

Análise das empresas do setor dos transportes

Estudos da Central de Balanços
Julho | 2017



BANCO DE PORTUGAL
EUROSISTEMA

28

28

Análise das empresas do setor dos transportes

Estudos da Central de Balanços
Julho | 2017



Lisboa, 2017 • www.bportugal.pt

Nota prévia

A presente análise baseia-se nos dados recolhidos através da Informação Empresarial Simplificada (IES) e tratados 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 perante os Ministérios das Finanças e da Justiça, o Banco de Portugal e o 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. Para esta análise utilizaram-se os dados da IES de 2015, os mais recentes à data desta publicação.

A informação reportada pelas empresas na IES é objeto de um processo de controlo de qualidade no Banco de Portugal que visa, essencialmente, assegurar a coerência e a integridade da informação contabilística no exercício económico, assim como a consistência temporal dos principais agregados.

Para além da informação obtida através da IES, esta publicação incorpora informação complementar relativa ao financiamento das empresas em Portugal, disponível a partir de outra base de dados gerida pelo Departamento de Estatística do Banco de Portugal, nomeadamente da Central de Responsabilidades de Crédito. Esta informação permite caracterizar uma parte significativa dos passivos das empresas portuguesas, sobretudo no que respeita aos empréstimos concedidos pelo setor financeiro residente.

Sumário

Neste estudo, o Banco de Portugal analisa as empresas a operar nas atividades dos transportes terrestres, transportes por água e transportes aéreos, que correspondem ao setor dos transportes.

Em 2015, o setor dos transportes compreendia 16 mil empresas, ou seja, 4 por cento do total das empresas em Portugal, 3 por cento do volume de negócios e 4 por cento do número de pessoas ao serviço. Em comparação com 2011, o peso do setor diminuiu no número de empresas (0,5 p.p.), aumentou no volume de negócios (0,2 p.p.), e não se alterou no que respeita às pessoas ao serviço.

Em 2015, o setor era maioritariamente constituído por microempresas (91 por cento). Porém, as PME e as grandes empresas eram as mais relevantes em termos do volume de negócios (42 e 45 por cento, respetivamente) e do número de pessoas ao serviço (42 e 31 por cento, respetivamente). Por segmentos de atividade económica, os transportes terrestres eram o segmento mais relevante, com 98 por cento do número de empresas, 60 por cento do volume de negócios e 88 por cento do número de pessoas ao serviço.

Cerca de 45 por cento das empresas do setor tinham sede nos distritos de Lisboa ou do Porto. Estas empresas agregavam, no seu conjunto, dois terços do volume de negócios gerado pelas empresas do setor dos transportes.

O volume de negócios do setor era gerado maioritariamente por empresas com mais de 20 anos (61 por cento), situação transversal aos diversos segmentos de atividade económica.

Em 2015, o setor exportador representava, no setor dos transportes, 10 por cento das empresas, 62 por cento do volume de negócios e 38 por cento das pessoas ao serviço, valores superiores aos observados no total das empresas.

O volume de negócios do setor dos transportes aumentou 1 por cento em 2015. Pela primeira vez desde 2011, o setor apresentou uma taxa de crescimento inferior à observada pelo total das empresas (que registou um aumento de 2 por cento em 2015).

Os fornecimentos e serviços externos (FSE) eram a componente com maior relevância na estrutura de gastos da atividade operacional do setor (70 por cento), seguidos dos gastos com o pessoal (24 por cento). Esta alocação contrastava com a verificada

no total das empresas, no qual o custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas (CMVMC) apresentava o maior peso (59 por cento).

O EBITDA do setor dos transportes aumentou 5 por cento em 2015, depois de ter diminuído 12 por cento em 2014. Mais de metade das empresas apresentou, em 2015, uma taxa de variação positiva do EBITDA. A percentagem de empresas com EBITDA negativo no setor dos transportes (21 por cento) foi inferior à do total das empresas (33 por cento).

A rentabilidade dos capitais próprios do setor dos transportes foi de 9 por cento em 2015, superior em 6 p.p. à observada em 2014. As margens operacional e líquida foram de 8 e de 1 por cento, respetivamente, valores 2 p.p. inferiores aos registados no total das empresas.

Em 2015, a autonomia financeira do setor dos transportes foi de 18 por cento, valor inferior aos 32 por cento registados no total das empresas. A dívida remunerada representava 56 por cento do passivo do setor dos transportes, com destaque para os empréstimos bancários (39 por cento do passivo).

O passivo do setor dos transportes registou uma variação positiva marginal em 2015 (0,1 por cento) relativamente a 2014, enquanto os juros suportados diminuíram, em média, 10 por cento. O rácio de pressão financeira situou-se em 18 por cento, refletindo uma redução de 3 p.p. em relação a 2014.

De acordo com informação da Central de Responsabilidades de Crédito do Banco de Portugal, em dezembro de 2016, os empréstimos concedidos pelo setor financeiro residente em Portugal ao setor dos transportes representavam 4 por cento dos empréstimos concedidos ao total das empresas, totalizando 2891 milhões de euros. O rácio de crédito vencido do setor dos transportes foi de 9,4 por cento, um valor inferior ao verificado para o total das empresas (15,9 por cento).

A dívida comercial representava, em 2015, 16 por cento do passivo do setor dos transportes. No entanto, o financiamento líquido por dívida comercial foi negativo, num montante equivalente a 3 por cento do respetivo volume de negócios, indicando que, em termos líquidos, o setor não obteve financiamento por esta via.

Índice

1. Introdução | 11

2. Análise das empresas do setor dos transportes | 12

2.1. Estrutura e dinâmica | 12

Caixa 1 | A relevância do setor exportador no setor dos transportes | 18

2.2. Análise económica e financeira | 20

Caixa 2 | Empréstimos concedidos pelo sistema financeiro residente | 29

Caixa 3 | As administrações públicas e o setor dos transportes | 34

3. Análise das empresas do setor dos transportes terrestres | 37

3.1. Estrutura e dinâmica | 37

3.2. Análise económica e financeira | 42

4. Análise das empresas do setor dos transportes por água | 51

4.1. Estrutura e dinâmica | 51

4.2. Análise económica e financeira | 55

5. Análise das empresas do setor dos transportes aéreos | 65

5.1. Estrutura e dinâmica | 65

5.2. Análise económica e financeira | 68

ANEXO | 79

Principais indicadores do setor dos transportes | 81

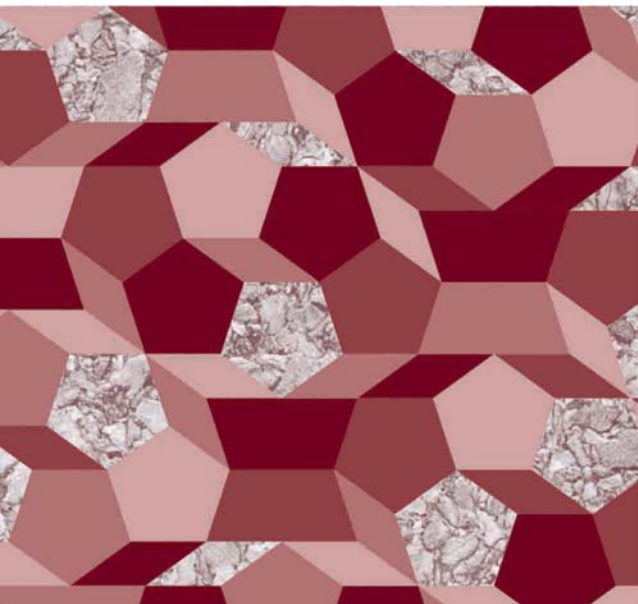
Síntese metodológica | 82

Siglas e acrónimos | 83

Referências | 84

Estudos da Central de Balanços | 85





Análise das empresas do setor dos transportes

1. Introdução

2. Análise das empresas do setor dos transportes

Caixa 1 | A relevância do setor exportador no setor dos transportes

Caixa 2 | Empréstimos concedidos pelo sistema financeiro residente

Caixa 3 | As administrações públicas e o setor dos transportes

3. Análise das empresas do setor dos transportes terrestres

4. Análise das empresas do setor dos transportes por água

5. Análise das empresas do setor dos transportes aéreos

1. Introdução

O presente estudo avalia a situação económica e financeira das empresas¹ pertencentes ao setor dos transportes, tendo por base a informação da Central de Balanços do Banco de Portugal².

Para efeitos desta análise, o setor dos transportes inclui as sociedades não financeiras (SNF) a operar nas atividades dos transportes terrestres, transportes por água e transportes aéreos. O setor foi segmentado com base na agregação de grupos ou divisões da Secção H – Transportes e armazenagem, da Classificação Portuguesa das Atividades Económicas, Revisão 3 (CAE-Rev.3):

- **Transportes terrestres:** composto pelos grupos 491 – transporte interurbano de passageiros por caminho-de-ferro, 492 – transporte de mercadorias por caminho-de-ferro, 493 – outros transportes terrestres de passageiros e 494 – transportes rodoviários de mercadorias e atividades de mudanças;
- **Transportes por água:** engloba a divisão 50 – transportes por água;
- **Transportes aéreos:** constituído pela divisão 51 – transportes aéreos.

Para além da análise do setor dos transportes atendendo aos referidos segmentos de atividade, cada um destes segmentos foi avaliado de forma específica, sendo as respetivas análises complementadas com uma segmentação adicional consoante a atividade principal da empresa esteja associada ao transporte de passageiros ou de mercadorias³:

- **Transportes de passageiros:** inclui os grupos 491 – transporte interurbano de passageiros por caminho-de-ferro, 493 – outros transportes terrestres de passageiros (no âmbito dos transportes terrestres) e os grupos 501 – transportes marítimos de passageiros e 503 – transportes de passageiros por vias navegáveis interiores (no âmbito dos transportes por água);
- **Transportes de mercadorias:** engloba as demais atividades de cada um dos segmentos.

O capítulo 2 caracteriza genericamente o setor dos transportes como um todo. Nos capítulos 3 a 5, é efetuada uma análise por tipo de transporte. As análises refletem a estrutura dos diversos setores atendendo à atividade económica, dimensão, localização geográfica e maturidade das empresas que os compõem. São também apresentados dados sobre a concentração e a dinâmica empresariais. É analisada a evolução recente

do volume de negócios e procura determinar-se em que medida esta se reflete nas rendibilidades obtidas, considerando os efeitos das componentes operacional e financeira da atividade das empresas. Procura também fornecer-se alguma informação sobre a capacidade de solvência. A “Caixa 1 | A relevância do setor exportador no setor dos transportes” permite ainda quantificar a relevância do exterior para a atividade do setor.

A análise é desenvolvida essencialmente para o período de 2011 a 2015, tendo por base a Informação Empresarial Simplificada (IES). Recorre-se ainda a dados mais recentes sobre empréstimos bancários e crédito vencido, relativos a 2016, obtidos a partir da Central de Responsabilidades de Crédito (CRC) do Banco de Portugal (“Caixa 2 | Empréstimos concedidos pelo sistema financeiro residente”).

O setor dos transportes é ainda analisado por comparação com um setor dos transportes alargado às empresas públicas de transportes que, para fins estatísticos, integram o setor institucional das administrações públicas e não o setor das sociedades não financeiras (“Caixa 3 | As administrações públicas e o setor dos transportes”).

São apresentados os quartis da distribuição dos valores individuais de alguns indicadores, de forma a conhecer o posicionamento da generalidade das empresas analisadas através de medidas isentas das distorções provocadas por valores extremos. Analisam-se também os contributos dos vários segmentos de atividade económica e classes de dimensão para a determinação dos resultados agregados.

Nesta publicação, os resultados de cada uma destas atividades são comparados com os do total das empresas em Portugal. Para um maior detalhe sobre o total das empresas, pode ser consultado o Estudo da Central de Balanços | 26 – *Análise Setorial das Sociedades Não Financeiras em Portugal 2011-2016*, de novembro de 2016.

Em anexo apresenta-se um quadro-resumo com os principais indicadores e uma síntese metodológica com a definição dos principais conceitos utilizados no estudo. No sítio do Banco de Portugal na *internet* encontram-se disponíveis, em ficheiro *Excel*, as séries estatísticas analisadas.

2. Análise das empresas do setor dos transportes

2.1. Estrutura e dinâmica

2.1.1. Estrutura

Em 2015, o setor dos transportes compreendia 16 mil empresas, ou seja, 4 por cento do total das empresas em Portugal (Quadro 1). Estas empresas eram responsáveis por 3 por cento do volume de negócios e 4 por cento do número de pessoas ao serviço das empresas em

Portugal. Em comparação com 2011, o peso do setor dos transportes no total das empresas diminuiu 0,5 pontos percentuais (p.p.) quando considerado o número de empresas, aumentou 0,2 p.p. atendendo ao volume de negócios e não se alterou relativamente ao número de pessoas ao serviço.

Quadro 1 • Peso do setor dos transportes no total das empresas

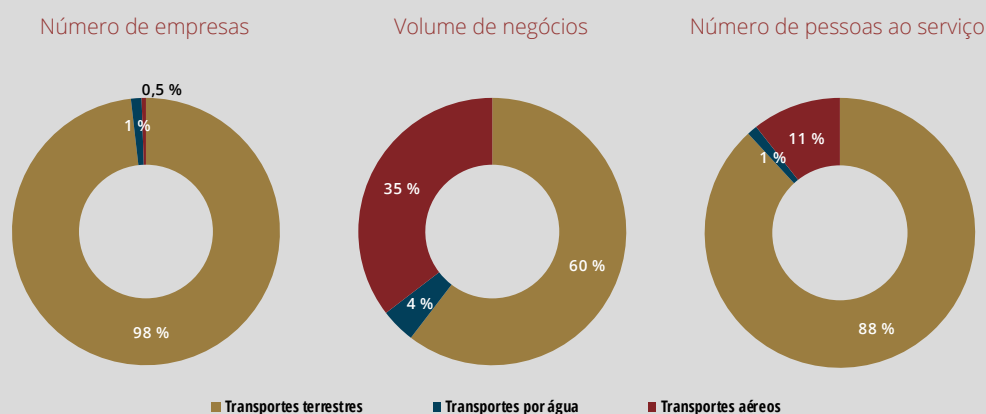
	Número de empresas	Volume de negócios	Número de pessoas ao serviço
2011	4,5 %	3,2 %	3,9 %
2015	3,9 %	3,4 %	3,9 %

Na repartição do setor por **segmentos de atividade económica**, destacava-se o peso dos transportes terrestres: 98 por cento das empresas dos transportes pertenciam a este segmento, o qual representava 60 por cento do volume de negócios e 88 por cento do número de pessoas ao serviço do setor (Gráfico 1). Os transportes aéreos, representativos de 0,5 por cento das empresas do setor, agregavam 35 por cento do volume de negócios e 11 por cento do número de empregados do setor dos transportes. Os transportes por água, com

1 por cento das empresas, eram os menos representativos atendendo ao número de pessoas ao serviço (1 por cento) e ao volume de negócios (4 por cento).

Por **classes de dimensão**⁵, 91 por cento das empresas do setor eram microempresas (Gráfico 2). As pequenas e médias empresas (PME), representativas de 9 por cento das empresas do setor, agregavam a maior parcela do número de pessoas ao serviço e do volume de negócios (42 por cento, em ambos os casos). As grandes empresas eram responsáveis por

Gráfico 1 • Estruturas | Por segmentos de atividade económica (2015)⁴



45 por cento do volume de negócios e 31 por cento do número de pessoas ao serviço do setor, correspondendo a 0,3 por cento das empresas.

Em 2015, a empresa média do setor dos transportes apresentava uma elevada similitude com a empresa média nacional, no que respeita ao volume de negócios e ao número de pessoas ao serviço (Quadro 2). Para esta situação contribuíram, em grande medida, as empresas dos transportes terrestres, segmento com maior peso no setor. Em termos médios,

as empresas deste segmento apresentavam praticamente o mesmo número de pessoas ao serviço e geravam metade do volume de negócios da empresa média nacional. Pelo contrário, a empresa média dos transportes aéreos gerava 58 vezes mais volume de negócios e detinha 20 vezes mais pessoas ao serviço do que a empresa média nacional. Já nos transportes por água, a empresa média gerava o triplo do volume de negócios da empresa média nacional com o mesmo número médio de pessoas ao serviço.

Quadro 2 • Volume de negócios médio e número médio de pessoas ao serviço | Relação com o total das empresas (Total das empresas = 1) (2015)

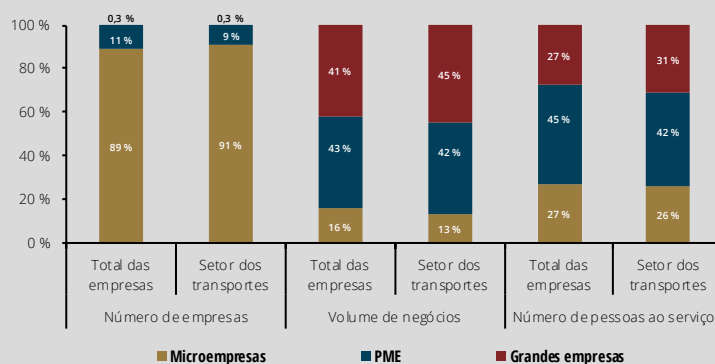
	Total das empresas	Setor dos transportes	Transportes terrestres	Transportes por água	Transportes aéreos
Volume de negócios médio	1,0	0,9	0,5	2,8	58,4
Número médio de pessoas ao serviço	1,0	1,0	0,9	1,0	20,3

Relativamente à **localização geográfica**⁶, os distritos de Lisboa e do Porto agregavam, em conjunto, 45 por cento das empresas, 66 por cento do volume de negócios e 52 por cento das pessoas ao serviço do setor dos transportes em 2015 (Quadro 3). Lisboa era o distrito que contribuía de forma mais significativa para esta concentração, ao agregar 32 por cento das empresas, 56 por cento do volume de negócios e 39 por cento das pessoas ao serviço do setor.

Em comparação com o observado no setor como um todo, os distritos de Lisboa e do Porto, apesar de agregarem, em conjunto, uma parcela semelhante de empresas dos transportes terrestres (46 por cento), apresentavam menor expressão em volume de negócios e pessoas ao serviço (48 por cento, em ambos os indicadores).

Nos transportes por água destacavam-se os distritos do Funchal, Faro e Lisboa, com 25,

Gráfico 2 • Estruturas | Por classes de dimensão (2015)



21 e 17 por cento do número de empresas, respetivamente. O distrito de Lisboa tinha relevância em termos de volume de negócios, ao agregar 58 por cento do volume de negócios do segmento, seguido dos distritos do Funchal (19 por cento) e do Porto (12 por cento). No que respeita ao número de pessoas ao serviço, sobressaíam os distritos do Funchal (25 por cento), Lisboa e Porto (18 por cento, em ambos os casos). Faro, apesar da relevância registada atendendo ao número de empresas, represen-

tava apenas 1 por cento do volume de negócios dos transportes por água (15 por cento das pessoas ao serviço).

Os transportes aéreos concentravam-se sobretudo no distrito de Lisboa, o qual agregava 75 por cento das empresas, 95 por cento do volume de negócios e 87 por cento das pessoas ao serviço deste segmento.

A Figura 1 permite avaliar o peso relativo do volume de negócios do setor dos transportes no total das empresas com sede em cada distrito.

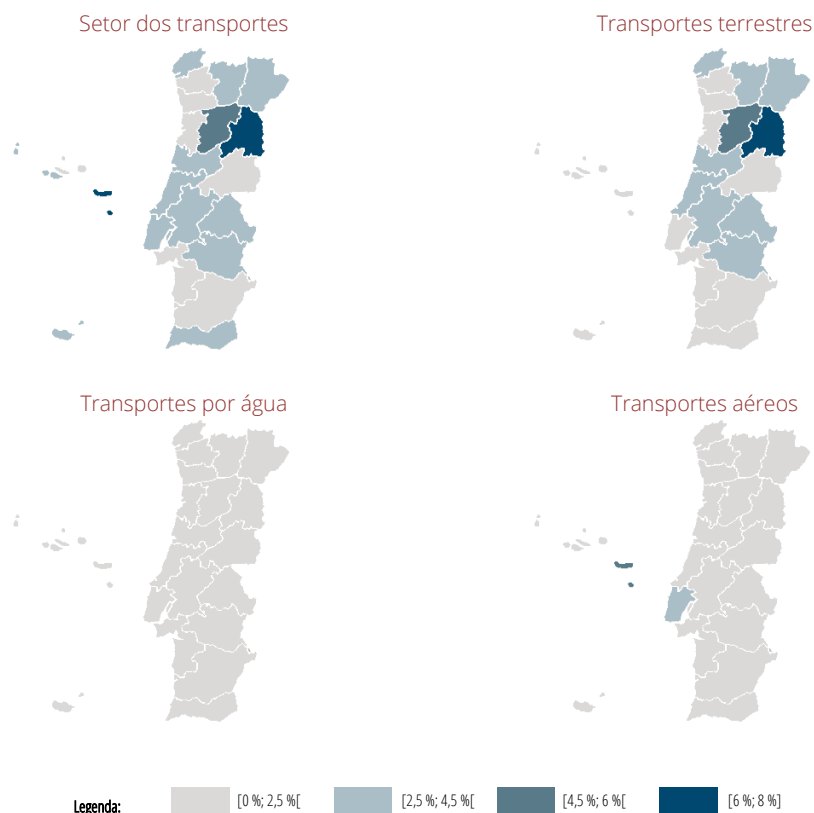
Quadro 3 • Localização geográfica | Por segmentos de atividade económica (2015)

	Número de empresas		Volume de negócios		Número de pessoas ao serviço	
	Distrito (Top 3)	% do total	Distrito (Top 3)	% do total	Distrito (Top 3)	% do total
Total das empresas	Lisboa	28 %	Lisboa	43 %	Lisboa	35 %
	Porto	18 %	Porto	16 %	Porto	19 %
	Braga	8 %	Braga	6 %	Braga	9 %
Setor dos transportes	Lisboa	32 %	Lisboa	56 %	Lisboa	39 %
	Porto	13 %	Porto	10 %	Porto	13 %
	Leiria	6 %	Braga	5 %	Aveiro	6 %
Transportes terrestres	Lisboa	32 %	Lisboa	32 %	Lisboa	33 %
	Porto	13 %	Porto	15 %	Porto	15 %
	Leiria	6 %	Braga	7 %	Aveiro	7 %
Transportes por água	Funchal	25 %	Lisboa	58 %	Funchal	25 %
	Faro	21 %	Funchal	19 %	Porto	18 %
	Lisboa	17 %	Porto	12 %	Lisboa	18 %
Transportes aéreos	Lisboa	75 %	Lisboa	95 %	Lisboa	87 %
	Funchal	7 %	Ponta Delgada	4 %	Ponta Delgada	12 %
	Faro	5 %	Porto	0 %	Faro	1 %

Em 2015, o setor dos transportes apresentava maior relevância no distrito de Ponta Delgada, onde era responsável por 7 por cento do volume de negócios gerado pelas empresas aí sediadas. Neste distrito, o volume de negócios do setor dos transportes tinha origem, na sua maior parte, nas empresas com atividade nos transportes aéreos. O peso do setor dos transportes era também relevante nos distritos da Guarda (6 por cento) e de Viseu (5 por cento),

destacando-se nestes distritos a importância dos transportes terrestres. No distrito de Lisboa, os transportes aéreos foram responsáveis por 3 por cento do volume de negócios gerado no distrito, valor que compara com 2 por cento nos transportes terrestres e 0,2 por cento nos transportes por água. O segmento dos transportes por água apresentava um peso marginal na maioria dos distritos.

Figura 1 • Localização geográfica por distrito | Peso no total das empresas do distrito (volume de negócios – 2015)

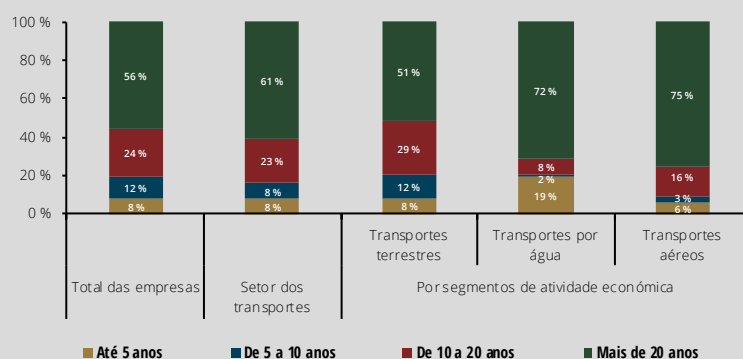


Nota: A informação relativa ao setor dos transportes reflete a soma dos valores apurados relativamente aos segmentos que o constituem, apresentados individualmente nos restantes mapas da figura.

A distribuição do volume de negócios por classes de **maturidade das empresas**⁷ no setor dos transportes era semelhante à observada no total das empresas. Em 2015, 61 por cento do volume de negócios do setor dos transportes foi gerado por empresas com mais de 20 anos e 23 por cento por empresas com 10 a 20 anos. As empresas com menos de 5 anos representavam 8 por cento do volume de negócios do setor (Gráfico 3).

O domínio das empresas com mais de 20 anos era transversal aos vários segmentos de atividade económica do setor dos transportes, sendo mais expressivo nos transportes aéreos (75 por cento do volume de negócios do segmento) e nos transportes por água (72 por cento). Os transportes por água eram o segmento com maior percentagem de volume de negócios associada a empresas com menos de 5 anos (19 por cento, que compara com 8 por

Gráfico 3 • Estruturas | Por classes de maturidade (volume de negócios – 2015)



cento nos transportes terrestres e 6 por cento nos transportes aéreos).

2.1.2. Concentração

Em 2015, o setor dos transportes apresentava uma concentração do volume de negócios semelhante à do total das empresas: 10 por

cento das empresas do setor geraram 89 por cento do volume de negócios (88 por cento no total das empresas) e 1 por cento das empresas foram responsáveis por 65 por cento do volume de negócios (63 por cento no total das empresas) (Quadro 4).

Quadro 4 • Distribuição do volume de negócios (2015)

	Total das empresas	Setor dos transportes	Transportes terrestres	Transportes por água	Transportes aéreos
Percentagem de volume de negócios gerada por 10 % das empresas	88 %	89 %	83 %	95 %	84 %
Percentagem de volume de negócios gerada por 1 % das empresas	63 %	65 %	48 %	55 %	N.D.

Nota: Os valores relativos à concentração associada a 1 % das empresas nos transportes aéreos não são apresentados devido ao reduzido número de empresas que constituem este segmento. A concentração é aferida em cada agregado pelo que as empresas mais relevantes identificadas nos segmentos de atividade podem não integrar o conjunto das empresas mais relevantes do setor em análise.

Por segmentos de atividade económica, os transportes por água apresentavam o grau de concentração mais elevado quando consideradas 10 por cento das empresas (geradoras de 95 por cento do volume de negócios). No entanto, neste segmento, a proporção do volume de negócios associada a 1 por cento das empresas foi de 55 por cento, um valor inferior ao registado no total do setor.

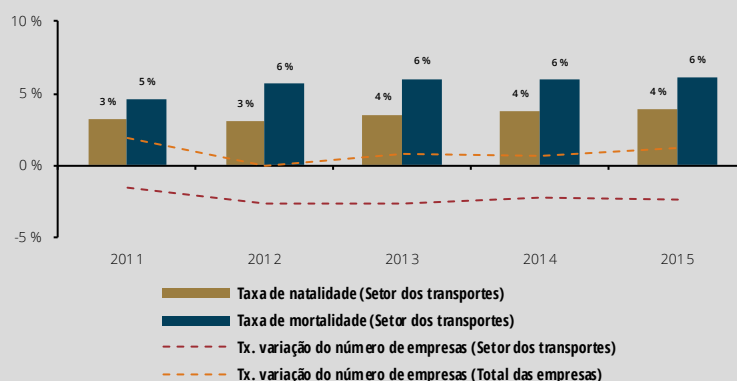
Os transportes terrestres apresentavam valores inferiores aos observados para o total do setor quando considerados ambos os limiares, com 83 e 48 por cento do volume de negócios associados a 10 por cento e a 1 por cento das empresas, respetivamente. Nos transportes aéreos, 10 por cento das empresas eram responsáveis por 84 por cento do volume de negócios do segmento.

2.1.3. Dinâmica

O número de empresas em atividade no setor dos transportes diminuiu 2 por cento em 2015, dando continuidade à tendência de contração observada ao longo da última década, e em contraste com o aumento registado no total das empresas (aumento de 1 por cento em 2015) (Gráfico 4).

A taxa de natalidade do setor dos transportes situou-se entre 3 e 4 por cento, no período de 2011 a 2015. Já a taxa mortalidade oscilou entre os 5 e os 6 por cento no mesmo período. Em 2015, por cada empresa do setor que cessou atividade foram criadas 0,6 empresas, ou seja, metade do valor registado no total das empresas (rácio de 1,2) (Gráfico 5).

Gráfico 4 • Indicadores demográficos



Dado o peso no total do setor, o segmento dos transportes terrestres determinou a dinâmica observada pelo setor como um todo. Os restantes segmentos apresentaram rácios de natalidade/mortalidade superiores a 1 (rácio de 1,5 e 1,8 nos transportes por água e nos transportes aéreos, respetivamente em 2015), situação verificada desde 2012 nos transportes por água e desde 2013 nos transportes aéreos.

Em 2015, a percentagem de empresas classificadas como empresas de elevado crescimento (EEC[®]), ou seja, que apresentavam uma taxa de crescimento anual média do volume de negócios durante três anos consecutivos superior a 20 por cento, foi de 12 por cento, proporção superior em 2 p.p. à registada em 2011 (Gráfico 6). Por comparação, a parcela de EEC no total das empresas foi de 11 por cento em 2015, mais 5 p.p. do que em 2011.

Por segmentos de atividade, destacavam-se os transportes por água e os transportes aéreos, com 20 por cento das empresas de cada segmento classificadas como EEC em 2015. Em contraste, 43 por cento das empresas do setor

dos transportes apresentaram em 2015 uma taxa de crescimento anual média negativa num período de três anos consecutivos, proporção que era semelhante nos segmentos dos transportes terrestres e aéreos (43 e 41 por cento, respetivamente), e inferior nos transportes por água (28 por cento). Ainda assim, no setor como um todo, a percentagem de empresas com taxa de crescimento anual média negativa durante três anos consecutivos decresceu 9 p.p. relativamente ao observado em 2011 (no total das empresas a redução foi de 19 p.p., para 42 por cento em 2015).

Atendendo à relevância do exterior para a atividade do setor dos transportes, é apresentada na “Caixa 1 | A relevância do setor exportador no setor dos transportes” uma análise específica com base no conjunto de empresas que desenvolvem atividades de transporte e integram o setor exportador.

Gráfico 5 • Rácio de natalidade/mortalidade

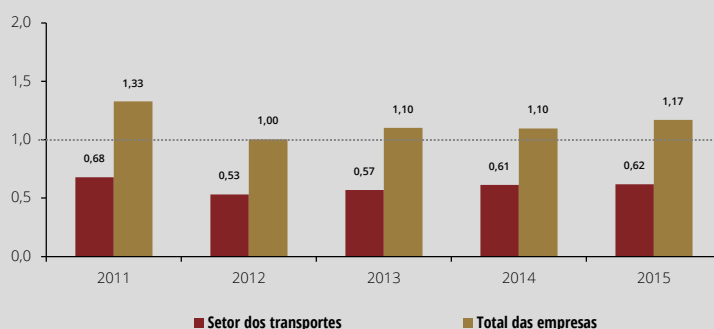
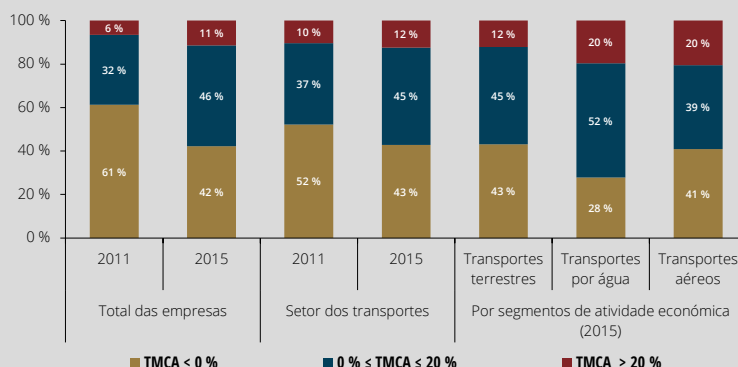


Gráfico 6 • Universo potencial de empresas de elevado crescimento | Taxa média de crescimento anual (num período de três anos)



Caixa 1 | A relevância do setor exportador no setor dos transportes

Em 2015, o setor exportador⁹ representava, no setor dos transportes, 10 por cento do número de empresas, 62 por cento do volume de negócios e 38 por cento das pessoas ao serviço, valores superiores aos registados no total das empresas (6 por cento, 37 por cento e 24 por cento, respetivamente) (Gráfico 7). Estes valores praticamente não se alteraram em relação a 2014, tanto no setor dos transportes como no total das empresas.

No setor dos transportes, o peso da atividade exportadora era maior com a classe de dimensão das empresas (Gráfico 8). Em 2015, o setor exportador abrangia 49 por cento das grandes empresas do setor dos transportes, 85 por cento do volume de negócios e 59 por cento das pessoas ao serviço desta classe de dimensão. Nas PME, o setor exportador englobava 36 por cento das empresas, 50 por cento do volume de negócios e 39 por cento das pessoas ao serviço. Cerca de 7 por cento das microempresas do setor dos transportes integravam o setor exportador, as quais representavam 23 por cento do volume de negócios e 12 por cento das pessoas ao serviço das microempresas dos transportes.

Para além do peso relativo do setor exportador em cada uma das classes de dimensão do setor dos transportes, importa comparar a forma como as empresas exportadoras e as restantes empresas do setor dos transportes se repartiam por classes de dimensão e segmentos de atividade económica. Em 2015, o setor exportador era maioritariamente constituído por microempresas (66 por cento), seguindo-se as PME (33 por cento) e as grandes empresas (2 por cento) (Gráfico 9). Em comparação, nas restantes empresas do setor dos transportes (empresas não incluídas no setor exportador), destacava-se a maior

Gráfico 7 • Peso do setor exportador (2015)

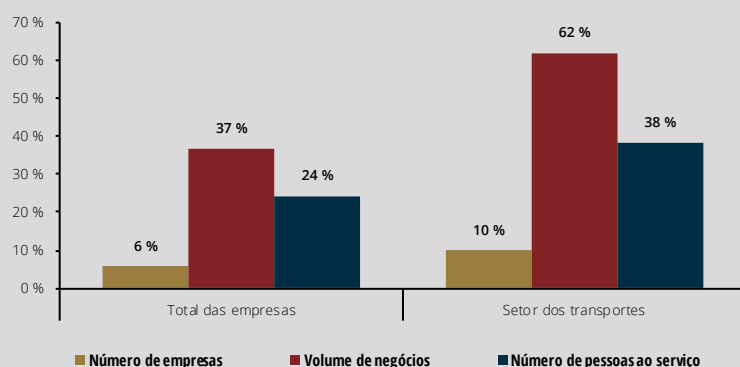
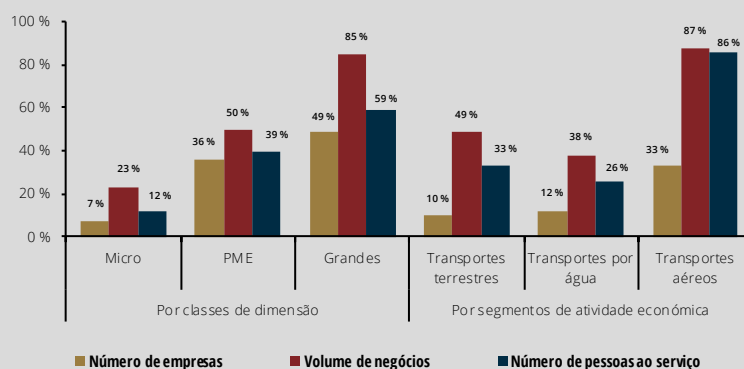


Gráfico 8 • Peso do setor exportador | Por segmentos de atividade económica e classes de dimensão das empresas (2015)



concentração de microempresas (93 por cento) e a menor relevância das PME (6 por cento) e das grandes empresas (0,2 por cento).

Apesar do predomínio das microempresas em número, as grandes empresas eram responsáveis pelas maiores parcelas do volume de negócios (61 por cento) e do número de pessoas ao serviço (48 por cento) do setor exportador. No conjunto das restantes empresas do setor dos transportes, eram as PME as mais relevantes, com 55 por cento do volume de negócios e 42 por cento das pessoas ao serviço.

Quanto à desagregação por segmentos de atividade económica, o setor exportador era particularmente relevante para o segmento dos transportes aéreos, agregando 33 por cento das empresas e 87 por cento do volume de negócios deste segmento (Gráfico 8). Integrava ainda 10 por cento das empresas dos transportes terrestres e 12 por cento das empresas dos transportes por água, representando 49 e 38 por cento do volume de negócios de cada um destes segmentos, respetivamente.

Comparando a estrutura do setor exportador com a das restantes empresas do setor dos transportes, destacavam-se os transportes terrestres enquanto segmento mais representativo do setor exportador em número de empresas (97 por cento) e pessoas ao serviço (75 por cento) (Gráfico 10). Os transportes aéreos eram mais relevantes em volume de negócios e em pessoas ao serviço no setor exportador, em comparação com o observado no conjunto das restantes empresas do setor dos transportes: os transportes aéreos agregavam a maior parcela do volume de negócios das empresas exportadoras do setor dos transportes (50 por cento), seguindo-se os transportes terrestres com 47 por cento.

Gráfico 9 • Estrutura atendendo à inclusão no setor exportador | Por classes de dimensão (2015)

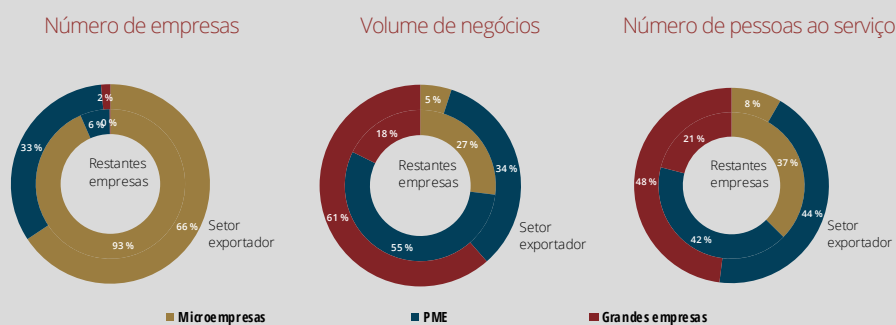
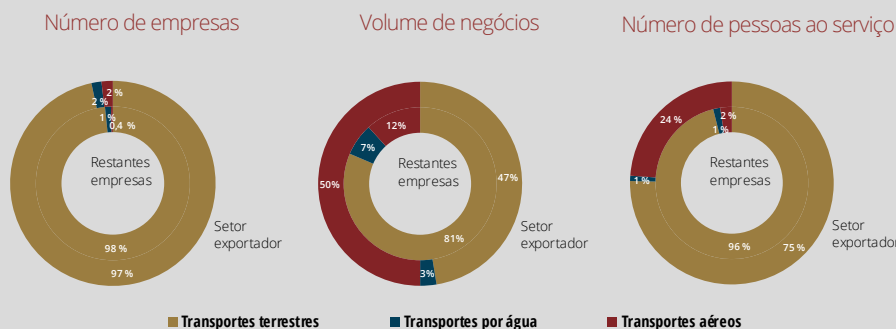


Gráfico 10 • Estrutura atendendo à inclusão no setor exportador | Por segmentos de atividade económica (2015)



2.2. Análise económica e financeira

2.2.1. Enquadramento

O PIB português cresceu 1,6 por cento em 2015, 0,7 p.p. acima do aumento registado no ano anterior. Todas as componentes do PIB apresentaram variações positivas em 2015 (Quadro 5).

O consumo privado aumentou mais do que o consumo público (2,6 e 0,7 por cento, respetivamente), que inverteu a sequência de decréscimos registados desde 2009. A formação bruta de capital fixo aumentou 4,5 por cento em 2015, um crescimento superior ao observado em 2014.

O crescimento das importações (8,2 por cento) foi superior ao das exportações (6,1 por cento),

ainda que estas tenham acelerado mais relativamente ao ano anterior (1,8 p.p., que compara com 0,4 p.p. nas importações), não obstante a desaceleração da procura externa dirigida à economia portuguesa (variação homóloga de 4,8 por cento em 2014 e de 4,2 por cento em 2015).

Os dados publicados pelo INE relativos a 2016 apontavam para um crescimento do PIB de 1,4 por cento em relação ao período homólogo, com decréscimo da formação bruta de capital fixo e desaceleração do crescimento das exportações, das importações e do consumo (privado e público)¹⁰.

Quadro 5 • PIB e principais componentes da despesa | Taxa de variação homóloga real

	2011	2012	2013	2014	2015 (p)	2016 (p)
PIB	-1,8 %	-4,0 %	-1,1 %	0,9 %	1,6 %	1,4 %
Consumo privado	-3,6 %	-5,5 %	-1,2 %	2,3 %	2,6 %	2,3 %
Consumo público	-3,8 %	-3,3 %	-2,0 %	-0,5 %	0,7 %	0,5 %
Formação bruta de capital fixo	-12,5 %	-16,6 %	-5,1 %	2,3 %	4,5 %	-0,1 %
Exportações	7,0 %	3,4 %	7,0 %	4,3 %	6,1 %	4,4 %
Importações	-5,8 %	-6,3 %	4,7 %	7,8 %	8,2 %	4,4 %

Fonte: INE e Banco de Portugal.

Nota: (p) – dados preliminares

2.2.2. Atividade e rendibilidade

Volume de negócios

O volume de negócios do setor dos transportes cresceu 1 por cento em 2015, um aumento inferior em 3 p.p. ao verificado em 2014 (Gráfico 11). Pela primeira vez desde 2011, o setor apresentou uma taxa de crescimento inferior à observada pelo total das empresas (aumento de 2 por cento em 2015).

As PME foram a única classe que contribuiu de forma positiva para a variação do volume de

negócios do setor (2 p.p. associados a um crescimento de 5 por cento). As microempresas e as grandes empresas apresentaram contributos negativos de 0,4 e 0,6 p.p., associados a variações negativas do volume de negócios de 3 e 1 por cento, respetivamente.

Por segmentos de atividade, o crescimento da atividade económica do setor dos transportes foi determinado pelos transportes terrestres, único segmento que registou um aumento do volume de negócios em 2015 (3 por cento) e que contribuiu de forma positiva para a variação do volume de negócios do setor (2 p.p.). Os

transportes por água e os transportes aéreos apresentaram quebras de atividade de 9 e de 1 por cento, respetivamente, resultando em contributos negativos para a evolução agregada do setor (0,4 e 0,5 p.p., respetivamente).

Apesar da redução em 3 p.p. da taxa de crescimento do volume de negócios do setor (entre 2014 e 2015), as distribuições por quartis das variações individuais não indicam uma diminuição generalizada da atividade das empresas do setor em 2015 (Gráfico 12). Nos transportes terrestres, em linha com o verificado no setor dos transportes como um todo, a variação destas distribuições foi residual. Já os transportes por água e os transportes aéreos apresentaram evoluções distintas, com uma maior dispersão dos respetivos resultados, no caso dos transportes por água, e uma evolução tendencialmente negativa, no caso dos transportes aéreos.

Em contraste com o observado em 2014, a média ponderada da taxa de crescimento do volume de negócios do setor atingiu, em 2015, um valor similar ao da mediana da distribuição, indiciando uma menor distorção (pela presença de valores individuais extremos) do valor agregado. Os transportes por água destacavam-se com o maior diferencial entre as duas medidas. Apesar de o volume de negócios ter diminuído, em média, 9 por cento em 2015, metade das empresas dos transportes por água registou aumentos do volume de negócios superiores a 8 por cento.

O peso do mercado externo no setor dos transportes assumiu relevância em todo o período analisado. Em 2015, as exportações representavam 45 por cento do volume de negócios do setor dos transportes, mais 1 p.p. do que em 2011. O mercado externo impulsionou o crescimento do volume de negócios do setor dos transportes

Gráfico 11 • Volume de negócios | Contributos (em p.p.) para a taxa de crescimento anual (em percentagem)

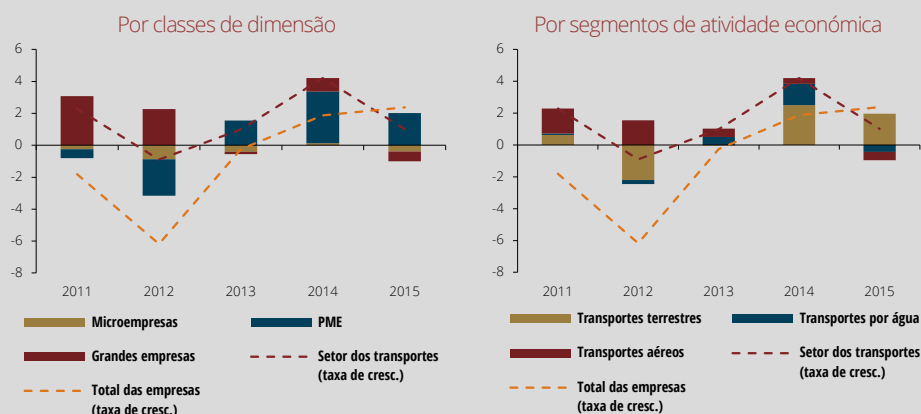
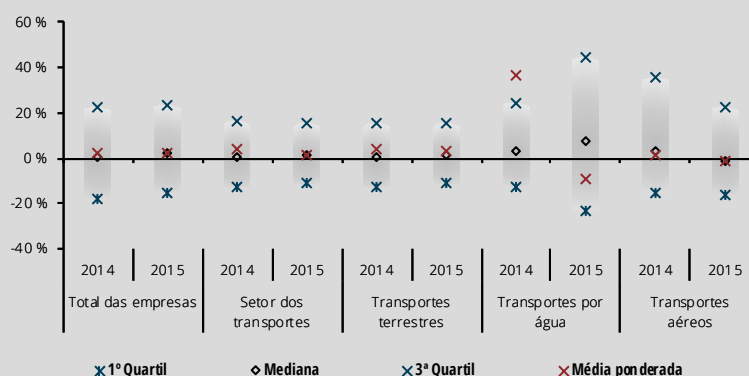


Gráfico 12 • Volume de negócios | Distribuição por quartis e média ponderada da taxa de crescimento anual



de forma sistemática até 2014. Em 2015, no entanto, o contributo do mercado externo para a variação anual do volume de negócios foi marginalmente negativo (0,1 p.p.). A variação positiva do volume de negócios do setor decorreu do contributo positivo do mercado interno (1 p.p.) (Gráfico 13).

O diferencial entre a componente exportada do volume de negócios e a componente importada das compras e fornecimentos e serviços externos (FSE), em percentagem do volume de negócios, foi positivo em todo o horizonte temporal analisado. Em 2015, as exportações do setor excederam as importações em 22 por cento do volume de negócios, em contraste com o observado no total das empresas (saldo de 1 por cento) (Gráfico 14).

O diferencial positivo entre a componente exportada do volume de negócios e a componente importada das compras e FSE foi transversal a todas as classes de dimensão. As grandes empresas

destacavam-se com o saldo mais positivo, correspondente a 38 por cento do volume de negócios (compara com 11 por cento nas microempresas e 9 por cento nas PME).

Nos transportes aéreos, este diferencial era equivalente a 45 por cento do volume de negócios, enquanto nos transportes terrestres correspondia a 13 por cento. Pelo contrário, os transportes por água apresentavam um saldo negativo equivalente a 36 por cento do volume de negócios.

Gastos da atividade operacional¹¹

Em 2015, os FSE representavam 70 por cento dos gastos da atividade operacional do setor dos transportes, valor superior ao observado para o total das empresas (26 por cento) (Gráfico 15). Os gastos com o pessoal agregavam 24 por cento dos gastos da atividade operacional do setor (16 por cento no total das empresas), enquanto o custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas (CMVMC) era responsável por 7 por

Gráfico 13 • Volume de negócios | Contributos dos mercados externo e interno (em p.p.) para a taxa de crescimento anual (em percentagem)

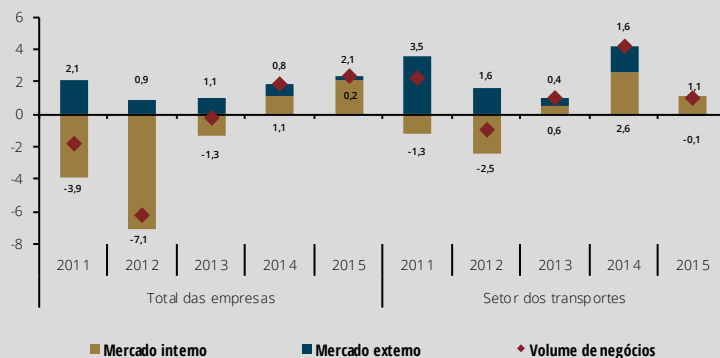
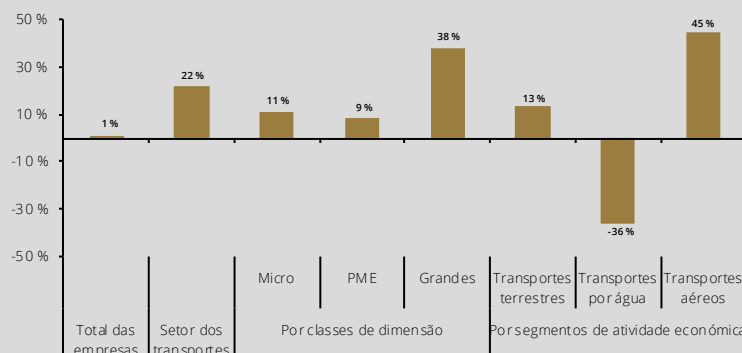


Gráfico 14 • Diferencial entre a componente exportada do volume de negócios e a componente importada das compras e FSE | Em percentagem do volume de negócios (2015)



cento, um valor bastante inferior ao verificado no total das empresas (59 por cento).

As estruturas dos gastos da atividade operacional das diferentes classes de dimensão eram semelhantes à estrutura do setor como um todo. O predomínio dos FSE era também transversal aos segmentos de atividade económica (nos transportes por água, representavam mesmo 89 por cento dos gastos com a atividade operacional). Os gastos com o pessoal eram mais relevantes para os transportes terrestres (28 por cento).

Os gastos da atividade operacional do setor dos transportes não se alteraram em 2015 (no total das empresas, estes gastos aumentaram 2 por cento). Para esta evolução contribuíram, no sentido positivo, os gastos com o pessoal (contributo de 1 p.p. associado a um aumento de 5 por cento) e, no sentido negativo, o CMVMC (contributo de 0,7 p.p., em resultado de uma redução de 9 por cento) e os FSE (contributo de 0,5 p.p., decorrente de uma redução de 1 por cento) (Gráfico 16).

EBITDA¹²

O EBITDA do setor dos transportes aumentou 5 por cento em 2015, depois de ter diminuído 12 por cento em 2014 (Gráfico 17). Em comparação, o EBITDA do total das empresas aumentou 25 por cento em 2015, uma variação superior à registada no ano anterior (1 por cento).

Para o crescimento do EBITDA do setor em 2015 contribuíram de forma positiva as PME (10 p.p.) e as microempresas (5 p.p.). Já as grandes empresas contribuíram negativamente (em 10 p.p.) para a evolução do EBITDA do setor.

Por segmentos de atividade, a variação positiva do EBITDA do setor em 2015 deveu-se, em grande medida, à evolução registada pelos transportes terrestres (contributo de 18 p.p. para a variação do EBITDA do setor, associado a um aumento de 27 por cento). Os transportes aéreos, por sua vez, deram um contributo negativo (13 p.p., associado a uma redução de 45 por cento), enquanto os transportes por

Gráfico 15 • Gastos da atividade operacional | Estrutura (2015)

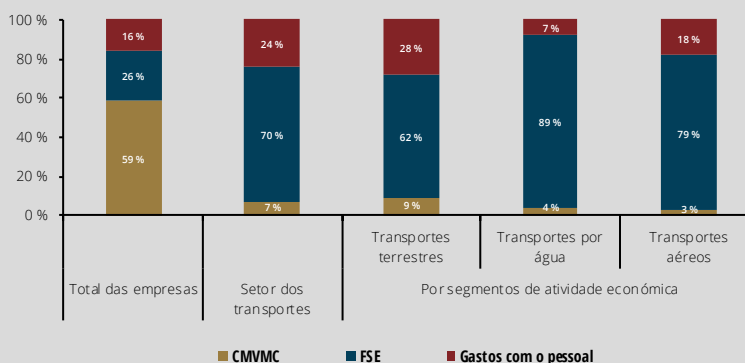
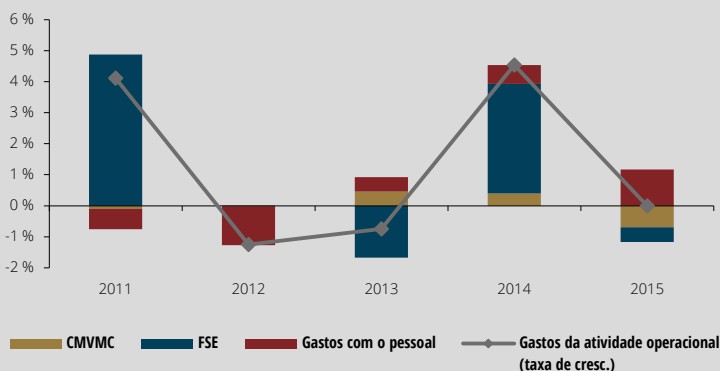


Gráfico 16 • Gastos da atividade operacional | Contributos (em p.p.) para a taxa de crescimento anual (em percentagem)



água apresentaram um contributo marginalmente positivo para a evolução do EBITDA do setor.

À semelhança do observado para o total das empresas, mais de metade das empresas do setor dos transportes apresentou uma taxa de variação positiva do EBITDA em 2015 (Quadro 6). Esta situação verificou-se independentemente da classe de dimensão e do segmento de atividade, ainda que as PME e os transportes aéreos se destacassem, com 65 e 59 por cento das empresas, respetivamente, a registarem taxas de crescimento positivas do EBITDA, em 2015.

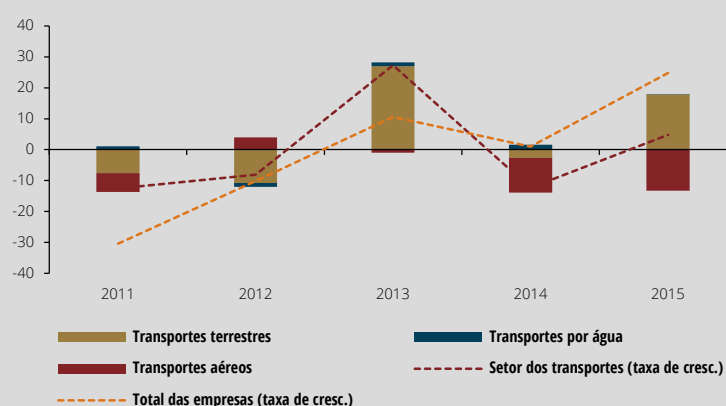
Não obstante, 21 por cento das empresas do setor apresentaram, em 2015, EBITDA negativo, uma parcela ainda assim inferior à observada no total das empresas (33 por cento). O EBITDA foi negativo em 23 por cento das microempresas do setor, enquanto nas PME e nas grandes empresas esta percentagem foi de 8 e 13 por cento, respetivamente.

Por segmentos de atividade, os transportes por água eram o segmento com a percentagem mais elevada de empresas com EBITDA negativo (45 por cento, que compara com 33 por cento nos transportes aéreos e 21 por cento nos transportes terrestres).

Quadro 6 • EBITDA | Proporção de empresas com taxa de crescimento positiva do EBITDA e com EBITDA negativo

		Empresas com taxa de crescimento positiva do EBITDA		Empresas com EBITDA negativo	
		2014	2015	2014	2015
Total das empresas		54,2 %	54,4 %	35,3 %	33,1 %
Setor dos transportes		56,0 %	56,3 %	23,6 %	21,3 %
Por classes de dimensão	Microempresas	55,5 %	55,2 %	24,9 %	22,7 %
	PME	60,2 %	65,4 %	9,4 %	7,5 %
	Grandes empresas	62,2 %	57,4 %	8,7 %	12,8 %
Por segmentos de atividade económica	Transportes terrestres	55,9 %	56,3 %	23,3 %	20,9 %
	Transportes por água	61,7 %	54,1 %	42,0 %	45,0 %
	Transportes aéreos	53,8 %	58,8 %	30,3 %	32,9 %

Gráfico 17 • EBITDA | Contributos (em p.p.) para a taxa de crescimento anual (em percentagem)



Rendibilidade

A rendibilidade dos capitais próprios do setor dos transportes foi de 9 por cento em 2015, superior em 6 p.p. à observada em 2014 (Gráfico 18). Depois de ter registado rendibilidades dos capitais próprios negativas em 2011 e 2012, o setor dos transportes apresentou, desde 2013, rendibilidades positivas e superiores às do total das empresas.

Em 2015, os transportes por água foram o segmento com a rendibilidade dos capitais próprios mais elevada (21 por cento). A rendibilidade deste segmento foi positiva pelo segundo ano consecutivo e aumentou 19 p.p. em relação a 2014. No segmento dos transportes terrestres, a rendibilidade dos capitais próprios situou-se, em 2015, em 15 por cento, mais 14 p.p. do que em 2014. Pelo contrário, o segmento dos transportes aéreos registou em 2015, e pela primeira vez no período analisado, uma rendibilidade dos capitais próprios negativa (1 por cento).

Apesar de o setor dos transportes ter apresentado uma rendibilidade dos capitais próprios superior à do total das empresas em 2015, os valores da margem operacional (EBITDA/rendimentos¹³) e da margem líquida (resultado líquido do período (RLP)/rendimentos) foram inferiores neste setor em comparação com os do total das empresas. Em 2015, o setor dos transportes registou uma margem operacional de 8 por cento e uma margem líquida de 1 por cento, valores 2 p.p. inferiores aos verificados no total das empresas (10 por cento e 3 por cento, respetivamente) (Gráfico 19).

Por segmentos de atividade económica, os transportes terrestres apresentavam a margem operacional mais elevada (10 por cento), ainda que a margem líquida mais alta fosse registada nos transportes por água (3 por cento). Os transportes aéreos apresentaram as margens operacional (3 por cento) e líquida (-0,1 por cento) mais reduzidas.

Gráfico 18 • Rendibilidade dos capitais próprios

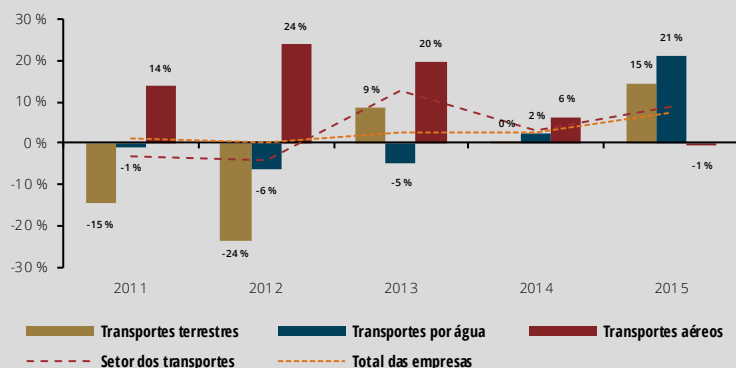
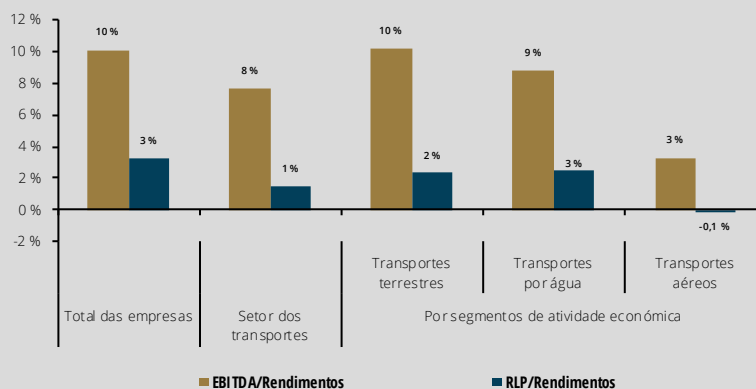


Gráfico 19 • Resultados | Peso face aos rendimentos (2015)



2.2.3. Situação financeira

Estrutura financeira

Em 2015, a autonomia financeira do setor dos transportes foi de 18 por cento, valor inferior ao do total das empresas (32 por cento) (Gráfico 20). A autonomia do setor aumentou 2 p.p. em relação a 2011, tal como no total das empresas.

A autonomia financeira média do setor em 2015 não representava a situação observada pela maior parte das suas empresas, já que metade das empresas do setor apresentava autonomia financeira igual ou superior a 61 por cento.

Por classes de dimensão, as microempresas e as PME registavam autonomias financeiras de 41 e 38 por cento, respetivamente. No entanto, metade das microempresas apresentava uma autonomia financeira de pelo menos 65 por cento, valor que foi de pelo menos 33 por cento para metade das PME. Já nas grandes empresas, apesar de o valor médio para a autonomia financeira ter sido negativo (15 por cento), metade das empresas registava uma autonomia financeira igual ou superior a 35 por cento.

Por segmentos de atividade económica, os transportes aéreos apresentavam o valor mais elevado para o rácio de autonomia financeira (21 por cento), embora metade das empresas apresentasse uma autonomia financeira igual

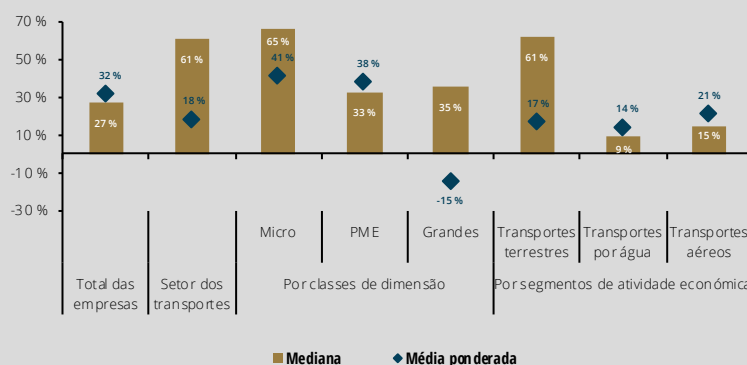
ou inferior a 15 por cento. Nos transportes terrestres a autonomia financeira média foi de 17 por cento, valor inferior ao registado por pelo menos metade das empresas do segmento (61 por cento). Os transportes por água, por sua vez, registaram o valor médio de autonomia financeira mais baixo (14 por cento), sendo o respetivo valor mediano igual a 9 por cento.

Em 2015, 15 por cento das empresas do setor dos transportes registavam capitais próprios negativos (Quadro 7). Este valor era inferior ao verificado no total das empresas (29 por cento), situação que se observou em todo o período analisado. Entre 2011 e 2015, a parcela de empresas com capitais próprios negativos aumentou 1 p.p. no setor dos transportes e 2 p.p. no total das empresas.

As PME eram a classe de dimensão na qual a percentagem de empresas com capitais próprios negativos era menor (7 por cento). Já as microempresas e as grandes empresas registaram valores próximos da média do setor (16 e 13 por cento, respetivamente). A proporção de empresas com capitais próprios negativos aumentou 2 p.p., no caso das microempresas, quando comparada com os valores de 2011 (diminuição de 3 p.p. no caso das PME e de 5 p.p. no caso das grandes empresas).

Por segmentos de atividade económica, 46 por cento das empresas dos transportes por água apresentavam capitais próprios negativos em

Gráfico 20 • Autonomia financeira | Média ponderada e mediana da distribuição (2015)



2015, proporção que aumentou 15 p.p. relativamente a 2011. Nos transportes aéreos, encontravam-se nessa situação 37 por cento das empresas, menos 3 p.p. do que em 2011. A

proporção de empresas com capitais próprios negativos era menor nos transportes terrestres (15 por cento em 2015).

Quadro 7 • Autonomia financeira | Proporção de empresas com capitais próprios negativos

		2011	2015
Total das empresas		27,3 %	29,0 %
Setor dos transportes		14,3 %	15,4 %
Por classes de dimensão	Microempresas	14,7 %	16,3 %
	PME	9,7 %	7,0 %
	Grandes empresas	17,4 %	12,8 %
Por segmentos de atividade económica	Transportes terrestres	14,0 %	14,9 %
	Transportes por água	30,8 %	46,0 %
	Transportes aéreos	40,0 %	36,7 %

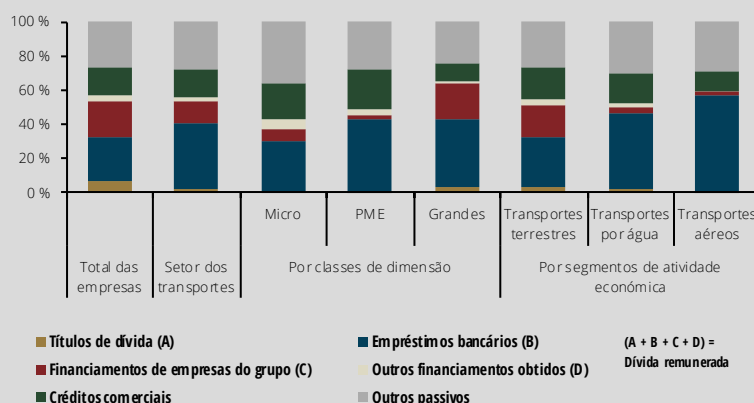
O financiamento com recurso a capital alheio constituía uma forma relevante de financiar a atividade das empresas do setor dos transportes, tal como na generalidade dos setores de atividade económica em Portugal. Em 2015, a dívida remunerada¹⁴ representava 56 por cento do passivo total do setor dos transportes, um valor similar ao registado para o total das empresas (58 por cento) (Gráfico 21). Os empréstimos bancários¹⁵ constituíam a maior parcela da dívida remunerada do setor (39 por cento do passivo), seguindo-se os financiamentos de empresas do grupo (13 por cento).

O peso da dívida remunerada era tanto maior quanto maior a classe de dimensão das empresas: representava 43 por cento do passivo nas

microempresas, 48 por cento nas PME, e 65 por cento nas grandes empresas, essencialmente devido ao peso crescente dos empréstimos bancários (nas microempresas e nas PME), acompanhado pela maior relevância dos financiamentos de empresas do grupo nas grandes empresas.

O peso da dívida remunerada era semelhante nos transportes terrestres e nos transportes por água (54 e 53 por cento, respetivamente), verificando-se diferenças na sua composição. Os empréstimos bancários representavam 43 por cento do passivo nos transportes por água e 29 por cento nos transportes terrestres. Os financiamentos de empresas do grupo

Gráfico 21 • Estrutura do passivo (2015)



apresentavam maior relevância nos transportes terrestres (19 por cento do passivo, valor que compara com 3 por cento nos transportes por água). Nos transportes aéreos, a dívida remunerada representava 60 por cento do passivo do segmento, parcela essencialmente associada aos empréstimos bancários (57 por cento do passivo).

Os créditos comerciais representavam 16 por cento do passivo do setor dos transportes, um peso idêntico ao verificado no total das empresas. A relevância desta componente era superior nas PME e nas microempresas (23 e 21 por cento do passivo, respetivamente) e era menor nas grandes empresas (11 por cento).

No que respeita aos segmentos de atividade, os créditos comerciais representavam 19 por cento do passivo nos transportes terrestres,

17 por cento nos transportes por água e 11 por cento nos transportes aéreos.

O passivo do setor dos transportes registou uma variação positiva marginal (0,1 por cento) em 2015 relativamente a 2014, em contraste com a diminuição de 3 por cento verificada no total das empresas. Esta variação incorporava o efeito das evoluções das suas várias componentes, algumas das quais em sentido contrário. Merecem destaque, a este respeito, o contributo negativo dos financiamentos de empresas do grupo (1 p.p.) e o contributo positivo dos outros passivos (1 p.p.).

Em virtude do peso dos empréstimos bancários no passivo do setor dos transportes, é apresentada na “Caixa 2 | Empréstimos concedidos pelo sistema financeiro residente” informação complementar sobre esta forma de financiamento.

Caixa 2 | Empréstimos concedidos pelo sistema financeiro residente¹⁶

Em 2015, os empréstimos bancários concedidos às empresas do setor dos transportes representavam 39 por cento do passivo do setor dos transportes.

De acordo com a informação disponível na Central de Responsabilidades de Crédito do Banco de Portugal, em dezembro de 2016, os empréstimos concedidos pelo setor financeiro residente em Portugal¹⁷ ao setor dos transportes representavam 4 por cento dos empréstimos concedidos ao total das empresas, totalizando 2891 milhões de euros. Este valor, apesar de inferior em 232 milhões de euros ao verificado em dezembro de 2011, era ligeiramente superior em comparação com os dois últimos períodos homólogos.

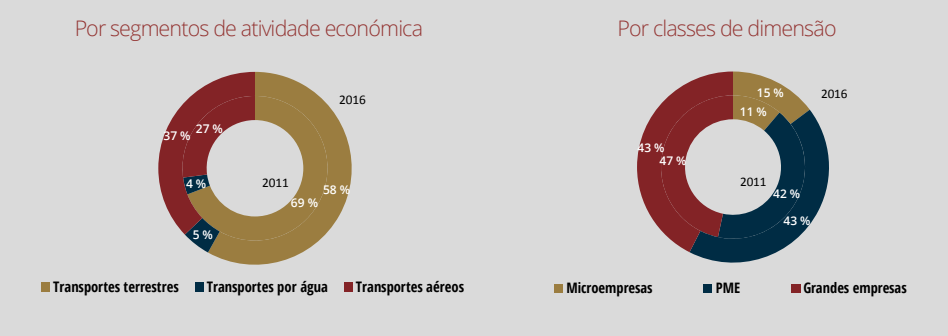
Em dezembro de 2016, os segmentos dos transportes terrestres, transportes aéreos e transportes por água representavam, respetivamente, 58, 37 e 5 por cento dos empréstimos concedidos pelo setor financeiro ao setor dos transportes (Gráfico 22). Ao longo do período em análise, apesar dos transportes terrestres terem permanecido como o segmento mais relevante para o endividamento do setor, os transportes aéreos ganharam maior peso relativo, apresentando, em dezembro de 2016, um peso 10 p.p. superior ao registado em dezembro de 2011.

Por classes de dimensão, em dezembro de 2016, as PME e as grandes empresas detinham 43 por cento dos empréstimos concedidos pelo setor financeiro ao setor dos transportes, em ambos os casos, proporção que era de 15 por cento nas microempresas. Apesar destas quotas de endividamento, 84 por cento das empresas do setor com empréstimos concedidos pelo setor financeiro eram microempresas e apenas 0,5 por cento eram grandes empresas.

No que respeita aos indicadores de incumprimento, o rácio de crédito vencido¹⁸ do setor dos transportes foi de 9,4 por cento, em dezembro de 2016, valor que compara com um rácio de 15,9 por cento para o total das empresas. Este indicador aumentou no setor dos transportes e no total das empresas, quer em relação a dezembro de 2015 (0,1 p.p. em ambos os casos), quer relativamente a dezembro de 2011 (4,8 p.p. no setor dos transportes e 8,7 p.p. no total das empresas) (Gráfico 23).

As PME foram as que mais contribuíram para o incumprimento do setor, com 71 por cento do crédito vencido em dezembro de 2016, apesar de representarem apenas 16 por cento das empresas do setor com empréstimos concedidos pelo setor financeiro. Em contraste, no total das empresas, a maior parcela de crédito vencido era detida pelas microempresas (56 por cento). As grandes empresas eram responsáveis pela menor percentagem de

Gráfico 22 • Composição do financiamento obtido pelo setor dos transportes junto do sistema financeiro residente (valores em fim de período)



crédito vencido, tanto no setor dos transportes (3 por cento), como no total das empresas (4 por cento).

Por segmentos de atividade, o segmento dos transportes terrestres apresentava um rácio de crédito vencido (8,7 por cento) inferior ao do setor, enquanto os segmentos dos transportes por água e aéreos apresentavam valores superiores (13,6 por cento e 9,9 por cento, respetivamente).

A percentagem de devedores com crédito vencido cifrava-se, em dezembro de 2016, em 27,1 por cento no setor dos transportes e 27,5 por cento no total das empresas. O segmento dos transportes terrestres apresentava a maior percentagem de devedores com crédito vencido (27,2 por cento), seguido dos segmentos dos transportes aéreos (23,3 por cento) e dos transportes por água (20,2 por cento) (Gráfico 24).

Gráfico 23 • Rácio de crédito vencido (valores em fim de período)

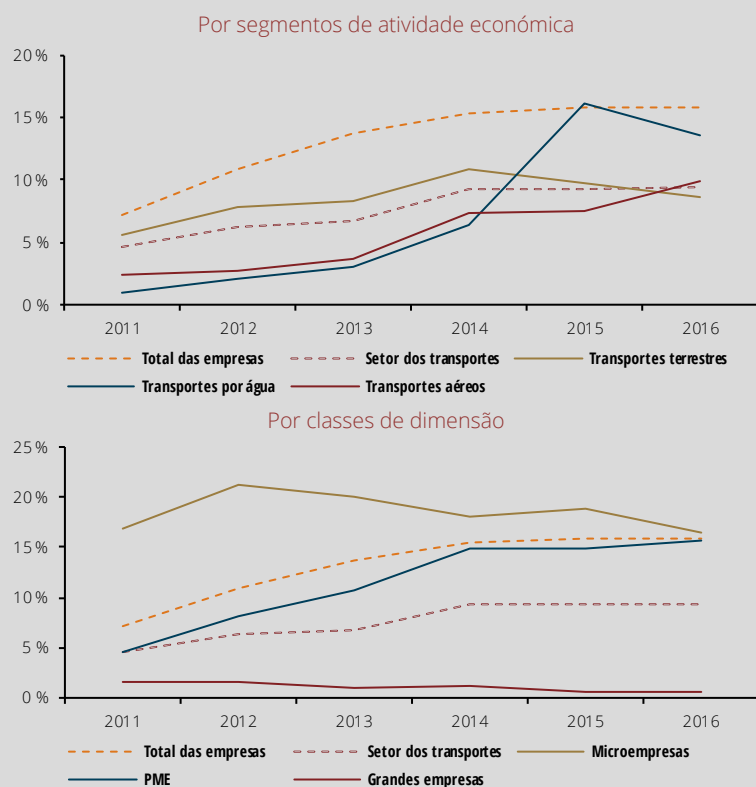
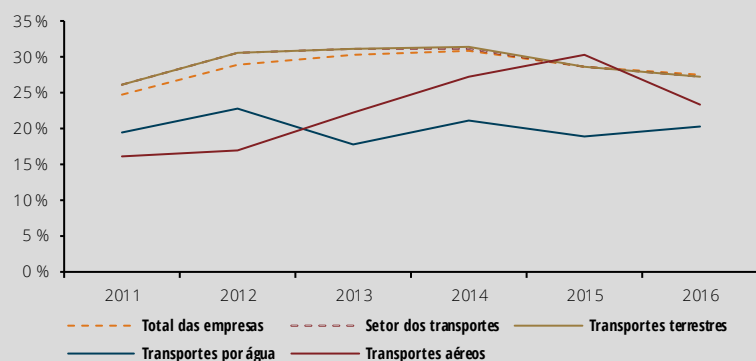


Gráfico 24 • Percentagem de devedores com crédito vencido (valores em fim de período)



Gastos de financiamento e solvabilidade

Em 2015, os juros suportados pelo setor dos transportes diminuíram, em média, 10 por cento em relação a 2014 (12 por cento no total das empresas) (Gráfico 25). A variação média não representava a situação registada pela maior parte das empresas do setor, na medida em que metade das suas empresas apresentou reduções dos juros suportados iguais ou superiores a 21 por cento.

Nas grandes empresas, os juros suportados diminuíram, em média, 16 por cento, enquanto nas microempresas o decréscimo foi menos significativo (5 por cento). No entanto, metade das microempresas apresentou quebras dos juros suportados superiores a 26 por cento. Nas PME, por sua vez, apesar de a taxa de variação dos juros suportados ter sido marginalmente positiva (0,4 por cento), metade das empresas registou variações negativas dos juros suportados superiores a 5 por cento.

Por segmentos de atividade económica, os transportes por água apresentaram a redução mais acentuada dos juros suportados (60 por

cento), seguidos dos transportes terrestres (24 por cento). Pelo contrário, os juros suportados pelos transportes aéreos aumentaram, em média, 20 por cento.

Embora a variação média dos juros suportados nos transportes por água se tenha situado em -60 por cento, o valor da mediana foi de -25 por cento. Já nos transportes aéreos, apesar de os juros suportados terem aumentado em termos médios, metade das empresas do segmento apresentou uma redução dos juros suportados igual ou superior a 9 por cento.

Em 2015, o peso dos juros suportados no EBITDA do setor dos transportes foi de 18 por cento, menos 3 p.p. do que no ano anterior (Gráfico 26). Este indicador, que pode ser interpretado como o grau de pressão financeira sobre as empresas, apresentava um valor inferior ao registado para o total das empresas (20 por cento), situação verificada ao longo de todo o período analisado.

Por classes de dimensão, as microempresas e as PME apresentavam valores abaixo da média

Gráfico 25 • Juros suportados | Média ponderada e mediana da taxa de crescimento anual

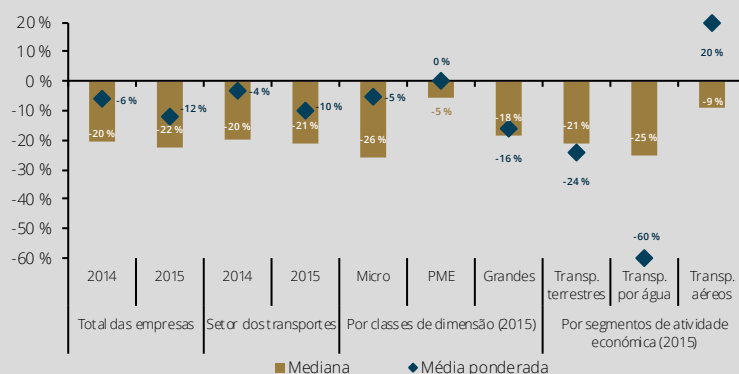
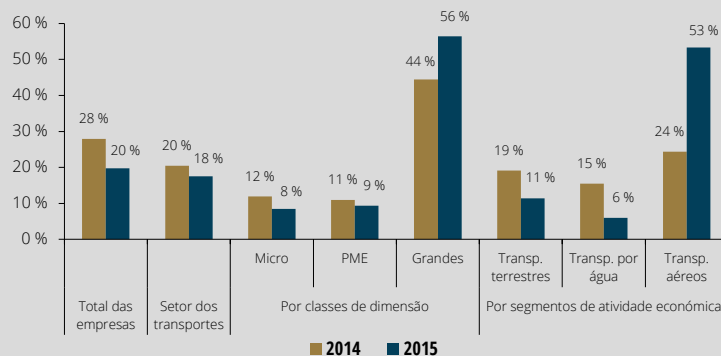


Gráfico 26 • Peso dos juros suportados no EBITDA



do setor (8 por cento e 9 por cento, respetivamente). Já nas grandes empresas, 56 por cento do EBITDA gerado em 2015 foi absorvido pelos juros suportados. Em comparação com 2014, verificou-se um crescimento da pressão financeira das grandes empresas em 12 p.p. Nas restantes classes de dimensão, a pressão financeira diminuiu em 2015 (4 p.p. nas microempresas e 2 p.p. nas PME).

Por segmentos de atividade económica, os juros suportados absorveram 53 por cento do EBITDA gerado pelos transportes aéreos em 2015, mais 29 p.p. do que em 2014. A pressão financeira diminuiu nos outros segmentos, em relação ao observado em 2014, situando-se, em 2015, em 11 por cento nos transportes terrestres e 6 por cento nos transportes por água.

No mesmo ano, 19 por cento das empresas do setor dos transportes não geraram EBITDA suficiente para cobrir os juros suportados (31 por cento no total das empresas) (Gráfico 27). Esta percentagem foi superior entre as microempresas (21 por cento) e nos segmentos dos transportes por água (31 por cento) e dos transportes aéreos (25 por cento).

Pelo contrário, 79 por cento das empresas do setor suportavam juros inferiores a metade do EBITDA gerado (66 por cento no total das empresas). Estavam nesta situação 90 por cento das PME e 86 por cento das grandes empresas do setor.

Nos transportes terrestres, 79 por cento das empresas apresentavam níveis de pressão financeira inferiores a 50 por cento, proporção idêntica à observada no total do setor e superior à verificada nos restantes segmentos (69 por cento, em ambos os casos).

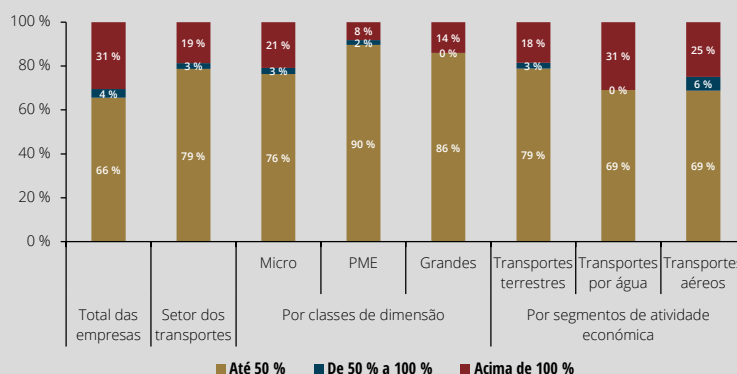
Financiamento por dívida comercial

Em 2015, o financiamento por dívida comercial representava 16 por cento do passivo do setor dos transportes, um peso idêntico ao registado no total das empresas.

O prazo médio de pagamentos do setor dos transportes foi superior ao prazo médio de recebimentos (63 dias e 57 dias, respetivamente), situação semelhante à verificada no total das empresas (75 e 70 dias de prazos médios de pagamentos e de recebimentos, respetivamente). Em média, as empresas do setor demoraram mais seis dias a pagar aos seus fornecedores do que a receber dos seus clientes.

O indicador líquido de financiamento por dívida comercial¹⁹ relaciona os saldos de fornecedores e clientes com o volume de negócios, ajudando a compreender a forma como as empresas utilizam este meio de financiamento. Um valor positivo implica que a empresa dispõe de um saldo de fornecedores superior ao saldo de clientes, ou seja, que a empresa está a obter financiamento através dos seus fornecedores. Um valor negativo deste indicador indica a existência de um saldo de clientes supe-

Gráfico 27 • Pressão financeira | Distribuição das empresas por classes de desempenho (2015)



rior ao de fornecedores, significando que, globalmente, a empresa está a financiar os seus clientes.

Em 2015, o financiamento líquido por dívida comercial do setor dos transportes foi negativo, equivalente a 3 por cento do volume de negócios (Gráfico 28). Esta situação, em linha com o verificado no total das empresas, ocorreu de forma estrutural ao longo do período analisado, indicando que, em termos líquidos, os créditos comerciais não constituíam uma fonte de financiamento do setor, mas antes uma aplicação das empresas do setor no financiamento dos seus clientes. Não obstante, o financiamento líquido por dívida comercial do setor dos transportes aumentou sucessivamente desde 2011, por contraponto com a relativa estabilidade verificada no total das empresas.

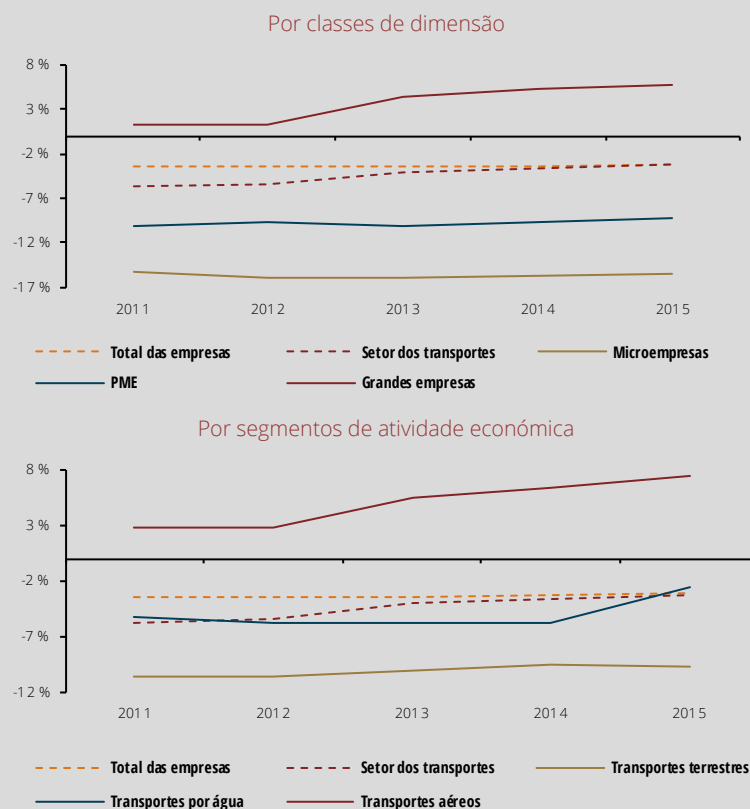
Por classes de dimensão, as grandes empresas registavam um financiamento líquido por dívida comercial positivo (equivalente a 6 por cento do respetivo volume de negócios em

2015). Pelo contrário, as microempresas apresentavam o financiamento líquido por dívida comercial mais negativo (15 por cento do volume de negócios, em 2015).

Por segmentos de atividade económica, os transportes aéreos eram o único segmento que apresentava um financiamento líquido por dívida comercial positivo (7 por cento do volume de negócios em 2015). Em oposição, os transportes terrestres e os transportes por água registaram valores negativos para este indicador (10 e 3 por cento, respetivamente, em 2015).

O setor dos transportes pode ser analisado tendo em conta a inclusão de algumas empresas públicas de transportes que, para fins estatísticos, integram o setor institucional das administrações públicas e não o setor das SNF. Na “Caixa 3 | As Administrações Públicas e o setor dos transportes” é apresentada uma análise que compara ambos os conjuntos de empresas.

Gráfico 28 • Financiamento líquido por dívida comercial (em percentagem do volume de negócios)



Caixa 3 | As administrações públicas e o setor dos transportes

Para além das empresas associadas ao setor institucional das SNF, desenvolve a sua atividade no setor dos transportes um conjunto de entidades associadas ao setor das administrações públicas, atendendo à setorização institucional definida pelo Regulamento (UE) n.º 549/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2013, relativo ao sistema europeu de contas nacionais e regionais na Comunidade (SEC 2010).

De acordo com o Regulamento (UE) n.º 549/2013, o setor das administrações públicas inclui todas as unidades institucionais públicas não mercantis, tenham estas entidades estatuto empresarial (conjunto designado por “empresas públicas incluídas nas administrações públicas”) ou não (conjunto que se designa por “entidades das administrações públicas exceto empresas”). O setor público, por sua vez, compreende todas as unidades institucionais públicas incluídas nos setores institucionais das administrações públicas, SNF e sociedades financeiras. Assim, o setor público inclui, entre outras entidades, as unidades institucionais públicas mercantis, classificadas como SNF em virtude de se dedicarem, principalmente, ao fornecimento de bens e serviços a preços economicamente significativos²⁰ (“sociedades não financeiras públicas”). Pertencem a este setor algumas entidades cuja classificação de acordo com a CAE Rev. 3 determina a sua inclusão no setor dos transportes (Figura 2).

Figura 2 • Setorização institucional das empresas do setor dos transportes



Pretende-se nesta caixa analisar as principais características do setor dos transportes considerado em sentido alargado, ou seja, incluindo empresas que integram o setor das administrações públicas (em virtude de a sua atividade não ser maioritariamente financiada pela venda de bens ou prestação de serviços a preços economicamente significativos), por comparação com o setor dos transportes em sentido estrito, no qual se incluem apenas empresas não financeiras.

Atendendo ao número de empresas, o peso das entidades do setor dos transportes integradas nas administrações públicas era residual em 2015. Estas entidades agregavam, ainda assim, 4 por cento do volume de negócios do setor e 6 por cento do volume de negócios nos segmentos dos transportes terrestres e dos transportes por água (Gráfico 29). O peso destas entidades era ainda mais significativo neste último segmento quando considerado o número de pessoas ao serviço (29 por cento), na medida em que no setor dos transportes como um todo estas empresas agregavam 5 por cento das pessoas ao serviço (parcela similar à registada no segmento dos transportes terrestres).

Quando considerados os indicadores económico-financeiros associados a cada um dos conjuntos de empresas dos transportes, são observáveis diferentes níveis de desempenho associados ao contributo e às características específicas das empresas do setor dos transportes que integram as administrações públicas e ao efeito da sua inclusão no setor dos transportes (Gráfico 30).

Gráfico 29 • Estrutura | Por setor institucional das empresas afetas ao setor dos transportes alargado (2015)

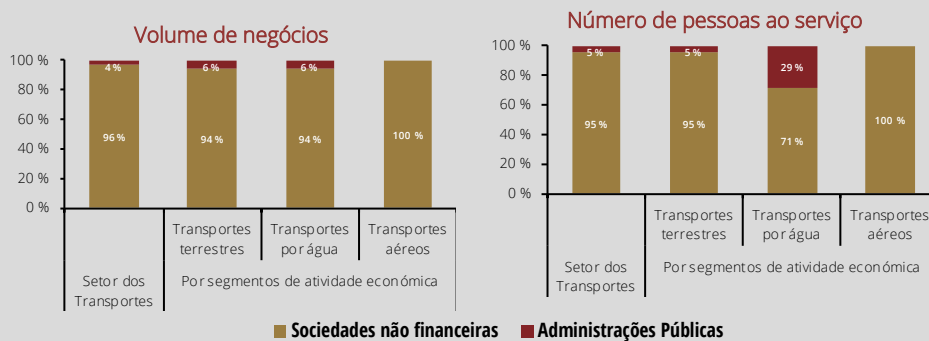
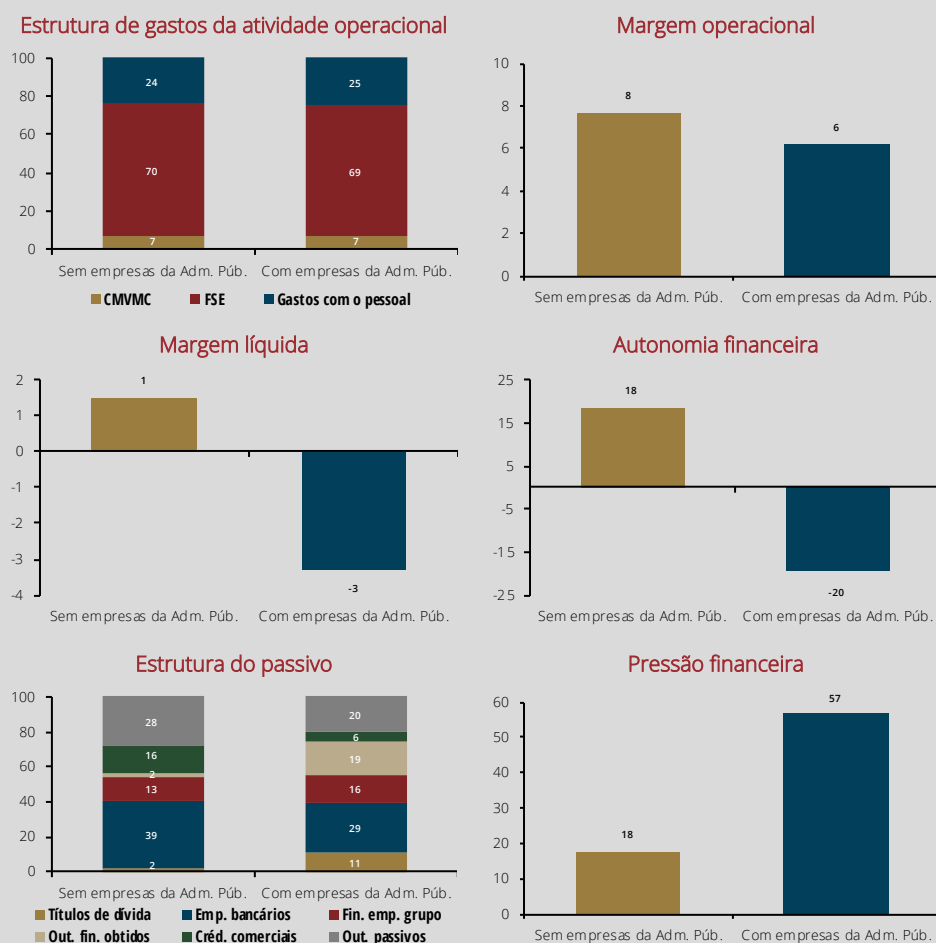


Gráfico 30 • Indicadores económico-financeiros das empresas do setor dos transportes (com e sem a inclusão das entidades afetas às administrações públicas, 2015, em percentagem)



Ainda que a estrutura de gastos da atividade operacional fosse semelhante quando comparados os dois conjuntos de empresas dos transportes, o conjunto de empresas do setor dos transportes em sentido restrito apresentou, em 2015, uma margem operacional média de 8 por cento, superior à registada ao serem consideradas as empresas do setor associadas às administrações públicas (6 por cento). O diferencial de 1,5 p.p. foi, em 2015, ainda assim, inferior ao diferencial médio verificado no período 2011-2015 quando consideradas as margens operacionais das empresas do setor dos transportes com e sem a inclusão das empresas das administrações públicas (1,8 p.p.).

O diferencial entre os dois conjuntos era mais significativo quando considerada a margem líquida. Em 2015, esta margem ascendeu a 1 por cento no setor dos transportes constituído somente por empresas não financeira e foi negativa em 3 por cento quando consideradas as empresas integradas nas administrações públicas. O diferencial de 5 p.p. registado a respeito deste indicador indicia que componentes como as depreciações e amortizações, mas também os juros suportados, apresentam uma maior relevância no conjunto das empresas das administrações públicas associadas ao setor dos transportes.

A autonomia financeira média positiva das empresas dos transportes (18 por cento) era significativamente menor quando consideradas as empresas do setor dos transportes das administrações públicas. O conjunto alargado de empresas do setor dos transportes registou em 2015 (como em todos os anos do período 2011-2015) capitais próprios negativos em termos agregados. A autonomia financeira média do setor dos transportes considerando a inclusão deste conjunto de empresas foi, em 2015, negativa em 20 por cento, indicativa da total dependência de capitais alheios por parte destas empresas.

Também havia, em 2015, diferenças relevantes na estrutura de passivos dos dois conjuntos de empresas. A dívida remunerada assumia um papel mais preponderante no conjunto que inclui as empresas associadas às administrações públicas (74 por cento do passivo, que compara com 56 por cento no conjunto das empresas dos transportes circunscritas ao universo das empresas não financeiras). No sentido oposto, os créditos comerciais e os outros passivos assumiam pesos menores (em 10 e 8 p.p., respetivamente). A dívida remunerada também se repartia de forma distinta: no conjunto que inclui as empresas associadas às administrações públicas assumiam maior relevância os financiamentos de empresas do grupo (16 por cento do passivo deste conjunto de empresas; 13 por cento no conjunto de empresas não financeiras do setor dos transportes), os títulos de dívida (11 por cento do passivo; 2 por cento no conjunto restrito de empresas dos transportes) e os outros financiamentos obtidos (19 por cento do passivo, mais 16 p.p. do que no conjunto restrito de empresas dos transportes). Os empréstimos bancários eram a componente mais relevante dos passivos de ambos os conjuntos de empresas (29 por cento do passivo do conjunto alargado de empresas dos transportes e 39 por cento no setor dos transportes restrito às sociedades não financeiras).

O maior peso da dívida remunerada e a menor rentabilidade operacional determinaram níveis mais elevados de pressão financeira quando considerado o conjunto alargado de empresas dos transportes. Quando considerado o setor dos transportes alargado ao conjunto de empresas das administrações públicas, 57 por cento do EBITDA foi absorvido pelos juros suportados em 2015, uma parcela superior em 39 p.p. ao valor observado para o conjunto das empresas dos transportes restrito ao universo das empresas não financeiras.

Em suma, as empresas do setor dos transportes integradas nas administrações públicas apresentavam um peso relativamente diminuto, mas um perfil significativamente distinto das demais empresas dos transportes. As diferenças de perfil eram mais significativas, em particular, no que respeita à situação financeira (maior dependência de capitais alheios e maior pressão financeira) e aos menores níveis de rentabilidade.

3. Análise das empresas do setor dos transportes terrestres

3.1. Estrutura e dinâmica

3.1.1. Estrutura

Em 2015, cerca de 15,8 mil empresas integravam o setor dos transportes terrestres. Estas empresas geravam 2,1 por cento do volume de negócios e empregavam 3,5 por cento das pessoas ao serviço do total das empresas em Portugal (Quadro 8). Os transportes terrestres representavam cerca de 60 por cento do volume de negócios, 88 por cento das pessoas ao serviço e 98 por cento das empresas do setor dos

transportes. Em comparação com 2011, a relevância dos transportes terrestres no total das empresas registou variações marginais no que respeita ao volume de negócios e ao número de pessoas ao serviço, apesar da diminuição de 0,5 p.p. quando considerado o número de empresas. Já o peso dos transportes terrestres no total dos transportes diminuiu 1 p.p. quando considerados o volume de negócios e o número de pessoas ao serviço.

Quadro 8 • Peso do setor dos transportes terrestres no total das empresas e no setor dos transportes

		Número de empresas	Volume de negócios	Número de pessoas ao serviço
Total das empresas	2011	4,4 %	1,9 %	3,5 %
	2015	3,9 %	2,1 %	3,5 %
Setor dos transportes	2011	98,5 %	61,6 %	88,9 %
	2015	98,2 %	60,4 %	88,1 %

Cerca de metade das empresas do setor exercia a sua atividade no segmento dos transportes de mercadorias (54 por cento, em 2015) (Gráfico 31). A repartição do setor entre transportes de mercadorias e de passageiros era menos equitativa quando considerados o volume de negócios e o número de pessoas ao serviço, na medida em que os transportes de mercadorias eram responsáveis por 83 por cento do volume de negócios e 69 por cento das pessoas ao serviço no setor.

O setor era maioritariamente constituído por microempresas⁵ (91 por cento das empresas) (Gráfico 32). As PME, representativas de 9 por cento das empresas, eram responsáveis pela maior parcela do volume de negócios (55 por cento) e do número de pessoas ao serviço (46 por cento). Já as grandes empresas, embora pouco expressivas em termos do número de empresas (0,3 por cento), geravam perto de

um quarto do volume de negócios e empregavam similar proporção das pessoas ao serviço do setor. A distribuição das empresas por classes de dimensão era semelhante à observada para o total das empresas, ainda que as grandes empresas gerassem, no setor, uma parcela inferior do respetivo volume de negócios.

As microempresas representavam uma parcela ainda mais relevante das empresas dos transportes de passageiros (98 por cento) e eram igualmente responsáveis pela maior parcela de pessoas ao serviço (38 por cento) (Gráfico 33). As PME e as grandes empresas, representativas de 2 e 0,2 por cento das empresas deste segmento, respetivamente, agregavam as parcelas mais significativas do volume de negócios (40 e 39 por cento, respetivamente). Já a estrutura por classes de dimensão das empresas ligadas aos transportes de mercadorias era semelhante à do setor como um todo: maior relevância das microempresas em número de

empresas (85 por cento) e das PME em volume de negócios (58 por cento) e em pessoas ao serviço (54 por cento).

Em 2015, as empresas dos transportes terrestres geraram, em média, metade do volume de negócios da empresa média nacional, apresentando praticamente o mesmo número de pessoas ao serviço (Quadro 9). Ambos os segmentos de atividade registaram volumes de negócios médios inferiores aos da empresa média nacional. O volume de negócios foi mais baixo nos transportes de passageiros. A empresa

média deste segmento gerou, em 2015, um volume de negócios médio equivalente a 20 por cento do volume de negócios gerado pela empresa média nacional.

A empresa média dos transportes de mercadorias apresentava 1,2 vezes mais pessoas ao serviço do que a empresa média nacional. Nos transportes de passageiros, o número de pessoas ao serviço correspondia, em média, a 60 por cento do número de pessoas ao serviço da empresa média nacional.

Gráfico 31 • Estruturas | Por segmentos de atividade económica (2015)

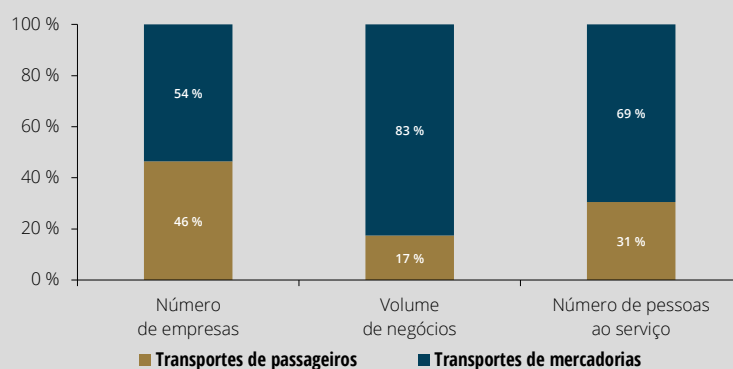


Gráfico 32 • Estruturas | Por classes de dimensão (2015)

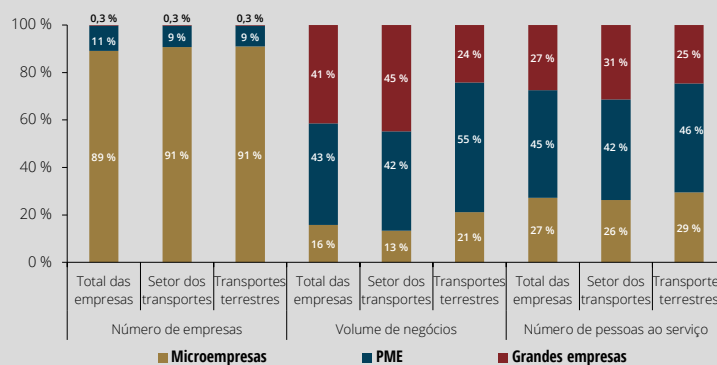
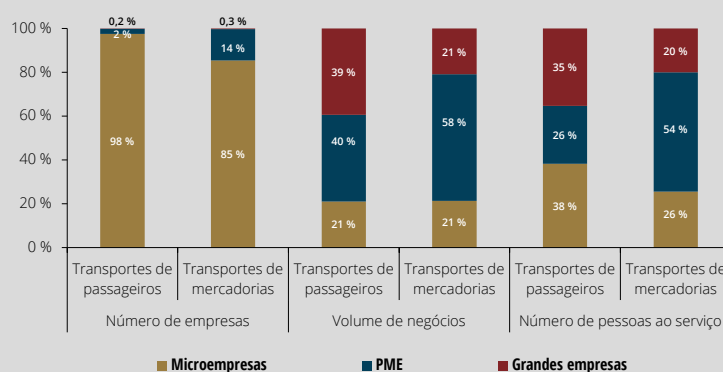


Gráfico 33 • Estruturas | Por classes de dimensão e segmentos de atividade económica (2015)



Quadro 9 • Volume de negócios médio e número médio de pessoas ao serviço | Relação com o total das empresas (Total das empresas = 1) (2015)

	Total das empresas	Sector dos transportes	Transportes terrestres	Transportes de passageiros	Transportes de mercadorias
Volume de negócios médio	1,0	0,9	0,5	0,2	0,8
Número médio de pessoas ao serviço	1,0	1,0	0,9	0,6	1,2

Relativamente à localização geográfica⁶, os distritos de Lisboa e do Porto agregavam, em conjunto, 46 por cento das empresas, 48 por cento do volume de negócios e 48 por cento das pessoas ao serviço do setor dos transportes terrestres. O maior contributo para esta concentração era do distrito de Lisboa, responsável por cerca de um terço das empresas, do volume de negócios e do número de pessoas ao serviço do setor (Quadro 10).

de atividade económica. Cerca de metade do volume de negócios e das pessoas ao serviço de cada segmento estavam ligados a empresas com sede nestes distritos. Esta concentração era menos evidente nos transportes de mercadorias quando considerado o número de empresas (38 por cento das empresas deste segmento tinham sede em Lisboa e no Porto, em comparação com 55 por cento nos transportes de passageiros).

A maior relevância dos distritos de Lisboa e do Porto registava-se igualmente por segmentos

Quadro 10 • Localização geográfica | Por segmentos de atividade económica (2015)

	Número de empresas		Volume de negócios		Número de pessoas ao serviço	
	Distrito (Top 3)	% do total	Distrito (Top 3)	% do total	Distrito (Top 3)	% do total
Total das empresas	Lisboa	28 %	Lisboa	43 %	Lisboa	35 %
	Porto	18 %	Porto	16 %	Porto	19 %
	Braga	8 %	Braga	6 %	Braga	9 %
Setor dos transportes	Lisboa	32 %	Lisboa	56 %	Lisboa	39 %
	Porto	13 %	Porto	10 %	Porto	13 %
	Leiria	6 %	Braga	5 %	Aveiro	6 %
Transportes terrestres	Lisboa	32 %	Lisboa	32 %	Lisboa	33 %
	Porto	13 %	Porto	15 %	Porto	15 %
	Leiria	6 %	Braga	7 %	Aveiro	7 %
Transportes de passageiros	Lisboa	44 %	Lisboa	34 %	Lisboa	36 %
	Porto	11 %	Porto	15 %	Porto	15 %
	Funchal	7 %	Setúbal	9 %	Setúbal	8 %
Transportes de mercadorias	Lisboa	22 %	Lisboa	32 %	Lisboa	32 %
	Porto	16 %	Porto	15 %	Porto	15 %
	Leiria	9 %	Aveiro	8 %	Aveiro	8 %

O setor dos transportes terrestres apresentava maior importância nos distritos da Guarda e de Viseu, onde representava, respetivamente, 6 e

5 por cento do volume de negócios gerado pelas empresas que aí tinham sede. Nestes distritos, o volume de negócios do setor estava mai-

oritariamente associado a empresas dos transportes de mercadorias. Este segmento apresentava também um peso significativo no volume de negócios das empresas com sede no distrito de Leiria (4 por cento do volume de negócios das empresas com sede nesse distrito). Em contraponto, os transportes de passageiros representavam menos de 1 por cento do volume de negócios gerado em cada um dos distritos nacionais.

A distribuição do volume de negócios dos transportes terrestres, atendendo à maturidade das empresas⁷, era, em 2015, semelhante à observada no total das empresas: 51 por cento do volume de negócios do setor era gerado por empresas com mais de 20 anos, 29 por cento por empresas com uma maturidade entre 10 e 20 anos e 8 por cento por empresas com menos de 5 anos (Gráfico 34).

A maior relevância das empresas com mais de 20 anos (registada em ambos os segmentos de atividade económica) era mais assinalável nos transportes de passageiros (74 por cento do volume de negócios do segmento, parcela que compara com 46 por cento nos transportes de mercadorias). Em consequência, as restantes classes de maturidade apresentavam pesos inferiores nos transportes de passageiros (18 por cento do volume de negócios era gerado por empresas com idade entre 10 e

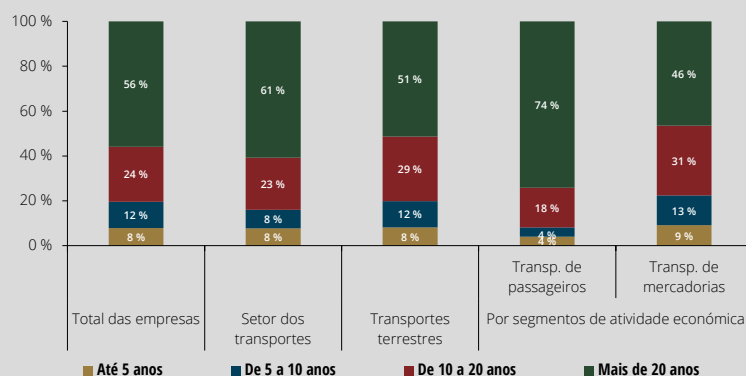
20 anos e 8 por cento por empresas com menos de 10 anos). Já nos transportes de mercadorias, a repartição era similar à do setor como um todo.

3.1.2. Concentração

Em 2015, 10 por cento das maiores empresas dos transportes terrestres geravam 83 por cento do volume de negócios. Esta concentração era inferior à verificada no total das empresas: 10 por cento das empresas em Portugal representavam 88 por cento do volume de negócios (Quadro 11).

Quando consideradas 1 por cento das maiores empresas, o setor dos transportes terrestres apresentava uma concentração inferior à do total das empresas: 1 por cento das empresas geravam 48 por cento do volume de negócios, (63 por cento no total das empresas). Por segmentos de atividade económica, os transportes de passageiros apresentavam uma concentração mais elevada, com 72 por cento do volume de negócios associado a 1 por cento das suas maiores empresas. Já nos transportes de mercadorias, a concentração do volume de negócios era inferior, com 1 por cento das empresas a gerarem 40 por cento do volume de negócios.

Gráfico 34 • Estruturas | Por classes de maturidade (volume de negócios – 2015)



Quadro 11 • Distribuição do volume de negócios (2015)

	Total das empresas	Sector dos transportes	Transportes terrestres	Transportes de passageiros	Transportes de mercadorias
Percentagem de volume de negócios gerada por 10 % das empresas	88 %	89 %	83 %	87 %	76 %
Percentagem de volume de negócios gerada por 1 % das empresas	63 %	65 %	48 %	72 %	40 %

Nota: A concentração é aferida em cada agregado, pelo que as empresas mais relevantes identificadas nos segmentos de atividade podem não integrar o conjunto das empresas mais relevantes do setor em análise.

3.1.3. Dinâmica

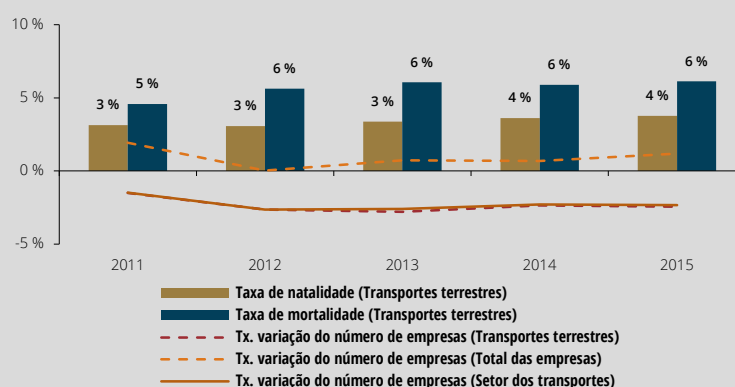
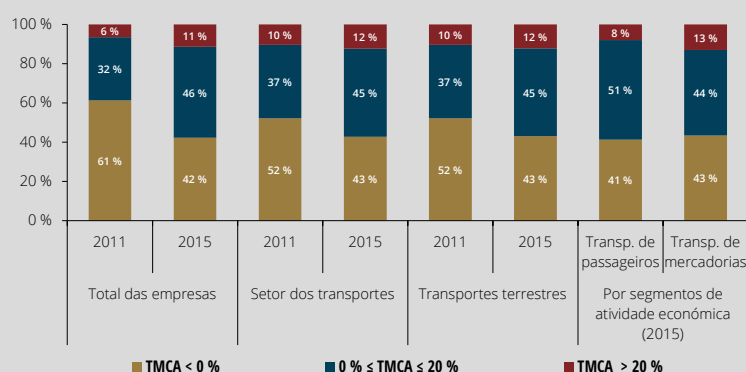
O número de empresas em atividade no setor dos transportes terrestres diminuiu 2 por cento em 2015, relativamente a 2014. A tendência de redução do número de empresas em atividade no setor registou-se ao longo de todo o período analisado (Gráfico 35).

Por cada empresa do setor que cessou atividade foram criadas, em 2015, 0,6 novas empresas, metade do valor registado no total das empresas. Ambos os segmentos de atividade evidenciaram rácios inferiores a 1 em todo o período analisado; em 2015 estes rácios foram de 0,5 e

0,6 nos transportes de passageiros e de mercadorias, respetivamente.

Em 2015, a percentagem de empresas de elevado crescimento⁸ (ou seja, que apresentavam uma taxa de crescimento anual média do volume de negócios durante três anos consecutivos superior a 20 por cento) foi de 12 por cento no setor dos transportes terrestres, proporção semelhante à registada no total das empresas (11 por cento) (Gráfico 36).

O segmento dos transportes de passageiros apresentava a menor percentagem de empresas de elevado crescimento (8 por cento, que

Gráfico 35 • Indicadores demográficos**Gráfico 36 • Universo potencial de empresas de elevado crescimento | Taxa média de crescimento anual (num período de três anos)**

compara com 13 por cento nos transportes de mercadorias).

No mesmo ano, 43 por cento das empresas dos transportes terrestres apresentavam uma taxa de crescimento anual média negativa num período de três anos consecutivos, parcela também semelhante à do total das empresas (42 por cento), e em ambos os segmentos de atividade (41 por cento nos transportes de passageiros e 43 por cento nos transportes de mercadorias).

3.2. Análise económica e financeira

3.2.1. Atividade e rentabilidade

Volume de negócios

O volume de negócios do setor dos transportes terrestres aumentou 3 por cento em 2015, relativamente a 2014, variação superior em 1 p.p. à verificada no total das empresas (Gráfico 37).

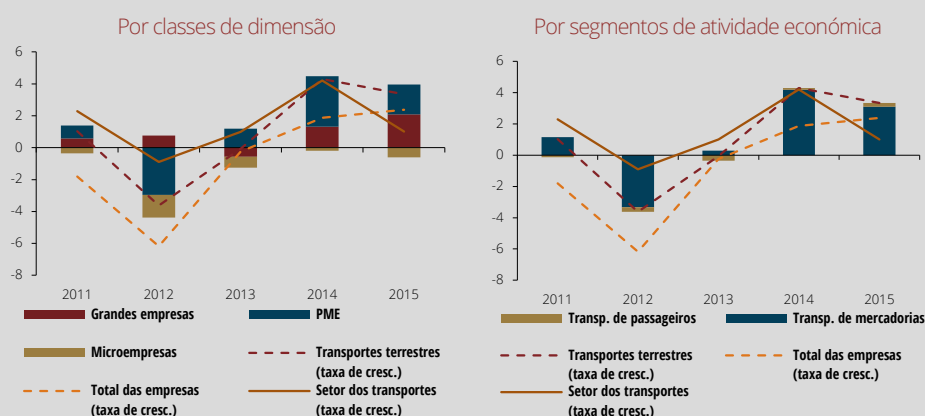
A evolução do volume de negócios do setor em 2015 foi determinada pelos contributos positivos das PME e das grandes empresas (2 p.p., em ambos os casos), associados a crescimentos do volume de negócios de 3 e 9 por cento, respetivamente. O volume de negócios das microempresas do setor diminuiu 3 por cento no mesmo período; este agregado contribuiu negativamente, em 1 p.p., para a variação observada no setor.

O volume de negócios de ambos os segmentos de atividade económica aumentou em 2015 (4 por cento nos transportes de mercadorias e 1 por cento nos transportes de passageiros). Em consequência do seu maior peso relativo no volume de negócios dos transportes terrestres, os transportes de mercadorias influenciaram de forma mais significativa, em regra, a evolução do setor no período analisado (contributo de 3 p.p. em 2015).

Em 2015, as exportações representaram 26 por cento do volume de negócios do setor dos transportes terrestres, um valor superior ao observado no total das empresas (22 por cento). Nesse ano, os contributos dos mercados interno e externo para a evolução do volume de negócios do setor foram positivos em 1,7 e 1,6 p.p., respetivamente (Gráfico 38). O contributo do mercado externo foi, de resto, globalmente positivo ao longo do período 2011-2015 (exceção feita à contração registada em 2012), mesmo em períodos em que o mercado interno contribuiu para a diminuição do volume de negócios do setor.

O diferencial entre a componente exportada do volume de negócios e a componente importada das compras e FSE do setor dos transportes, em percentagem do volume de negócios, apresentou valores positivos em todo o período analisado. Em 2015, as exportações do setor excederam as importações em 13 por cento do volume de negócios (saldo positivo marginal no total das empresas) (Gráfico 39).

Gráfico 37 • Volume de negócios | Contributos (em p.p.) para a taxa de crescimento anual (em percentagem)



O diferencial entre a componente exportada do volume de negócios e a componente importada das compras e FSE, em percentagem do volume de negócios, foi positivo em todas as classes de dimensão do setor, ascendendo a 12 por cento nas microempresas e nas grandes empresas e a 14 por cento nas PME. Já por segmentos de atividade, os transportes de mercadorias registavam o saldo mais positivo (16 por cento do respetivo volume de negócios), enquanto nos transportes de passageiros este saldo era marginalmente positivo (1 por cento do volume de negócios).

Gastos da atividade operacional¹¹

Em 2015, os FSE constituíam a principal componente dos gastos da atividade operacional do setor (62 por cento), seguidos dos gastos com o pessoal (28 por cento) e do CMVMC (9 por cento) (Gráfico 40). Em contraste, no total das empresas, o CMVMC era a componente que mais pesava nos gastos da atividade operacional (59 por cento); os FSE e os gastos com o pessoal representavam 26 e 16 por cento destes gastos, respetivamente.

Gráfico 38 • Volume de negócios | Contributos dos mercados externo e interno (em p.p.) para a taxa de crescimento anual (em percentagem)

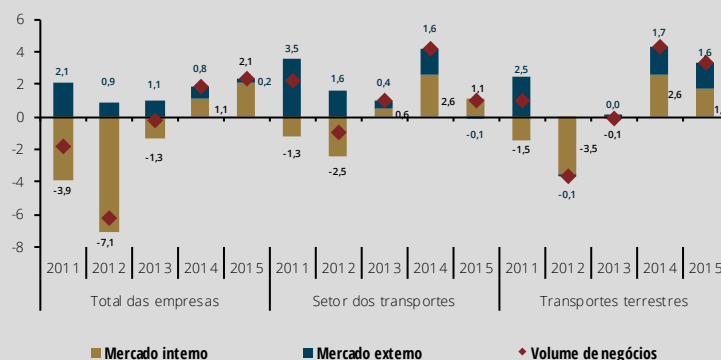


Gráfico 39 • Diferencial entre a componente exportada do volume de negócios e a componente importada das compras e FSE | Em percentagem do volume de negócios (2015)

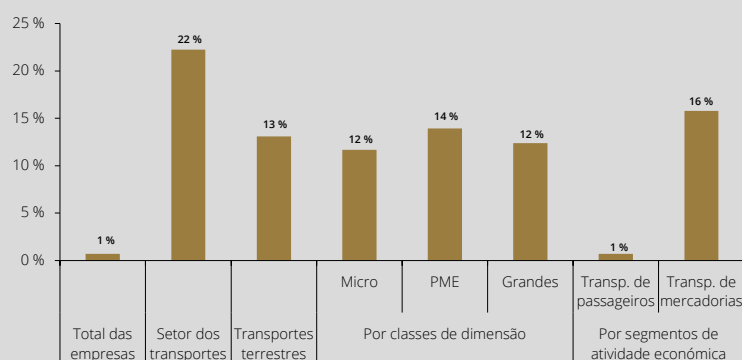
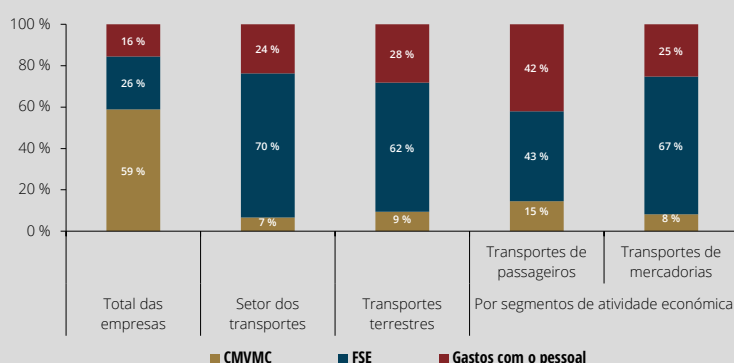


Gráfico 40 • Gastos da atividade operacional | Estrutura (2015)



A maior relevância dos FSE na estrutura dos gastos da atividade operacional era característica das várias classes de dimensão e de ambos os segmentos de atividade económica, ainda que menos expressiva nas grandes empresas e nos transportes de passageiros (51 e 43 por cento dos gastos com a atividade operacional, respetivamente). Os gastos com o pessoal assumiam maior preponderância nos transportes de passageiros (42 por cento dos gastos da atividade operacional, valor que compara com 25 por cento nos transportes de mercadorias).

Em 2015, os gastos da atividade operacional do setor dos transportes terrestres aumentaram 2 por cento em relação a 2014 (Gráfico 41). Esta evolução foi determinada, em grande medida, pelos gastos com o pessoal (contributo de 2 p.p., associado a um aumento de 8 por cento em 2015). A redução do CMVMC (6 por cento em relação a 2014) refletiu-se num contributo de -0,6 p.p. para a variação dos gastos com a atividade operacional do setor (em virtude do menor peso relativo desta componente).

EBITDA¹²

O EBITDA do setor dos transportes terrestres aumentou 27 por cento em 2015, depois de ter diminuído 4 por cento em 2014 (aumento de 25 por cento no total das empresas em 2015, variação 24 p.p. acima da registada no ano anterior) (Gráfico 42).

O aumento do EBITDA ocorreu em todas as classes de dimensão e segmentos de atividade económica. As PME e os transportes de passageiros contribuíram de forma mais significativa para a variação registada pelo EBITDA do setor (15 p.p., em ambos os casos, quando considerada a segmentação por dimensão e por atividade económica, respetivamente). A evolução do EBITDA em ambos os segmentos de atividade económica contrastava com as variações negativas que ambos registaram em 2011 e 2012. Desde 2013, o EBITDA tem aumentado consecutivamente no segmento dos transportes de mercadorias; nos transportes de passageiros, a evolução deste indicador tem sido mais irregular.

Gráfico 41 • Gastos da atividade operacional | Contributos (em p.p.) para a taxa de crescimento anual (em percentagem)

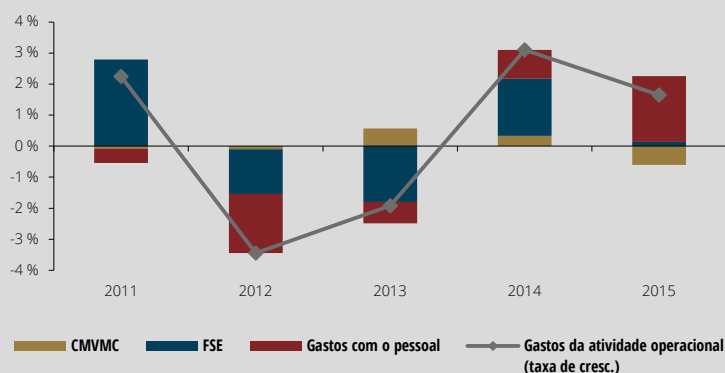
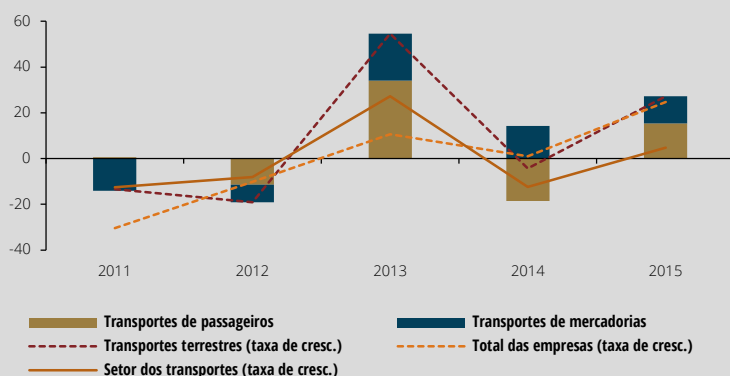


Gráfico 42 • EBITDA | Contributos (em p.p.) para a taxa de crescimento anual (em percentagem)



Em 2015, à semelhança do verificado no ano anterior, 56 por cento das empresas dos transportes terrestres apresentaram uma taxa de variação do EBITDA positiva (54 por cento, no total das empresas) (Quadro 12). A percentagem de empresas com crescimento do EBITDA foi superior entre as PME do setor (66 por cento), por comparação com o observado nas microempresas e nas grandes empresas (55 por cento, em ambos os casos). Por segmentos de atividade económica, 59 por cento das empresas dos transportes de mercadorias apresentaram uma taxa de crescimento do EBITDA positiva (53 por cento nos transportes de passageiros).

Apesar do aumento do EBITDA do setor em 2015, 21 por cento das empresas dos transportes terrestres apresentavam EBITDA negativo (33 por cento no total das empresas).

A percentagem de empresas do setor com EBITDA negativo era menor nas PME (7 por cento) e nas grandes empresas (11 por cento), em comparação com o verificado nas microempresas (22 por cento). Por segmentos de atividade económica, esta proporção era mais elevada nos transportes de passageiros (22 por cento, que compara com 20 por cento nos transportes de mercadorias).

Quadro 12 • EBITDA | Proporção de empresas com taxa de crescimento positiva do EBITDA e com EBITDA negativo

		Empresas com taxa de crescimento positiva do EBITDA		Empresas com EBITDA negativo	
		2014	2015	2014	2015
Total das empresas		54,2 %	54,4 %	35,3 %	33,1 %
Setor dos transportes		56,0 %	56,3 %	23,6 %	21,3 %
Transportes terrestres		55,9 %	56,3 %	23,3 %	20,9 %
Por classes de dimensão	Microempresas	55,5 %	55,3 %	24,6 %	22,3 %
	PME	59,6 %	65,7 %	9,4 %	7,0 %
	Grandes empresas	62,9 %	55,3 %	8,6 %	10,5 %
Por segmentos de atividade económica	Transportes de passageiros	56,7 %	53,1 %	22,3 %	21,7 %
	Transportes de mercadorias	55,2 %	59,4 %	24,3 %	20,3 %

Rendibilidade

Em 2015, a rendibilidade dos capitais próprios do setor dos transportes terrestres foi de 15 por cento, superior ao valor registado no ano anterior (em 14 p.p.) e ao observado para o total das empresas (7 por cento) (Gráfico 43). A rendibilidade do setor ultrapassou a do total das empresas apenas pela segunda vez no período 2011-2015.

A rendibilidade dos capitais próprios foi de 12 por cento nas PME e 4 por cento nas microempresas. Nos transportes de mercadorias, situou-se em 6 por cento. Em virtude de os agregados das grandes empresas e dos trans-

portes de passageiros terem apresentado capitais próprios negativos no período analisado, a rendibilidade dos capitais próprios destes agregados não pode ser aferida. Como tal, o valor médio da rendibilidade dos capitais próprios do setor não representava a situação observada pela maior parte das suas empresas. O facto de um conjunto relevante de empresas do setor apresentar capitais próprios negativos determinou que a rendibilidade média fosse positivamente influenciada pela agregação dos respetivos montantes no apuramento da rendibilidade média do setor. De resto, em 2015, metade das empresas do setor apresentava uma rendibilidade dos capitais próprios igual ou inferior a 4 por cento.

A margem operacional do setor (EBITDA/rendimentos¹³) ascendeu, em 2015, a 10 por cento, um valor idêntico ao do total das empresas. Já a margem líquida (resultado líquido do período/rendimentos) situou-se em 2 por cento, 1 p.p. abaixo da observada para o total das empresas (Gráfico 44). As empresas dos transportes de passageiros apresentaram o melhor desempenho do setor, com uma margem operacional de 16 por cento (compara com 9 por cento nos transportes de mercadorias) e uma

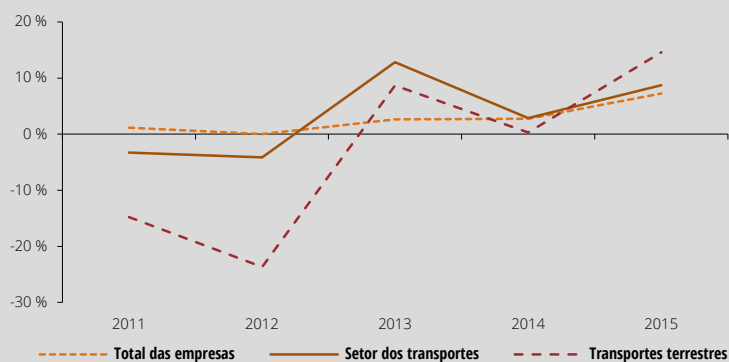
margem líquida de 5 por cento (compara com 2 por cento nos transportes de mercadorias).

3.2.2. Situação financeira

Estrutura financeira

A autonomia financeira do setor dos transportes terrestres foi de 17 por cento em 2015, inferior à autonomia financeira de 32 por cento verificada pelo total das empresas (Gráfico 45).

Gráfico 43 • Rendibilidade dos capitais próprios



Nota: As rendibilidades dos segmentos de atividade não são apresentadas em virtude da impossibilidade de serem aferidas para o segmento dos transportes de passageiros (agregado com capitais próprios negativos).

Gráfico 44 • Resultados | Peso face aos rendimentos (2015)

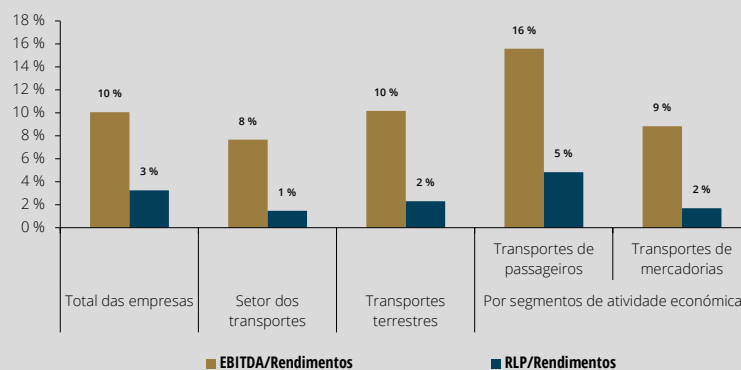
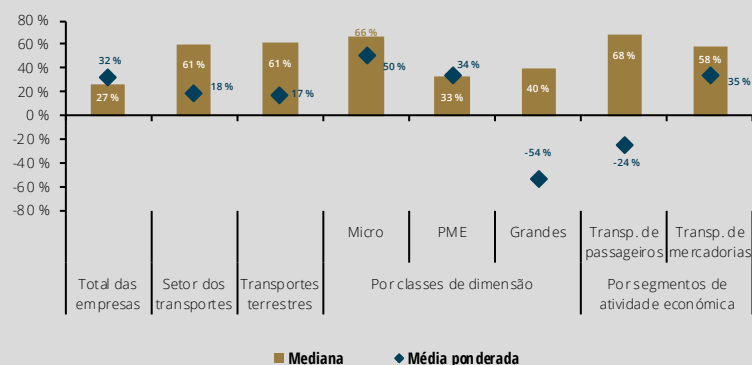


Gráfico 45 • Autonomia financeira | Média ponderada e mediana da distribuição (2015)



A autonomia do setor aumentou 2 p.p. em relação a 2011, uma evolução semelhante à observada no total das empresas.

Este valor agregado não refletia a situação da maior parte das empresas do setor, na medida em que, ao resultar de uma média ponderada pelo peso de cada empresa no agregado, não permite captar as situações díspares que estas registaram em termos individuais. Metade das empresas do setor apresentava, em 2015, autonomias financeiras iguais ou superiores a 61 por cento, limiar semelhante ao registado em 2011 para igual parcela de empresas (60 por cento). No total das empresas, metade das empresas apresentava uma autonomia financeira de pelo menos 27 por cento.

As microempresas do setor registavam uma autonomia financeira média de 50 por cento, com pelo menos metade das empresas a apresentar uma autonomia financeira superior a 66 por cento. A autonomia financeira média das PME foi de 34 por cento, semelhante ao valor da mediana da respetiva distribuição de valores individuais (33 por cento). Já as grandes empresas apresentavam uma autonomia financeira média negativa de 54 por cento, ainda que metade apresentasse uma autonomia financeira igual ou superior a 40 por cento.

No segmento dos transportes de passageiros, apesar de o valor médio da autonomia finan-

ceira ter sido negativo em 24 por cento, metade das empresas apresentou uma autonomia financeira igual ou superior a 68 por cento. Nos transportes de mercadorias, a autonomia financeira média era mais elevada (35 por cento), ainda que o valor da respetiva mediana de valores individuais (58 por cento) fosse inferior ao registado nos transportes de passageiros.

A parcela de empresas com capitais próprios negativos no setor dos transportes terrestres fixou-se em 15 por cento em 2015 (Quadro 13), valor inferior ao registado no total das empresas (29 por cento), como se tinha verificado, de resto, ao longo de todo o período analisado. A parcela de empresas com capitais próprios negativos era ainda inferior entre as PME e as grandes empresas do setor (7 e 11 por cento, respetivamente). Em 2015, 16 por cento das microempresas registavam capitais próprios negativos. Em comparação com 2011, a parcela de empresas com capitais próprios negativos diminuiu nas PME (3 p.p.) e nas grandes empresas (9 p.p.) e aumentou nas microempresas (1 p.p.).

Cerca de um quinto das empresas dos transportes de passageiros tinham, em 2015, capitais próprios negativos (parcela 3 p.p. superior à registada em 2011). Nos transportes de mercadorias esta parcela era de 11 por cento (1 p.p. abaixo do valor registado em 2011).

Quadro 13 • Autonomia financeira | Proporção de empresas com capitais próprios negativos

		2011	2015
Total das empresas		27,3 %	29,0 %
Setor dos transportes		14,3 %	15,4 %
Transportes terrestres		14,0 %	14,9 %
Por classes de dimensão	Microempresas	14,3 %	15,7 %
	PME	9,6 %	6,5 %
	Grandes empresas	19,4 %	10,5 %
Por segmentos de atividade económica	Transportes de passageiros	16,4 %	19,1 %
	Transportes de mercadorias	11,9 %	11,2 %

A dívida remunerada¹⁴ representava 54 por cento do passivo dos transportes terrestres, uma proporção inferior em 3 p.p. à registada no total das empresas. Os empréstimos bancários eram a componente mais relevante da dívida remunerada do setor (29 por cento do passivo), seguindo-se os financiamentos de empresas do grupo (19 por cento) (Gráfico 46).

Por classes de dimensão, a dívida remunerada era especialmente relevante nas grandes empresas, representando 69 por cento do passivo (com destaque para os pesos dos financiamentos de empresas do grupo e dos empréstimos bancários, que representavam 39 e 22 por cento do passivo, respetivamente). Nas microempresas e nas PME, a dívida remunerada correspondia a 35 e 46 por cento do passivo, respetivamente (23 e 40 por cento associado a empréstimos bancários, respetivamente).

A dívida remunerada apresentava maior relevância nos transportes de passageiros (69 por cento do passivo), por oposição ao registado nos transportes de mercadorias (43 por cento do passivo). Nos transportes de passageiros assumiam relevância os financiamentos de empresas do grupo (39 por cento do passivo). Já nos transportes de mercadorias, destacavam-se os empréstimos bancários (34 por cento do passivo do segmento).

Os créditos comerciais representavam 19 por cento do passivo do setor dos transportes terrestres, um peso superior ao verificado no total das empresas (16 por cento). Esta componente apresentava maior relevância nas PME (27 por cento) e nas microempresas (25 por cento) e,

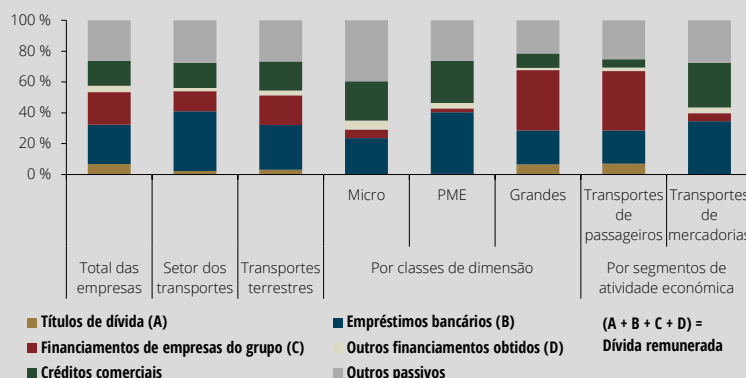
por segmentos de atividade, nos transportes de mercadorias (29 por cento do passivo). Pelo contrário, nas grandes empresas e nos transportes de passageiros, os créditos comerciais correspondiam a 9 e 5 por cento do passivo, respetivamente.

O passivo do setor registou uma variação negativa marginal em 2015 relativamente a 2014 (0,3 por cento), em contraste com a diminuição de 3 por cento verificada no total das empresas e com a variação marginalmente positiva registada pelo passivo do total do setor dos transportes (0,1 por cento). A evolução do passivo dos transportes terrestres resultou, em grande medida, da compensação das evoluções registadas pelas várias componentes, com destaque para os contributos opostos dos outros passivos (1,5 p.p., decorrentes de um aumento de 6 por cento) e dos financiamentos de empresas do grupo (-1,1 p.p. ligados a uma redução de 6 por cento).

Gastos de financiamento e solvabilidade

Os juros suportados pelo setor dos transportes terrestres diminuíram, em média, 24 por cento em 2015, relativamente a 2014. Esta redução foi superior à observada para o total das empresas (12 por cento) (Gráfico 47) e generalizada a todas as classes de dimensão e segmentos de atividade. Os juros suportados diminuíram, em média, 7 por cento nas microempresas, 9 por cento nas PME e 38 por cento nas grandes empresas. A redução dos juros suportados foi mais acentuada nos transportes de passageiros (36 por cento), em comparação

Gráfico 46 • Estrutura do passivo (2015)



com o observado nos transportes de mercadorias (13 por cento).

Em 2015, o rácio de pressão financeira do setor dos transportes terrestres, avaliado pelo peso dos juros suportados sobre o EBITDA, situou-se em 11 por cento, menos 8 p.p. do que em 2014 (Gráfico 48) e abaixo do valor registado pelo total das empresas em todo o período analisado (20 por cento, em 2015).

A redução da pressão financeira do setor foi transversal a todas as classes de dimensão e segmentos de atividade, com destaque para as

grandes empresas e para os transportes de passageiros, agregados que, apesar de terem registado os decréscimos mais significativos deste indicador em 2015 (42 p.p. e 24 p.p., respetivamente), apresentavam, os níveis mais elevados de pressão financeira (27 e 15 por cento, respetivamente).

Em 2015, 18 por cento das empresas do setor dos transportes terrestres não geraram EBITDA suficiente para cobrir os juros suportados (31 por cento no total das empresas) (Gráfico 49). Em oposição, os juros consumiram

Gráfico 47 • Juros suportados | Média ponderada e mediana da taxa de crescimento anual

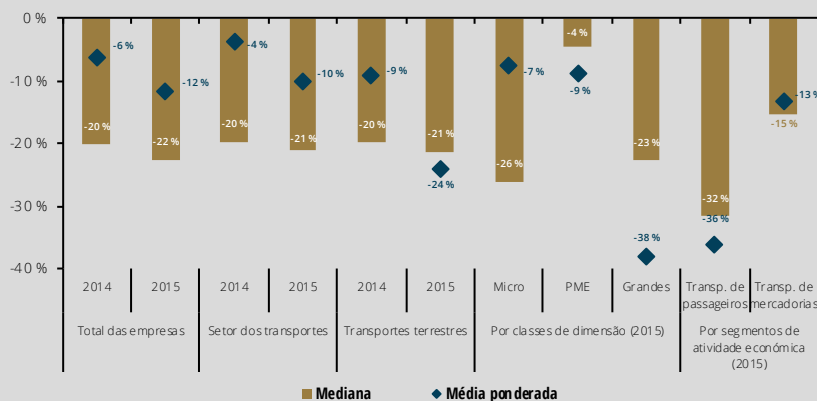


Gráfico 48 • Peso dos juros suportados no EBITDA

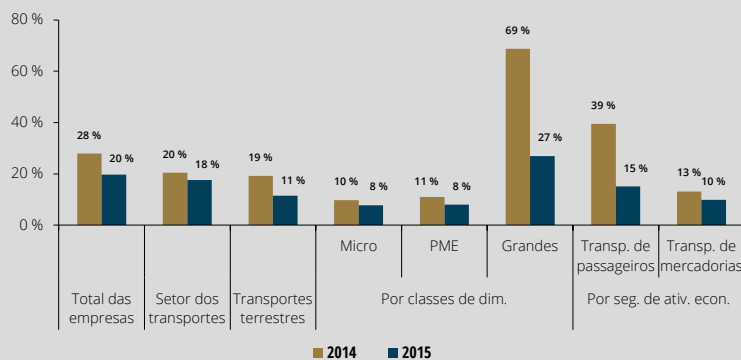
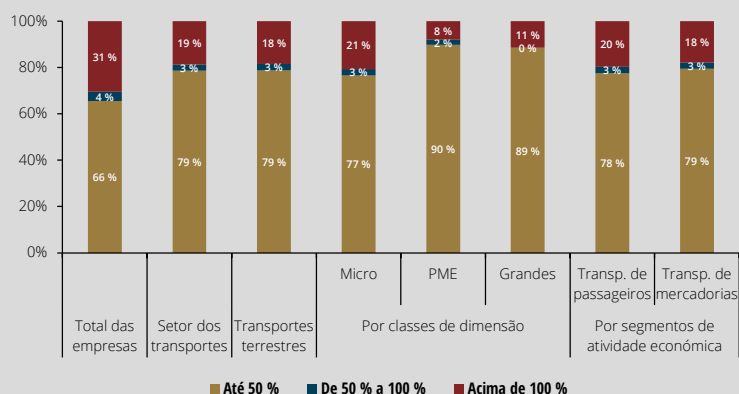


Gráfico 49 • Pressão financeira | Distribuição das empresas por classes de desempenho (2015)



menos de metade do EBITDA em 79 por cento das empresas do setor (66 por cento no total das empresas). Esta distribuição, similar em ambos os segmentos de atividade, divergia quando considerada a dimensão das empresas, atendendo a que cerca de 90 por cento das PME e das grandes empresas apresentavam níveis de pressão financeira inferiores a 50 por cento.

Financiamento por dívida comercial

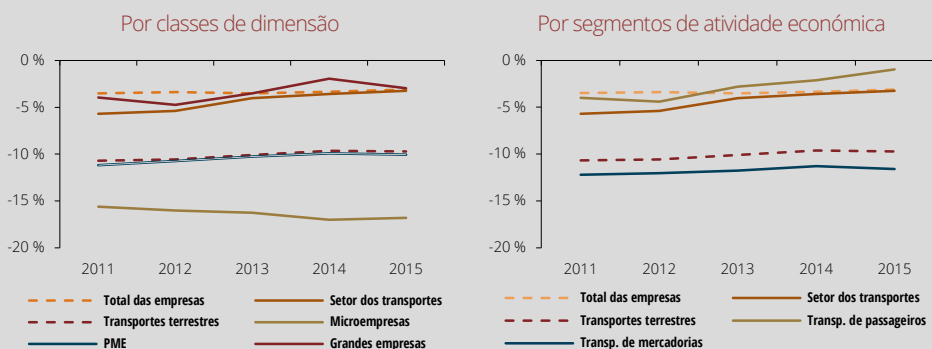
Em 2015, o financiamento por dívida comercial representava 19 por cento do passivo do setor dos transportes terrestres, mais 3 p.p. do que no total das empresas.

O indicador líquido de financiamento por dívida comercial¹⁹, que relaciona os saldos de fornecedores e clientes com o volume de negócios, permite compreender a forma como as empresas utilizam este meio de financiamento. Um valor positivo implica que a empresa dispõe de um saldo de fornecedores superior ao saldo de clientes, ou seja, que a empresa está a obter financiamento através dos seus fornecedores. Um valor negativo deste indicador indica a existência de um saldo de clientes superior ao de fornecedores, significando que globalmente, a empresa está a financiar os seus clientes.

O financiamento líquido por dívida comercial do setor foi negativo em todo o período analisado, tendo correspondido, no último ano, a 10 por cento do volume de negócios do setor. Ou seja, à semelhança do observado para o total das empresas, em termos líquidos, os créditos comerciais não constituíam uma fonte de financiamento do setor (Gráfico 50).

Esta situação foi registada independentemente da classe de dimensão e em ambos os segmentos de atividade, destacando-se as microempresas e os transportes de mercadorias, que apresentaram os níveis mais negativos de financiamento líquido por dívida comercial (17 e 12 por cento dos seus volumes de negócios, respetivamente).

Gráfico 50 • Financiamento líquido por dívida comercial (em percentagem do volume de negócios)



4. Análise das empresas do setor dos transportes por água

4.1. Estrutura e dinâmica

4.1.1. Estrutura

Em 2015, o setor dos transportes por água compreendia cerca de 200 empresas que representavam 1,3 por cento das empresas do setor dos transportes como um todo (Quadro 14). Estas empresas eram responsáveis por 4,2 por cento do volume de negócios e

1,2 por cento do número de pessoas ao serviço das empresas do setor dos transportes. Em comparação com 2011, a relevância do setor dos transportes por água no setor dos transportes aumentou 0,3 e 0,8 p.p. quando considerado o número de empresas e o volume de negócios, respetivamente. No número de pessoas ao serviço, a variação foi marginal.

Quadro 14 • Peso do setor dos transportes por água no total das empresas e no setor dos transportes

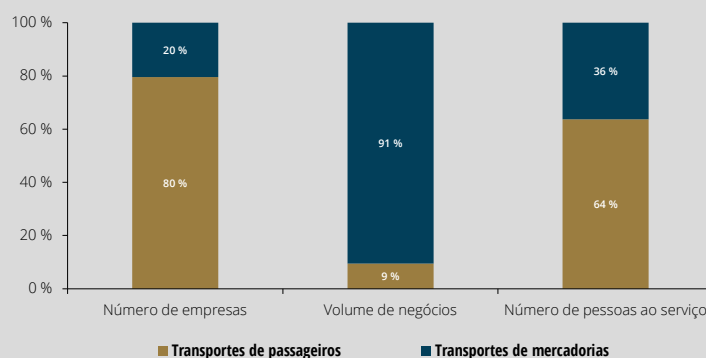
		Número de empresas	Volume de negócios	Número de pessoas ao serviço
Total das empresas	2011	0,04 %	0,11 %	0,05 %
	2015	0,05 %	0,14 %	0,05 %
Setor dos transportes	2011	1,0 %	3,4 %	1,2 %
	2015	1,3 %	4,2 %	1,2 %

Por segmentos de atividade económica, 80 por cento das empresas do setor dos transportes por água estavam associadas ao segmento dos transportes de passageiros, em 2015, o qual representava 64 por cento do número de pessoas ao serviço do setor como um todo. O segmento dos transportes de mercadorias, apesar de agregar apenas 20 por cento das empresas

do setor, era responsável por 91 por cento do volume de negócios dos transportes por água (Gráfico 51).

Por classes de dimensão⁵, o setor dos transportes por água era maioritariamente constituído por microempresas (82 por cento). As PME, representativas de 17 por cento das empresas,

Gráfico 51 • Estruturas | Por segmentos de atividade económica (2015)



eram responsáveis por 82 por cento do volume de negócios e 69 por cento do número de pessoas ao serviço do setor, pesos superiores aos observados para o total das empresas²¹.

Em 2015, a empresa média do setor dos transportes por água gerou um volume de negócios 2,8 vezes superior ao volume de negócios gerado pela empresa média nacional, com um número semelhante de pessoas ao serviço (Quadro 15).

Destacava-se o segmento dos transportes de mercadorias, que gerou, em média, um volume de negócios 12,5 vezes superior ao da empresa média em Portugal, com 1,7 vezes mais pessoas ao serviço. Nos transportes de passageiros a situação era a oposta, com a empresa média a registar menos pessoas ao serviço e a gerar menos volume de negócios do que a empresa média nacional.

Quadro 15 • Volume de negócios médio e número médio de pessoas ao serviço | Relação com o total das empresas (Total das empresas = 1) (2015)

	Total das empresas	Setor dos transportes	Transportes por água	Transportes de passageiros	Transportes de mercadorias
Volume de negócios médio	1,0	0,9	2,8	0,3	12,5
Número médio de pessoas ao serviço	1,0	1,0	1,0	0,8	1,7

Relativamente à localização geográfica⁶, os distritos do Funchal, Faro e Lisboa agregavam 25, 21 e 17 por cento das empresas dos transportes por água, respetivamente (Quadro 16). O distrito de Lisboa era o mais relevante em termos de volume de negócios, representando 58 por cento do volume de negócios do setor. Seguiam-se os distritos do Funchal (19 por cento do volume de negócios) e do Porto (12 por cento). No que respeita ao número de pessoas ao serviço, sobressaíam os distritos do Funchal (25 por cento), Lisboa e Porto (18 por cento, em ambos os casos). Faro, apesar da relevância registada atendendo ao número de empresas, representava apenas 1 por cento do volume de negócios dos transportes por água (15 por cento das pessoas ao serviço).

Nos transportes de passageiros, Faro e Funchal reuniam o maior número de empresas do segmento (26 e 23 por cento, respetivamente), apresentando igualmente pesos significativos

atendendo ao volume de negócios (14 e 17 por cento, respetivamente) e ao número de pessoas ao serviço (23 e 21 por cento, respetivamente). O distrito do Porto concentrava a maior parcela do volume de negócios (32 por cento) e do número de pessoas ao serviço deste segmento (25 por cento), ainda que agregasse apenas 7 por cento das empresas.

Os transportes de mercadorias apresentavam uma elevada concentração em Lisboa e no Funchal: estes distritos agregavam, em conjunto, 74 por cento das empresas, 82 por cento do volume de negócios e 74 por cento das pessoas ao serviço deste segmento. Lisboa contribuí de forma mais significativa para este valor agregado, ao representar 40 por cento das empresas do segmento, 63 por cento do volume de negócios e 41 por cento das pessoas ao serviço.

Quadro 16 • Localização geográfica | Por segmentos de atividade económica (2015)

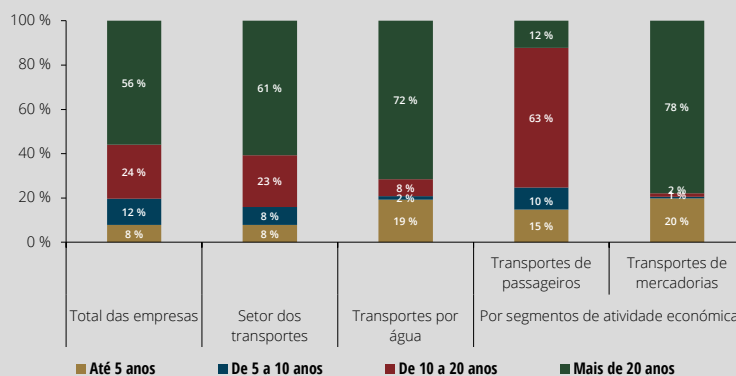
	Número de empresas		Volume de negócios		Número de pessoas ao serviço	
	Distrito (Top 3)	% do total	Distrito (Top 3)	% do total	Distrito (Top 3)	% do total
Total das empresas	Lisboa	28 %	Lisboa	43 %	Lisboa	35 %
	Porto	18 %	Porto	16 %	Porto	19 %
	Braga	8 %	Braga	6 %	Braga	9 %
Setor dos transportes	Lisboa	32 %	Lisboa	56 %	Lisboa	39 %
	Porto	13 %	Porto	10 %	Porto	13 %
	Leiria	6 %	Braga	5 %	Aveiro	6 %
Transportes por água	Funchal	25 %	Lisboa	58 %	Funchal	25 %
	Faro	21 %	Funchal	19 %	Porto	18 %
	Lisboa	17 %	Porto	12 %	Lisboa	18 %
Transportes de passageiros	Faro	26 %	Porto	32 %	Porto	25 %
	Funchal	23 %	Setúbal	18 %	Faro	23 %
	Lisboa	10 %	Funchal	17 %	Funchal	21 %
Transportes de mercadorias	Lisboa	40 %	Lisboa	63 %	Lisboa	41 %
	Funchal	33 %	Funchal	19 %	Funchal	33 %
	Porto	12 %	Porto	10 %	Angra do Heroísmo	8 %

Em 2015, considerando a maturidade das empresas⁷, 72 por cento do volume de negócios do setor dos transportes por água foi gerado por empresas com mais de 20 anos, uma parcela superior à observada no total das empresas (56 por cento) (Gráfico 52). As empresas com menos de 5 anos constituíam a segunda classe mais relevante, representando 19 por cento do volume de negócios total do setor (8 por cento no total das empresas).

Por segmentos de atividade, os transportes de mercadorias apresentavam uma estrutura se-

melhante à do setor como um todo: 78 por cento do volume de negócios associado a empresas com mais de 20 anos e 20 por cento a empresas com menos de 5 anos.

Nos transportes de passageiros, por sua vez, as empresas com mais de 20 anos apresentavam menor relevância, representando 12 por cento do volume de negócios do segmento. Em contrapartida, as empresas com idade compreendida entre 10 e 20 anos eram responsáveis por 63 por cento do volume de negócios do segmento.

Gráfico 52 • Estruturas | Por classes de maturidade (volume de negócios – 2015)

4.1.2. Concentração

Em 2015, 10 por cento das maiores empresas dos transportes por água geravam 95 por cento do volume de negócios do setor, uma concentração superior à registada no total das empresas (88 por cento) (Quadro 17).

Os segmentos de atividade económica apresentavam, no entanto, uma concentração do volume de negócios inferior ao do setor como um todo. Um décimo das empresas dos transportes de passageiros agregava 77 por cento do volume de negócios do segmento. Nos transportes de mercadorias, 10 por cento das empresas agregavam 78 por cento do volume de negócios.

Quadro 17 • Distribuição do volume de negócios (2015)

	Total das empresas	Setor dos transportes	Transportes por água	Transportes de passageiros	Transportes de mercadorias
Percentagem de volume de negócios gerada por 10 % das empresas	88 %	89 %	95 %	77 %	78 %
Percentagem de volume de negócios gerada por 1 % das empresas	63 %	65 %	55 %	N.D.	N.D.

Nota: Os valores relativos à concentração associada a 1 % das empresas nos segmentos de atividade não são apresentados devido ao reduzido número de empresas que os constituem. A concentração é aferida em cada agregado, pelo que as empresas mais relevantes identificadas nos segmentos de atividade podem não integrar o conjunto das empresas mais relevantes do setor em análise.

4.1.3. Dinâmica

O número de empresas em atividade no setor dos transportes por água aumentou 5 por cento em 2015 relativamente a 2014, 3 p.p. acima do verificado no total das empresas (Gráfico 53).

Em 2015, por cada empresa do setor que cessou atividade foram criadas 1,5 empresas (1,2 no total das empresas) (Gráfico 54). Ambos os segmentos de atividade evidenciaram rácios de natalidade/mortalidade superiores a 1 (rácio de

Gráfico 53 • Indicadores demográficos

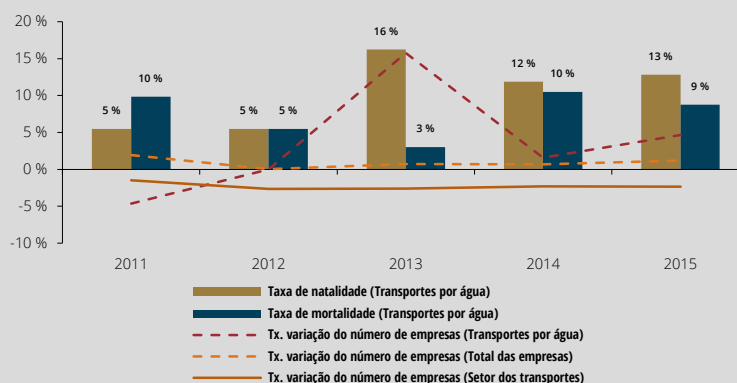
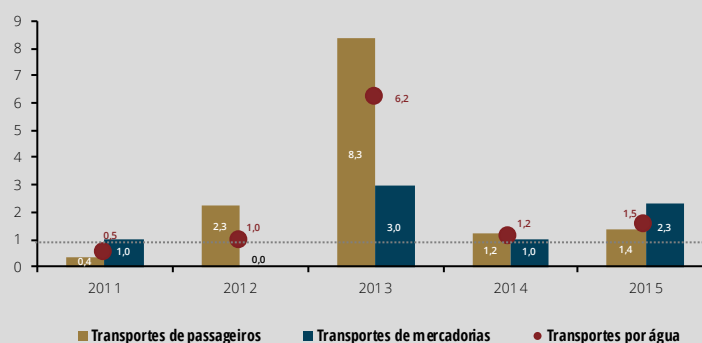


Gráfico 54 • Rácio de natalidade / mortalidade



1,4 nos transportes de passageiros e 2,3 nos transportes de mercadorias).

No período entre 2011 e 2015, o rácio de natalidade/mortalidade do setor dos transportes por água registou o seu mínimo em 2011 (rácio de 0,5) e o máximo em 2013 (rácio de 6,2).

Em 2015, a percentagem de empresas classificadas como EEC⁸, ou seja, que apresentavam uma taxa de crescimento anual média do volume de negócios durante três anos consecutivos superior a 20 por cento, ascendeu a 20 por cento no setor dos transportes por água, mais 13 p.p. do que em 2011 (Gráfico 55). Esta parcela era mais significativa no conjunto de empresas associadas aos transportes de passageiros (24 por cento, enquanto, por comparação, a percentagem de EEC no total das empresas era de 11 por cento em 2015, mais 5 p.p. do que em 2011).

O peso no setor das empresas com taxa de crescimento anual média negativa no mesmo período de três anos consecutivos diminuiu

23 p.p. entre 2011 e 2015, situando-se em 28 por cento em 2015. No total das empresas, o peso das empresas com taxa de crescimento anual média negativa em três anos consecutivos diminuiu 19 p.p. no mesmo período, tendo-se situado em 42 por cento em 2015. As empresas com taxa de crescimento anual média negativa eram mais relevantes nos transportes de mercadorias (47 por cento, em 2015).

4.2. Análise económica e financeira

4.2.1. Atividade e rentabilidade

Volume de negócios

O volume de negócios do setor dos transportes por água diminuiu 9 por cento em 2015 (aumento de 2 por cento no total das empresas). Esta redução foi registada depois de aumentos nos dois anos anteriores (16 e 37 por cento, em 2013 e 2014, respetivamente) (Gráfico 56).

Em 2015 e quando comparado com o ano anterior, o volume de negócios diminuiu em ambos os

Gráfico 55 • Universo potencial de empresas de elevado crescimento | Taxa média de crescimento anual (num período de três anos)

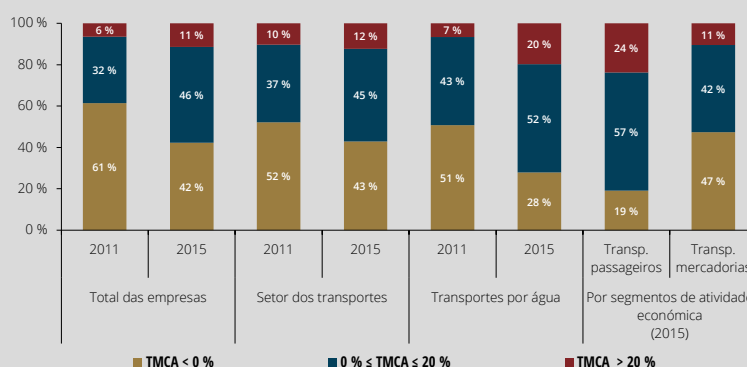
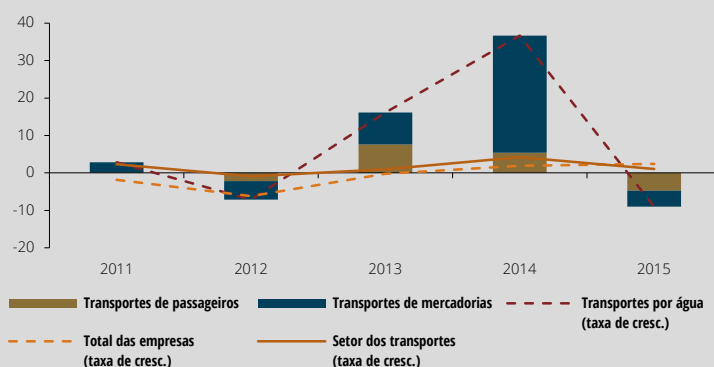


Gráfico 56 • Volume de negócios | Contributos (em p.p.) para a taxa de crescimento anual (em percentagem)



segmentos de atividade. O volume de negócios dos transportes de mercadorias diminuiu 5 por cento em relação a 2014, o que resultou num contributo negativo de 4,3 p.p. para a evolução registada no setor. A diminuição do volume de negócios dos transportes de passageiros foi mais significativa (35 por cento); no entanto, o menor peso relativo deste segmento no volume de negócios dos transportes por água determinou um contributo para a variação negativa do setor de 4,7 p.p., superior em apenas 0,4 p.p. ao contributo dos transportes de mercadorias.

Apesar de, em termos médios, o setor ter apresentado uma redução do volume de negócios de 9 por cento em 2015, metade das suas empresas registou aumentos dos seus volumes de negócios superiores ou iguais a 8 por cento no mesmo período (Gráfico 57). A redução do volume de negócios observada nos transportes de passageiros e nos transportes de mercadorias (35 e 5 por cento, respetivamente) esteve associada a um conjunto limitado de empresas com maior peso em cada um dos segmentos, não sendo, como tal, representativa

da situação da maior parte das empresas. O volume de negócios aumentou pelo menos 10 por cento em metade das empresas dos transportes de passageiros. Já nos transportes de mercadorias, metade das empresas registou um acréscimo do volume de negócios de pelo menos 2 por cento.

Em 2015, 14 por cento do volume de negócios do setor teve origem no mercado externo, uma parcela inferior à registada para o total das empresas (22 por cento). Os mercados interno e externo contribuíram negativamente em 5 e 4 p.p., respetivamente, para a evolução do volume de negócios do setor em 2015, em contraste com o verificado em 2014 (contributos positivos de 25 e 12 p.p., respetivamente) (Gráfico 58). Merece destaque a inversão do contributo do mercado externo para a evolução do volume de negócios dos transportes de passageiros (contributo negativo de 40 p.p. em 2015). Nos transportes de mercadorias, a evolução registada em 2015 esteve associada, por sua vez, a uma inversão do contributo do mercado interno (que foi negativo em 6 p.p., em

Gráfico 57 • Volume de negócios | Distribuição por quartis e média ponderada da taxa de crescimento anual

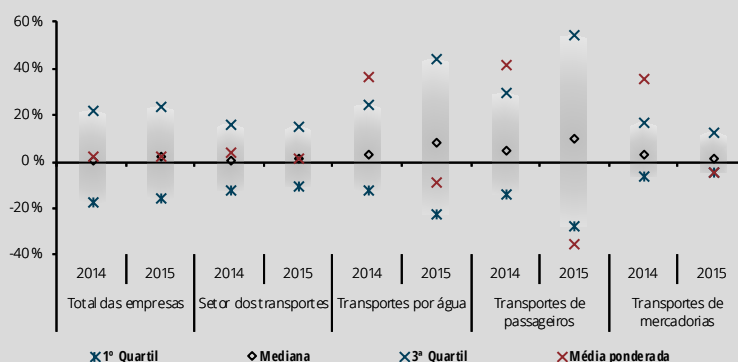
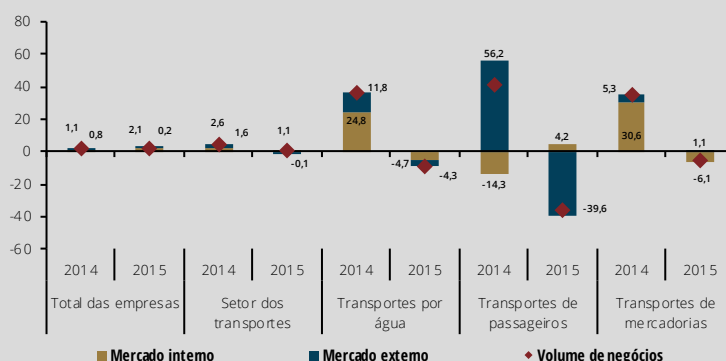


Gráfico 58 • Volume de negócios | Contributos dos mercados externo e interno (em p.p.) para a taxa de crescimento anual (em percentagem)



2015, depois de ter sido positivo em 31 p.p. em 2014).

O diferencial entre a componente exportada do volume de negócios e a componente importada das compras e FSE, em percentagem do volume de negócios, apresentou valores negativos em todo o horizonte temporal analisado. Em 2015, as importações do setor excederam as exportações em 36 por cento do volume de negócios, em contraste com o observado no total das empresas, no qual o saldo foi marginalmente positivo (Gráfico 59).

Ambos os segmentos de atividade registaram valores negativos para este diferencial, com destaque para os transportes de mercadorias. Neste segmento, as importações excederam as exportações em 39 por cento do respetivo volume de negócios, enquanto nos transportes de passageiros o diferencial correspondeu a 4 por cento.

Gastos da atividade operacional¹¹

Em 2015, 89 por cento dos gastos da atividade operacional do setor dos transportes por água estavam associados a FSE, uma parcela superior à observada para o total das empresas (26 por cento) (Gráfico 60). Os gastos com o pessoal eram responsáveis por 7 por cento dos gastos da atividade operacional do setor (16 por cento no total das empresas), enquanto o CMVMC representava apenas 4 por cento, valor muito inferior ao verificado no total das empresas (59 por cento).

A maior relevância dos FSE na estrutura dos gastos da atividade operacional, apesar de transversal a ambos os segmentos de atividade do setor, era mais assinalável nos transportes de mercadorias, no qual esta componente representava 92 por cento dos gastos da atividade operacional (59 por cento nos transportes de passageiros). Em contrapartida, nos transportes de passageiros verificava-se um maior peso dos gastos com o pessoal (35 por cento, valor que compara com 5 por cento nos transportes de mercadorias).

Gráfico 59 • Diferencial entre a componente exportada do volume de negócios e a componente importada das compras e FSE | Em percentagem do volume de negócios

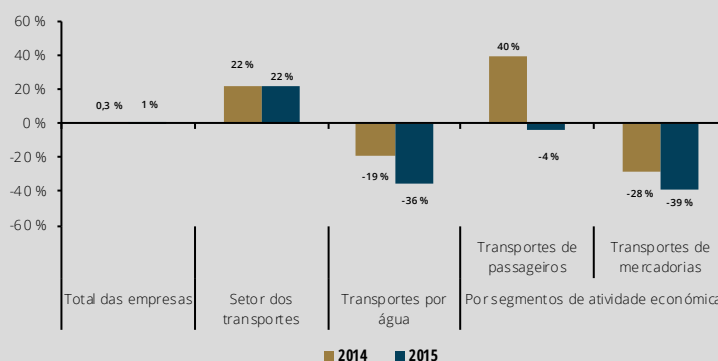
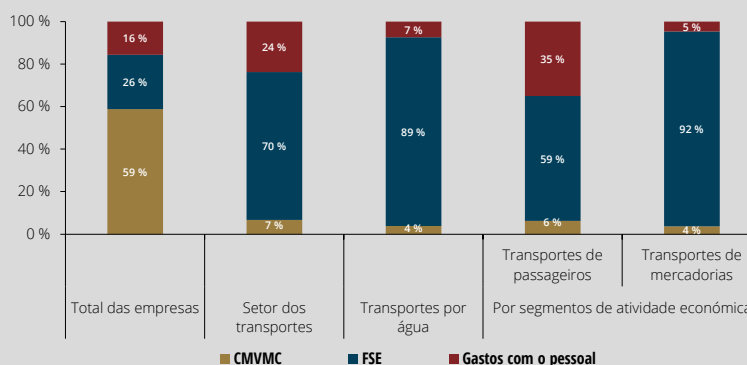


Gráfico 60 • Gastos da atividade operacional | Estrutura (2015)



Em 2015, os gastos da atividade operacional do setor dos transportes por água diminuíram 6 por cento relativamente a 2014 (aumento de 2 por cento no total das empresas) (Gráfico 61). Para a redução dos gastos da atividade operacional do setor contribuíram de forma idêntica os FSE, os gastos com o pessoal e o CMVMC (contributos negativos em 2 p.p., em cada um dos casos, associados a reduções de 3, 21 e 40 por cento, respetivamente).

EBITDA¹²

O EBITDA do setor dos transportes por água aumentou 4 por cento em 2015, um crescimento inferior ao observado para o total das empresas (25 por cento) (Gráfico 62). Esta evolução representou um abrandamento do crescimento observado em 2013 e 2014 (aumentos do EBITDA do setor de 52 e 55 por cento, respetivamente).

Por segmentos de atividade, os transportes de mercadorias contribuíram em 25 p.p. para a variação do EBITDA do setor em 2015, enquanto o contributo dos transportes de passageiros foi negativo em 21 p.p.

No mesmo ano, 54 por cento das empresas do setor dos transportes por água apresentaram uma taxa de variação do EBITDA positiva em relação a 2014, uma proporção idêntica à observada para o total das empresas (Quadro 18). O peso dessa parcela de empresas foi menor do que em 2014 (em 8 p.p.), embora tenha aumentado 7 p.p. relativamente a 2011 (aumento de 9 p.p. no total das empresas por comparação com 2011).

Nos transportes de passageiros, mais de metade das empresas apresentou uma taxa de crescimento do EBITDA positiva em 2015 (56 por cento), em contraponto com o registado nos transportes de mercadorias (45 por cento).

Apesar do aumento do EBITDA do setor em 2015, 45 por cento das empresas apresentavam EBITDA negativo, um valor superior ao registado quando considerado o total das empresas (33 por cento). No mesmo ano, o EBITDA foi negativo em 46 por cento das empresas dos transportes de passageiros e em 41 por cento das empresas dos transportes de mercadorias.

Gráfico 61 • Gastos da atividade operacional | Contributos (em p.p.) para a taxa de crescimento anual (em percentagem)

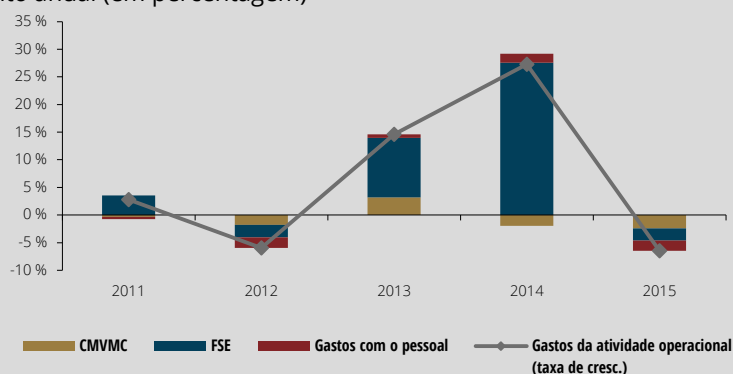
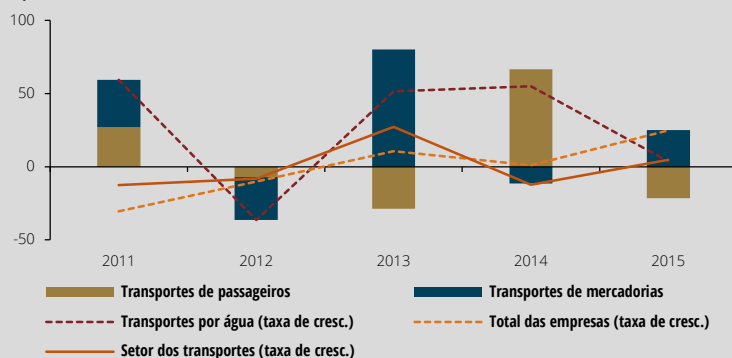


Gráfico 62 • EBITDA | Contributos (em p.p.) para a taxa de crescimento anual (em percentagem)



Quadro 18 • EBITDA | Proporção de empresas com taxa de crescimento positiva do EBITDA e com EBITDA negativo

		Empresas com taxa de crescimento positiva do EBITDA		Empresas com EBITDA negativo	
		2014	2015	2014	2015
Total das empresas		54,2 %	54,4 %	35,3 %	33,1 %
Setor dos transportes		56,0 %	56,3 %	23,6 %	21,3 %
Transportes por água		61,7 %	54,1 %	42,0 %	45,0 %
Por segmentos de atividade económica	Transportes de passageiros	61,5 %	56,5 %	45,0 %	46,0 %
	Transportes de mercadorias	62,5 %	45,5 %	29,7 %	41,5 %

Rendibilidade

Em 2015, a rendibilidade dos capitais próprios do setor dos transportes por água foi positiva pelo segundo ano consecutivo, ascendendo a 21 por cento. Este valor reflete um aumento de 19 p.p. em relação a 2014, evolução que compara com um aumento de 4 p.p. no total das empresas (para 7 por cento, em 2015) (Gráfico 63).

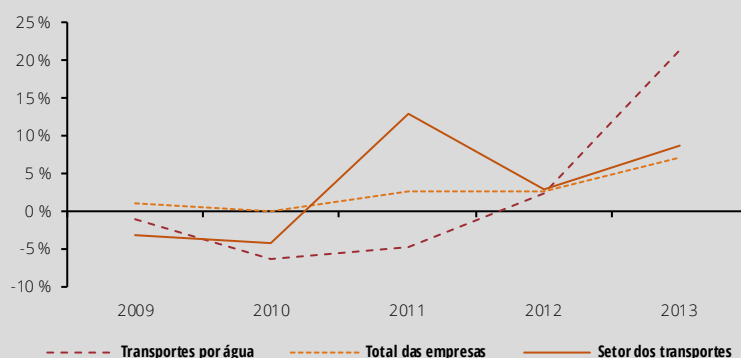
No segmento dos transportes de mercadorias, a rendibilidade dos capitais próprios foi de 16 por cento em 2015, 14 p.p. acima do registado no ano anterior. Em virtude de o agregado dos transportes de passageiros ter apresentado capitais próprios negativos em 2015, a rendibilidade dos capitais próprios deste segmento não pode ser aferida, situação que, de resto, também se verificou em 2013.

O valor médio da rendibilidade dos capitais próprios do setor dos transportes por água

não representava, contudo, a situação observada pela maior parte das suas empresas em 2015, sendo 16 p.p. superior ao valor da mediana da distribuição das rendibilidades individuais (6 por cento).

A margem operacional (EBITDA/rendimentos¹³) do setor ascendeu a 9 por cento em 2015, valor 1 p.p. inferior ao do total das empresas. Já a margem líquida (resultado líquido do período/rendimentos) apresentou um valor idêntico ao do total das empresas (3 por cento) (Gráfico 64). Ambas as margens do setor foram, em 2015, superiores às verificadas em 2011, tal como ocorreu no total das empresas.

Por segmentos de atividade, os transportes de passageiros apresentaram o melhor desempenho na margem operacional (13 por cento). No entanto, a margem líquida deste segmento era negativa em 7 por cento. Os transportes de mercadorias registaram uma margem operacional de 8 por cento e uma margem líquida de 3 por cento.

Gráfico 63 • Rendibilidade dos capitais próprios

Nota: Não são apresentados os valores relativos aos segmentos de atividade económica em virtude de o segmento dos transportes de passageiros apresentar, em alguns períodos, capitais próprios negativos.

4.2.2. Situação financeira

Estrutura financeira

Em 2015, a autonomia financeira do setor dos transportes por água foi de 14 por cento, um valor inferior ao observado para o total das empresas (32 por cento) (Gráfico 65).

A autonomia financeira do setor diminuiu 20 p.p. em 2015 relativamente a 2011, em contraste com a evolução observada para o total das empresas (aumento de 2 p.p.). O valor médio do setor era, ainda assim, superior ao valor da mediana da distribuição de autonomias financeiras individuais (9 por cento), situação associada à presença no setor de um conjunto de empresas com autonomias financeiras mais elevadas.

Por segmentos de atividade, os transportes de mercadorias registaram uma autonomia financeira média positiva de 39 por cento. No entanto, metade das empresas deste segmento apresentou uma autonomia financeira igual ou

inferior a 17 por cento. Já o valor médio de autonomia financeira dos transportes de passageiros (negativo em 23 por cento) foi influenciado por um conjunto relevante de empresas com capitais próprios negativos, na medida em que metade das empresas registava uma autonomia financeira positiva.

Em 2015, 46 por cento das empresas do setor apresentavam capitais próprios negativos (Quadro 19), mais 15 p.p. do que em 2011. A parcela de empresas do setor nesta situação foi, em todo o período analisado, superior à registada no total das empresas, sendo particularmente relevante nos transportes de passageiros. Metade das empresas deste segmento apresentava capitais próprios negativos em 2015, proporção que aumentou 12 p.p. em relação a 2011. Nos transportes de mercadorias, 29 por cento das empresas apresentavam capitais próprios negativos em 2015, valor que compara com 8 por cento em 2011.

Gráfico 64 • Resultados | Peso face aos rendimentos (2015)

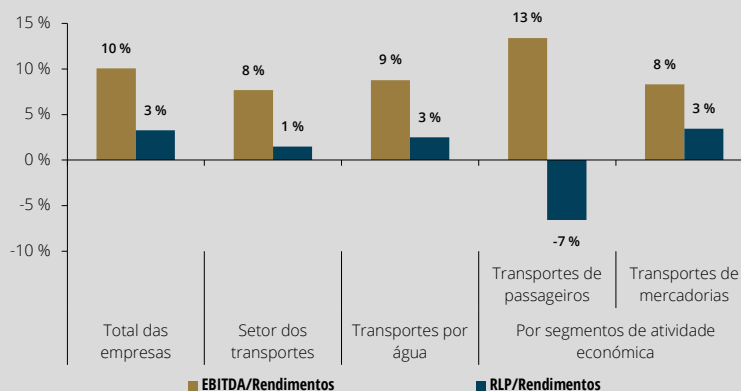
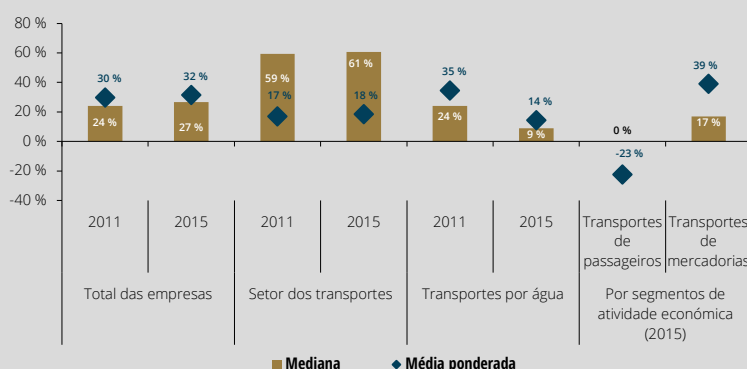


Gráfico 65 • Autonomia financeira | Média ponderada e mediana da distribuição



Quadro 19 • Autonomia financeira | Proporção de empresas com capitais próprios negativos

		2011	2015
Total das empresas		27,3 %	29,0 %
Setor dos transportes		14,3 %	15,4 %
Transportes por água		30,8 %	46,0 %
Por segmentos de atividade económica	Transportes de passageiros	37,9 %	50,3 %
	Transportes de mercadorias	7,5 %	29,3 %

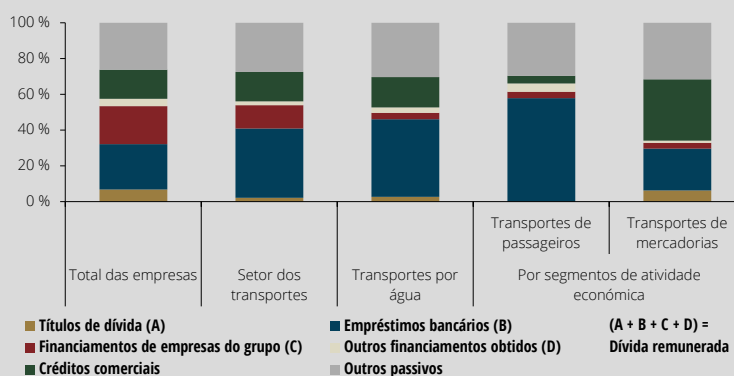
O financiamento com recurso a capital alheio constituía uma forma relevante de financiar a atividade das empresas do setor dos transportes por água. Em 2015, a dívida remunerada¹⁴ representava 53 por cento do passivo total do setor, um valor superior ao observado para o total das empresas (58 por cento) (Gráfico 66). Os empréstimos bancários, que representavam 43 por cento do passivo do setor (25 por cento no total das empresas), constituíam a parcela mais relevante da dívida remunerada do setor.

A dívida remunerada era mais significativa no segmento dos transportes de passageiros, representando 66 por cento do seu passivo (58 por cento associado a empréstimos bancários). Em oposição, nos transportes de mercadorias, a dívida remunerada apresentava um peso inferior (34 por cento do passivo, com 23 por cento do passivo associado a empréstimos bancários e 6 por cento a títulos de dívida).

Os créditos comerciais representavam 17 por cento do passivo do setor dos transportes por

água, um peso semelhante ao verificado no total das empresas (16 por cento). Nos transportes de mercadorias esta componente apresentava maior relevância ao representar, em 2015, 34 por cento do passivo (4 por cento nos transportes de passageiros).

Em contraste com o observado no total das empresas (diminuição de 3 por cento), o passivo do setor aumentou 3 por cento em 2015 relativamente a 2014, variação superior à registada no setor dos transportes (0,1 por cento). Para a evolução do passivo do setor contribuíram os aumentos dos empréstimos bancários (contributo de 7 p.p. associado a um aumento de 19 por cento), dos outros passivos (2 p.p. associados a um aumento de 7 por cento) e dos créditos comerciais (0,5 p.p. associados a um aumento de 3 por cento). Em sentido contrário destacavam-se os outros financiamentos, que contribuíram em 6 p.p. para a diminuição do passivo do setor (redução de 63 por cento comparativamente com 2014).

Gráfico 66 • Estrutura do passivo (2015)

Gastos de financiamento e solvabilidade

Os juros suportados pelo setor dos transportes por água diminuíram, em média, 60 por cento em 2015, após terem aumentado 52 por cento em 2014. Em comparação, no total das empresas, os juros diminuíram 12 por cento em 2015, dando continuidade à tendência de quebra verificada desde 2013 (Gráfico 67).

A variação média não representava a situação da maior parte das empresas do setor em 2015, encontrando-se significativamente abaixo do valor da mediana da distribuição das taxas de variação individuais (-25 por cento, que compara com -22 por cento no total das empresas).

Os juros suportados diminuíram em ambos segmentos de atividade do setor. Os transportes de passageiros apresentaram, em termos médios, o maior decréscimo dos juros suportados (81 por cento, variação parcialmente associada a empresas do segmento que passaram, em 2015, a desenvolver outras atividades, à semelhança do verificado em 2014, em sentido

inverso). O valor médio registado neste segmento situou-se, ainda assim, significativamente abaixo do valor da mediana da distribuição das taxas de variação individuais das empresas do segmento (-26 por cento). Já nos transportes de mercadorias, a redução dos juros suportados foi, em média, de 18 por cento, destacando-se a proximidade da taxa de variação média do segmento em relação à respetiva mediana da distribuição de valores individuais (-17 por cento).

A redução dos juros suportados do setor, em conjugação com o aumento do EBITDA, determinou que o peso dos juros suportados no EBITDA do setor fosse menor em 2015 do que em 2014 (em 9 p.p.). Em 2015, os juros suportados consumiram 6 por cento do EBITDA do setor dos transportes por água. Esta proporção foi, à semelhança do verificado em todo o período em análise, inferior à observada para o total das empresas (20 por cento, em 2015) (Gráfico 68).

O peso dos juros suportados no EBITDA reduziu-se em ambos os segmentos de atividade

Gráfico 67 • Juros suportados | Média ponderada e mediana da taxa de crescimento anual

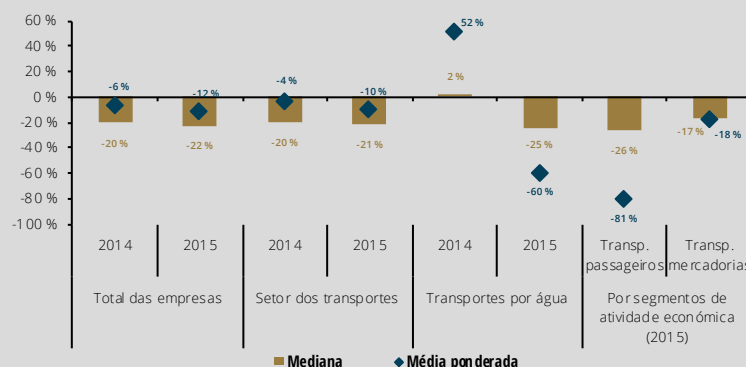
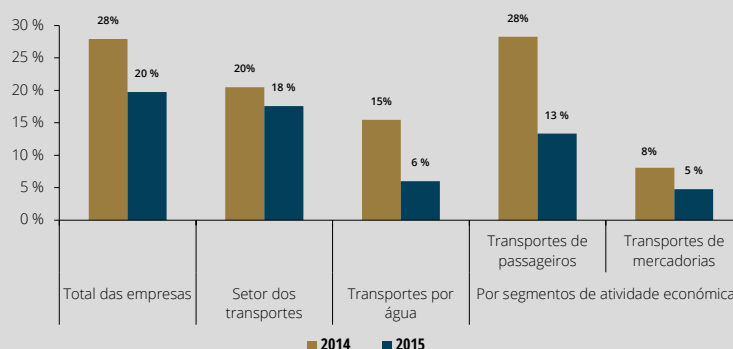


Gráfico 68 • Peso dos juros suportados no EBITDA



económica, apesar de esta diminuição ter sido mais acentuada nos transportes de passageiros. Em 2015, 13 por cento do EBITDA gerado pelos transportes de passageiros foi absorvido pelos juros suportados (menos 15 p.p. do que em 2014), enquanto nos transportes de mercadorias essa parcela ascendeu a 5 por cento (8 por cento em 2014).

Em 2015, 31 por cento das empresas do setor dos transportes por água não geraram EBITDA suficiente para cobrir os juros suportados, uma parcela idêntica à observada no total das empresas (Gráfico 69). Esta percentagem foi de 35 por cento nos transportes de passageiros e de 16 por cento nos transportes de mercadorias.

A maior parte das empresas do setor suportou, em 2015, um montante de juros inferior a metade do EBITDA (69 por cento das empresas, valor que compara com 66 por cento no total das empresas). Encontravam-se nesta situação 84 por cento das empresas dos transportes de mercadorias e 65 por cento das empresas dos transportes de passageiros.

Financiamento por dívida comercial

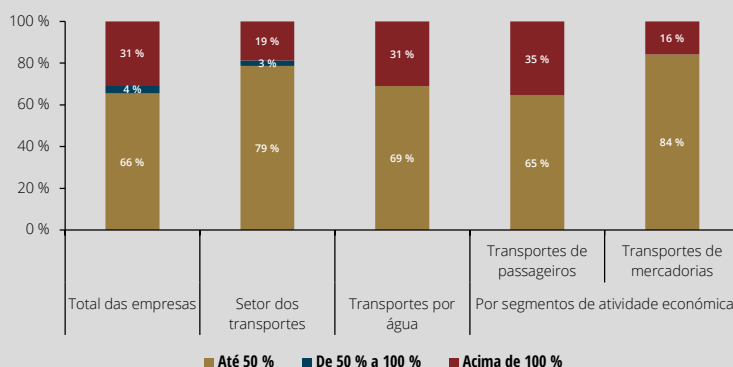
Em 2015, o financiamento por dívida comercial do setor dos transportes por água correspondia a 17 por cento do passivo, um valor semelhante ao registado no total das empresas (16 por cento).

O indicador líquido de financiamento por dívida comercial¹⁹ relaciona os saldos de fornecedores e clientes com o volume de negócios, ajudando a compreender a forma como as empresas utilizam este meio de financiamento. Um valor positivo implica que a empresa dispõe de um saldo de fornecedores superior ao saldo de clientes, ou seja, que a empresa está a obter financiamento através dos seus fornecedores. Um valor negativo deste indicador indica a existência de um saldo de clientes superior ao de fornecedores, significando que globalmente, a empresa está a financiar os seus clientes.

Em 2015, o financiamento líquido por dívida comercial dos transportes por água, em percentagem do volume de negócios, foi negativo em 3 por cento. Isto significa que, à semelhança da maioria dos setores de atividade económica, o setor dos transportes por água não obteve financiamento líquido por dívida comercial (Gráfico 70). Esta situação, em linha com o verificado no total das empresas, foi registada em todo o período analisado.

O financiamento líquido por dívida comercial do setor em percentagem do volume de negócios aumentou 3 p.p. em 2015 relativamente a 2014, contrastando com a relativa estabilidade verificada no total das empresas. Esta evolução decorreu do aumento do valor deste indicador no âmbito dos transportes de mercadorias. Neste segmento, apesar de o financiamento líquido por dívida comercial ter sido negativo em

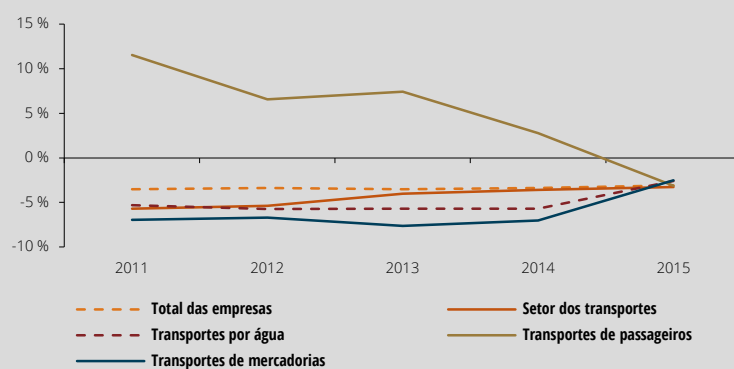
Gráfico 69 • Pressão financeira | Distribuição das empresas por classes de desempenho (2015)



todo o período analisado, revelou uma evolução positiva em 2015 por comparação com o seu valor em 2014 (aumento de 4 p.p., para -3 por cento em 2015). Já os transportes de passageiros apresentaram em 2015, pela pri-

meira vez no período analisado, um financiamento líquido por dívida comercial negativo (igualmente equivalente a 3 por cento do respetivo volume de negócios).

Gráfico 70 • Financiamento líquido por dívida comercial (em percentagem do volume de negócios)



5. Análise das empresas do setor dos transportes aéreos

5.1. Estrutura e dinâmica

5.1.1. Estrutura

Em 2015, o setor dos transportes aéreos compreendia cerca de 80 empresas, que representavam 0,5 por cento das empresas do setor dos transportes como um todo. Estas empresas eram responsáveis por 1,2 por cento do volume de negócios e 0,4 por cento do número de pessoas ao serviço das empresas em Portugal (Quadro 20). No conjunto do setor dos

transportes o peso dos transportes aéreos ascendia a 35 por cento, atendendo ao volume de negócios, e a 11 por cento quando considerado o número de pessoas ao serviço. Em comparação com 2011, a relevância do setor dos transportes aéreos no total das empresas registou variações marginais, tendo aumentado 0,8 p.p. quando considerado o número de pessoas ao serviço no âmbito do setor dos transportes como um todo.

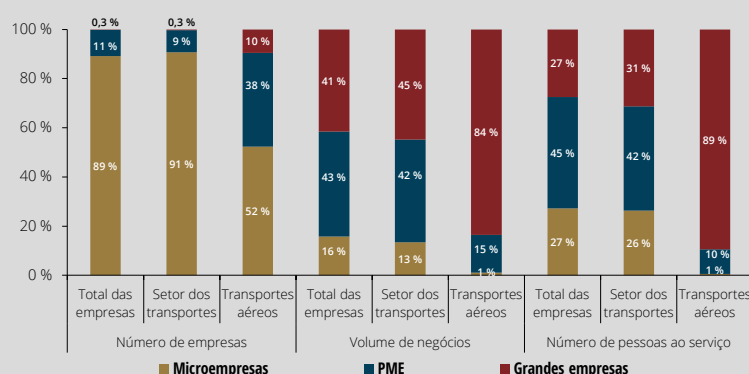
Quadro 20 • Peso do setor dos transportes aéreos no total das empresas e no setor dos transportes

		Número de empresas	Volume de negócios	Número de pessoas ao serviço
Total das empresas	2011	0,02 %	1,1 %	0,4 %
	2015	0,02 %	1,2 %	0,4 %
Setor dos transportes	2011	0,5 %	35,1 %	9,8 %
	2015	0,5 %	35,4 %	10,6 %

Por classes de dimensão⁵, 52 por cento das empresas do setor dos transportes aéreos eram microempresas, as quais representavam apenas 1 por cento do volume de negócios e do número de pessoas ao serviço do setor (Gráfico 71). As grandes empresas, representativas de 10 por cento das empresas, agregavam 89 por cento do número de pessoas ao serviço

e 84 por cento do volume de negócios do setor, pesos superiores aos observados para o total das empresas. Por comparação com o total das empresas, as PME apresentavam um maior peso neste setor no que respeita ao número de empresas (38 por cento nos transportes aéreos e 11 por cento no total das empresas),

Gráfico 71 • Estruturas | Por classes de dimensão (2015)



mas tinham pesos inferiores em termos do volume de negócios e do número de pessoas ao serviço (15 e 10 por cento nos transportes aéreos, face a 43 e 45 por cento no total das empresas, respetivamente).

Em virtude do maior peso relativo das grandes empresas, a empresa média dos transportes aéreos gerou, em 2015, um volume de negócios 58 vezes superior ao volume de negócios gerado pela empresa média nacional, detendo 20 vezes mais pessoas ao serviço (Quadro 21).

Quadro 21 • Volume de negócios médio e número médio de pessoas ao serviço | Relação com o total das empresas (Total das empresas = 1) (2015)

	Total das empresas	Setor dos transportes	Transportes aéreos
Volume de negócios médio	1,0	0,9	58,4
Número médio de pessoas ao serviço	1,0	1,0	20,3

Relativamente à localização geográfica⁶, o setor dos transportes aéreos apresentava uma elevada concentração no distrito de Lisboa. Em 2015, este distrito agregava 75 por cento das empresas, 95 por cento do volume de negócios e 87 por cento das pessoas ao serviço do setor (Quadro 22). Os distritos do Funchal e de Faro agregavam, respetivamente, 7 e 5 por cento do número de empresas do setor. No que se refere ao volume de negócios e ao número de pessoas ao serviço, no entanto, estes distritos apresentavam pesos inferiores a 1 por cento. Relativamente a estes dois últimos indicadores, em contraponto, sobressaía o distrito de Ponta

Delgada, que agregava as sedes de empresas que geravam 4 por cento do volume de negócios do setor e empregavam 12 por cento do número de pessoas ao serviço.

O setor dos transportes aéreos apresentava maior importância no distrito de Ponta Delgada, representando 5 por cento do volume de negócios gerado pelas empresas que aí tinham a sua sede. No distrito de Lisboa, os transportes aéreos representavam 3 por cento do volume de negócios das empresas com sede neste distrito, enquanto nos restantes distritos este peso era residual.

Quadro 22 • Localização geográfica | Por segmentos de atividade económica (2015)

	Número de empresas		Volume de negócios		Número de pessoas ao serviço	
	Distrito (Top 3)	% do total	Distrito (Top 3)	% do total	Distrito (Top 3)	% do total
Total das empresas	Lisboa	28 %	Lisboa	43 %	Lisboa	35 %
	Porto	18 %	Porto	16 %	Porto	19 %
	Braga	8 %	Braga	6 %	Braga	9 %
Setor dos transportes	Lisboa	32 %	Lisboa	56 %	Lisboa	39 %
	Porto	13 %	Porto	10 %	Porto	13 %
	Leiria	6 %	Braga	5 %	Aveiro	6 %
Transportes aéreos	Lisboa	75 %	Lisboa	95 %	Lisboa	87 %
	Funchal	7 %	Ponta Delgada	4 %	Ponta Delgada	12 %
	Faro	5 %	Porto	0,4 %	Faro	1 %

Considerando a maturidade das empresas⁷, em 2015, 75 por cento do volume de negócios do setor dos transportes aéreos foi gerado por empresas com mais de 20 anos e 16 por cento por empresas com uma maturidade entre 10 e 20 anos (Gráfico 72). Apenas 9 por cento do volume de negócios foi gerado por empresas com menos de 10 anos de atividade. Em contraste, no total das empresas, as empresas com menos de 10 anos de atividade representavam 20 por cento do volume de negócios.

5.1.2. Concentração

Em 2015, o setor dos transportes aéreos apresentava uma concentração do volume de negócios semelhante à do total das empresas, com 10 por cento das empresas do setor a gerarem 84 por cento do volume de negócios (88 por cento no total das empresas) (Quadro 23).

Quadro 23 • Distribuição do volume de negócios (2015)

	Total das empresas	Setor dos transportes	Transportes aéreos
Percentagem de volume de negócios gerada por 10 % das empresas	88 %	89 %	84 %

5.1.3. Dinâmica

O número de empresas em atividade no setor dos transportes aéreos aumentou 3 por cento em 2015 relativamente a 2014, 2 p.p. acima do verificado no total das empresas (Gráfico 73).

Em 2015, por cada empresa do setor que cessou atividade foram criadas 1,8 empresas (1,2 no total das empresas) (Gráfico 74).

Em 2015, a percentagem de empresas classificadas como EEC⁸, ou seja que apresentavam uma taxa de crescimento anual média do vo-

Gráfico 72 • Estruturas | Por classes de maturidade (volume de negócios – 2015)

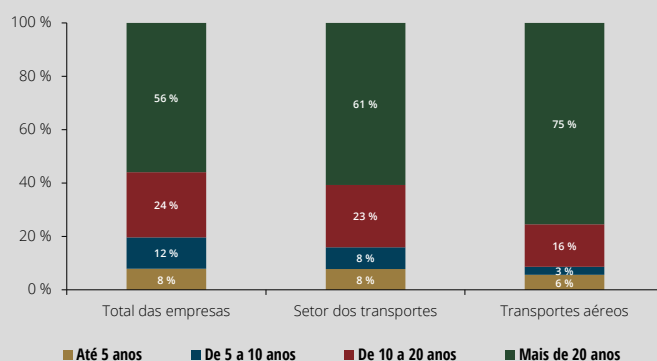
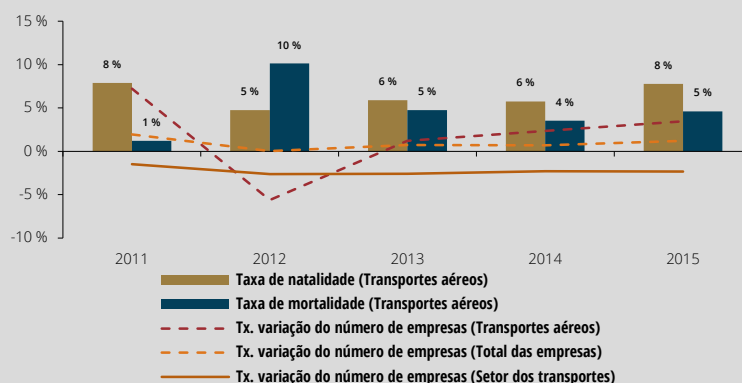


Gráfico 73 • Indicadores demográficos



lume de negócios durante três anos consecutivos superior a 20 por cento, foi de 20 por cento no setor dos transportes aéreos, proporção superior em 5 p.p. à registada em 2011 (Gráfico 75). Por comparação, a parcela de EEC no total das empresas foi de 11 por cento em 2015, mais 5 p.p. do que em 2011.

5.2. Análise económica e financeira

5.2.1. Atividade e rendibilidade

Volume de negócios

O volume de negócios do setor dos transportes aéreos diminuiu 1 por cento em 2015, em

contraste com o aumento de 2 por cento observado para o total das empresas. Foi a primeira vez no período analisado (e, de resto, desde 2009) que o volume de negócios diminuiu (Gráfico 76).

Para a evolução do volume de negócios do setor em 2015, contribuíram de forma negativa as grandes empresas, com um contributo de 4 p.p., associado a uma redução do volume de negócios de 5 por cento. Em sentido contrário, as PME apresentaram um contributo positivo de 3 p.p., associado a um crescimento de 27 por cento do volume de negócios das empresas desta classe de dimensão. O contributo

Gráfico 74 • Rácio de natalidade/mortalidade

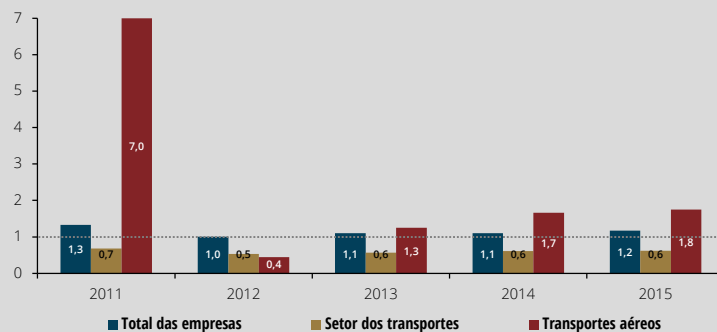


Gráfico 75 • Universo potencial de empresas de elevado crescimento | Taxa média de crescimento anual (num período de três anos)

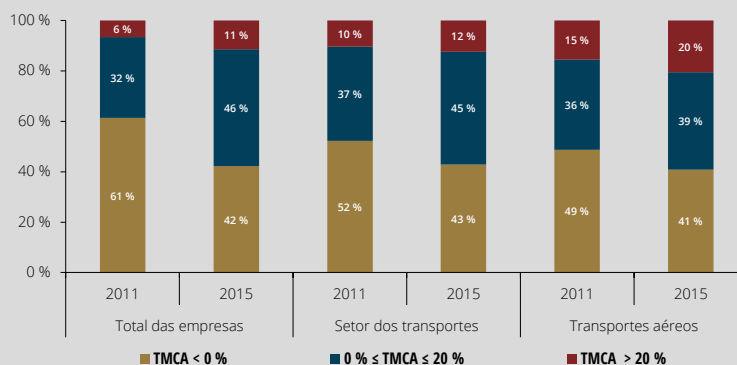
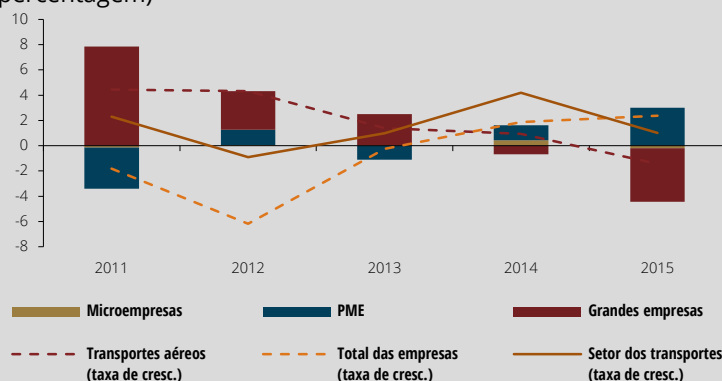


Gráfico 76 • Volume de negócios | Contributos (em p.p.) para a taxa de crescimento anual (em percentagem)



das microempresas foi marginal (-0,2 p.p., associado a uma diminuição do volume de negócios de 15 por cento).

O mercado externo foi relevante para os transportes aéreos ao longo de todo o período analisado. Em 2015, as exportações representavam 81 por cento do volume de negócios do setor. No entanto, o contributo do mercado externo para a evolução do volume de negócios do setor (decisivo para os aumentos registados até 2014) foi, em 2015, negativo (2 p.p.), ao passo que o mercado interno apresentou um contributo positivo (1 p.p.) (Gráfico 77).

O diferencial entre a componente exportada do volume de negócios e a componente importada das compras e FSE, em percentagem do volume de negócios, apresentou valores positivos em todo o horizonte temporal analisado. Em 2015, as exportações do setor excederam as importações em 45 por cento do volume de negócios, em contraste com o observado no total das empresas (saldo marginalmente positivo) (Gráfico 78).

As grandes empresas destacavam-se com o diferencial mais positivo, correspondente a 51 por cento do volume de negócios. As PME registavam um diferencial positivo correspondente a 10 por cento do volume de negócios. As microempresas apresentavam um diferencial negativo equivalente a 3 por cento do volume de negócios.

Gastos da atividade operacional¹¹

Em 2015, os FSE representavam 79 por cento dos gastos da atividade operacional do setor dos transportes aéreos, valor superior ao observado para o total das empresas (26 por cento) (Gráfico 79). Os gastos com o pessoal agregavam 18 por cento dos gastos da atividade operacional do setor (16 por cento no total das empresas), enquanto o CMVMC era responsável por 3 por cento, um valor bastante inferior ao verificado no total das empresas, no qual esta componente apresentava o maior peso (59 por cento).

As estruturas dos gastos da atividade operacional das diferentes classes de dimensão eram semelhantes à do setor como um todo, em especial no

Gráfico 77 • Volume de negócios | Contributos dos mercados externo e interno (em p.p.) para a taxa de crescimento anual (em percentagem)

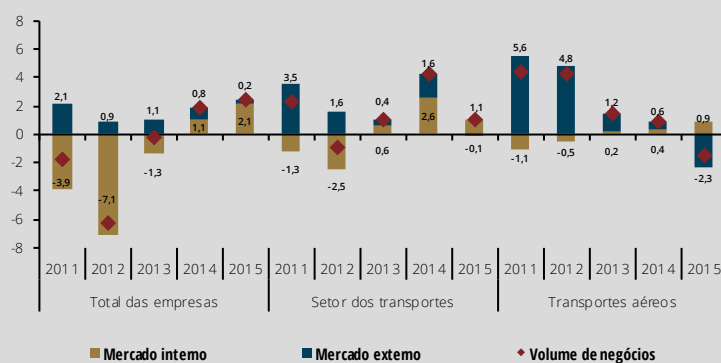
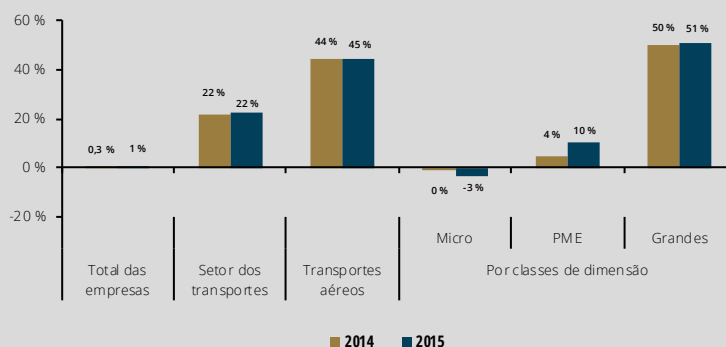


Gráfico 78 • Diferencial entre a componente exportada do volume de negócios e a componente importada das compras e FSE | Em percentagem do volume de negócios



que respeita às grandes empresas. O predomínio dos FSE era particularmente assinalável nas microempresas e nas PME, segmentos em que representavam 96 e 85 por cento dos gastos com a atividade operacional, respetivamente. De notar ainda a menor relevância dos gastos com o pessoal nas microempresas (4 por cento) e o facto de não apresentarem, em 2015, valores associados ao CMVMC.

Os gastos da atividade operacional do setor dos transportes aéreos diminuíram 2 por cento em 2015 relativamente a 2014 (aumento de 2 por cento no total das empresas). Para a redução dos gastos da atividade operacional contribuíram os FSE e o CMVMC, com contributos negativos de -1,2 e -0,6 p.p., associados a variações negativas destas componentes (de 2 e 19 por cento, respetivamente). Os gastos com o pessoal apresentaram uma variação nula em relação ao ano anterior (Gráfico 80).

EBITDA¹²

O EBITDA do setor dos transportes aéreos diminuiu 45 por cento em 2015, evidenciando uma quebra mais acentuada do que as observadas em 2013 e 2014 (diminuições de 2 e 31 por cento, respetivamente). Em comparação, o EBITDA do total das empresas registou um aumento de 25 por cento em 2015, superior ao registado no ano anterior (1 por cento) (Gráfico 81).

Para a redução do EBITDA do setor em 2015 contribuíram as grandes empresas (em 48 p.p., associados a uma redução de 89 por cento do respetivo EBITDA) e as PME (4 p.p., associados a uma diminuição de 8 por cento). Em oposição, o contributo das microempresas foi positivo em 7 p.p.

Em 2015, 59 por cento das empresas do setor dos transportes aéreos apresentaram uma taxa de variação positiva do EBITDA em relação a 2014, uma proporção 5 p.p. superior à observada para o total das empresas (Quadro 24).

Gráfico 79 • Gastos da atividade operacional | Estrutura (2015)

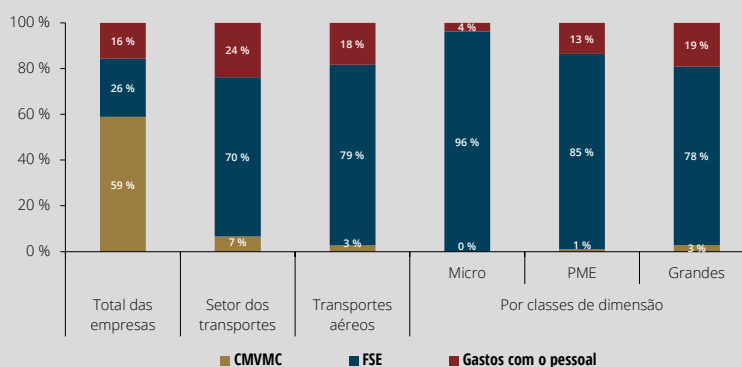
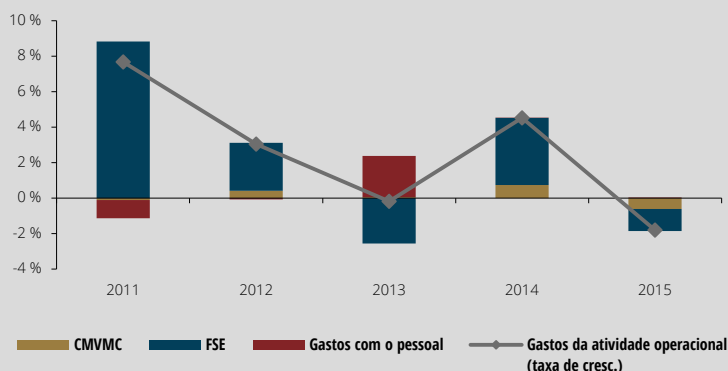


Gráfico 80 • Gastos da atividade operacional | Contributos (em p.p.) para a taxa de crescimento anual (em percentagem)



Quadro 24 • EBITDA | Proporção de empresas com taxa de crescimento positiva do EBITDA e com EBITDA negativo

		Empresas com taxa de crescimento positiva do EBITDA		Empresas com EBITDA negativo	
		2014	2015	2014	2015
Total das empresas		54,2 %	54,4 %	35,3 %	33,1 %
Setor dos transportes		56,0 %	56,3 %	23,6 %	21,3 %
Transportes aéreos		53,8 %	58,8 %	30,3 %	32,9 %
Por classes de dimensão	Microempresas	37,9 %	58,1 %	51,3 %	45,2 %
	PME	70,4 %	58,6 %	7,1 %	17,2 %
	Grandes empresas	55,6 %	62,5 %	11,1 %	25,0 %

Considerando as diferentes classes de dimensão, 63 por cento das grandes empresas registaram uma taxa de variação positiva do EBITDA, em 2015, o que compara com 59 e 58 por cento nas PME e nas microempresas, respetivamente.

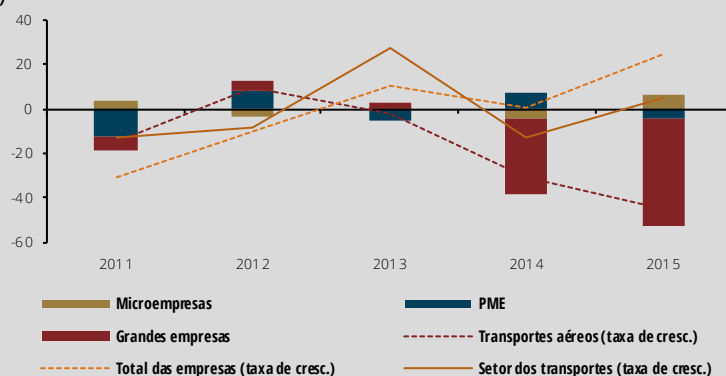
Não obstante, 33 por cento das empresas do setor apresentaram, em 2015, EBITDA negativo, uma parcela idêntica à observada no total das empresas. O EBITDA foi negativo em 45 por cento das microempresas do setor, enquanto nas PME e nas grandes empresas esta percentagem se situou em 17 e 25 por cento, respetivamente.

Rendibilidade

Continuando a redução observada desde 2012, a rendibilidade dos capitais próprios média do setor dos transportes aéreos foi em 2015, pela primeira vez no período analisado, negativa (1 por cento) e inferior à observada para o total das empresas (7 por cento) (Gráfico 82).

Este resultado ficou a dever-se à rendibilidade das grandes empresas (negativa em 26 por cento), já que a rendibilidade das PME do setor foi positiva em 11 por cento. É de notar ainda o contributo das microempresas, que apresentavam resultado líquido e capitais próprios negativos.

O valor médio da rendibilidade dos capitais próprios do setor dos transportes aéreos não representava a situação observada pela maior parte das suas empresas. Em 2015, metade das empresas do setor apresentava uma rendibilidade dos capitais próprios igual ou superior a 11 por cento (Gráfico 83). Apesar do valor médio negativo das grandes empresas do setor, a distribuição de valores individuais indicava que pelo menos três quartos das grandes empresas do setor registaram, em 2015, rendibilidade positivas, revelando a existência de um subconjunto reduzido de grandes empresas com rendibilidades negativas que influenciaram significativamente a rendibilidade média do agregado e do setor.

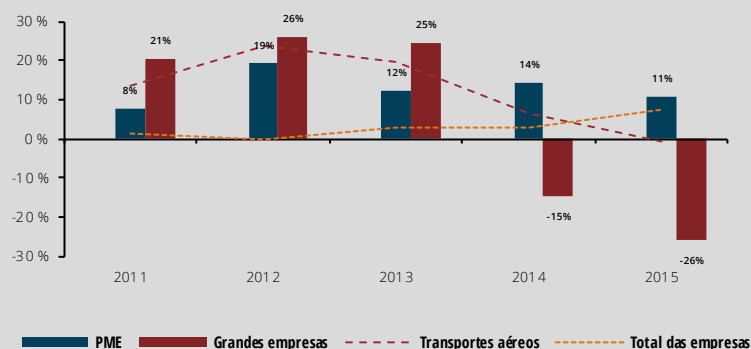
Gráfico 81 • EBITDA | Contributos (em p.p.) para a taxa de crescimento anual (em percentagem)

Em 2015, o setor dos transportes aéreos obteve uma margem operacional (EBITDA/rendimentos¹³) de 3 por cento e uma margem líquida (resultado líquido do período (RLP)/rendimentos) negativa de 0,1 por cento, valores inferiores aos verificados para o total das empresas (10 por cento e 3 por cento, respetivamente) (Gráfico 84).

As PME apresentaram o melhor desempenho do setor, com uma margem operacional de

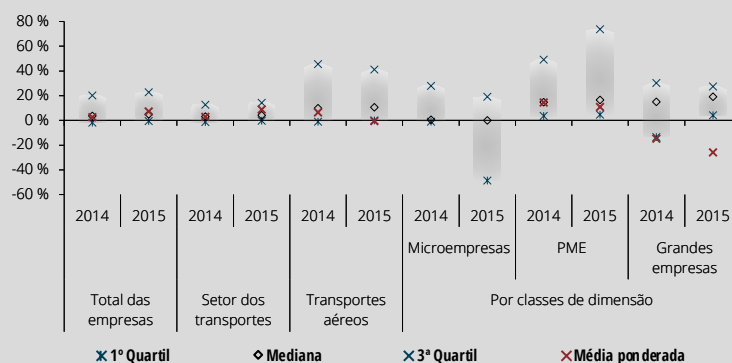
20 por cento e uma margem líquida de 10 por cento. As microempresas, com uma margem operacional de 8 por cento e uma margem líquida negativa em 5 por cento, registaram o maior diferencial entre as duas margens (com a rentabilidade operacional a ser consumida, em grande medida, por gastos para além dos associados à atividade operacional). Em oposição, o menor diferencial foi observado nas grandes empresas, com margens operacional e líquida de 0,4 e -2 por cento, respetivamente.

Gráfico 82 • Rendibilidade dos capitais próprios



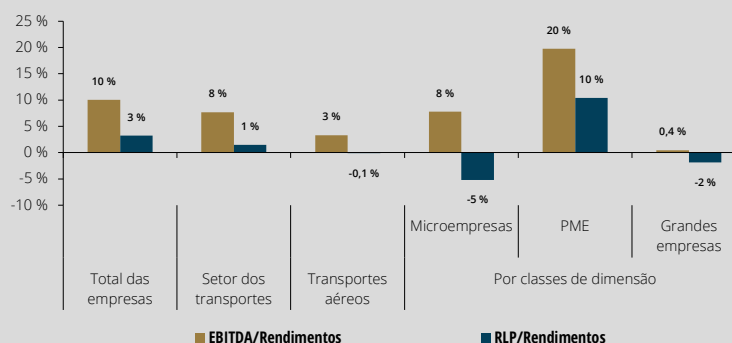
Nota: Não são apresentados os valores relativos às microempresas em virtude de este agregado apresentar, no período em análise, capitais próprios negativos.

Gráfico 83 • Rendibilidade dos capitais próprios | Distribuição por quartis e média ponderada



Nota: Não são apresentados os valores relativos à média ponderada das microempresas em virtude de este agregado apresentar, no período em análise, capitais próprios negativos.

Gráfico 84 • Resultados | Peso face aos rendimentos (2015)



5.2.2. Situação financeira

Estrutura financeira

A autonomia financeira do setor dos transportes aéreos foi de 21 por cento em 2015, valor inferior ao verificado para o total das empresas (32 por cento) (Gráfico 85). Em relação a 2011, a autonomia do setor aumentou 3 p.p., acompanhando a evolução observada para o total das empresas (aumento de 2 p.p.).

Metade das empresas do setor apresentava, em 2015, rácios de autonomia financeira iguais ou superiores a 15 por cento, limiar acima do registado em 2011 para igual parcela de empresas (7 por cento).

Por classes de dimensão, as PME registavam uma autonomia financeira média de 48 por cento, um valor superior ao verificado por pelo menos metade das empresas da mesma dimensão (18 por cento). Nas microempresas, apesar de o valor agregado para a autonomia financeira ser negativo em 40 por cento, metade das empresas apresentava uma autonomia financeira igual ou superior a 5 por cento.

Nas grandes empresas, a autonomia financeira média era de 10 por cento e a mediana da respetiva distribuição de valores individuais igual a 8 por cento.

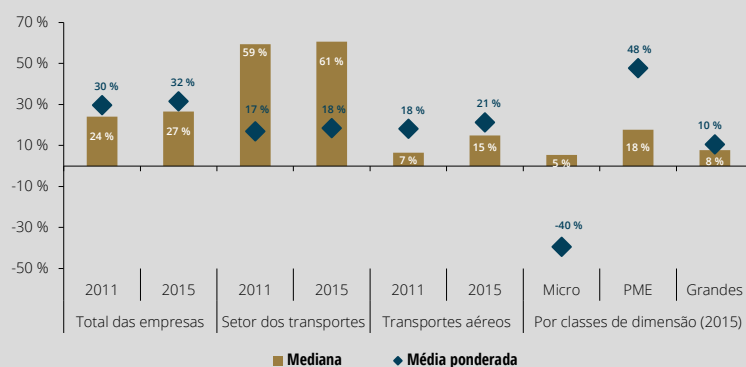
Em 2015, 37 por cento das empresas do setor dos transportes aéreos tinham capitais próprios negativos (Quadro 25). Este valor era superior ao verificado para o total das empresas (29 por cento), situação que se observou em todo o período analisado. Entre 2011 e 2015, a parcela de empresas com capitais próprios negativos diminuiu 3 p.p. no setor dos transportes aéreos (aumento de 2 p.p. no total das empresas).

Em 2015, metade das microempresas e um quarto das grandes empresas do setor apresentavam capitais próprios negativos, enquanto nas PME esta proporção era de 21 por cento. Em comparação com 2011, a parcela de empresas com capitais próprios negativos diminuiu nas microempresas (7 p.p.) e nas PME (2 p.p.), tendo aumentado nas grandes empresas (14 p.p.).

Quadro 25 • Autonomia financeira | Proporção de empresas com capitais próprios negativos

	2011	2015
Total das empresas	27,3 %	29,0 %
Setor dos transportes	14,3 %	15,4 %
Transportes aéreos	40,0 %	36,7 %
Por classes de dimensão	Microempresas	56,8 %
	PME	22,2 %
	Grandes empresas	11,1 %

Gráfico 85 • Autonomia financeira | Média ponderada e mediana da distribuição



À semelhança da generalidade dos setores de atividade económica em Portugal, o financiamento com recurso a capital alheio constituía uma forma relevante de financiar a atividade das empresas do setor dos transportes aéreos. Em 2015, a dívida remunerada¹⁴ representava 60 por cento do passivo total do setor (58 por cento no total das empresas), parcela essencialmente associada aos empréstimos bancários (57 por cento do passivo) (Gráfico 86).

A dívida remunerada correspondia a 60 por cento do passivo das grandes empresas (59 por cento associado a empréstimos bancários) e a 58 por cento do passivo das PME (53 por cento associado a empréstimos bancários). Nas microempresas, a dívida remunerada representava 69 por cento do respetivo passivo, com os financiamentos de empresas do grupo a apresentarem maior relevância (22 por cento do passivo) em comparação com o setor e com as restantes classes de dimensão.

Os créditos comerciais representavam 11 por cento do passivo do setor dos transportes aéreos, um peso inferior ao verificado no total das

empresas (16 por cento). A sua relevância era similar nas microempresas e nas grandes empresas (sendo representativos de 11 e 12 por cento dos seus passivos, respetivamente), mas ligeiramente inferior nas PME (9 por cento do passivo).

O passivo do setor dos transportes aéreos registou uma variação negativa marginal em 2015 relativamente a 2014 (0,5 por cento), em contraste com a diminuição de 3 por cento verificada no total das empresas. Para a evolução do passivo do setor contribuíram todas as componentes do passivo, com exceção dos créditos comerciais, cujo contributo foi positivo em 2 p.p. Destacavam-se os contributos dos empréstimos bancários e dos títulos de dívida, negativos em 1 p.p., em ambos os casos.

Gastos de financiamento e solvabilidade

Em 2015, os juros suportados pelo setor dos transportes aéreos aumentaram, em média, 20 por cento em relação a 2014, evolução que contrasta com a redução de 12 por cento observada para o total das empresas (Gráfico 87).

Gráfico 86 • Estrutura do passivo (2015)

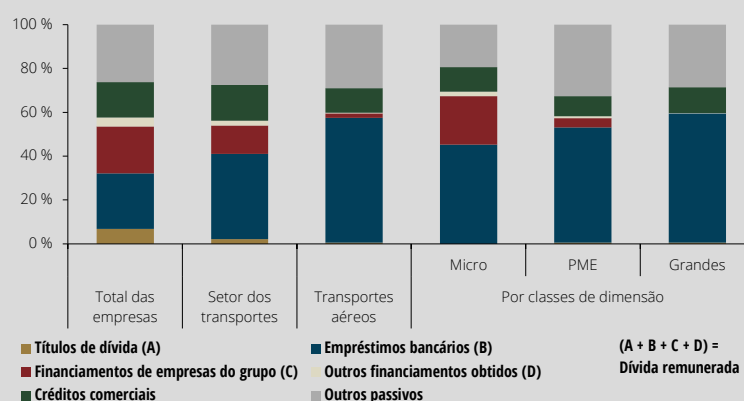
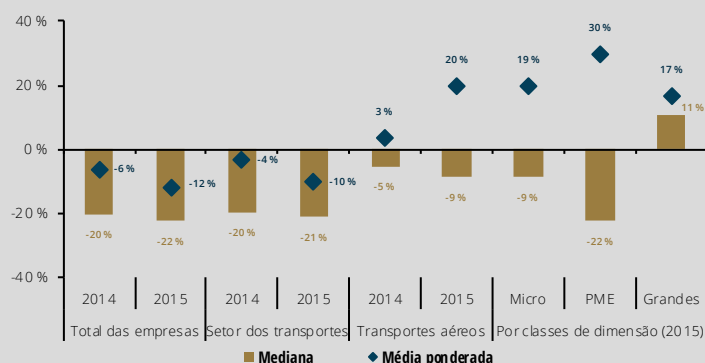


Gráfico 87 • Juros suportados | Média ponderada e mediana da taxa de crescimento anual



A variação média não representava a evolução registada pela maior parte das empresas do setor, na medida em que metade das empresas apresentou reduções dos juros suportados iguais ou superiores a 9 por cento.

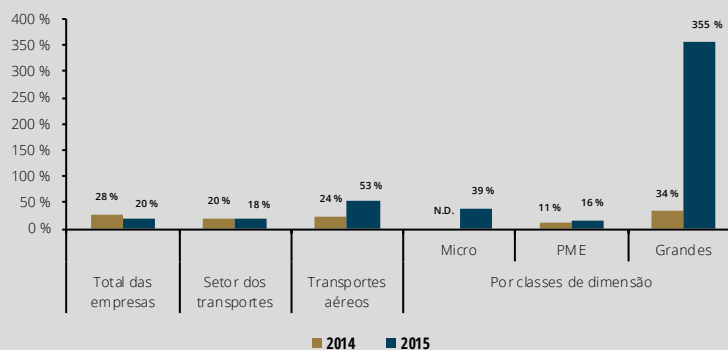
O aumento dos juros suportados foi transversal a todas as classes de dimensão: 19 por cento nas microempresas, 30 por cento nas PME e 17 por cento nas grandes empresas. No entanto, nas microempresas e nas PME, metade das empresas beneficiou de reduções dos juros suportados superiores a 9 e 22 por cento, respetivamente. Nas grandes empresas, o valor mediano da distribuição de valores individuais situou-se nos 11 por cento.

Em 2015, o peso dos juros suportados no EBITDA do setor dos transportes aéreos foi de 53 por cento, mais 29 p.p. do que no ano anterior (Gráfico 88). Este indicador apresentava um valor superior ao registado para o total das empresas (20 por cento) pela primeira vez no período analisado.

Para o nível de pressão financeira sobre as empresas do setor contribuiu, em grande medida, o conjunto das grandes empresas. Os juros suportados pelas grandes empresas do setor foram, em 2015, cerca de 3,5 vezes superiores ao respetivo EBITDA, tendo esta proporção aumentado 322 p.p. em relação a 2014. As microempresas e as PME, em contraponto, apresentavam valores abaixo da média do setor (39 por cento e 16 por cento, respetivamente). No caso das PME, este valor era superior ao registado em 2014 (5 p.p.). Nas microempresas, ainda assim, a pressão financeira registada em 2015 representava uma evolução positiva, já que o EBITDA agregado destas empresas tinha sido negativo em 2014.

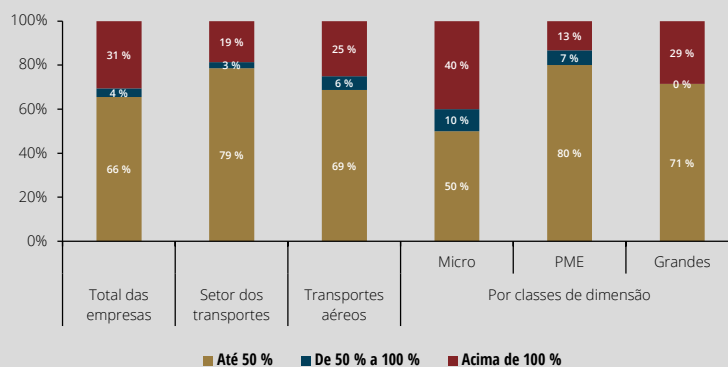
Em 2015, 25 por cento das empresas do setor dos transportes aéreos não geraram EBITDA suficiente para cobrir os juros suportados (31 por cento no total das empresas) (Gráfico 89). Esta percentagem foi superior entre as microempresas (40 por cento) e as grandes empresas (29 por cento). Em contraponto, para

Gráfico 88 • Peso dos juros suportados no EBITDA



Nota: Não são apresentados os valores relativos a 2014 para as microempresas em virtude de este agregado apresentar, no período em análise, EBITDA negativo.

Gráfico 89 • Pressão financeira | Distribuição das empresas por classes de desempenho (2015)



69 por cento das empresas do setor o valor dos juros suportados foi inferior a metade do EBITDA (66 por cento no total das empresas). Estavam nesta situação, 80 por cento das PME, 71 por cento das grandes empresas e metade das microempresas do setor.

Financiamento por dívida comercial

Em 2015, o financiamento por dívida comercial representava 11 por cento do passivo do setor dos transportes aéreos, um peso inferior ao registado no total das empresas (16 por cento).

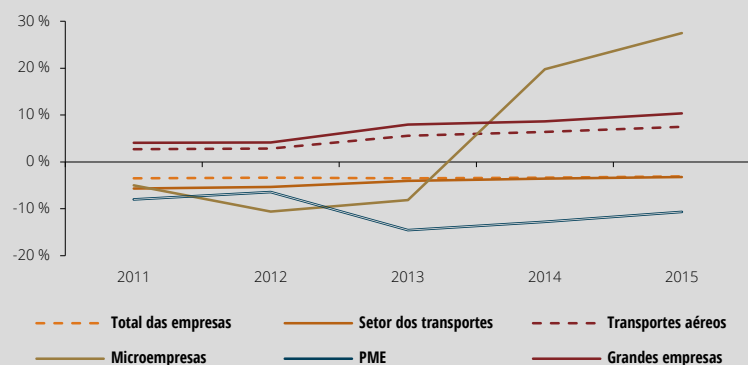
O indicador líquido de financiamento por dívida comercial¹⁹ relaciona os saldos de fornecedores e clientes com o volume de negócios, ajudando a compreender a forma como as empresas utilizam este meio de financiamento. Um valor positivo implica que a empresa dispõe de um saldo de fornecedores superior ao saldo de clientes, ou seja, que a empresa está a obter financiamento através dos seus fornecedores. Um valor negativo deste indicador indica a existência de um saldo de clientes superior ao de fornecedores, significando que globalmente, a empresa está a financiar os seus clientes.

Em 2015, o financiamento líquido por dívida comercial do setor dos transportes aéreos apresentou um valor positivo, equivalente a 7 por cento do volume de negócios (Gráfico 90). Esta situação, contrária à verificada no total das empresas, ocorreu de forma estrutural ao longo do período analisado, indicando que, em termos líquidos, os créditos comerciais constituíam uma fonte de financiamento do setor.

O comportamento do setor a respeito deste indicador decorria do nível registado pelas grandes empresas que, ao longo de todo o período em análise, obtiveram financiamento líquido por dívida comercial (em 10 por cento do volume de negócios, em 2015). As microempresas também registaram valores positivos (27 por cento). Pelo contrário, as PME do setor apresentaram um financiamento líquido por dívida comercial negativo, equivalente a 11 por cento do respetivo volume de negócios.

O financiamento líquido por dívida comercial do setor em percentagem do volume de negócios aumentou 5 p.p. entre 2011 e 2015, por contraponto com a relativa estabilidade verificada no total das empresas.

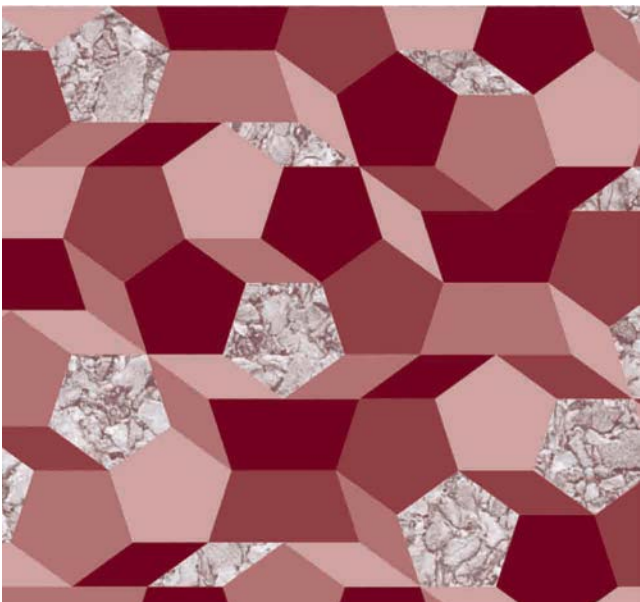
Gráfico 90 • Financiamento líquido por dívida comercial (em percentagem do volume de negócios)



Notas

1. Por uma questão de simplificação utilizam-se neste estudo as expressões “empresa” e “sociedade” de forma indiferenciada; ambas as expressões se referem às empresas que integram o setor institucional das sociedades não financeiras (SNF). O setor das SNF constitui um dos setores institucionais da economia. A setorialização institucional dos agentes económicos é efetuada de acordo com o Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais de 2010 (SEC 2010), aprovado pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho através do Regulamento n.º 549/2013, de 21 de maio. O SEC 2010 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. As séries em estudo têm subjacente a delimitação do universo SEC 2010. Tendo por base o normativo das contas nacionais, 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 por cento do respetivo volume de negócios).
2. 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 por cento 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 | 19 – Quadros do Setor e Quadros da Empresa e do Setor – Notas Metodológicas | Série Longa 1995-2013*, de novembro de 2014.
3. O número residual de empresas cuja atividade principal está associada aos transportes aéreos de mercadorias determinou que esta segmentação tenha sido apenas efetuada para as atividades associadas aos transportes terrestres e aos transportes por água.
4. Por questões de arredondamento, os totais de alguns quadros e gráficos podem não corresponder à soma das parcelas.
5. A definição das classes de dimensão das empresas utilizada neste Estudo encontra-se detalhada em Anexo.
6. A localização geográfica refere-se ao distrito de localização da sede da empresa.
7. A maturidade das empresas corresponde à idade das empresas na data de referência da análise. Consideram-se quatro classes de maturidade: até cinco anos, de cinco a dez anos (exclusivo); de dez a 20 anos (exclusivo); e mais de 20 anos (onde se incluem as empresas com 20 ou mais anos).
8. Como definido no Eurostat – *OECD Manual on Business Demography Statistics*, as empresas de elevado crescimento caracterizam-se por terem uma taxa de crescimento média anual superior a 20 %, num período de três anos consecutivos. Considerou-se o volume de negócios como variável para o cálculo da taxa. Para mais informação deve ser consultada a publicação *Estudos da Central de Balanços | 12 – Estrutura e Dinâmica das SNF 2006-2012*, de novembro de 2013.
9. Pertencem ao setor exportador as empresas em que, para cada ano, pelo menos 50 por cento do seu volume de negócios provém de exportações de bens e serviços ou pelo menos 10 por cento do seu volume de negócios provém de exportações de bens e serviços quando estas são superiores a 150 mil euros. Para mais informações acerca do setor exportador, pode ser consultada a publicação *Estudos da Central de Balanços | 22 – Análise das empresas do setor exportador em Portugal*, de junho de 2015.
10. Para mais informações acerca da evolução da atividade em Portugal, pode ser consultado o *Boletim Económico*, divulgado trimestralmente em www.bportugal.pt.
11. O agregado “gastos da atividade operacional” compreende o custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas (CMMC), os fornecimentos e serviços externos (FSE) e os gastos com o pessoal.
12. EBITDA (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*) é o resultado antes de juros, impostos, depreciações e amortizações.
13. Por uma questão de simplificação utiliza-se neste estudo a expressão “rendimentos” que corresponde ao “total de rendimentos líquidos”, obtido através da soma do volume de negócios, variações nos inventários de produção, trabalhos para a própria entidade, subsídios à exploração, outros rendimentos e ganhos e juros e outros rendimentos similares.
14. A dívida remunerada corresponde ao conjunto dos financiamentos remunerados obtidos. Uma definição mais detalhada é apresentada em anexo.
15. A “Caixa 2 | Empréstimos concedidos pelo sistema financeiro residente” disponibiliza informação complementar sobre esta fonte de financiamento.
16. Informação com base na Central de Responsabilidades de Crédito, a qual é uma base de dados gerida pelo Banco de Portugal com informação prestada pelas entidades participantes (instituições residentes) sobre créditos concedidos. Para mais informação, pode ser consultado o Caderno n.º 5 do Banco de Portugal, *Central de Responsabilidades de Crédito*.
17. Incluem, nomeadamente, bancos, caixas económicas e caixas de crédito agrícola mútuo, bem como sociedades de *factoring*, sociedades financeiras para aquisições a crédito e sociedades de locação financeira. Em 2016, mais de 95 por cento do crédito concedido a empresas não financeiras por instituições de crédito residentes (IC) teve origem em bancos.
18. Para o rácio de crédito vencido é utilizada a informação sobre créditos concedidos por IC residentes da Central de Responsabilidades de Crédito do Banco de Portugal, sendo calculada a proporção dos montantes de crédito vencido no total de crédito obtido. O crédito considera-se vencido quando se verifica a falta de pagamento das prestações da respetiva amortização relativamente às datas em que estava previsto que o mesmo ocorresse. Os clientes de crédito podem entrar em situação de incumprimento relativamente ao capital e/ou aos juros e outras despesas. Essa situação verifica-se relativamente 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 pagamento deveria ter sido efetuado. Esta informação tem por base saldos de crédito registados nos balanços das instituições financeiras, os quais podem respeitar a empresas já extintas, atendendo a que, mesmo após o encerramento de uma empresa, a existência de ativos e de garantias pessoais permite que uma parte da dívida possa ainda ser amortizada. Após a cessação de atividade, uma parte significativa do crédito permanece, muitas vezes, registada como crédito vencido, sendo progressivamente substituído por crédito abatido ao ativo. Para mais informações pode ser consultado o *Boletim Económico* de maio de 2015, disponível em www.bportugal.pt.
19. 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).
20. Para mais informações pode ser consultado o *Suplemento ao Boletim Estatístico 2/2016 – Estatísticas das Administrações Públicas*.
21. Por motivos de confidencialidade, não são apresentados resultados referentes à desagregação por classes de dimensão das empresas dos transportes por água. 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 | 6 – Novos Quadros da Empresa e do Setor – Adaptação ao Sistema de Normalização Contabilística*, de dezembro de 2011.





Anexo

Principais indicadores do setor dos transportes

Síntese metodológica

ANEXO • Principais indicadores do setor dos transportes (2015)

	Caraterização 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 (final de 2016)		Rendibilidade dos capitais próprios
			Volume de negócios	EBITDA		Créditos comerciais	Empréstimos bancários			% empresas com crédito vencido	Rácio de crédito vencido	
Total das empresas	41 %	88 %	2 %	25 %	32 %	-1 %	-6 %	-3 %	20 %	28 %	16 %	7 %
Setor dos transportes	45 %	89 %	1 %	5 %	18 %	3 %	0 %	-3 %	18 %	27 %	9 %	9 %
Transportes terrestres	24 %	83 %	3 %	27 %	17 %	-2 %	1 %	-10 %	11 %	27 %	9 %	15 %
Transportes por água	14 %	95 %	-9 %	4 %	14 %	0 %	0 %	-3 %	6 %	20 %	14 %	21 %
Transportes aéreos	84 %	84 %	-1 %	-45 %	21 %	0 %	0 %	7 %	53 %	23 %	10 %	-1 %

Peso do setor dos transportes					
Número de empresas		Volume de negócios		Número de pessoas ao serviço	
2011	2015	2011	2015	2011	2015
Total das empresas	4,5 %	3,9 %	3,2 %	3,4 %	3,9 %

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 (PME), 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 PME não incluem as microempresas e caracterizam-se por apresentarem um número de pessoas ao serviço menor que 250 e um volume de negócios anual que não excede 50 milhões de euros ou um balanço total anual que não excede 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 (isto é, 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 | 19 – Quadros do setor e quadros da empresa e do setor – Notas metodológicas (Série longa 1995-2013), novembro de 2014.

Dívida remunerada: A dívida remunerada 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, financiamentos junto de empresas do grupo e outros financiamentos obtidos.

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

Pressão financeira: Rácio entre os juros suportados e o EBITDA.

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 total das empresas diz respeito, as empresas classificadas nas Secções K – Atividades Financeiras e de Seguros, 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.

Setor dos transportes: A definição do setor dos transportes contemplou, para efeitos deste estudo, as empresas dos grupos 491, 492, 493 e 494 (transportes terrestres), da divisão 50 (transportes por água) e da divisão 51 (transportes aéreos) da CAE Rev. 3. Estas atividades foram ainda categorizadas conforme respeitassem a transporte de passageiros (grupos 491 e 493, no que respeita aos transportes terrestres; grupos 501 e 503 no que respeita aos transportes por água) ou de mercadorias (incluindo as demais atividades de cada setor).

Siglas e acrónimos

CAE	Classificação Portuguesa das Atividades Económicas
CRC	Central de Responsabilidades de Crédito
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>)
EEC	Empresas de Elevado Crescimento
ENI	Empresários em nome individual
FSE	Fornecimentos e serviços externos
IC	Instituições de crédito residentes
IES	Informação Empresarial Simplificada
INE	Instituto Nacional de Estatística
p.p.	Pontos percentuais
PIB	Produto interno bruto
PME	Pequenas e médias empresas (exclui as microempresas)
RLP	Resultado líquido do período
SEC 2010	Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais de 2010 (Regulamento (UE) n.º 549/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2013, relativo ao Sistema europeu de contas nacionais e regionais na Comunidade)
SNF	Sociedades não financeiras

Referências

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

<https://www.bportugal.pt/sites/default/files/anexos/pdf-boletim/suplemento-1-2008.pdf>

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

<https://www.bportugal.pt/sites/default/files/anexos/pdf-boletim/suplemento-2-2013.pdf>

Banco de Portugal (2014), *"Quadros do Setor e Quadros da Empresa e do Setor: Notas Metodológicas – Série Longa 1995-2013"*, Estudos da Central de Balanços, n.º 19, novembro de 2014.

https://www.bportugal.pt/sites/default/files/anexos/pdf-boletim/estudo%20da%20cb_19_2014.pdf

Banco de Portugal (2015), *"Central de Responsabilidades de Crédito"*, Cadernos do Banco de Portugal, n.º 5, abril de 2015.

https://www.bportugal.pt/sites/default/files/anexos/pdf-boletim/5_central_responsabilidades_de_credito.pdf

Banco de Portugal (2015), *Boletim Económico*, maio de 2015.

https://www.bportugal.pt/sites/default/files/anexos/pdf-boletim/bol_econ_maio2015_p.pdf

Banco de Portugal (2015), *"Análise das empresas do setor exportador em Portugal"*, Estudos da Central de Balanços, n.º 22, junho de 2015.

https://www.bportugal.pt/sites/default/files/anexos/pdf-boletim/estudos%20da%20cb_22_2015.pdf

Banco de Portugal (2016), *"Estatísticas das Administrações Públicas"*, Suplemento ao Boletim Estatístico, 2/2016, junho de 2016.

https://www.bportugal.pt/sites/default/files/anexos/pdf-boletim/suplemento_2_2016.pdf

Banco de Portugal (2016), *"Análise setorial das sociedades não financeiras em Portugal 2011-2016"*, Estudos da Central de Balanços, n.º 26, novembro de 2016.

https://www.bportugal.pt/sites/default/files/anexos/pdf-boletim/estudos_da_cb_26_2016.pdf

Banco de Portugal (2017), *Boletim Económico*, junho de 2017.

https://www.bportugal.pt/sites/default/files/anexos/pdf-boletim/bol_econ_junho17_p.pdf

Decreto-Lei n.º 381/2007, de 14 de novembro, relativa à definição da Classificação Portuguesa de Atividades Económicas, Revisão 3 (CAE-Rev.3).

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

Regulamento (UE) n.º 549/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2013, relativo ao sistema europeu de contas nacionais e regionais na Comunidade.

Estudos da Central de Balanços

- 1 | Quadros da empresa e do setor, novembro 2010
- 2 | Estrutura e dinâmica das sociedades não financeiras em Portugal, dezembro 2010
- 3 | Análise setorial das sociedades não financeiras em Portugal, setembro 2011
- 4 | Análise setorial das indústrias alimentares, novembro 2011
- 5 | Análise setorial do alojamento, restauração e similares, novembro 2011
- 6 | Novos quadros da empresa e do setor: adaptação ao sistema de normalização contabilística, dezembro 2011
- 7 | Análise setorial das sociedades não financeiras em Portugal 2010/2011, abril 2012
- 8 | Análise setorial das sociedades não financeiras em Portugal 2011/2012, novembro 2012
- 9 | Análise setorial da indústria dos têxteis e vestuário, novembro 2012
- 10 | Análise setorial da indústria do calçado, novembro 2012
- 11 | Análise do setor agrícola, dezembro 2012
- 12 | Estrutura e dinâmica das sociedades não financeiras em Portugal 2006-2012, novembro 2013
- 13 | Análise setorial das sociedades não financeiras em Portugal 2012/2013, novembro 2013
- 14 | Análise do setor automóvel, dezembro 2013
- 15 | Análise do setor da construção, janeiro 2014
- 16 | Análise do setor das atividades de informação e comunicação, abril 2014
- 17 | Análise do setor do turismo, outubro 2014
- 18 | Análise setorial das sociedades não financeiras em Portugal 2009-2014, novembro 2014
- 19 | Quadros do setor e quadros da empresa e do setor: série longa 1995-2013, novembro 2014
- 20 | Análise setorial da indústria metalomecânica, março 2015
- 21 | Análise das empresas do setor do mar, maio 2015
- 22 | Análise das empresas do setor exportador em Portugal, junho 2015
- 23 | Análise setorial das sociedades não financeiras em Portugal 2010-2015, novembro 2015
- 24 | Análise das empresas dos setores da madeira, da cortiça e do papel, janeiro 2016
- 25 | Análise das empresas do setor farmacêutico, julho 2016
- 26 | Análise setorial das sociedades não financeiras em Portugal 2011-2016, novembro 2016
- 27 | Análise das empresas da indústria das bebidas, janeiro 2017
- 28 | Análise das empresas do setor dos transportes, julho 2017

