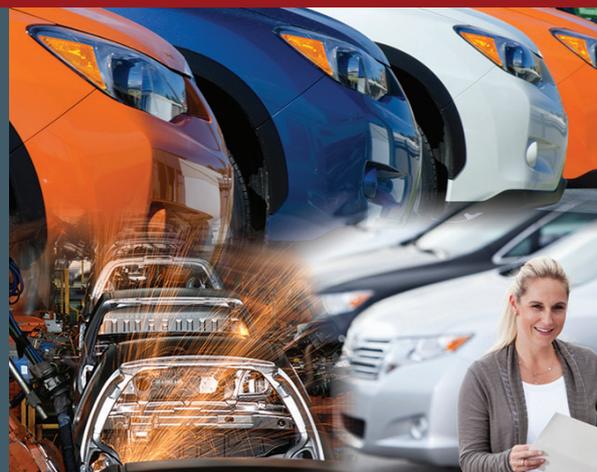


ANÁLISE DO SETOR AUTOMÓVEL



Estudos da Central de Balanços
Dezembro 2013

14



Banco de Portugal

EUROSISTEMA

ANÁLISE
DO SETOR AUTOMÓVEL

Estudos da Central de Balanços

Dezembro 2013

14



Banco de Portugal

EUROSISTEMA

BANCO DE PORTUGAL

Av. Almirante Reis, 71

1150-012 Lisboa

www.bportugal.pt

Edição

Departamento de Estatística

Design, impressão e acabamento

DSADM Serviço de Edições e Publicações

Lisboa, 2013

Tiragem

1000 exemplares

ISBN (impresso) 978-989-678-249-8 e

ISBN (online) 978-989-678-250-4

ISSN 1647-967X (impresso)

ISSN 1647-9688 (on-line)

Depósito legal n.º 320301/10

NOTA PRÉVIA

A presente análise baseia-se fundamentalmente na informação recolhida através da Informação Empresarial Simplificada (IES) e tratada pela Central de Balanços do Banco de Portugal. Através da IES as empresas cumprem, de uma só vez, as obrigações de declaração das contas anuais junto dos Ministérios das Finanças e da Justiça, do Banco de Portugal e do Instituto Nacional de Estatística (INE).

A IES é normalmente reportada no prazo máximo de seis meses e meio após o fim do exercício económico, o que corresponde, para a maioria das empresas residentes em Portugal, ao dia 15 de julho do ano seguinte ao de referência dos dados. Presentemente, a informação mais recente da IES diz respeito ao ano de 2012.

A informação reportada pelas empresas na IES é sujeita no Banco de Portugal a um processo de controlo de qualidade que visa, essencialmente, assegurar a coerência e a integridade da informação contabilística no exercício económico, assim como a consistência temporal dos principais agregados. No âmbito dessa análise é também efetuado o confronto com os dados obtidos no âmbito dos outros sistemas de estatísticas da responsabilidade do Banco de Portugal, nomeadamente na Central de Responsabilidades de Crédito (CRC), no Sistema Integrado de Estatísticas de Títulos (SIET) e na Balança de Pagamentos.

Para além da informação obtida através da IES, incluem-se ainda neste *Estudo* os dados mais recentes, relativos ao primeiro semestre de 2013, sobre a dívida financeira das empresas portuguesas disponíveis a partir de outras bases de dados do Departamento de Estatística do Banco de Portugal, nomeadamente da CRC e do SIET. Esta informação permite caracterizar uma parte significativa dos passivos financeiros das empresas portuguesas, relativa aos empréstimos obtidos junto do setor financeiro e à dívida titulada.

Por fim, para efeitos da comparação com outros países é utilizada a informação da base de dados europeia *Bank for the Accounts of Companies Harmonized* (BACH), gerida pelo Comité Europeu das Centrais de Balanços (ECCBSO – *European Committee of Central Balance-Sheet Data Offices*). Esta informação possibilita a comparação da situação das empresas de nove países europeus em termos da rendibilidade, endividamento e produtividade, ao nível dos setores de atividade económica e classes de dimensão. A informação mais recente disponível nesta base de dados reporta-se ao ano de 2011.

SUMÁRIO

O *Setor Automóvel*, que engloba a *Fabricação Automóvel* e o *Comércio Automóvel*, representava em 2012 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 ao nível do volume de negócios, em que recuou 4 pontos percentuais (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, o *Setor Automóvel* é também particularmente relevante no conjunto das atividades desenvolvidas nos distritos de Bragança, Setúbal, Viana do Castelo e Viseu.

No *Setor Automóvel* predominam as atividades do *Comércio Automóvel*, que em 2012 representavam 97% do total de empresas, 70% do número de pessoas ao serviço e 64% do volume de negócios. No entanto, as empresas da *Fabricação Automóvel* apresentam uma dimensão média mais elevada. Por comparação com a empresa média das SNF, as empresas da *Fabricação Automóvel* geraram em 2012, em média, 17 vezes mais volume de negócios e empregaram 10 vezes mais pessoas. No *Comércio Automóvel* a empresa média apresentou resultados inferiores aos das SNF. Relativamente ao grau de abertura ao exterior, o segmento da *Fabricação Automóvel* encontra-se mais dependente da procura externa e apresenta saldos comerciais com o exterior positivos. Pelo contrário, no *Comércio Automóvel*, as importações são mais relevantes e os saldos comerciais com o exterior são negativos.

Em linha com o enquadramento macroeconómico desfavorável, o volume de negócios do *Setor Automóvel* decresceu 21% em 2012, tendo sido este o segundo ano consecutivo em que o setor registou decréscimos superiores aos do agregado das SNF. Esta quebra fez-se sentir também ao nível do EBITDA e da rendibilidade dos capitais próprios e em ambos os segmentos que constituem o *Setor Automóvel*, embora de forma mais significativa no *Comércio Automóvel*. Em termos da rendibilidade dos capitais próprios, a *Fabricação Automóvel* apresentou valores significativamente superiores aos do agregado das SNF, sendo que no *Comércio Automóvel* a rendibilidade passou a ser negativa a partir de 2011.

No que concerne à situação financeira, o *Setor Automóvel* apresentou em 2012 um nível médio de autonomia financeira em linha com o do agregado das SNF (30%), tendo sido mais elevado na *Fabricação Automóvel* (40%) do que no *Comércio Automóvel* (26%). As principais fontes de financiamento do setor foram a dívida financeira e os créditos comerciais que, no seu conjunto, representavam 76% do total. Por comparação com o agregado das SNF, destaca-se a maior relevância dos créditos comerciais no financiamento das empresas do *Setor Automóvel*.

O financiamento bancário ao setor tem diminuído a um ritmo superior ao das SNF, tendo sido o *Comércio Automóvel* o segmento mais afetado. No entanto, no primeiro semestre de 2013 o crédito a este setor evoluiu de forma mais favorável. Para tal contribuiu, quer a menor queda do crédito ao *Comércio Automóvel*, quer o aumento do crédito à *Fabricação Automóvel*. A este resultado não será alheia a melhor qualidade do crédito à *Fabricação Automóvel*, refletida em rácios de crédito vencido significativamente inferiores aos do *Comércio Automóvel* (5% e 14%, respetivamente, no final do primeiro semestre de 2013).

Não obstante a queda dos juros suportados, a pressão financeira (medida pelo peso dos juros no EBITDA) sobre o *Setor Automóvel* aumentou em 2012. Esta situação ficou a dever-se à queda do EBITDA e foi particularmente notória nas microempresas e no *Comércio Automóvel*.

A comparação com outros países Europeus, realizada com a informação disponível na *Bank for the Accounts of Companies Harmonized* (BACH), permite observar que, em média, o segmento da *Fabricação Automóvel* em Portugal se encontra numa posição relativa mais favorável, por apresentar maiores rendibilidade e produtividade e menor endividamento. Pelo contrário, no segmento do *Comércio Automóvel*, as empresas em Portugal registam, em média, níveis mais elevados de endividamento e uma produtividade e rendibilidade mais reduzidas, em comparação com os restantes países em análise.

ÍNDICE

I ANÁLISE DO SETOR AUTOMÓVEL

3	1 Introdução
5	2 Estrutura e Dinâmica
5	2.1 Estrutura
13	2.2 Concentração
14	2.3 Dinâmica
16	3 Análise Económica e Financeira
16	3.1 Enquadramento
16	3.2 Atividade e rendibilidade
16	3.2.1 Volume de negócios
19	3.2.2 Custos da atividade operacional
21	<i>Caixa 1 Relevância do exterior na atividade operacional das empresas do Setor Automóvel</i>
23	3.2.3 EBITDA
24	3.2.4 Rendibilidade dos capitais próprios
26	3.3 Situação financeira
26	3.3.1 Estrutura financeira
30	<i>Caixa 2 Empréstimos obtidos junto de instituições de crédito residentes em Portugal – caracterização com base na Central de Responsabilidades de Crédito</i>
33	3.3.2 Custos financeiros e solvabilidade
35	<i>Caixa 3 Crédito obtido através da emissão de títulos de dívida – caracterização com base no Sistema Integrado de Estatísticas de Títulos</i>
37	3.3.3 Financiamento por dívida comercial
40	4 Comparação Internacional a partir da base de dados BACH
44	Anexo
45	Síntese Metodológica
47	Referências
49	Estudos da Central de Balanços

ÍNDICE DE GRÁFICOS

- 6** Gráfico 1 Estrutura por segmento de atividade económica (2012)
- 7** Gráfico 2 Composição setorial de cada classe de dimensão das empresas (volume de negócios - 2012)
- 12** Gráfico 3 Estrutura por classes de maturidade (volume de negócios - 2012)
- 12** Gráfico 4 Estrutura por natureza jurídica (volume de negócios - 2012)
- 13** Gráfico 5 Herfindahl-Hirschman Index (2012)
- 14** Gráfico 6 Indicadores demográficos
- 14** Gráfico 7 Variação anual do número de empresas em atividade
- 17** Gráfico 8 Volume de negócios | Taxa de crescimento anual (em %) e contributos (em p.p.)
- 18** Gráfico 9 Volume de negócios | Contributos dos mercados externo e interno (em p.p.) para a taxa de crescimento anual (em %)
- 19** Gráfico 10 Volume de negócios | Distribuição por quartis da taxa de crescimento anual e média ponderada
- 19** Gráfico 11 Custos da atividade operacional | Taxa de crescimento anual
- 21** *Caixa 1 - Gráfico 1.1 Exportações e Importações de bens e serviços (2012)*
- 22** *Caixa 1 - Gráfico 1.2 Transações de bens e serviços com o exterior (saldo em 2011 e 2012)*
- 23** Gráfico 12 EBITDA | Taxa de crescimento anual (em %) e contributos (em p.p.)
- 25** Gráfico 13 Rendibilidade dos capitais próprios
- 26** Gráfico 14 Rendibilidade dos capitais próprios | Distribuição por quartis e média ponderada
- 27** Gráfico 15 Autonomia financeira | Distribuição por quartis e média ponderada
- 28** Gráfico 16 Passivo | Taxa de crescimento anual (em %) e contributos (em p.p.)
- 29** Gráfico 17 Estrutura do passivo (2012)
- 30** *Caixa 2 - Gráfico 2.1 Financiamento obtido junto de IC residentes | Taxa de crescimento (em %) e contributos (em p.p.) – valores no final do período*
- 31** *Caixa 2 - Gráfico 2.2 Rácios de crédito vencido (no final do período)*
- 32** *Caixa 2 - Gráfico 2.3 Empresas com crédito vencido (no final do período)*
- 33** Gráfico 18 Juros suportados | Taxa de crescimento anual e taxas de juro de mercado
- 34** Gráfico 19 Peso dos juros suportados no EBITDA
- 35** *Caixa 3 - Gráfico 3.1 Financiamento por títulos de dívida (posição no final do primeiro semestre de 2013)*
- 36** *Caixa 3 - Gráfico 3.2 Detentores de títulos de dívida (estrutura no final do primeiro semestre de 2013)*
- 37** Gráfico 20 Prazo médio de recebimentos | Em dias
- 38** Gráfico 21 Prazo médio de pagamentos | Em dias
- 39** Gráfico 22 Financiamento líquido por dívida comercial | Em % do volume de negócios
- 41** Gráfico 23 Rendibilidade (2011)
- 42** Gráfico 24 Endividamento (2011)
- 42** Gráfico 25 Produtividade (2011)

ÍNDICE DE QUADROS

- 5** Quadro 1 Peso do Setor Automóvel nas SNF (2012)
- 6** Quadro 2 Estrutura por Grupos da CAE Rev.3 (2012)
- 7** Quadro 3 Indicadores por classes de dimensão das empresas (2012)
- 8** Quadro 4 Volume de negócios médio e número médio de pessoas ao serviço (2012) | SNF=1
- 10** Quadro 5 Localização geográfica por segmento de atividade económica (2012)
- 13** Quadro 6 Distribuição do volume de negócios (2012)
- 16** Quadro 7 PIB e principais componentes | Taxa de crescimento anual
- 20** Quadro 8 Custos da atividade operacional | Estrutura e taxa de crescimento anual (2012)
- 23** Quadro 9 EBITDA | Peso das empresas com EBITDA negativo
- 25** Quadro 10 Resultado líquido do período | Peso das empresas com valores negativos
- 27** Quadro 11 Autonomia financeira | Peso das empresas com valores negativos
- 40** Quadro 12 Principais indicadores | Setor Automóvel (2011)

ÍNDICE DE FIGURAS

- 9** Figura 1 Localização geográfica por distrito (2012)
- 11** Figura 2 Localização geográfica por distrito | Peso no total das SNF do distrito (2012)

ABREVIATURAS

BACH	<i>Bank for the Accounts of Companies Harmonized</i>
CAE	Classificação Portuguesa das Atividades Económicas
CMVMC	Custo das Mercadorias Vendidas e das Matérias Consumidas
EBITDA	Resultados antes de Juros, Impostos, Depreciações e Amortizações (do inglês, <i>Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization</i>)
ENI	Empresários em Nome Individual
FSE	Fornecimentos e Serviços Externos
IC	Instituições de Crédito
IES	Informação Empresarial Simplificada
INE	Instituto Nacional de Estatística
ITENF	Inquérito Trimestral às Empresas Não Financeiras
p.p.	Pontos Percentuais
PIB	Produto Interno Bruto
PME	Pequenas e Médias Empresas (exclui as microempresas)
POC	Plano Oficial de Contabilidade
SEC 95	Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais de 1995
SNC	Sistema de Normalização Contabilística
SNF	Sociedades não Financeiras
VAB	Valor Acrescentado Bruto

ANÁLISE DO SETOR AUTOMÓVEL



INTRODUÇÃO

1

ESTRUTURA E DINÂMICA

2

ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

3

COMPARAÇÃO INTERNACIONAL A PARTIR DA BASE DE DADOS BACH

4

I ANÁLISE DO SETOR AUTOMÓVEL

1 INTRODUÇÃO

O *Estudo “Análise do Setor Automóvel”* avalia a situação económica e financeira das empresas pertencentes ao *Setor Automóvel*, tendo por base a informação compilada pela Central de Balanços do Banco de Portugal¹. O *Setor Automóvel* compreende, para efeitos desta análise, não só as atividades de produção de veículos automóveis e respetivas componentes, como também as atividades que se desenvolvem a jusante destas, designadamente no âmbito do comércio e manutenção de veículos automóveis.

Os resultados apresentados nesta publicação complementam os dados agregados sobre Sociedades não Financeiras (SNF)², apurados, igualmente, a partir da Central de Balanços e divulgados no âmbito das publicações estatísticas do Banco de Portugal³. A análise incide essencialmente sobre o período 2008-2012, com base na Informação Empresarial Simplificada (IES), sendo dado algum detalhe adicional para o ano de 2013 relativamente ao financiamento por empréstimos bancários e por títulos de dívida.

Neste *Estudo* procura-se caracterizar o *Setor Automóvel*⁴, a partir da análise de um conjunto de indicadores selecionados para as empresas que o compõem. Para o efeito, são apresentados resultados sobre a distribuição das empresas do agregado (i.e., quartis), o que possibilita uma análise alternativa ao indicador sintético sobre a média do setor e oferece medidas isentas das distorções provocadas por eventuais valores extremos. Adicionalmente, analisam-se os contributos de vários subconjuntos de empresas para a determinação dos resultados agregados do setor. Nesse sentido, é apresentado detalhe por segmento de atividade económica e por classe de dimensão.

Nesta publicação é também avaliada a situação do *Setor Automóvel* por comparação com o agregado das SNF em Portugal. Para mais detalhe sobre os resultados obtidos para o setor das SNF, devem ser consultados os números 12 e 13 dos Estudos da Central de Balanços do Banco de Portugal (ambos de novembro de 2013).

A análise inicia-se com uma caracterização do *Setor Automóvel*, com destaque para a sua composição em termos de atividade económica, dimensão, localização geográfica, maturidade e

1 A Central de Balanços do Banco de Portugal é uma base de dados com informação económica e financeira sobre as SNF em Portugal. A informação baseia-se nos dados contabilísticos anuais comunicados no âmbito da Informação Empresarial Simplificada (IES) e nos dados contabilísticos trimestrais reportados pelas empresas através do Inquérito Trimestral às Empresas Não Financeiras (ITENF). Os dados anuais cobrem a quase totalidade das SNF e os dados trimestrais cobrem cerca de quatro mil empresas, representativas de 50% do volume de negócios do setor. Para mais detalhe relativamente à atividade da Central de Balanços, podem ser consultados os Suplementos ao Boletim Estatístico 1/2008 – *Reporte simplificado: incorporação da Informação Empresarial Simplificada nas Estatísticas das Empresas não Financeiras da Central de Balanços e 2/2013 – Estatísticas das Empresas não Financeiras da Central de Balanços – Notas metodológicas*, bem como a publicação *Estudos da Central de Balanços | 6 – Novos Quadros da Empresa e do Setor: Adaptação ao Sistema de Normalização Contabilística*, de dezembro de 2011.

2 O setor das SNF constitui um dos cinco setores institucionais da economia. A setorização institucional dos agentes económicos é efetuada de acordo com o Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais de 1995 (SEC 95), aprovado pelo Conselho através do Regulamento n.º 2223/96, de 25 de junho. O SEC 95 constitui o referencial harmonizado sobre a metodologia de compilação e prazo de disponibilização das contas nacionais dos países da União Europeia, incluindo estatísticas sob a responsabilidade do Banco de Portugal. Tendo por base este normativo, os Empresários em Nome Individual (ENI) estão incluídos no setor institucional dos Particulares. Desta forma, todos os dados apresentados neste *Estudo* para o setor das SNF excluem os ENI (representativos de cerca de dois terços do número de empresas em Portugal, mas de apenas 5% do respetivo volume de negócios). Foram também excluídas da presente análise as empresas classificadas nas Secções O – *Administração Pública e Defesa*; *Segurança Social Obrigatória*, T – *Atividades das famílias empregadoras de pessoal doméstico e atividades de produção das famílias para uso próprio* e U – *Atividades dos organismos internacionais e outras instituições extra-territoriais* da CAE-Rev.3, por não se incluírem no setor institucional das SNF, bem como as empresas classificadas na Secção K – *Atividades Financeiras e de Seguros*, onde se incorporam as Sociedades Gestoras de Participações Sociais (SGPS) não financeiras sem envolvimento na gestão das participadas que, apesar de pertencerem ao setor das SNF (conforme regulamentado no SEC 95), não foram consideradas por apresentarem características muito específicas que as distinguem das restantes SNF.

3 As estatísticas da Central de Balanços são publicadas no Boletim Estatístico do Banco de Portugal (Capítulos A e G) e nos Quadros do Setor, ambos disponíveis no sítio do Banco de Portugal na Internet e no *BPstat | Estatísticas Online*.

4 Por uma questão de simplificação utilizam-se neste *Estudo* as expressões “empresa” e “sociedade” de forma indiferenciada, sendo que ambas se referem às SNF definidas na Nota 2.

natureza jurídica das empresas que o compõem. São também apresentados resultados sobre a concentração do mercado e a dinâmica empresarial. De seguida, analisa-se a evolução recente do volume de negócios e procura-se determinar em que medida esta se reflete nas rendibilidades obtidas pelas empresas. Para tal, decompõem-se os efeitos que influem sobre estas rendibilidades entre as componentes operacional e financeira da atividade das empresas, procurando também fornecer alguma informação sobre a respetiva capacidade de solvência.

A partir da informação complementar disponível na Central de Responsabilidades de Crédito (CRC) e no Sistema Integrado de Estatísticas de Títulos (SIET), apresenta-se detalhe sobre a dívida financeira das empresas do *Setor Automóvel*, nomeadamente no que respeita a empréstimos obtidos junto do setor financeiro em Portugal e aos títulos de dívida emitidos pelas empresas do setor.

Por último, para efeitos de comparação internacional, é utilizada a base de dados *Bank for the Accounts of Companies Harmonized* (BACH), com o objetivo de comparar a situação das empresas do *Setor Automóvel* em nove países europeus, designadamente em termos de rendibilidade, endividamento e produtividade.

Em *Anexo* apresenta-se um quadro-resumo com os principais indicadores e uma síntese metodológica com a definição dos principais conceitos utilizados ao longo do *Estudo*. No sítio do Banco de Portugal na Internet encontram-se igualmente disponíveis, em ficheiro *Excel*, as séries estatísticas analisadas.

2 ESTRUTURA E DINÂMICA

2.1 Estrutura

Para efeitos deste *Estudo* são incluídas no âmbito do *Setor Automóvel* não só as atividades de produção de veículos automóveis e respetivas componentes, como também as atividades que se desenvolvem a jusante destas, designadamente no âmbito do comércio e manutenção de veículos automóveis. Assim, consideram-se pertencentes a este setor as empresas classificadas nos Grupos da CAE-Rev.3⁵ 291, 292, 293, 451, 452 e 453.

Aqueles Grupos correspondem a desagregações da Divisão 29 – *Fabricação de veículos automóveis, reboques, semi-reboques e componentes para veículos automóveis* (incluída na Secção C – *Indústrias Transformadoras*) e da Divisão 45 – *Comércio, manutenção e reparação, de veículos automóveis e motociclos* da CAE-Rev.3 (incluída na Secção G – *Comércio por grosso e a retalho; reparação de veículos automóveis e motociclos*). O primeiro conjunto de atividades foi designado abreviadamente por **Fabricação Automóvel** e o segundo por **Comércio Automóvel**.

O *Setor Automóvel* definido nos termos acabados de enunciar compreendia em 2012 cerca de 14 mil empresas, representativas de 4% das empresas e do número de pessoas ao serviço, e 6% do volume de negócios das SNF (Quadro 1). Face a 2002, o peso do *Setor Automóvel* reduziu-se em todos os indicadores: -0.2 pontos percentuais (p.p.) em número de empresas, -1 p.p. ao nível do emprego, e -4 p.p. em volume de negócios.

A evolução mais negativa do volume de negócios deveu-se, essencialmente, ao *Comércio Automóvel*, cujo peso no *Comércio* (Secção G da CAE-Rev.3) passou de 18% em 2002 para 10% em 2012. No mesmo período, a *Fabricação Automóvel* manteve o seu peso no volume de negócios das *Indústrias Transformadoras* (Secção C da CAE-Rev.3) (8% em 2012, que compara com 9% em 2002).

Quadro 1

PESO DO SETOR AUTOMÓVEL NAS SNF (2012)			
	Número de Empresas	Volume de Negócios	Número de Pessoas ao Serviço
Setor Automóvel	3.8%	5.6%	3.9%
Fabricação Automóvel	0.1%	2.0%	1.2%
Comércio Automóvel	3.7%	3.6%	2.7%

Analisando a composição do *Setor Automóvel* por **segmento de atividade económica**, observa-se, em 2012, um grande desequilíbrio a favor do *Comércio Automóvel*, que agregava 97% do total de empresas. O *Comércio Automóvel* predominava também nos restantes indicadores, mas em menor grau: 64% em termos do volume de negócios e 70% no número de pessoas ao serviço (Gráfico 1).

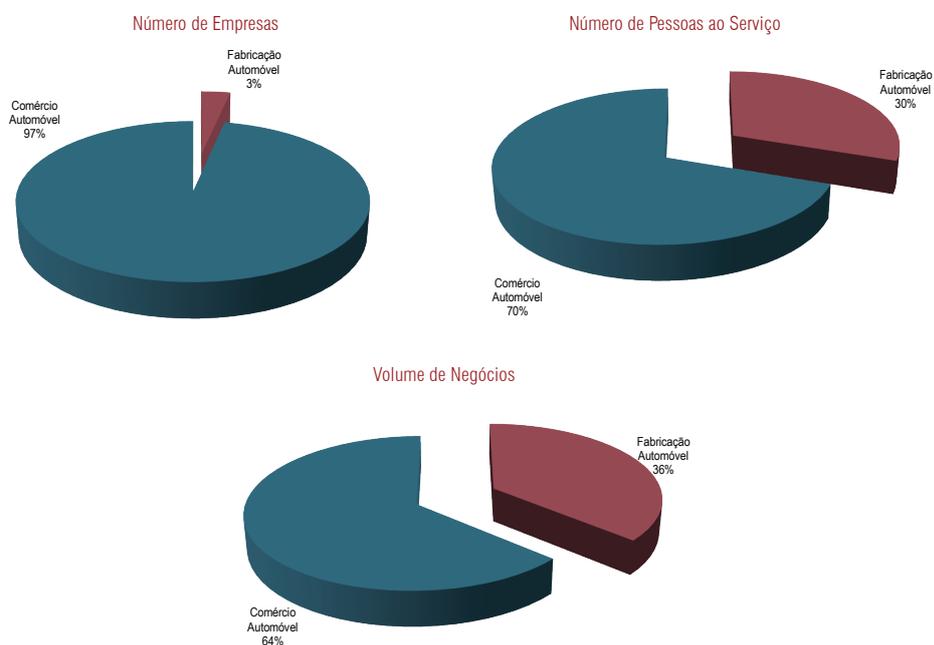
O *Setor Automóvel* compreendia 14 mil empresas, representativas de 4% do número de pessoas ao serviço e de 6% do volume de negócios do total das SNF

O *Comércio Automóvel* agregava 97% das empresas do setor, 64% do volume de negócios e 70% do número de pessoas ao serviço...

5 CAE 291: *Fabricação de veículos automóveis*; CAE 292: *Fabricação de carroçarias, reboques e semi-reboques*; CAE 293: *Fabricação de componentes e acessórios para veículos automóveis*; CAE 451: *Comércio de veículos automóveis*; CAE 452: *Manutenção e reparação de veículos automóveis*; e CAE 453: *Comércio de peças e acessórios para veículos automóveis*.

Gráfico 1

ESTRUTURA POR SEGMENTO DE ATIVIDADE ECONÓMICA (2012)



... particularmente devido ao peso da CAE 451 – Comércio de veículos automóveis no volume de negócios e da CAE 452 – Manutenção e reparação de veículos automóveis no número de empresas do setor

Por atividades que integram o *Comércio Automóvel*, destaca-se a CAE 451 – *Comércio de veículos automóveis* que representava quase metade do volume de negócios de todo o setor em análise (47%) e empregava também o maior número de pessoas (29%). A CAE 452 – *Manutenção e reparação de veículos automóveis*, por sua vez, era mais relevante ao nível do número de empresas (47% das empresas do setor, que, todavia, representavam apenas 6% do total do volume de negócios do *Setor Automóvel*).

Por outro lado, a CAE 291 – *Fabricação de veículos automóveis* e a CAE 293 – *Fabricação de componentes e acessórios para veículos automóveis*, da *Fabricação Automóvel*, que em conjunto agregavam apenas 2% das empresas do setor, representavam, todavia, 36% do volume de negócios total (Quadro 2).

Quadro 2

ESTRUTURA POR GRUPOS DA CAE REV.3 (2012)			
Grupo da CAE-Rev.3	Número de Empresas	Volume de Negócios	Número de Pessoas ao Serviço
CAE 291	0.2%	14.2%	5.6%
CAE 292	1.2%	0.9%	2.4%
CAE 293	1.8%	21.3%	22.5%
CAE 451	28.4%	46.5%	28.6%
CAE 452	47.1%	5.8%	25.3%
CAE 453	21.3%	11.2%	15.6%

Nota: CAE 291: Fabricação de veículos automóveis; CAE 292: Fabricação de carroçarias, reboques e semi-reboques; CAE 293: Fabricação de componentes e acessórios para veículos automóveis; CAE 451: Comércio de veículos automóveis; CAE 452: Manutenção e reparação de veículos automóveis; e CAE 453: Comércio de peças e acessórios para veículos automóveis.

Por **classes de dimensão**⁶ das empresas, o *Setor Automóvel* reflete, grosso modo, a estrutura do setor das SNF: a maior parte são microempresas (89% em ambos os setores), mas o seu peso em termos do volume de negócios é de, apenas, 12% no *Setor Automóvel* e 14% no caso das SNF; as Pequenas e Médias Empresas (PME) são importantes em termos do emprego (42% no *Setor Automóvel* e 44% nas SNF), enquanto a relevância das grandes empresas encontra-se ao nível do volume de negócios (46% no *Setor Automóvel* e 45% nas SNF) (Quadro 3).

O *Setor Automóvel* reflete a estrutura das SNF por dimensão das empresas, com as microempresas a representarem 89% das empresas do setor, mas com 46% do volume de negócios associado às grandes empresas

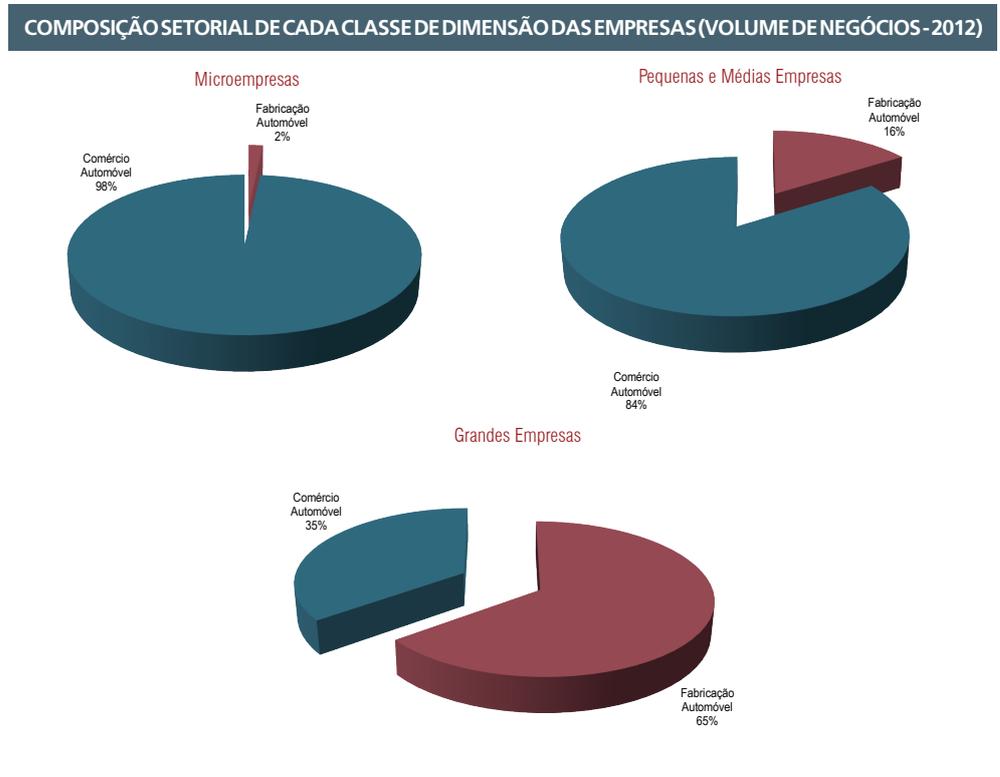
Quadro 3

INDICADORES POR CLASSES DE DIMENSÃO DAS EMPRESAS (2012)			
Indicador	Classes de dimensão	SNF	Setor Automóvel
Número de Empresas	Microempresas	88.8%	89.3%
	Pequenas e Médias Empresas	10.9%	10.3%
	Grandes Empresas	0.3%	0.4%
Volume de Negócios	Microempresas	14.5%	12.4%
	Pequenas e Médias Empresas	40.6%	41.5%
	Grandes Empresas	45.0%	46.1%
Número de Pessoas ao Serviço	Microempresas	26.8%	31.6%
	Pequenas e Médias Empresas	43.9%	41.6%
	Grandes Empresas	29.3%	26.8%

Nota: As células sombreadas identificam as classes de dimensão mais relevantes em cada setor/indicador.

O Gráfico 2 apresenta a composição setorial de cada classe de dimensão, tendo por base o volume de negócios gerado em 2012 pelos segmentos de atividade que compõem o *Setor Automóvel*.

Gráfico 2



⁶ A definição das classes de dimensão das empresas utilizada neste *Estudo* encontra-se detalhada em Anexo.

A *Fabricação Automóvel* é mais importante na classe das grandes empresas (65% do volume de negócios da classe)

As empresas da *Fabricação Automóvel* geraram em média 17 vezes mais volume de negócios e 10 vezes mais emprego do que a empresa média em Portugal

As sedes sociais das empresas do *Setor Automóvel* encontram-se concentradas nos distritos do litoral; para além de Lisboa e Porto, destaca-se também Setúbal

Em termos do volume de negócios, o peso da *Fabricação Automóvel* aumenta com a classe de dimensão das empresas, sucedendo o contrário com o *Comércio Automóvel*. Assim, na classe das microempresas destaca-se, sobretudo, o *Comércio Automóvel*, responsável em 2012 por 98% do volume de negócios desta classe (84% nas PME e 35% nas grandes empresas). Pelo contrário, a *Fabricação Automóvel* é particularmente relevante na classe das grandes empresas, onde representava 65% do volume de negócios (16% nas PME e 2% nas microempresas).

Também ao nível dos valores médios do emprego e do volume de negócios se verificam diferenças entre os dois segmentos de atividade do *Setor Automóvel*. Em média, as empresas da *Fabricação Automóvel* registam valores muito acima das empresas do agregado das SNF: em 2012 geraram 17 vezes mais volume de negócios e 10 vezes mais emprego do que a empresa média em Portugal. No *Comércio Automóvel*, a situação é a oposta, com a empresa média desta atividade a criar menos emprego e a gerar ligeiramente menos volume de negócios do que a empresa média em Portugal (Quadro 4).

Quadro 4

VOLUME DE NEGÓCIOS MÉDIO E NÚMERO MÉDIO DE PESSOAS AO SERVIÇO (2012) SNF=1			
	Setor Automóvel	Fabricação Automóvel	Comércio Automóvel
Número médio de pessoas ao serviço	1.02	9.77	0.73
Volume de negócios médio	1.48	17.03	0.97

Relativamente à **localização geográfica**⁷ das sedes sociais das empresas, também no *Setor Automóvel* se verifica uma elevada concentração nos distritos do litoral (Figura 1). A avaliação em termos do volume de negócios revela, ainda, que no caso do *Setor Automóvel* são destacados outros distritos do litoral para além de Lisboa e Porto, que agregavam, em 2012, cerca de 46% do volume de negócios (59%, nas SNF). De entre os distritos do litoral relevantes para o *Setor Automóvel* destaca-se Setúbal (17%, que compara com 6% nas SNF).

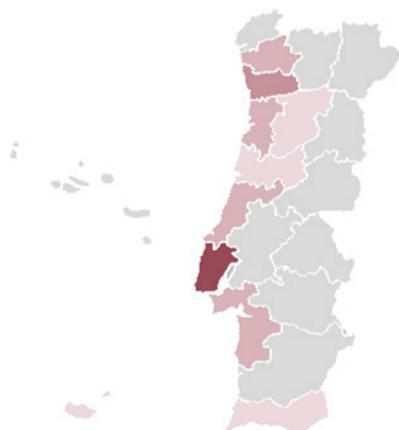
⁷ A localização geográfica refere-se ao distrito de localização da sede da empresa.

Figura 1

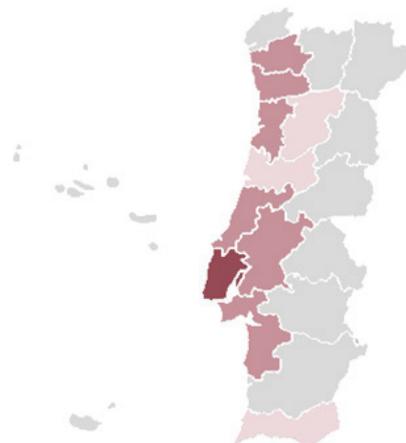
LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA POR DISTRITO (2012)

Com base no Número de Empresas

SNF

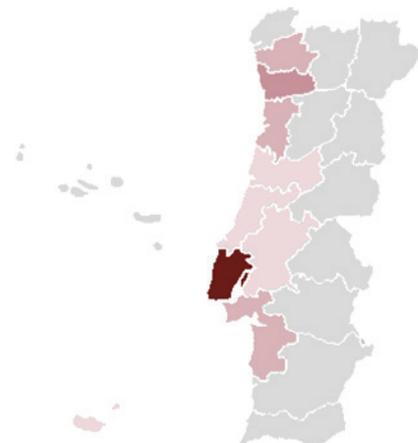


Setor Automóvel

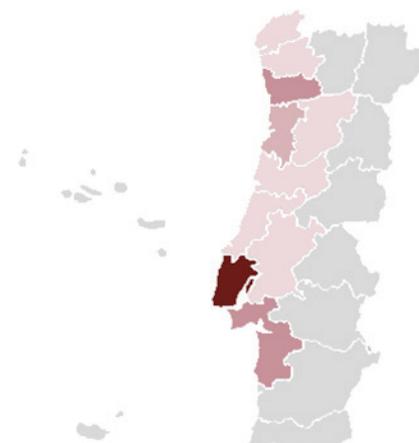


Com base no Volume de Negócios

SNF



Setor Automóvel



Legenda:



Não obstante, Lisboa é o distrito mais relevante do *Setor Automóvel*, com 22% do número de empresas, 30% do volume de negócios e 20% do emprego. Tal deve-se sobretudo às atividades do *Comércio Automóvel* (22%, 43% e 25%, respetivamente), que seguem uma distribuição muito idêntica à do agregado das SNF (Quadro 5).

O segmento da *Fabricação Automóvel* apresenta uma distribuição distinta, com o número mais significativo de empresas localizado no distrito do Porto (23%), o volume de negócios mais concentrado no distrito de Setúbal (42%) e o emprego mais evidente no distrito de Aveiro (23%).

A *Fabricação Automóvel* apresenta um número mais significativo de empresas no Porto (23%), uma maior concentração de volume de negócios em Setúbal (42%) e do emprego em Aveiro (23%).

Quadro 5

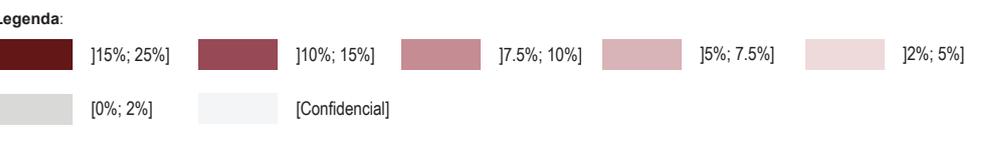
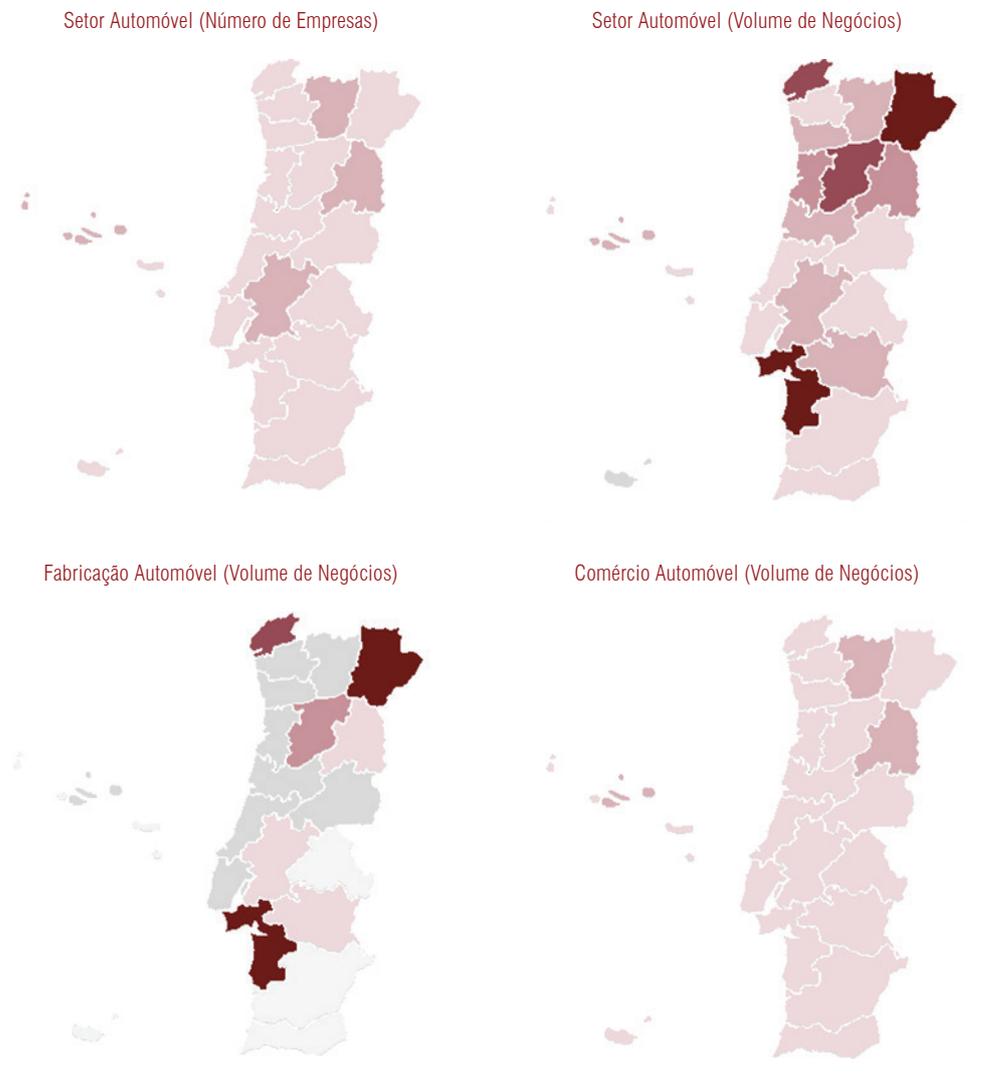
LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA POR SEGMENTO DE ATIVIDADE ECONÓMICA (2012)						
	Número de Empresas		Volume de Negócios		Número de Pessoas ao Serviço	
	Distrito (Top3)	% do total	Distrito (Top3)	% do total	Distrito (Top3)	% do total
Fabricação Automóvel	Porto	23.1%	Setúbal	41.6%	Aveiro	23.0%
	Aveiro	15.6%	Aveiro	14.1%	Setúbal	18.4%
	Lisboa	11.9%	Viseu	8.3%	Porto	15.7%
Comércio Automóvel	Lisboa	21.9%	Lisboa	43.0%	Lisboa	25.3%
	Porto	17.6%	Porto	20.3%	Porto	22.1%
	Braga	8.2%	Braga	5.4%	Braga	7.5%

A Fabricação Automóvel era mais relevante no conjunto de atividades desenvolvidas nos distritos de Bragança, Setúbal, Viana do Castelo e Viseu

Quanto à importância relativa dos segmentos de atividade do *Setor Automóvel* no total das SNF de cada distrito, merece destaque a *Fabricação Automóvel*. Aqui sobressaem os distritos de Bragança, Setúbal, Viana do Castelo e Viseu, com o volume de negócios da *Fabricação Automóvel* a representar, respetivamente, 17%, 15%, 10% e 8% do volume de negócios gerado pelas empresas desses distritos. A importância relativa do *Comércio Automóvel*, em termos do volume de negócios total, é mais equitativa entre distritos (Figura 2).

Figura 2

LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA POR DISTRITO | Peso no total das SNF do distrito (2012)



Nota: Por motivos de confidencialidade, não foram representados para a *Fabricação Automóvel* os valores associados aos distritos de Beja, Faro, Funchal, Horta, Ponta Delgada e Portalegre. Para mais informação sobre as regras de confidencialidade aplicadas aos dados da Central de Balanços deve ser consultada a publicação *Estudos da Central de Balanços I 6 – Novos Quadros da Empresa e do Setor – Adaptação ao Sistema de Normalização Contabilística*, de dezembro de 2011.

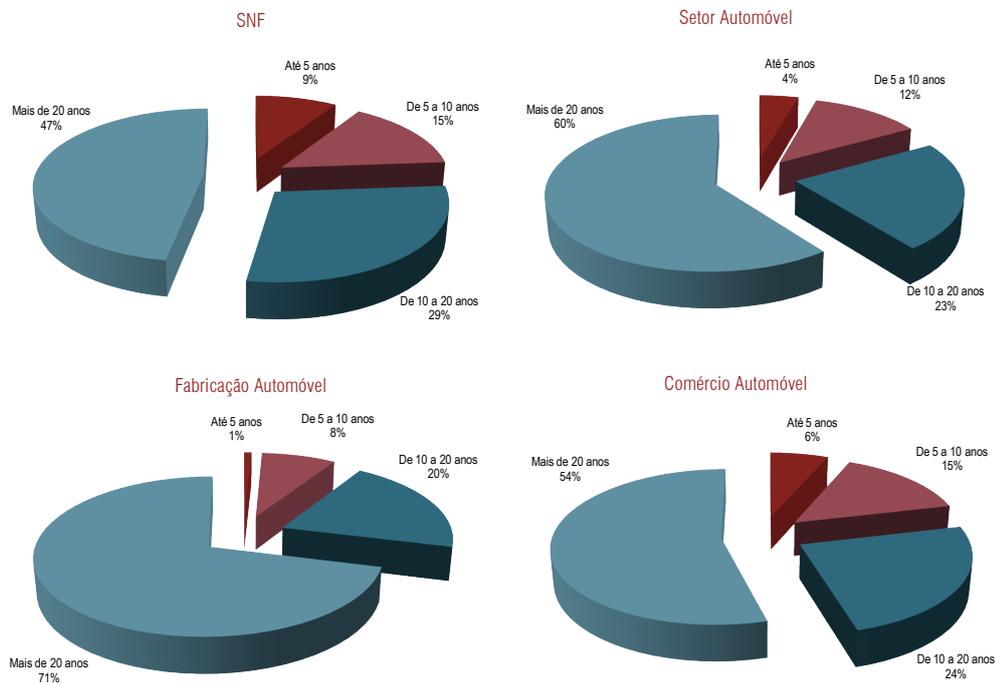
Em termos da **maturidade das empresas**⁸, 60% do volume de negócios de 2012 do *Setor Automóvel* resultava de empresas com mais de 20 anos, superior aos 47% das SNF. A *Fabricação Automóvel* foi responsável por esta divergência, onde as empresas com menos de 5 anos justificaram apenas 1% do volume de negócios, o que contrasta com 71% associados às empresas com idades superiores a 20 anos (Gráfico 3).

As empresas com mais de 20 anos de atividade eram responsáveis por 60% do volume de negócios do setor

⁸ A maturidade das empresas corresponde à idade das empresas na data de referência da análise. Consideram-se quatro classes de maturidade: até 5 anos (exclusive); de 5 a 10 anos (exclusive); de 10 a 20 anos (exclusive); e mais de 20 anos (onde se incluem as empresas com 20 anos).

Gráfico 3

ESTRUTURA POR CLASSES DE MATURIDADE (VOLUME DE NEGÓCIOS - 2012)

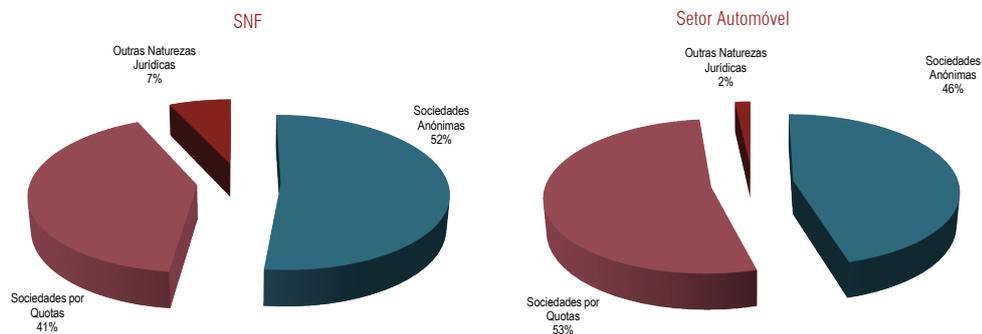


As sociedades por quotas detinham uma parcela mais significativa do volume de negócios do setor (53% que compara com 41% no total das SNF)

Quanto à **natureza jurídica**⁹ das empresas, o *Setor Automóvel* apresentava, em 2012, características distintas face ao setor das SNF em Portugal. No *Setor Automóvel* as sociedades por quotas detinham 53% do volume de negócios (compara com 41% para as SNF) e as sociedades anónimas 46% (compara com 52% para as SNF). As empresas constituídas sob outras formas jurídicas representavam apenas 2% do volume de negócios do *Setor Automóvel*, menos 5 p.p. do que o valor verificado no mesmo ano nas SNF (Gráfico 4).

Gráfico 4

ESTRUTURA POR NATUREZA JURÍDICA (VOLUME DE NEGÓCIOS - 2012)



⁹ Atendendo à multiplicidade de categorias que o normativo nacional comporta para a classificação das empresas por natureza jurídica, optou-se por destacar apenas as sociedades anónimas e sociedades por quotas, sendo as restantes naturezas jurídicas agregadas sob a designação de "outras naturezas jurídicas".

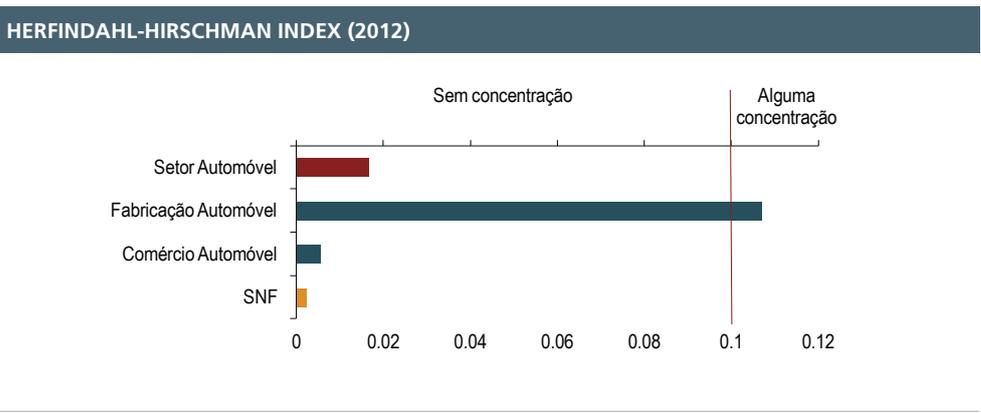
2.2 Concentração

Para efeitos de avaliação da concentração empresarial no *Setor Automóvel* foi utilizado o *Herfindahl-Hirshman Index* (HHI¹⁰), que pondera a quota de mercado de cada empresa no respetivo segmento de atividade económica.

Em 2012, os resultados apresentados pelo *Setor Automóvel* não revelam indícios de concentração (HHI de 0.02). Ao nível dos dois segmentos que compõem o setor, somente a *Fabricação Automóvel* apresentava alguma concentração (HHI de 0.11), contrastando com o *Comércio Automóvel* (HHI de 0.01) (Gráfico 5). Esta parece ser uma característica estrutural do *Setor Automóvel*, dado que os resultados de 2012 não diferem dos verificados nos anos anteriores.

O *Setor Automóvel* não apresenta indícios de concentração empresarial; contudo, a *Fabricação Automóvel* apresenta alguma concentração

Gráfico 5



No entanto, considerando as maiores empresas em termos de quota de mercado (10% das empresas), estas representavam, em 2012, 92% no volume de negócios da *Fabricação Automóvel* e 85% no do *Comércio Automóvel*. Considerando 1% das empresas com maiores quotas, aqueles pesos decrescem para 51% na *Fabricação Automóvel* e 55% no *Comércio Automóvel* (Quadro 6).

10% das empresas detinham 92% do volume de negócios na *Fabricação Automóvel* e 85% no *Comércio Automóvel*

Quadro 6

	Setor Automóvel	Fabricação Automóvel	Comércio Automóvel
Percentagem do Volume de Negócios detida por 10% das empresas	90%	92%	85%
Percentagem do Volume de Negócios detida por 1% das empresas	65%	51%	55%

¹⁰A quota de mercado s_i foi apurada a partir do volume de negócios individual y_i enquanto $s_i = y_i / \sum_{i=1}^n y_i$, sendo o HHI dado por $\sum_{i=1}^n s_i^2$. O HHI assume valores entre $1/n$ e 1, com os valores entre $1/n$ e 0.1 a representarem mercados sem concentração, entre 0.1 e 0.18 a indicarem mercados com alguma concentração e acima de 0.18 a indicarem uma elevada concentração empresarial. O valor 1 é assumido numa situação de monopólio em que uma empresa detém toda a quota de mercado.

Em 2012, o número de empresas em atividade no setor decresceu 0.4% (decréscimo de 0.2% nas SNF)

2.3 Dinâmica

No período em análise, com exceção do ano de 2010, a taxa de crescimento do número de empresas em atividade no *Setor Automóvel* foi inferior à do total de empresas em Portugal (Gráfico 6). Em consequência, tem diminuído o peso relativo do *Setor Automóvel* no conjunto das SNF em Portugal. Em 2012, o número de empresas em atividade no setor decresceu 0.4%, diminuição que foi superior à registada no total das SNF (0.2%).

Gráfico 6

INDICADORES DEMOGRÁFICOS

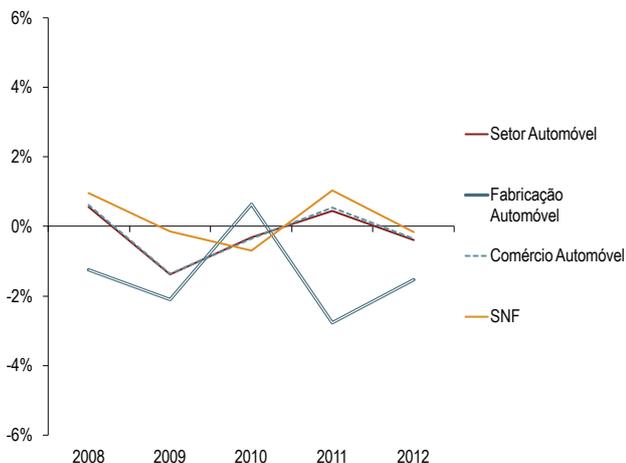


A evolução do número de empresas em atividade no *Setor Automóvel* tem sido definida, sobretudo, pelo *Comércio Automóvel*

Por segmentos de atividade económica têm-se verificado tendências divergentes, sendo que a evolução do número de empresas em atividade no *Setor Automóvel* tem sido definida, sobretudo, pelo *Comércio Automóvel*, que compreendia cerca de 97% do número total de empresas do setor (Gráfico 7).

Gráfico 7

VARIAÇÃO ANUAL DO NÚMERO DE EMPRESAS EM ATIVIDADE



Em 2012, o número de empresas em atividade no *Comércio Automóvel* diminuiu 0.4%, ao passo que na *Fabricação Automóvel* a redução foi de 1.5%. É ainda de notar que a evolução errática do número de empresas em atividade na *Fabricação Automóvel* tem subjacente um número muito reduzido de empresas. Com exceção do ano de 2010, o número de empresas nesta atividade tem diminuído mais significativamente do que no *Comércio Automóvel*.

3 ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

3.1 Enquadramento

Em 2012 o produto interno bruto caiu e o desemprego aumentou na economia portuguesa. Esta evolução decorreu num contexto externo adverso, marcado pela recessão na área do euro e pelo abrandamento do crescimento económico mundial. No plano interno, manteve-se a orientação contracionista na política orçamental e as restrições ao nível das condições monetárias e financeiras, apesar destas terem registado uma ligeira melhoria.

Em contraponto com a queda na atividade, observaram-se progressos no processo de ajustamento da economia portuguesa, nomeadamente ao nível do reequilíbrio do saldo conjunto das balanças corrente e de capital e da redução do défice primário e estrutural.

O PIB Português
decreceu 3.2%
em 2012

O PIB Português caiu 3.2% em 2012, depois de ter diminuído 1.3% em 2011. O consumo privado e o investimento agravaram as quedas observadas em 2011, enquanto o consumo público caiu ligeiramente menos do que no período homólogo. As operações comerciais com o exterior continuaram a dar um contributo positivo para a evolução do PIB, com as exportações a crescerem, embora a um ritmo inferior ao observado em 2011, e as importações a caírem de forma mais acentuada (Quadro 7).

No final do
primeiro
semestre
de 2013 a
redução do
PIB ascendeu
a 3.1%
em termos
homólogos

Os dados disponíveis para o primeiro semestre de 2013 revelam uma queda do produto, em termos homólogos, na ordem dos 3.1%. No final de 2013, as estimativas mais recentes do Banco de Portugal, publicadas no *Boletim Económico* de Inverno, apontam para uma queda do PIB de 1.5%¹¹.

Quadro 7

PIB E PRINCIPAIS COMPONENTES Taxa de crescimento anual					
	2009	2010	2011	2012	2013 (1.º Semestre)
PIB	-2.9%	1.9%	-1.3%	-3.2%	-3.1%
Consumo privado	-2.3%	2.5%	-3.3%	-5.4%	-3.3%
Consumo público	4.7%	0.1%	-5.0%	-4.7%	-3.3%
Formação bruta de capital fixo	-8.6%	-3.1%	-10.5%	-14.4%	-11.7%
Exportações	-10.9%	10.2%	6.9%	3.2%	4.0%
Importações	-10.0%	8.0%	-5.3%	-6.6%	0.9%

Fonte: INE e Banco de Portugal

3.2 Atividade e rendibilidade

3.2.1 Volume de negócios

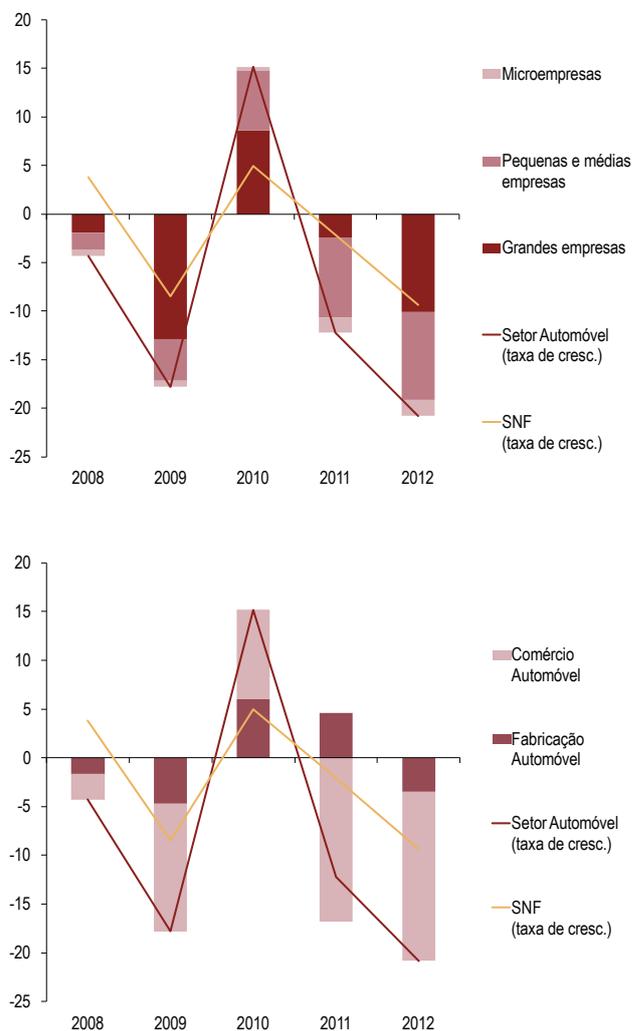
O volume
de negócios
do Setor
Automóvel
diminuiu 21%
em 2012...

O volume de negócios do *Setor Automóvel* seguiu em 2012 a tendência iniciada em 2011 (-21% e -12%, respetivamente). Em ambos os anos, a atividade do setor registou decréscimos superiores aos verificados no agregado das SNF em Portugal (Gráfico 8).

¹¹ Para mais informações acerca da evolução da atividade económica em Portugal deve ser consultado o *Relatório Anual* do Banco de Portugal, bem como o *Boletim Económico*, divulgado trimestralmente. Ambas as publicações encontram-se disponíveis em www.bportugal.pt.

Gráfico 8

VOLUME DE NEGÓCIOS | Taxa de crescimento anual (em %) e contributos (em p.p.)



Para o desempenho do *Setor Automóvel* foi particularmente relevante o comportamento das PME e das grandes empresas que contribuíram com 9 p.p. e 10 p.p., respetivamente, para a variação negativa registada pelo volume de negócios do setor (o volume de negócios destas classes de dimensão caiu 22% e 21%, respetivamente). Adicionalmente, também as microempresas contribuíram negativamente para esta evolução (contributo de 2 p.p., associado a uma redução do volume de negócios de 14%). Note-se que todas as classes de dimensão do *Setor Automóvel* tinham apresentado já em 2011 taxas de crescimento do volume de negócios negativas (destacando-se as PME com uma contração de 19%).

Por segmentos de atividade económica, a variação negativa do volume de negócios do setor deveu-se maioritariamente à queda registada no *Comércio Automóvel* (26%), apesar do volume de negócios da *Fabricação Automóvel* ter tido também uma retração significativa (10%). O contributo para a contração do volume de negócios do setor foi de 17 p.p. no caso do *Comércio Automóvel* e de 3 p.p. no caso da *Fabricação Automóvel*.

...sobretudo devido às PME e às grandes empresas (contributos de 9 p.p. e 10 p.p. para a queda do volume de negócios do setor)...

...e ao *Comércio Automóvel* (contributo de 17 p.p. para a variação negativa do volume de negócios do setor)...

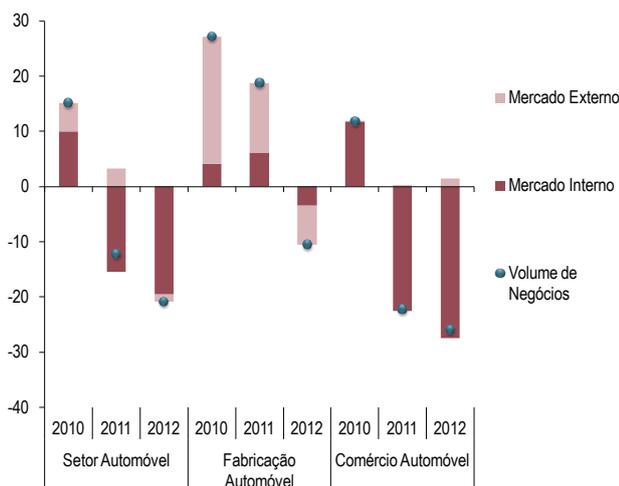
O mercado externo, que tinha atenuado a queda do volume de negócios do setor em 2011, contribuiu negativamente para a sua evolução em 2012 (1 p.p.)

A atividade do *Setor Automóvel* encontra-se muito dependente da evolução da procura interna, não obstante o grau de abertura deste setor ao exterior ser superior ao do total das SNF¹². Como tal, a evolução do volume de negócios do setor tem sido fortemente influenciada pela elevada contração do consumo interno registada nos últimos anos. Em 2011 o mercado externo atenuou o efeito dessa contração, dando um contributo positivo de 3 p.p. (-15 p.p. do mercado interno). Em 2012, todavia, ambos os mercados contribuíram para a queda do volume de negócios do *Setor Automóvel*, ainda que o contributo do mercado externo tenha sido de, apenas, 1 p.p. (Gráfico 9).

A *Fabricação Automóvel* é o segmento de atividade do *Setor Automóvel* com maior abertura ao exterior, dado que a evolução da sua atividade tem sido maioritariamente influenciada pelo mercado externo. Em 2012, o exterior contribuiu negativamente para a evolução da atividade deste segmento (-7 p.p.), após um contributo positivo em 2011 (13 p.p.). Pelo contrário, no *Comércio Automóvel* a evolução do volume de negócios tem sido ditada pelo comportamento do mercado interno, que contribuiu 27 p.p. para o decréscimo de 26% do volume de negócios do segmento em 2012. Não obstante, neste segmento, o contributo do mercado externo foi positivo em 2012 (2 p.p.).

Gráfico 9

VOLUME DE NEGÓCIOS | Contributos dos mercados externo e interno (em p.p.) para a taxa de crescimento anual (em %)



A evolução mais desfavorável do volume de negócios em 2012 foi generalizada às empresas do *Setor Automóvel*...

A análise dos dados individuais permite confirmar que a evolução do volume de negócios do *Setor Automóvel* foi mais desfavorável em 2012 do que no ano precedente para a generalidade das empresas, com todos os pontos da distribuição das taxas de variação do volume de negócios das empresas a registarem uma variação negativa face a 2011. A mesma conclusão é válida para ambos os segmentos de atividade que compõem o setor (Gráfico 10).

A evolução desfavorável do volume de negócios da *Fabricação Automóvel* deveu-se, contudo, a um pequeno conjunto de empresas com crescimentos muito elevados no volume de negócios em 2011, que registaram uma queda em 2012. De facto, em 2011 o crescimento médio do volume de negócios da *Fabricação Automóvel* (19%) estava fortemente influenciado por esse pequeno grupo de empresas, dado que a maior parte (mais de 75%) das empresas desse segmento apresentou uma evolução na atividade abaixo do valor médio, sendo que mais de 50% apresentou, inclusive,

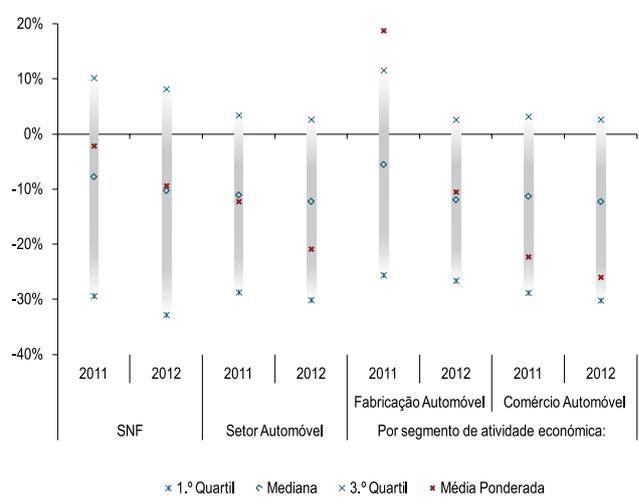
¹²A "Caixa 1: Relevância do exterior na atividade operacional das empresas do *Setor Automóvel*" disponibiliza informação complementar sobre o peso do mercado externo na atividade das empresas do setor.

variações negativas. Em 2012 o crescimento médio do volume de negócios da *Fabricação Automóvel* (-10%) foi mais representativo da situação do conjunto das empresas desse segmento, dado que a empresa mediana apresentou uma taxa de crescimento do volume de negócios de -12%.

... enquanto na *Fabricação Automóvel* a evolução mais desfavorável do volume de negócios em 2012 se deveu a um pequeno grupo de empresas com variações muito positivas em 2011

Gráfico 10

VOLUME DE NEGÓCIOS | Distribuição por quartis da taxa de crescimento anual e média ponderada



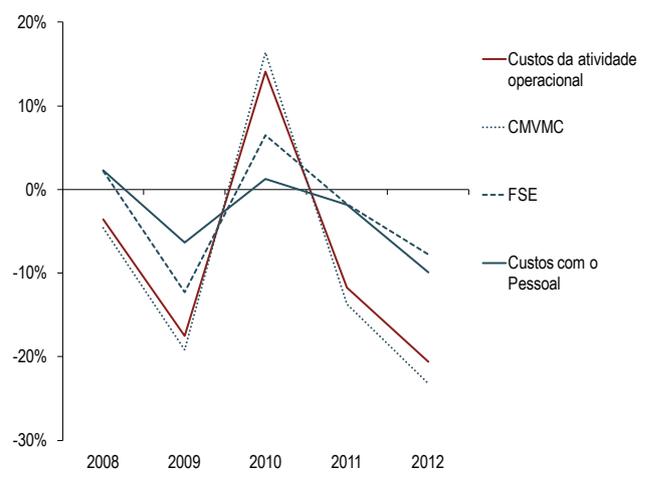
3.2.2 Custos da atividade operacional¹³

Os custos da atividade operacional do *Setor Automóvel* seguiram a tendência de evolução do volume de negócios. Em 2012 estes custos decresceram 21%. A análise por componentes dos custos permite verificar que a evolução registada se deveu essencialmente ao Custo das Mercadorias Vendidas e das Matérias Consumidas (CMVMC), que verificou um decréscimo de 23% (Gráfico 11).

Os custos associados à atividade operacional das empresas do setor diminuíram 21% em 2012, em linha com a evolução do volume de negócios

Gráfico 11

CUSTOS DA ATIVIDADE OPERACIONAL | Taxa de crescimento anual



13O agregado "custos da atividade operacional", calculado a partir da soma dos Custos das Mercadorias Vendidas e Matérias Consumidas (CMVMC) com os Fornecimentos e Serviços Externos (FSE) e os Custos com o Pessoal, corresponde, grosso modo, ao conceito de "custos operacionais" do Plano Oficial de Contabilidade (POC, normativo contabilístico de base às contas das empresas até 2009).

O CMVMC contribuiu em grande medida para a quebra dos custos da atividade operacional do setor (decréscimo de 23% em 2012)

... sendo esta a parcela mais relevante destes custos, quer na *Fabricação Automóvel* (78%) quer no *Comércio Automóvel* (79%)

Os Fornecimentos e Serviços Externos (FSE) e os custos com o pessoal decresceram, respetivamente, 8% e 10%, evolução registada em consonância com o verificado no agregado das SNF (-12% e -9%, respetivamente). De notar que, de 2009 a 2012, todas as componentes analisadas variaram no mesmo sentido: de forma positiva apenas em 2010, e negativa nos restantes anos.

A decomposição dos custos da atividade operacional do *Setor Automóvel* explica o impacto do CMVMC na evolução do agregado. Esta componente representava, em 2012, 79% dos custos da atividade operacional do *Setor Automóvel*, enquanto os FSE e os custos com pessoal representavam 11% cada. Comparativamente com as SNF, o setor em análise revelava maior peso do CMVMC (+20 p.p.), compensado por uma menor relevância tanto dos FSE (-15 p.p.), como dos custos com o pessoal (-5 p.p.) (Quadro 8).

Todas as classes de dimensão das empresas do *Setor Automóvel* apresentavam sensivelmente a mesma estrutura de custos da atividade operacional. No entanto, as microempresas apresentavam maiores parcelas afetas aos custos com o pessoal e menos custos alocados ao CMVMC (respetivamente 16% e 71%), em comparação com as grandes empresas (respetivamente 8% e 82%).

Atendendo aos segmentos de atividade económica, não eram notórias diferenças significativas em relação à alocação dos custos, refletindo tanto a *Fabricação Automóvel* como o *Comércio Automóvel* uma grande parcela dos custos afeta ao CMVMC (respetivamente 78% e 79% dos custos totais das respetivas atividades operacionais).

À semelhança do verificado no volume de negócios, também ao nível dos custos da atividade operacional a variação foi mais negativa nas PME (22%) e nas grandes empresas (21%) do que nas microempresas (13%). Por segmentos de atividade económica, a queda dos custos da atividade operacional foi mais acentuada no *Comércio Automóvel* (26%) do que na *Fabricação Automóvel* (10%). Em ambos os segmentos, o CMVMC foi a componente que variou de forma mais negativa (-28% e -12%, respetivamente).

Quadro 8

CUSTOS DA ATIVIDADE OPERACIONAL | Estrutura e taxa de crescimento anual (2012)

Análise	Rubrica	SNF	Setor Automóvel	Por dimensão das empresas:			Por segmento de atividade económica:	
				Microempresas	PME	Grandes Empresas	Fabricação Automóvel	Comércio Automóvel
Estrutura	CMVMC	58.8%	78.7%	70.7%	77.5%	81.9%	78.0%	79.0%
	FSE	25.7%	10.8%	13.0%	11.0%	9.9%	11.5%	10.4%
	Custos com o pessoal	15.5%	10.6%	16.3%	11.4%	8.2%	10.5%	10.6%
Taxa de crescimento anual	CMVMC	-7.6%	-23.3%	-15.3%	-24.0%	-24.3%	-12.2%	-28.3%
	FSE	-12.3%	-7.8%	-9.8%	-12.2%	-2.1%	3.7%	-13.8%
	Custos com o pessoal	-8.6%	-9.9%	-7.8%	-12.4%	-8.0%	-4.4%	-12.8%
	Custos da Atividade Operacional	-9.0%	-20.6%	-13.4%	-21.7%	-21.4%	-9.8%	-25.6%

CAIXA 1: RELEVÂNCIA DO EXTERIOR NA ATIVIDADE OPERACIONAL DAS EMPRESAS DO SETOR AUTOMÓVEL

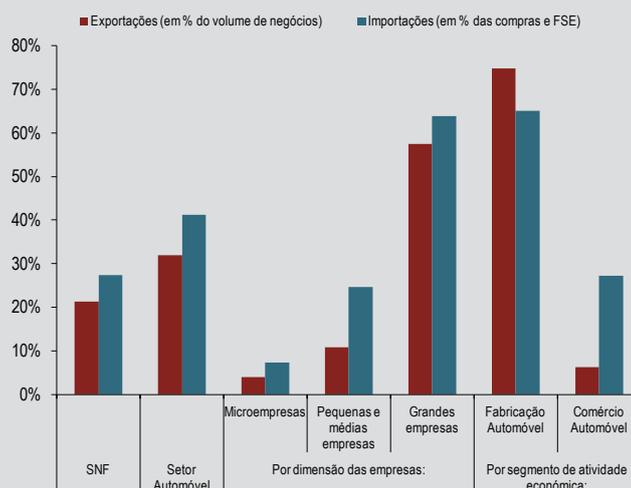
Efetua-se nesta Caixa uma avaliação da importância do mercado externo na atividade operacional das empresas do Setor Automóvel, tendo por base os dados disponíveis na Central de Balanços do Banco de Portugal¹⁴.

As exportações de bens e serviços do Setor Automóvel decresceram 5% em 2012. No entanto, avaliadas em percentagem do volume de negócios, as exportações cresceram de 27%, em 2011, para 32% em 2012, como consequência da forte quebra verificada no mercado interno.

O Gráfico 1.1 mostra que em 2012 (à semelhança do registado em todo o período de 2008 a 2012) o setor exportou menos, em percentagem do volume de negócios, do que importou, em percentagem das compras e fornecimentos e serviços externos. Este não foi, todavia, o comportamento dos dois segmentos de atividade económica que compõem o Setor Automóvel. No Comércio Automóvel a parcela de compras e fornecimentos e serviços externos associada a importações (27%) foi superior à de volume de negócios associada a exportações (6%); na Fabricação Automóvel registou-se a situação inversa (65% e 75%, respetivamente), algo transversal a todo o período 2008-2012.

Gráfico 1.1

EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES DE BENS E SERVIÇOS (2012)



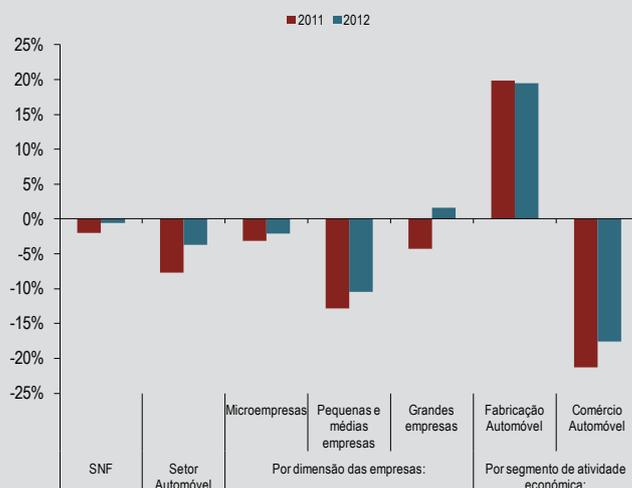
No Setor Automóvel o peso das exportações no volume de negócios cresceu com a dimensão das empresas: 4% nas microempresas, 11% nas PME e 57% nas grandes empresas; situação similar à registada ao nível do peso das importações nas compras e fornecimentos e serviços externos: 7%; 25% e 64%, respetivamente.

¹⁴ Os dados reportados na IES relativamente a operações de exportação e de importação de bens e serviços são sujeitos a controlo de qualidade no Banco de Portugal por confronto, nomeadamente, com os dados reportados pelas mesmas empresas no âmbito da balança de pagamentos. O controlo que é possível efetuar não garante, todavia, que os dados finais da IES sejam totalmente coincidentes com os dados das estatísticas do comércio internacional.

No *Setor Automóvel* o saldo das transações de bens e serviços com o exterior, em percentagem do volume de negócios, foi de -4% em 2012, o que representa uma melhoria face ao saldo de -8% registado em 2011 (Gráfico 1.2).

Gráfico 1.2

TRANSAÇÕES DE BENS E SERVIÇOS COM O EXTERIOR (SALDO EM 2011 E 2012)



O segmento *Fabricação Automóvel* destaca-se, com saldos positivos na atividade com o exterior. No entanto, de 2011 para 2012, o saldo deste segmento decresceu ligeiramente (-0.4 p.p.). Pelo contrário, o *Comércio Automóvel* apresenta invariavelmente saldos negativos, refletindo, no entanto, uma melhoria em 2012 (+4 p.p.).

Ao nível das classes de dimensão, destacam-se em 2012 as grandes empresas, onde o saldo passou a positivo (2%), depois de ser negativo em 2011 (-4%). Nas restantes classes de dimensão verificaram-se igualmente melhorias, mas os saldos mantiveram-se negativos.

3.2.3 EBITDA¹⁵

O EBITDA do *Setor Automóvel* decresceu 26% em 2012, tendo seguido a tendência iniciada em 2011. A evolução do EBITDA do setor em análise tem estado muito em linha com a evolução registada ao nível do agregado das SNF (Gráfico 12).

O EBITDA do *Setor Automóvel* decresceu 26% em 2012, queda similar à registada em 2011...

Gráfico 12

EBITDA | Taxa de crescimento anual (em %) e contributos (em p.p.)



A diminuição do EBITDA em 2012 foi sentida por todos os segmentos de atividade económica, embora de forma mais significativa no *Comércio Automóvel* (-47%). O *Comércio Automóvel* contribuiu com 16 p.p. para a quebra de 26% registada no EBITDA do *Setor Automóvel* em 2012. Ao nível da *Fabricação Automóvel* é de realçar que não se verificava um decréscimo no EBITDA desde 2009 (-14%, em 2012).

... tendo esta sido mais notória no *Comércio Automóvel* (-47%)

Em 2012, a proporção de empresas com EBITDA negativo foi superior no *Setor Automóvel*, por comparação com o conjunto das SNF (46% face a 39%, respetivamente), sendo que em ambos essa proporção aumentou em 2012 (cerca de 3 p.p.) (Quadro 9).

A proporção de empresas com EBITDA negativo foi superior no *Setor Automóvel*, por comparação com o conjunto das SNF (46% face a 39%)

Na *Fabricação Automóvel* e no *Comércio Automóvel* a tendência foi semelhante, sendo que a parcela de empresas com EBITDA negativo era inferior na *Fabricação Automóvel* (33%, que compara com 46% no *Comércio Automóvel*).

Quadro 9

	Por dimensão das empresas:					Por segmento de atividade económica:	
	SNF	Setor Automóvel	Microempresas	PME	Grandes Empresas	Fabricação Automóvel	Comércio Automóvel
2011	36.4%	42.4%	44.8%	24.3%	11.9%	30.6%	42.8%
2012	39.1%	45.8%	47.9%	28.6%	17.0%	33.3%	46.2%

¹⁵EBITDA, que representa a sigla da expressão inglesa *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*, é entendido como o resultado do exercício acrescido dos custos registados por conta de juros, impostos, depreciações e amortizações.

48% das microempresas do setor apresentaram EBITDA negativo em 2012

Ao nível da dimensão das empresas, os dados mostram que a proporção de empresas com EBITDA negativo decresce com a classe de dimensão. Em 2012, 48% das microempresas do *Setor Automóvel* registaram EBITDA negativo, enquanto nas PME e nas grandes empresas essa proporção foi de 29% e 17%, respetivamente. Apesar de em todas as classes de dimensão se ter registado em 2012 um aumento do número de empresas com EBITDA negativo, o maior aumento ocorreu nas grandes empresas do setor (5 p.p., que compara com 3 p.p. nas microempresas e 4 p.p. nas PME).

3.2.4 Rendibilidade dos capitais próprios¹⁶

A rendibilidade dos capitais próprios do *Setor Automóvel* foi de -2% em 2012 (-3 p.p. face a 2011)

Em 2012, a rendibilidade dos capitais próprios do *Setor Automóvel* foi de -2%, tendo recuado quase 3 p.p. face a 2011. No período 2008-2012, a rendibilidade deste setor acompanhou a tendência da rendibilidade das SNF, embora a um nível inferior. Destaque, porém, para a aproximação das rendibilidades dos dois setores desde 2009, ano em que o diferencial foi superior a 6 p.p.. Em 2012 esse diferencial cifrou-se em, apenas, 1 p.p. (Gráfico 13).

Apenas as grandes empresas do setor registaram rendibilidades positivas (7%)...

No *Setor Automóvel* a rendibilidade dos capitais próprios cresce com a classe de dimensão das empresas. Em 2012 esta rendibilidade foi muito negativa nas microempresas (-50%), refletindo um decréscimo acentuado face ao ano anterior (rendibilidade de -30% em 2011). Nas PME a rendibilidade média também foi negativa (-6%), enquanto na classe das grandes empresas foi positiva (7%).

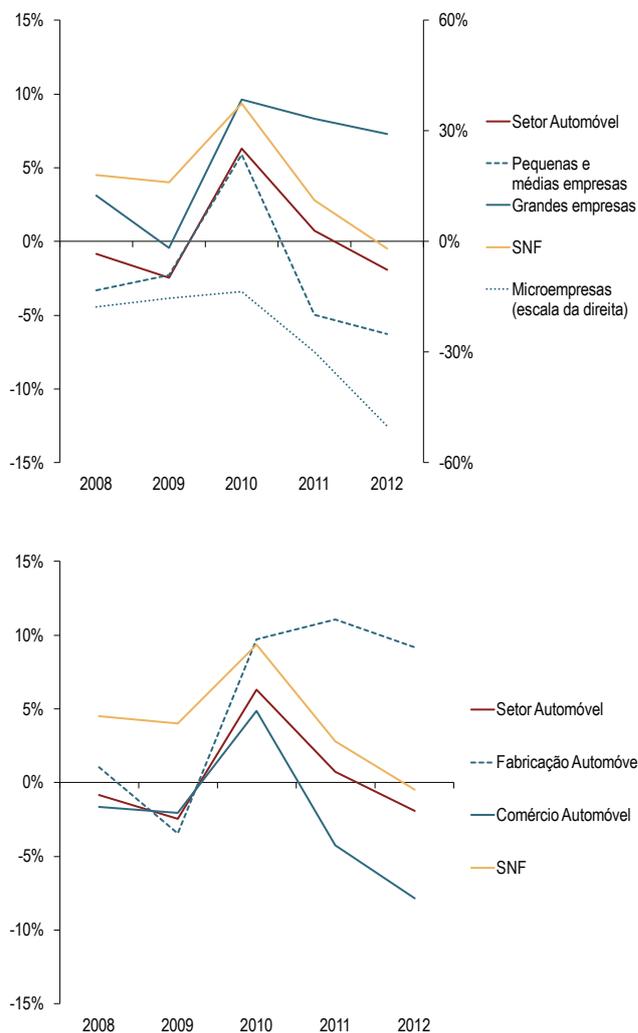
... e a *Fabricação Automóvel* (9%); o *Comércio Automóvel* registou uma rendibilidade média dos capitais próprios negativa (-8%)

Em relação aos segmentos de atividade económica que compõem o *Setor Automóvel*, em 2012 a rendibilidade média dos capitais próprios do *Comércio Automóvel* foi negativa (-8%, que representa uma queda de 4 p.p. face a 2011), enquanto a rendibilidade da *Fabricação Automóvel* foi positiva (9%, -2 p.p. face a 2011). Adicionalmente, a rendibilidade dos capitais próprios da *Fabricação Automóvel* foi positiva desde 2010 e consideravelmente acima da média das SNF. No mesmo período, a rendibilidade do *Comércio Automóvel* só foi positiva em 2010, tendo sido negativa nos anos subsequentes.

¹⁶ Calculada através do rácio entre o resultado líquido do exercício e os capitais próprios, esta rendibilidade mede o retorno obtido pelo capital investido pelos acionistas/sócios.

Gráfico 13

RENDIBILIDADE DOS CAPITAIS PRÓPRIOS



Em 2012, mais de 52% das empresas do *Setor Automóvel* registou prejuízos na sua atividade, o que compara com 47% nas SNF (Quadro 10). Face a 2011, a proporção de empresas nesta situação aumentou perto de 4 p.p. no *Setor Automóvel* (3 p.p. nas SNF).

Por segmentos de atividade económica e classes de dimensão, foi no *Comércio Automóvel* (53%) e na classe das microempresas (54%) que foram observadas idênticas proporções de empresas com resultados negativos.

A proporção de empresas com resultados negativos aumentou em 2012, tendo-se situado em 52% (47% nas SNF)

Quadro 10

RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO | *Peso das empresas com valores negativos*

Ano	SNF	Setor Automóvel	Por dimensão das empresas:			Por segmento de atividade económica:	
			Microempresas	PME	Grandes Empresas	Fabricação Automóvel	Comércio Automóvel
2011	44.5%	48.6%	50.4%	35.2%	27.1%	39.2%	48.9%
2012	47.4%	52.2%	53.6%	40.5%	34.0%	42.7%	52.5%

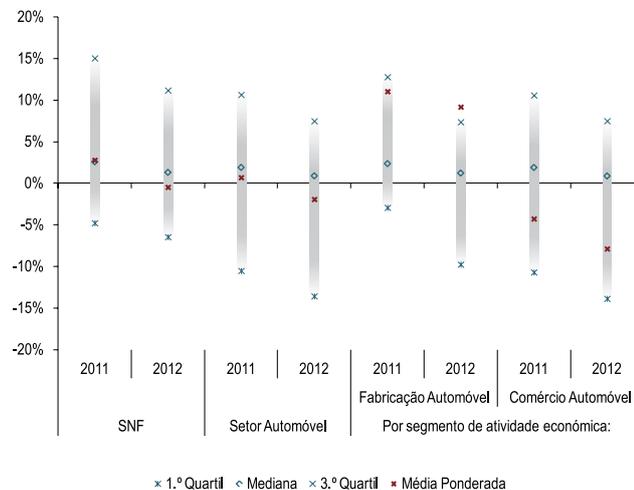
A queda da rentabilidade dos capitais próprios em 2012 foi transversal à generalidade das empresas do *Setor Automóvel*...
... mais de metade das empresas do setor registou rentabilidades superiores a 1% em 2012

Como sucedeu com as SNF em Portugal, a queda da rentabilidade dos capitais próprios¹⁷ em 2012 afetou a generalidade das empresas do *Setor Automóvel*. De facto, todos os quartis da distribuição das rentabilidades das empresas de ambos os universos recuaram entre 1 p.p. e 4 p.p., o que fez deslocar ambas as distribuições para baixo, de forma muito equivalente (Gráfico 14).

A distribuição por quartis da rentabilidade das empresas das duas atividades que compõem o *Setor Automóvel* permite verificar que mais de metade das empresas com capitais próprios positivos registou rentabilidades superiores a 1%. Contudo, no caso do segmento da *Fabricação Automóvel*, verifica-se um enviesamento do resultado para o conjunto de empresas com rentabilidades elevadas, dado que 75% das empresas deste segmento obtiveram uma rentabilidade dos capitais próprios inferior à média.

Gráfico 14

RENTABILIDADE DOS CAPITAIS PRÓPRIOS | Distribuição por quartis e média ponderada



3.3 SITUAÇÃO FINANCEIRA

A autonomia financeira média das empresas situou-se em 30% em 2012 (+4 p.p. face a 2008)

Em metade das empresas do *Setor Automóvel*, pelo menos 86% do ativo era financiado por capital alheio (76% no caso das SNF)

3.3.1 Estrutura financeira

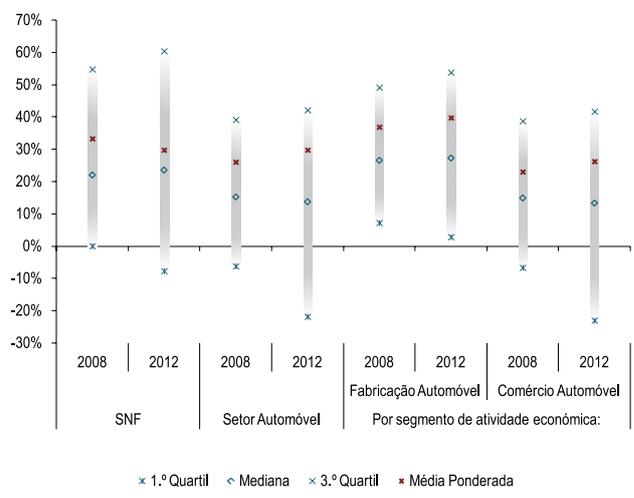
De acordo com a informação da Central de Balanços, o rácio de autonomia financeira do *Setor Automóvel* situou-se em 30% em 2012, sensivelmente o mesmo valor do agregado das SNF. No entanto, a evolução desde 2008 foi distinta, com o nível de autonomia financeira a aumentar 4 p.p. no *Setor Automóvel*, enquanto nas SNF se verificou uma queda de 4 p.p. (Gráfico 15).

Em 2012, verifica-se ainda, ao nível da autonomia financeira, uma maior heterogeneidade entre as empresas deste setor, por comparação com 2008. O intervalo interquartil do rácio de autonomia financeira no *Setor Automóvel* (diferença entre o terceiro e o primeiro quartis) passou de 45 p.p. em 2008, para 64 p.p. em 2012, tendo a mediana decrescido 1 p.p., para 14%. Com base na mediana, é possível concluir que em metade das empresas do *Setor Automóvel*, pelo menos 86% do ativo era financiado por capital alheio, o que compara com 76% no caso das SNF.

¹⁷Note-se que a rentabilidade dos capitais próprios é calculada, em termos individuais, apenas para as empresas com capitais próprios positivos, como se refere no *Estudos da Central de Balanços* | 6, dezembro de 2011 – *Novos Quadros da Empresa e do Setor: Adaptação ao Sistema de Normalização Contabilística*.

Gráfico 15

AUTONOMIA FINANCEIRA | Distribuição por quartis e média ponderada



Por segmentos de atividade económica, a *Fabricação Automóvel* apresenta, em média, o maior grau de autonomia financeira (40%, que compara com 26% no *Comércio Automóvel*). Contudo, os valores médios estão, em ambos os casos, acima da mediana, refletindo um enviesamento do resultado a favor de algumas empresas mais capitalizadas e com maior peso nestas atividades. Não obstante, a distribuição por quartis reflete uma situação generalizada melhor nas empresas da *Fabricação Automóvel* do que no *Comércio Automóvel*.

De entre as empresas com níveis de capitais próprios mais reduzidos, destacam-se as que apresentam particular vulnerabilidade por exibirem uma autonomia financeira negativa (capitais próprios negativos). O conjunto de empresas com capitais próprios negativos representou, em 2012, 35% das empresas do *Setor Automóvel*, o que correspondeu a um acréscimo de 3 p.p. face a 2011. A situação de capitais próprios negativos foi verificada por 36% das empresas do *Comércio Automóvel*, ao passo que na *Fabricação Automóvel* essa parcela se cifrou em 23%. Por comparação, no agregado das SNF a proporção de empresas nesta situação situava-se em 29% (Quadro 11).

Quadro 11

AUTONOMIA FINANCEIRA | Peso das empresas com valores negativos

Ano	SNF	Setor Automóvel	Por segmento de atividade económica:	
			Fabricação Automóvel	Comércio Automóvel
2011	27.3%	32.9%	22.5%	33.3%
2012	29.2%	35.5%	22.5%	35.9%

O nível de autonomia financeira relativamente baixo reflete uma grande dependência de capitais alheios no setor em análise, o que justifica a análise mais detalhada das fontes de financiamento subjacentes.

O passivo do *Setor Automóvel* contraiu nos últimos dois anos, em resultado da evolução negativa da atividade. A contração do passivo foi de 13% em 2012 e de 9% em 2011 (Gráfico 16). Estas reduções foram superiores às registadas pelo agregado das SNF (-0.4% e -7%, respetivamente).

A *Fabricação Automóvel* apresenta, em média, o maior grau de autonomia financeira (40%), que compara com 26% no *Comércio Automóvel*

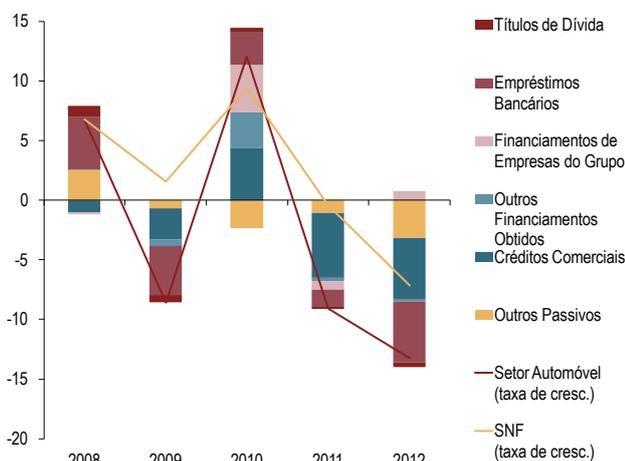
O conjunto de empresas com capitais próprios negativos representou, em 2012, 35% das empresas do *Setor Automóvel* (+3 p.p. face a 2011)

O passivo do *Setor Automóvel* contraiu nos últimos dois anos, em resultado da evolução negativa da atividade (13% em 2012 e 9% em 2011)

Os créditos comerciais e os empréstimos bancários justificaram uma parte significativa da redução do passivo do *Setor Automóvel* em 2012 (5 p.p. em ambos os casos), tendo a única contribuição positiva sido dada pelos financiamentos de empresas do grupo (1 p.p.).

Gráfico 16

PASSIVO | Taxa de crescimento anual (em %) e contributos (em p.p.)



A dívida financeira e os créditos comerciais representavam 76% do passivo do *Setor Automóvel*, proporção similar à registada nas SNF

Uma análise mais detalhada das componentes do capital alheio revela que, em 2012, a dívida financeira e os créditos comerciais representavam, no seu conjunto, 76% do passivo do *Setor Automóvel*, sensivelmente a mesma proporção que foi registada pelo agregado das SNF (Gráfico 17). No entanto, é possível verificar que os créditos comerciais apresentavam maior relevância no *Setor Automóvel* (32%) do que nas SNF (16%), acontecendo o inverso com os empréstimos bancários¹⁸ (22%, que compara com 29% no total das SNF). Os títulos de dívida¹⁹ representavam apenas 3% do total do passivo nas empresas do *Setor Automóvel*, que compara com 7% nas SNF.

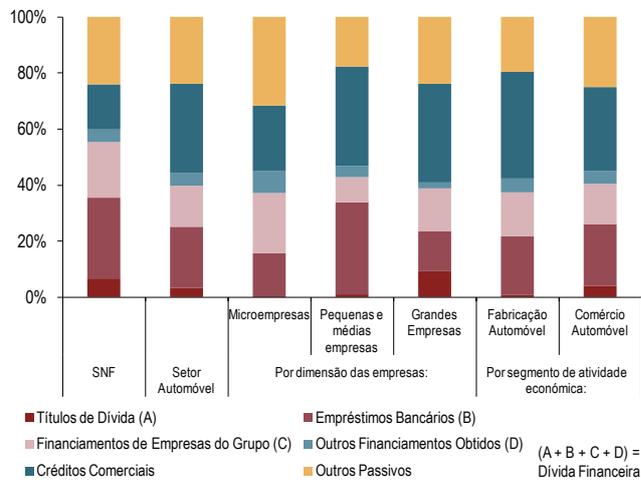
A importância relativa de cada uma destas fontes de financiamento difere atendendo às classes de dimensão e segmentos de atividade económica do *Setor Automóvel*. Os empréstimos bancários exibiam maior peso nas PME, onde representavam 33% do total, o que compara com 16% nas microempresas e 14% nas grandes empresas. Por segmentos de atividade económica evidencia-se o peso dos créditos comerciais na *Fabricação Automóvel* (38%), proporção superior à registada pelos empréstimos bancários (21%). Já a emissão de títulos de dívida tinha, em 2012, maior relevância na estrutura do passivo do *Comércio Automóvel* (4%, que compara com 1% na *Fabricação Automóvel*).

¹⁸A "Caixa 2: Empréstimos obtidos junto de instituições de crédito residentes em Portugal – caracterização com base na Central de Responsabilidades de Crédito" disponibiliza informação complementar sobre esta fonte de financiamento.

¹⁹A "Caixa 3: Crédito obtido através da emissão de títulos de dívida – caracterização com base no Sistema Integrado de Estatísticas de Títulos" disponibiliza informação complementar sobre esta fonte de financiamento.

Gráfico 17

ESTRUTURA DO PASSIVO (2012)



Nota: A dívida financeira corresponde ao conjunto de financiamentos remunerados obtidos pela empresa, designadamente, através da emissão de títulos de dívida, empréstimos junto de instituições de crédito e sociedades financeiras, empréstimos junto de empresas do grupo, ou, ainda, outros financiamentos obtidos. Foram excluídas da análise as componentes do passivo consideradas eminentemente contabilísticas, como sejam os diferimentos e as provisões. Desta forma, a classe "Outros passivos" incorpora as dívidas ao Estado e outros entes públicos, a acionistas e sócios (não remuneradas), outros passivos correntes e outras contas a pagar.

CAIXA 2 | EMPRÉSTIMOS OBTIDOS JUNTO DE INSTITUIÇÕES DE CRÉDITO RESIDENTES EM PORTUGAL – CARACTERIZAÇÃO COM BASE NA CENTRAL DE RESPONSABILIDADES DE CRÉDITO²⁰

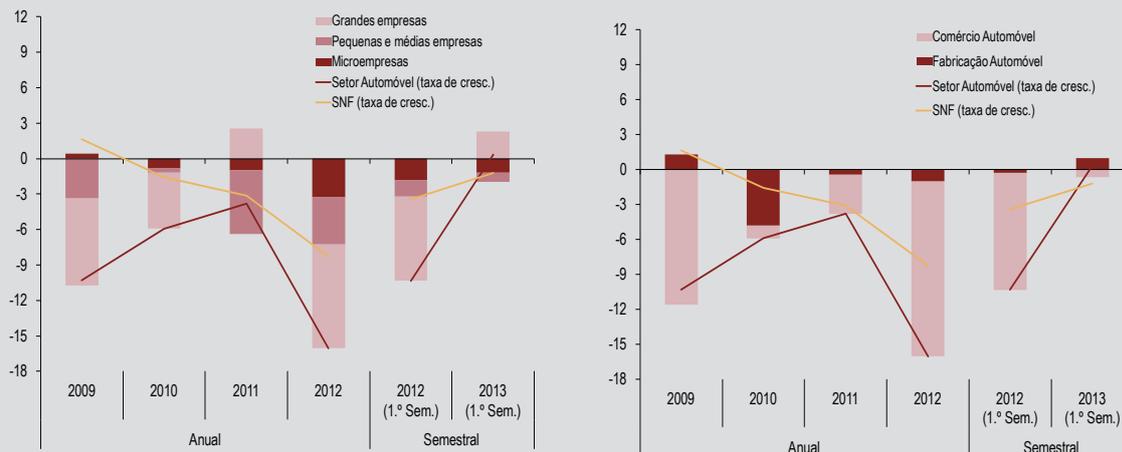
Os empréstimos obtidos junto de instituições de crédito (IC) foram a principal componente da dívida financeira do *Setor Automóvel* em 2012 (49%). Com base na informação disponível na Central de Responsabilidades de Crédito do Banco de Portugal, procede-se nesta *Caixa* à análise da componente relacionada com os empréstimos obtidos junto de IC²¹ residentes em Portugal.

Em 2012, esta parcela representava cerca de 94% do total de empréstimos obtidos pelas empresas do *Setor Automóvel* junto de IC (parcela superior em 1 p.p. à registada em 2011) e envolvia 65% das empresas do setor (68% em 2011). Os empréstimos obtidos junto de IC residentes pelas empresas do *Setor Automóvel* representavam cerca de 2% do total do crédito concedido por estas instituições às SNF no final de 2012.

A evolução do crédito concedido ao *Setor Automóvel* tem seguido, de forma mais acentuada, a tendência de contração registada no crédito ao total das empresas em Portugal (Gráfico 2.1). O ano de 2012 foi o mais negativo de toda a série analisada, tendo sido de 16% a queda do crédito ao setor e de 8% a do crédito às SNF. No primeiro semestre de 2013, enquanto o crédito às SNF decresceu 1.2%, o crédito ao *Setor Automóvel* cresceu 0.3%.

Gráfico 2.1

FINANCIAMENTO OBTIDO JUNTO DE IC RESIDENTES | Taxa de crescimento (em %) e contributos (em p.p.) – valores no final do período



Por dimensão das empresas, em 2012 todas as classes contribuíram negativamente para a evolução do crédito ao *Setor Automóvel*. No final do primeiro semestre de 2013, o crédito concedido por IC residentes às grandes empresas registou uma inversão nesta tendência, tendo verificado um aumento de 14% face ao final de 2012 (contributo positivo de 2 p.p. para a evolução do crédito obtido junto de IC residentes pelo *Setor Automóvel*).

²⁰A Central de Responsabilidade de Crédito é uma base de dados gerida pelo Banco de Portugal com informação prestada pelas entidades participantes (instituições residentes que concedem crédito) sobre os créditos concedidos. Para mais informação pode ser consultado o Caderno n.º 5 do Banco de Portugal, *Central de Responsabilidades de Crédito*.

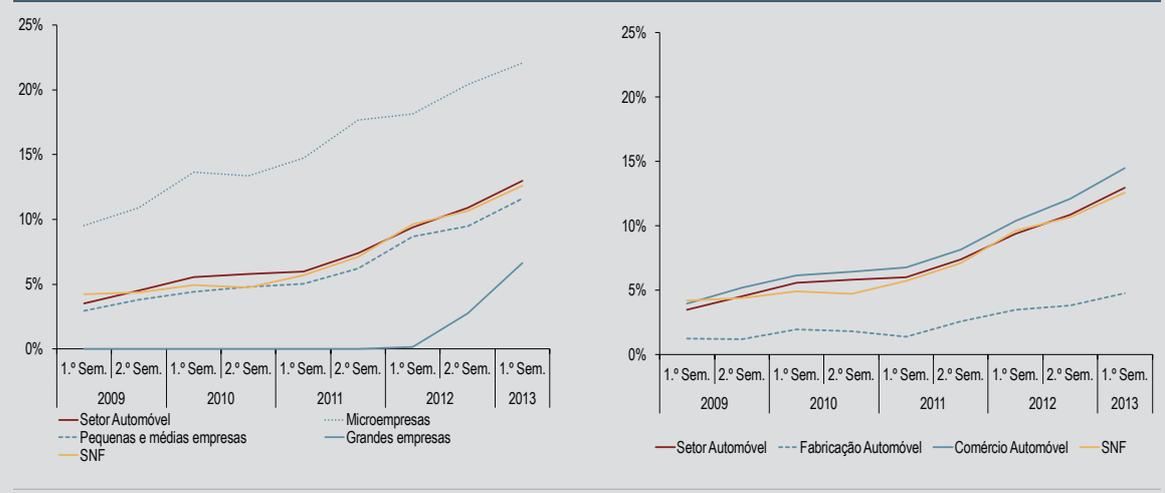
²¹Incluem, nomeadamente, bancos, caixas económicas e caixas de crédito agrícola mútuo (genericamente designados por "bancos" neste *Estudo*), bem como instituições financeiras de crédito, sociedades de *factoring*, sociedades financeiras para aquisições a crédito e sociedades de locação financeira. De notar que mais de 95% do crédito concedido a SNF em 2012 por instituições de crédito residentes teve origem em bancos.

Por segmentos de atividade económica, é possível constatar que, do final de 2010 ao final de 2012, ambas as atividades contribuíram negativamente para a evolução do crédito bancário às empresas do *Setor Automóvel*. Não obstante, o *Comércio Automóvel* destacou-se ao registar a maior contração no final de 2012 (17%), tendo sido responsável por cerca de 15 p.p. da diminuição do crédito ao *Setor Automóvel* nesse ano. No final do primeiro semestre de 2013 o crédito obtido pela *Fabricação Automóvel* recuperou (7%), tendo contribuído em 1 p.p. para a evolução de 0.3% do crédito de IC residentes a empresas do *Setor Automóvel*.

O incumprimento das empresas do *Setor Automóvel* tem estado em linha com o verificado no agregado das SNF. No final do primeiro semestre de 2013 o rácio de crédito vencido²² de ambos os conjuntos situava-se em 13% (Gráfico 2.2).

Gráfico 2.2

RÁCIOS DE CRÉDITO VENCIDO (no final do período)



Por dimensão das empresas, destaca-se a divergência entre as microempresas e as grandes empresas. No final do primeiro semestre de 2013 o rácio de crédito vencido foi de 22% na primeira classe e de 7% na segunda.

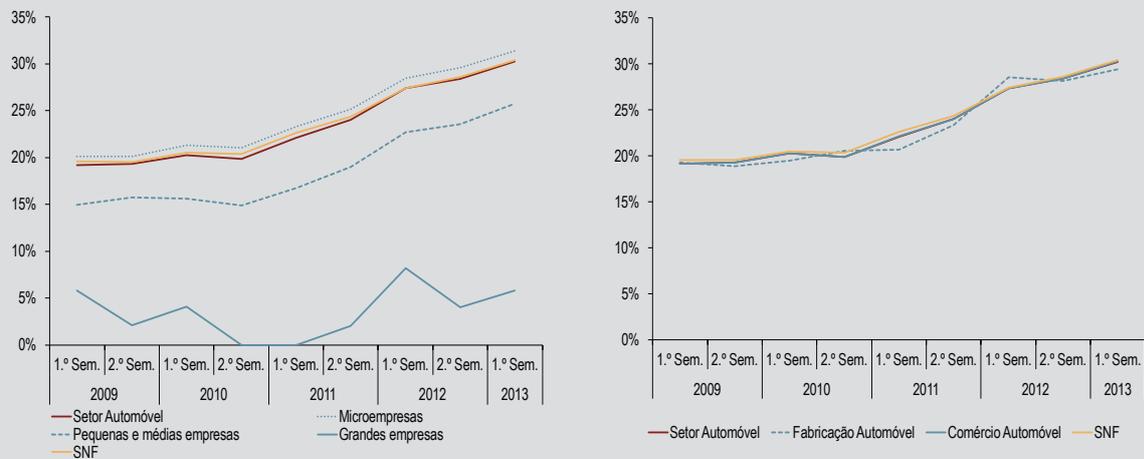
Por segmentos de atividade económica, o *Comércio Automóvel* apresentava no final do primeiro semestre de 2013 um rácio de crédito vencido de 14%, que compara com 5% na *Fabricação Automóvel*. O diferencial entre estes dois segmentos aumentou ao longo do período analisado, tendo sido, no final do primeiro semestre de 2009, de 3 p.p..

Para o rácio de crédito vencido do *Setor Automóvel* registado no final do primeiro semestre de 2013 contribuíram 30% das empresas do setor com crédito junto de IC residentes, situação que compara com 28% no final de 2012 e apenas 19% no final de 2009 (Gráfico 2.3). No conjunto das SNF, esta proporção era igualmente de 30% no final do primeiro semestre de 2013 e de 29% no final de 2012.

²² O rácio de crédito vencido, baseado em informação da Central de Responsabilidades de Crédito, é calculado como a proporção de crédito vencido no total do crédito obtido. O crédito considera-se vencido, no que respeita ao capital, decorridos no máximo 30 dias após o seu vencimento sem que se tenha verificado a respetiva regularização e, relativamente aos juros e outras despesas, a partir da data em que o seu pagamento deveria ter sido efetuado.

Gráfico 2.3

EMPRESAS COM CRÉDITO VENCIDO (no final do período)



A classe das microempresas apresentou a maior proporção de empresas em incumprimento (31%, no final do primeiro semestre de 2013), enquanto as grandes empresas situaram-se no extremo oposto (6%). Aqui importa referir que, ao longo do período em análise, a parcela de empresas com crédito vencido tem aumentado nas classes das microempresas e das PME. Nas grandes empresas esta evolução tem sido menos notória.

Por segmentos de atividade económica, a proporção de empresas com crédito vencido tem sido muito idêntica entre a *Fabricação Automóvel* e o *Comércio Automóvel* (em torno dos 30%, no final do primeiro semestre de 2013).

3.3.2 Custos financeiros e solvabilidade

Em 2012 os juros suportados pelas empresas do *Setor Automóvel* decresceram 16% face a 2011, mais 15 p.p. do que no agregado das SNF. Este resultado reflete uma inversão da evolução registada em 2011 (aumento de 36% no *Setor Automóvel* e de 25% no agregado das SNF), influenciada pelos efeitos da crise da dívida soberana da área do euro (Gráfico 18).

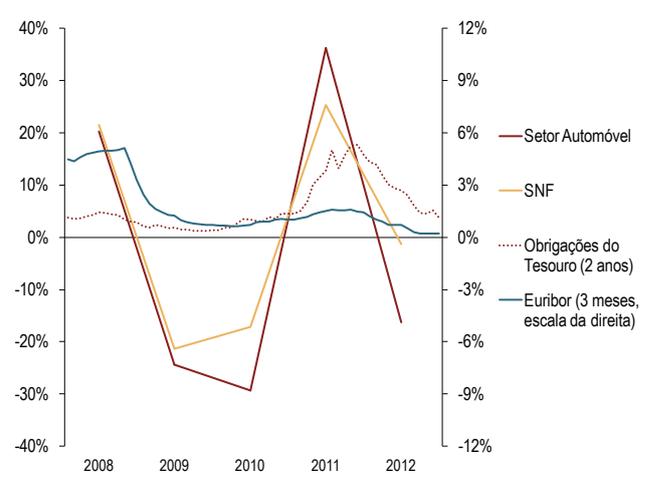
Por classes de dimensão, o decréscimo dos juros suportados no setor foi particularmente notório nas grandes empresas (35%). Por segmentos de atividade económica, os juros suportados registaram um decréscimo de 20% no *Comércio Automóvel*, enquanto na *Fabricação Automóvel* aumentaram 1%.

Os juros suportados pelas empresas do setor diminuíram 16% em 2012...

...sobretudo nas grandes empresas (redução de 35%) e nas empresas do *Comércio Automóvel* (redução de 20%)

Gráfico 18

JUROS SUPORTADOS | Taxa de crescimento anual e taxas de juro de mercado



Ao longo de todo o período analisado a pressão financeira (peso dos juros suportados no EBITDA) sobre o *Setor Automóvel* foi ligeiramente superior à registada no agregado das SNF. Em 2012, 38% do EBITDA gerado pelo *Setor Automóvel* foi utilizado para pagamento de juros (37% no agregado das SNF). Por comparação com 2011, a pressão financeira aumentou em 2012: 4 p.p. no *Setor Automóvel* e 9 p.p. no agregado das SNF (Gráfico 19). Este diferencial justifica-se, tanto pela menor quebra do EBITDA, como pela maior diminuição dos juros suportados no setor em análise.

A pressão financeira sobre o *Setor Automóvel* aumentou em 2012, tendo-se situado em 38%

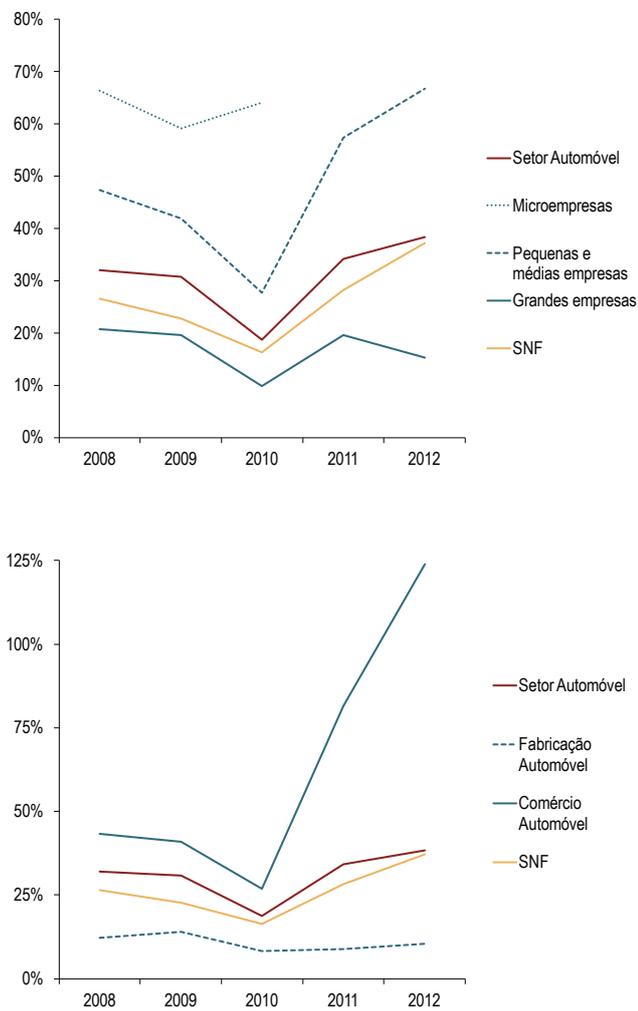
Por segmentos de atividade económica, o *Comércio Automóvel* registou, em todo o período em análise, uma maior pressão financeira do que a *Fabricação Automóvel*. Por outro lado, na *Fabricação Automóvel* a pressão financeira manteve-se mais ou menos estável (valores em torno de 11% de 2008 em diante), tendo aumentado consideravelmente no *Comércio Automóvel* a partir de 2010. Este aumento deveu-se, essencialmente, à evolução mais negativa do EBITDA e não tanto ao aumento dos juros suportados.

O *Comércio Automóvel* registou uma maior pressão financeira do que a *Fabricação Automóvel* (124% e 10% em 2012, respetivamente)

Situação similar foi registada pelas microempresas do *Setor Automóvel*, que, inclusivamente geraram, em 2011 e 2012, um EBITDA total negativo. A pressão financeira nas PME verificou um forte acréscimo, tendo ascendido a 67% em 2012. As grandes empresas, pelo contrário, verificaram em todo o período em análise uma menor pressão financeira, a qual, em 2012, observou uma melhoria, por comparação com 2011.

Gráfico 19

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.

CAIXA 3 - CRÉDITO OBTIDO ATRAVÉS DA EMISSÃO DE TÍTULOS DE DÍVIDA – CARACTERIZAÇÃO COM BASE NO SISTEMA INTEGRADO DE ESTATÍSTICAS DE TÍTULOS²³

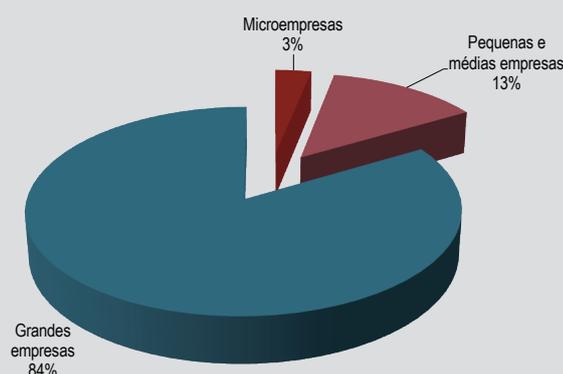
O financiamento obtido através da emissão de títulos de dívida representava 8% da dívida financeira e 3% do passivo total do *Setor Automóvel*, em 2012 (compara com 11% e 7%, respetivamente, no agregado das SNF). Com base na informação disponível no Sistema Integrado de Estatísticas de Títulos do Banco de Portugal é efetuada, nesta *Caixa*, uma breve caracterização desta fonte de financiamento, com especial incidência na informação mais recente relativa ao primeiro semestre de 2013.

O montante total do financiamento por títulos de dívida obtido pelas empresas do *Setor Automóvel* ascendia a mais de 270 milhões de euros no final de junho de 2013, tendo diminuído 8% face ao final de 2012, depois de um acréscimo de 4% em 2012, face ao final de 2011.

O decréscimo registado no final do primeiro semestre de 2013 deveu-se às grandes empresas (-9%), que eram responsáveis, em junho de 2013, por 84% dos títulos emitidos pelo setor (Gráfico 3.1). Por segmentos de atividade económica, a obtenção de crédito através de títulos de dívida foi efetuada exclusivamente por empresas associadas ao segmento do *Comércio Automóvel*.

Gráfico 3.1

FINANCIAMENTO POR TÍTULOS DE DÍVIDA (posição no final do primeiro semestre de 2013)



Em termos da maturidade dos títulos de dívida emitidos pelo *Setor Automóvel*, verifica-se uma clara supremacia do financiamento de curto prazo (94%). Nas classes de menor dimensão (microempresas e PME) esta maturidade representava a totalidade do *stock* de títulos de dívida no final do primeiro semestre de 2013.

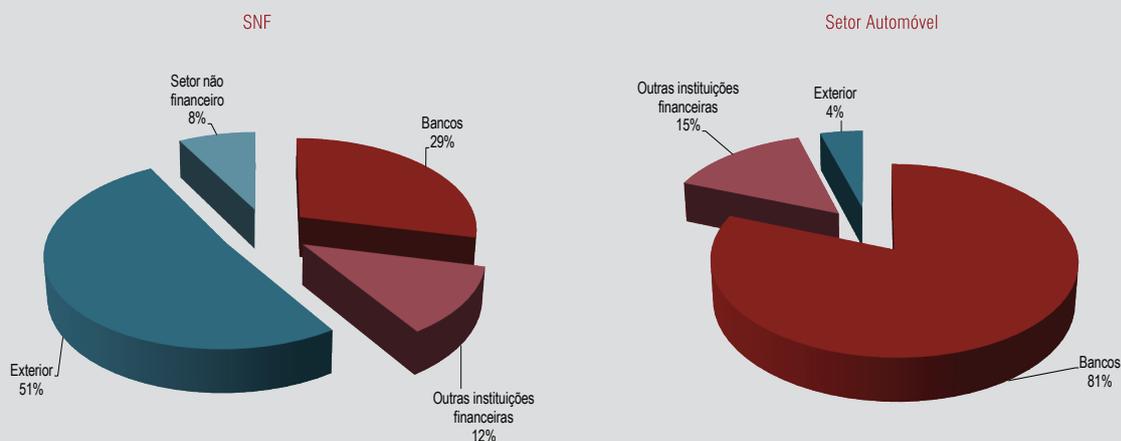
A análise dos detentores dos títulos de dívida permite identificar os setores que concederam financiamento por esta via às empresas do *Setor Automóvel*. No final de junho de 2013, 81% dos títulos de dívida emitidos pelas empresas do setor eram detidos pelo sistema bancário residente, cabendo às outras instituições financeiras e ao exterior parcelas de, respetivamente, 15% e 4% (Gráfico 3.2).

²³ O Sistema Integrado de Estatísticas de Títulos é um sistema de informação gerido pelo Banco de Portugal relativo a emissões e carteiras de títulos, numa base "título-a-título" e "investidor-a-investidor". Para mais informação, pode ser consultado o Suplemento 2|2008 ao Boletim Estatístico do Banco de Portugal, *Estatísticas de títulos: Caracterização do Sistema Integrado e Apresentação de Resultados*.

De notar que a aquisição por não residentes de títulos de dívida do *Setor Automóvel* só ocorreu muito recentemente, mais concretamente no último semestre analisado. No que respeita ao agregado das SNF, o exterior representava mais de metade dos detentores de títulos de dívida no final do primeiro semestre de 2013.

Gráfico 3.2

DETENTORES DE TÍTULOS DE DÍVIDA (estrutura no final do primeiro semestre de 2013)



Nota: A informação relativa aos detentores dos títulos de dívida emitidos pelo *Setor Automóvel* é obtida por estimativa a partir dos valores efetivamente reportados para as carteiras de cada setor institucional.

No período 2008-2011 a tendência foi de expansão da exposição do sistema bancário residente às emissões de empresas do *Setor Automóvel*, que estiveram totalmente integradas na carteira do sistema bancário residente no final de 2011 (87% em 2008). No final do primeiro semestre de 2013 notou-se um acréscimo do peso das outras instituições financeiras (para 15%), que determinou uma redução da exposição da banca ao setor para 81%. Não obstante, os bancos continuam a deter, no *Setor Automóvel*, uma relevância na detenção de títulos de dívida muito superior àquela que detinham no agregado das SNF (29%).

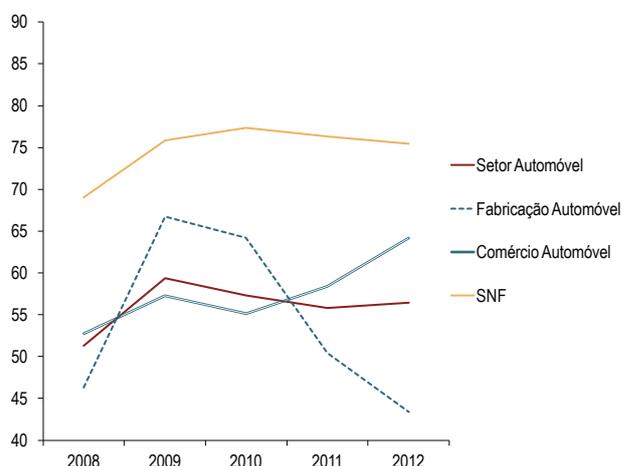
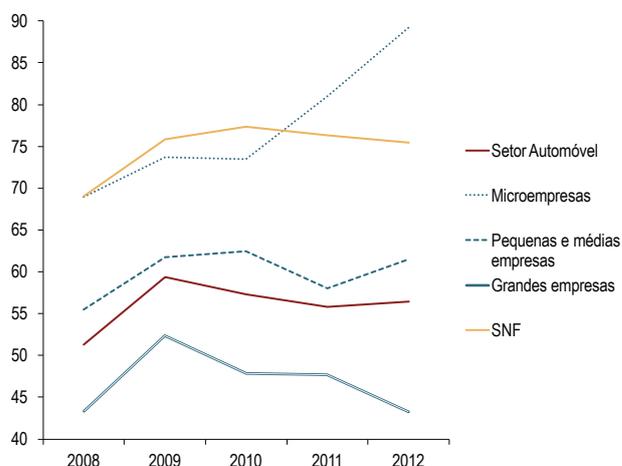
3.3.3 Financiamento por dívida comercial

No *Setor Automóvel*, o financiamento por dívida comercial diminuiu 16% em 2012. Não obstante, representava 32% do passivo do setor nesse ano, muito acima do verificado no agregado das SNF (16%).

Em 2012, o prazo médio de recebimentos do *Setor Automóvel* fixou-se em 56 dias (o mesmo valor do que em 2011) e o prazo médio de pagamentos em 70 dias (mais 7 dias do que no ano anterior). Estes prazos médios foram inferiores aos do total das SNF (em 19 dias e 12 dias, respetivamente) (Gráficos 20 e 21).

Gráfico 20

PRAZO MÉDIO DE RECEBIMENTOS | Em dias



O financiamento por dívida comercial diminuiu 16%, representando 32% do passivo do setor em 2012

O prazo médio de recebimentos do *Setor Automóvel* foi de 56 dias (o mesmo valor do que em 2011) e o prazo médio de pagamentos foi de 70 dias (mais 7 dias do que no ano anterior)

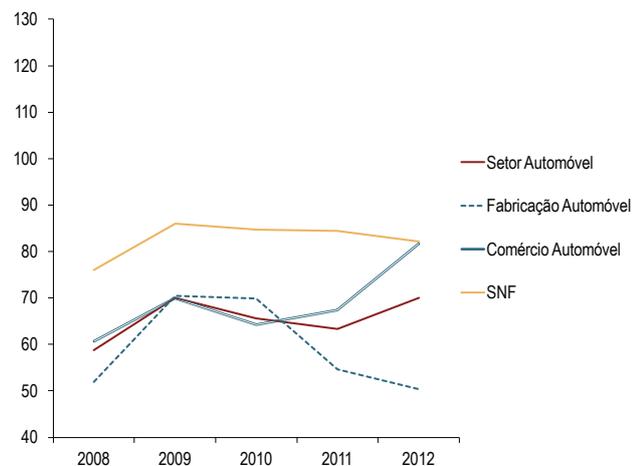
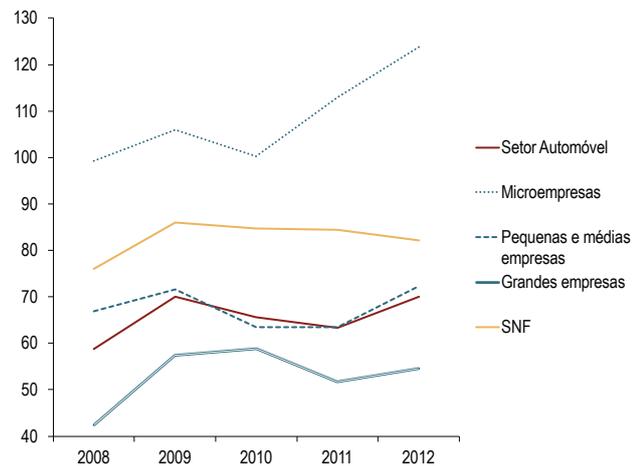
As microempresas do *Setor Automóvel* mantiveram-se com os prazos médios de recebimentos mais elevados (89 dias em 2012), 33 dias acima do valor médio registado no *Setor Automóvel* e 8 dias acima do registado em 2011. As grandes empresas constituem a classe de dimensão com prazos médios de recebimentos mais reduzidos (43 dias em 2012, 4 dias abaixo do registado em 2011).

As microempresas mantiveram-se em 2012 com os prazos médios de recebimentos e de pagamentos mais elevados do setor (89 dias e 124 dias, respetivamente)...

Ao nível dos prazos médios de pagamentos verificou-se uma situação semelhante, tendo as grandes empresas os prazos mais baixos (55 dias em 2012, 3 dias acima do valor registado para 2011) e as microempresas os prazos mais elevados (124 dias em 2012, 11 dias acima do valor registado para 2011).

Gráfico 21

PRAZO MÉDIO DE PAGAMENTOS | Em dias



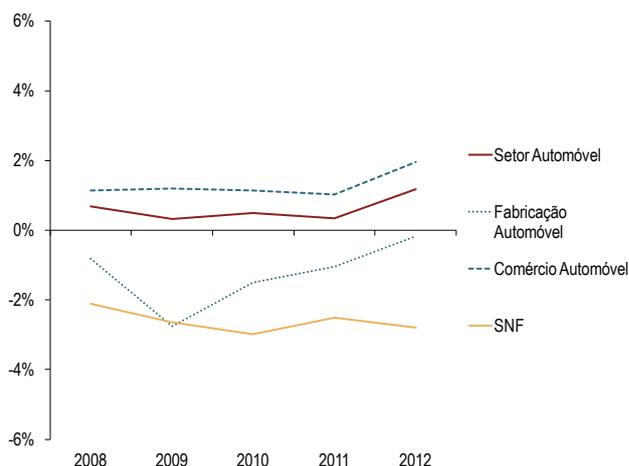
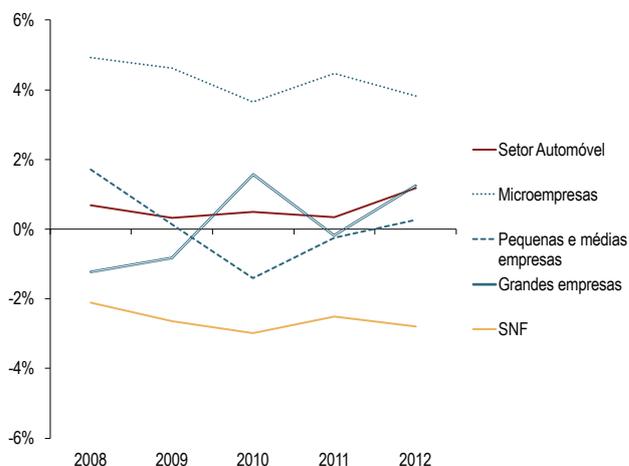
...assim como as empresas do Comércio Automóvel (64 dias para os recebimentos e 82 dias para os pagamentos)

Por segmentos de atividade económica, o *Comércio Automóvel* apresentava em 2012 os prazos médios de recebimentos (64 dias) e de pagamentos (82 dias) mais elevados (compara com 43 dias e 50 dias, respetivamente, na *Fabricação Automóvel*). Note-se a evolução divergente dos prazos médios destes dois segmentos de atividade desde 2010, com o aumento dos prazos no *Comércio Automóvel* e a redução dos prazos na *Fabricação Automóvel*.

De forma a avaliar se as empresas se financiam por via dos créditos comerciais, foi calculado um indicador líquido do financiamento por dívida comercial, que compara o diferencial dos saldos de fornecedores e de clientes com o volume de negócios (Gráfico 22). Um valor negativo neste indicador, que resulta do valor dos clientes ser superior ao dos fornecedores, significa que a empresa não está a financiar-se por esta via mas, pelo contrário, está a financiar os seus clientes; um valor positivo mostra que o saldo de fornecedores é superior ao saldo de clientes, ou seja, a empresa está a obter financiamento através dos seus fornecedores.

Gráfico 22

FINANCIAMENTO LÍQUIDO POR DÍVIDA COMERCIAL | Em % do volume de negócios



Nota: O financiamento líquido por dívida comercial foi calculado pela diferença entre o saldo de fornecedores (líquido de adiantamentos) e o saldo de clientes (líquido de adiantamentos e ajustamentos).

Assim, com base neste indicador líquido, constata-se que o *Setor Automóvel* tem conseguido financiar-se através dos créditos comerciais, ao contrário do que sucede com o agregado das SNF em Portugal. Em 2012 o financiamento líquido por dívida comercial, em percentagem do volume de negócios, foi de 1% no *Setor Automóvel* (compara com -3% nas SNF), tendo melhorado face aos anos anteriores.

O detalhe por classes de dimensão das empresas mostra que em 2012 o saldo positivo era generalizado: 4% nas microempresas; 0.3% nas PME e 1% nas grandes empresas. Por segmentos de atividade económica, também no *Comércio Automóvel* se verifica o financiamento efetivo por dívida comercial (equivalente a 2% do volume de negócios em 2012). Na *Fabricação Automóvel* o saldo tem sido negativo em todo o período analisado, embora seja notória uma tendência de redução desde 2009 (cerca de 3 p.p.), com o financiamento líquido em percentagem do volume de negócios a situar-se nos -0.2% em 2012.

O *Setor Automóvel* tem conseguido financiar-se, em termos líquidos, através dos créditos comerciais, ao contrário do que sucede com o agregado das SNF em Portugal...

...em particular nas microempresas (4%) e no *Comércio Automóvel* (2%)

A base de dados BACH permite a comparação da situação das empresas do Setor Automóvel em alguns países Europeus

4 COMPARAÇÃO INTERNACIONAL A PARTIR DA BASE DE DADOS BACH²⁴

Procede-se nesta Secção a uma análise comparativa da situação das empresas do *Setor Automóvel*²⁵ de nove países europeus com base em dados contabilísticos relativos a 2011, disponíveis na base de dados *Bank for the Accounts of Companies Harmonized* (BACH²⁶).

A comparação é desenvolvida para as empresas do setor a operar na Alemanha, Áustria, Bélgica, Espanha, França, Itália, Polónia, Portugal e República Checa, com base em indicadores de rentabilidade, endividamento e produtividade. No Quadro 12 são apresentados os resultados para a média dos principais indicadores analisados.

Quadro 12

PRINCIPAIS INDICADORES <i>Setor Automóvel</i> (2011)			
País	Rendibilidade	Endividamento	Produtividade
Alemanha	6.0%	257.6%	155.4%
Áustria	18.7%	219.7%	141.7%
Bélgica	8.6%	187.0%	147.8%
Espanha	-2.0%	212.0%	133.3%
França	5.1%	349.8%	116.0%
Itália	-4.6%	344.6%	124.0%
Polónia	13.7%	141.2%	183.3%
Portugal	0.7%	238.0%	138.0%
República Checa	17.0%	148.9%	223.3%
Média BACH	5.8%	256.9%	144.1%

Legenda:

	Melhor desempenho relativo no indicador		Segundo melhor desempenho relativo no indicador
	Pior desempenho relativo no indicador		Segundo pior desempenho relativo no indicador

Nota: O desempenho medido por cada indicador tem por base os seguintes rácios: resultado líquido em percentagem do capital próprio (**Rendibilidade**); dívida total em percentagem do capital próprio (**Endividamento**); valor acrescentado bruto em percentagem dos gastos com pessoas ao serviço (**Produtividade**).

Áustria (19%) e República Checa (17%) apresentaram as rentabilidades dos capitais próprios mais elevadas das empresas do Setor Automóvel...

Em termos da **rentabilidade** no *Setor Automóvel*, a Áustria e a República Checa apresentaram os valores mais elevados, ao passo que a Itália se encontrava na posição oposta. Portugal apresentava uma rentabilidade de 0.7%, superando a Espanha e a Itália, cujas rentabilidades médias foram negativas (respetivamente, de -2% e -5%).

²⁴ Toda a informação constante nesta secção encontra-se disponível em: <http://www.bached.banque-france.fr/?lang=en>. O acesso à base de dados BACH é gratuito. A Central de Balanços do Banco de Portugal reporta a informação sobre as empresas não financeiras portuguesas e gere a base de dados BACH, em conjunto com as outras entidades participantes.

²⁵ Entendido para este efeito, como o conjunto das atividades associadas às Divisões 29 e 45 da CAE Rev.3, por impossibilidade metodológica de exclusão da CAE 454 – *Comércio, manutenção e reparação de motociclos, de suas peças e acessórios*. De notar que esta atividade representava, em 2012 (como em 2011) 5% das empresas da Divisão 45, agregando 2% do volume de negócios e 3% do número de pessoas ao serviço, motivo pelo qual a leitura do Divisão 45 como um todo reflete, em grande medida, a situação das empresas do *Comércio Automóvel*, como este segmento é definido em todo o restante *Estudo*.

²⁶ A base de dados BACH conta com a participação de nove países europeus, sendo que, no futuro próximo, é esperada a inclusão dos dados da Eslováquia, Holanda, Luxemburgo e Roménia.

Quanto ao **endividamento**, o rácio entre a dívida e o capital próprio das empresas do *Setor Automóvel* apresenta diferenças significativas entre os vários países analisados. Em 2011, o rácio de endividamento em Portugal situava-se abaixo da média dos países analisados (238% face a 257%, significando que a dívida era 2,4 vezes superior ao capital próprio das empresas daquele setor). O maior rácio de endividamento foi registado pelas empresas em França (350%) e o menor na Polónia (141%). De notar que os três países, onde as empresas do *Setor Automóvel* apresentaram rácios de endividamento mais reduzidos (Polónia, República Checa e Bélgica), foram também aqueles onde as empresas do setor apresentaram algumas das rendibilidades dos capitais próprios mais elevadas.

...enquanto a França e a Itália registaram níveis mais elevados de endividamento neste setor (350% e 345%)

Em termos de **produtividade** (analisada com base na proporção do valor acrescentado bruto – VAB – nos gastos com pessoas ao serviço), os resultados também diferem entre os países em análise. As empresas do *Setor Automóvel* sediadas em França registaram a menor produtividade relativa (116%, que significa que cada euro de gastos com o pessoal gera 1 euro e 16 cêntimos de valor acrescentado), enquanto as empresas do setor na República Checa registaram a maior produtividade (223%).

A República Checa registou o maior retorno em VAB por euro dispendido em custos com o pessoal (223%)

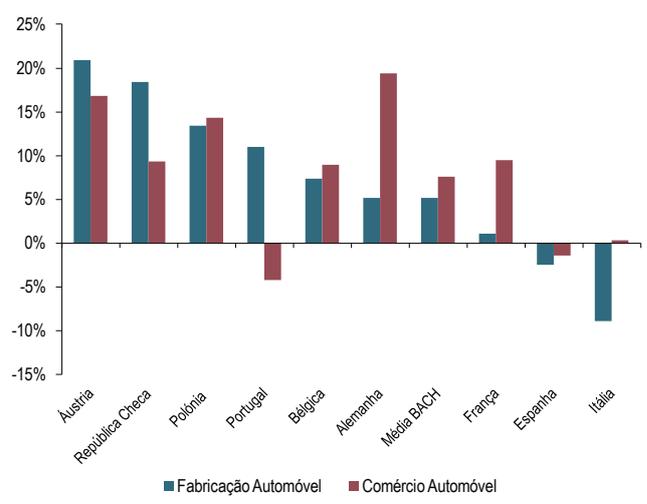
Realce para o facto dos dois países com melhor nível de produtividade (República Checa e Polónia) terem estado entre os três países cujas empresas do setor em análise apresentaram a maior rendibilidade dos capitais próprios (Áustria, República Checa e Polónia). No caso de Portugal, as empresas do *Setor Automóvel* registaram valores ligeiramente inferiores à média do conjunto de países analisados (138% face a 144%).

Para além do *Setor Automóvel* como um todo, a base de dados BACH permite também a análise de cada um dos seus **segmentos de atividade económica**. Em 2011, as rendibilidades médias foram significativamente díspares. Enquanto as empresas da *Fabricação Automóvel* em Portugal registaram uma rendibilidade de 11%, inferior apenas às das empresas austríacas, checas e polacas do mesmo segmento, as empresas do *Comércio Automóvel* em Portugal registaram uma rendibilidade média negativa de 4%, o que colocou Portugal no país com a rendibilidade mais baixa neste segmento. A nível dos países da BACH, a Alemanha apresentou a melhor rendibilidade média no *Comércio Automóvel* (19%) e a Áustria na *Fabricação Automóvel* (21%) (Gráfico 23).

As empresas da *Fabricação Automóvel* registaram em Portugal uma rendibilidade de 11%, inferior apenas às das empresas austríacas, checas e polacas

Gráfico 23

RENDIBILIDADE (2011)



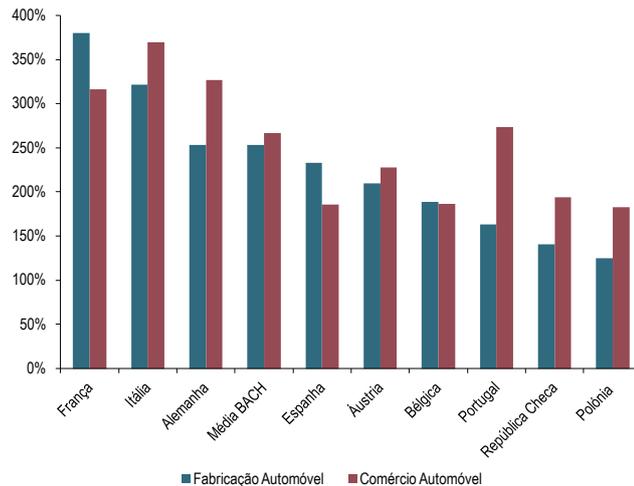
As empresas da *Fabricação Automóvel* em Portugal apresentaram um endividamento relativamente baixo em 2011 (de 164%, ou seja, a cada euro de capital próprio corresponde 1,64 euros de

O *Comércio Automóvel* apresentou em Portugal um endividamento relativamente mais elevado (274%), superado apenas pela Itália, Alemanha e França

capital alheio), superior apenas às empresas da Polónia e da República Checa. Pelo contrário, o *Comércio Automóvel* em Portugal apresentou um endividamento relativamente mais elevado (274%), superado pela Itália, Alemanha e França, cujos rácios se situaram, respetivamente, em 370%, 327% e 316%. Neste indicador a Polónia destaca-se, em virtude das empresas do *Setor Automóvel* apresentarem os menores níveis de endividamento em ambos os segmentos, com um valor médio de 125% na *Fabricação Automóvel* e de 183% no *Comércio Automóvel* (Gráfico 24).

Gráfico 24

ENDIVIDAMENTO (2011)

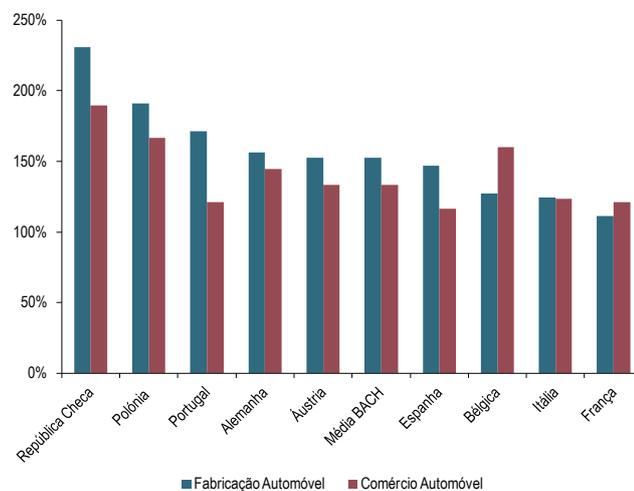


Em termos de produtividade, a *Fabricação Automóvel* em Portugal compara favoravelmente com os outros países Europeus, verificando-se o inverso ao nível do *Comércio Automóvel*

No que respeita ao indicador de produtividade, tal como se verificou ao nível do endividamento, as empresas da *Fabricação Automóvel* em Portugal apresentaram um resultado relativamente melhor (171%), apenas superado pelos da República Checa e da Polónia (respetivamente, 231% e 191%). Por outro lado, no *Comércio Automóvel*, Portugal surge entre os países com níveis mais baixos (121%), ao nível da França e, apenas ligeiramente, acima da Espanha (116%) (Gráfico 25).

Gráfico 25

PRODUTIVIDADE (2011)



Em termos globais, o *Setor Automóvel* em Portugal situa-se numa situação intermédia face aos restantes países europeus considerados. Tal resulta da posição relativamente mais favorável da *Fabricação Automóvel*, que compensa a situação mais negativa do *Comércio Automóvel*.

De facto, o segmento da *Fabricação Automóvel* em Portugal destacou-se positivamente face à situação registada pelas empresas do mesmo segmento nos restantes países em análise, em virtude da maior rendibilidade média registada, para além do menor endividamento e maior produtividade. Contrariamente, no segmento do *Comércio Automóvel*, as empresas portuguesas registaram níveis mais elevados de endividamento e uma produtividade bastante reduzida em comparação com os restantes países em análise, o que contribuiu decisivamente para o nível mais baixo de rendibilidade registado.

Por comparação com outros países Europeus, o *Setor Automóvel* em Portugal encontra-se numa posição intermédia, resultado da situação mais favorável da *Fabricação Automóvel*, e da situação mais negativa do *Comércio Automóvel*

Anexo

PRINCIPAIS INDICADORES DO SETOR AUTOMÓVEL (2012)

	Caracterização do setor		Atividade		Financiamento				Rendibilidade	
	Volume de negócios detido por grandes empresas	Volume de negócios detido pelas maiores empresas (Top 10%)	Taxas de crescimento	Autonomia financeira	Taxas de crescimento	Financiamento líquido por dívida comercial (% volume de negócios)	Peso dos juros suportados no EBITDA	Empréstimos obtidos junto de IC residentes (Jun-2013)	Rendibilidade dos capitais próprios	
SNF	45%	87%	-9%	30%	-12%	-3%	37%	30%	13%	-0.5%
Setor Automóvel	46%	90%	-21%	30%	-16%	1%	38%	30%	13%	-2%
Fabricação Automóvel	82%	92%	-10%	40%	-18%	-0,2%	10%	29%	5%	9%
Comércio Automóvel	26%	85%	-26%	26%	-15%	2%	124%	30%	14%	-8%
Peso do Setor Automóvel										
Número de Empresas			Volume de negócios		Número de Pessoas ao Serviço					
2002			2012		2002		2012		2012	
4%			4%		10%		6%		5%	
SNF			4%		10%		6%		4%	

SÍNTESE METODOLÓGICA

Autonomia financeira: Rácio entre os capitais próprios e o ativo total.

Dimensão da empresa: As empresas foram agrupadas em três classes: micro, pequenas e médias, e grandes empresas. Para esta classificação foram utilizados os critérios da Recomendação da Comissão Europeia, de 6 de maio de 2003, relativa à definição de micro, pequenas e médias empresas. Segundo esta Recomendação são classificadas como microempresas as entidades com um número de pessoas ao serviço inferior a 10 e cujo volume de negócios anual ou balanço total anual não excede 2 milhões de euros. Para efeitos deste *Estudo*, as pequenas e médias empresas (PME) não incluem as microempresas e caracterizam-se por apresentarem um número de pessoas ao serviço menor que 250 e maior que 10 e um volume de negócios anual entre 2 e 50 milhões de euros ou um balanço total anual entre 2 e 43 milhões de euros. São classificadas como grandes empresas as que não se enquadram nas condições anteriores.

Distribuição por quartis: Para se calcularem os quartis, colocam-se por ordem crescente os valores das empresas para o indicador em análise. O primeiro quartil corresponde ao valor da empresa que se situa na posição correspondente a 25% da amostra ordenada (i.e., em que 25% das empresas têm valor inferior para aquele indicador e 75% têm valor superior). O segundo quartil (ou mediana) corresponde a 50%, ou seja, o valor do indicador para esta empresa parte a distribuição ao meio, havendo então metade das empresas com valor superior e também metade com valor inferior. O terceiro quartil corresponde à posição dos 75% da amostra ordenada (75% das empresas têm valor inferior para aquele indicador e apenas 25% têm valor superior). O intervalo interquartil (obtido pela diferença entre o terceiro quartil e o primeiro quartil) dá uma indicação da dispersão existente na distribuição. Para mais detalhe relativamente ao cálculo destas medidas estatísticas, pode ser consultada a publicação *Estudos da Central de Balanços* | 6, dezembro de 2011 – *Novos Quadros da Empresa e do Setor: Adaptação ao Sistema de Normalização Contabilística*.

EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization): Resultados antes de juros, impostos, depreciações e amortizações. O novo normativo contabilístico (SNC) eliminou o conceito de custos e proveitos extraordinários, assim como deixou de permitir a identificação inequívoca das componentes financeiras. Como tal, optou-se por adotar o conceito de EBITDA definido pelo SNC, ajustando, tanto quanto possível, os dados reportados de acordo com o anterior normativo contabilístico (POC), referentes ao período 2006-2009.

Rendibilidade dos capitais próprios: Rácio entre o resultado líquido do exercício e os capitais próprios. Visto que ambas as rubricas (numerador e denominador) podem assumir valores positivos ou negativos, o indicador apenas é calculado, ao nível individual, nas situações em que os capitais próprios são positivos.

Setor de atividade económica: Foram excluídas da presente análise, no que ao conjunto das SNF diz respeito, as empresas classificadas nas Secções O – *Administração Pública e Defesa; Segurança Social Obrigatória*, T – *Atividades das famílias empregadoras de pessoal doméstico e atividades de produção das famílias para uso próprio* e U – *Atividades dos organismos internacionais e outras instituições extra-territoriais* da CAE-Rev.3, por não se incluírem no setor institucional das SNF, tendo sido também excluídas as empresas classificadas na Secção K – *Atividades Financeiras e de Seguros* onde se incorporam as Sociedades Gestoras de Participações Sociais (SGPS) não financeiras sem envolvimento na gestão das participadas que, apesar de pertencerem ao setor das SNF (conforme regulamentado no SEC95), não foram consideradas neste *Estudo* em virtude das suas características muito específicas que as distinguem das restantes SNF.

Setor Automóvel: A definição de *Setor Automóvel* contemplou, para efeitos de *Estudo*, as empresas dos Grupos 291 – *Fabricação de veículos automóveis*, 292 – *Fabricação de carroçarias, reboques e semi-reboques*, 293 – *Fabricação de componentes e acessórios para veículos automóveis*, associados à Divisão 29 – *Fabricação de veículos automóveis, reboques, semi-reboques e componentes para veículos automóveis* da CAE-Rev.3, e dos Grupos 451 – *Comércio de veículos automóveis*, 452 – *Manutenção e reparação de veículos automóveis*, 453 – *Comércio de peças e acessórios para veículos automóveis*, associados à Divisão 45 – *Comércio, manutenção e reparação, de veículos automóveis e motociclos* da CAE-Rev.3.

REFERÊNCIAS

[1] **Banco de Portugal (2008)**, *Reporte simplificado: incorporação da Informação Empresarial Simplificada nas Estatísticas das Empresas Não Financeiras da Central de Balanços*, Suplemento 1/2008 ao Boletim Estatístico de maio de 2008.

<http://www.bportugal.pt/pt-PT/Estatisticas/PublicacoesEstatisticas/Biblioteca%20de%20Tumbnails/Suplemento-1-2008.pdf>

[2] **Banco de Portugal (2008)**, *Estatísticas de Títulos: Caracterização do Sistema Integrado e Apresentação de Resultados*, Suplemento 2/2008 ao Boletim Estatístico de junho de 2008.

<http://www.bportugal.pt/pt-PT/Estatisticas/PublicacoesEstatisticas/Biblioteca%20de%20Tumbnails/Suplemento-2-2008.pdf>

[3] **Banco de Portugal (2011)**, *Central de Responsabilidades de Crédito*, Cadernos do Banco de Portugal n.º 5, maio de 2011.

<http://www.bportugal.pt/pt-PT/PublicacoesIntervencoes/Banco/CadernosdoBanco/Paginas/CadernosdoBanco.aspx>

[4] **Banco de Portugal (2011)**, *Novos Quadros da Empresa e do Setor: Adaptação ao Sistema de Normalização Contabilística*, Estudos da Central de Balanços | 6, dezembro de 2011.

http://www.bportugal.pt/pt-PT/ServicosaoPublico/CentraldeBalanços/Biblioteca%20de%20Tumbnails/Estudos%20da%20CB%206_2011.pdf

[5] **Banco de Portugal (2013)**, *Estatísticas das Empresas não Financeiras da Central de Balanços – Notas metodológicas*, Suplemento 2/2013 ao Boletim Estatístico de outubro de 2013.

http://www.bportugal.pt/pt-PT/Estatisticas/PublicacoesEstatisticas/Biblioteca%20de%20Tumbnails/Suplemento_2_2013.pdf

[6] **Banco de Portugal (2013)**, *Estrutura e Dinâmica das Sociedades Não Financeiras em Portugal 2006-2012*, Estudos da Central de Balanços | 12, novembro de 2013.

http://www.bportugal.pt/pt-PT/ServicosaoPublico/CentraldeBalanços/Biblioteca%20de%20Tumbnails/Estudos%20da%20CB%2012_2013.pdf

[7] **Banco de Portugal (2013)**, *Análise Setorial das Sociedades Não Financeiras em Portugal 2012/2013*, Estudos da Central de Balanços | 13, novembro de 2013.

http://www.bportugal.pt/pt-PT/ServicosaoPublico/CentraldeBalanços/Biblioteca%20de%20Tumbnails/Estudos%20da%20CB%2013_2013.pdf

[8] **Banco de Portugal (2013)**, *Relatório de Estabilidade Financeira*, novembro de 2013.

<http://www.bportugal.pt/pt-PT/EstudosEconomicos/Publicacoes/RelatorioEstabilidadeFinanceira/Paginas/RelatorioEstabilidadeFinanceira.aspx>

[9] **Banco de Portugal (2013)**, *Relatório do Conselho de Administração – A Economia Portuguesa em 2012*, maio de 2013.

<http://www.bportugal.pt/pt-PT/EstudosEconomicos/Publicacoes/RelatorioAnual/Paginas/RelatorioAnual.aspx>

[10] **Banco de Portugal (2013)**, *Boletim Económico – Inverno | 2013*, dezembro de 2013.

<http://www.bportugal.pt/pt-PT/EstudosEconomicos/Publicacoes/BoletimEconomico/Paginas/BoletimEconomico.aspx>

[11] **BACH Userguide**.

http://www.bachesd.banque-france.fr/index.php?page=telechargementFile&file=Summary_Userguide.pdf



[12] Decreto-Lei n.º 381/2007, de 14 de novembro.

<http://dre.pt/pdf1sdip/2007/11/21900/0844008464.pdf>

[13] Recomendação da Comissão Europeia, de 6 de maio de 2003, relativa à definição de micro, pequenas e médias empresas (2003/361/CE).

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:124:0036:0041:pt:PDF>

[14] Regulamento (CE) n.º 2223/96 do Conselho, de 25 de junho de 1996, relativo ao Sistema europeu de contas nacionais e regionais na Comunidade.

<http://www.bportugal.pt/pt-PT/Legislacaoenormas/Documents/RegCE2223ano96.pdf>

ESTUDOS DA CENTRAL DE BALANÇOS

- 1 | QUADROS DA EMPRESA E DO SETOR, novembro de 2010
- 2 | ESTRUTURA E DINÂMICA DAS SOCIEDADES NÃO FINANCEIRAS EM PORTUGAL, dezembro de 2010
- 3 | ANÁLISE SETORIAL DAS SOCIEDADES NÃO FINANCEIRAS EM PORTUGAL, setembro de 2011
- 4 | ANÁLISE SETORIAL DAS INDÚSTRIAS ALIMENTARES, novembro de 2011
- 5 | ANÁLISE SETORIAL DO ALOJAMENTO, RESTAURAÇÃO E SIMILARES, novembro de 2011
- 6 | NOVOS QUADROS DA EMPRESA E DO SETOR: ADAPTAÇÃO AO SISTEMA DE NORMALIZAÇÃO CONTABILÍSTICA, dezembro de 2011
- 7 | ANÁLISE SETORIAL DAS SOCIEDADES NÃO FINANCEIRAS EM PORTUGAL 2010/2011, abril de 2012
- 8 | ANÁLISE SETORIAL DAS SOCIEDADES NÃO FINANCEIRAS EM PORTUGAL 2011/2012, novembro de 2012
- 9 | ANÁLISE SETORIAL DA INDÚSTRIA DOS TÊXTEIS E VESTUÁRIO, novembro de 2012
- 10 | ANÁLISE SETORIAL DA INDÚSTRIA DO CALÇADO, novembro de 2012
- 11 | ANÁLISE DO SETOR AGRÍCOLA, dezembro de 2012
- 12 | ESTRUTURA E DINÂMICA DAS SOCIEDADES NÃO FINANCEIRAS EM PORTUGAL 2006-2012, novembro de 2013
- 13 | ANÁLISE SETORIAL DAS SOCIEDADES NÃO FINANCEIRAS EM PORTUGAL 2012/2013, novembro de 2013
- 14 | ANÁLISE DO SETOR AUTOMÓVEL, dezembro de 2013

