

Temas Económicos
Número 61
Novembro 2018

**A Indústria Automóvel na
Economia Portuguesa**

Sílvia Santos
Vanda Dores

Índice

Sumário Executivo.....	2
1. Introdução.....	4
2. A História do Setor em Portugal.....	4
3. O peso do Setor na Economia Portuguesa.....	6
4. Análise das Empresas da Indústria Automóvel	8
4.1. As Empresas em Portugal	8
4.1.1. A Produção de Veículos Automóveis.....	12
4.1.2. A Produção de Componentes Automóveis	13
4.2. Análise Económica e Financeira	15
4.3. Indicadores de Atividade Industrial.....	16
4.4. Comparações Internacionais das Empresas do Setor.....	17
4.5. A AutoEuropa	20
5. O Comércio Internacional	22
5.1. Indústria Automóvel Portuguesa.....	22
5.2. Indústria Automóvel a nível mundial.....	26
6. Incentivos ao Investimento	28
6.1. Inovação e I&D da Indústria automóvel em Portugal.....	30
7. Conclusão	32
8. Fontes e Bibliografia.....	35

A Indústria Automóvel na Economia Portuguesa¹

Sílvia G. Santos² e Vanda Dores³

Novembro 2018

Sumário Executivo

O presente estudo tem o objetivo de caracterizar um setor considerado estratégico na economia nacional, tendo em conta os seus contributos na produção, no emprego e nas exportações portuguesas: a Indústria Automóvel.

Não se pretende uma análise exaustiva sobre as especificidades do setor nem é extensível ao atual conceito de cadeia de valor. Pretende-se, acima de tudo, que seja encarado como contributo para uma análise mais aprofundada do setor e das suas potencialidades e fragilidades, de forma a promover o debate sobre as políticas públicas atuais e vindouras, com vista ao crescimento da economia.

O setor da indústria automóvel representa cerca de 0,7% do PIB português (o comportamento do VAB do setor contribuiu 0,03 p.p. para o crescimento do PIB), 0,7% do total de emprego (4,8% do emprego na indústria transformadora), 12,4% do total das exportações nacionais de mercadorias (e 13,1% do total das exportações de mercadorias da indústria transformadora).

Em Portugal, a produção de automóveis representa cerca de 8,5% da produção industrial (2,1% da produção nacional) e as exportações de veículos automóveis representam 13,1% das exportações de bens industriais transformados. O VAB da indústria automóvel representa 5,5% do VAB do total da indústria transformadora, equivalente a 0,8% do VAB nacional.

A Indústria Automóvel (CAE Rev.3 29), pertencente à Indústria Transformadora, é composta por três áreas de atividade principais: a fabricação de automóveis (CAE Rev.3 291), a de carroçarias e reboques (CAE Rev.3 292) e a de componentes e acessórios para automóveis (CAE Rev.3 293). O subsetor da Fabricação de Componentes para veículos automóveis constitui-se como a atividade mais significativa da indústria automóvel, representando 72% do n.º de empresas do setor, 76% do n.º de pessoas ao serviço, 66% do total de volume de negócios e 73% do VAB (dados de 2017).

Portugal ocupa a 18.^a posição da indústria automóvel a nível mundial, quer no indicador da produção, quer do VAB das empresas (dados da OCDE, em 2015).

Em 2017, as exportações desta indústria representam 7,2% do total das Exportações de Bens e Serviços, 11,7% do total das exportações de mercadorias da indústria transformadora e 11,1% do total de exportações portuguesas (de mercadorias). As exportações do setor cresceram 41,1% entre 2010 e 2017, essencialmente no subsetor da fabricação de componentes e acessórios. Em 2017, as exportações da indústria

¹ As opiniões expressas neste artigo são da responsabilidade das autoras e não refletem necessariamente a perspetiva do Gabinete de Estratégia e Estudos ou do Ministério da Economia.

² GEE - Gabinete de Estratégia e Estudos do Ministério da Economia.

³ GEE - Gabinete de Estratégia e Estudos do Ministério da Economia.

automóvel cresceram 16,4% face a 2016, com um contributo de 1,7 p.p. para o crescimento das exportações totais e 1,8 p.p. para o crescimento das exportações da indústria transformadora. Os principais mercados de destino da indústria automóvel são a Espanha, a Alemanha e a França, que representam 63,3% do total de exportações do setor. A Alemanha é o principal mercado de origem das importações de mercadorias do setor.

Os 10 produtos mais exportados da indústria automóvel representaram cerca de 81% do total de exportações da indústria em 2017, destacando-se os automóveis de passageiros para transporte de menos de 10 pessoas, incluindo veículos de uso misto, de 1.500 a 3.000 cm³, com o maior contributo da indústria automóvel para o crescimento das exportações da indústria (0,38 p.p.) e o contributo de 0,84 p.p. para o crescimento das exportações totais da economia.

Portugal ocupa a 27.^a posição do ranking dos principais contributos para o crescimento das exportações da indústria automóvel em 2017, sendo os 3 principais países, a Alemanha, o Japão e a Coreia do Sul, que representam, no seu conjunto, 34,5% das exportações mundiais.

Em 2016, a indústria automóvel em Portugal investiu 39 milhões de euros em I&D (3,4% da despesa total das empresas em I&D), na sua maioria, financiada por fundos próprios (97,8%) e aplicada essencialmente em desenvolvimento experimental.

1. Introdução

O presente estudo tem o objetivo de caracterizar um setor considerado estratégico na economia nacional, tendo em conta os seus contributos na produção, no emprego e nas exportações portuguesas: a Indústria Automóvel.

Não se pretende uma análise exaustiva sobre as especificidades do setor nem é extensível ao atual conceito de cadeia de valor. Pretende-se, acima de tudo, que seja encarado como contributo para uma análise mais aprofundada do setor e das suas potencialidades e fragilidades, de forma a promover o debate sobre as políticas públicas atuais e vindouras, com vista ao crescimento da economia.

Desta forma, o presente documento encontra-se estruturado em 5 grandes áreas. Após esta breve introdução, segue-se uma breve descrição dos principais momentos da história da indústria automóvel em Portugal. No 3.º tópico, recorrendo a dados da Contabilidade Nacional, avalia-se a importância económica do ramo de atividade no qual se insere a indústria automóvel, medindo o seu contributo para o PIB assim como a sua orientação exportadora. Posteriormente, apresenta-se uma breve análise da evolução dos principais indicadores económicos e financeiros das empresas da indústria automóvel e da sua importância relativa no setor empresarial português, assim como no contexto internacional, incluindo uma breve análise a uma empresa de referência – a AutoEuropa, exemplo histórico da capacidade de atração de investimento de capital estrangeiro em Portugal. É também avaliado o peso desta indústria no comércio internacional português, com indicação dos principais mercados parceiros e principais produtos exportados. Por último, analisam-se os principais investimentos efetuados pelo setor via COMPETE2020, assim como são apresentados alguns dos principais indicadores na área de inovação e I&D.

2. A História do Setor em Portugal

O percurso da indústria automóvel é recente na história portuguesa, o qual pode ser descrito, essencialmente, em três etapas. Numa primeira fase, que medeia os anos 60 do século passado até finais da década de 70, caracterizada por um ciclo económico de elevadas restrições às importações, com imposição de quotas de importações aos veículos ligeiros de passageiros cuja montagem não fosse efetuada em Portugal (Lei da Montagem), o setor era essencialmente constituído por um grande número de unidades de montagem, de pequena dimensão, que davam apoio a uma série de marcas e modelos, produzindo pequenas séries, o que se tornava bastante ineficiente.

Como incentivo ao desenvolvimento desta indústria, foi promovida a isenção de direitos aduaneiros dos veículos montados em Portugal, de acordo com o nível de incorporação nacional, e as unidades de montagem surgiram, quer por via de investimento direto estrangeiro (reduzido), quer por via de contratos de licença. A fraca especialização e a falta de investimento no setor marcaram a presença de um elevado n.º de empresas fabricantes de peças artesanais, de fraca qualidade e inovação, pelo que não se pode referir a existência de um verdadeiro setor de componentes à época.

Em 1979, fundou-se a fábrica de motores e caixas de velocidade de Cacia e a linha de montagem de Setúbal, ambas da Renault, tendo estas unidades um papel fundamental na indústria de componentes de automóveis em Portugal, associada ao desenvolvimento de novas tecnologias de processo, tais como a estampagem, os revestimentos e a soldadura. Esta fase, que medeia o final da década de 70 até 1988, foi essencialmente marcada por uma política setorial de promoção de exportações, havendo o reconhecimento da importância deste setor enquanto motor da industrialização do país e conseqüentemente, do seu efeito na balança comercial. Algumas das empresas de montagem encerraram, passando o setor a constituir-se por empresas com maior dimensão, com maior especialização nas séries de produtos, fruto de maior investimento em capital intensivo e maior investimento direto estrangeiro, voltando a produção para o mercado externo.

Em 1995, com o início do funcionamento da fábrica de Palmela, deu-se início ao projeto Volkswagen AutoEuropa delineado em 1989, tornando-se num dos maiores vetores de desenvolvimento do setor automóvel, contribuindo em larga escala para o estabelecimento de uma rede de fornecedores de empresas de componentes, de capital nacional e estrangeiro.

Foi esta parceria Ford-Volkswagen que permitiu a evolução do setor em termos de internacionalização, inovação, desenvolvimento e aplicação de I&D. Neste período, o volume de negócios e as exportações aumentaram exponencialmente, levando à ascensão da indústria dos componentes enquanto um dos setores exportadores de maior peso da economia nacional.

Atualmente, o setor da produção automóvel é essencialmente composto por empresas multinacionais, fortemente exportadoras, com uma mão-de-obra a um custo relativamente baixo (face aos concorrentes mundiais) e de cariz maioritariamente técnico. No entanto, a indústria de componentes automóveis, continua a ser constituída por um elevado n.º de PME e empresas familiares, com pouca capacidade laboral e de investimento em I&D. No seu todo, o setor aponta algumas fragilidades, nomeadamente a necessidade de maior qualificação dos recursos humanos em áreas especializadas, custos elevados de alguns fatores de produção, dificuldades burocráticas na internacionalização dos produtos e dificuldades de financiamento de novos projetos.

Numa época de forte concorrência de fábricas em países da Europa de Leste, Norte de África e Ásia, e de maior tendência para a procura de fornecedores com maior agregação de componentes da cadeia de valor, a ameaça de perda de competitividade e de quota no fornecimento das grandes fábricas exige a necessidade de uma reestruturação do setor, mais tecnológico, internacionalizado e competitivo.

O setor da indústria automóvel representa atualmente cerca de 0,7% do PIB português, 0,7% do total de emprego⁴ e 11,1% do total das exportações nacionais de mercadorias⁵.

⁴ Dados Contas Nacionais Definitivas, INE (2016). Ramo de Atividade Fabricação de veículos automóveis, reboques, semirreboques e componentes para veículos automóveis no PIB.

⁵ Dados das Estatísticas do Comércio Internacional de Mercadorias, INE, (2017). Dados extraídos a 22 de outubro de 2018.

Dado o forte contributo na economia portuguesa, será útil analisar vários indicadores que permitam caracterizar o referido setor.

3. O peso do Setor na Economia Portuguesa

De acordo com os dados das Contas Nacionais, o VAB da indústria de Fabricação de veículos automóveis, reboques, semirreboques e componentes para veículos automóveis (NRCN⁶29) representou 5,5% do VAB da Indústria Transformadora, o que equivale 0,8% do VAB nacional e 0,7% do PIB em 2016.

Em 2010, a indústria automóvel ocupava a 31^a posição no ranking da importância relativa dos 82 ramos de atividade na economia nacional, em termos de valor acrescentado gerado (0,7% do VAB nacional). Em 2016, esta atividade apesar de descer dois lugares nesta lista, situando-se na posição 33^a, vê a sua importância relativa para o VAB nacional crescer 0,04 p.p. (0,8% do VAB nacional).

Os anos de 2014 (7,5%) e 2015 (4,0%) destacam-se como aqueles onde se registaram as maiores taxas de crescimento nominal do VAB desta indústria (período 2010 a 2016).

Em 2016, o comportamento do VAB desta indústria contribuiu em 0,03 p.p. para o crescimento do PIB e foi responsável por cerca de 0,7% do emprego nacional, correspondendo a um efetivo de cerca de 34,7 mil empregos diretos (indivíduos), o que corresponde a cerca de 4,8% do emprego do setor transformador. Neste ano registou-se um crescimento homólogo de 2,2% do nível de emprego no setor.

Figura 1 - Principais Agregados Macroeconómicos do Ramo Fabricação de veículos automóveis, reboques, semirreboques e componentes para veículos automóveis - 2010 a 2016

Fabricação de veículos automóveis, reboques, semirreboques e componentes para veículos automóveis NRCN29	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	% Ind Transformadora		% Total Nacional	
								2010	2016	2010	2016
VAB (M€)	1 181,7	1 222,3	1 165,1	1 160,2	1 246,8	1 296,8	1 268,4	5,7	5,5	0,7	0,8
Taxa de variação (%)		3,4	-4,7	-0,4	7,5	4,0	-2,2				
EBE/RM (M€)*	441,7	478,9	434,3	451,7	489,4	503,5	455,4	4,8	4,4	0,6	0,6
Taxa de variação (%)		8,4	-9,3	4,0	8,4	2,9	-9,6				
Emprego											
Indivíduos (milhares)	31,9	31,9	32,3	31,1	31,9	34,0	34,7	4,4	4,8	0,7	0,7
Taxa de variação (%)		0,0	1,1	-3,7	2,8	6,5	2,2				
ETC**	31,9	31,8	32,1	31,0	31,8	33,8	34,6	4,4	4,8	0,7	0,8
Taxa de variação (%)		-0,3	1,0	-3,2	2,5	6,1	2,6				
Remunerações (M€)	716,8	719,7	711,1	697,3	746,2	781,8	799,4	6,2	6,6	0,8	1,0
Taxa de variação (%)		0,4	-1,2	-2,0	7,0	4,8	2,2				
Peso do VAB Fabricação de veículos automóveis, reboques, semirreboques e componentes para veículos automóveis no PIB											
	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7				
Contributo da ind automóvel para o crescimento do PIB (p.p.)	-0,01	0,00	0,01	0,01	0,01	0,03	0,03				

Fonte: Contas Nacionais Anuais Definitivas, INE

Decorrente do comportamento do VAB e do Emprego, o valor anual do VAB por trabalhador decresceu 4,3% em 2016 face a 2015, o que corresponde a um decréscimo

⁶ Nomenclatura de Ramos de Atividade das Contas Nacionais (Base 2011), que corresponde à CAE Rev. 3 29.

na ordem dos 1642 euros por trabalhador. Em 2014, a produtividade aparente do trabalho (dada pelo rácio VAB/ETC) tinha crescido, em termos nominais, 4,6%.

No ano de 2016, quer o VAB por trabalhador quer a remuneração média por trabalhador na indústria automóvel foram superiores aos valores observados para a média da indústria transformadora e para a média da economia nacional.

Figura 2- VAB por trabalhador e Remuneração Média por trabalhador - 2010 a 2016

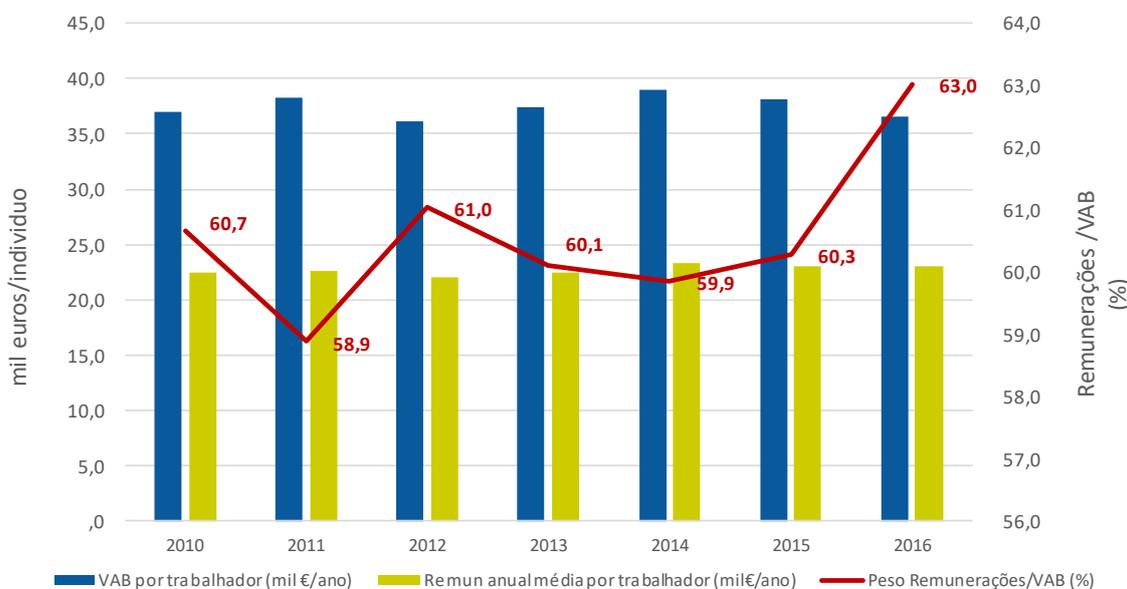
Fabricação de veículos automóveis, reboques, semirreboques e componentes para veículos automóveis NRCN29	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Ind Transformadora		Total Nacional	
								2010	2016	2010	2016
VAB por trabalhador (mil €/ano)	37,02	38,30	36,12	37,35	39,06	38,15	36,51	28,6	30,8	32,5	34,3
Taxa de variação (%)		3,5	-5,7	3,4	4,6	-2,3	-4,3				
Remun anual média por trabalhador (mil€/ano)	22,46	22,55	22,05	22,45	23,38	23,00	23,01	15,8	16,4	17,4	17,2
Taxa de variação (%)		0,4	-2,2	1,8	4,1	-1,6	0,0				
Peso Remunerações/VAB (%)	60,7	58,9	61,0	60,1	59,9	60,3	63,0	55,2	53,2	53,6	50,1

* Excedente Bruto de Exploração/Rendimento Misto; ** Equivalente a Tempo Completo

Fonte: Contas Nacionais Anuais Definitivas, INE

Nos 7 anos da série em análise, as remunerações representaram, em média, cerca de 60,5% do valor acrescentado gerado no ramo automóvel, valores igualmente superiores aos registados para a média da indústria transformadora e para a média nacional. Em 2016, cerca de 63% do valor acrescentado gerado nesta indústria destinava-se a remunerar os trabalhadores do setor.

Figura 3- Remunerações Anuais Médias e VAB por Trabalhador, Ramo Fabricação de veículos automóveis, reboques, semirreboques e componentes para veículos automóveis- 2010 a 2016



Fonte: Contas Nacionais Anuais Definitivas, INE

Os dados das Contas Nacionais para 2016 mostram que a produção de veículos automóveis representava cerca de 8,5% da produção industrial (2,1% da produção

nacional de bens e serviços). Por outro lado, as exportações de veículos automóveis representavam 13,1% das exportações de bens industriais transformados (12,4% das exportações totais de bens). Após o comportamento positivo registado em 2011, com a produção e as exportações de veículos automóveis a crescerem na ordem dos 17,5% e 19,3%, respetivamente, só em 2014, e após um período de profunda contração na indústria automóvel, é retomada a trajetória de crescimento, que termina em 2016.

A orientação setorial para o mercado externo tem vindo a crescer. Entre 2010 e 2016, cresceu 4,4 p.p, apesar de a um ritmo inferior ao registado na indústria transformadora (11 p.p.), no entanto, de um modo bastante mais pronunciado que ao nível da economia nacional (+3,9 p.p.). Em 2016, assiste-se, no entanto, a um decréscimo de 1,3 p.p. da orientação exportadora deste produto, decorrente do comportamento negativo da produção e das exportações (decréscimos de 1,4% e 2,8%, respetivamente).

De registar, ainda, o decréscimo da orientação exportadora observado nos anos de 2013 e 2014 (-0,02 e -1,3 p.p., respetivamente), afetada pelo contexto de redução dos fluxos de comércio mundial. Apesar desta circunstância macroeconómica, e como referido previamente, a indústria automóvel continua a demonstrar o seu poder de conquista de mercados externos.

Figura 4 - Orientação Exportadora - Produto Fabricação de veículos automóveis, reboques, semirreboques e componentes para veículos automóveis - 2010 a 2015

Produto NPCN29 Veículos automóveis, reboques e semirreboques	2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016							Produtos Industriais Transformados		Total Nacional	
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2010	2016	2010	2016
Produção (preços de base) (M€)	5 781,8	6 792,6	6 104,5	5 882,3	6 262,2	7 053,9	6 956,9	75 772,0	81 895,2	328 474,5	325 639,1
<i>Taxa de variação (%)</i>		17,5	-10,1	-3,6	6,5	12,6	-1,4				
<i>Peso no total produção industrial / Total Nacional (%)</i>								7,6	8,5	1,8	2,1
Exportações de Bens (M€)*	4 820,8	5 750,3	5 430,1	5 231,4	5 485,3	6 282,4	6 107,8	34 792,4	46 637,9	36 892,7	49 342,5
<i>Taxa de variação (%)</i>		19,3	-5,6	-3,7	4,9	14,5	-2,8				
<i>Peso no total produção industrial / Total Nacional (%)</i>								13,9	13,1	13,1	12,4
Orientação Exportadora**	83,4	84,7	89,0	88,9	87,6	89,1	87,8	45,9	56,9	11,2	15,2
<i>Variação em p.p.</i>		1,3	4,3	-0,02	-1,3	1,5	-1,3		11,0		3,9

* Exportações a preços de mercado. ** (Exportações / Produção) x 100.

Fonte: Contas Nacionais Anuais Definitivas, INE

4. Análise das Empresas da Indústria Automóvel

4.1. As Empresas em Portugal

Na presente análise apenas foram consideradas as empresas nucleares da indústria automóvel, através da sua classificação na CAE Rev.3⁷. Não foram analisadas as atividades relacionadas ou de suporte envolvidas na cadeia de valor do produto e que dão origem à totalidade do *cluster* automóvel. Tal escolha prende-se com a dificuldade de obtenção e distinção de microdados destas empresas de suporte, dados que podem ou não estar diretamente afetos à sua participação no *cluster*. No entanto, seria útil uma

⁷ Classificação Portuguesa das Atividades Económicas, Revisão 3.

abordagem nesse sentido, sob pena de se incorrer numa subvalorização dos reais contributos do setor.

A análise que se segue com base no SCIE apresenta valores para 2016 (definitivos) e alguns para 2017 (preliminares), de acordo com a disponibilidade dos dados.

A Indústria Automóvel (CAE Rev.3 29), pertencente à Indústria Transformadora, é composta por três áreas de atividade principais: a fabricação de automóveis (CAE Rev.3 291)⁸, a de carroçarias e reboques (CAE Rev.3 292)⁹ e a de componentes e acessórios para automóveis (CAE Rev.3 293)¹⁰.

As empresas da atividade de fabrico de componentes constituem-se como a atividade mais significativa da indústria automóvel: em 2017, representavam 72% do total de empresas do setor, 66% do total de volume de negócios e 73% do VAB. São também estas as empresas que mais contribuem para o emprego do setor, com maior n.º de pessoas ao serviço (76%)¹¹.

Figura 5 - Principais Indicadores das Empresas da Indústria Automóvel – 2017

CAE	Atividade	Empresas (N.º)	Pessoal ao Serviço (N.º)	Volume de Negócios (M €)	VAB (M €)
291	Fabricação de veículos automóveis	34	6 433	2 672	311
292	Fabricação de carroçarias, reboques e semi-reboques	169	2 516	231	56
293	Fabricação de componentes e acessórios para veículos automóveis	532	28 122	5 655	982
Total Indústria Automóvel		735	37 071	8 558	1 349

Fonte: GEE, com base nos dados das Estatísticas das Empresas, SCIE, INE

Considerando o período 2008-2017, ainda que o total do n.º de empresas do setor tenha decrescido cerca de 6%, o n.º de empresas de fabricação de veículos automóveis cresceu 31%. No período considerado, o VAB neste subsector teve um crescimento de cerca de 5%). A indústria de componentes reduziu o n.º de empresas, mas elevou o seu

⁸ Compreende a fabricação, montagem e transformação de veículos automóveis ligeiros e pesados de passageiros (automóveis particulares, autocarros, troleicarros, veículos todo-o-terreno e outros veículos concebidos principalmente para o transporte de pessoas), de veículos para o transporte de mercadorias (camiões, camiões-cisterna, camiões basculantes, veículos de recolha de resíduos, etc.), de veículos especiais (autocaravanas, automóveis-gruas, pronto-socorros, veículos blindados para transporte de pessoas ou valores, veículos automóveis anfíbios, autobombas, bibliotecas, ambulâncias, clínicas médicas ambulatorias, veículos militares (exceto de combate) e de tratores rodoviários para semirreboques. Compreende também a fabricação de motores de combustão interna ou de outro tipo (exceto elétricos) e de chassis com motor dos tipos utilizados para equipar veículos automóveis.

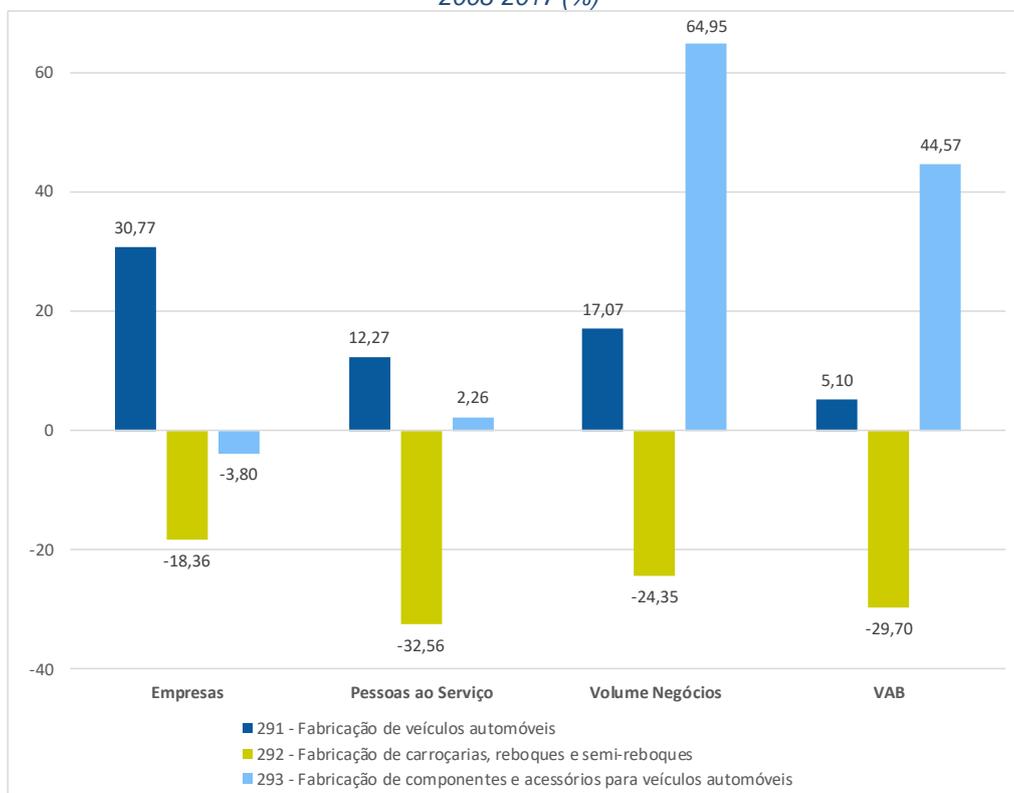
⁹ Compreende a fabricação e reconstrução de carroçarias (inclui cabinas) concebidas para serem montadas em veículos automóveis (carroçarias de veículos para o transporte de pessoas, de camiões, de veículos especiais, em aço, madeira, plástico ou outros materiais simples ou associados) e de reboques e semirreboques para veículos (tipo caravana para habitação ou campismo, cisterna, carros-exposição, caixas basculantes, isotérmicas e frigoríficas, transporte de automóveis e de outros reboques e semirreboques para o transporte de pessoas e mercadorias). Inclui a fabricação de reboques para o transporte combinado por caminho-de-ferro e estrada e de contentores (inclui contentores para transporte de fluidos concebidos e equipados para um ou vários meios de transporte).

¹⁰ Compreende a fabricação de equipamento elétrico e eletrónico para veículos automóveis e a fabricação de outros componentes e acessórios para veículos automóveis.

¹¹ Dados relativos às Estatísticas das Empresas, SCIE, INE. Os dados referem-se às empresas não financeiras classificadas nas secções A a S da CAE Rev.3, com exceção da Administração Pública e Defesa; Segurança Social Obrigatória (Secção O).

n.º de pessoas ao serviço (2%), o volume de negócios em 65% e o seu VAB em cerca de 45%.

Figura 6 - Taxas de Crescimento das Principais Variáveis das Empresas da Indústria Automóvel 2008-2017 (%)



Fonte: GEE, com base nos dados das Estatísticas das Empresas, SCIE, INE

Em 2016, as empresas da indústria automóvel eram essencialmente sociedades (64%), principalmente na forma de PME (95% do total), mais especificamente, microempresas¹² (71% do total), com uma dimensão média¹³ de 2,2 pessoas ao serviço neste escalão, apesar da dimensão média da indústria automóvel, no seu todo, ser de 49 pessoas ao serviço (em 2017 passou para uma dimensão média de 50 trabalhadores). O VAB da indústria automóvel (72% do total) é potenciado por empresas de grande dimensão (com mais de 250 trabalhadores).

Figura 7 - Nº médio de trabalhadores das Empresas da Indústria Automóvel - 2016

Dimensão Média 2016		
CAE Rev3		
29 - Indústria Automóvel		48,9
291	Fabricação de veículos automóveis	177,9
292	Fabricação de carroçarias, reboques e semi-reboques	13,8
293	Fabricação de componentes e acessórios para veículos automóveis	53,4

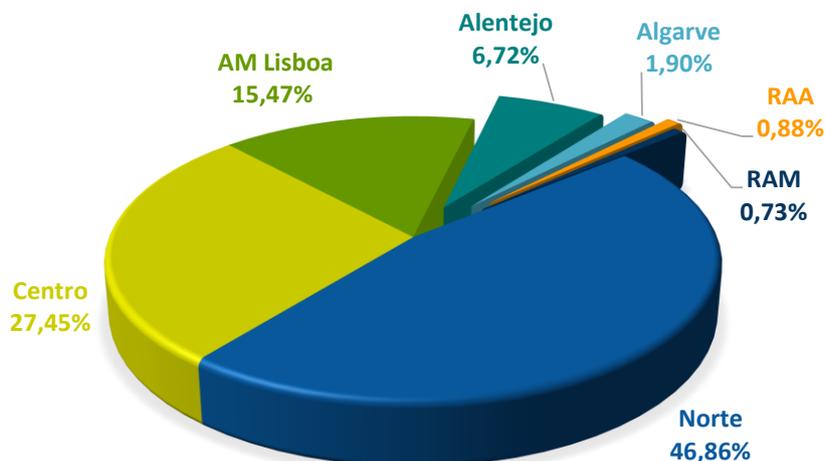
Fonte: GEE, com base nos dados das Estatísticas das Empresas, SCIE, INE

¹² Microempresas: empresas com menos de 10 pessoas ao serviço (INE).

¹³ Dimensão Média: Total de Pessoas ao Serviço / Total de Empresas.

Em termos de localização geográfica, as empresas da indústria automóvel concentram-se essencialmente na Região Norte (cerca de 47%) e geram 50,3% do total do VAB. Destaca-se, ainda, na Região Norte, a Área Metropolitana do Porto (28% do total de empresas), mais especificamente, o concelho de Vila Nova de Gaia (7,7%)¹⁴.

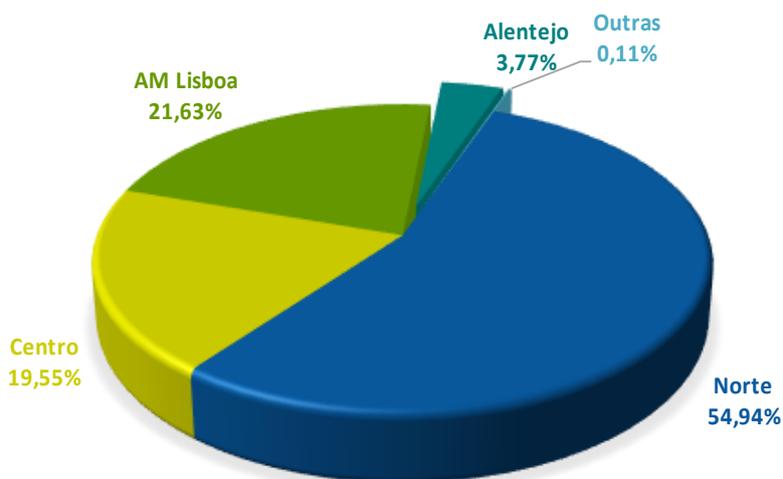
Figura 8 – Localização Geográfica (NUTS II) das Empresas da Indústria Automóvel em Portugal – 2016



Fonte: GEE, com base nos dados das Estatísticas das Empresas, SCIE, INE

Ainda que, em linha com a localização das empresas da indústria automóvel, o n.º de pessoas ao serviço esteja maioritariamente concentrado na região Norte (cerca de 55%), as regiões da Área Metropolitana de Lisboa e a região Centro, assumem valores expressivos (20 e 22%, respetivamente).

Figura 9 – Localização Geográfica (NUTS II) do Pessoal ao Serviço nas empresas da Indústria Automóvel em Portugal – 2016

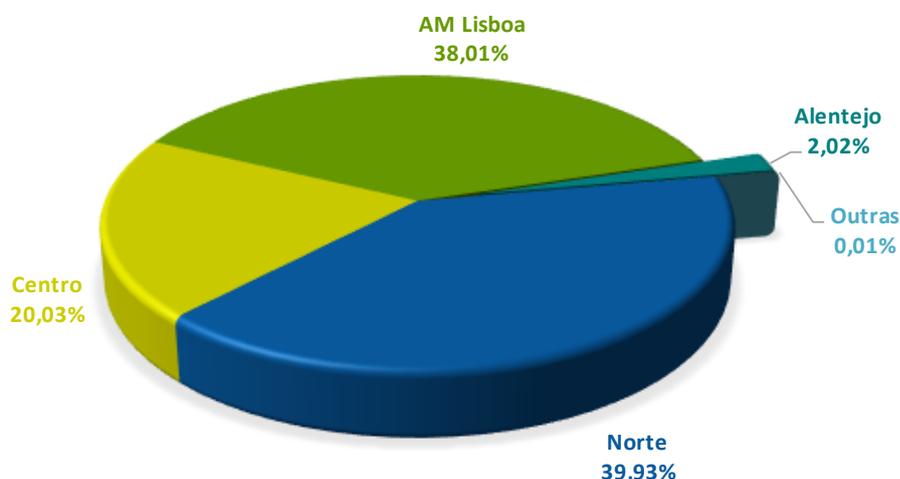


Fonte: GEE, com base nos dados das Estatísticas das Empresas, SCIE, INE

¹⁴ Os dados referem-se ao peso no total nacional das empresas da CAE 29 (SCIE, INE).

Relativamente ao volume de negócios da indústria automóvel, a Área Metropolitana de Lisboa assume um peso aproximado ao da região Norte (38 e 40%, respetivamente).

Figura 10 – Localização Geográfica (NUTS II) do Volume de Negócios nas empresas da Indústria Automóvel em Portugal – 2016



Fonte: GEE, com base nos dados das Estatísticas das Empresas, SCIE, INE

4.1.1. A Produção de Veículos Automóveis

Atualmente, existem 34¹⁵ empresas com atividade principal de fabrico de veículos automóveis (CAE Rev.3 291), nas quais se encontra a produção, montagem e transformação de automóveis ligeiros e pesados de passageiros, de transporte de mercadorias, de veículos especiais e de tratores rodoviários. No entanto, quando se refere a produção de automóveis em Portugal, por regra, é considerada a produção das 5 fábricas construtoras de veículos: a Volkswagen AutoEuropa, em Palmela; a Mitsubishi Fuso Trucks, no Tramagal; a PSA Peugeot Citroen, em Mangualde; a Toyota Caetano, em Ovar; e a Caetano Bus, em Gaia.

Segundo a ACAP - Associação Automóvel de Portugal, foram produzidos 175 544 veículos no ano de 2017 (+ 22,7% face ao ano anterior), dos quais, quase mais de 60%, pela AutoEuropa.

Figura 11 - Produção de Veículos Automóveis em Portugal

Ano	Veículos Ligeiros		Veículos Pesados	Total Geral
	Ligeiros de Passageiros	Comerciais Ligeiros	Pesados Mercadorias	
2015	115 468	37 134	4 024	156 626
2016	99 200	39 712	4 184	143 096
2017	126 426	42 816	6 302	175 544

Fonte: ACAP

¹⁵ Fonte: Dados das Estatísticas das Empresas, SCIE, INE (2017).

A maioria dos veículos produzidos em Portugal são ligeiros, essencialmente de passageiros (72% da produção total de veículos). Ainda segundo a mesma fonte, em 2017, 95,9% do total da produção nacional de veículos automóveis destinou-se a exportação e a produção nacional de veículos ligeiros de passageiros destinada a exportação ascendeu a 99%.

Tendo em conta os dados estatísticos das empresas não financeiras em Portugal relativos a 2017 (SCIE/INE), o subsetor da Fabricação de Veículos Automóveis (CAE Rev.3 291) representa 17% do total de Emprego¹⁶ da indústria automóvel em Portugal (0,9% do total da indústria transformadora e 0,2% do total das empresas). Quanto ao volume de negócios, a fabricação de veículos automóveis assumiu, nesse ano, mais de 31% do total da indústria automóvel (3% do total da indústria transformadora e 0,7% do total das empresas). O VAB das empresas deste subsetor representa 23% da indústria automóvel (1,4% da indústria transformadora e 0,3% do total das empresas).

Figura 12 – Principais indicadores das Empresas de Fabricação de Veículos Automóveis - 2017

291: Fabricação de veículos automóveis - 2017	Empresas (N.º)			Pessoas ao Serviço (N.º)		
	% Total Empresas	% Total Ind. Transform.	% Total Ind. Automóvel	% Total Empresas	% Total Ind. Transform.	% Total Ind. Automóvel
	0,00	0,05	4,63	0,17	0,91	17,35
	Volume de Negócios (M €)			VAB (M €)		
	% Total Empresas	% Total Ind. Transform.	% Total Ind. Automóvel	% Total Empresas	% Total Ind. Transform.	% Total Ind. Automóvel
	0,72	2,96	31,23	0,34	1,43	23,03

Fonte: GEE, com base nos dados das Estatísticas das Empresas, SCIE, INE

4.1.2. A Produção de Componentes Automóveis

Dado o peso deste subsetor (CAE Rev.3 293) na indústria automóvel, segue-se uma breve análise à evolução do seu tecido empresarial.

Segundo os dados do INE, entre 2008 e 2017, o número de empresas com atividade de fabrico de componentes e acessórios para veículos automóveis decresceu cerca de 4%. No entanto, o VAB do subsetor cresceu cerca de 45% no referido período. Representa atualmente cerca de 76% do total de n.º de pessoas ao serviço na indústria automóvel, 66% do total do volume de negócios e 73% do total do VAB, tendo este último, um peso na indústria transformadora de mais de 4% e 1% do total do VAB das empresas não financeiras em Portugal.

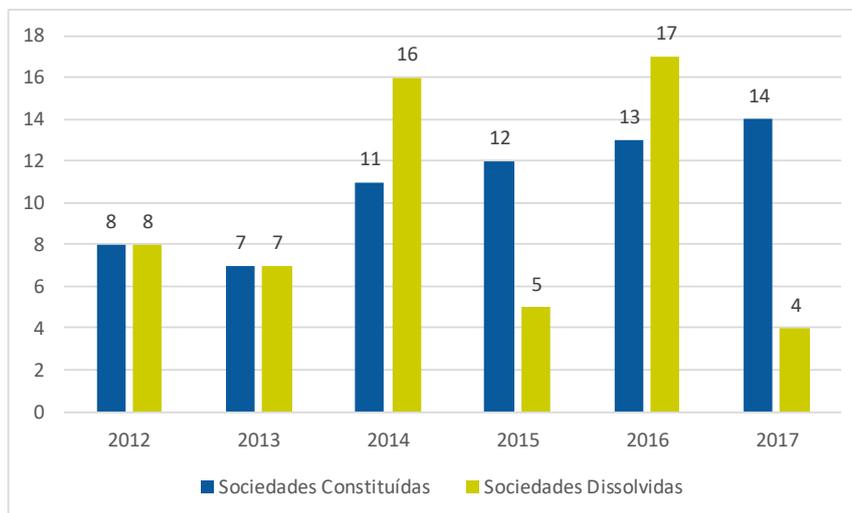
Não existem grandes discrepâncias quanto à natureza jurídica destas empresas, em 2016, 52% eram empresas individuais e as restantes 48%, sociedades, sendo

¹⁶ Medido pelo n.º de pessoas ao serviço, em 2017 (SCIE/INE).

principalmente PME (94%) e localizando-se na sua maioria na Região Norte, mais especificamente na A.M. Porto.

Em 2016 foram criadas 14 empresas e dissolvidas 4, invertendo-se o rácio negativo entre constituições e dissoluções, apresentado em 2016.

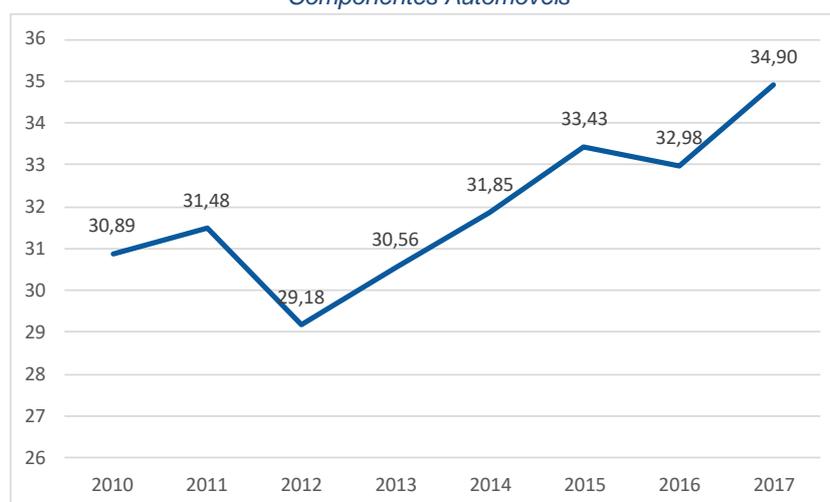
Figura 13 - Constituição e Dissolução de Empresas de Fabrico de Componentes Automóveis



Fonte: GEE, com base nos dados das Constituições e Dissoluções de Pessoas Coletivas e Entidades Equiparadas por Escritura Pública, INE

Entre 2010 e 2017, a produtividade aparente do trabalho¹⁷ nas empresas deste subsetor sofreu um forte decréscimo em 2012, mas com uma excelente recuperação até 2015. Em 2016, voltou a sofrer ligeiro decréscimo, fruto da redução do VAB, mas com nova retoma em 2017.

Figura 14 - Evolução da Produtividade Aparente do Trabalho (mil €) – Empresas de Fabrico de Componentes Automóveis*



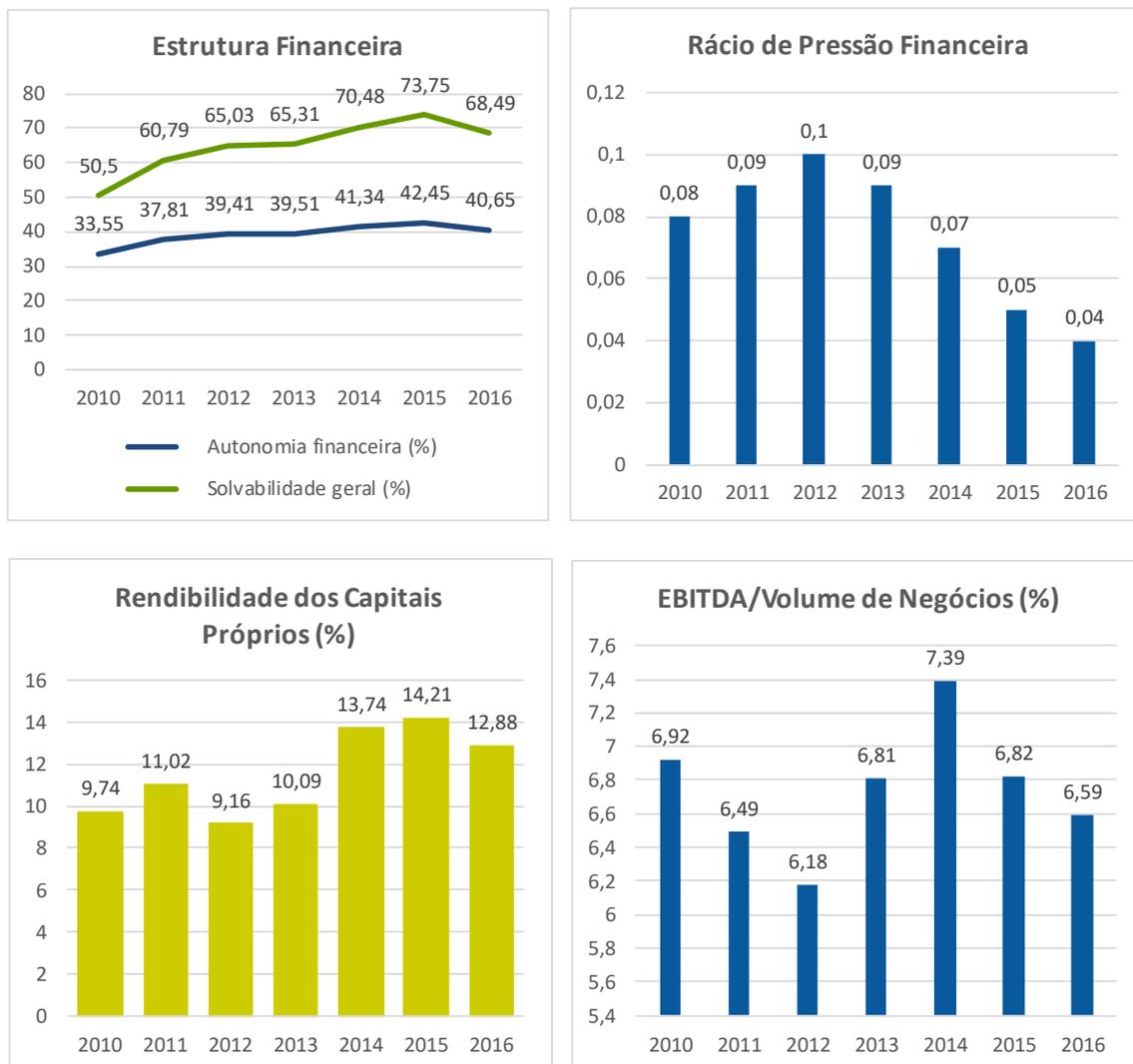
Fonte: GEE, com base nos dados das Estatísticas das Empresas, SCIE, INE

¹⁷ Produtividade Aparente do Trabalho: VAB p.m. / N.º de Pessoas ao Serviço

4.2. Análise Económica e Financeira

Para uma melhor compreensão sobre a situação económica e financeira das empresas que compõem o setor da indústria automóvel (CAE Rev.3 29), segue-se uma apresentação de vários indicadores com base nos dados dos Quadros do Setor, das Estatísticas da Central de Balanços, do Banco de Portugal. Importa salientar que os dados apresentados se referem exclusivamente às sociedades não financeiras.

*Figura 15 - Rácios Económico-Financeiros da Indústria Automóvel
- 2010 a 2016 -*



Fonte: GEE, com base nos dados dos Quadros de Setor das Estatísticas da Central de Balanços, Banco de Portugal

Quanto à estrutura de capitais, verifica-se que a indústria automóvel apresentou uma melhoria do rácio de autonomia financeira e de solvabilidade global entre 2010 e 2015, tendo registado um decréscimo em 2016, mais expressivo na solvabilidade, fruto do aumento do passivo do setor (14,5%).

O rácio de pressão financeira (medido pelo peso dos juros suportados no EBITDA agregado do setor) tem vindo a diminuir desde 2012, situando-se em 2016 em cerca de 4%, traduzindo uma redução de 1 p.p. face ao ano anterior.

A rentabilidade dos capitais próprios do setor tem apresentado alguma oscilação desde 2010, verificando-se uma redução em 2016 de 1,33 p.p. face a 2015.

A Margem de EBITDA (em % do volume de negócios) também registou um decréscimo em 2016 face ao ano anterior (-0,23 p.p.).

4.3. Indicadores de Atividade Industrial

Neste ponto, efetua-se uma breve análise à evolução dos principais índices de atividade industrial desde 2010 a 2017. Todos os indicadores são referentes a dados totais brutos, com base no ano de 2015. São comparados os valores dos índices para a atividade da Indústria Automóvel (CAE Rev.3 29) com a Indústria Transformadora (Secção C da CAE Rev.3).

No primeiro gráfico, verifica-se um decréscimo do volume da produção na Indústria Automóvel entre 2010 e 2012, o qual foi comum no total da Indústria Transformadora, ainda que este último com menor intensidade. Desde 2012, o índice tem vindo sempre a crescer, tendo já ultrapassado o valor do índice da Indústria Transformadora no último ano.

Relativamente à evolução dos preços das transações, medida pelo índice de preços na produção industrial (2.º gráfico), este teve um comportamento contrário ao anteriormente analisado, com um crescimento entre 2010 e 2012, sendo que os valores após 2015 não oscilaram significativamente. O comportamento da Indústria Automóvel foi semelhante ao da Indústria Transformadora.

Quanto à evolução do mercado de bens e serviços na indústria, medido pelo índice de volume de negócios (3.º gráfico), é notório que a Indústria Automóvel teve um comportamento crescente desde 2013, tendo superado o da Indústria Transformadora.

“Os índices de emprego, remunerações e horas trabalhadas na indústria, têm por objetivo mostrar a evolução do mercado de emprego, dos salários e de remunerações efetivamente pagas e do volume de trabalho neste setor”¹⁸. Pela análise aos restantes gráficos, observa-se um comportamento praticamente inverso entre a Indústria Automóvel e a Indústria Transformadora, até 2013/14: evolução favorável do setor face à evolução desfavorável da restante indústria. Os 3 índices indicados referentes ao mercado de trabalho na Indústria Automóvel tiveram expressiva melhoria entre 2016/17 face ao crescimento mais tímido da Indústria Transformadora.

¹⁸ Destaque “Índices de Volume de Negócios, Emprego, Remunerações e Horas Trabalhadas na Indústria - Abril 2018”, INE.

Figura 16 – Indicadores de Atividade Industrial da Indústria Automóvel - 2010 a 2016 –



Fonte: Índices de preços da produção industrial, Índice de Produção Industrial, Índices de Volume de Negócios, Emprego, Remunerações e Horas Trabalhadas na Indústria (Base 2015=100), INE

4.4. Comparações Internacionais das Empresas do Setor

Serve o presente subcapítulo para analisar os principais produtores internacionais deste ramo, de acordo com a sua representatividade na produção e valor acrescentado das empresas da indústria automóvel (CAE 29), a nível mundial.

Para o efeito foram considerados 30 países da base de dados STAN¹⁹, da OCDE, e efetuou-se a comparação dos níveis de produção e de VAB entre os anos de 2008 e 2015 (dados mais recentes para a generalidade dos países na referida fonte). Os dados

¹⁹ STAN - Structural Analysis Database, OECD (dados consultados em 26.06.2018).

extraídos encontravam-se em Dólares americanos, pelo que houve necessidade da conversão para Euros²⁰,

Os principais países produtores do setor automóvel pouco ou nada variaram em termos de posição no ranking mundial entre 2008 e 2015, sendo que no último ano, os EUA, o Japão, a Alemanha, a Coreia do Sul e o México assumiram as posições do Top 5 ao nível da produção das empresas do setor. No entanto, destaca-se o elevado crescimento desta variável em países como o México, a Estónia, a Nova Zelândia, entre outros, que mais que duplicaram a sua produção da indústria automóvel, no período em análise.

Portugal manteve a sua posição (18.^a) e viu crescer o valor da produção (18,88%).

Figura 17 - Top 5 da Produção Mundial das Empresas da Indústria Automóvel - 2008 e 2015 -

País	Produção					
	2008		2015		Taxa de Variação 2008-2015 (%)	Variação no Ranking 2008-2015
	Valor (M €)	Rank	Valor (M €)	Rank		
USA	287 503,80	3	611 318,49	1	112,63	-2
JPN	357 470,22	1	389 034,59	2	8,83	1
DEU	305 590,00	2	383 546,00	3	25,51	1
KOR	73 641,20	4	150 522,75	4	104,40	0
MEX	60 597,71	6	136 938,48	5	125,98	-1
PRT	6 345,83	18	7 544,20	18	18,88	0

Fonte: GEE, com base nos dados da STAN, OCDE e Statistical Data Warehouse, European Central Bank

Os países com maior VAB gerado pelas empresas da indústria automóvel são os mesmos indicados no Top 5 da Produção Mundial, com igualmente poucas variações no ranking. Destaque para países como a Coreia do Sul, o México e EUA, que apresentaram taxas de crescimento do VAB das empresas da indústria automóvel superiores a 100%, entre 2008 e 2015.

Portugal também manteve a 18.^a posição no ranking mundial e teve um crescimento de cerca de 8,2% no referido período.

²⁰ Taxas de câmbio médias anuais. Fonte: European Central Bank - Statistical Data Warehouse (dados consultados em 28.06.2018)

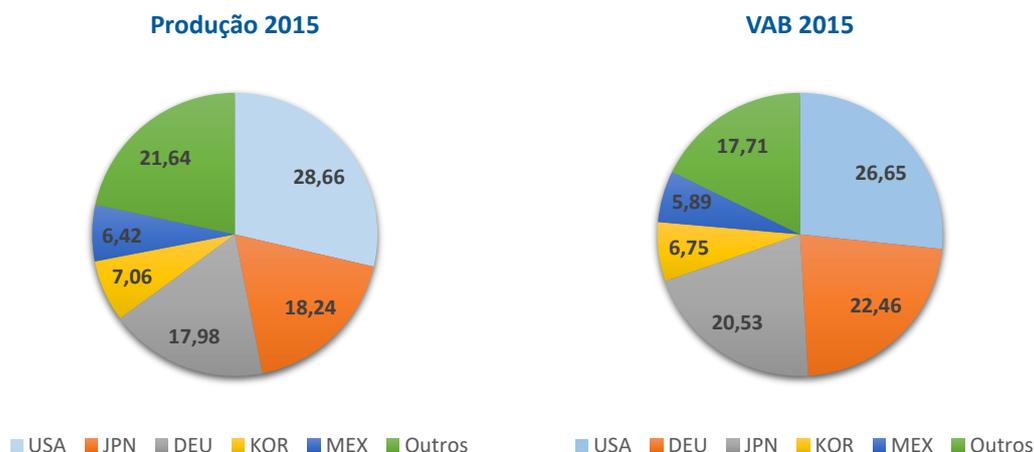
Figura 18 - Top 5 da VAB Mundial das Empresas da Indústria Automóvel - 2008 e 2015 –

País	VAB					
	2008		2015		Taxa de Variação 2008-2015 (%)	Variação no Ranking 2008-2015
	Valor (M €)	Rank	Valor (M €)	Rank		
USA	62 578,77	3	147 057,88	1	135,00	-2
DEU	74 777,00	2	123 960,00	2	65,77	0
JPN	88 478,05	1	113 317,43	3	28,07	2
KOR	15 316,86	4	37 273,78	4	143,35	0
MEX	13 617,20	5	32 491,75	5	138,61	0
PRT	1 197,81	18	1 296,81	18	8,26	0

Fonte: GEE, com base nos dados da STAN, OCDE e Statistical Data Warehouse, European Central Bank

Os 5 países com maior produção e VAB da indústria automóvel representam 78,4% e 82,3%, respetivamente, face ao total das duas variáveis económicas nos 30 países analisados, em 2015: EUA, Japão, Alemanha, Coreia do Sul e México.

Figura 19 – Peso (%) dos países com maior Produção e VAB das Empresas da Indústria Automóvel em 2015



Fonte: GEE, com base nos dados da STAN, OCDE e Statistical Data Warehouse, European Central Bank

No entanto, uma análise do peso do VAB das empresas da indústria automóvel no PIB²¹ de cada país, mostra que os países que ocupam as primeiras posições no ranking dos melhores rácios em 2015 são a República Checa, a Hungria, a Alemanha, a República Eslovaca e o México. Importa também salientar que os maiores crescimentos deste rácio, entre 2008 e 2015, ocorreram no México, na Hungria e na República Checa (1,28, 1,25 e 1,17 p.p. respetivamente).

O VAB das empresas da CAE 29 representa 0,7% do PIB nacional português (dados de 2015), levando a ocupar a 15.^a posição do ranking deste rácio.

²¹International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April 2018. PIB a preços correntes do ano em análise.

Figura 20 - Peso dos 10 países com maior Peso do VAB da Indústria Automóvel no PIB pm
- 2008 e 2015 –

Países	2008		2015		Variação	
	VAB/PIB (%)	Rank	VAB/PIB (%)	Rank	VAB/PIB (p.p.)	Rank
CZE	3,48	1	4,65	1	1,17	0
HUN	2,91	2	4,16	2	1,25	0
DEU	2,91	3	4,07	3	1,17	0
SVK	2,88	4	3,72	4	0,84	0
MEX	1,80	7	3,08	5	1,28	-2
KOR	2,24	6	2,99	6	0,75	0
JPN	2,57	5	2,86	7	0,29	2
SWE	1,78	8	2,08	8	0,30	0
SVN	1,42	9	1,73	9	0,31	0
POL	1,17	11	1,49	10	0,32	-1
PRT	0,67	15	0,72	15	0,05	0

Fonte: GEE, com base nos dados da STAN, OCDE, Statistical Data Warehouse, European Central Bank e World Economic Outlook Database, IMF.

4.5. A AutoEuropa

Pela importância assumida, quer na produção nacional, no emprego ou nas exportações portuguesas, a AutoEuropa é considerada uma referência da indústria e exemplo histórico da capacidade de atração de investimento de capital estrangeiro em Portugal.

É reconhecido o seu papel na área da inovação e da formação e qualificação dos recursos humanos, assim como o desenho e implementação de novos processos produtivos, capazes de contribuir para uma maior produtividade e competitividade.

Com 5.912 colaboradores (dados de 2017, AutoEuropa), representa cerca de 16% do emprego total da indústria automóvel e 0,8% do total da Indústria Transformadora.

Face a 2016, o volume de negócios cresceu 26%, ascendendo a 1,9 mil milhões de euros, ou seja, 22,5% do volume de negócios da indústria automóvel, 2,1% da indústria transformadora e cerca de 0,5% do volume de negócios do total das empresas não financeiras em Portugal.

A AutoEuropa representa 31,4% das exportações de mercadorias da indústria automóvel, 3,7% da indústria transformadora e 2,3% do total de exportações de bens e serviços na economia portuguesa (dados da AutoEuropa, 2017).

Desde o início da sua laboração, em 1995, a AutoEuropa evoluiu de uma fábrica com produção mono-produto para uma fábrica multiproducto, tendo a exclusividade de produção dos seus modelos em todo o Grupo Volkswagen. O modelo *Sharan*, lançado em 1995, foi o pioneiro na Volkswagen dos MPV (*multipurpose vehicle*), vulgarmente designados por monovolumes. Atualmente produz em simultâneo 3 modelos: a *Sharan*, a SEAT *Alhambra* e o *T-Roc*. Em 2017, a produção de veículos automóveis pela AutoEuropa representou 62,8% da produção total do setor em Portugal, e 45,0% do total de veículos automóveis produzidos para exportação (ACAP). A AutoEuropa não é

meramente uma fábrica de veículos automóveis, compreende também várias áreas produtivas de peças, ferramentas e componentes, integradas nos modelos que produz internamente ou para exportação ao Grupo.

Ao nível da inovação da produção, da gestão e de processos, podemos destacar, por exemplo, que foi uma das 1.^{as} fábricas em Portugal (pelos finais da década de 90) a assumir a qualidade como um dos principais vetores da gestão e a implementar um modelo de TPM (*Total Productive Maintenance*), com o objetivo de envolver toda a gestão na conceção, aperfeiçoamento e transmissão de conhecimento sobre manutenção integrada. É uma forma de conciliação de qualidade de trabalho com qualidade de produto. Essa cultura ainda hoje prevalece na empresa e é visível a aposta na inovação contínua, como a criação do *Innovation Center*, que permite desenvolver soluções com investimento reduzido, através do potencial de ideias dos seus colaboradores. Também está em criação um centro de desenvolvimento de software em Lisboa, com vista a captar talentos ao nível de especialistas em TI, para promover a digitalização do setor automóvel no Grupo, bem como novas soluções de mobilidade.

Um outro exemplo que concilia inovação, tecnologia e recursos humanos foi a introdução do sistema *motion capturing* (MoCap), com o objetivo da melhoria das condições de trabalho dos colaboradores nas linhas de produção. Trata-se de uma tecnologia que capta movimentos através de sensores, reproduzindo-os num modelo humano 3D digital, e os dados são analisados através de um software específico para avaliação ergonómica, por forma a corrigir e antecipar eventuais problemas ao nível das condições de trabalho.

A importância da AutoEuropa não se resume ao seu sucesso económico, mas também ao nível da inovação nas práticas de gestão, na inovação tecnológica e mesmo social. O impacto da AutoEuropa não se restringe à unidade fabril, à economia local ou à economia portuguesa. Permitiu uma mudança estrutural na indústria nacional. Uma nova era de atração de investimento direto estrangeiro, que trouxe a capacidade de alargar o mercado ao exterior a muitas empresas do setor, e permitiu a integração de uma visão com objetivos iguais ou superiores aos padrões europeus.

A política de investimentos na fábrica AutoEuropa tem sido a seguida por todo o Grupo Volkswagen, direcionando-os estrategicamente para tecnologias inovadoras com forte impacto no processo produtivo. Nos últimos 3 anos, os investimentos têm sido canalizados essencialmente para o lançamento do último modelo automóvel. Paralelamente, existe um investimento contínuo em segurança e redes de TI e em ergonomia, por forma a consolidar a produtividade, em projetos como o já referido anteriormente (MoCap).

Também ao nível da gestão de recursos humanos, a AutoEuropa trouxe práticas e processos inovadores, nomeadamente ao nível da qualificação profissional, condição chave para o elevado nível de produtividade que a empresa exige. Foi feita uma grande aposta na formação profissional, nomeadamente foi criada em 1993 uma estrutura de formação para os seus colaboradores (a FORMAUTO), que posteriormente se fundiu com a ANFEI – Associação Nacional de Formação Eletrónica Industrial, (da qual participava a Siemens, S.A.). Em 2003, resultou na Associação de Formação para a

Indústria, projeto promovido não só pela AutoEuropa e pela Siemens, como também pela Bosch e Câmara de Comércio e Indústria Luso-Alemã, do qual surgiu a ATEC – Academia de Formação, conjugando o *know-how* de todas estas entidades por forma a qualificar jovens e adultos desempregados para fortalecer a indústria, em especial os *clusters* automóvel e eletrónico.

A AutoEuropa foi o motor de desenvolvimento do *cluster* automóvel. Conta com cerca de 1600 fornecedores de serviços e equipamentos em todo o mundo, alguns dos quais portugueses. 15 fornecedores da AutoEuropa de materiais de produção e 2 de serviços (a ATEC e a Unidade de negócios de cunhos e cortantes) situam-se dentro do próprio Parque Industrial, em Palmela, o que só, per si, já promove a estreita ligação entre empresas e parte da fileira industrial da empresa, essencialmente a montante. Alguns desses fornecedores produzem em exclusivo para a AutoEuropa.

Com o mote do *cluster*, deixa-se em aberto a possibilidade de estudo posterior sobre o peso e contributo das empresas portuguesas na cadeia de valor da indústria automóvel.

5. O Comércio Internacional

5.1. Indústria Automóvel Portuguesa

Esta secção do presente estudo caracteriza a indústria automóvel portuguesa em termos de relações com os mercados internacionais, considerando os fluxos de exportações e de importações, assim como os seus principais parceiros comerciais. Para esta análise, recorreram-se aos dados das Estatísticas do Comércio Internacional de Mercadorias, do INE, para o período 2010 a 2017²².

A indústria automóvel representa 11,7%²³ do total das exportações da indústria transformadora e 11,1% do total das exportações portuguesas de mercadorias. Por outro lado, e de acordo com os dados da Balança de Pagamentos para 2017, as exportações da indústria automóvel representam 7,2% do total das exportações de bens e serviços.

Entre 2010 e 2017, o valor das exportações do setor cresceu 41,1% (TCMA²⁴: 5,0%), com especial contributo do crescimento das exportações da fabricação de componentes e acessórios para veículos automóveis (52,2%; TCMA: 6,2%).

Em 2017, as exportações desta indústria cresceram 16,4%, em termos homólogos, após uma descida de 2,5% ocorrida em 2016 (justificada, em grande parte, pelo decréscimo das exportações da fabricação de automóveis, 11,7%). Também em 2017, destaca-se o crescimento homólogo das exportações da fabricação de veículos automóveis, (22,3%), atingindo os 2,9 mil milhões de euros, e da fabricação de carroçarias, reboques e semi-reboques (14,8%).

²² Dados extraídos a 22 de outubro de 2018

²³ Estatísticas do Comércio Internacional de Mercadorias do INE, dados para 2017.

²⁴ Taxa de Crescimento Médio Anual.

Após o comportamento negativo de 2016, as exportações da indústria automóvel contribuíram positivamente para o crescimento das exportações totais de mercadorias e da indústria transformadora em 2017 (+1,7 p.p. e + 1,8 p.p., respetivamente).

Figura 21 - Exportações da Indústria Automóvel – 2010 a 2017 –

CAE Rev. 3	milhões de Euros								tvh(%)		TCMA (%)
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2010	2017	
Exportações portuguesas de mercadorias, das quais:	37 268	42 828	45 213	47 303	48 054	49 634	50 039	55 029	17,6	10,0	5,73
Indústria Transformadora	35 068	40 391	42 749	44 712	45 488	47 066	47 412	51 955	17,0	9,6	5,78
Indústria Automóvel	4 310	5 245	4 881	4 691	4 900	5 360	5 227	6 082	23,7	16,4	5,04
291 Fabricação de veículos automóveis	2 236	3 000	2 858	2 579	2 603	2 704	2 389	2 923	26,2	22,3	3,90
292 Fabricação de carroçarias, reboques e semi-reboques	44	56	72	80	69	74	59	68	-20,6	14,8	6,32
293 Fabricação de componentes e acessórios para veículos automóveis	2 031	2 189	1 951	2 032	2 228	2 582	2 779	3 091	22,6	11,2	6,19
Peso das Exportações da Indústria Automóvel:											
Nas exportações portuguesas de mercadorias, das quais:	11,6	12,2	10,8	9,9	10,2	10,8	10,4	11,1			
Da Indústria Transformadora	12,3	13,0	11,4	10,5	10,8	11,4	11,0	11,7			
Contributo das Exportações da Indústria Automóvel para o Crescimento (em p.p.):											
Das exportações portuguesas de mercadorias, das quais:	2,6	2,5	-0,8	-0,4	0,4	1,0	-0,3	1,7			
Da Indústria Transformadora	2,8	2,7	-0,9	-0,4	0,5	1,0	-0,3	1,8			

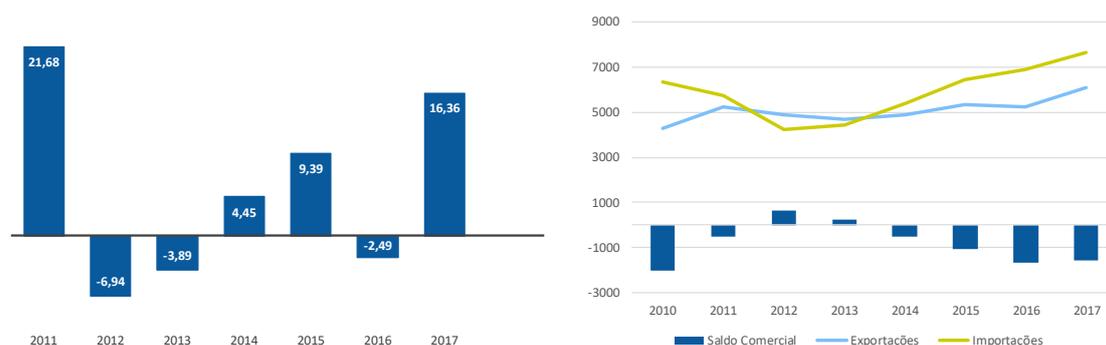
Contributo para a taxa de crescimento das Exportações (%) - análise shift-share: (VH) x (peso no período homólogo anterior) ÷ 100.

Fonte: Estatísticas do Comércio Internacional de Mercadorias, INE

No período em análise, à exceção dos anos de 2012 e 2013, a balança comercial da indústria automóvel apresentou uma situação deficitária, justificada pelo desempenho menos positivo da fabricação de automóveis, reboques e semirreboques e da fabricação de componentes e acessórios para veículos automóveis.

No último ano da série registou-se uma recuperação do défice da balança comercial desta indústria na ordem dos 108,1 milhões de euros (-6,4%).

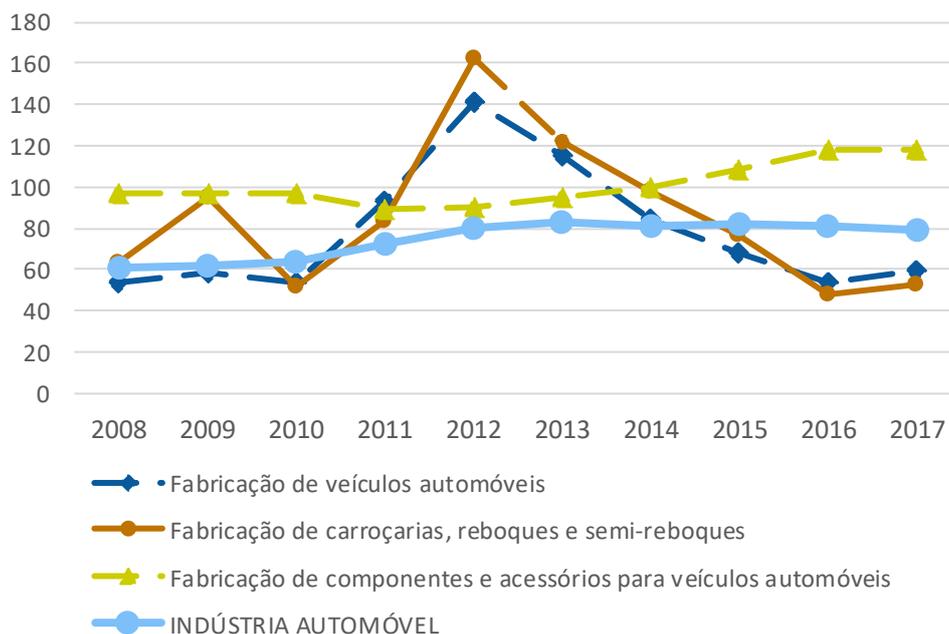
Figura 22 - Taxas de Crescimento Anual das Exportações e Balança Comercial da Indústria Automóvel - (CAE Rev.3 29) - 2010 a 2017



Fonte: Estatísticas do Comércio Internacional de Mercadorias, INE

Por consequência, a taxa de cobertura das importações pelas exportações apenas foi positiva em 2012 e 2013 para as atividades de fabricação de veículos e para a de carroçarias e reboques. Inversamente, a fabricação de componentes, que registou um comportamento negativo, tem vindo a assumir taxas de cobertura positivas desde 2015, o que se poderá explicar, não só pelo facto desta atividade ser fornecedora de inputs para a fabricação de automóveis, mas também pela sua crescente atividade como fornecedora de componentes para a indústria aeronáutica, em crescente expansão no nosso país.

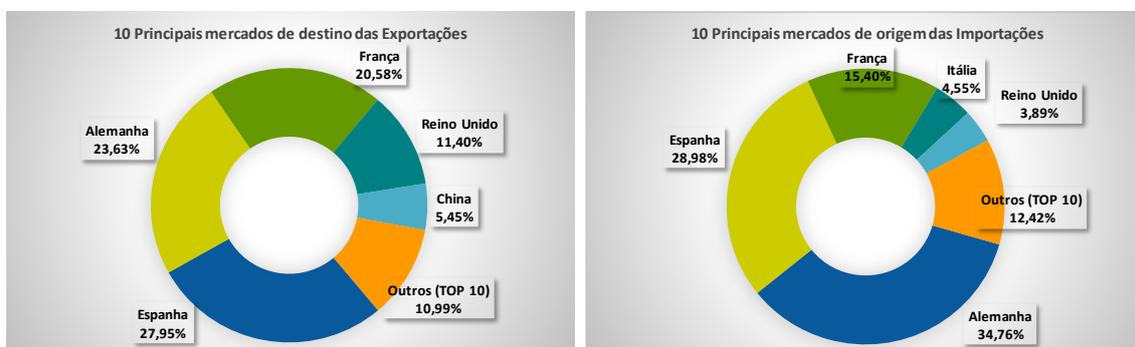
Figura 23 – Taxa de Cobertura das Importações pelas Exportações da Indústria Automóvel – 2010 a 2017



Fonte: Estatísticas do Comércio Internacional de Mercadorias, INE

Os principais mercados de destino das exportações da indústria automóvel portuguesa são a Espanha, a Alemanha e a França, que representam 63,3% do total de exportações da indústria (os dez principais mercados de destino representaram cerca de 87,7% destas exportações). Quanto aos mercados de origem das importações do setor, quatro principais países são coincidentes aos mercados de destino das exportações, sendo que a Alemanha representa o maior mercado, com 31,3% do total das importações do setor (39,7% dos 10 principais mercados de origem das importações), situação que poderá estar relacionada com a importação de componentes com origem na Alemanha para incorporação na produção de veículos automóveis em Portugal. Os dez principais mercados de origem das importações da indústria representam 87,7% do respetivo total.

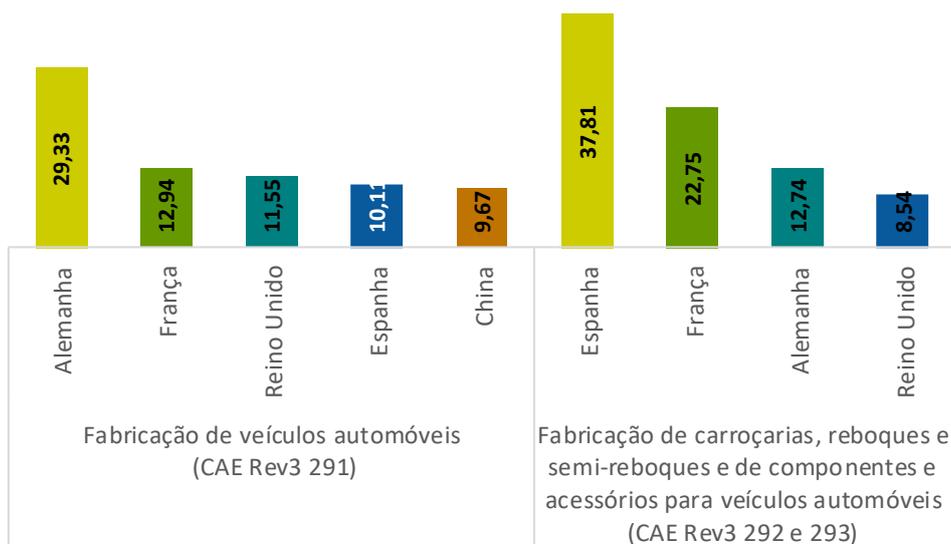
Figura 24 – Principais Mercados (Destino/Origem) da Indústria Automóvel (CAE Rev. 3 29)
(Exportações e Importações), peso no Top 10 – 2017



Fonte: Estatísticas do Comércio Internacional de Mercadorias, INE

A distribuição dos fluxos de comércio internacional da indústria automóvel pelas 3 atividades que a compõem²⁵, permite observar que o principal destino dos veículos fabricados em Portugal é a Alemanha. Por outro lado, a Espanha, o principal mercado de destino das indústrias da fabricação de carroçarias, reboques e semirreboques e de componentes). Esta situação poderá estar diretamente relacionada com o facto de quase toda a produção efetuada pela Volkswagen AutoEuropa ser exportada para a Alemanha.

Figura 25 - Top 5 dos Principais Mercados de Destino da Indústria Automóvel, por CAE Rev.3 - 2017



Fonte: Estatísticas do Comércio Internacional de Mercadorias, INE

Os 10 principais produtos exportados pela indústria automóvel portuguesa representavam cerca de 80,6% das exportações da indústria em 2017. Os automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de < 10 pessoas, incluídos os veículos de uso misto (*station wagons*) [...] unicamente com motor de pistão de ignição por compressão (diesel ou semidiesel), de cilindrada > 1.500 cm³ mas = < 2.500 cm³ ²⁶ representaram 18,9% das exportações totais do setor e cerca de 2,1% das exportações totais de mercadorias. Seguem-se as partes e acessórios para tratores, veículos automóveis para o transporte de = > 10 pessoas²⁷ e os silenciosos, tubos (canos) de escape e respetivas partes, para tratores, veículos automóveis para o transporte de = > 10 pessoas²⁸ (14,8% e 1,6%, respetivamente, das exportações do setor e totais de mercadorias).

Uma análise mais detalhada evidencia a importância relativa das exportações de automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de < 10 pessoas, incluídos os veículos de uso misto (*station wagons*), unicamente com motor de pistão alternativo de ignição por faísca, de cilindrada entre os

²⁵ Dado o reduzido peso da atividade de Fabricação de carroçarias, reboques e semirreboques nos fluxos de comércio internacional, a análise que se apresenta considera a agregação dos valores das atividades de Fabricação de carroçarias, reboques e semirreboques e de Fabricação de componentes e acessórios para veículos automóveis.

²⁶ Posição 870332 da Nomenclatura Combinada, 2018.

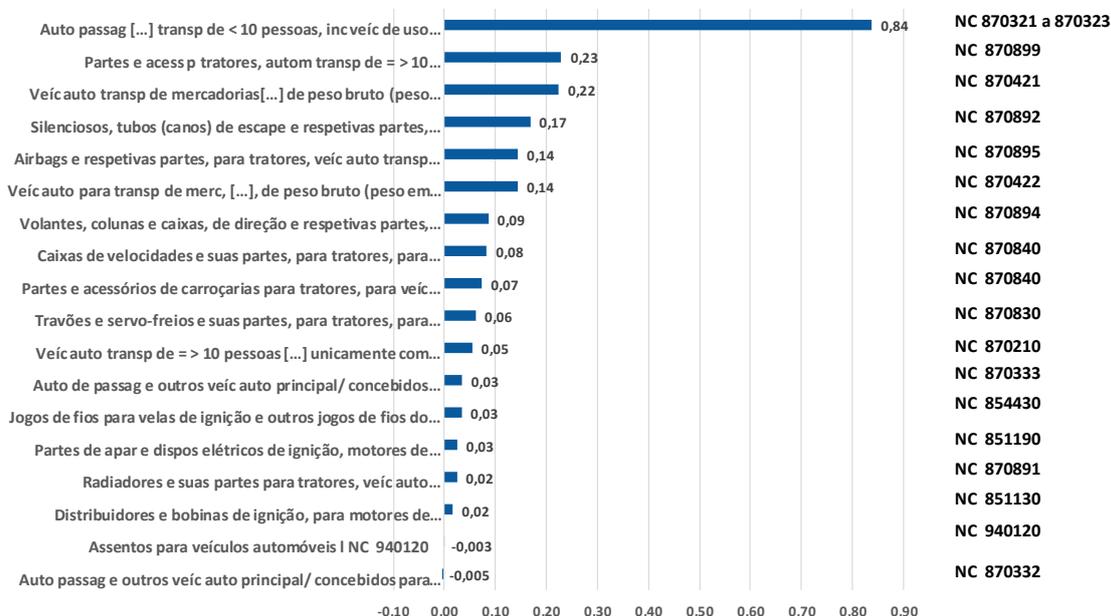
²⁷ Posição 870899 da Nomenclatura Combinada, 2018.

²⁸ Posição 870892 da Nomenclatura Combinada, 2018.

1.500 cm³ e os 3.000 cm³²⁹, cujas exportações cresceram 41,2% em 2017, sendo a tipologia de produto que mais contribuiu para o crescimento das exportações da indústria (+0,38 p.p.).

Em suma, as exportações de automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de < 10 pessoas, incluídos os veículos de uso misto (*station wagons*), de cilindrada até aos 3.000 cm³ ³⁰ foram as principais responsáveis pelo aumento das exportações neste ano, a contribuir com 0,84 p.p. (ou seja, 49,0% do contributo total da indústria automóvel para as exportações totais da economia, +1,7 p.p.). De referir que, no top 20 dos principais produtos exportados desta indústria, apenas dois contribuíram negativamente³¹ sendo insignificante a sua importância para o total das exportações (0,1%).

Figura 26 - Principais contributos para o crescimento das exportações da Indústria Automóvel por NC (Top 20) - 2017



Fonte: Estatísticas do Comércio Internacional de Mercadorias, INE

5.2. Indústria Automóvel a nível mundial

Esta secção do presente estudo caracteriza os fluxos de comércio internacional da indústria automóvel a nível mundial.

De acordo com o comportamento a nível internacional das exportações dos três principais contributos³² para o crescimento das exportações da indústria automóvel em 2017, os três principais exportadores mundiais são a Alemanha, o Japão e a Coreia do Sul, que representam cerca de 34,5% das exportações mundiais. Portugal ocupa a 27^a posição neste ranking.

²⁹ Posição 870323 da Nomenclatura Combinada, 2018.

³⁰ Posições 870321 a 870323 da Nomenclatura Combinada, 2018.

³¹ Posições 94120 e 85130 da Nomenclatura Combinada, 2018.

³² Posições 870321 a 870323 da Nomenclatura Combinada, 2018.

Uma análise mais desagregada, mostra que a Alemanha ocupa o lugar pioneiro das exportações das exportações mundiais exportações de automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de < 10 pessoas de cilindrada igual ou inferior a 1.000 cm³ (NC 870321), seguida da Espanha (nesta categoria, Portugal ocupa a 21^a posição no ranking). A Espanha ocupa o primeiro lugar nas exportações de automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de < 10 pessoas de cilindrada superior a 1.000 cm³ mas inferior ou igual a 1.500 cm³ (27^o lugar ocupado por Portugal). Por sua vez o Japão é o principal exportador mundial de automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de <10 pessoas de cilindrada superior a 1.500 cm³, mas inferior ou igual a 3.000 cm³ (26^o lugar ocupado por Portugal).

Figura 27- Quotas de mercado na exportação mundial - Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de < 10 pessoas (NC 870321 a 870323) – 2017

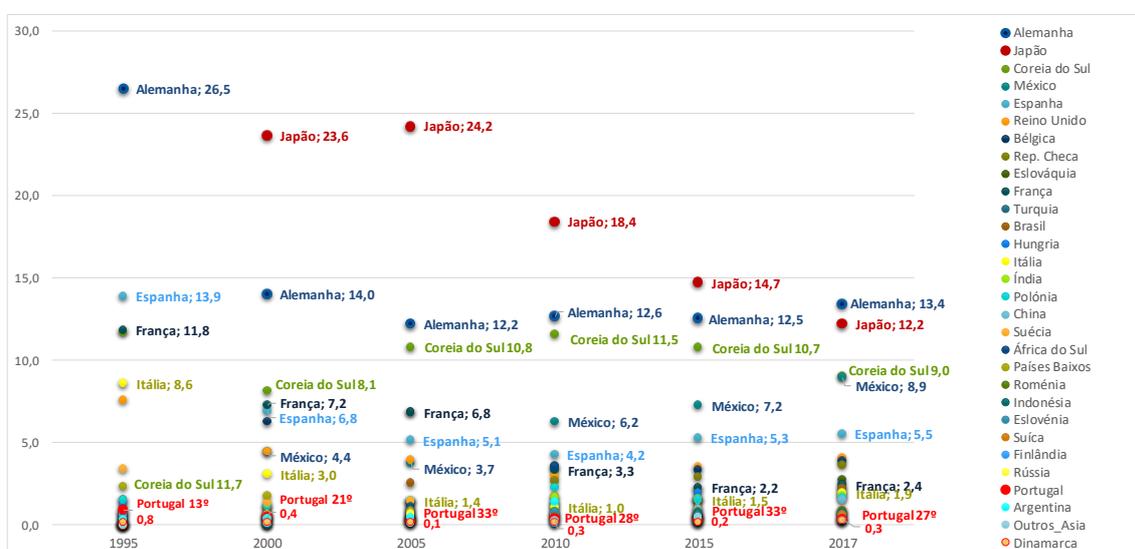
# Rank	NC 870321 a 870323 Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de < 10 pessoas...		NC 870321 ... de cilindrada = < 1.000 cm ³ [...]		NC 870322 ... de cilindrada > 1.000 cm ³ mas = < 1.500 cm ³		NC 870323 ... de cilindrada > 1.500 cm ³ mas = < 3.000 cm ³	
	Milhões USD	%	# Rank	%	# Rank	%	# Rank	%
1 Alemanha	4 301,3	13,4	1	15,2	2	10,5	2	14,5
2 Japão	3 912,2	12,2	13	2,5	10	4,24	1	17,0
3 Coreia do Sul	2 887,8	9,0	5	8,0	4	7,23	3	9,9
4 México	2 870,0	8,9	10	4,9	3	8,73	4	9,5
5 Espanha	1 765,3	5,5	2	14,7	1	10,86	11	1,9
6 Reino Unido	1 297,9	4,0	n.d.	n.d.	7	4,54	5	4,3
7 Bélgica	1 248,0	3,9	9	5,2	8	4,27	6	3,5
8 Rep. Checa	1 155,4	3,6	3	13,7	5	5,12	12	1,6
9 Eslováquia	850,1	2,6	7	6,4	13	3,19	10	1,9
10 França	767,5	2,4	4	8,0	6	4,73	19	0,6
11 Turquia	720,3	2,2	6	7,1	11	3,80	15	0,9
12 Brasil	688,5	2,1	14	2,3	15	2,28	8	2,1
13 Hungria	626,2	1,9	18	0,9	17	1,58	7	2,3
14 Itália	613,7	1,9	19	0,8	16	1,94	9	2,0
15 Índia	551,4	1,7	11	4,7	12	3,52	21	0,5
16 Polónia	521,3	1,6	15	2,2	9	4,26	24	0,3
17 China	482,0	1,5	22	0,3	14	2,36	13	1,3
18 Suécia	268,9	0,8	23	0,3	29	0,17	14	1,2
19 África do Sul	252,6	0,8	16	1,2	21	0,57	16	0,8
20 Países Baixos	238,9	0,7	24	0,2	19	0,98	17	0,7
21 Roménia	224,4	0,7	12	3,5	20	0,62	23	0,4
22 Indonésia	210,9	0,7	17	1,1	18	1,29	25	0,3
23 Eslovénia	180,1	0,6	8	5,2	23	0,36	35	0,1
24 Suíça	166,9	0,5	35	0,02	39	0,02	18	0,7
25 Finlândia	114,7	0,4	35	0,02	37	0,03	38	0,05
26 Rússia	103,2	0,3	22	0,010	25	0,23	22	0,4
27 Portugal	93,4	0,3	21	0,4	27	0,21	26	0,3
28 Argentina	79,1	0,2	41	0,01	22	0,42	#N/D	#N/D
29 Outros_Asia	73,0	0,2	20	0,7	n.d.	n.d.	27	0,3
30 Dinamarca	69,6	0,2	43	0,01	42	0,02	28	0,2

Fonte: Base de dados da ONU - United Nations Commodity Trade Statistics Database (dados extraídos a 30 de outubro)

Uma análise da evolução das quotas de mercado por principais países exportadores de automóveis de passageiros e outros veículos principalmente concebidos para transporte de < 10 pessoas mostra que desde 2000 os dois principais exportadores mundiais são

o Japão e a Alemanha, alternando a sua importância relativa entre os dois primeiros lugares deste ranking em 2017. Desde 2010 que a Coreia do Sul e o México mantêm a terceira e quarta posição como principais exportadores mundiais deste produto. Em 1995, Portugal ocupava a 13ª posição na lista dos principais exportadores mundiais, ano que coincide com o início da produção da fábrica da Volkswagen AutoEuropa em Palmela. No ano de 2000, Portugal desce 8 posições no ranking mundial (21ª posição), sendo que até 2015, a sua importância relativa decresce ainda mais, passando a ocupar a 33ª posição no ranking em análise. Em 2017, Portugal sobe na tabela, atingindo a 27ª posição, com uma quota de mercado de 0,3% (igual à registada em 2010).

Figura 28 – Evolução das Quotas de mercado na exportação mundial - Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de < 10 pessoas (NC 87032)



Fonte: Base de dados da ONU - United Nations Commodity Trade Statistics Database (dados extraídos a 30 de outubro de 2018).

6. Incentivos ao Investimento

De forma a analisar os investimentos efetuados através de instrumentos de Política, recorreu-se aos dados fornecidos pelo COMPETE 2020 – Programa Operacional Competitividade e Internacionalização. Enquanto veículo dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (FEEI), este programa comunitário tem como objetivo “aumentar significativamente a competitividade nacional, mobilizando e potenciando recursos e competências, visando a criação de emprego e a retoma da dinâmica de convergência com as economias mais desenvolvidas da União Europeia”.³³

Dos 170 projetos aprovados da Indústria Automóvel, no âmbito do COMPETE 2020³⁴, verifica-se que 69,4% incidiram sobre o subsetor da indústria dos componentes para veículos automóveis (CAE Rev3 293). A larga maioria dos projetos aprovados concentram-se maioritariamente nas regiões Norte e Centro (52,9% e 34,7%,

³³ COMPETE2020

³⁴ Dados reportados a 31 de agosto de 2018 (SGO2020)

respetivamente), o que vem de encontro com a própria distribuição geográfica das empresas que compõe o setor.

Importa referir que todos os projetos aprovados no setor são de média-alta intensidade tecnológica, de acordo com a classificação do próprio setor.

Quanto ao montante dos incentivos ao setor, aprovados desde o início do Programa Operacional (ano de 2014), estes totalizam o valor aproximado de 211 milhões de euros, sendo 80,5% na indústria de componentes. Nos montantes concedidos aos projetos na Indústria Automóvel, o Sistema de Incentivos (SI) à Inovação Empresarial destaca-se em larga escala (89% do total do sistema de incentivos no setor), transversal a qualquer um dos subsectores da Indústria em análise.

Figura 29 - Distribuição dos Incentivos PT2020, na Indústria Automóvel, por Sistema de Incentivos

Indústria Automóvel (CAE 29)				
Sistemas de Incentivos	291 - Fab. veículos automóveis	292 - Fab. reboques e semi reboques	293 - Fab. componentes	Total
SI à I&D Empresarial	25,47%	17,02%	4,80%	7,98%
SI à Inovação Empresarial	70,49%	63,82%	92,98%	89,01%
SI à Qualificação e Internacionalização	4,03%	19,16%	2,22%	3,01%
Total Sistemas de Incentivos	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Montante do Incentivo (Mil €)	28 484,59	6 784,22	175 666,74	210 935,55

Fonte: GEE, com base nos dados SGO2020 (31/08/2018)

Relativamente às Medidas de Apoio, verifica-se que a Inovação – Produtiva concentrou 63,5% do total do montante concedido à Indústria Automóvel, seguido da medida Inovação – RCI (Regime Contratual de Investimento), com 23,4% do montante total.

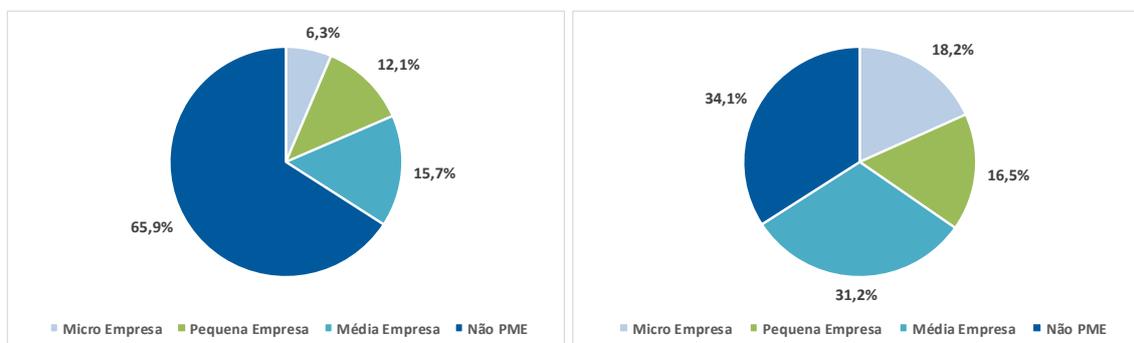
Figura 30 - Distribuição dos Incentivos PT2020 na Indústria Automóvel, por Medida de Apoio

Indústria Automóvel (CAE 29)					
Medidas de Apoio	291 - Fab. veículos automóveis	292 - Fab. reboques e semi reboques	293 - Fab. componentes	Total	Montante total (mil €)
I&DT - Copromoção	2,30%	7,68%	3,31%	3,31%	6 984,17
I&DT - Copromoção - RCI	18,69%	0,00%	0,00%	2,52%	5 323,43
I&DT - Demonstradores Copromoção	0,00%	0,00%	0,21%	0,18%	374,48
I&DT - Demonstradores Individuais	0,80%	0,00%	0,00%	0,11%	227,77
I&DT - Individuais	3,68%	9,25%	1,28%	1,86%	3 926,00
I&DT - Vales	0,00%	0,10%	0,00%	0,00%	6,49
Inovação - Empreendedorismo	6,45%	3,65%	1,43%	2,18%	4 589,38
Inovação - Produtiva	64,04%	59,94%	63,51%	63,47%	133 877,37
Inovação - RCI	0,00%	0,00%	28,04%	23,36%	49 265,22
Inovação - Vales	0,00%	0,22%	0,00%	0,01%	19,95
QI PME - Individuais	4,03%	18,85%	2,17%	2,96%	6 246,39
QI PME - Vales	0,00%	0,31%	0,04%	0,04%	94,89
Total Geral	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	210 935,55

Fonte: GEE, com base nos dados SGO2020 (31/08/2018)

Quanto aos montantes dos Incentivos por dimensão das empresas, verifica-se uma maior atribuição às Não PME (65,9%), mas em n.º de projetos aprovados, a distribuição apresenta-se mais equitativa.

Figura 31 - Distribuição dos Incentivos PT2020 na Indústria Automóvel, por Dimensão da Empresa



Fonte: GEE, com base nos dados SGO2020 (31/08/2018)

Ainda que não seja possível efetuar uma análise do real impacto dos incentivos comunitários na indústria automóvel, consideramos terem contribuído para o investimento das empresas em áreas como:

- a inovação e I&D, nomeadamente na criação e desenvolvimento de produtos e serviços, melhoria dos processos ou métodos de fabrico, robotização e digitalização;
- projetos de internacionalização, por exemplo, de investimentos em comunicação e marketing, e facilitadores da expansão a novos mercados internacionais;
- qualificação das empresas nos âmbitos da produção e dos processos de trabalho.

Em suma, os incentivos à Indústria Automóvel permitiram um aumento na capacidade produtiva por via da inovação e tecnologia, na qualificação, na competitividade e na internacionalização das empresas, por forma a desenvolver o setor enquanto estratégico na economia portuguesa.

6.1. Inovação e I&D da Indústria automóvel em Portugal

Segundo os dados da DGEEC³⁵, o sector da indústria automóvel investiu em I&D 39,07 milhões de euros em 2016, representando 3,4% da despesa em I&D do total do setor das empresas, na sua maioria financiada por fundos próprios (97,8%) e aplicada essencialmente em desenvolvimento experimental, quanto ao tipo de investigação (81,1% da despesa total do setor).

³⁵ Inquérito ao Potencial Científico e Tecnológico Nacional 2016, DGEEC – Direção Geral de Estatísticas da Educação e Ciência (consultado em 04.07.2018).

Figura 32 - Atividades com maior despesa em I&D (%) - 2016

TOP 10 da Despesa Total em I&D (%) por atividade económica - 2016		
1	64 Atividades de serviços financeiros	11,82
2	62 Consultoria e programação informática	11,50
3	72 Atividades de investigação científica e de desenvolvimento	7,94
4	21 Fabricação de produtos farmacêuticos	7,61
5	61 Telecomunicações	5,09
6	71 Atividades de arquitetura, de engenharia e técnicas afins	4,15
7	46 Comércio por grosso (inclui agentes)	4,08
8	29 Fabricação de veículos automóveis, reboques, semirreboques e componentes	3,38
9	26 Fabricação de equipamentos informáticos	3,17
10	22 Fabricação de artigos de borracha e de matérias plásticas	3,12

Fonte: Inquérito ao Potencial Científico e Tecnológico Nacional (IPTCN) 2016, Direção Geral de Estatísticas da Educação e da Ciência (DGEEC)

Relativamente à intensidade em I&D, medida pelo rácio entre as despesas em I&D e o VAB, a mesma apresentou uma ligeira melhoria entre 2013 e 2016, fruto do maior crescimento da despesa em I&D face ao crescimento do VAB.

Figura 33 - Intensidade em I&D - CAE 29



Fontes: IPTCN, DGEEC e SCIE, INE

No sentido de apoiar a dinamização do *cluster* da indústria automóvel, foi criada uma associação – Mobinov, composta por entidades que atuam nos setores e fileiras da indústria automóvel (fabricação, componentes e atividades conexas) assim como entidades ligadas à investigação, inovação, formação e tecnologia. Trata-se de uma *plataforma agregadora de conhecimento e competência no âmbito da indústria do setor*

*automóvel, para promover uma crescente valorização da competitividade e da internacionalização do setor.*³⁶

Ainda como exemplo do esforço em I&D para apoiar a competitividade da indústria automóvel, o CEiiA, Centro de Engenharia e Desenvolvimento de Produto, foi criado em 1999, envolvendo empresas e universidades, no sentido de perceber qual o papel de Portugal no futuro da indústria automóvel. Aquando da constituição do CEiiA era visível o afastamento das empresas da fase de desenvolvimento do produto. “Com a Volkswagen a dar os primeiros passos no que viria a ser o parque industrial da Autoeuropa, em Palmela, criou-se o Centro de Excelência e Inovação para a Indústria Automóvel (antiga designação do CEiiA), tendo como missão desenvolver produtos desde a conceção até à industrialização. Depois de participar no desenvolvimento do Enjoy, protótipo da Pininfarina com a Louis Vuitton para marcar o 75.º aniversário da primeira, coube ao CEiiA fazer o *restyling* do Buddy, da norueguesa Elbil Norge. O carro elétrico que em 2017 surgiu no filme *Downsizing*, conduzido por Matt Damon, como sinónimo de sustentabilidade, é norueguês, mas a conceção de engenharia e design são 100% portugueses”³⁷.

Como output da I&D desenvolvida na indústria automóvel e aproveitando as complementaridades e sinergias que esta indústria tem com as restantes relacionadas com a mobilidade no espaço, o CEiiA amplia o seu *know-how* de mobilidade elétrica, passando a desenvolver novos modelos de negócio, deixando apenas de falar de automóvel para passar a falar de mobilidade, estando focado atualmente em projetos de I&D nas áreas da aeronáutica, mobilidade urbana, automotiva, oceânica e espacial.

O CEiiA investe anualmente mais de 10 milhões de euros em I&D, estando classificado entre as organizações mais inovadoras em Portugal. De acordo com os últimos dados oficiais para 2017, o CEiiA emprega 238 diplomados do ensino superior (ETI) e ocupa o 10º lugar no investimento total em I&D (despesa intramuros), equivalente a mais de 15 milhões de euros e a cerca de 0,6% do total da despesa nacional em I&D, de entre todas as organizações em Portugal, ocupando a primeira posição entre as entidades sem fins lucrativos³⁸.

7. Conclusão

O presente estudo permite concluir que a Indústria Automóvel, composta pela fabricação de veículos automóveis, carroçarias e componentes representa atualmente cerca de 0,7% do PIB português, 0,7% do total do emprego nacional e 12,4% das exportações de mercadorias.

Em Portugal, a produção de automóveis representa cerca de 8,5% da produção industrial (2,1% da produção nacional) e as exportações de veículos automóveis representam 13,1% das exportações de bens industriais transformados. O VAB da indústria automóvel representa 5,5% do VAB do total da indústria transformadora,

³⁶ Mobinov (<http://www.mobinov.pt/index.php/pt/>).

³⁷ CEiiA (<https://www.ceiia.com/>).

³⁸ Resultados provisórios do IPCTN DE 2017.

equivalente a 0,8% do VAB nacional. O comportamento do VAB do setor contribuiu 0,03 p.p. para o crescimento do PIB. Adicionalmente, esta indústria foi responsável por cerca de 0,7% do emprego nacional e 4,8% do emprego na indústria transformadora.

Ao nível da estrutura empresarial do setor, é notório o peso do subsetor dos Componentes, que representa 67% do total do volume de negócios, 75% do VAB e 77% do emprego, medido pelo n.º de pessoas ao serviço. O subsetor da Fabricação de Veículos Automóveis representa 17% do total Emprego da Indústria Automóvel em Portugal (0,9% do total da indústria transformadora e 0,2% do total das empresas) e 23% do VAB das empresas da Indústria Automóvel (1,4% da indústria transformadora e 0,3% do total das empresas).

A indústria automóvel representa atualmente 11,7% do total das exportações de mercadorias da indústria transformadora e 11,1% do total de exportações portuguesas. As exportações do setor cresceram 41,3% entre 2010 e 2017, essencialmente no subsetor da fabricação de componentes e acessórios. Em 2017, as exportações da indústria automóvel cresceram 16,5% face a 2016, com um contributo de 1,7 p.p. para o crescimento das exportações totais e 1,8 p.p. para o crescimento das exportações da indústria transformadora. As exportações da indústria automóvel representam 7,2% do total das exportações de bens e serviços.

Os principais mercados de destino desta indústria são a Espanha, a Alemanha e a França, que representam 63,3% do total de exportações do setor. A Alemanha é o principal mercado de origem das importações do setor, provavelmente pelo seu peso na importação de componentes para incorporar na produção de veículos automóveis em Portugal.

Os 10 produtos mais exportados da indústria automóvel representaram cerca de 81% do total de exportações da indústria em 2017, destacando-se os automóveis de passageiros para transporte de menos de 10 pessoas, incluindo veículos de uso misto, de 1.500 a 3.000 cm³, com o maior contributo da indústria automóvel para o crescimento das exportações da indústria (0,38 p.p.) e o contributo de 0,84 p.p. para o crescimento das exportações totais da economia.

Portugal ocupa a 18.^a posição dos principais produtores da indústria automóvel, quer no indicador da produção, quer do VAB (dados da OCDE, em 2015) e a 27.^a posição do ranking dos principais contributos para o crescimento das exportações da indústria automóvel em 2017, sendo os 3 principais países, a Alemanha, o Japão e a Coreia do Sul, que representam, no seu conjunto, 34,5% das exportações mundiais.

No âmbito do COMPETE2020, dos 107 projetos aprovados no setor até agosto do presente ano, foram concedidos incentivos no valor global de 211 milhões de euros, por forma a contribuir para a capacitação, desenvolvimento e internacionalização da Indústria Automóvel.

Em suma, nos últimos anos, a indústria automóvel tem vindo a demonstrar uma importância crescente na economia portuguesa, quer pelo lado da produção, do emprego ou das exportações. A aposta em investigação e inovação, associada ao

dinamismo das empresas exportadoras do setor, promoveram o surgimento de um verdadeiro cluster automóvel, onde produtores e fornecedores se entrosam, com a finalidade de melhorar sinergias e reduzir custos de contexto. Desta forma surgiu a Mobinov em 2016, que reúne as entidades que compõem a fileira da indústria automóvel (fabricação, componentes e atividades conexas), com o fim de promover a competitividade e a internacionalização do setor.

Conscientes da necessidade de se aprofundar o estudo da fileira da indústria automóvel, analisando todas as atividades que constituem o cluster automóvel, conhecendo a sua cadeia de valor e as relações de complementaridade e sinergias que se estabelecem entre as diferentes indústrias da mobilidade, o presente estudo constitui apenas um ponto de partida. Não obstante, o desenvolvimento de tal projeto implicaria a existência de informação estatística com um maior nível de desagregação, mas também um diálogo e participação ativa das diferentes entidades envolvidas (empresas e associações empresariais, Estado, entidades de I&D pertencentes ao Sistema Nacional de Inovação).

8. Fontes e Bibliografia

ACAP - Associação do Comércio Automóvel de Portugal (<https://www.acap.pt/pt/home>).

AFIA - Associação de Fabricantes para a Indústria Automóvel (<https://afia.pt/>).

AICEP - Agência para o Investimento e o Comércio Externo de Portugal – “Indústria Automóvel e Componentes”, in *AICEP Portugal Global N.º 87, maio 2016*.

Banco de Portugal, Quadros do Setor, Estatísticas da Central de Balanços (<https://www.bportugal.pt/page/central-de-balanços?mlid=1045>).

Banco de Portugal, “Análise do setor Automóvel – 2011-2016”.

CEiiA - Centro de Engenharia e Desenvolvimento de Produto (<https://www.ceiia.com/>).

Deloitte/Mobinov – “Estudo do *Cluster* da Indústria Automóvel em Portugal”, janeiro 2018.

DGAE - Direção Geral das Atividades Económicas – “Ficha de Comércio Externo – Indústria Automóvel”, julho 2017 e “Ficha Tecido Empresarial – Indústria Automóvel”, agosto 2017.

DGEEC - Direção Geral de Estatísticas da Educação e da Ciência (<http://www.dgeec.mec.pt/np4/206/>).

ENEI – Estratégia Nacional de Investigação e Inovação para uma Especialização Inteligente 2014 - 2020 – “Diagnóstico de Apoio às Jornadas de Reflexão Estratégica – Eixo Temático 3 – Mobilidade, Espaço e Logística”.

European Central Bank - Statistical Data Warehouse (<http://sdw.ecb.europa.eu/>).

Eurostat Database (<ec.europa.eu/eurostat/data/database>).

INE - Instituto Nacional de Estatística (www.ine.pt).

International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April 2018 (<https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2018/01/weodata/index.aspx>).

MOBINOV - Associação do Cluster Automóvel (<http://www.mobinov.pt/index.php/pt/>).

STAN, Structural Analysis Database (OECD), (<http://www.oecd.org/sti/ind/stanstructuralanalysisdatabase.htm>).

Volkswagen Autoeuropa.