

Plano & Orçamento



2023

Índice:

1. Introdução.....	1
2. A Empresa	1
2.1 Organigrama e Funcionamento do Conselho de Administração.....	2
2.2 Frota	3
2.3 Instalações Físicas	4
2.4 Objeto Social	4
2.5 Visão, Missão e Valores	4
2.6 Obrigações de Serviço Público	5
2.6.1 OSP's 2022 – Demonstração de Resultados Previsional.....	6
3 Caracterização Operacional e Económico-Financeira.....	7
3.1 Caracterização Operacional.....	7
3.1.1 Linhas Exploradas - 2022.....	7
3.1.2 Passageiros, Viaturas e Taxas de Ocupação.....	7
4 Enquadramento Económico-Social	9
4.1 Mundo.....	9
4.1.1 Economia.....	9
4.1.2 Turismo.....	9
4.2 Zona Euro e Portugal.....	10
4.2.1 Guerra na Europa.....	10
4.2.2 Economia.....	10
4.2.3 Turismo.....	11
4.3 Açores.....	11
4.3.1 Economia.....	11
4.3.2 Turismo.....	12
4.3.3 Plano de Recuperação e Resiliência (PRR).....	12
5 Análise Estratégica e Objetivos.....	13
5.1 Análise SWOT.....	13
5.2 Análise PESTAL	15
5.3 Objetivos Estratégicos.....	15
6 Plano de Atividades - 2023.....	17
6.1 Geral Atlânticoline	17
6.2 Direção de Operações e Recursos Humanos.....	18
6.2.1 Objetivos para 2023.....	18
6.2.2 Recursos Humanos Afetos à Operação da Empresa.....	19
6.2.3 Recursos Humanos Por Direções e Departamentos.....	20
6.2.4 Formação.....	20
6.2.5 ISM.....	21

6.3 Direção de Manutenção.....	21
6.3.1 Emissões de CO ₂	22
6.4 Direção Comercial.....	22
6.5 Departamento de Sistemas Informáticos.....	23
6.6 Departamento de Qualidade e Controlo.....	24
6.7 Direção Financeira.....	24
7 Orçamento - 2023.....	25
7.1 Demonstração de Resultados.....	25
7.2 Receita.....	26
7.3 Despesa.....	26
7.4 Investimento.....	28
7.5 Orçamento.....	28
7.6 Balanço.....	29
7.7 Fluxos de Caixa.....	30

1 Introdução

O presente documento resulta da execução de um imperativo legal e estatutário, com o objetivo de apresentar o Plano de Atividades e Orçamento para o ano de 2023 à Assembleia-geral da Atlânticoline, S.A. Assim sendo, aqui é definida a orientação para a atividade de investimento e operacional do ano 2023, seguindo critérios de rigor económico e financeiro, de eficiência e eficácia na gestão dos recursos, de maximização da satisfação dos utilizadores do transporte marítimo de passageiros e viaturas no Arquipélago dos Açores e de compromisso com a ética e a responsabilidade social e ambiental.

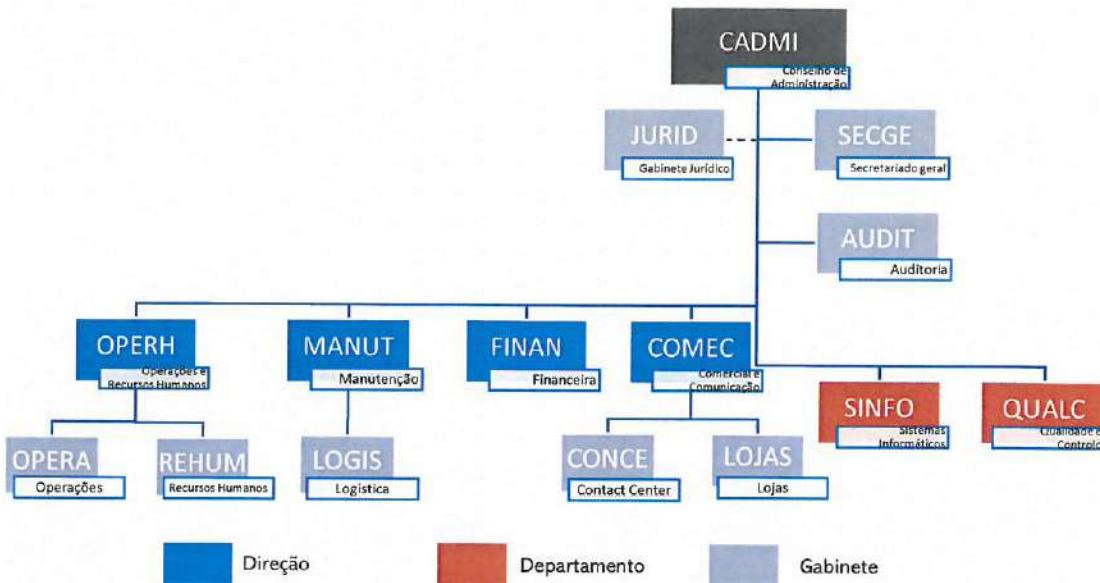
Operando num contexto de incerteza, após um período de dois anos afetados pela pandemia de COVID-19, a guerra na Europa e o fenómeno inflacionista mundial que vivemos na atualidade, que determinou o aumento da taxa de referência de juros pelo Banco Central Europeu (BCE), impõe-se um cenário, a curto e médio prazo, de dificuldades generalizadas para as empresas e famílias. Neste âmbito, o atual plano assume um papel de vincada importância, devendo ser elaborado como uma ferramenta de gestão objetiva, rigorosa e realista, respondendo à missão da empresa, i.e., a manutenção de um serviço público de transporte marítimo de passageiros e viaturas, seguro, fiável e adequado às necessidades e expectativas dos seus passageiros.

2 A Empresa

Em função da solicitação de cessação de funções por parte do Presidente e do Vogal Executivo do anterior Conselho de Administração, que foi aceite pelo Acionista com efeitos a 31 de dezembro de 2021 e a 28 de fevereiro de 2022, respetivamente, a Assembleia-geral da Atlânticoline, S.A. elegeu, a 10 de março de 2022, o novo Vogal Executivo do Conselho de Administração, Francisco Duarte da Silva Bettencourt, mantendo-se em funções o Vogal Não Executivo, César Augusto Formiga da Cruz, para conduzir os destinos da empresa até ao final do atual mandato (dezembro de 2023).

2.1 Organograma e Funcionamento do Conselho de Administração

A estrutura funcional da Atlânticoline, S.A., visando responder aos novos desafios, foi alvo de ajustamento, com efeitos a partir de 1 de dezembro de 2022, apresentando a seguinte configuração:



O Conselho de Administração (adiante designado pela sigla CA) é composto por três membros, eleitos em Assembleia Geral, sendo um o respetivo Presidente. À data de elaboração do presente Plano, o acionista encontra-se em processo de nomeação deste último.

O CA não pode reunir nem tomar deliberações sem que esteja presente ou devidamente representada a maioria dos seus membros.

As deliberações do CA são tomadas por maioria de votos, tendo o Presidente voto de qualidade, em caso de empate.

Os membros do Conselho de Administração exercem os poderes destinados a assegurar a gestão e a representação da sociedade, com observância da lei e sem prejuízo das disposições do estatuto da empresa, e ainda dentro dos limites que forem estabelecidos por deliberação dos acionistas.

2.2 Frota



Navio Cruzeiro das Ilhas

Cruzeiro das Ilhas, com capacidade para 193 passageiros.



Navio Cruzeiro do Canal

Cruzeiro do Canal, com capacidade para 193 passageiros.



Navio Gilberto Mariano

Gilberto Mariano, com capacidade para 296 passageiros e 12 viaturas.



Navio M. Jaime Feijo

Mestre Jaime Feijó, com capacidade para 333 passageiros e 15 viaturas.



Lancha Ariel

Embarcação ARIEL, com capacidade para 12 passageiros.

2.3 Instalações Físicas

Na atualidade, a Atlânticoline, S.A. está sedeada na Rua Conselheiro Miguel da Silveira, n.º 31, na Horta, ilha do Faial, mantendo os seus escritórios em Ponta Delgada, sítio à Gare Marítima do Terminal Oceânico das Portas do Mar.

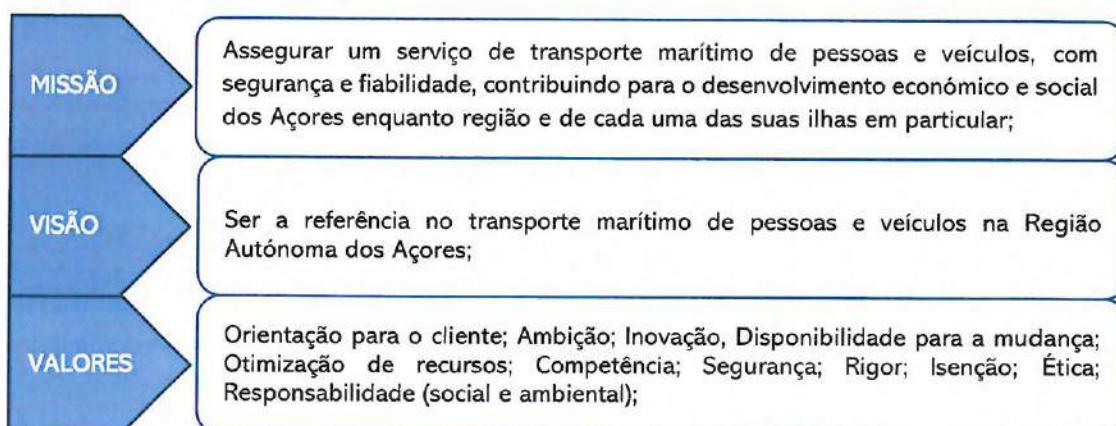
A empresa possui uma rede própria de lojas/atendimento ao público, em Ponta Delgada, Horta, Madalena, São Roque e Velas. Em virtude do protocolo com a Rede Integrada de Apoio ao Cidadão (RIAC), tem acesso à respetiva rede de atendimento presencial e de venda, com cerca de 54 lojas espalhadas por todas as ilhas dos Açores.

2.4 Objeto Social

A Atlânticoline, S.A. tem como objeto social a exploração do transporte marítimo de passageiros, veículos e mercadorias, a prestação de serviços de pilotagem e de reboque e a gestão náutica e comercial de navios, na Região Autónoma dos Açores, território nacional e estrangeiro. Na prossecução do seu objeto social a sociedade pode explorar navios próprios ou de terceiros, como afretador a tempo ou em casco nu, com ou sem opção de compra, como locatário, ou ainda como fretador a tempo ou à viagem.

Em complemento, poderá ainda exercer a sua atividade comercial em todas as áreas direta ou indiretamente ligadas aos transportes marítimos, nomeadamente a exploração de portos, cais, marinas e respetivos estabelecimentos comerciais integrantes ou anexo, prestação de serviços a embarcações marítimas de transportes, serviços de restauração e hotelaria a bordo de navios, serviços de formação, consultadoria e assessoria nas áreas conexas com a sua atividades principal e desde que devidamente habilitada e, ainda, arrendamento e gestão de imóveis.

2.5 Visão, Missão e Valores



2.6 Obrigações de Serviço Público

A Atlânticoline, S.A. está a exercer a sua atividade ao abrigo de um contrato de Obrigações de Serviço Público (OSP's), em vigor com a Região Autónoma dos Açores, através da então Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Infraestruturas, firmado em 14 de outubro de 2021, no seguimento do previsto na Resolução do Conselho do Governo n.º 187/2021 de 10 de agosto de 2021, que aprovou o modelo e a duração das obrigações de serviço público aplicáveis ao fornecimento do serviço de transporte marítimo regular e sazonal de passageiros e viaturas nas ilhas do Grupo Central e de passageiros entre as ilhas do Grupo Ocidental.

O serviço foi adjudicado pelo prazo de dois anos, 2022 e 2023, com possibilidade de prorrogação por um período máximo de doze meses (até 31 de dezembro de 2024) e com o preço base de 18 milhões de euros, sendo a faturação, ao contrário de contratos anteriores, feita por viagem realizada, de acordo com os seguintes valores:

Operação Regular (a realizar todo o ano):

- Ligações de Ida e Volta entre os portos da Horta e da Madalena: **931,00€**;
- Ligações de Ida e Volta entre os portos da Horta, Madalena ou São Roque e Velas ou Calheta: **6.255,00€**;
- Ligações de Ida e Volta entre Vila do Corvo e Sta. Cruz das Flores ou Lajes das Flores: **675,00€**.

Operação Sazonal (a realizar entre os meses de junho e setembro):

- Ligações do Triângulo à Terceira: **16.685,00€**;
- Ligações do Triângulo à Graciosa e Terceira: **24.776,50€**.

Por indicação do novo Vogal Executivo do Conselho de Administração, foi estudada, desenvolvida e implementada uma nova linha em 2022, com ligação do porto de Velas ao porto de São Roque do Pico, durante a época alta, denominada "Linha Laranja".

Com a entrada em vigor do novo contrato de OSP's, foram atualizados os valores de venda dos títulos de transporte ao público, de acordo com a seguinte tabela:

		Terceira P. Vitória	Terceira A. Heroísmo	Graciosa V. Praia	S. Jorge Calheta	S. Jorge Velas	Pico S. Roque	Pico Medalharia	Faial Horta	Flores Lajes	Flores Sta. Cruz	Corvo
Terceira P. Vitória	IDA		-	27,50	-	29,50	29,50	-	29,50			
Terceira A. Heroísmo	IDA	-		-	27,50	29,50	29,50	29,50	29,50			
Graciosa V. Praia	IDA	27,50	-		-	29,50	29,50	-	29,50			
S. Jorge Calheta	IDA	-	27,50	-		7,50	12,00	15,50	22,00			
S. Jorge Velas	IDA	29,50	29,50	29,50	7,50		10,50	10,50	15,50			
Pico S. Roque	IDA	29,50	29,50	29,50	12,00	10,50		7,50	12,00			
Pico Medalharia	IDA	-	29,50	-	15,50	10,50	7,50		3,80			
Faial Horta	IDA	29,50	29,50	29,50	22,00	15,50	12,00	3,80				
Flores Lajes	IDA									3,80	10,00	
Flores Sta.Cruz	IDA									3,80		10,00
Corvo	IDA									10,00	10,00	

Tabela 1 – Tarifários de Títulos de Transporte, em vigor no período de 2022 a 2024

2.6.1 – OSP's 2022 - Demonstração de Resultados Previsional

Demonstração de Resultados		2022
71 Vendas		40 €
72 Prestação de Serviços		9 598 505 €
61 Custo das mercad. vendidas e matérias cons.	-	20 875 €
62 Fornecimentos e serviços externos	-	4 638 848 €
63 Gastos com o Pessoal	-	3 781 722 €
68 Outros gastos e perdas	-	30 163 €
78 Outros rendimentos e ganhos		707 130 €
		1 834 067 €
64 Gastos de depreciação e de amortização	-	996 996 €
		837 071 €
79 Gastos e perdas de financiamento		13 €
69 Gastos e perdas de financiamento	-	68 118 €
		768 966 €
8121 Imposto estimado para o período	-	€
		768 966 €

3 Caracterização Operacional e Económico-Financeira

3.1 Caracterização da Operacional

3.1.1 Linhas Exploradas - 2022

Linha	Itinerário	Periodicidade
Azul	Horta/Madalena	Regular
Verde	Horta/Madalena ou São Roque/Velas	
Rosa	Vila do Corvo/Sta. Cruz das Flores	
Lilás	Horta/Madalena/Calheta/Praia da Vitória	Sazonal
Branca	Horta/São Roque/Velas/Paia da Graciosa/Praia da Vitória	
Laranja	Velas/São Roque	

Tabela 2 – Linhas exploradas pela Atlânticoline, S.A.

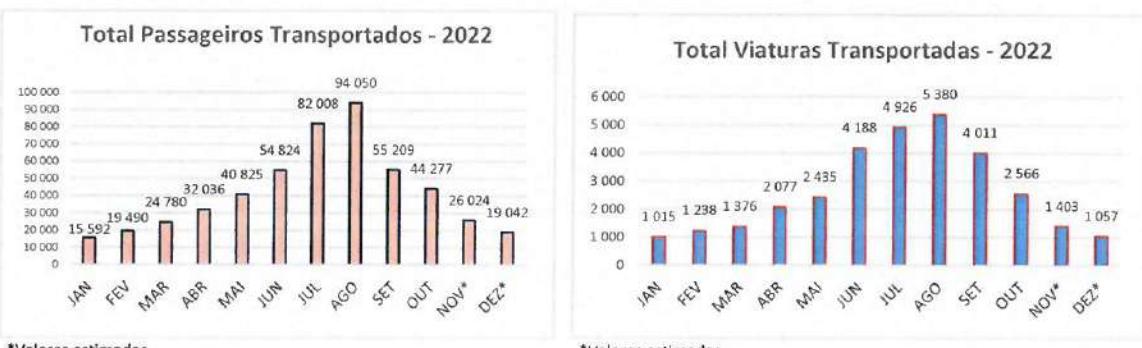
As linhas Azul, Verde e Rosa são regulares, operadas durante o ano todo. As linhas Lilás, Branca e Laranja são sazonais, decorrendo apenas entre os meses de junho e setembro.

3.1.2 Passageiros, Viaturas e Taxas de Ocupação – 2022

No ano de 2022, está previsto o transporte de 508 157 passageiros e 31 672 viaturas na totalidade das linhas exploradas pela Atlânticoline, S.A.

Em termos de taxas de ocupação, são expetáveis valores na ordem dos 26,9% e 44,8% para passageiros e viaturas, respetivamente.

No que diz respeito ao transporte mensal e exploração das diferentes linhas, os resultados são os seguintes:



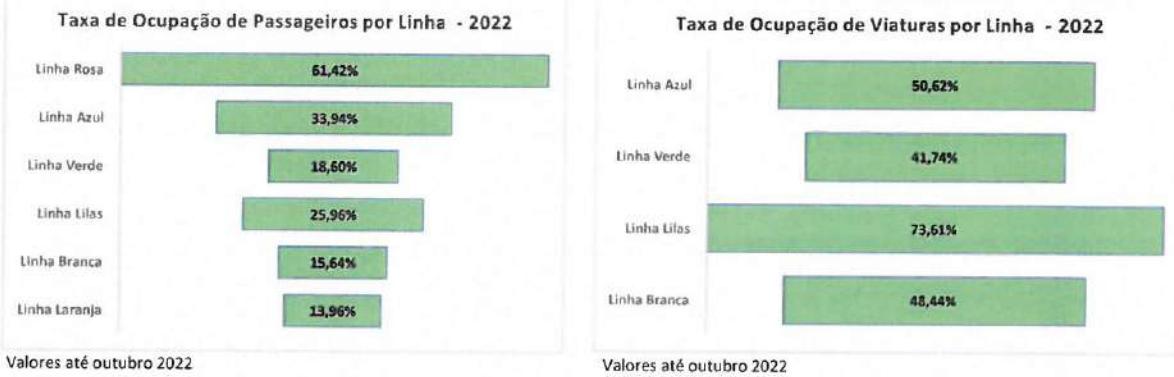
*Valores estimados

*Valores estimados

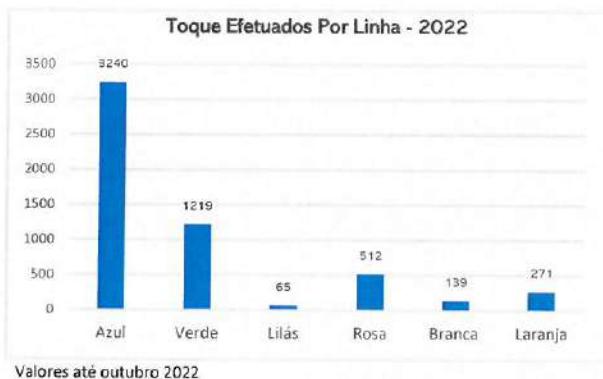
No total de passageiros e viaturas transportadas por linha, os valores até outubro de 2022 são os seguintes:



Em termos de taxas de ocupação, no mesmo período:



Os toques efetuados por linha:



4 Enquadramento Económico-Social

4.1 Mundo

4.1.1 Economia

De acordo com a previsões do Fundo Monetário Internacional (FMI), o crescimento da economia mundial cai de um valor de 6,1%, em 2021, para 3,2%, em 2022 e 2,9% em 2023, o que representa um recuo de 0,4 e 0,7 pontos percentuais em relação às previsões de abril do presente ano. Esta alteração reflete a estagnação do crescimento nas três maiores economias do mundo, Estados Unidos, China e Zona Euro, com importantes consequências para as perspetivas mundiais.

Os Estados Unidos registarão um abrandamento no crescimento para 2,3% neste ano e 1% em 2023. Na China, os novos *lockdowns* e o aprofundamento da crise imobiliária reduziram o crescimento para 3,3% neste ano, o mais baixo em mais de quatro décadas, excluído o período da pandemia. Na Zona Euro, o crescimento foi revisto em baixa para 2,6% neste ano e 1,2% em 2023, como reflexo das repercussões da guerra na Ucrânia e de uma política monetária mais austera.¹

A inflação, este ano, deve atingir 6,6% nas economias avançadas e 9,5% nas economias de mercados emergentes e em desenvolvimento, o que se traduz em correções, por cima, de 0,9% e 0,8%, respetivamente. Ainda citando a mesma fonte, a inflação global cairá para 6,5% em 2023 e para 4,1% em 2024.²

4.1.2 Turismo

Citando a Organização Mundial do Turismo, entre janeiro e junho de 2022, a movimentação de turistas internacionais registou um aumento perto dos 300%, em relação ao período homólogo de 2021. Em números, este aumento representa um total de 474 milhões de turistas em viagem, em comparação com os 175 milhões registados em 2021. Importa salientar que, em 2022, 44% do valor apresentado é referente apenas aos meses de junho e julho.^{3 4}

Como perspetiva para a totalidade de 2022, a instituição referenciada é otimista, ainda que ressalve que o enquadramento económico mundial possa ser um fator de desaceleração dos números apresentados.

¹ <https://www.imf.org/pt/Blogs/Articles/2022/07/26/blog-weo-update-july-2022>

² <https://news.un.org/pt/story/2022/10/1803657>

³ <https://www.dnoticias.pt/2022/9/26/329521-turismo-mundial-recuperou-60-do-nivel-pre-pandemia-entre-janeiro-e-julho/#>

⁴ <https://www.moldtrans.com/pt-pt/estas-sao-as-previsoes-no-sector-dos-transportes-para-2022/>

4.2 Zona Euro e Portugal

4.2.1 Guerra na Europa

A Rússia invadiu a Ucrânia em 24 de fevereiro de 2022. Entre as principais razões apontadas, estão a expansão da NATO pelo Leste Europeu, a possibilidade de adesão da Ucrânia à aliança militar, a contestação russa ao direito da Ucrânia à soberania independente e o desejo de Vladimir Putin de restabelecer a zona de influência da União Soviética.

As primeiras sanções contra a Rússia foram anunciadas poucas horas depois do início da guerra, com a promessa, feita pelo presidente dos Estados Unidos, de que essas seriam as maiores sanções económicas já impostas a um país em toda a história. Ativos de bancos, oligarcas russos e pessoas ligadas ao governo de Vladimir Putin foram congelados em diversos países. O rublo atingiu o seu valor mais baixo de sempre e o Banco Central russo suspendeu, por diversos dias, as negociações na Bolsa de Valores de Moscovo. A remoção dos bancos russos do sistema global de pagamentos *Swift* isolou ainda mais a Rússia do mercado internacional. Diversas empresas privadas deixaram o espaço russo, prejudicando ainda mais a sua economia interna. Os preços de referência globais do petróleo subiram acima de 110 dólares por barril, atingindo um recorde dos últimos oito anos. Estima-se que mais de 10 milhões de ucranianos deixaram suas casas, dos quais 4,3 milhões destes (a maioria crianças e mulheres) abandonaram o país, procurando refúgio em países vizinhos e na Europa. Esta invasão acabou por se revelar diretamente responsável pelo aumento da inflação e diminuição do crescimento económico global.⁵ ⁶ ⁷

4.2.2 Economia

Segundo as previsões do FMI, a economia portuguesa vai crescer 0,7% em 2023, um crescimento ainda assim superior ao da Zona Euro, que deverá crescer 0,5%, com países como a Alemanha e Itália em recessão. Em termos de inflação, a subida de 7,9% nos preços no consumidor, o ano de 2023 deverá resultar numa taxa de inflação de 4,7% – pior do que os 4% previstos no Orçamento do Estado de 2022.

O FMI também aponta para um défice de 1,1% do PIB este ano e 0,4% no próximo, ao passo que a taxa de desemprego deve subir para 6,5% em 2023, face a 6,1% em 2022.⁸

⁵ <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-60606340>

⁶ <https://www.cnnbrasil.com.br/internacional/entenda-a-guerra-da-ucrania-em-10-pontos/>

⁷ <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-60740855>

⁸ <https://www.dinheirovivo.pt/economia/internacional/europa/fmi-reve-em-baixa-crescimento-para-a-zona-euro-para-26-este-ano-15048106.html>

A taxa de inflação anual da Zona Euro foi, em setembro de 2022, de 9,9%, de acordo com Eurostat.⁹

O Banco Central Europeu reviu em alta estimativas de inflação para 8,1% em 2022 e 5,5% em 2023, decidindo aumentar as taxas de juro em 75 pontos base, para uma taxa de refinanciamento de 1,25%, e de depósitos nos 0,75%.¹⁰

4.2.3 Turismo

Na Europa, foram registadas 207 milhões de chegadas internacionais, 65% do total global, registando uma recuperação de aproximadamente 74% dos níveis de 2019. O sul da Europa foi a região que registou melhor desempenho, neste âmbito.

O transporte aéreo internacional de passageiros triplicou os números de 2021, mas mantendo-se 45% abaixo dos valores pré-pandemia, de acordo com a Associação Internacional de Transporte Aéreo.

Em Portugal, até agosto de 2022, estima-se que 17 635,9 hóspedes permaneceram nas unidades de alojamento, dando origem a 47 130,1 dormidas. Assim sendo, estes valores representam um aumento de 133,8% nas dormidas totais, resultante do aumento esperado de 33,7% nos residentes (mais 4 010,5 dormidas) e de mais 278,4% para os não residentes (mais 22 963,0 dormidas). Em comparação com o mesmo período de 2019, o decréscimo das dormidas será de 3,0%, resultante da diminuição de 7,7% dos não residentes (menos 2 599,1 dormidas), já que os residentes aumentarão 7,7% (mais 1 141,4 dormidas).

Verifica-se uma evolução face ao período pré-pandémico (agosto de 2019): as exportações e as importações de serviços de turismo, em agosto de 2022, devem corresponder a cerca de 113% e 121%, respetivamente, face ao período homólogo de 2019.¹¹

4.3 Açores

4.3.1 Economia

Em agosto de 2022, e segundo o Serviço Regional de Estatística (SREA), o Indicador de Atividade Económica (IAE) apresentou um aumento de 4,8% em agosto de 2022, face ao mês homólogo de 2021. Para o mesmo mês, o Indicador do Consumo Privado para os Açores (ICP-Açores) registou, relativamente ao mesmo período de 2021, um acréscimo de 4,9%, verificando-se um decréscimo de 0,6% em relação ao valor revisto do mês anterior (julho).¹²

⁹ https://www.rtp.pt/noticias/economia/inflacao-na-zona-euro-revista-em-baixa-para-recorde-de-99-em-setembro_n1440658

¹⁰ <https://observador.pt/2022/10/11/fmi-economia-portuguesa-cresce-0,7-em-2023-metade-do-que-preve-o-governo-numa-europa-que-trava-a-fundo/>

¹¹ <https://travelbi.turismodeportugal.pt/turismo-em-portugal/estimativas-rapidas-agosto-2022/>

¹² <https://srea.azores.gov.pt/upl/%7B0c10e4ef-6e5b-40a1-851e-d6a73128b3ef%7D.pdf>

Em termos de inflação, segundo a mesma fonte, em setembro de 2022 registou-se um valor médio de 3,78%, o que representa um aumento de 0,46% em relação ao mês anterior e um agravamento total de 3,23% quando comparado com setembro de 2021.¹³

No segundo trimestre de 2022, a população ativa, estimada em 123 700 pessoas, aumentou 4,5% em termos homólogos e 3,9% relativamente ao trimestre anterior. A população empregada foi estimada em 116 499 pessoas e aumentou 4,7% (mais 5 200) em relação ao trimestre anterior e 5,4% (mais 6 000) face ao trimestre equivalente de 2021.

De modo semelhante, a correspondente taxa de emprego situou-se em 57,6%, mais 2,9% face ao trimestre homólogo e mais 2,5% relativamente ao 1.º trimestre de 2022. A taxa de emprego para escolaridade completa varia consoante os níveis: 87,3% para o nível superior, 75,2% para o nível secundário e pós-secundário e 43,8% até ao nível básico (3.º ciclo). No mesmo período, a taxa de desemprego nos Açores (5,9%) diminuiu 0,9% em relação ao trimestre homólogo e 0,7% em relação ao trimestre anterior.¹⁴

4.3.2 Turismo

Até agosto de 2022, foi registado um total de 2 188 353 dormidas nos Açores, o que, em relação às 1 167 008 assinaladas em 2021, representa um acréscimo de 53%. Decompondo estes números, verifica-se que, em 2021, 62,6% são turistas nacionais (730 416) e os restantes 37,4% turistas internacionais (436 592). Em 2022, a tendência inverteu-se, sendo 39,4% das dormidas alusivas a turistas provenientes do Continente Português (861 228) e 60,6% referentes a estrangeiros (1 327 125).

Os números acima mencionados são referentes a dormidas em hotelaria tradicional, turismo no espaço rural e alojamento local.¹⁵

4.3.3 Plano de Recuperação e Resiliência (PRR)

Na sequência dos impactos económicos provocados pela pandemia causada pelo vírus *SARS-CoV-2*, foi criado, pelo Conselho Europeu, um instrumento temporário de recuperação, denominado de *Next Generation EU*, a partir do qual se desenvolve o Mecanismo de Recuperação e Resiliência, onde se enquadra o Plano de Recuperação e Resiliência (PRR).

O PRR português é um programa de aplicação nacional, com um período de execução até 2026, desenhado para definir e implementar um conjunto de reformas e investimentos, com o objetivo de permitir uma retoma do crescimento económico sustentado. Do total de 16,6 mil milhões de euros financiados, 14 mil milhões chegarão através de subvenções e os restantes 2,7 mil milhões, por empréstimos.

¹³ <https://srea.azores.gov.pt/upl/%7Be04e6183-6a9f-4034-a3a0-100584163de0%7D.pdf>

¹⁴ https://srea.azores.gov.pt/Conteudos/Relatorios/lista_relatorios.aspx?idc=392&idsc=537&lang_id=1

¹⁵ <https://srea.azores.gov.pt/Conteudos/Media/file.aspx?ida=8680>

No plano nacional estão incluídos 11 investimentos a realizar na RAA até 2026, geridos pelas autoridades regionais, estimados em 580 milhões de euros.¹⁶

De acordo com o relatório de acompanhamento, que determina uma avaliação ao segundo trimestre de 2022, desenvolvida em junho de 2022 pela Direção Regional de Planeamento e Fundos Estruturais, das 68 metas ou marcos previstos no PRR Açores, apenas 29 tinham sido cumpridos ou estavam dentro do prazo de execução, enquanto 39 não se encontravam cumpridos ou estavam atrasados.¹⁷

5 Análise Estratégica e Objetivos

Em 2022 foram atualizados os objetivos estratégicos para o triénio 2023 – 2025. Para o efeito, foram revistas as análises SWOT e PESTAL, em seguida apresentadas.

5.1 Análise SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats*)

Pontos Fortes

- Elevado nível de experiência acumulado no transporte marítimo de passageiros e viaturas na RAA;
- Inexistência de concorrência no transporte marítimo de passageiros e viaturas na RAA;
- Frota recente e de acordo com as necessidades da empresa;
- Situação económico-financeira da empresa;
- Compromisso da empresa e dos seus colaboradores com as exigências ao nível da segurança;
- Focalização na satisfação do cliente;
- Disponibilidade e flexibilidade do serviço oferecido;
- Competência dos recursos humanos internos;
- Capacidade comprovada de assegurar o serviço em situações de contingência;
- Elevada relação qualidade/preço do serviço disponibilizado.

Pontos Fracos

- Elevados custos operacionais associados à atividade da empresa;
- Transporte de bagagem não acompanhada;
- Limitação da atividade da empresa ao grupo central e ocidental;
- Baixo nível de escolaridade do pessoal operacional.

¹⁶ <http://ccipd.pt/en/prr/>

¹⁷ <https://www.dnoticias.pt/2022/8/11/323696-acores-atrasados-na-execucao-da-maioria-das-metas-do-prr-no-final-de-junho/#>

Oportunidades

- Destaque internacional do destino Açores, reforçado pela atribuição de várias distinções e galardões;
 - Certificação da escola do mar dos Açores;
 - Operacionalização do cais de cruzeiros de Angra do Heroísmo;
 - Relevância das motivações de procura (laboral e de saúde) garantem a necessidade do serviço;
 - Capacidade privilegiada de resposta às ligações entre ilhas, dos nichos de mercado relacionados com o mar, a natureza e a aventura;
 - Capacidade instalada, em termos de lugares disponibilizados, suficiente para responder a flutuações da procura em contexto da recuperação económica pós-Covid.
-

Ameaças

- Incerteza quanto ao contrato de obrigações de serviço público com a Região, para o ano de 2025;
 - Disponibilidade e condições da oferta aérea nas ligações entre ilhas;
 - Condições de operacionalidade em algumas das infraestruturas portuárias;
 - Vulnerabilidade da atividade da empresa em relação aos fenómenos atmosféricos e condições de mar;
 - Fenómeno inflacionista;
 - Guerra na Europa e possível dificuldade de acesso/aumento de preço de bens essenciais;
 - Aumento imprevisível do preço do combustível;
 - Ausência de instalações locais para docagem e manutenção da frota;
 - Escassez de recursos humanos disponíveis no mercado habilitados a prestar serviço na empresa;
 - Acordo de empresa desadequado à respetiva atividade;
 - Exposição das tripulações à possibilidade de infecção por Covid-19, o que poderá pôr em causa a realização do serviço.
-

5.2 Análise PESTAL

Fatores Políticos, Económicos, Sociais, Tecnológicos, Ambientais e Legais

- Ambiente político, económico e social de incerteza, a nível internacional;
- Incerteza do sistema de incentivos do programa "Portugal 2030";
- Quadro fiscal e laboral estável;
- Incerteza quanto à evolução do défice público face ao PIB, da taxa de desemprego e dos demais indicadores económicos e sociais afetados pela guerra;
- Recetividade da população nacional e açoriana residente ao desenvolvimento do turismo;
- Destino turístico sustentável e posicionamento estratégico de elevada procura;
- Existência de um conjunto de infraestruturas de elevada qualidade para resposta às necessidades de mobilidade de locais e visitantes;
- Nível elevado de regulação de segurança marítima em Portugal, com reflexos positivos no grau de confiança do mercado;
- Dependência dos meios de transporte aéreo e marítimo nas ligações dos Açores com o exterior e entre ilhas;
- Bom nível de literacia informática;
- Elevada taxa de cobertura de tecnologias de informação nos lares, empresas, centros empresariais e instituições de investigação.

5.3 Objetivos Estratégicos

Face aos pontos anteriormente analisados, os Objetivos Estratégicos definidos para o período de 2023 a 2025 são os seguintes:

Satisfação do cliente e do serviço público

- Concretizar a missão da Atlânticoline, através da prestação de um serviço público de transporte marítimo de passageiros e viaturas, nos Açores, orientado para a satisfação do cliente e o suprimento de necessidade de transporte coletivo;
- Executar o contrato em vigor com a Região Autónoma dos Açores, através da Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Infraestruturas, firmado em 14 de outubro de 2021, no seguimento do previsto na Resolução do Conselho do Governo n.º 187/2021 de 10 de agosto de 2021, que aprovou o modelo e a duração das obrigações de serviço público aplicáveis ao fornecimento do serviço de transporte marítimo regular e sazonal de passageiros e viaturas nas ilhas do Grupo Central e de passageiros entre as ilhas do Grupo Ocidental;
- Disponibilizar ao acionista a assessoria e colaboração que este entenda como necessária para a definição do modelo estratégico de transporte marítimo de passageiros e de viaturas na Região Autónoma dos Açores, bem como garantir a disponibilidade para colmatar necessidades futuras;
- Manter a valorização dos *inputs* dados pelos passageiros, tratando-os e considerando-nos com base da aposta na melhoria contínua.

Equilíbrio económico e financeiro

- Promover a atividade da Atlânticoline com base na previsibilidade, em função do planeamento previsional e de objetivos anuais mensuráveis, que permitam o contínuo acompanhamento, avaliação, análise de desvios, e correção ou a introdução de planos de contingência perante imprevistos, ou sempre que as premissas e o contexto sofram alterações;
- Desenvolver um contínuo esforço para otimizar a operação, conjugando as ações necessárias ao desenvolvimento económico e social e à coesão territorial da RAA, i.e., atender às necessidades de todas e de cada uma das diferentes ilhas sem prescindir de procura do equilíbrio económico e financeiro da empresa;
- Manter uma contínua cultura organizacional de controlo, e sempre que possível, redução de custos;
- Procurar equilibrar a estrutura de financiamento da empresa e estabilizar os resultados anuais.

Reforço da estratégia comercial e operacional

- Consolidar e fidelizar o mercado interno, desenvolvendo esforços e mecanismos para alcançar o mercado de visitantes;
- Dar continuidade à atualização permanente da tecnologia sobre a qual assentam os instrumentos comerciais;
- Manter a previsibilidade da operação, de forma a permitir uma programação antecipada aos diversos *players* do segmento das ligações marítimas de passageiros e viaturas;
- Continuar o reforço da comunicação, imagem, relações e acordos comerciais junto dos seus públicos-alvo, dos operadores e da comunidade em geral;
- Manter a frota própria certificada, dando continuidade à aposta na manutenção programada e preventiva, de forma a minimizar os períodos de imobilização.

- Melhoria contínua da imagem empresarial e dos serviços prestados

- Conservar a cultura empresarial propensa à segurança e higiene no trabalho, com foco na medicina do trabalho, mantendo a tendência de diminuição de incidentes laborais;
- Manter o sistema de gestão da qualidade garantindo o aprofundamento do desenvolvimento de cultura organizacional para a qualidade de prestação de serviços e de relacionamento com os diversos *stakeholders* e *stockholders*;
- Promover a exploração e implementação de projetos que visem a consolidação da imagem da Atlânticoline, S.A. no mercado local, nacional e internacional;
- Transição digital da empresa.

Qualificação e adequação dos recursos humanos

- Garantir um quadro de pessoal estável e capacitado para as particularidades e necessidades da atividade marítima;
- Diligenciar o planeamento de modo a diminuir a falta de oferta do mercado laboral atual, antecipando futuras necessidades de recrutamento;
- Promover a possibilidade de polivalência funcional, como meio de suprimir eventuais necessidades internas;
- Manter atualizadas as descrições funcionais, de acordo com as expectativas sindicais e realidade laboral da empresa;
- Investir na formação dos quadros da empresa.

6 Plano de Atividades – 2023

6.1 Geral Atlânticoline

O Conselho de Administração pretende implementar, no ano de 2023, um conjunto de ações que garantam as condições necessárias ao desenvolvimento da sua operação com elevada eficiência e eficácia, nomeadamente, um quadro de pessoal próprio adequado à atividade da empresa, a aquisição da atual sede na cidade da Horta, ilha do Faial, e ajustamento das bilheteiras/entrega de bagagem onde exerce a sua atividade de forma permanente, o incremento da transição digital da sua atividade e a criação de procedimentos transversais que permitam uniformidade no tratamento das diversas situações.

Ao nível do quadro de pessoal, e beneficiando da criação da Escola do Mar dos Açores, já foi possível recrutar, em 2022, uma primeira vaga de Maquinistas e Marinheiros, os quais permitiram colmatar grande parte das necessidades da empresa nessas categorias, apresentando pela primeira vez os elementos necessários nas respetivas áreas na época baixa (outubro a maio). Na época alta (junho a setembro), recorrer-se-á a contratação externa face ao adicional de viagens a efetuar e aos constrangimentos do Acordo de Empresa atual.

Em relação à sede, foi solicitada a avaliação do edifício presentemente utilizado em regime de aluguer, sendo o respetivo valor devidamente orçamentado para 2023. Esta aquisição, já prevista pelo anterior Conselho de Administração, visa dar estabilidade e aproveitar a respetiva localização, que é próxima da principal base de operação da empresa. De forma a aumentar a eficiência da operação de venda de bilhetes e entrega de bagagem, e após aferirmos essa possibilidade junto da proprietária das respetivas Gares de Passageiros (Portos dos Açores, S.A.), proceder-se-á a pequenas obras que visam permitir a compra simultânea de bilhetes e entrega de bagagem, evitando filas desnecessárias e dispersão de recursos humanos da empresa.

No que concerne à transição digital, proceder-se-á à inserção dos restantes navios no atual software de gestão da manutenção, a saber, *ManWinWin*, permitindo um acompanhamento mais eficaz dos mesmos, quer ao nível das intervenções previstas, quer na manutenção curativa. Por outro lado, a empresa avançará para a aquisição de um software *de Contact Center*, profissionalizando a atual linha telefónica existente, garantindo registo de todas as comunicações e contribuindo para um serviço mais personalizado aos seus passageiros e *stakeholders*. Ainda a este nível, aproveitando o investimento efetuado em 2018 num sistema de gestão documental, avançaremos com a implementação do software Edoc, garantindo maior eficácia na comunicação interna e um arquivo digital.

Por último, e de forma a garantir maior uniformidade na atividade da empresa, serão definidos novos procedimentos e atualizados os existentes, de forma a garantir o funcionamento integral do novo Organograma da empresa, que será implementado no dia 1 de dezembro de 2022.

6.2 Direção de Operações e Recursos Humanos

O Departamento de Recursos Humanos e Operações, existe na Atlânticoline desde 2007, ano em que a operação sazonal foi pela primeira vez gerida pela empresa e com pessoal próprio. Nessa fase a principal tarefa era o Recrutamento, Seleção e Formação. A Gestão de Recursos Humanos e as Operações mantinham zonas de interceção que justificaram mais tarde a fusão num só departamento. Resultado da fusão com a empresa Transmaçor, em 2015, a estrutura foi-se tornando mais complexa, até ao momento atual.

6.2.1 Objetivos Para 2023

Os grandes objetivos para 2023 são:

- .. Desenvolver políticas de proximidade da Empresa aos Colaboradores;
- .. Gravação de um vídeo com os colaboradores para transmitir no navio;
- .. Estabelecer comunicação regular por SMS com funcionários com novidades a implementar na empresa e estatística de passageiros e viaturas transportados;
- .. Divulgação dos resultados do Cliente Mistério;
- .. Lançar o prémio para a "Ideeia Inovadora";
- .. Criar o dia da Empatia;
- .. Necessidades de contratação a médio/longo prazo;
- .. Recertificação do ISM;
- .. Colocar a Direção de Operações e Recursos Humanos no centro de mediação de conflitos entre colaboradores;

- .: Renegociar o Acordo de Empresa com o Sindicato, tonando-o mais vocacionado para a atividade marítima da empresa;
- .: Reforçar o Código de Conduta para manter a disciplina interna;
- .: Redesenhar o Manual de Acolhimento;
- .: Regulamentar internamente o teletrabalho;
- .: Desenvolver automatismo para criação de escalas;
- .: Redefinir as funções dos tripulantes a bordo dos navios, processo (*On-Job*);
- .: Identificar necessidades de manutenção nos navios, coordenando com a Direção de Manutenção os trabalhos de reparação;
- .: Gerir os processos da Janela Única Logística – JUL;
- .: Envolver-se diariamente nas operações dos navios, incluindo segurança e gestão de tripulações;
- .: Coordenar eventuais processos de fretamento;
- .: Manter os níveis de segurança exigidos pelo Sistema de Gestão de Segurança - ISM;
- .: Controlar os meios de salvamento a bordo;
- .: Atuar como membro da equipa de resposta rápidas a emergências;
- .: Organizar procedimentos relativos a certificação de colaboradores junto da DGRM e/ou Capitanias;
- .: Participar na elaboração de horários e/ou alterações em conjunto com a Direção de Manutenção e com a Direção Comercial;
- .: Aceitação de Bagagem Não Acompanhada a bordo;
- .: Garantir condições nos portos e gares para desenvolver a operação;
- .: Validar embarque de viaturas fora dos padrões comerciais.

6.2.2 Recursos Humanos afetos à operação da Empresa

A tripulação afeta aos navios, para corresponder à procura do serviço durante o ano inteiro, é de 61 elementos. O quadro de pessoal para estas operações contempla as seguintes funções e respetivo número de colaboradores:

Operação Regular e Sazonal	Mestres de Tráfego Local	Maquinistas	Marinheiros	Assistentes Passageiros
Grupo Ocidental	1	1	-	-
Grupo Central	7	14	28	10

Tabela 3 – Recursos humanos afetos à operação da empresa

6.2.3 Recursos Humanos Por Direções e Departamentos

Estrutura de Assessoria ao CA	FINANC Financeiro	OPERH Recursos Humanos e Operações	DM Direção de Manutenção	COMECA Comercial	SINFO Informação	QUALC Departamento de Qualidade e Controlo
1 Secretária 1 Assistente Operacional 1 Técnica Profissional e Administrativa	1 Diretor 3 Técnicos Administrativos	1 Diretor 2 Coordenadores 1 Técnica Profissional e Administrativa 1 Chefe de Hotel Staff	1 Diretor 1 Coordenador 1 Eletricista 5 Assistentes Operacionais	1 Diretor 2 Coordenadores 7 Assistentes Comerciais 12 Bilheteiros	1 Chefe de Departamento 1 Coordenador 1 Técnico de Informática	1 Chefe de Departamento 2 Técnicos Administrativos

6.2.4 Formação

Todos os novos elementos, bem como os colaboradores cuja validade da formação finalizem em 2023, vão obrigatoriamente ser sujeitos a um processo formativo na área de segurança, em conformidade com as normas internacionais *STCW*. Os cursos previstos são:

- ∴ Segurança Básica;
- ∴ Familiarização em Navios RO-RO de passageiros;
- ∴ Controlo de Multidões;
- ∴ Assistência Direta a Passageiros;
- ∴ Medidas antipirataria;
- ∴ Embarcações de salvamento rápido;
- ∴ Marinheiro/ Maquinista.

De âmbito mais geral, estão previstos os cursos:

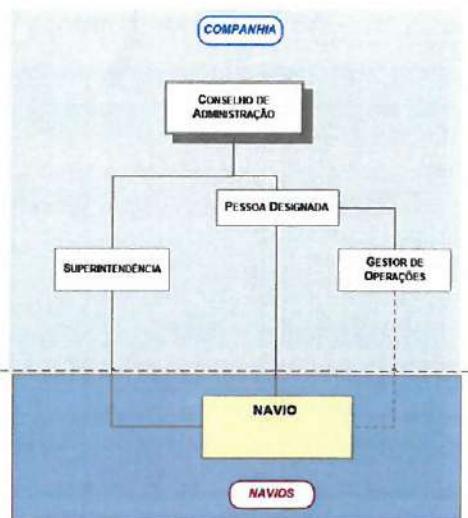
- ∴ Excel;
- ∴ Trabalho em Altura;
- ∴ RGPD e Segurança Informática.
- ∴ Primeiros Socorros – Desfibrilhador;
- ∴ PHC;
- ∴ Gestão de Conflitos e Atendimento ao Cliente;
- ∴ ISM – Curso para DP e DPA;
- ∴ Contabilidade Geral e Analítica;
- ∴ Controlo e Gestão de Stocks;
- ∴ DPA-ISM;
- ∴ Inglês Atendimento.

6.2.5 ISM – International Safety Management Code

Em 2023, a DORH vai dar continuidade à Gestão do ISM das embarcações Mestre Jaime Feijó e Gilberto Mariano.

Para esta certificação obrigatória estão alocados, em acumulação de funções, os seguintes recursos:

- .: Pessoa Designada – Diretor da DORH;
- .: Superintendente - Diretor da DM;
- .: Gestor de Operação - Coordenador da DORH.



6.3 Direção de Manutenção

O Departamento de Manutenção assegurará a gestão técnica dos navios, bem como a conservação, a manutenção, a segurança e sanidade dos mesmos, seus equipamentos e operacionalidade. No decorrer do presente ano, privilegiaremos e aperfeiçoaremos as seguintes atividades:

- .: Programar e coordenar os trabalhos de manutenção e reparação a bordo;
- .: Assegurar a manutenção dos registos referente às suas responsabilidades e atividades no SGS;
- .: Planear e coordenar as docagens, preparação do concurso público para decisão da escolha dos estaleiros mais convenientes para as grandes intervenções, assegurando os contatos inerentes às consultas e elaborando pareceres após a análise das propostas;
- .: Estabelecer e implementar metodologias de gestão de aprovisionamentos de sobressalentes em terra e a bordo dos navios;
- .: Assegurar as verificações estatutárias e de classe, reclassificações, reparações e a manutenção técnica dos navios, tendo em conta os aspetos técnico-económicos, de segurança e proteção do ambiente, em estreita colaboração com os responsáveis de bordo e de acordo com a legislação e normas em vigor;
- .: Preparar e lançar os concursos públicos para a decisão e escolha dos fornecedores de combustíveis e lubrificantes mais convenientes para a companhia;
- .: Promover a melhoria da operacionalização do consumo de combustíveis e gestão de aprovisionamentos de lubrificantes.

No âmbito do Plano de Manutenção, estão previstas intervenções de natureza preventiva no decorrer do ano de 2023, nas seguintes embarcações:

- Mestre Jaime Feijó – Docagem obrigatória e revisão geral das duas máquinas principais;
- Gilberto Mariano – Inspeção a nado obrigatória;
- Cruzeiro das Ilhas – Docagem obrigatória;
- Cruzeiro do Canal – Docagem obrigatória;
- Lancha Ariel – Inspeção Autoridade Marítima obrigatória.

As embarcações mencionadas terão ainda de ser sujeitas a outras certificações legais, designadamente: meios de salvamento; meios de combate a incêndios, bandeira, classe e ISM.

Está planeada a inclusão, no sistema informático de gestão da manutenção, das embarcações "Cruzeiro das Ilhas", "Cruzeiro do Canal" e lancha "Ariel", e os edifícios e armazéns de Ponta Delgada e Horta.

6.3.1 Emissões CO₂

A previsão de emissão de CO₂, para o ano de 2023, referente à totalidade da frota da Atlânticoline, S.A., é a seguinte:

2023	MJF	GM	CI	CC	ARIEL	TOTAIS
<i>m³</i>	1 300	900	70	80	65	2 415
<i>ton/m³</i>	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	
<i>ton</i>	1 099	761	59	68	55	
<i>Cf CO₂</i>	3,206	3,206	3,206	3,206	3,206	
<i>CO₂ [ton]</i>	3 522	2 438	190	217	176	6 542

Tabela 4 – Emissões CO₂

6.4 Direção Comercial

Para 2023, a Direção Comercial assume como principais desafios, os seguintes:

- .: Manter a aplicação do atual regime de comissionamento junto dos nossos parceiros de vendas, bem como o acompanhamento de proximidade aos mesmos;
- .: Melhorar, continuamente, o sistema de vendas e reservas e os canais de venda diretos ao passageiro (*website* e *app*), em articulação com o Departamento de Sistemas Informáticos;
- .: Manter a parceria com a RIAC, principalmente no que diz respeito às ilhas onde a Atlânticoline não dispõe de pontos de venda próprios;

- .: Adaptar os produtos estratégicos e campanhas promocionais utilizados na operação anterior à nova realidade do setor do Turismo (retoma do setor do Turismo após a pandemia; tarifa Açores no transporte aéreo);
- .: Promover as parcerias comerciais, assentes nas novas tecnologias de informação;
- .: Melhorar o *Contact Center* da Atlânticoline, através da aquisição de software próprio e formação aos RH, e reforçar o trabalho de apoio ao cliente em *Backoffice*;
- .: Aperfeiçoar os canais de comunicação com os passageiros, através das redes sociais, da página web e publicidade;
- .: Dar continuidade à colaboração com as instituições de índole cultural, desportivo e filantrópico através de descontos especiais, dando-lhes visibilidade através da política de *sponsoring* da empresa;
- .: Reformular e otimizar a política de protocolos institucionais da empresa, através dos quais diversas instituições beneficiam de descontos em bilhetes.

6.5 Departamento de Sistemas Informáticos

No que diz respeito aos aspetos relevantes, a salientar em 2023, o Departamento de Sistemas Informáticos enumera os seguintes:

- .: Acompanhar permanentemente os desafios identificados pelos dirigentes, utilizadores e parceiros do sistema de reservas, vendas e embarque, de modo a adequar o seu funcionamento às necessidades dos utilizadores numa atitude proativa de ir ao encontro dessas necessidades;
- .: Assegurar um suporte informático célere e eficiente aos utilizadores da empresa nas diversas valências do departamento;
- .: Assessoria à Administração e às Direções/Departamentos da empresa na realização dos objetivos estratégicos defendidos por estes na vertente tecnológica;
- .: Auxiliar e aconselhar os utilizadores na realização das suas funções, quer pela via da formação, quer pelo enriquecimento dos seus conhecimentos;
- .: Equipamentos e comunicações, avaliação e análise aos meios existentes numa procura de melhorar e aproximar os mesmos às necessidades;
- .: Avaliar constantemente os riscos de segurança informática da empresa de modo a procurar a minimização dos mesmos.

6.6 Departamento de Qualidade e Controlo

Como principais objetivos do Departamento de Qualidade e Controlo, para o ano 2023, elencamos:

- .: Manutenção dos Sistemas de Gestão da Qualidade e Boas Práticas na Gestão de Riscos Biológicos, como uma mais-valia ao serviço prestado e ferramentas de melhoria contínua;
- .: Gestão operacional e documental das obrigações associadas à Higiene, Segurança e Medicina do Trabalho;
- .: Produção de relatórios de estatísticas operacionais, financeiras e comerciais;
- .: Garantia do cumprimento integral das obrigações associadas à Segurança da Informação e gestão de dados pessoais;
- .: Elaboração de relatórios de gestão e indicadores, em diversas áreas da empresa, bem como o acompanhamento e monitorização do seu desempenho;
- .: Cumprimento das normas de Ambiente e HACCP.

6.7 Direção Financeira

Em termos de funcionamento da Direção, serão mantidos os seguintes compromissos:

- .: Prestação atempada de informação às tutelas;
- .: Elaboração das demonstrações financeiras e análise da execução orçamental;
- .: Otimização de recursos e minimização de custos matérias-primas e financiamentos;
- .: Análise da rendibilidade dos produtos e serviços vendidos;
- .: Apoio aos demais departamentos e unidades orgânicas da empresa.

7 Orçamento – 2023

Para a preparação do ORAA para 2023, a Atlânticoline, S.A., na qualidade de entidade integrada no Setor Público Empresarial Regional (SPER) e por ser considerada Entidade Pública Reclassificada (EPR), remeteu para a Tutela, no dia 18 de agosto de 2022, a proposta de Orçamento para 2023.

Assim, apresentam-se os pressupostos que estiveram na base das receitas e despesas previsionais para o Orçamento para o ano de 2023, bem como os respetivos quadros e comentários.

7.1 Demonstração de Resultados

Na sequência das estimativas de receitas e gastos, prevê-se obter, em 2023, um EBITDA (Lucros antes de Juros, Impostos, Depreciação e Amortização) no valor de 1.143.189 €.

Os Gastos de Depreciação e Amortização ascendem a 972.495 €, que refletem, entre as demais, as amortizações anuais de toda a frota da empresa.

O Resultado Operacional (antes de gastos financeiros e impostos) que representa o somatório do valor do EBITDA com os Gastos de Depreciação e Amortização, ascende a 170.693 €.

Os Gastos e Perdas por Juros e outros Encargos Financeiros ascendem a 49.300 €.

Assim pelos pressupostos anteriormente apresentados, o Resultado Líquido do Período estimado ascende a 121.393€.

O Conselho de Administração ficará autorizado a realizar todas as alterações entre rubricas, desde que as mesmas não comprometam o Resultado do EBITDA.

Demonstração de Resultados	2023
71 Vendas	50 €
72 Prestação de Serviços	10 014 032 €
61 Custo das mercad. vendidas e matérias cons.	- 36 529 €
62 Fornecimentos e serviços externos	- 5 481 800 €
63 Gastos com o Pessoal	- 4 011 817 €
68 Outros gastos e perdas	- 41 647 €
78 Outros rendimentos e ganhos	700 900 €
Res. antes de deprec., gastos de financiamento e impostos	1 143 189 €
64 Gastos de depreciação e de amortização	- 972 495 €
Res. Operacional (antes de gastos financeiros e impostos)	170 693 €
69 Gastos e perdas de financiamento	- 49 300 €
Resultado antes de imposto	121 393 €
8121 Imposto estimado para o período	- €
Resultado líquido do Período	121 393 €

7.2 Receita

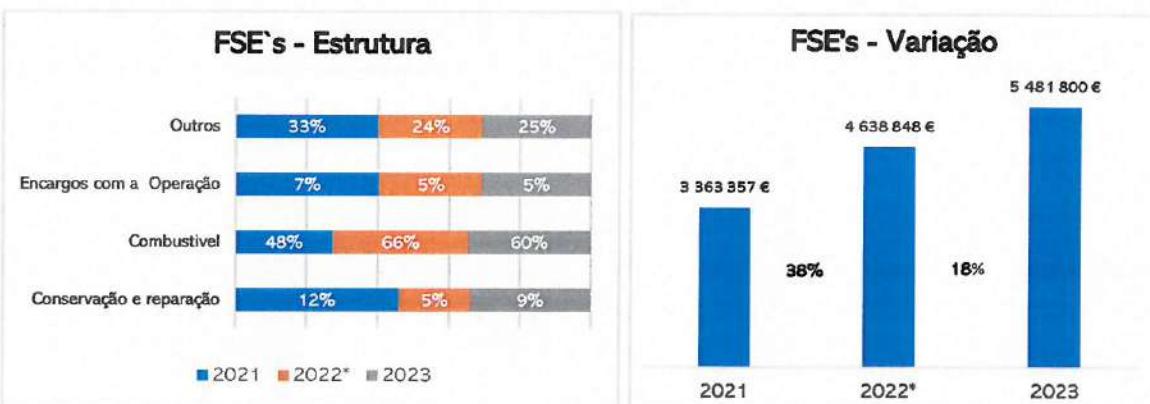
Estima-se o montante de 10.014.082€, para as contas Vendas e Prestações de Serviços, em que 4.014.032 € corresponde à receita própria de venda de mercadorias e prestações de serviços, apresentando um aumento de cerca de 12%, face à previsão de fecho de 2022. O valor remanescente, que ascende a 6.000.000€ corresponde à receita gerada pela prestação do serviço de transporte de passageiros pela execução do contrato de Fornecimento de Serviço Público de Transporte Marítimo de Passageiros e Viaturas na Região Autónoma dos Açores (RAA), assinado em outubro de 2021 e firmado entre a Atlânticoline, S.A. e a RAA.

Na rubrica Outros Rendimentos e Ganhos regista-se, essencialmente, o valor da rubrica de imputação de subsídios ao investimento.

7.3 Despesa

Calcula-se que para o exercício de 2023 o total de gastos de Fornecimentos e Serviços Externos (FSE's) atinja o montante de 5.481.800 €, uma variação de 18% face à previsão de fecho do presente ano (4.638.848€).

No que se refere à decomposição dos gastos FSE's, as rubricas de combustível, conservação e reparação e encargos com a operação são as que apresentam maior peso, 3.310.184 €, 490.200€ e 284.000€, respetivamente.



* Dados consolidados até 30 de setembro de 2022 e estimados para dezembro de 2022

Prevê-se que para 2023 os gastos com combustível representem 60% dos FSE's. Atente-se que o valor unitário do combustível tem vindo a sofrer vários incrementos ao longo do ano corrente. Nesse sentido, e atendendo ao histórico e às previsões da especialidade, considerou-se um aumento de cerca de 10%, relativamente à previsão de fecho de 2022.

Na rubrica **conservação e reparação** encontram-se previstas todas as despesas relativas à manutenção e reparação dos navios que integram a frota própria da Atlânticoline:

Para 2023, prevê-se docagem obrigatória para os navios Cruzeiro do Canal, Cruzeiro das Ilhas e para o navio "Mestre Jaime Feijó". Para este último encontra-se previsto um investimento, na ordem dos 700.000€, que permitirá aumentar a vida útil da embarcação.



* Dados consolidados até 30 de setembro de 2022 e estimados para dezembro de 2022

Nos **encargos com a operação**, estão incluídos os custos portuários e outros custos associados, designadamente com agenciamento e capitanias, ascendendo a 284.000 €, o que significa um incremento de 26%:



* Dados consolidados até 30 de setembro de 2022 e estimados para dezembro de 2022

Nos **restantes FSE's**, destacam-se os trabalhos especializados (444.742€), rendas e alugueres (220.737€) e os seguros (279.591€).

Nesta última rubrica, destaca-se o facto das apólices que cobrem os riscos marítimo casco e P&I (seguro em matéria de créditos marítimos), dos navios próprios, representarem mais de metade do seu total.

Estima-se um incremento nos Gastos com Pessoal na ordem dos 6% face à previsão de fecho para 2022, ascendendo a 4.011.817€.

É previsível que a Atlânticoline tenha de recorrer, pontualmente, à utilização dos plafonds das contas correntes caucionadas para financiar a sua atividade. Esta utilização será variável, na medida do recebimento das verbas relativas à prestação do serviço público, bem como de outras de dívidas de clientes.

As amortizações, para o ano de 2023, ascendem a 972.495€, dos quais 947.760€ dizem respeito às amortizações dos ativos fixos tangíveis.

7.4 Investimento

No decorrer do ano de 2023, o Conselho de Administração prevê um total de investimentos na ordem dos 1.487.073€, destacando-se o investimento no software do *Contact-Center*, a aquisição do edifício sede e armazéns/oficina da empresa, sedeados na cidade da Horta, e investimentos no navio "Mestre Jaime Feijó" que irá prolongar a sua vida útil.

7.5 Orçamento

Códigos	Designação	Orçamento
	Receitas correntes	12 728 311
07.00.00	Vendas de bens e serviços correntes	12 028 311
08.00.00	Outras receitas correntes	700 000
	Receitas de capital	4 500 000
11.00.00	Ativos financeiros	0
12.00.00	Passivos Financeiros	4 500 000
	Outras receitas	0
16.00.00	Saldo da gerência anterior	0
	Total	17 228 311

Códigos	Designação	Orçamento
	Despesas correntes	11 241 238
01.00.00	Despesas com o Pessoal	3 974 909
02.00.00	Aquisição de bens e serviços correntes	7 163 505
03.00.00	Juros e outros encargos	80 476
06.00.00	Outras despesas correntes	22 348
	Despesas de capital	5 987 073
07.00.00	Aquisição de bens de capital	1 487 073
09.00.00	Ativos financeiros	0
10.00.00	Passivos financeiros	4 500 000
12.00.00	Operações extraorçamentais	0,00
	Total	17 228 311

7.6 Balanço

	Balanço	31/12/2023	31/12/2022*
Ativo			
Ativo não corrente	17 815 666	17 208 186	
Ativos fixos tangíveis	17 562 026	16 949 538	
Propriedades de investimento	194 497	200 342	
Ativos intangíveis	0	2 275	
Outros ativos financeiros	59 143	56 031	
Investimentos em curso	0	0	
Outras contas a receber	0	0	
Dev. por transferências e subsídios não reembolsáveis	0	0	
Ativo corrente	3 677 556	4 885 279	
Inventários	208 067	189 152	
Dev. por transferências e subsídios não reembolsáveis	0	0	
Clientes	960 089	1 010 620	
Estado e outros entes públicos	128 634	116 940	
Outras contas a receber	183 831	183 831	
Diferimentos	20 310	18 464	
Caixa e depósitos bancários	2 176 625	3 366 272	
Total do ativo	21 493 221	22 093 465	
	Balanço	31/12/2023	31/12/2022*
Capital Próprio e Passivo			
Património líquido			
Património/Capital	7 145 400	7 145 400	
Reservas	829 310	752 413	
Resultados transitados	-2 218 718	-2 910 787	
Outras variações no capital próprio	13 632 552	14 398 024	
Resultado líquido do período	121 393	768 966	
Total do capital próprio	19 509 937	20 154 016	
Passivo			
Passivo não corrente	967 593	1 052 778	
Credores por transferências e subsídios não reembolsáveis	0	0	
Provisões	675 000	675 000	
Financiamentos obtidos	292 593	377 778	
Passivos por impostos diferidos	0	0	
Outras contas a pagar	0	0	
Passivo corrente	1 015 692	886 671	
Credores por transferências e subsídios não reembolsáveis	27 120	26 851	
Fornecedores	843 193	726 891	
Estado e outros entes públicos	5 901	5 364	
Financiamentos obtidos	133 333	122 222	
Fornecedores de investimento	0	0	
Outras contas a pagar	0	0	
Diferimentos	6 145	5 343	
Total do passivo	1 983 284	1 939 449	
Total do capital próprio e do passivo	21 493 221	22 093 465	

* Dados consolidados até 30 de setembro de 2022 e estimados para dezembro de 2022

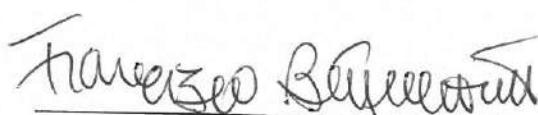
7.7 Fluxos de Caixa

Fluxos de Caixa	2023	2022*
Fluxos de caixa das atividades operacionais		
Recebimentos de clientes	9 348 974	9 170 374
Pagamentos a fornecedores	-5 417 377	-4 199 020
Pagamentos ao pessoal	-3 575 271	-3 177 174
<i>Caixa gerada pelas operações</i>	356 326	1 794 180
Outros recebimentos/pagamentos	236 947	215 406
Fluxos de caixa das atividades operacionais	593 273	2 009 586
Fluxos de caixa das atividades de investimento		
Pagamentos respeitantes a:		
<i>Ativos fixos tangíveis</i>	-1 487 073	-1 516 748
<i>Investimentos financeiros</i>	-4 149	-3 772
Pagamentos provenientes de:		
<i>Investimentos financeiros</i>	0	0
<i>Juros e rendimentos similares</i>	0	13
Fluxos de caixa das atividades de investimento	-1 491 222	-1 520 507
Fluxos de caixa das atividades de financiamento		
Recebimentos provenientes de:		
<i>Financiamentos obtidos</i>	3 610 000	0
Pagamentos respeitantes a:		
<i>Financiamentos obtidos</i>	-2 263 425	-28 091
<i>Juros e gastos similares</i>	-1 638 274	-94 421
Fluxos de caixa das atividades de financiamento	-291 699	-122 512
Variação de caixa e seus equivalentes	-1 189 648	366 567
Caixa e seus equivalentes no início do período	3 366 272	2 999 706
Caixa e seus equivalentes no fim do período	2 176 625	3 366 272

* Dados consolidados até 30 de setembro de 2022 e estimados para dezembro de 2022

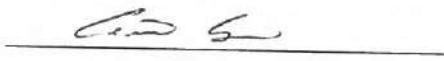
Horta, 29 de novembro de 2022

O Conselho de Administração



Francisco Duarte da Silva Bettencourt

(Vogal Executivo)



César Augusto Formiga da Cruz

(Vogal não Executivo)

