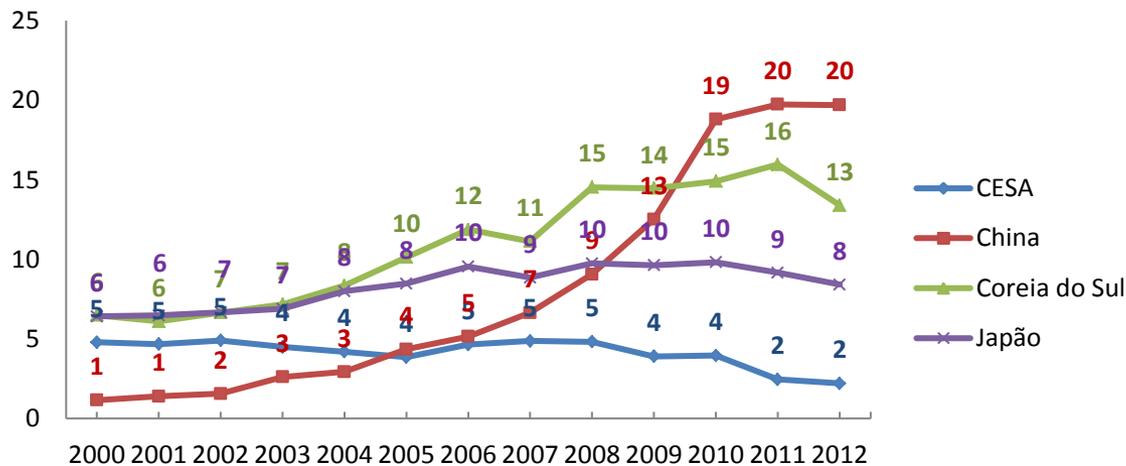
11fev2014

José Ventura de Sousa
Secretário-Geral da AIN



Em 2012 manteve-se o predomínio da China em termos de produção em toneladas brutas compensadas. Os estaleiros europeus são ainda dominantes em alguns segmentos de mercado especializados, tais como navios de cruzeiro (quota de mercado de 99%), plataformas offshore (43%) e iates de luxo (65%), como ainda nos navios militares.

**World Commercial Shipbuilding Activity
(million completions in CGT)**

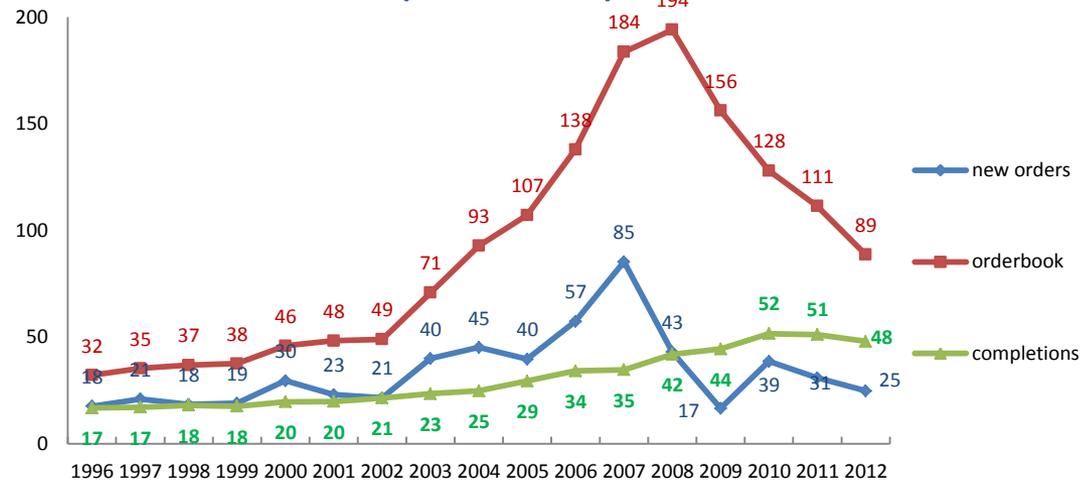


Fonte - CESA - Lloyd's Register - Fairplay



A atual produção mundial de navios é assegurada em mais de 80% por países asiáticos, cuja carteira de encomendas chega aos 90% das encomendas mundiais. Contudo, a situação da construção naval mundial no final de 2012 não era brilhante. A carteira de encomendas desceu ao nível de 2004, consequência da procura ter sido inferior à produção, tendo-se verificado uma queda de 54 % nos últimos 4 anos.

**World Commercial Shipbuilding Activity
(millions CGT)**

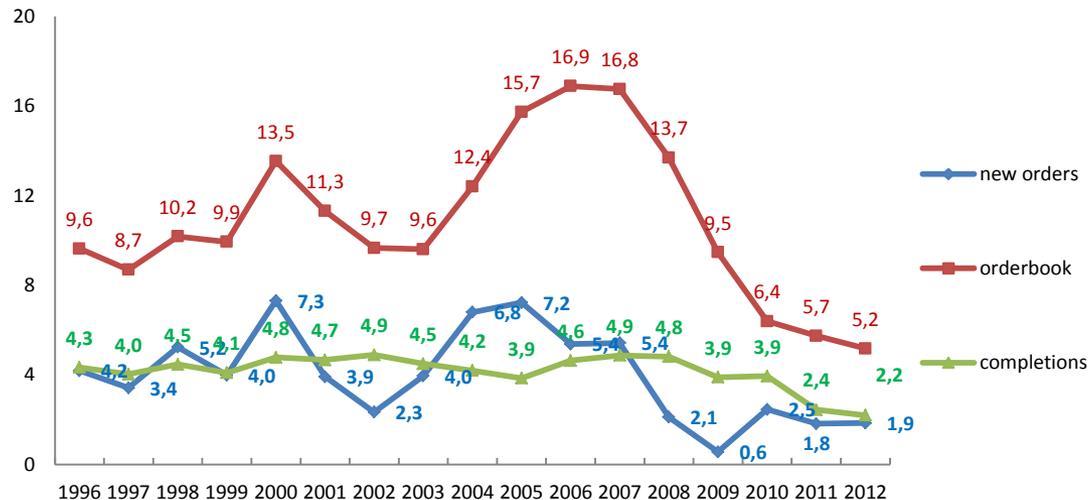


Fonte - CESA - Lloyd's Register - Fairplay



A carteira de encomendas (CE) dos estaleiros europeus membros da CESA, atingiu em 2012 o valor mais baixo desde 1990. A crise atingiu sobretudo os navios standard, tendo levados vários estaleiros a situações de falência. A CE nos últimos 6 anos caiu 70 %. Assiste-se a uma mudança da estrutura económica da indústria, com grupos económicos a venderem os seus ativos a empresas de países extracomunitários e, em menor escala, a efetuarem fusões e aquisições.

**CESA Commercial Shipbuilding Activity
(millions CGT)**

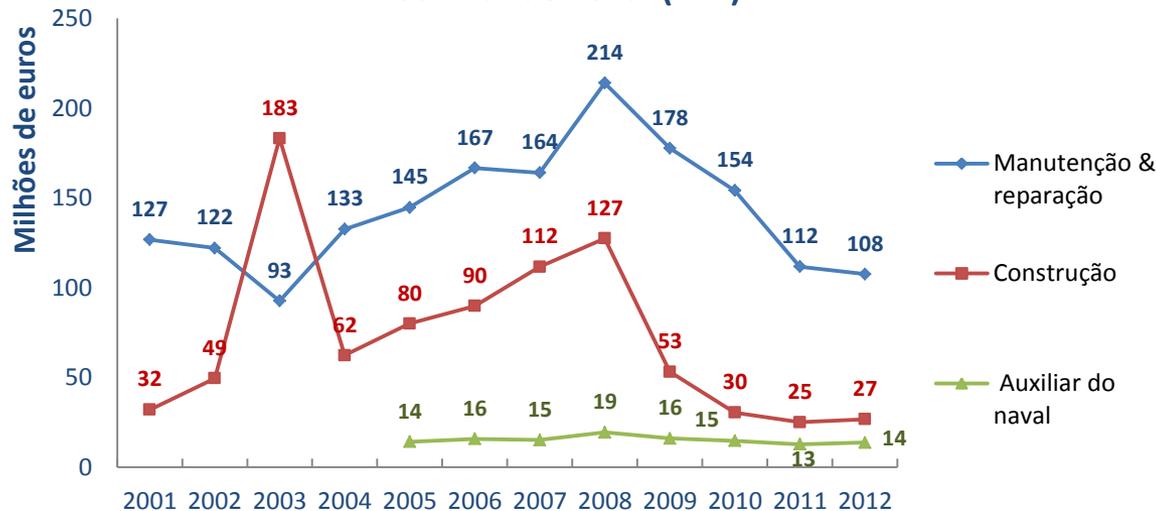


Fonte - CESA - Lloyd's Register - Fairplay



A redução do número de novas encomendas de construção e as baixas taxas de frete no mercado internacional ainda se refletiram na atividade de manutenção naval. Prevê-se que se assista em 2013 a um crescimento mais forte das atividades de manutenção /reparação e construção naval, dado o crescimento verificado no primeiro semestre de 2013 das taxas de afretamento de navios.

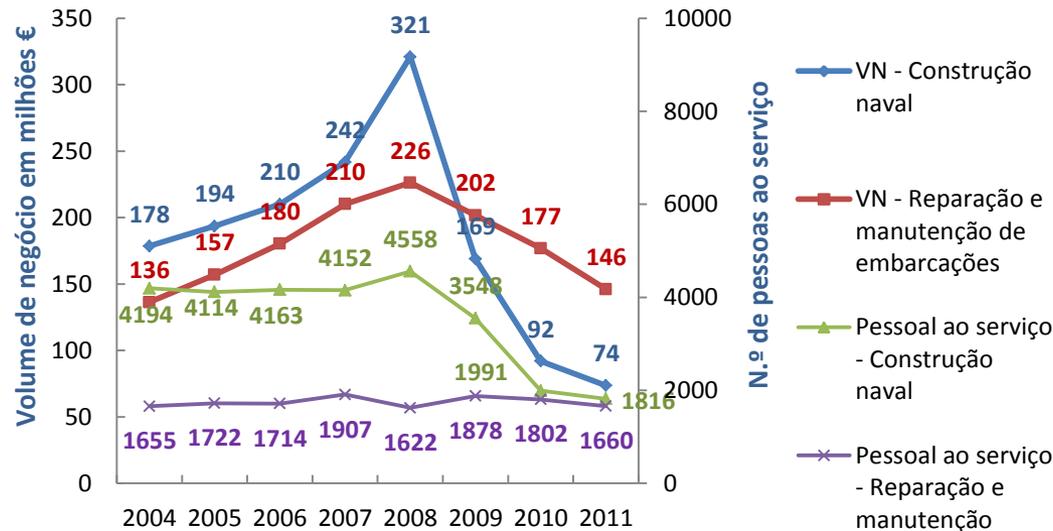
Volume de negócios de construção, manutenção e indústria auxiliar do naval (AIN)





A atividade de manutenção/reparação é caracterizada por um forte recurso a subcontratação de pessoal, tendo mantido ao longo do período em análise o número de trabalhadores próprios. A redução do número de trabalhadores na atividade de construção não foi suficiente para acompanhar a forte queda do volume de negócios.

Volume de negócio e pessoal ao serviço

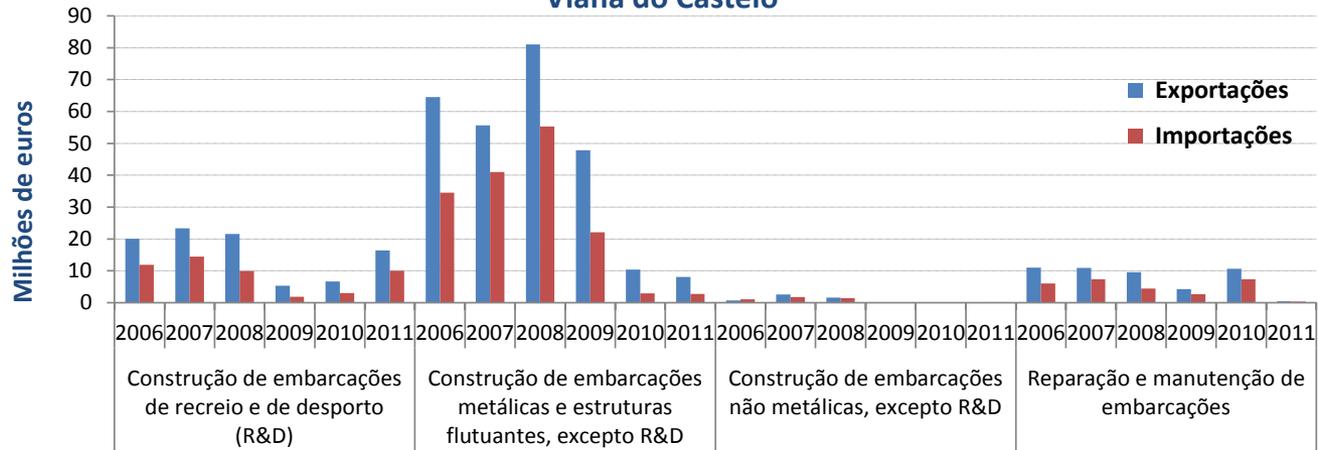


Fonte: INE, Sistema de Contas Integradas das Empresas



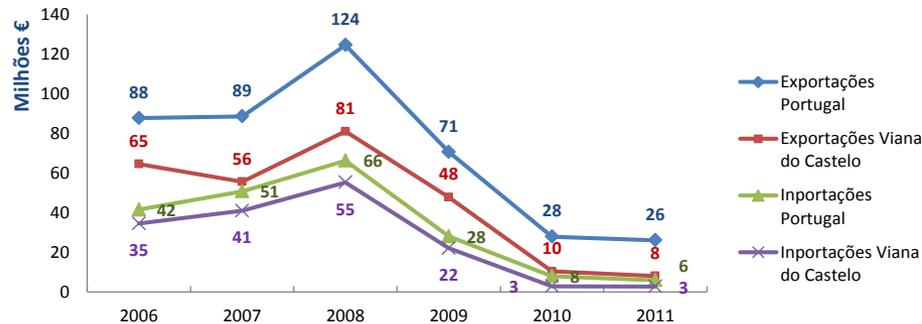
Importância da construção naval para a economia do Distrito de Viana do Castelo.

Exportações e importações de construção e reparação naval no Distrito de Viana do Castelo



Fonte - Portal estatístico de informação empresarial do IRN (10.02.2014)

Construção de embarcações metálicas

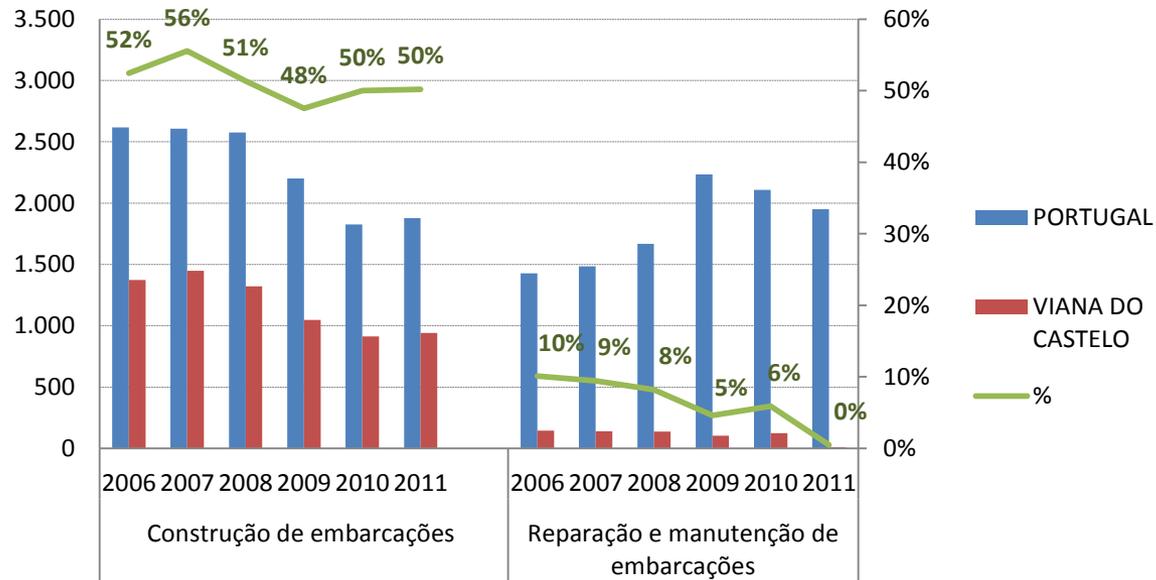


Fonte - Portal estatístico de informação empresarial do IRN (10.02.2014)



Importância da construção naval para o emprego no Distrito de Viana do Castelo.

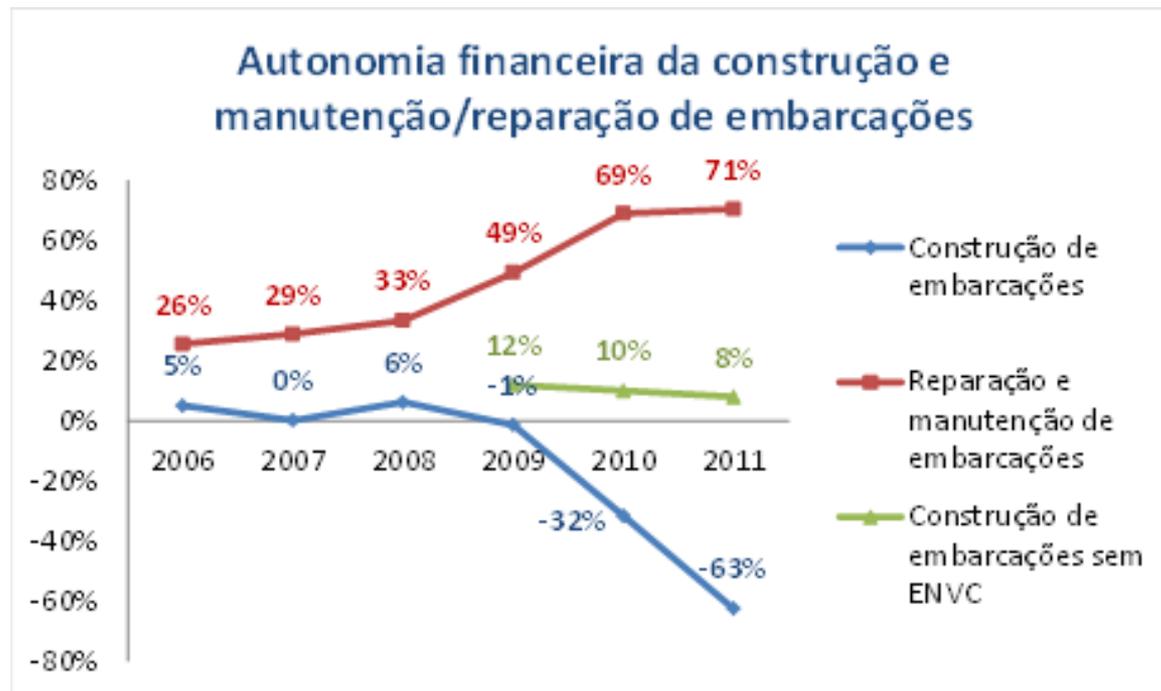
Número de trabalhadores de construção e reparação naval



Fonte - Portal estatístico de informação empresarial do IRN (10.02.2014)



O endividamento dos estaleiros agravou-se ao longo da última década, apresentando-se como mais um fator condicionante à utilização de fundos comunitários no período 2014-2020. No programa que termina no final de 2013 exigia-se uma autonomia financeira superior a 15 %. A manter-se esta exigência, os estaleiros de construção naval não poderão concorrer aos novos fundos comunitários, a não ser que se criem condições para a recapitalização do setor.

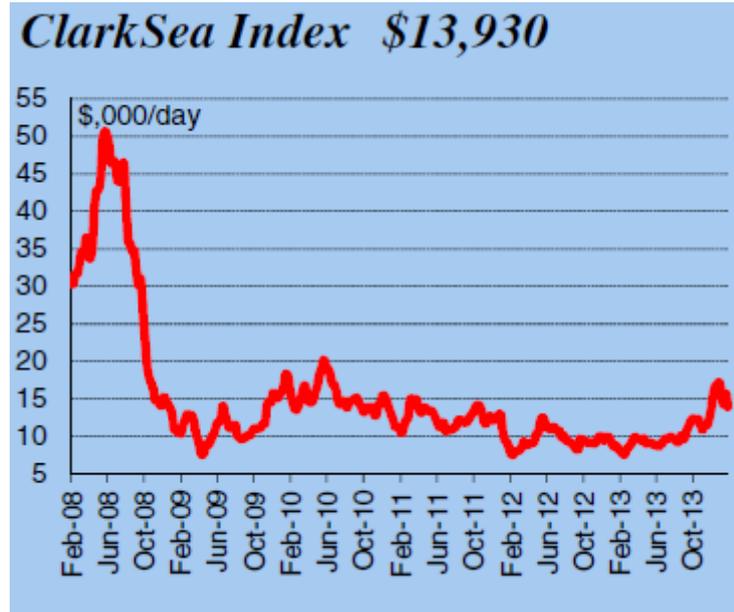




Razões para explicar evolução económica do setor:

1. Mercado. Taxas de afretamento de navios.

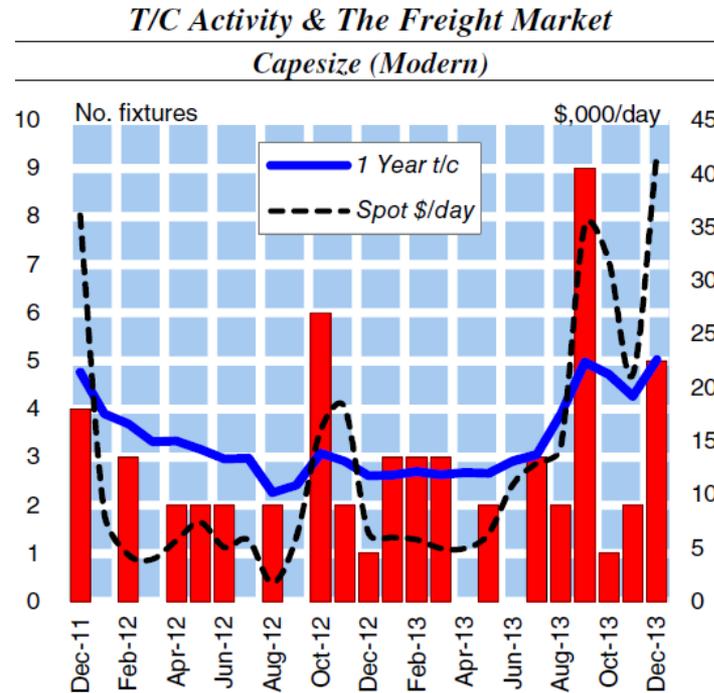
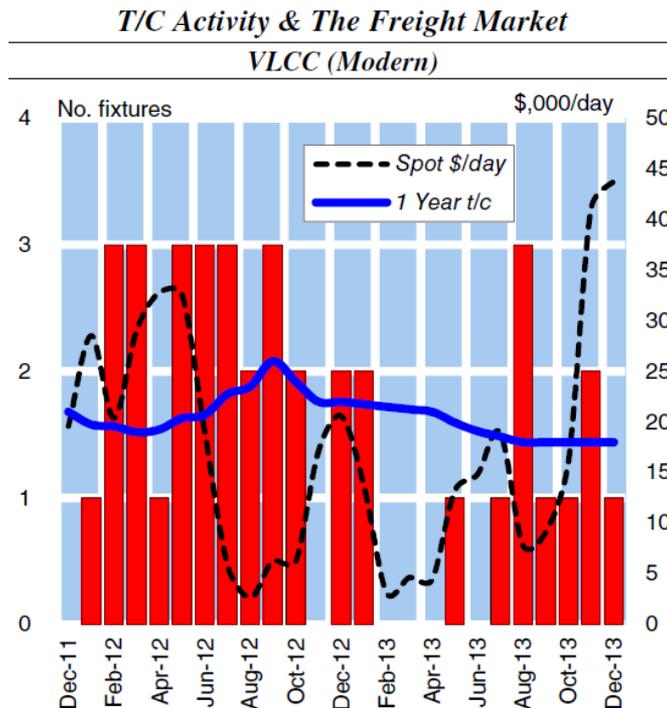
O índice da Clarkson Research Services (índice composto para as atividades do shipping) mostra-nos que se atingiu em Dezembro deste ano valores que se não viam desde o verão de 2010. Contudo, ainda estamos muito longe dos valores registados em 2007 e primeiro semestre de 2008.





Taxas de afretamento de navios.

Nos últimos 4 meses, o valor médio das taxas de frete dos petroleiros e graneleiros de grande porte, (VLCC > 300.000 TBB e Capesize > 150.000 TPB), no mercado de spot, subiram de valores extremamente baixos, na ordem dos 5.000 €/dia, para valores na ordem dos 40.000 €/dia.



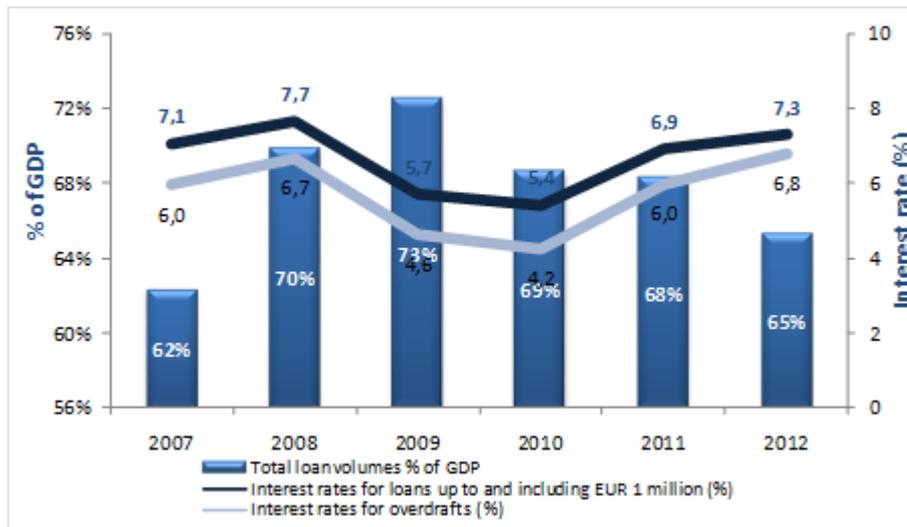


2. Acesso ao financiamento

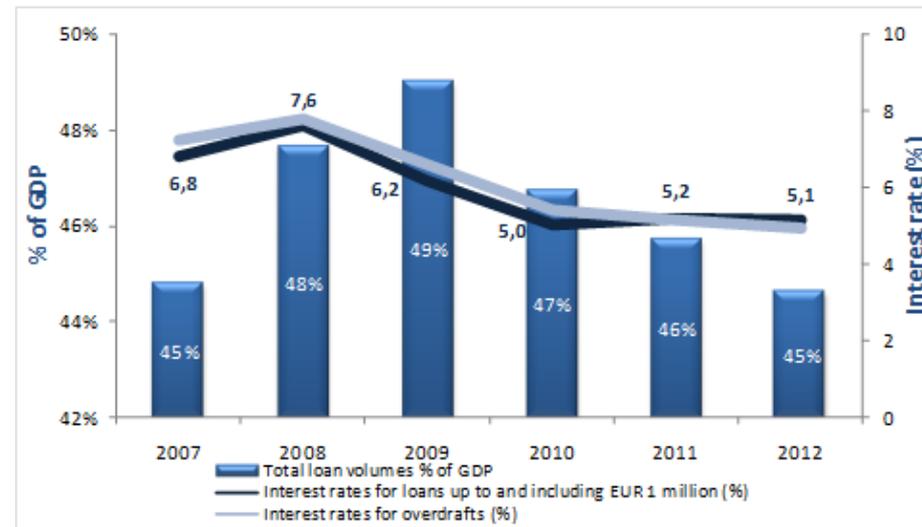
Conforme publicado pela CE, o acesso ao financiamento é muito mais difícil e caro para as empresas portuguesas do que para a maioria de seus concorrentes da UE, especialmente aos relacionados com a indústria marítima.

As taxas de juro a ser pago para pequenos empréstimos de menos de 1 milhão de euros, desceu para 5,2 % em 2011 para 5,1 % em 2012 na União Europeia, enquanto em Portugal, subiu de 6,9 % para 7,3 %.

Key indicators on access to finance in Portugal



Key indicators on access to finance in EU (average)





Como exportar?

Promovendo a competitividade do setor, através da combinação de esforços em quatro áreas:

- i) investimento direcionado para a I&I;
 - ii) aumento da capacidade de investigação em áreas de governação dos oceanos, exploração e gestão sustentáveis dos recursos marinhos, ordenamento do espaço marítimo, segurança marítima e proteção do meio marinho;
 - iii) promoção da internacionalização e competitividade das PME ligadas à economia do mar;
 - iv) reforço da capacitação existente em áreas marítimas e marinhas, bem como a atração de jovens para setores da economia azul, tanto em áreas emergentes como as energias renováveis, como em setores tradicionais em que a inovação, especialização e adaptação a novas tecnologias são necessárias para competir no mercado global.
-



Com que apoios?

Foram identificados **três grandes domínios de constrangimentos à competitividade da economia portuguesa – o perfil de especialização produtiva, as competências e estratégias das PME, e as condições de contexto da atividade empresarial.**

Os instrumentos de política pública, deverão incluir:

- Incentivos diretos ao investimento empresarial, sobretudo em I&I, qualificação de PME, primordialmente focalizados em estratégias de internacionalização;
 - apoios indiretos ao investimento empresarial, promovendo a capacitação e colaboração das empresas;
 - mecanismos de engenharia financeira, procurando contribuir para a superação dos problemas de financiamento das PME;
 - apoios à produção e difusão de conhecimento científico e tecnológico, reforçando quer as ligações internacionais do sistema nacional de I&I;
 - apoios à formação empresarial, no sentido de capacitar os recursos humanos das empresas para os processos de inovação e internacionalização.
-



Com que apoios?

Em matéria de engenharia financeira, poderão vir a ser implementados durante o período 2014-2020, os seguintes instrumentos, passíveis de financiamento pelos FEEI :

- Fundos de empréstimos com vista a facilitar o acesso ao financiamento por parte das PME, nomeadamente através de:
 - Contratualização, junto do sistema financeiro, de linhas de crédito;
 - Dinamização de instrumentos de titularização de créditos;
 - Utilização de novos instrumentos de dívida.
 - Fundos de garantia para PME, dirigidos a empresas e projetos que, pelo seu risco ou cariz inovador, apresentem maiores dificuldades na obtenção de financiamento;
 - Instrumentos de capital de risco para PME e empresas emergentes, através de:
 - Instrumentos de financiamento do empreendedorismo, assegurando o capital e as capacidades de gestão requeridas em iniciativas de maior risco;
 - Fundos de capital de risco;
 - Instrumentos de financiamento das PME e da inovação numa perspetiva integrada das componentes de capital e dívida (mezzanine funding);
-



Com que apoios?

A gestão eficiente de engenharia financeira pública deverá vir a ser feita pela **Instituição Financeira de Desenvolvimento (IFD)**, que visa colmatar insuficiências de mercado ao nível de financiamento das PME e do financiamento de longo prazo da atividade produtiva, tendo como principais objetivos reduzir os custos de financiamento das empresas (aproximando-os do valor médio na zona euro) e aumentar a liquidez disponível na economia. Vai ser dada prioridade à convergência entre as condições de financiamento das PME portuguesas e europeias, nomeadamente no que respeita a disponibilidade, custo e maturidades.

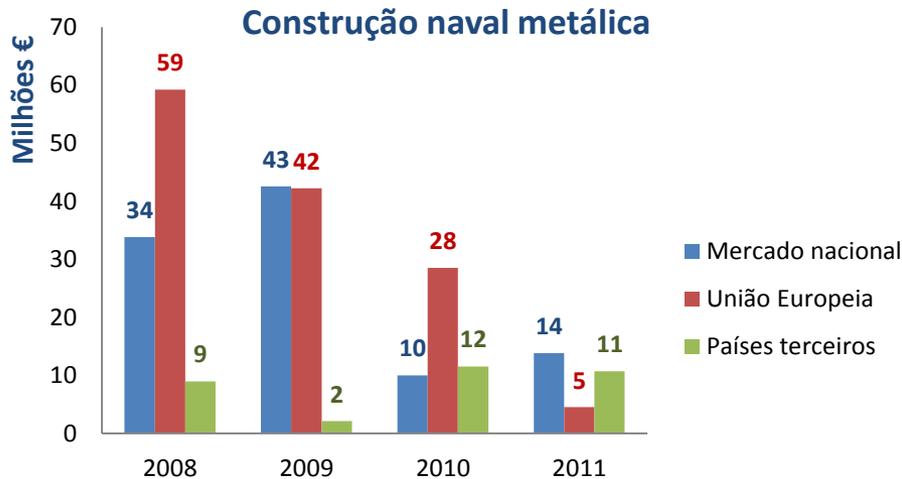
A IFD, enquanto beneficiária dos FEEI no âmbito de instrumentos financeiros, será responsável pela gestão grossista dos instrumentos de engenharia financeira públicos dirigidos ao investimento empresarial, com um especial enfoque na sua orientação para bens e serviços transacionáveis.

A IFD irá mobilizar fundos do Portugal 2020, que serão integralmente aplicados nas empresas, bem como o produto dos reembolsos de subsídios reembolsáveis, passados e futuros, e financiamentos disponibilizados por outras instituições como o BEI ou o FEI.

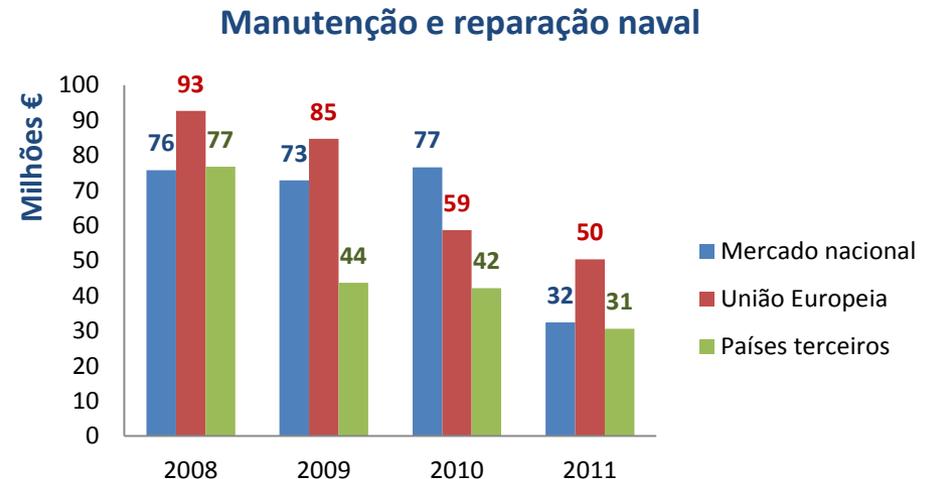


Para que mercados?

Para o mercado de exportação, em particular para países terceiros, para os quais todos os anos se tem vindo a ganhar quota de mercado.



Fonte: INE Estatísticas da produção industrial



Fonte: INE Estatísticas da produção industrial