

Relatório do Conselho de Administração

Exercício Económico de 2016

1. Introdução

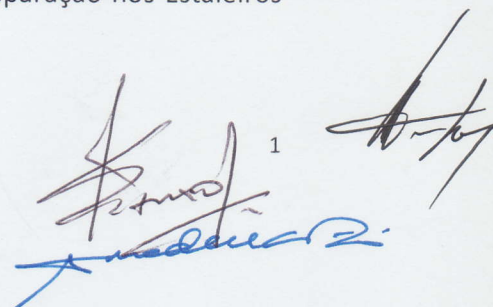
A exploração do Estaleiro no exercício económico de 2016 foi negativa, tendo-se verificado uma forte quebra no seu nível de actividade e logo uma forte quebra na faturação global da empresa. A quebra do nível de atividade afetou, tanto o mercado nacional, pese embora a faturação não o reflita dado o efeito induzido de uma grande obra transitada de anos anteriores, como o mercado estrangeiro, sendo que neste último o efeito foi bastante acentuado.

No mercado nacional a quebra está em parte relacionada com o contraciclo das reparações das embarcações, que normalmente acontecem de dois em dois anos e que neste caso não coincidiram no período deste exercício. No que toca ao mercado estrangeiro pode-se apontar varias razões como: i) desactivação de uma parte substancial da frota coreana, habituais clientes da Cabnave; ii) medidas de política dos países da Costa Ocidental Africana de redução do número de licenças de pesca; iii) diminuição de forma drástica do número de docagens de embarcações da CNFC; iv) um período mau de pesca seguido de um bom momento, já fora da época normal de pesca, forçando a continuação da atividade em detrimento de possíveis docagens; e v) outros como a crise financeira angolana.

O volume de negócios da empresa passou de uma faturação, de 361.213.743\$00 em 2015 para uma facturação de 228.798.503\$00 em 2016, com uma redução de 132.415.2404\$00, equivalente a 36.7%. A quebra do volume de vendas não permitiu que se atingisse o “brake even” e conduziu a um resultado negativo de 25.908 contos, afetando negativamente uma expressiva parte dos indicadores económicos e financeiros da empresa.

O exercício em análise ficou também marcado pela negativa devido à redução do número de reparações em barcos da CNFC (China National Fisheries) e pela ausência total de reparações nos barcos da Chang Hai Fisheries, nossos clientes habituais. No caso da CNFC a ausência teve um fortíssimo efeito, visto ser normal atingir uma percentagem de 30% da faturação da empresa.

Infelizmente, pelo facto da CNFC se ter sentido preteridos no processo de privatização em curso, optou por concentrar todas as suas operações de reparação nos Estaleiros



1

da Dakarnave no Senegal, a partir do segundo semestre de 2016, o que constitui um golpe comercial para a Cabnave.

Desde o ano anterior o mercado coreano vem sendo atingido por diversas dificuldades que dão sinais de persistirem, com agravamentos. Essa situação já conduziu ao abate da frota de um dos mais importantes clientes coreanos.

Manteve-se a atividade com o mercado angolano, tendo-se concluído no decurso do exercício a última reparação de um total de quatro, mas a manutenção deste mercado parece estar comprometida em decorrência dos problemas financeiros que afectam actualmente a conjuntura angolana.

Após a decisão do Governo em como a privatização da Cabnave seria feito por concurso público, sob o modelo de subconcessão do Estaleiro Naval, o processo avançou e o grupo português ETE, de entre dois que chegaram à fase final do concurso, foi o único aprovado, pelo que se aguarda a decisão do Governo quanto a se avançar ou não com as negociações.

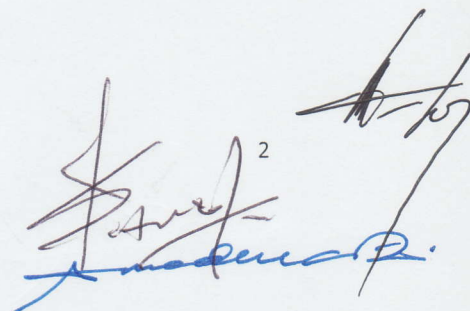
2. Atividade Comercial

Considerações

As atividades comerciais e de prospeção do mercado, com deslocações ao estrangeiro, estiveram praticamente parados porque as condições assim ditaram. Foi realizado apenas uma missão em 2016, enquadrada numa delegação da Comunidade Portuária de S. Vicente, para participar na Feira Internacional Navalia em Vigo, Espanha. Os contatos com os clientes foram sendo efetuados utilizando os meios de comunicação e o contato presencial, predominantemente nas instalações da Cabnave.

O facto marcante no mercado estrangeiro foi a referida redução acentuada de reparações nos barcos chineses, da CNFC, que suspenderam totalmente a vinda de navios a partir do 2º semestre de 2016. Acresce que, dificuldades de funcionamento da Chang Hai ditaram a não realização de reparações na Cabnave, mas que são esperados navios desse armador em 2017. No mercado estrangeiro regista-se ainda o facto de haver uma maior procura de barcos espanhóis para reparação, cuja tendência no passado recente esteve em linha decrescente.

No mercado nacional a caracterização passa pela referida condição da faturação real a situar-se a um nível modesto, como resultado da conjugação dos fatores: i) pequena dimensão da frota; e ii) a condição de muitos dos barcos terem sido reparados há pouco tempo.



2

Os principais clientes continuaram a ser praticamente os mesmos, mas em menor número, nomeadamente chineses, coreanos, e a frota de navios Nacionais. Houve outros navios de outras empresas armadoras que procuraram os nossos serviços casualmente. Infelizmente a CNFC só encomendou 5 docagens e 3 pequenas reparações a flutuar, enquanto a Chang Hai por razões não suficientemente clarificadas, não utilizou os serviços da Cabnave para reparação de nenhum dos navios da frota.

Reparação Naval

O total de navios reparados diminuiu de 65 para 50. Os navios reparados em seco tiveram uma redução drástica de 60 para 37, enquanto a reparação a flutuar passou de 5 para 13.

Relativamente aos navios reparados em seco, registou-se um aumento da frota nacional, de 11 para 14, enquanto o mercado estrangeiro teve uma redução acentuada de 49 para 23. Este efeito vem na sequência da redução dos navios da CNFC e da Chang Hai na procura dos serviços da Cabnave.

No cômputo geral, a variação verificou-se sobretudo na baixa procura dos navios de pesca que reduziu de 50 para 28, enquanto os de carga geral tiveram um aumento de 3 em 2015 para 4 em 2016.

A fraca procura de navios reparados que vem de agosto de 2015 a início de 2017, afetou sobremaneira a carga de trabalho versus ocupação da m-d-o. Não será demais referir-se ao papel da frota chinesa. Também, de um tempo mais recuado a frota Coreana reduziu vertiginosamente. A título de exemplo, em 2011, quatro empresas procuraram os serviços da Cabnave, com 16 navios e uma faturação perto de 60.000 contos, enquanto em 2016 só foi reparado um navio. Atualmente só quatro armadores da Coreia do Sul, com escritórios em Las Palmas, procuram os serviços da Cabnave, com um total de com 4 navios.

Faturação

Como referido a faturação global reduziu de 361.213.743\$00 para 228.798.503\$00 (36,7%). Também a média mensal faturada ficou na ordem dos 19.067 contos, contra os 30.101 contos em 2105 (36,7%). Estas variações negativas resultam do menor número de encomendas de navios e nenhuma obra terrestre com expressão.

Os clientes mais destacados e que influenciaram a faturação anual, versus número de navios, graduados por ordem decrescente, foram os seguintes:

3
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

Clientes	Faturação	(%)	Navios	Obs.
Marlovi	37.536.411\$00	16,1	1	a)
Transfal	31.907.493\$00	13,7	2	a)
CV Fast Ferry	30.009.578\$00	12,8	2	a)
CNFC	18.851.897\$00	8,1	8	
Polar. Lda.	11.800.960\$00	5,0	1	

a) Obras transitadas de 2015

Na classificação por países, Cabo Verde, Angola e Espanha, lideram o ranking da faturação, bem como o número de navios, seguindo-se a China e a Coreia do Sul, como se indica a seguir.

País	Valor faturado		Nº Navios		% Faturação	
	Global	Rep. Seco	Global	Rep. Seco	Global	Rep. Seco
Cabo Verde	75 762	74 965	17	14	32,4	34,7
Angola	69 444	58 305	3	2	29,7	27,0
Espanha	38 564	38 233	12	11	16,5	17,7
China	18 852	18 496	8	5	8,1	8,9
Coreia do Sul	11 117	11 117	1	1	4,8	5,2

Navios Reparados, Faturação e hH Vendidas

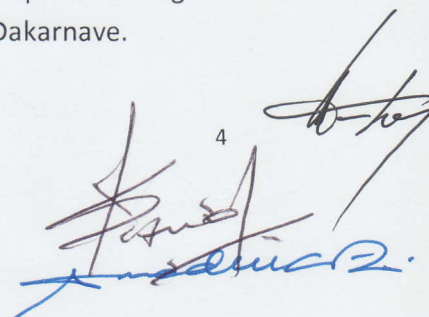
O número de navios reparados, a facturação média por navio e hH incorporadas tiveram a seguinte correlação e comparação em relação a 2015:

Rubricas	2016	2015	Var.	%	Obs.
Total Navios reparados	50	65	-15	-23,1	
Faturação navios	233 703	332 562	-98 859	-29,7	
hH vendidas / navios	96 591	175 246	-78 655	-44,9	a)
Média de hH /navio	1 931	2 696	-765	-28,4	a)
Faturação média/mês	19 475	27 722	-8 247	-29,7	

a) Navios em seco

Em decorrência dos dados verificados praticamente todos os índices do quadro acima tiveram evolução negativa. É necessário angariar um maior número de encomendas, aumentar o número de navios de pesca de outros potenciais armadores, de modo a contrabalançar a faturação das frotas da CNFC, que manifestaram que as docagens para 2017 serão realizadas em outras paragens, nomeadamente na Dakarnave.

4



A média de hH incorporadas por navio reparado em seco manteve-se com um desvio irrelevante, ou seja, com menos 55 hH. Crê-se que é possível minimizar a incorporação de hH/navio para que o resultado da venda de cada obra seja melhor.

Obras Terrestres

Em 2016 a faturação das obras terrestres caiu de 11.967 contos em 2015 para 10.981 contos, (8,2%). Assim verificou-se uma redução na faturação de 986 contos em relação ao ano anterior, passando a média da faturação mensal de 997 contos, para 915 contos.

Cliente	2016	2015	Var	%	Obs.
Enapor	3 360	7 149	-3 789	-53,0	a)
Vivo	2 042	996	1 046	105,0	b)
Electra	596	331	265	80,0	
Sucata	401	608	207	-34,0	

a) Reparações rampas Ro-Ro; e b) Reparações tanques Cipreia e Harpa Doris

3. Atividade Produtiva

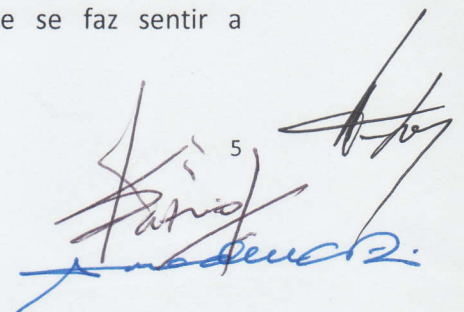
A manutenção do mesmo parque de equipamentos e ferramentas, por incapacidade de realizar investimentos, é a nota saliente e recorrente. Assim as condições de exploração do Estaleiro não conheceram, ainda em 2016, as sentidas necessidades de melhoramento.

Nesse contexto, a produção continua a ser desenvolvida com fatores de produtividade limitados por: i) insuficiência de meios móveis, como empilhadores e plataformas de elevação; ii) reduzida eficácia do sistema de fornecimento de ar comprimido; iii) insuficiência e inexistência de certas máquinas; iv) outras faltas como de ferramentas, agravados ainda pelo envelhecimento geral da infra-estrutura do Estaleiro e seus equipamentos e pelas limitações na capacidade de reposição dos stocks de materiais no armazém, devido a débil situação financeira.

A redução do número de carros de alagem disponíveis em relação a dotação inicial condiciona de forma negativa a capacidade geral do Estaleiro, reduzindo a disponibilidade de berços para alar um maior número de navios para reparação em seco em função das demandas pontuais.

As instalações da Cabnave há muito que ultrapassaram o seu tempo de vida útil e como tal os edifícios, os parques de reparação, os equipamentos e as ferramentas, já se encontram em estado avançado de degradação, pelo que se faz sentir a

5



necessidade urgente de investimentos de reposição das normais condições de funcionamento e de “up-grading” do Estaleiro.

As limitações continuam a ser parcialmente contornadas pela capacidade interna e respetiva intervenção a nível da manutenção, de que se destacam algumas ocorridas no período em referência, como sejam: i) Intervenções na plataforma de alagem; ii) Recuperação de máquinas de soldar; iv) Recuperação de caldeiras de decapagem; v) Programa de recuperação contínua das Bogies do Slipway vi) Recuperação de carros de alagem e respetivas rodas; vii) Reparações de diversas máquinas ferramentas; viii) Recuperação de uma plataforma de elevação; e ix) Recondicionamento do camião Grua.

A Exploração

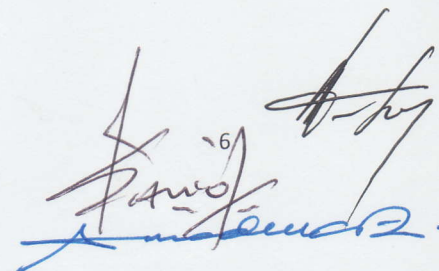
Destino	2016		2015		2014		2013	
	%	hH	%	hH	%	hH	%	hH
Reparação Naval	45,2	96 591	61,8	175 246	52,8	122 882	55,7	150 044
Obras Terrestres	2,1	4 506	1,4	3 981	1,5	3 526	2,6	6 990
Obras Internas	44,7	95 432	30,9	87 689	39,2	91 298	35,8	96 531
S.Homog. - Ind. Prod.	8,0	17 051	5,9	16 644	6,5	15 089	5,9	15 817
Horas Trabalhadas	100	213 580	100	283 559	100	232 795	100	269 382

O total de horas trabalhadas por destino chegou às 213.580 hH, apresentando-se como um dos menores registos na história da Cabnave. Essa mesma referência é aplicável de forma idêntica para o total de horas vendidas que se situou nas 101.097 hH e nas horas aplicadas na reparação naval, no montante de 96.591 hH. Regista-se, como termo de comparação, que a média de horas trabalhadas nos últimos 4 anos foi de 249.829 hH, sendo que dessas 140.942 hH foram horas vendidas, das quais 136.191 hH referem-se a reparação naval.

No conjunto das horas imputadas, as horas destinadas à reparação naval, em comparação com os 61,8% do ano de 2015, ficaram pelos 45,25%, evidenciando uma evolução negativa demonstrativa do fraco desempenho do ano de 2016.

As obras internas consumiram 95.432 hH, que representam 44,7% das horas imputadas, bem acima dos 30,9 % de 2015.

Face ao fraco nível de actividade verificada durante o ano e como forma de aproveitar a disponibilidade mão-de-obra efectiva, esta foi canalizada para a realização de trabalhos de manutenção do Estaleiro.



As obras internas, como tem sido hábito nos últimos anos, exigem uma elevada quantidade de horas porque as necessidades de manutenção são grandes, atendendo à idade dos equipamentos e das instalações, bem como à ausência de investimentos de substituição e de renovação. Uma outra variável que também contribui para a produção dessas horas é a organizativa e legal que dificulta alguma reestruturação aconselhada pela realidade de haver um grupo de trabalhadores que, pelas condições de saúde, já não se encontram adequados ao trabalho de reparação naval.

A produção dessas horas continua a constituir-se numa importante fatia de gastos e fator negativo na viabilização do negócio.

As horas trabalhadas diminuiram 69.978 hH, sendo de registar a redução nas horas destinadas à reparação naval de 78.655hH e o aumento das destinadas às obras terrestres, no montante de 525 hH.

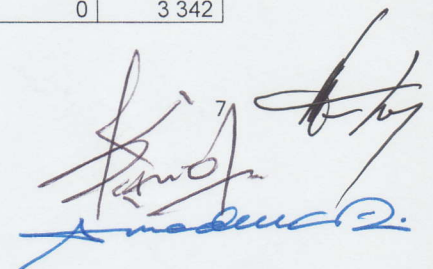
O comportamento das horas trabalhadas por destino, em função da natureza do contrato de trabalho é evidenciado em baixo.

Horas Homem por Destino	2016			2015		
	Pessoal Efetivo	Pessoal Sazonal	Efetivo e Sazonal	Pessoal Efetivo	Pessoal Sazonal	Efetivo e Sazonal
Vendas	61.908	39.191	101.099	86.898	92.328	179.227
Reparação Naval	58.935	37.656	96.591	84.224	91.022	175.246
Obras Terrestres	2.972	1534	4.506	2.674	1,306	3981
Obras Internas	68.900	26.532	95.432	69.338	34.995	104.333

A diminuição do nível de atividade em 2016 condicionou a utilização de mão-de-obra sazonal que caiu drasticamente em relação as horas do pessoal efectivo dado que a sua utilização surge sempre em resposta a aumentos da carga de trabalho que ultrapassem a capacidade efectiva.

O quadro a seguir mostra como as horas disponíveis foram utilizadas na produção:

Horas Homem (quant)	2016			2015		
	Pessoal Efetivo	Pessoal Sazonal	Efetivo e Sazonal	Pessoal Efetivo	Pessoal Sazonal	Efetivo e Sazonal
Disponíveis	173 543	60 214	233 757	163 618	104 707	268 325
Trabalhadas	146 311	67 272	213 583	156 236	127 323	283 559
Desemprego	37 510	167	37 677	27 281	65	27 346
Normais	136 033	60 047	196 080	136 338	104 642	240 979
Extras	10 278	7 225	17 503	19 899	22 682	42 580
Extras Reparação Naval	7 921	6 089	14 010	16 708	21 135	37 843
Extras Obras Terrestres	591	415	1 006	613	307	920
Extras Obras Internas	1 734	721	2 455	2 578	1 240	3 818
Folgas	2 623	0	2 623	3 342	0	3 342



O desemprego global aumentou de 27.346 hH em 2015 para 37.677 hH em 2016. O desemprego que incide essencialmente no pessoal efetivo, dado que o pessoal sazonal só é recrutado quando a carga de trabalho assim o justificar, ficou pela taxa de 21,6%.

A realização de horas extras ao longo do ano diminuiu 24.358 hH em relação a 2015, tendo atingido apenas o número de 18.222 hH, o que é demonstrativo do fraco índice de actividade verificada ao longo do ano. Nas reparações navais, as horas extras imputadas foram de apenas 14.0009 hH.

4. Recursos Humanos

Composição do efetivo

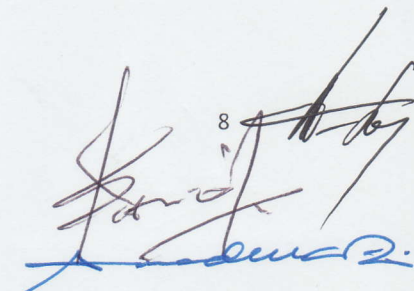
A Cabnave dispunha no início de 2016 de um efetivo de 145 empregados. Entretanto, em Fevereiro foram integrados oito operários, cujos contratos haviam excedido o limite de vinculação a prazo. Tratou-se de um grupo de trabalhadores qualificados que há muitos anos prestam serviço nas áreas da caldeiraria, tratamento de casco, eletricidade e serralharia mecânica.

Por outro lado, registou-se a saída de 4 empregados (1 gestor e 1 contabilista da área administrativa, 1 encarregado da área de produção e 1 vigilante), que passaram para a situação de reforma, sendo 3 por limite de idade e 1 por invalidez.

Assim, no final do ano o efetivo da empresa era composto por 149 empregados, com a seguinte distribuição:

Áreas	Empregados	
Produção	101	67,8%
Comercial e Marketing	4	2,7%
Administração, Gabinete Técnico e Serviços Administrativos	25	16,8%
Outros	19	12,7%

A média da idade era de 51 anos, idêntica a do ano anterior em decorrência das referidas entradas e saídas, sendo a distribuição por escalões etários a seguinte:



8

Distribuição do efetivo por escalões etários									
Escalões	26 a 30	31 a 35	36 a 40	41 a 45	46 a 50	51 a 55	56 a 60	> 60	Total
Empregados	5	4	14	11	23	45	40	7	149
%	3,4%	2,7%	9,4	7,4%	15,4%	30,2%	26,8%	4,7%	100,0%

Não tendo havido qualquer reestruturação, a maioria dos trabalhadores continua com vínculo laboral de muitos anos, como mostra o quadro discriminativo em baixo.

Distribuição do efetivo por tempo de serviço							
Antiguidade (anos)	Até 5	6 a 10	11 a 15	16 a 20	21 a 25	26 a 30	>30
Nº de Empregados	4	25	18	11	5	36	50
%	2,7%	16,8%	12,1%	7,4%	3,3%	24,2%	33,5%

Absentismo


A taxa geral de absentismo de 5,0% contou com um ligeiro aumento de 0,5% comparativamente ao ano anterior. Por setores, verificou-se uma redução de 5,2% para 4,9% a nível da Produção enquanto a nível administrativo, por influência de casos excecionais de baixas médicas de longa duração e contrariamente às estatísticas habituais, registou-se um aumento de 2,7% para 5,1%.

Quadro de pessoal versus necessidades da empresa

As sucessivas oscilações no volume de trabalho do estaleiro, com o ano de 2016 a conhecer registos particularmente baixos em vários momentos, associadas a medidas contingenciais de alinhamento com o longo processo de privatização, continuam a influenciar negativamente a definição de uma política de reajustamento dos recursos humanos

Ao longo do ano estiveram na empresa, por períodos de tempo distintos, 115 trabalhadores sazonais, num fluxo de entrada e saída que confere uma permanência média mensal de 45 trabalhadores em simultâneo. O maior registo de presenças ocorreu em março com 82 trabalhadores sazonais, enquanto em finais de dezembro a empresa tinha ao seu serviço 20 elementos.

O quadro a seguir mostra a distribuição por funções, do pessoal efetivo e sazonal, sendo que as taxas de ocupação afetas aos sazonais, estão associadas às horas normais de trabalho do ano.



Distribuição Pessoal por funções			
Funções	Nº de Efetivos	Sazonais	
		Nº	% Ocupação
Decapadores/Pintores	9	22	50,1
Montadores/Soldadores	22	25	72,3
Ajudantes de Serviços Diversos		24	19,3
Serralheiros Mecânicos	16	25	48,2
Empregados de Limpeza	5	7	35,6
Operários de Manobras	10	1	94,2
Carpinteiros	1	2	88,2
Eletricistas	3	2	56,7
Operários Prev. Segurança	3	2	73,3
Prep. e distrib. de Trabalho	7		
Encarregados	8		
Ferramenteiros	2		
Lubrificador	1		
Operador Máquinas Ferramentas	5		
Oper. Medição Espessura/Soldador	1		
Operários-Chefe	5		
Serralheiro Tubos	3		
Técnicos Auxiliares	2		
Gestores	14		
Administrativos	13		
Vigilantes e Outros	12	5	34,1
Totais	149	115	37,1

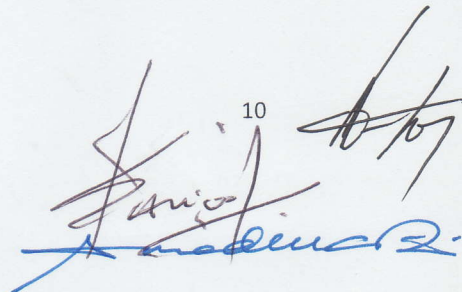
Ainda relativamente ao pessoal sazonal, é assinalável que enquanto o número de trabalhadores contratados nessa condição registou uma quebra de apenas 8% comparativamente ao ano anterior, os tempos de presença desses trabalhadores na empresa tiveram uma redução de 26,2%.

A disponibilidade de trabalhadores qualificados no mercado poderá estar a apontar para a retoma de programas de formação profissional nas áreas de soldadura, decapagem e prevenção, uma vez que, em momentos de maior atividade, registou-se alguma dificuldade no recrutamento de trabalhadores para as referidas áreas.

Aspetos motivacionais

As referências atrás feitas relativamente à atividade do estaleiro em 2016 e as contingências do processo de privatização da Cabnave não proporcionaram condições que apontassem para a retoma de qualquer processo de progressão na carreira. Assim, o quadro de estagnação na carreira, apresentado a seguir, com referência a 31 de

10



dezembro, sofre um agravamento em relação ao ano anterior, situando o tempo médio de estagnação em 10 anos.

Tempo sem progressão	Nº Empregados	%
Até 4 anos	13	8,7
De 5 a 8 anos	85	57,1
De 9 a 12 anos	6	4,0
De 13 a 16 anos	2	1,3
De 17 a 20 anos	35	23,5
Com mais de 20 anos	8	5,4
	149	100,0

No entanto, o clima sócio laboral na empresa é considerado normal, pelo que a situação global justifica o reconhecimento do esforço financeiro que representou a revisão salarial de 2% aplicada no início do ano.

Merece ainda uma referência especial a atribuição da gratificação de natal, desta feita em percentagens mais reduzidas, mas absolutamente aceitáveis pelo coletivo dos trabalhadores, tendo em conta o contexto em que decorreu a exploração do estaleiro neste ano.

Fundo de Solidariedade

O Fundo de solidariedade respondeu positivamente aos 99 pedidos de empréstimo que totalizaram 1.802 contos, sendo este o valor mais alto dos últimos 10 anos.

Posto Médico

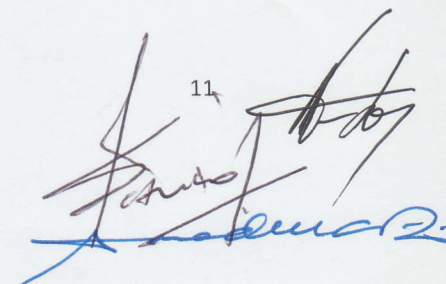
A assistência médica decorreu de forma habitual, sem alterações dignas de nota, quer em número de casos atendidos (cerca de 500), quer no que respeita às patologias comuns.

Relativamente a acidentes de trabalho, há um registo de 16 ocorrências. Ligeira melhoria quantitativa comparada aos 17 do ano transato, mas infelizmente com um impacte maior, traduzido num aumento expressivo da média de dias de baixa por acidente, de 14 para 23.

5. Situação Económica e Financeira

A situação económica e financeira da Cabnave sofreu as consequências de uma significativa redução do volume de exploração ocorrida em 2016. As vendas e prestações de serviço situaram-se em 228.799 contos, menos 36,7% que o ano

11



anterior. Essa cifra que encerra as consequências de não se ter atingido o ponto crítico das vendas, é a mais baixa desde o ano 2006.

Os gastos globais situaram-se nos 263.375 contos, representando uma redução relativamente ao ano anterior de 26,7%. A redução dos gastos a uma taxa muito inferior à da redução das vendas foi determinante para que os resultados antes de impostos caíssem para os 25.908 contos negativos, representando com referência ao exercício anterior uma quebra de 655%.

As condições de exploração impõem à Cabnave uma estrutura de custos com um elevado nível de custos fixos, o que tira flexibilidade para se defender de retrações do mercado como a que ocorreu em 2016. É assim que ficou praticamente impossível uma maior contenção dos gastos para que os resultados fossem menos negativos.

Vertente Económica

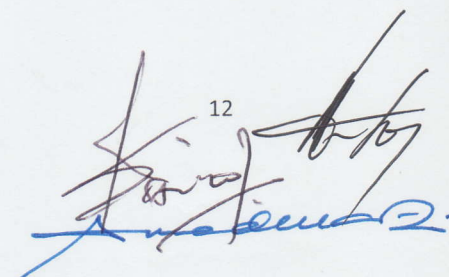
A decomposição das vendas e prestação de serviços, constante do quadro em baixo, evidencia que o principal responsável pela elevada redução dos negócios é o mercado estrangeiro, que nas prestações de serviços teve uma quebra de 124.429 contos, correspondendo a menos 49,8% do valor anteriormente faturado a esse mercado. A redução global teve como segundo fator responsável, a diminuição de 7.009 contos nos serviços diversos, onde uma parte apreciável estará afetada ao mercado estrangeiro.

De resto, as outras rubricas de vendas e prestação de serviços não tiveram reduções significativas, pelo que caem dentro da normalidade.

	2016	2015	Evolução	
			%	Absoluta
Vendas	3.283	6.142	-46,5	-2.859
Mercadorias	2.787	5.460	-49	-2.673
Produtos Acabados	95	72	31,9	23
Subprodutos	401	610	-34,3	-209
Prestação de Serviços	225.516	355.071	-36,5	-129.555
Reparações Navais	202.955	324.819	-37,5	-121.864
Nacionais	77.747	75.183	3,4	2.564
Estrangeiras	125.207	249.636	-49,8	-124.429
Outras Atividades	10.436	11.118	-6,1	-682
Serviços Diversos	12.125	19.134	-36,6	-7.009
Vendas e Prestação de Serviços	228.799	361.213	-36,7	-132.414

Ainda sobre a contribuição dos mercados nacional e estrangeiro, nomeadamente no que diz respeito à sua evolução, apenas no âmbito da rubrica Prestação de Serviços, o

12



quadro a seguir é ilustrativo. Essa evolução é absolutamente normal, sendo que o único senão é o facto da faturação global de 2016 ter sido baixa. O mesmo seria dizer que teria sido desejável que os valores faturados em ambos os mercados tivessem sido mais elevados, ou que pelo menos uma maior faturação tivesse ocorrido no mercado estrangeiro.

Prestação de Serviços	2016	2015	2014	2013	2012
Reparações Navais	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Nacionais	40,0	20,0	40,0	35,7	30,0
Estrangeiras	60,0	80,0	60,0	64,3	70,0

A menor faturação ocorrida impôs uma redução nos resultados operacionais brutos na ordem dos 35%, ao passarem de 311.885 contos para 201.374 contos. Essa redução acompanhou, dentro do expectável, a redução verificada nas vendas e prestações de serviço de forma quase proporcional.

Aquela mesma observação pode ser feita em relação ao Valor Acrescentado Bruto, que baixou de 232.143 contos para 148.857 contos, representando uma quebra de 83.286 contos, ou seja de 36% em relação a 2015.

Os gastos globais tiveram uma quebra de 26,7% ao passarem dos 359.221 contos em 2015 para 263.375 contos em 2016, como mostra o quadro detalhado a seguir.

Gastos	2016	2015	Evolução	
	Valor	Valor	%	Absoluta
Gasto com mercadorias vendidas e matérias consumidas	27.770	50.649	-45,2	-22.879
Fornecimentos e serviços externos	52.517	79.743	-34,1	-27.226
Gastos com o pessoal	165.156	183.072	-9,8	-17.917
Ajustamentos de inventários (perdas/reversões)	0	4.616	-100,0	-4.616
Imparidades de Dívidas a Receber (perdas/reversões)	5.315	26.221	-79,7	-20.906
Outros gastos e perdas	990	1.232	-19,7	-243
Gastos/Reversões de depreciação e de amortização	11.627	13.687	-15,1	-2.061
Total	263.375	359.221	-26,7	-95.846

De uma forma geral os gastos individualizados, nomeadamente os com o consumo de materiais e os fornecimentos e serviços externos, tiveram reduções notáveis, compatíveis com a quebra das vendas. A significativa exceção verifica-se na rubrica gastos com o pessoal que apenas teve uma redução de 9,8%. Esse facto tem a sua explicação nos elevados custos fixos com o pessoal que contribui de modo decisivo para a pouca flexibilidade da estrutura de custos, para fazer frente de forma adequada às flutuações características do mercado de reparação naval, particularmente quando está em baixa.

No quadro a seguir estão os principais gastos em fornecimentos e serviços externos.

Variações mais significativas de FSE	2016	2015	Evolução	
			%	Absoluta
Água	3.747	5.656	-33,8	-1.909
Eletricidade	21.372	37.416	-42,9	-16.044
Combustíveis	1.012	2.283	-55,7	-1.272
Equipamento Básico e Instalações	12.491	16.537	-24,5	-4.046
Equipamento de Transporte	1.046	2.364	-55,7	-1.318
Ferramentas e Utensílios	1.777	1.312	35,5	465
Honorários	2.973	1.757	69,2	1.216

Para a redução dos fornecimentos e serviços externos no montante de 27.226 contos contribuíram diversos itens de gastos, sendo que a maioria dos constantes do quadro acima foram determinantes, destacando-se os gastos com a eletricidade que caíram em 16.044 contos.


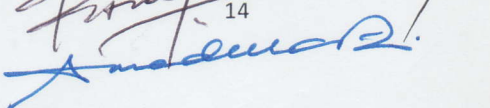
Os gastos com o pessoal que representam um dos mais importantes itens de custos teve a redução de 17.917 contos explicada principalmente pela decomposição que consta do quadro a seguir.

Rubricas Sensíveis de GP	2016	2015	Variação 2015/2016	
			%	Absoluta
Ordenados	93.988	91.976	2,2	2.012
Salários	12.276	18.582	-33,9	-6.306
Horas Extras Contratado	4.872	9.415	-48,2	-4.542
Horas Extras Sazonais	1.918	5.684	-66,3	-3.766
Previdência	18.691	19.773	-5,5	-1.082
Alimentação no trabalho	6.572	8.551	-23,1	-1.979

O aumento de 2.012 contos verificado nos ordenados corresponde praticamente a uma atualização salarial com efeito sobre todo o ano em apreciação. Caso não se tivesse verificado aquela atualização o montante dos gastos com essa rubrica seria sensivelmente o mesmo que o de 2015, dada a sua natureza fixa.

As reduções nos demais itens resultam da baixa do nível da atividade em 2016, sendo que as reduções mais evidentes estão nos salários com o pessoal temporário, nas horas extras e por arrastamento com a previdência.

A degradação dos indicadores económicos no ano de 2016 é um facto, resumido no quadro a seguir.


 14


	2016	2015	Variação	
			%	Absoluta
Valor Acrescentado Bruto (VAB)	148.857	232.143	-0,4	-83.286
Gastos com Pessoal	165.156	183.072	-0,1	-17.917
Cash Flow Operacional	-2.985	33.112	-1,1	-36.097
Número Médio de Trabalhadores	196	220	-0,1	-24
VAB per Capita	759	1.055	-0,3	-296
Gastos com Pessoal per Capita	217	173	0,3	44
Gastos com Pessoal/VAB	1,11	0,79	0,4	0,32

A quebra do valor acrescentado bruto na ordem dos 40% impôs que esse indicador se situasse abaixo do valor dos gastos com o pessoal em 16.299 contos. Também o cash flow operacional com uma quebra de 36.097 contos passou a negativo em 2.985 contos.

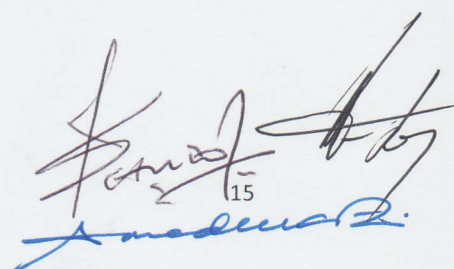
Vertente Financeira

O fraco nível da exploração ocorrida teve uma influência negativa na vertente financeira, tendo aumentado o stress da tesouraria e provocado alguma erosão nos indicadores financeiros. Foi assim que o fundo de maneió caiu para 100.282 contos, mantendo-se contudo a liquidez reduzida, que há três anos se mantém com um rácio de 1,4.

	2016	2015	2014	2013
Fundo de Maneio	100.282	116.534	99.978	85.403
Liquidez Geral	1,9	1,9	1,9	2,0
Liquidez reduzida	1,4	1,4	1,4	1,5

Os recebimentos e pagamentos globais foram de 219.595 e 247.076 contos, respetivamente, contra 338.654 e 315.821 contos, registados no ano anterior, o que retrata uma forte contração dos fluxos de tesouraria. Essa evolução evidencia o quanto sensível estiveram as condições da tesouraria, o que conduziu a que tanto o prazo médio de recebimentos como o de pagamentos estivessem significativamente mais dilatados, atingindo os 186 e 191 dias, respetivamente.

	2016	2015	2014	2013
PMR	186	106	106	133
PMP	191	116	72	98



15

A estrutura financeira continua a não contar com passivo de médio e longo prazo pelo que a variação nos indicadores financeiros de médio e longo prazo fica determinada essencialmente pela variação dos resultados líquidos ocorridos, bem como do passivo de curto prazo. Foi assim que, dada a redução do Capital Próprio em 14% e uma redução mais significativa do Passivo em 16%, a solvabilidade teve uma ligeira melhoria, passando de 1,3 para 1,4 e pelas mesmas razões a Estrutura Financeira passou de 0,8 para 0,7.

	2016	2015	2014	2013
Solvabilidade	1,4	1,3	1,6	1,7
Estrutura financeira	0,7	0,8	0,6	0,6

6. Perspetivas para 2017

As perspetivas para o ano de 2017 são animadoras não obstante o facto de não se antever para os próximos tempos a retoma das reparações na Frota da CNFC.

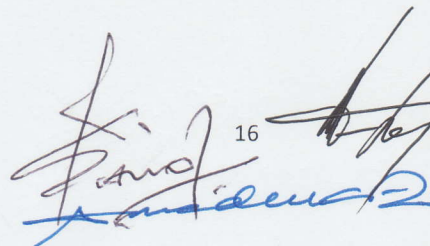
A solicitação de espaço para alagem de navios tem sido razoável, pelo que prevê-se uma boa carga de trabalhos para o ano.

O efeito privatização da Cabnave considerado um possível fator de impulso das atividades, não terá impacto no ano de 2017 dado o relativo atraso do respectivo processo.

7. Considerações Finais

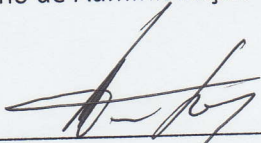
O Conselho de Administração apresenta os seus agradecimentos e reconhecimento a todos às entidades e instituições que direta e/ou indiretamente têm contribuído para que a Cabnave prossiga a sua atividade com sucesso. Especialmente agradece:

- Aos clientes e fornecedores pela confiança e colaboração;
- Às autoridades governamentais pelo continuado acompanhamento e colaboração na procura das vias possíveis de relançamento da Empresa;
- À Auditoria Externa e ao Fiscal Único pela colaboração, no exercício das suas funções;
- Aos senhores Acionistas pelo acompanhamento e interesse demonstrados na gestão da Empresa;
- Aos estimados colaboradores pela dedicação e entrega na prossecução dos objetivos da Cabnave.

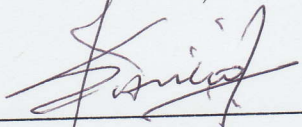

16

Mindelo, 18 de Maio de 2017

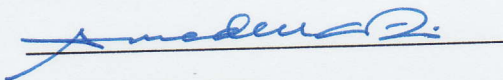
O Conselho de Administração



Domingos António dos Santos Jr.



José Patricio Andrade Silva



Amadeu João da Cruz