



## Estudo da Central de Balanços | 14 – Análise do Setor Automóvel

O Banco de Portugal publica hoje o *Estudo da Central de Balanços | 14 – Análise do Setor Automóvel*. Este estudo avalia a situação do setor automóvel<sup>1</sup> em Portugal.

Os resultados são apresentados em termos de classes de dimensão, segmentos de atividade económica (“Fabricação Automóvel” e “Comércio Automóvel”), localização geográfica, maturidade das empresas e natureza jurídica. A situação económica e financeira das empresas do setor é analisada com base na informação compilada pela Central de Balanços do Banco de Portugal.

O estudo apresenta detalhes sobre a dívida financeira das empresas do setor automóvel, nomeadamente sobre os empréstimos obtidos junto do setor financeiro e a dívida titulada. Inclui ainda uma análise comparada entre as empresas do setor de vários países europeus, a partir da base de dados *Bank for the Accounts of Companies Harmonized* (BACH)<sup>2</sup>.

É também avaliada a situação do setor automóvel por comparação com o agregado das sociedades não financeiras em Portugal.

### Principais resultados

#### Estrutura e dinâmica

Em 2012, o setor automóvel representava perto de 6% do volume de negócios e 4% do número de empresas e do emprego das sociedades não financeiras (SNF) em Portugal. O peso deste setor no conjunto das SNF diminuiu nos últimos 10 anos, nomeadamente no volume de negócios, em que recuou 4 p.p..

À semelhança das SNF, o setor automóvel é essencialmente constituído por microempresas, mas as maiores parcelas do emprego e do volume de negócios provêm, respetivamente, das PME e das grandes empresas. Neste setor, tal como na generalidade das atividades em Portugal, as sedes sociais das empresas encontram-se fortemente concentradas no distrito de Lisboa. No entanto, as atividades do setor automóvel são também particularmente relevantes nos distritos de Setúbal, Viana do Castelo, Bragança e Viseu.

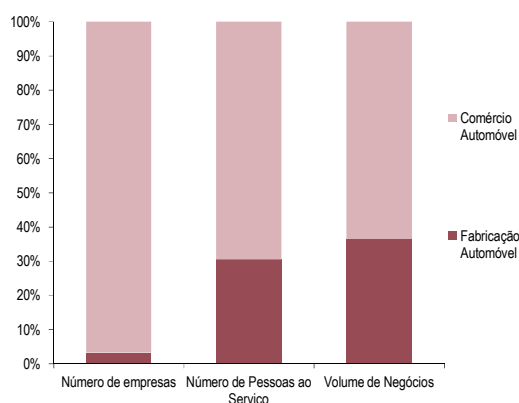
<sup>1</sup> No setor automóvel inclui-se a produção de veículos automóveis e respetivas componentes e as atividades com ela relacionadas, desenvolvidas nomeadamente no comércio e manutenção de veículos automóveis. Assim, consideram-se parte deste setor as empresas classificadas nos Grupos da CAE-Rev.3: 291 – Fabricação de veículos automóveis, 292 – Fabricação de carroçarias, reboques e semirreboques, 293 – Fabricação de componentes e acessórios para veículos automóveis, 451 – Comércio de veículos automóveis, 452 – Manutenção e reparação de veículos automóveis e 453 – Comércio de peças e acessórios para veículos automóveis.

<sup>2</sup> A base de dados BACH inclui informação relativa a Áustria, Alemanha, Bélgica, Espanha, França, Itália, Polónia, Portugal e República Checa.

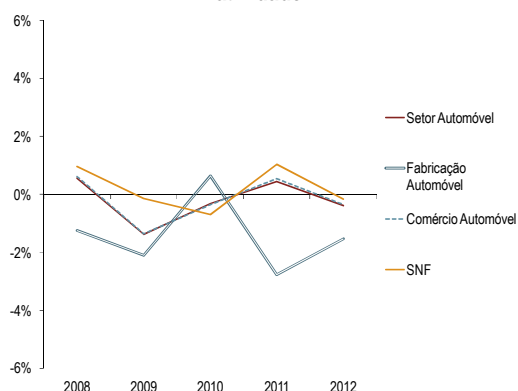
No setor automóvel predomina o segmento do “Comércio Automóvel” que, em 2012, representava 97% das empresas, 70% das pessoas ao serviço e 64% do volume de negócios (Gráfico 1). No entanto, as empresas da “Fabricação Automóvel” apresentam uma dimensão média mais elevada: as empresas da “Fabricação Automóvel” geraram, em média, 17 vezes mais volume de negócios e empregaram 10 vezes mais pessoas do que a empresa média em Portugal.

A taxa de crescimento do número de empresas em atividade no setor automóvel tem determinado a diminuição do peso relativo do setor no conjunto das SNF em Portugal. Em 2012, o número de empresas em atividade no setor decresceu 0.4%; o total das SNF diminuiu 0.2% (Gráfico 2).

**Gráfico 1 – Estrutura por segmento de atividade económica (2012)**



**Gráfico 2 – Variação anual do número de empresas em atividade**

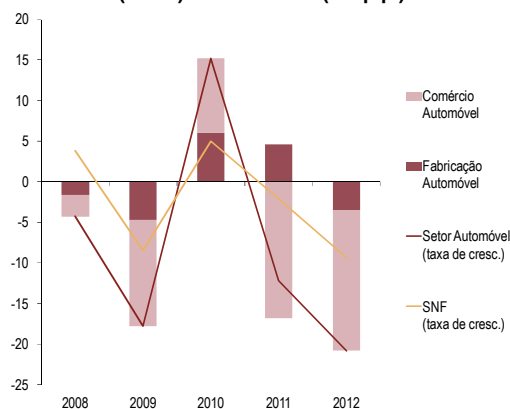


### Atividade e rentabilidade

De acordo com os dados da Central de Balanços do Banco de Portugal, o volume de negócios do setor automóvel decresceu 21% em 2012; este foi o segundo ano consecutivo em que o setor registou decréscimos superiores aos do agregado das SNF (Gráfico 3).

O EBITDA e a rentabilidade dos capitais próprios diminuíram em ambos os segmentos do setor automóvel, embora de forma mais significativa no “Comércio Automóvel”. A rentabilidade dos capitais próprios da “Fabricação Automóvel” foi significativamente superior à do agregado das SNF; no “Comércio Automóvel”, a rentabilidade passou a ser negativa a partir de 2011 (Gráfico 4).

**Gráfico 3 – Volume de negócios | Taxa de crescimento anual (em %) e contributos (em p.p.)**



**Gráfico 4 – Rentabilidade dos capitais próprios**



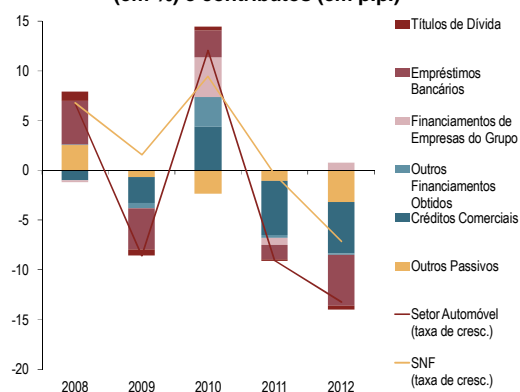
## Estrutura financeira

Em 2012, o nível de autonomia financeira do setor automóvel esteve em linha com o do agregado das SNF (30%) e foi mais elevado na “Fabricação Automóvel” (40%) do que no “Comércio Automóvel” (26%).

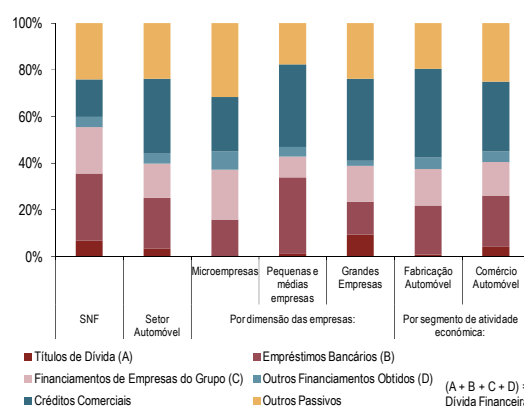
A evolução negativa da atividade traduziu-se na contração do passivo do setor automóvel: 13% em 2012 e 9% em 2011. Estes decréscimos resultaram, em larga medida, da redução dos créditos comerciais e dos empréstimos bancários (contributos de 5 p.p., em ambos os casos) (Gráfico 5). As reduções do passivo do setor foram superiores às registadas pelo agregado das SNF (0.4% e 7%, respetivamente).

Não obstante, as empresas do setor automóvel continuaram muito dependentes de capitais alheios; mais de 35% das empresas apresentaram capitais próprios negativos. As principais fontes de financiamento do setor foram a dívida financeira e os créditos comerciais (76% do total); os créditos comerciais foram particularmente relevantes na “Fabricação Automóvel” (38% do respetivo passivo) (Gráfico 6).

**Gráfico 5 – Passivo | Taxa de crescimento anual (em %) e contributos (em p.p.)**



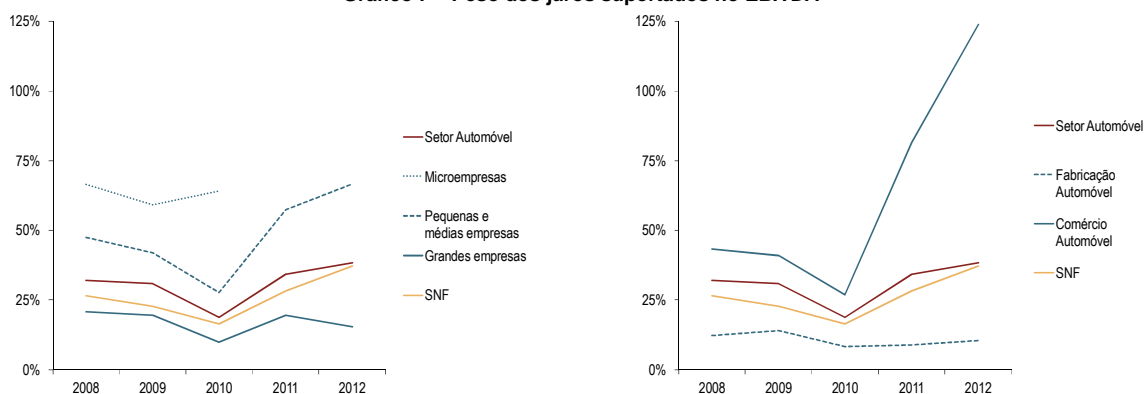
**Gráfico 6 – Estrutura do Passivo (2012)**



## Custos financeiros e solvabilidade

Em 2012, o montante despendido pelas empresas do setor automóvel para pagamento de juros decresceu 16%. Não obstante, a pressão financeira sobre o setor (medida pelo peso dos juros no EBITDA) aumentou: em média, 38% do EBITDA foi utilizado para pagamento de juros, o que significou um acréscimo de 4 p.p. face a 2011. Esta situação ficou a dever-se à quebra do EBITDA e foi particularmente notória nas microempresas e no segmento do “Comércio Automóvel” (Gráfico 7).

**Gráfico 7 – Peso dos juros suportados no EBITDA**



**Nota:** Indicador não calculado para o agregado das microempresas em 2011 e 2012, em virtude desta classe apresentar EBITDA negativo.

### Comparação internacional

De acordo com a informação da base de dados *Bank for the Accounts of Companies Harmonized* (BACH), em média, o segmento da “Fabricação Automóvel” em Portugal apresenta rendibilidade e produtividade mais elevadas e menor endividamento do que noutros países europeus. Pelo contrário, no segmento do “Comércio Automóvel”, as empresas em Portugal registam, em média, níveis de endividamento mais elevados e uma produtividade e rendibilidade mais reduzidas (Gráfico 8).

**Gráfico 8 – Comparação internacional | Rendibilidade, endividamento e produtividade (2011)**

