



Compete 2020 / Mobinov

Caracterização do Cluster da Indústria Automóvel em Portugal

Dezembro de 2020

Nota introdutória



Acerca do estudo

O presente estudo foi desenvolvido pela Deloitte em colaboração com o Compete 2020 e com a Mobinov – Cluster Automóvel (doravante designada “Mobinov”), e seus associados, com o objetivo de caracterizar a composição da fileira industrial automóvel em Portugal (doravante designado de “Cluster da Indústria Automóvel”), o seu impacto na economia, emprego e sociedade, atualizando assim o estudo anteriormente realizado em 2017.

Os resultados do estudo são inequívocos quanto à importância estratégica deste cluster para Portugal, relevando a importância da criação da Mobinov como plataforma agregadora e mobilizadora da cooperação necessária para continuar a garantir e fortalecer a competitividade do setor em Portugal. Aproveitamos para agradecer à Mobinov e a todas as entidades que participaram na elaboração do estudo de caracterização.

O estudo baseou-se em informação pública e facultada por diversas entidades nacionais e internacionais, bem como em outra informação disponibilizada pela Mobinov e diferentes associados. Toda a informação que nos foi fornecida no decurso do nosso trabalho, foi tida como fidedigna e completa pelo que não nos poderemos responsabilizar por eventuais erros ou omissões que a mesma possa conter.

A preparação deste estudo não inclui uma revisão, auditoria ou qualquer outra forma de certificação da informação, pelo que a Deloitte não assume qualquer responsabilidade pelas consequências de que a mesma seja incorreta, incompleta ou desatualizada. O documento resultante do estudo pode incluir afirmações, estimativas e projeções que refletem pressupostos e julgamentos subjetivos.

A Deloitte, ou os seus colaboradores, exoneram-se expressamente de toda a responsabilidade relacionada com a informação, com os seus erros e omissões. Nenhuma informação estabelecida ou referida neste estudo, ou outra informação fornecida, quer escrita quer oralmente, forma base para qualquer tipo de obrigação ou garantia. Acresce que não assumimos qualquer responsabilidade pela atualização dos resultados do nosso trabalho relativamente a acontecimentos, transações, circunstâncias ou alterações de qualquer natureza, atos, opiniões, pressupostos ou situações de que tomemos conhecimento após a data da sua realização.

Índice

01 Sumário Executivo

02 O Cluster da Indústria Automóvel em Portugal

Cadeia de Valor

Construtores

Fornecedores e Acessórios

Atividades Conexas

03 Um Cluster Estratégico para a Economia Portuguesa

Impacto Direto e Indireto na Economia Portuguesa

Impacto na Cadeia de Valor

Impacto na Economia e Sociedade

04 O Impacto da Pandemia da Covid-19 no Cluster

Impacto da Pandemia no Cluster

Outros Impactos Qualitativos da Pandemia



01

02

03

04



01

02

03

04

01

Sumário Executivo

Sumário Executivo



01

02

03

04



O cluster da Indústria Automóvel em Portugal assume-se como um setor vital para a economia portuguesa, tendo gerado, em 2019, uma riqueza (VAB) direta de 3.850 milhões de euros e um impacto total na economia superior a 6.400 milhões de euros (~ 3% do PIB nacional)



Cerca de 99% do volume de negócios gerado pelo cluster da Indústria Automóvel em 2019 correspondeu a exportações, representando cerca de 28% das exportações de bens transacionáveis (exceto combustíveis e lubrificantes a nível nacional no mesmo período)



O cluster da Indústria Automóvel em Portugal apresentou, em 2019, um investimento 989 milhões de euros, representando um elevado peso no investimento total do sector transformador a nível nacional, gerando um efeito mobilizador na restante economia



O cluster da Indústria Automóvel em Portugal foi responsável, em 2019, por mais de 90.000 postos de trabalho diretos a nível nacional, tendo contribuído de forma significativa para o crescimento do emprego na indústria transformadora e para a coesão territorial



A produtividade aparente do cluster da Indústria Automóvel em Portugal é cerca de 40% superior à média da indústria transformadora nacional, sendo 72% superior à média nacional, apesar da mesma ser reduzida quando comparada com os restantes países na Europa



Para além dos benefícios socioeconómicos medidos pelo impacto direto e indireto do cluster, o mesmo gera múltiplos benefícios adicionais na cadeia de valor, nomeadamente fruto do enraizamento de uma cultura única de qualidade, rigor e método



O cluster surge como uma indústria que cria pressão em toda a economia e restantes setores económicos que contribuem para a mesma, gerando externalidades positivas ao nível de infraestruturas, inovação, qualificação dos RH e projeção internacional, entre outros



O impacto da pandemia fez-se sentir na quebra da procura por automóveis a nível europeu, refletindo-se num menor volume de exportações do Cluster em Portugal, com impacto na riqueza gerada, no investimento e no emprego



01

02

03

04

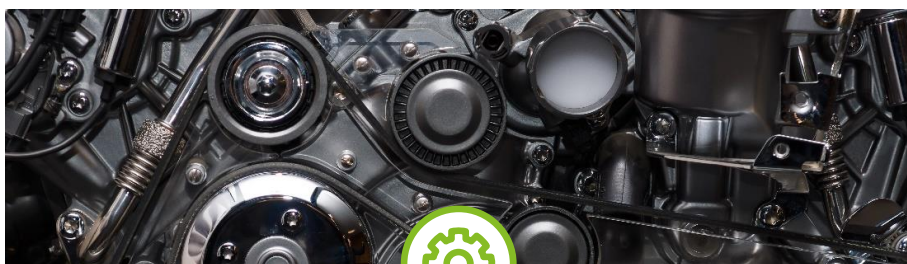
02

O Cluster da Indústria Automóvel em Portugal

O Cluster da Indústria Automóvel em Portugal

Cadeia de Valor

O presente estudo foca-se na componente industrial do sector automóvel em Portugal - Cluster da Indústria Automóvel - incluindo no seu âmbito de análise a cadeia de valor industrial desde os pequenos fornecedores a montante até aos fornecedores *Tier 1* e *Tier 2* e construtores de veículos automóveis – *Original Equipment Manufacturers* (OEM). A importação, representação e retalho automóvel não se encontram incluídos no Cluster analisado, bem como outros produtos e serviços de após venda automóvel (oficinas de reparação, venda de peças, etc.). O papel das atividades conexas, como associações de empresas e centros de investigação, é também realçado, tratando-se de setores da economia e sociedade portuguesa que são diretamente impactados pelo Cluster da Indústria Automóvel.



Fornecedores e Acessórios

Fabricantes de componentes: Pneus, Chassis, Motor e Transmissão, Têxtil, Componentes Elétricos, Eletrónica e Automação, Fibras e Couro, Vidro e outros

Outros fornecedores: Produtos base, intermédios ou subsidiários; Equipamentos e máquinas; Moldes e ferramentas

Transformação e Acessórios: Transformadores de veículos; Carroçarias e reboques; Acessórios para automóveis



Construtores

Construtores de veículos automóveis - Original Equipment Manufacturers (OEM) - que detêm as marcas automóveis e são responsáveis pela conceção e montagem dos veículos



Distribuição e Retalho

Distribuição grossista e pontos de venda de veículos automóveis (e.g. "stands") detidos pelas marcas construtoras, representantes ou outras entidades



Aftermarket

Serviços associados à ciclo de vida após-venda do automóvel, nomeadamente a reparação e manutenção de veículos e pneus e retalho de peças para veículos

Atividades Conexas: Associações de empresas, entidades de transferência de conhecimento, instituições de ensino superior e centros de investigação e centros de formação profissional



Fileira industrial: “Cluster da Indústria Automóvel”



01

02

03

04

O Cluster da Indústria Automóvel em Portugal

Construtores

Portugal desenvolve atividade de construção automóvel desde os anos 50. Contudo, só a partir dos anos 90, com o início da atividade da VW Autoeuropa em Palmela, é que o país assistiu a um desenvolvimento constante e sustentado das suas valências de fabrico automóvel, contando neste momento com 5 fábricas de produção de automóveis, fortemente orientadas para a exportação e um completo ecossistema de fornecimento e apoio.

Construtores (OEMs) em Portugal

O Cluster da Indústria Automóvel em Portugal assenta no papel dos construtores instalados, destacando-se atualmente **5 fábricas ativas** (Autoeuropa, PSA Peugeot-Citroën, Mitsubishi Fuso Truck Europe, Toyota Caetano e Caetano Bus) com um total de mais de **8.000** trabalhadores

Em 2019, estas fábricas foram responsáveis pela produção de **345.688** veículos automóveis, sendo mais de **97%** destinados à exportação

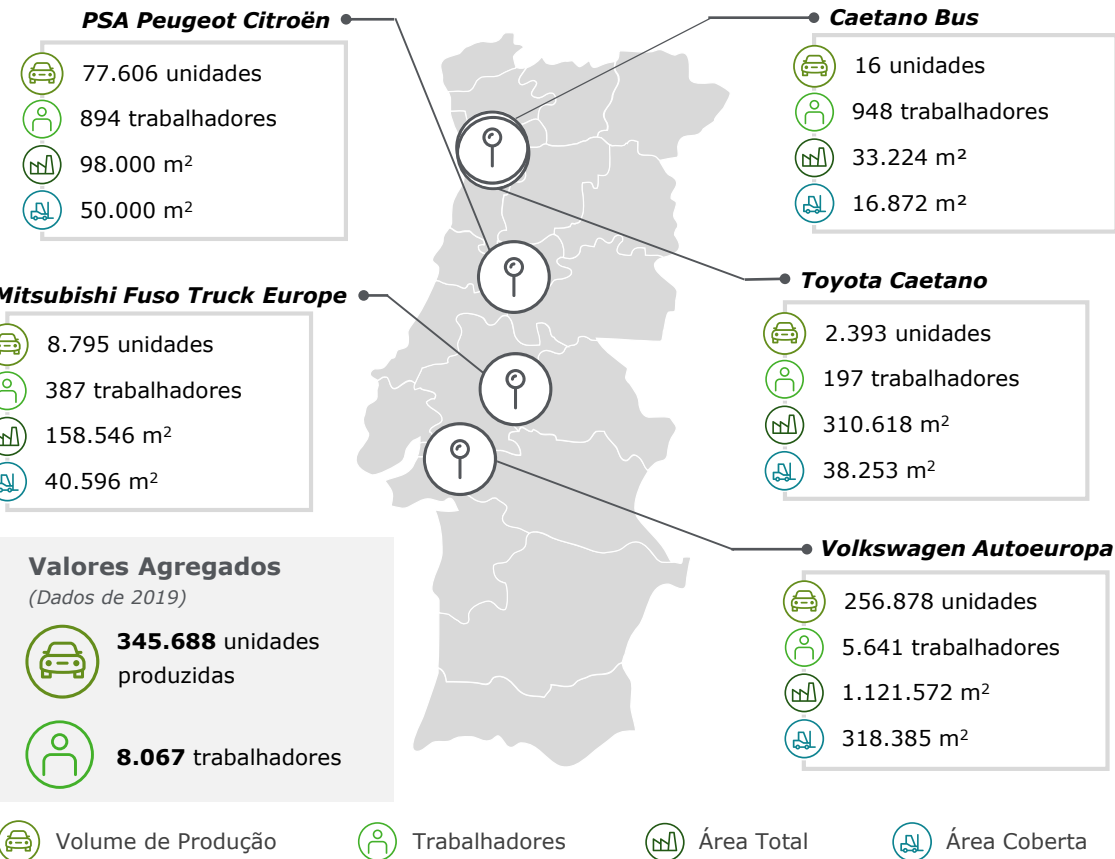
Unidades produzidas pelos Construtores (OEM) na Europa
(Unidades Produzidas, 2019)

# Rank	País	Quota	# Rank	País	Quota
1	Alemanha	27,9%	10	Roménia	2,6%
2	Espanha	15,8%	11	Portugal	2,0%
3	França	12,4%	12	Suécia	1,8%
4	República Checa	7,7%	13	Bélgica	1,5%
5	Reino Unido	7,4%	14	Holanda	1,4%
6	Eslováquia	5,8%	15	Eslovénia	1,1%
7	Itália	4,8%	16	Áustria	1,0%
8	Polónia	3,5%	17	Finlândia	0,6%
9	Hungria	2,7%	18	Lituânia	~0,0%

No contexto europeu (EU) de produção de automóveis, Portugal ocupou a 11ª posição do ranking em 2019 (em comparação com a 15ª em 2016), com um peso de 2,0% no total da produção europeia (acima dos 0,7% registados em 2016).

Fonte: ACAP; ACEA - “ACEA Pocket Guide 2020-2021”; SABI; Análise Deloitte
© 2020. Para informações, contacte Deloitte Business Consulting, S.A.

Distribuição das Fábricas dos Construtores (OEM) em Portugal



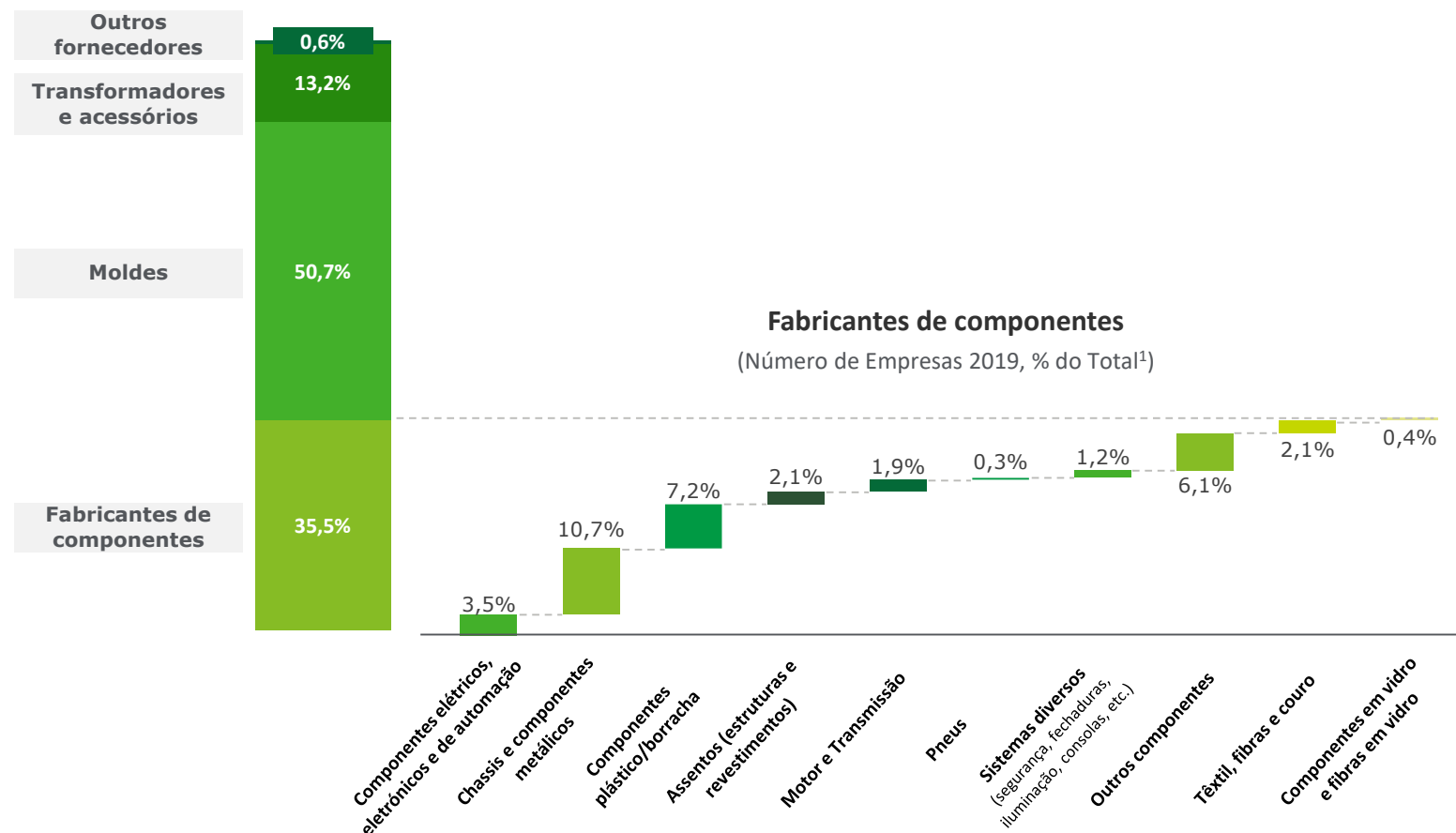
O Cluster da Indústria Automóvel em Portugal

Fornecedores e Acessórios

Para além dos construtores de veículos automóveis, existem mais de 1.100 empresas industriais que fornecem componentes diversos, acessórios, transformação ou equipamentos e ferramentas industriais específicos como moldes.

Fornecedores e acessórios

(Número de Empresas 2019, % do Total¹)



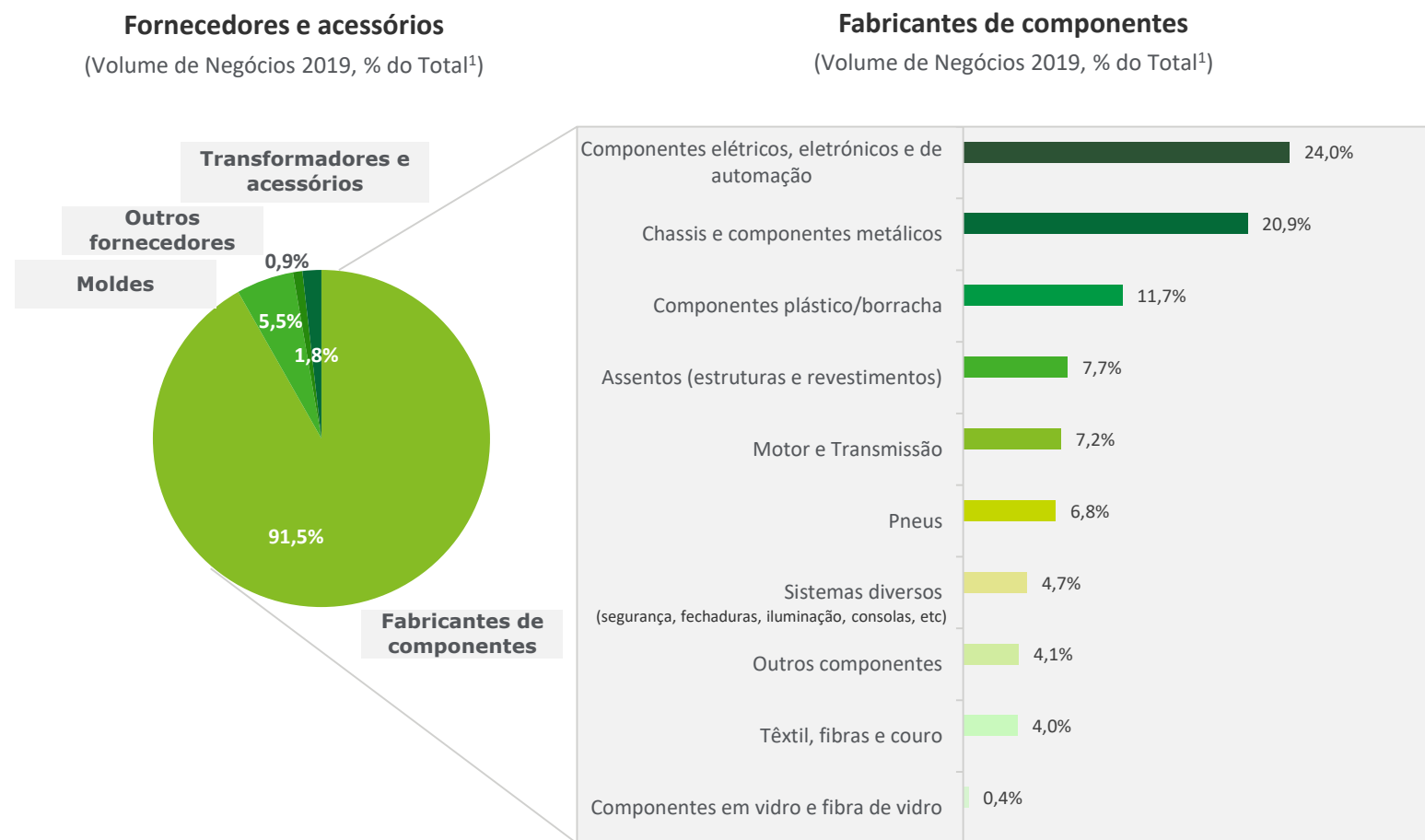
O universo dos fornecedores e acessórios para veículos automóveis é constituído por um **largo e variado número empresas (mais de 1.100) de matriz nacional**:

- Elevada **variedade dos fabricantes de componentes**, com especial destaque para o número de empresas de chassis e componentes metálicos (10,7%), componentes de plástico/borracha (7,2%) e outros componentes (6,1%)
- Elevada **representatividade de empresas de moldes**, representando cerca de 50% do total
- Os **transformadores e acessórios** representam **cerca de 13,2% do total de empresas** do cluster

O Cluster da Indústria Automóvel em Portugal

Fornecedores e Acessórios

Comparando a distribuição do número de empresas com o volume de negócios do universo de fornecedores e acessórios é possível concluir que existem categorias com uma maior concentração de riqueza em alguns *players* (e.g. componentes), assim como outras com uma maior dispersão da mesma (e.g. transformadores e acessórios).



Analisando a **distribuição do volume de negócios no universo de fornecedores e acessórios** é possível verificar diferentes tipologias de distribuição do mesmo:

- Nos **fabricantes de componentes**, destaque para os **componentes elétricos, eletrónicos e de automação** que representam cerca de 24% do volume de negócios total, verificando-se a **concentração do volume de negócios** em alguns *players* (e.g. Bosch Car Multimedia, Delphi Automotive Systems, Visteon, etc.)
- Para além dos fabricantes de componentes, destaca-se a **contribuição relevante do sector dos moldes metálicos**
- Ao nível da **transformação e acessórios**, destaque para o volume de negócios das carroçarias, reboques e semi-reboques



01

02

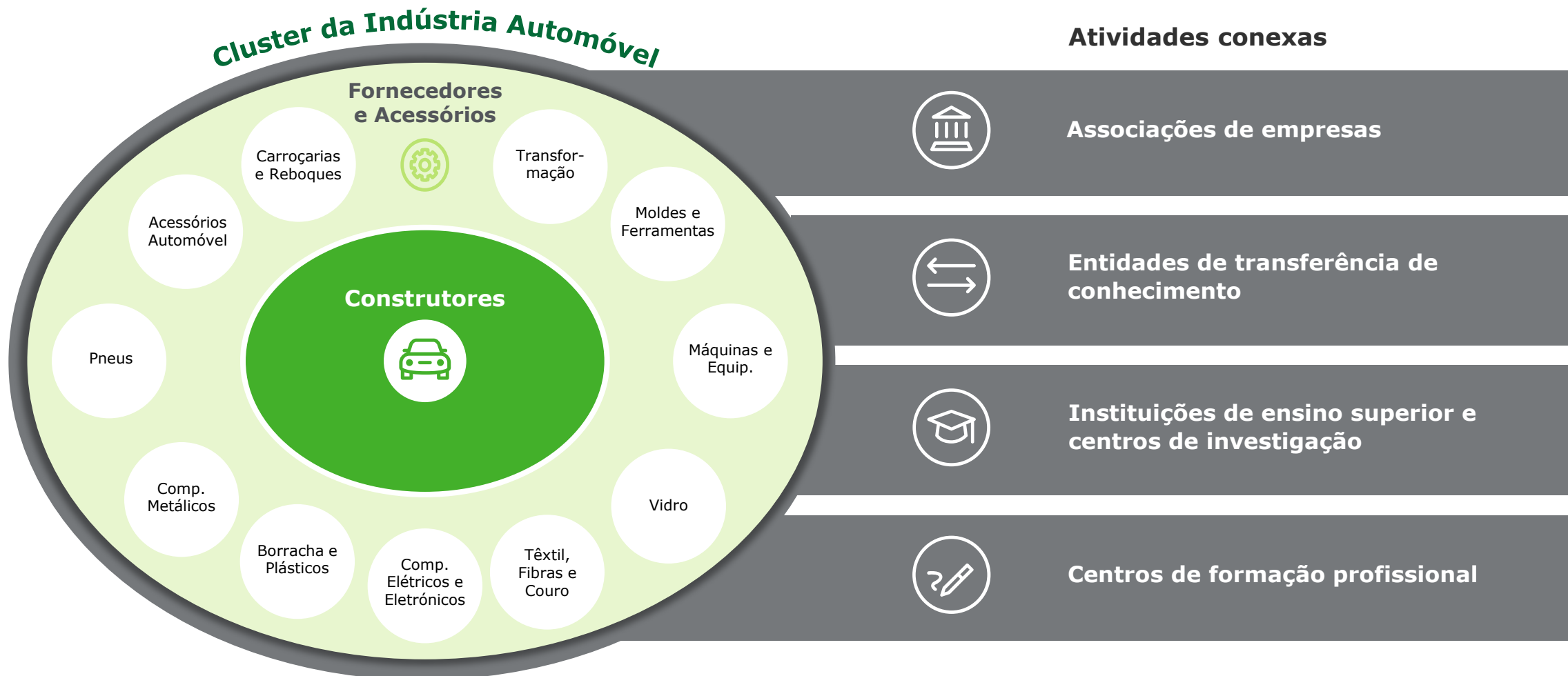
03

04

O Cluster da Indústria Automóvel em Portugal

Atividades Conexas

Para além da componente industrial, o Cluster da Indústria Automóvel engloba diversas atividades conexas, tais como associações empresariais, sistema nacional de investigação e inovação e instituições de ensino. O presente estudo pretende analisar o impacto do Cluster na economia e sociedade portuguesas, e o desenvolvimento de todo o ecossistema de desenvolvimento e apoio à indústria não pode ser ignorado na análise desses benefícios.



01

02

03

04



01

02

03

04

03

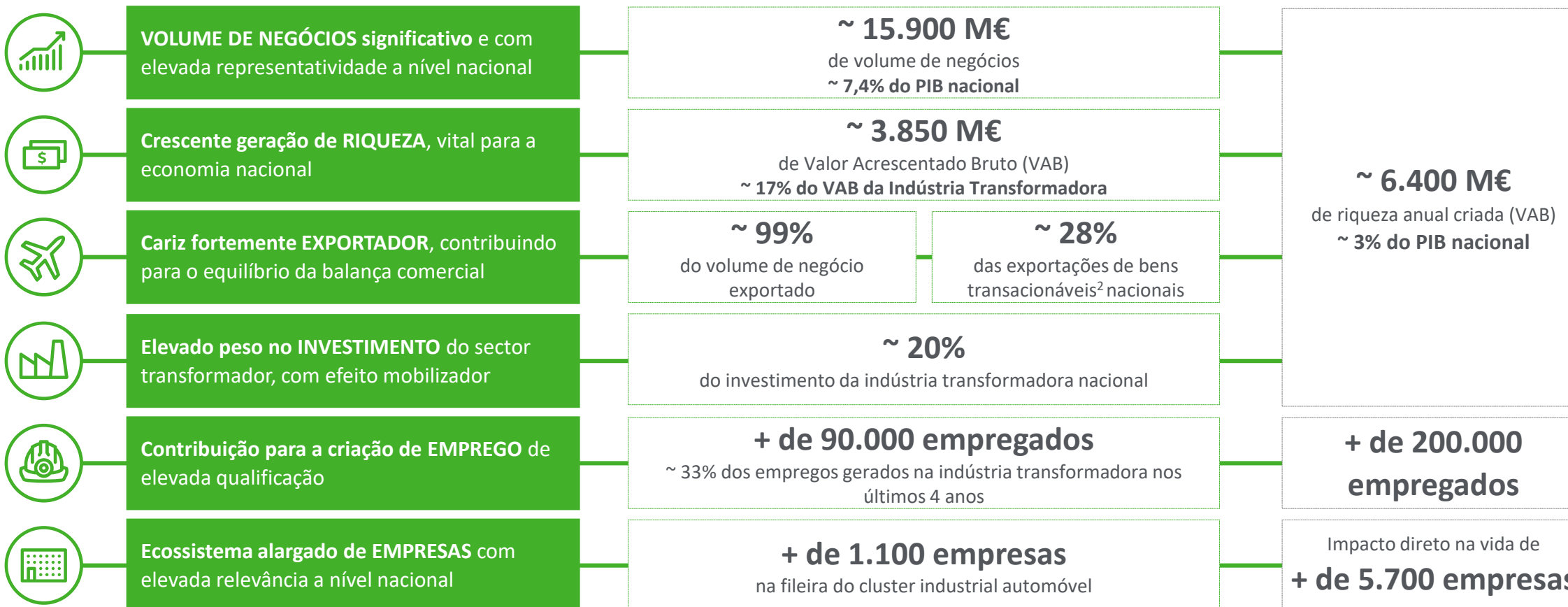
Um Cluster Estratégico para a Economia Portuguesa

Um Cluster Estratégico para a Economia Portuguesa

Impacto Direto e Indireto na Economia

O cluster da Indústria Automóvel em Portugal assume-se como um setor vital para a economia portuguesa, tendo representado, em 2019, cerca de 17% do valor acrescentado bruto (VAB) total da indústria transformadora. O seu impacto crucial para a economia nacional reflete-se também na criação de emprego, sendo responsável por mais de 90.000 postos de trabalho em 2019, e nas exportações, que representam cerca de 28% das exportações de bens transacionáveis a nível nacional²

Impacto direto do Cluster da Indústria Automóvel em 2019



Fonte: AFIA; SABI; INE; Análise Deloitte | ¹ incluindo impacto indireto na restante economia (efeito de arrasto) | ² Percentagem do total de exportações de bens transacionáveis, excluindo combustíveis e lubrificantes.



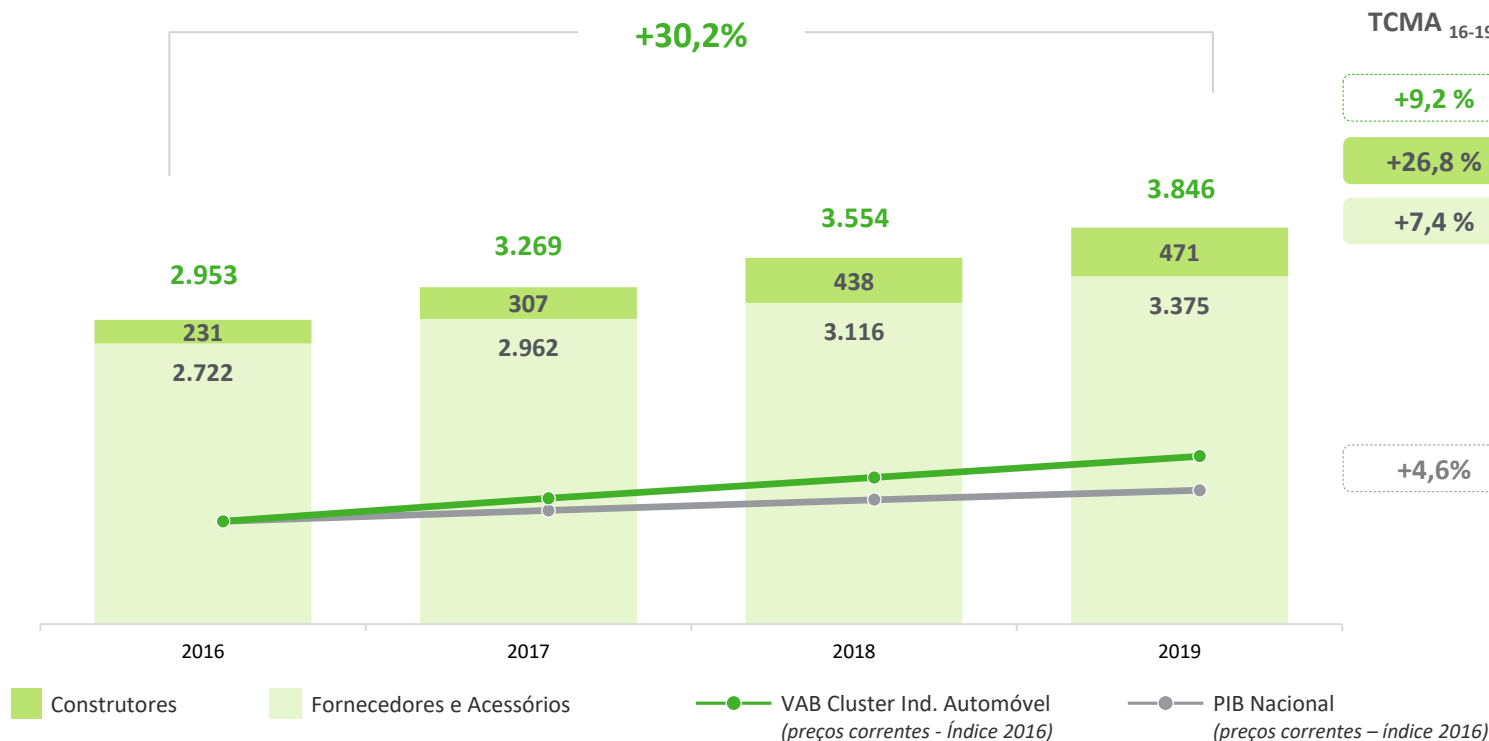
Um Cluster Estratégico para a Economia Portuguesa

Impacto Direto e Indireto na Economia - Valor Acrescentado Bruto

O setor industrial automóvel é caracterizado pela sua dinâmica e complexidade, o que explica a contribuição significativa que este tem para o valor acrescentado bruto (VAB) da economia portuguesa, em geral, e da indústria transformadora, em particular. Os fornecedores de componentes e acessórios assumem um papel preponderante na geração de riqueza, uma vez que grande parte do valor é acrescentado nas primeiras fases da cadeia de abastecimento. Contudo, a contribuição dos construtores também tem evoluído de forma significativa no período em análise.

Evolução do VAB do Cluster Industrial Automóvel

(VAB a preços correntes, em Milhões de €)



A **riqueza anual gerada** pelo cluster **cresceu 30,2%** entre 2016 e 2019, tendo crescido a um **ritmo médio de crescimento anual de 9,2%** durante o período em análise

O VAB do cluster é responsável por cerca de **17% da riqueza gerada pela indústria transformadora** em Portugal, correspondendo a **3.850 milhões de euros em 2019**

Os **fornecedores e acessórios** são os **principais contribuintes para a riqueza** gerada em 2019 (cerca de 87,8 % em 2019), apesar dos **construtores** apresentarem um **crescimento mais acentuado** (cerca de 26,8%) no período em análise

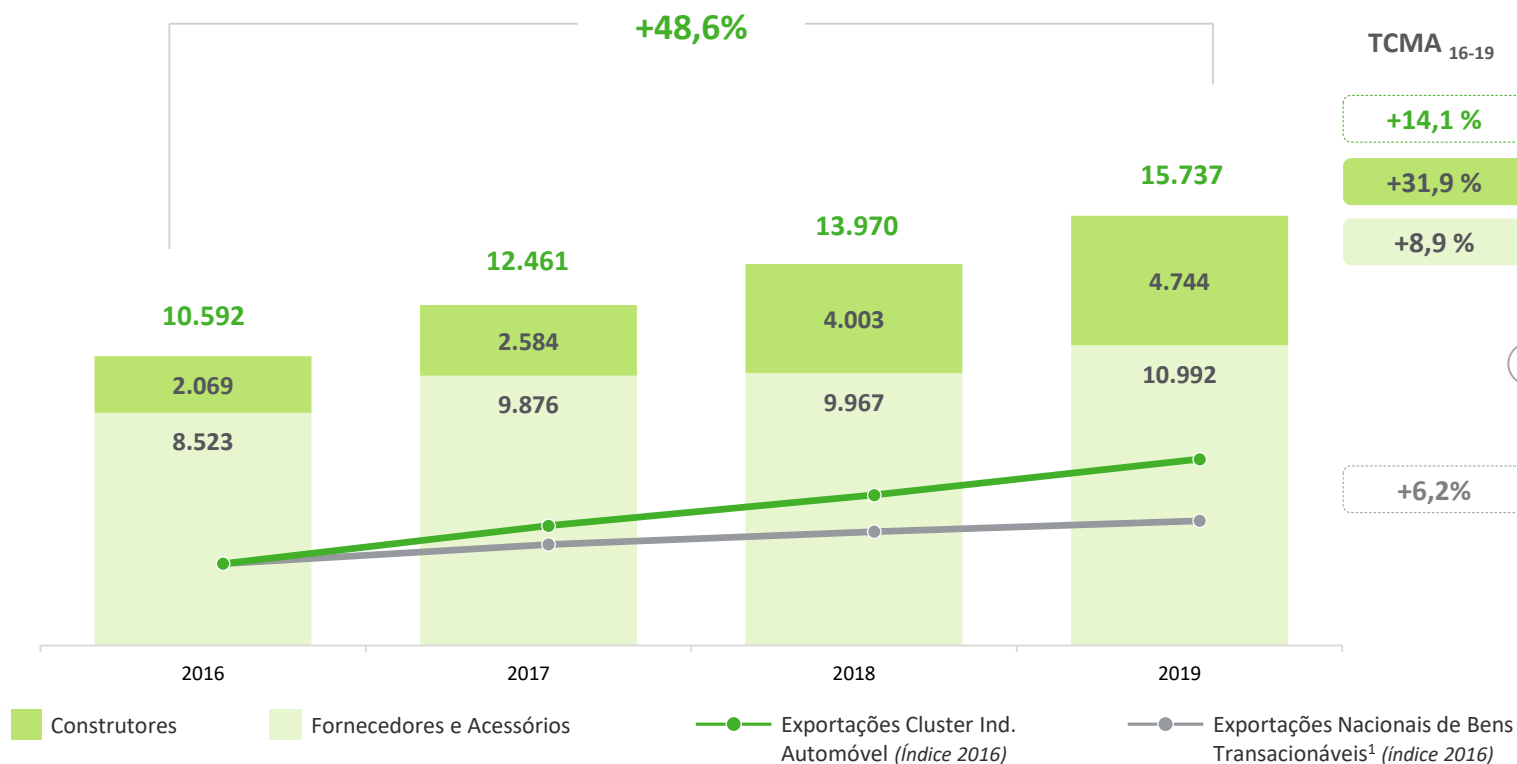
Um Cluster Estratégico para a Economia Portuguesa

Impacto Direto e Indireto na Economia - Exportações

A indústria automóvel é fortemente orientada ao mercado externo, quer na vertente dos OEMs em Portugal, quer ao nível dos Fornecedores e Acessórios, realçando a crescente competitividade das empresas do cluster.

Evolução das Exportações do Cluster Industrial Automóvel

(Exportações a preços correntes, em Milhões de €)



Em 2019 as **exportações** do cluster ascenderam a mais de **15.700 milhões de euros**, sendo responsável por cerca de **27,9%** das **exportações de bens transacionáveis¹** nacionais

Com um **crescimento médio anual** de **14,1%** de exportações desde 2016, o cluster apresenta um **ritmo de crescimento superior ao verificado nas exportações de bens transacionáveis** a nível nacional

Face a 2016, verifica-se um **acréscimo de 5.145 milhões de euros de exportações**, para o qual **contribuíram maioritariamente os construtores** com um **crescimento de 129%** neste período

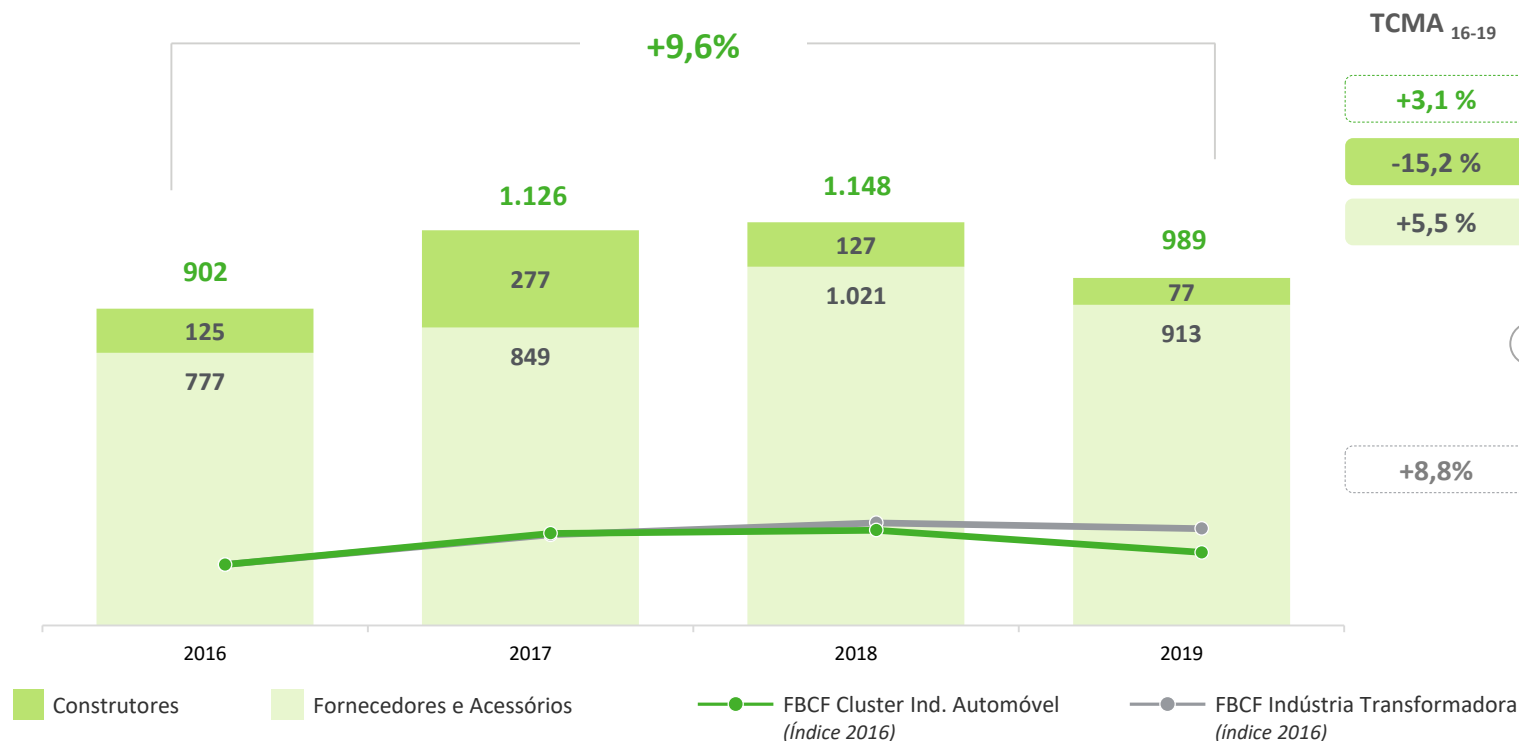
Um Cluster Estratégico para a Economia Portuguesa

Impacto Direto e Indireto na Economia - Investimento

A indústria automóvel, especialmente a montante na cadeia de abastecimento (OEM, *Tier 1* e *Tier 2*), tem uma natureza de capital intensivo, associada ao elevado grau de meios especializados, intensidade tecnológica e um curto ciclo de renovação de produto. Efetivamente, as características deste cluster exigem avultados investimentos, tanto para início de atividade, manutenção do equipamento de fábrica e reformulações associadas à transição entre ciclos de produção. A evolução crescente da formação bruta de capital fixo, em particular em 2017 e 2018, revela um investimento do cluster no desenvolvimento das suas capacidades.

Evolução da Formação Bruta de Capital Fixo do Cluster Industrial Automóvel

(FBCF a preços correntes, em Milhões de €)



O cluster apresenta um **investimento de 989 milhões de euros** em 2019, o que representa um **aumento de quase 10% face a 2016**, correspondendo a cerca de **20% da Formação Bruta de Capital Fixo da Indústria Transformadora**

As principais empresas **fabricantes de componentes, transformadores e acessórios**, em média, investiram mais de **830 mil euros por ano** nos últimos 5 anos

O **forte crescimento do investimento** verificado em **2017**, em particular por parte dos **construtores** (+120,7% em comparação face ao ano anterior), tem vindo a **refletir-se no impacto direto do setor** (VAB e exportações), estando o mesmo maioritariamente concentrado em **2018**. No seguimento do elevado dinamismo de investimento descrito, verifica-se um **abrandamento da formação bruta de capital fixo** em **2019** (-13,9% face ao ano anterior)

Ainda assim, o **ritmo de crescimento** do cluster da indústria automóvel é **inferior à média da indústria transformadora** em Portugal

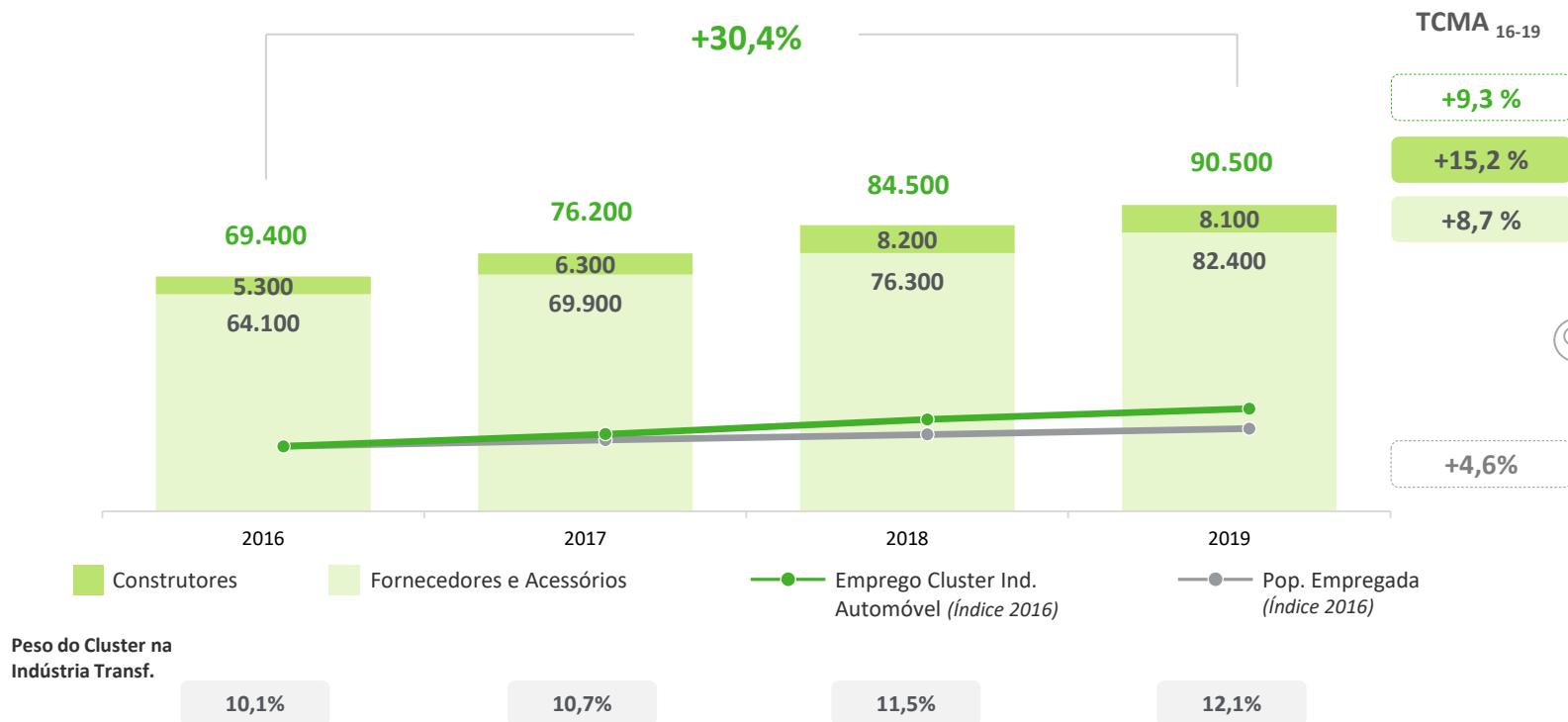
Um Cluster Estratégico para a Economia Portuguesa

Impacto Direto e Indireto na Economia - Emprego - Evolução

Apesar da natureza de capital intensivo dos principais intervenientes da indústria automóvel, o cluster, tanto ao nível dos construtores como dos fornecedores, tem contribuído de forma significativa para o crescimento do emprego na indústria transformadora. Salienta-se também que o emprego gerado no cluster não se cinge aos principais polos urbanos, contribuindo para um maior equilíbrio demográfico.

Evolução do Emprego do Cluster Industrial Automóvel

(Nº de Pessoas ao Serviço)



O cluster da indústria automóvel representa **12% do emprego na Indústria Transformadora**, com cerca de **90.500 postos de trabalho** em 2019

Desde 2016 o cluster contribuiu para a **criação de cerca de 21.100 novos postos de trabalho**, representando um **aumento de cerca de 30%**, sendo o ritmo de crescimento superior ao verificado na população empregada a nível nacional

O cluster foi responsável por **cerca de um terço do total do emprego gerado pela Indústria Transformadora** nos últimos 4 anos

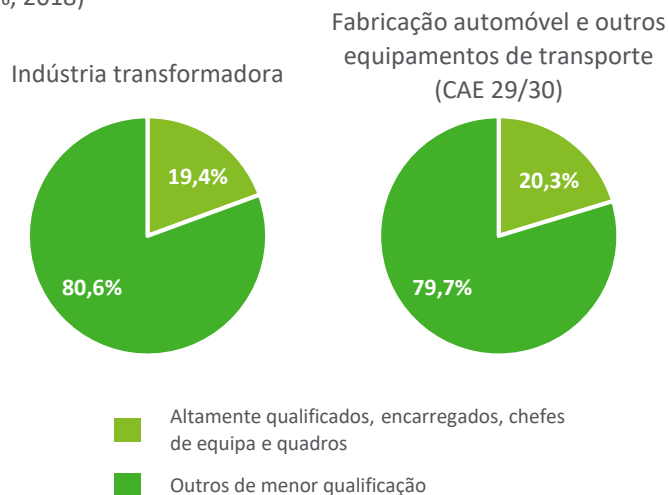
Um Cluster Estratégico para a Economia Portuguesa

Impacto Direto e Indireto na Economia - Emprego - Caraterísticas

O cluster da indústria automóvel destaca-se pelo elevado nível de formação ministrada aos seus profissionais, refletida numa percentagem de trabalhadores envolvidos em formação ou atividade educativa substancialmente superior à média nacional e à indústria transformadora. De forma similar, a remuneração média dos trabalhadores do cluster é superior à média nacional e da restante indústria transformadora, demonstrando uma aposta do setor na captação e retenção de talento crítico que permita e potencie o desenvolvimento e crescimento do mesmo.

Grau de Qualificação do CAE 29/30

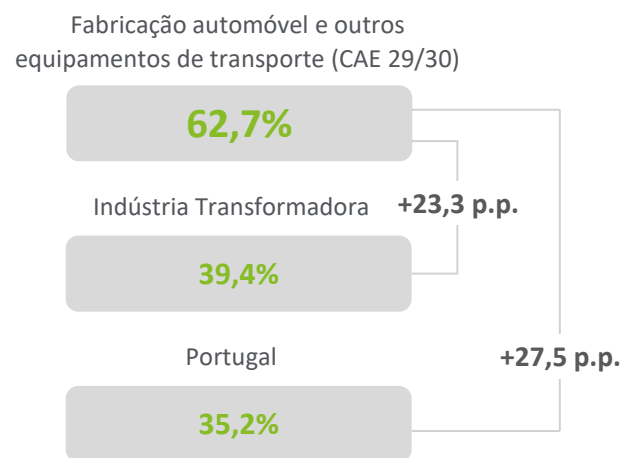
(%, 2018)



O peso de trabalhadores altamente qualificados, encarregados, chefes de equipa e quadros no CAE 29/30 é **ligeiramente superior à média da indústria transformadora**

Trabalhadores Envolvidos em Formação do CAE 29/30 ¹

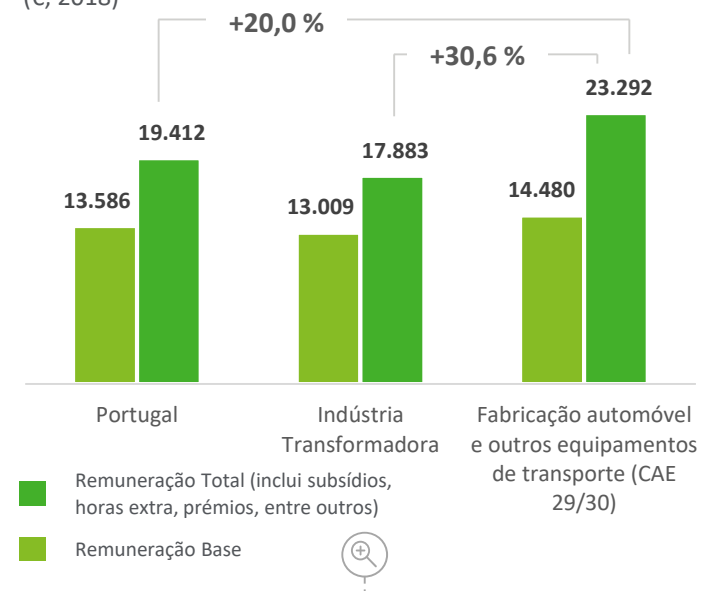
(%, 2018)



O CAE 29/30 é o **quarto setor a nível nacional** com o **maior peso de trabalhadores envolvidos em formação**, sendo consideravelmente superior ao verificado na indústria transformadora e nacional

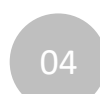
Remuneração Média Anual do CAE 29/30

(€, 2018)



O CAE 29/30 apresenta uma **remuneração média anual** (considerando trabalho a tempo completo) **superior à média nacional e da indústria transformadora**

Fonte: GEP; INE; Pordata; Análise Deloitte | ¹Trabalhadores envolvidos em formação, atividade educativa similar, ou que em substituição de formação receberam compensação de acordo com as obrigações legais, sendo apenas relativo a trabalhadores por conta de outrem



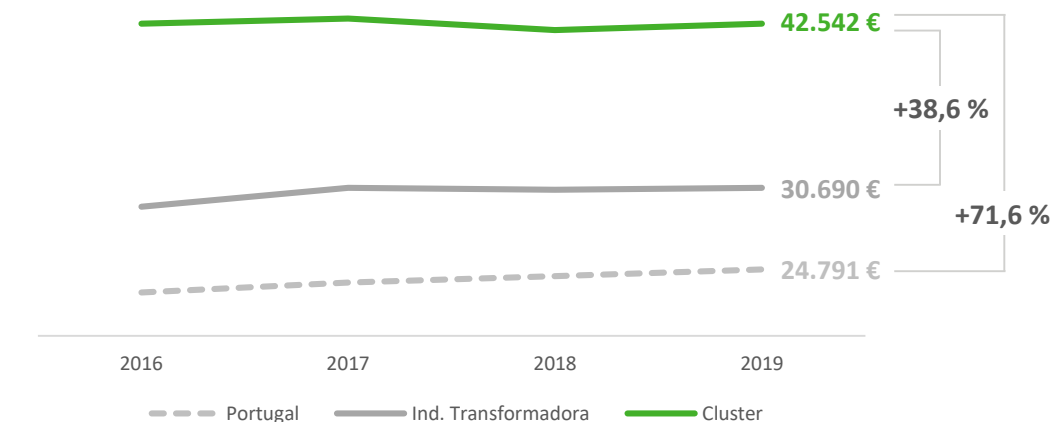
Um Cluster Estratégico para a Economia Portuguesa

Impacto Direto e Indireto na Economia - Emprego - Produtividade

A produtividade aparente do cluster industrial automóvel nacional, medida pelo índice Valor Acrescentado Bruto por trabalhador, demonstra que o mesmo ainda se posiciona de modo pouco favorável face à maioria dos seus concorrentes europeus, apesar do elevado dinamismo e crescimento verificado a nível nacional. Desta forma, o posicionamento global da indústria automóvel portuguesa apresenta margem de progressão ao nível do valor acrescentado do seu produto, assim como de intensidade tecnológica na atividade industrial.

Produtividade Aparente do Cluster Automóvel em Portugal

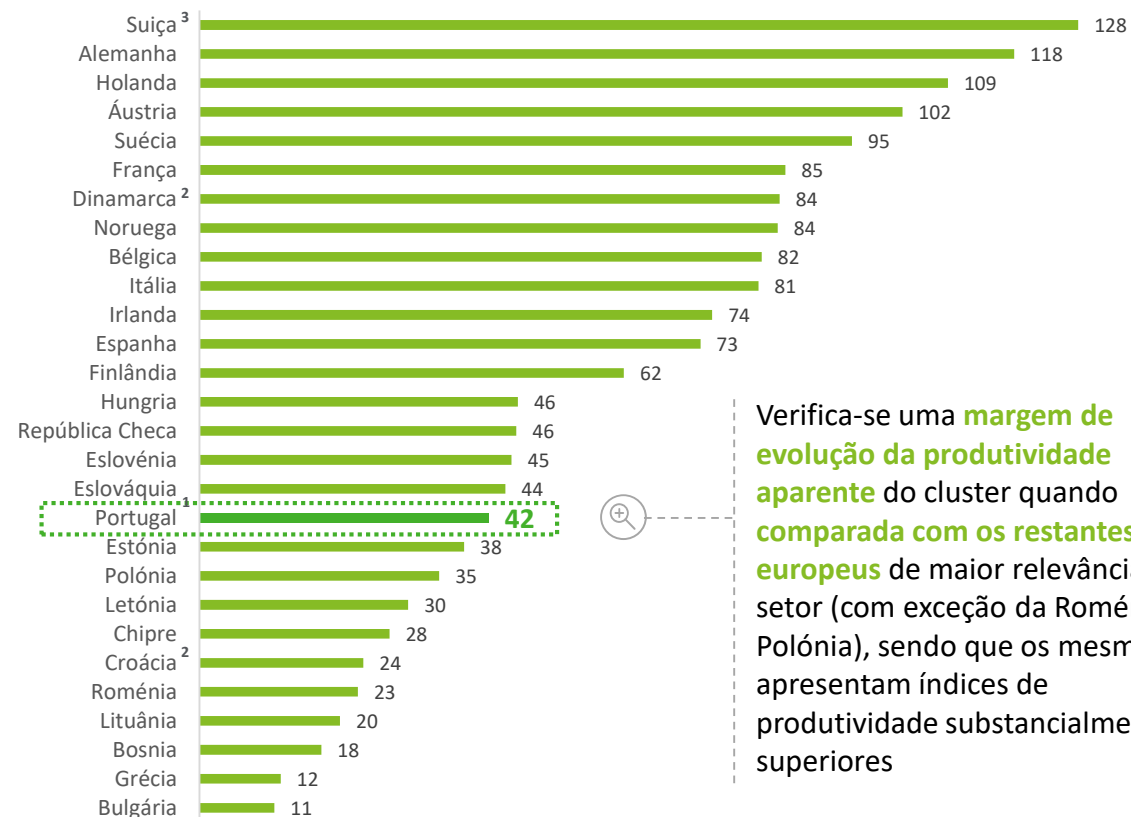
(VAB por trabalhador, em Milhares de €)



A **produtividade aparente** do cluster da indústria automóvel é cerca de **40% superior à média da indústria transformadora nacional**, sendo **72% superior à média nacional**

Produtividade Aparente do Sector Automóvel (CAE 29) na Europa

(VAB por trabalhador, em Milhares de €, 2018)



Verifica-se uma **margem de evolução da produtividade aparente** do cluster quando **comparada com os restantes países europeus** de maior relevância do setor (com exceção da Roménia e Polónia), sendo que os mesmos apresentam índices de produtividade substancialmente superiores

Fonte: Eurostat; AFIA; SABI; INE; Análise Deloitte | ¹ Valor calculado a partir da definição alargada de cluster | ² Valor de 2017 | ³ Valor de 2016 | ⁴ Valores do Reino Unido eliminados da análise por falta de comparabilidade

Um Cluster Estratégico para a Economia Portuguesa

Impacto na Cadeia de Valor

Para além dos benefícios socioeconómicos diretos medidos pelo impacto da indústria em índices como o VAB, emprego, exportações e investimento, o cluster da indústria automóvel gera múltiplos benefícios adicionais, fruto dos grandes níveis de exigência que propaga na sua cadeia de valor. A regulação e enquadramento normativo a que o sector está sujeito, associado a pressões fortes de concorrência, *time-to-market* e ciclo de vida curto de produto obriga ao enraizamento de uma cultura única de qualidade, rigor e método ao longo das empresas associadas ao sector.



01

02

03

04



A. Multiplicidade de normas específicas de QSA

A **exigência** no setor ao nível de **qualidade, ambiente e segurança (AQS)** é estendida a toda a cadeia de valor, **repartindo custos e benefícios** entre os vários intervenientes da cadeia de valor

+ 40 normas ISO de qualidade, ambiente e segurança por veículo



B. Constante inovação e lançamento de novos produtos

A inovação do setor para responder às novas tendências (**veículos elétricos, digitalização**, etc.) traduz-se em melhorias significativas para a sociedade e no **valor acrescentado** criado

+ de 11 mil patentes registadas pelo setor em 2019 na Europa



C. Regulação específica do sector exigente

A **regulação** tem vindo a tornar-se cada vez **mais exigente**, refletindo-se num progressivo **maior escrutínio do setor** por parte das entidades reguladoras e sociedade em geral

Novas diretivas Europeias para regulação da condução autónoma



D. Investimento em I&D intenso e incorporação tecnológica elevada

A indústria automóvel é o **maior investidor privado em investigação & desenvolvimento** na Europa, tendo investido mais de **60 mil milhões de euros** em 2018 no território europeu

Indústria com mais de 30% do investimento europeu em I&D



E. Cadeia de abastecimento alargada, complexa e interligada

As **exigências sobre o produto final** fazem-se sentir ao longo de toda a cadeia de valor, sendo que as **mudanças no ecossistema da mobilidade** estão a originar **alterações nos players** do setor

Entrada de novos players tecnológicos, como de mobility-as-a-service

Exemplos:

Fonte: ACEA – “The Automobile Industry Pocket Guide – 2020/2021”; Deloitte – “The Future of the Automotive Value Chain”

© 2020. Para informações, contacte Deloitte Business Consulting, S.A.

Caracterização do Cluster da Indústria Automóvel em Portugal

20

Um Cluster Estratégico para a Economia Portuguesa

Impacto na Cadeia de Valor

A relevância do cluster a nível de inovação e investigação tem aumentado nos últimos anos, onde se assistiu ao fortalecimento dos investimentos do setor a nível nacional e à abertura de novos centros tecnológicos por parte dos principais construtores (OEMs) globais. Esta aposta dos grandes *players* mundiais no país evidencia o papel dinamizador do Cluster, quer no contributo para melhores postos de trabalho, quer no contributo para continuar a adicionar valor na economia e sociedade portuguesa.

Exemplos do efeito dinamizador do cluster na inovação:

Mercedes-Benz .iO

Mercedes Benz.io

Abertura: 2017

Descrição: Centro digital que desenvolve aplicações para os automóveis da marca, tecnologias de condução autónoma e ferramentas para o grupo Daimler

Número de trabalhadores (2019): 118

tb.lx

Tb.lx

Abertura: 2018

Descrição: Desenvolvimento de novas tecnologias e serviços digitais para a Daimler Trucks & Buses, focado em soluções para o segmento de veículos comerciais

Número de trabalhadores (2019): 17



Critical Techworks

Abertura: 2018

Descrição: *Joint venture* entre a BMW e a Critical Software para desenvolvimento de ferramentas digitais para os veículos da marca

Número de trabalhadores (2019): 481

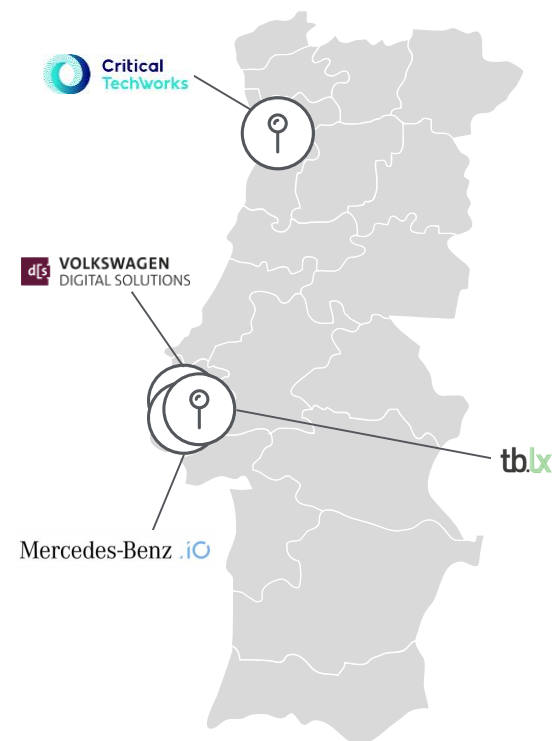


Volkswagen Digital Solutions

Abertura: 2019

Descrição: Desenvolvimento de *software* para ecossistemas digitais e processos corporativos internos do grupo Volkswagen

Número de trabalhadores (2019): 82



A aposta na inovação é um fator de diferenciação do Cluster, tendo atraído centros tecnológicos de desenvolvimento de novas soluções digitais dos principais construtores a nível mundial

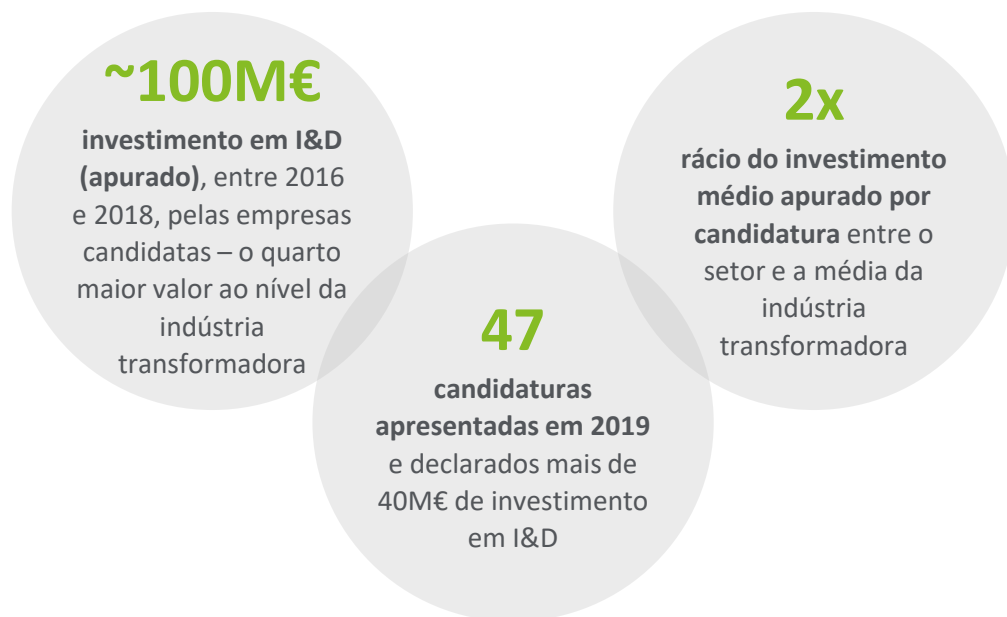


Um Cluster Estratégico para a Economia Portuguesa

Impacto na Cadeia de Valor

O Cluster revela-se como um dos setores mais dinâmicos na área de investigação e desenvolvimento. Este dinamismo vai além dos resultados financeiros e pode ser comprovado através dos mecanismos de apoio à inovação disponíveis, nomeadamente o SIFIDE (apoio fiscal a empresas que apostam no I&D) e os incentivos do Compete 2020

Incentivos à inovação SIFIDE (setor de material de transporte – CAE 29 e 30)



Incentivos à inovação Compete 2020 (CAE 29, 22111 e 25734)

Apesar do Cluster representar apenas cerca de 2% do total de empresas da indústria transformadora, o valor dos projetos contratados pelos CAE 29, 22111 e 25734 com o apoio do Compete 2020 **ascende a 13% de toda a indústria transformadora.**



01

02

03

04

Um Cluster Estratégico para a Economia Portuguesa

Impacto na Cadeia de Valor

A maior exigência gerada no ecossistema e na cadeia de valor pelo cluster industrial automóvel encontra-se também refletida num processo exigente de qualificação e credenciação dos fornecedores ao longo da mesma, que serão obrigados ao cumprimento da legislação em vigor, assim como apresentar um melhor *time-to-market*, maior flexibilidade e maior robustez operacional e económico-financeira. Como consequência, os mesmos irão levar os elevados níveis de qualidade e exigência para a sua restante atividade, influenciando assim outros setores da economia.

Exigência da Indústria Automóvel



Processo exigente de qualificação e credenciação de Fornecedores:

1. Cumprimento de **legislação** nacional e europeia em vigor, normas (ex. AQS) e melhores práticas em vigor no sector;
2. Cumprimento de **prazos e quantidades** de entrega, assim como respetiva **qualidade** nos materiais fornecidos;
3. **Robustez económico-financeira**;
4. Capacidade de contribuição para o **desenvolvimento de novas soluções no processo**, e maior exigência de capacidade de inovação;
5. **Flexibilidade** de produção, permitindo escalar a mesma de forma rápida e ágil;
6. Cumprimentos de **regras de ambiente, higiene e segurança no trabalho**.



01

02

03

04

Um Cluster Estratégico para a Economia Portuguesa

Impacto na Economia e Sociedade

A indústria automóvel surge como uma indústria que cria pressão em toda a economia e restantes setores económicos que diretamente ou indiretamente contribuem para a mesma. Um ecossistema de empresas com a capacidade de fornecer a exigente indústria automóvel impulsiona o crescimento dos restantes sectores económicos. A título ilustrativo, o investimento nas evoluídas redes de conhecimento (ex. incubadoras e centros de empreendedorismo) e infraestruturas (ex. estradas) ficam ao dispor da restante economia. Por fim, o cariz fortemente exportador da indústria automóvel nacional projeta as nossas instituições e recursos humanos para o exterior, contribuindo para uma cultura globalizada.



- A indústria automóvel é uma indústria marcada por um **elevado dinamismo, exigência, inovação ou regulação**. Estas características irão não apenas **fortalecer uma rede de fornecedores** capaz de dar resposta às necessidades da indústria, mas também gerar um **impacto alargado a outros setores**, tanto pela **incorporação dos níveis de exigência nas restantes atividades** do próprio fornecedor, como também pela **transferência em cadeia aos seus próprios fornecedores**
- O **fortalecimento das condições sociais é transportado para os restantes sectores económicos** que beneficiarão da qualidade de vida e riqueza distribuída aos trabalhadores, da projeção internacional das instituições portuguesas, de uma rede impulsionada de conhecimento e empreendedorismo e serviços em universidades e centros de interface tecnológico, assim como das infraestruturas logísticas



01

02

03

04



01

02

03

04

04

O Impacto da Pandemia da Covid-19 no Cluster

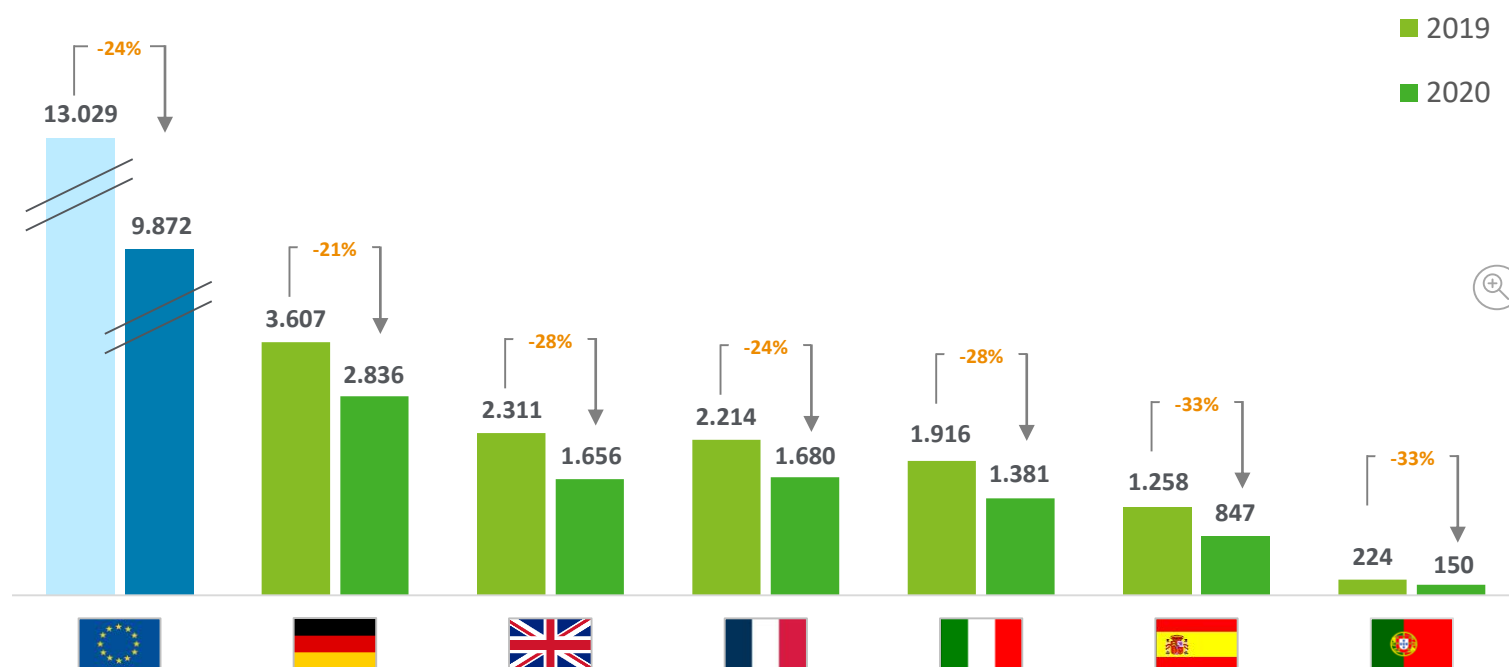
O Impacto da Pandemia da Covid-19 no Cluster

Procura Europeia

A pandemia impactou negativamente a procura automóvel no mercado europeu, com um impacto significativo ao nível dos principais mercados de exportação dos construtores e fabricantes de componentes a operar em Portugal. De entre os países selecionados, a Alemanha surge como o país com uma taxa de variação de registo de veículos de passageiros mais baixa (-21%) e Espanha com a taxa mais alta (-33%). A nível nacional verifica-se uma quebra acentuada da procura automóvel interna (-33%), sendo superior ao registado na União Europeia (-24%).

Evolução do número de registos de veículos de passageiros entre 2019 e 2020^e

(Número de Veículos, em milhares)



Analisando a evolução do número de registos de veículos de passageiros na Europa, **verifica-se uma quebra na União Europeia (UE) de cerca de 24%**, entre 2019 e 2020. Este indicador mostra assim uma queda generalizada da procura interna no mercado europeu

Considerando os principais países de exportação para as empresas portuguesas do cluster, observa-se, com exceção da Alemanha e de França, **um impacto registado na procura interna superior ao valor global para a UE**. Espanha é o país com um impacto mais acentuado, com uma variação negativa de cerca de 33% no registo destes veículos

Por fim, **Portugal regista ainda o valor mais acentuado ao nível da procura interna**, com uma quebra deste indicador de cerca de 33%



01

02

03

04

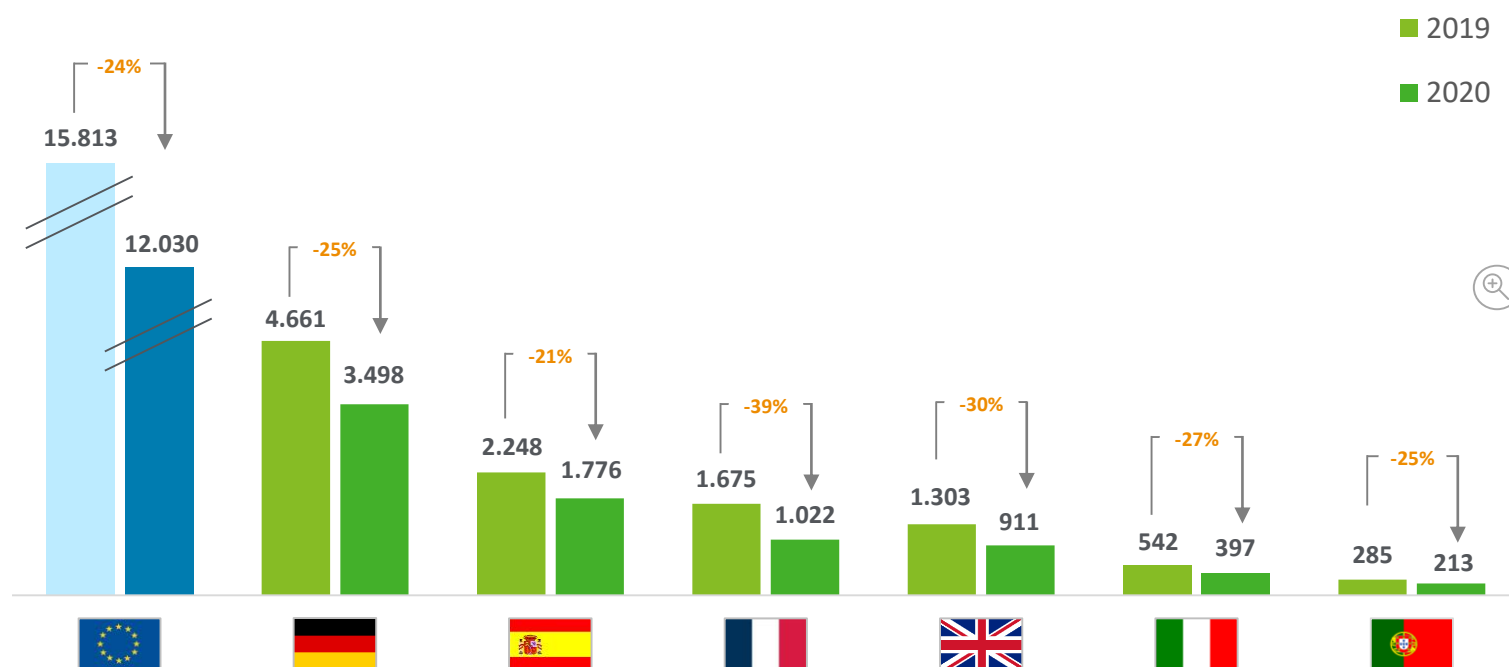
O Impacto da Pandemia da Covid-19 no Cluster

Produção Europeia

De forma semelhante à queda da procura, também a produção de veículos na União Europeia diminuiu consideravelmente devido à pandemia, estando a mesma associada a uma paragem generalizada na produção dos principais OEMs europeus durante a 1ª vaga da pandemia. Os principais mercados de exportação dos construtores e fabricantes de componentes a operar em Portugal sofreram quedas mais acentuadas do que na Europa (-24%), destacando-se França com uma quebra de cerca de -39%. Em Portugal, a quebra na produção de veículos de passageiros é de -25%, em linha com a média europeia e os principais mercados de exportação.

Evolução do número de veículos de passageiros produzidos entre 2019 e 2020^e

(Número de Veículos, em milhares)



A produção de veículos de passageiros na **União Europeia, entre 2019 e 2020, caiu 24%**, em linha com a queda da procura no mercado europeu

Considerando os principais países de exportação para as empresas portuguesas do cluster, observam-se **quebras superiores ao verificado na União Europeia** (com especial destaque para França, com uma queda de 39%). Contudo, Espanha destaca-se como a exceção deste conjunto, caindo abaixo da UE (21%)

Por fim, **Portugal apresenta uma quebra da produção de veículos de passageiros aproximadamente igual ao total da União Europeia** e à produção nos principais países de exportação



01

02

03

04

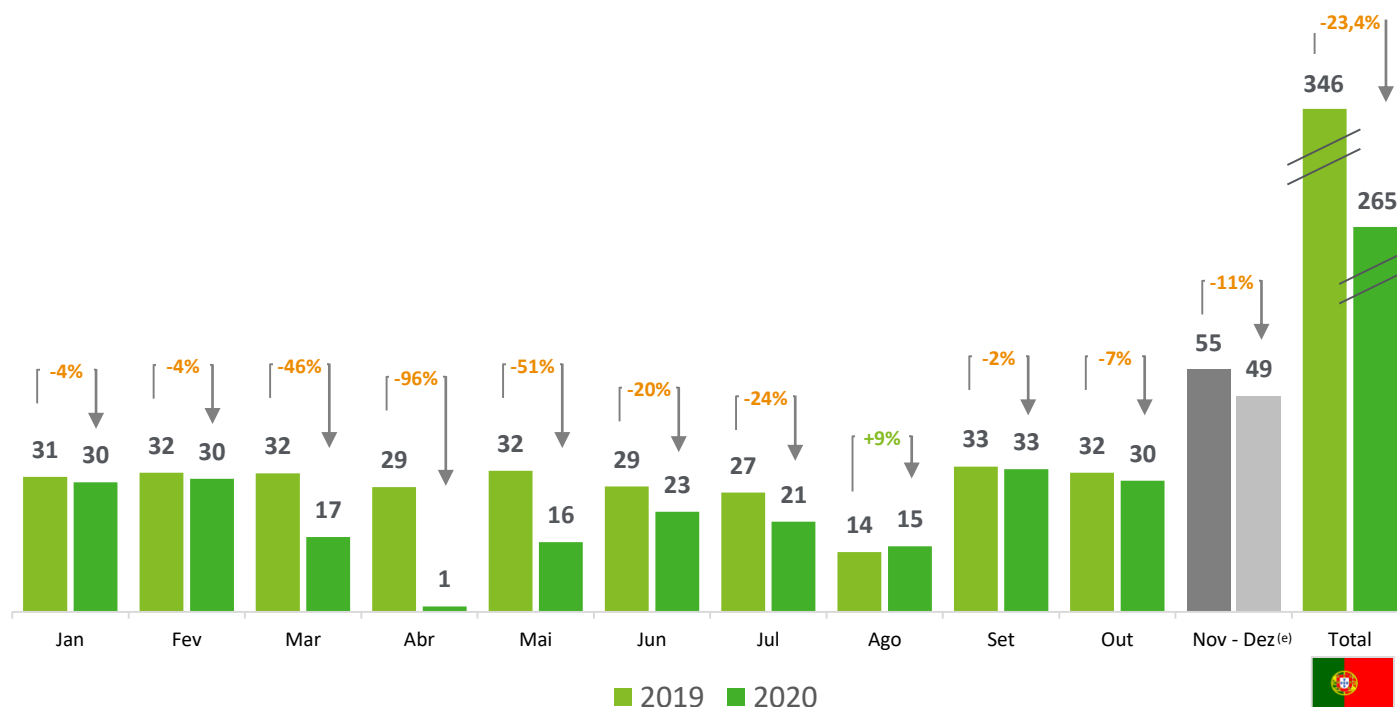
O Impacto da Pandemia da Covid-19 no Cluster

Produção Nacional

Comparando a produção nacional de veículos automóveis, entre os anos de 2019 e 2020, observa-se um decréscimo de 23,4% associado ao impacto da Covid-19. Não obstante, o ritmo da produção em 2020 apresenta diferentes comportamentos ao longo do ano em função de paragens de produção e revisão de planos de produção que ocorreram. A título ilustrativo, durante o mês de Abril (queda de 26% face ao período homólogo), apenas a Autoeuropa e a Caetano Bus tiveram atividade nas suas fábricas.

Evolução do número de veículos de passageiros e comerciais produzidos em Portugal entre 2019 e 2020^e

(Número de veículos, em milhares)



Comparando a produção nacional de veículos automóveis, entre os anos de 2019 e 2020, observa-se um decréscimo de 23,4% associado ao impacto da pandemia. Não obstante, o ritmo da produção em 2020 apresenta diferentes comportamentos:

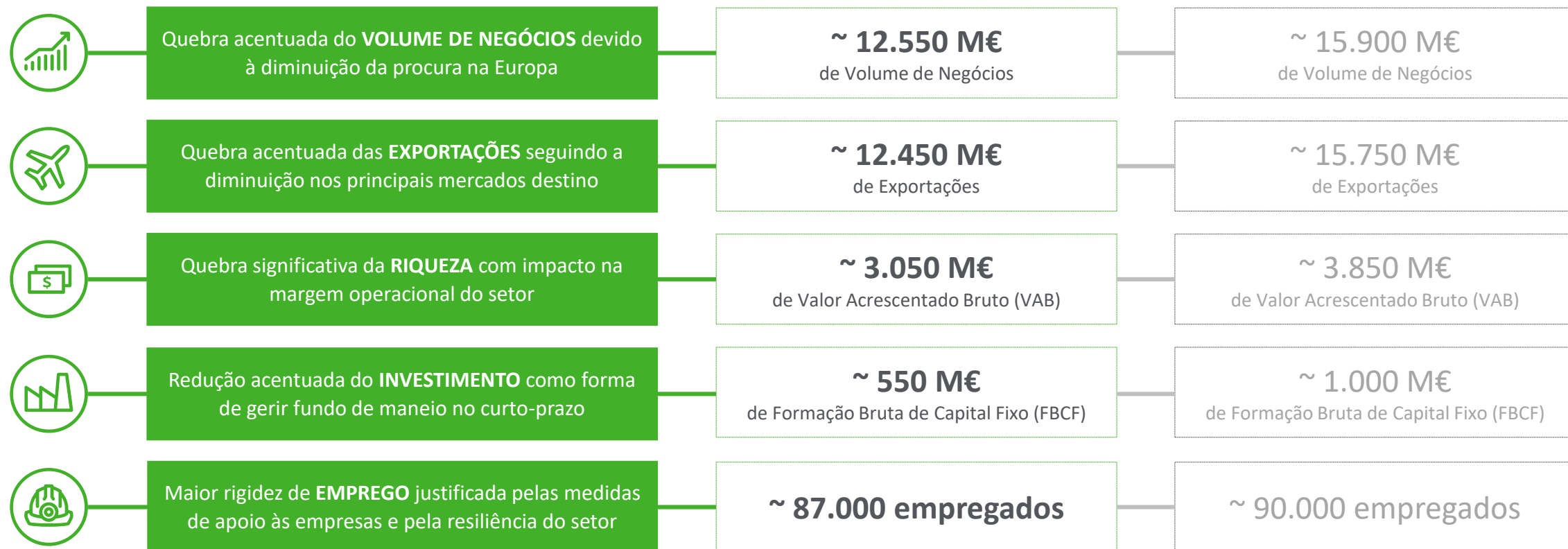
- Entre Janeiro e Fevereiro de 2020 (pré-Covid), verifica-se uma **quebra face ao período homólogo de apenas 4%**
- Março, Abril e Maio foram os meses mais críticos para as OEMs, com um impacto negativo face ao período homólogo de 46%, 96% e 51%, respetivamente. Estes valores refletem a **paragem generalizada da produção nas fábricas**
- Com a revisão dos planos de produção, verificou-se uma **recuperação durante o 3º trimestre face aos meses anteriores**
- Com a **segunda vaga da pandemia e as medidas restritivas implementadas pelos países na europa, estima-se uma nova quebra** nos últimos meses do ano

O Impacto da Pandemia da Covid-19 no Cluster

Impacto da Pandemia no Cluster

A redução da procura de automóveis devido à pandemia da Covid-19 teve um grande impacto no Cluster da Indústria Automóvel em Portugal. Em 2020, o volume de negócios e as exportações sofreram quebras significativas, considerando o cariz exportador do setor em Portugal, sendo que a riqueza gerada (VAB) e o investimento (FBCF) sofreram igualmente perdas, com a necessidade de conservação de liquidez. O emprego foi o indicador menos afetado (maior rigidez), em parte justificado pelas medidas de apoio às empresas (*lay-off* simplificado) e pela resiliência do setor.

Resumo dos impactos da pandemia no Cluster – Impacto 2020^e



01

02

03

04

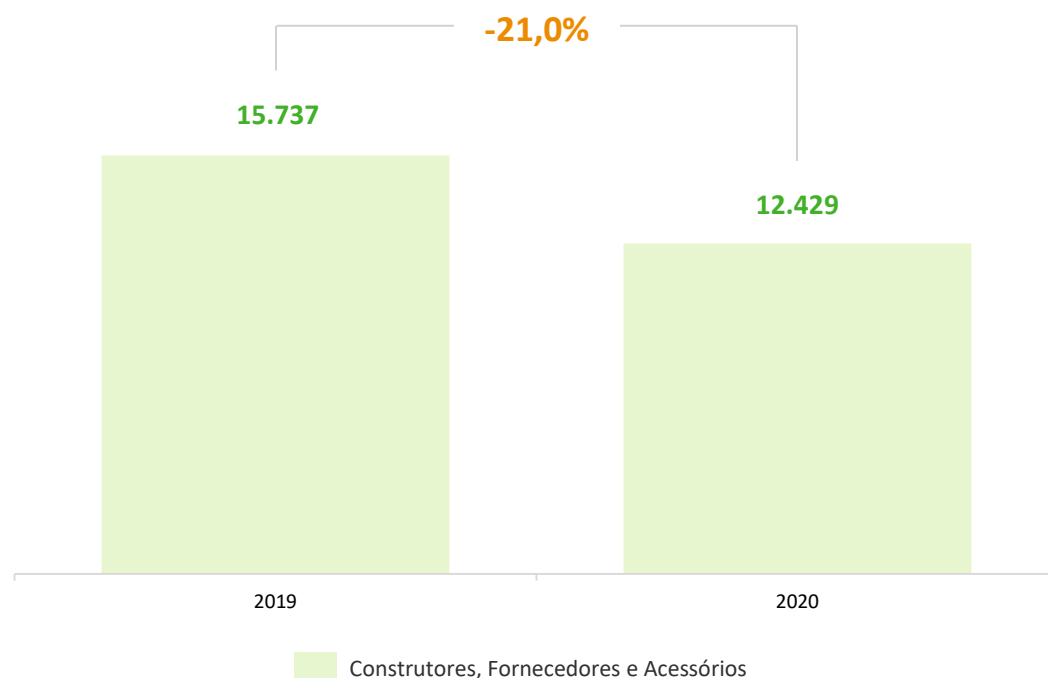
O Impacto da Pandemia da Covid-19 no Cluster

Impacto da Pandemia no Cluster - Exportações

As exportações do Cluster sofreram um impacto significativo devido à pandemia, uma vez que o mesmo apresenta um cariz essencialmente exportador e que se verificou uma queda da procura nos principais mercados destino. Apesar da contração verificada, as exportações dos fornecedores e acessórios demonstraram uma queda menos acentuada do que a quebra verificada nos principais mercados de exportação, devido ao ganho de competitividade e quota nestes mercados, demonstrando a resiliência do Cluster.

Evolução das Exportações do Cluster Industrial Automóvel entre 2019 e 2020^e

(Exportações a preços correntes, em Milhões de €)



Em 2020, as **exportações do Cluster** deverão **diminuir cerca de 21,0%**

Associada à paragem generalizada da produção no início da pandemia, os **construtores nacionais** apresentaram uma **quebra das exportações significativa**. Apesar da ligeira recuperação esperada no último trimestre do ano, prevê-se uma **diminuição considerável das exportações dos construtores**

As exportações dos **fornecedores e acessórios** observaram uma **queda inferior** à verificada na **produção dos principais mercados de exportação**, estando a mesma associada ao ganho de competitividade e quota nos mercados destino

Apesar da resiliência demonstrada, prevê-se uma **retração nos últimos meses do ano** associada à segunda vaga da pandemia e às medidas restritivas amplamente implementadas nos países europeus, sendo estimada uma **diminuição das exportações dos fornecedores e acessórios** em 2020



01

02

03

04

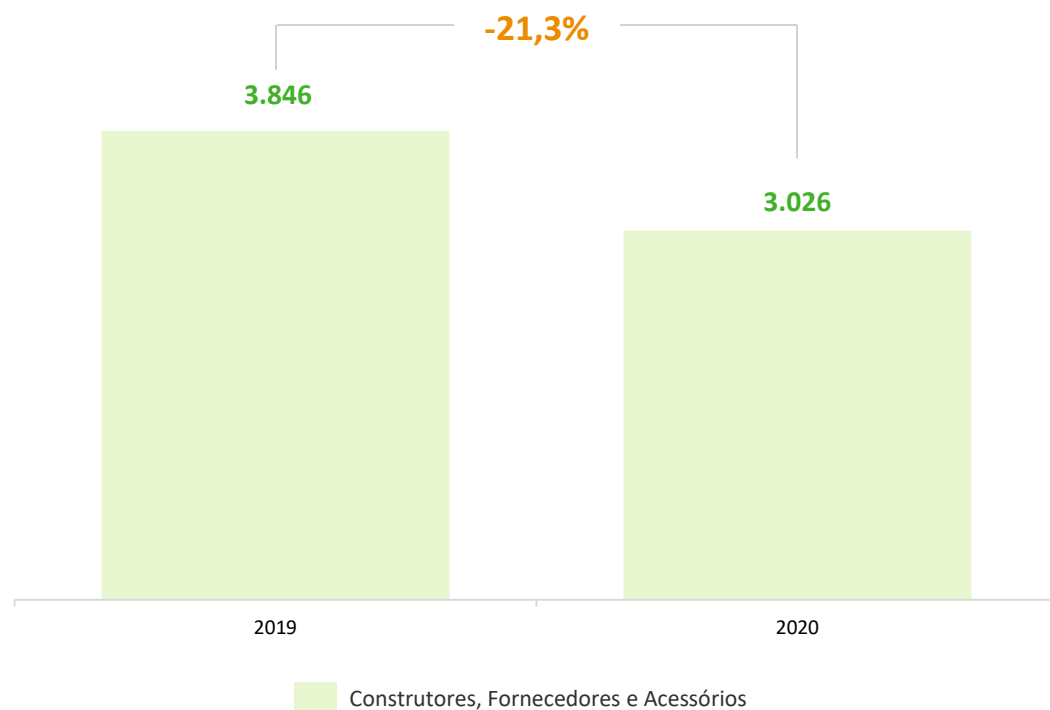
O Impacto da Pandemia da Covid-19 no Cluster

Impacto da Pandemia no Cluster - Valor Acrescentado Bruto

Similarmente ao verificado no volume de negócios e exportações, a riqueza gerada pelo Cluster sofreu uma quebra considerável como consequência da pandemia. O Valor Acrescentado Bruto registou assim uma diminuição significativa face ao verificado em 2019, estando a mesma associada às fortes contrações da procura automóvel e dos principais construtores e *players Tier 1* no mercado europeu.

Evolução do VAB do Cluster Industrial Automóvel entre 2019 e 2020^e

(VAB a preços correntes, em Milhões de €)



A **riqueza gerada pelo Cluster** (VAB) deverá registar uma **diminuição de cerca de 21% em 2020**

Apesar da quebra verificada no VAB, os **construtores** de automóveis foram os **menos afetados** considerando o modelo de **contract manufacturer** que lhes assegura a **manutenção das margens**

Neste contexto, **os fornecedores e acessórios foram os mais afetados na riqueza gerada** durante o período da pandemia considerando o impacto sentido na margem dos mesmos. Adicionalmente, verificou-se uma **maior pressão** por parte dos construtores e *players Tier 1* para o **cumprimento dos contratos em vigor** junto dos mesmos, obrigando à manutenção de parte das suas estruturas de custos sob pena de incumprimentos contratuais



01

02

03

04

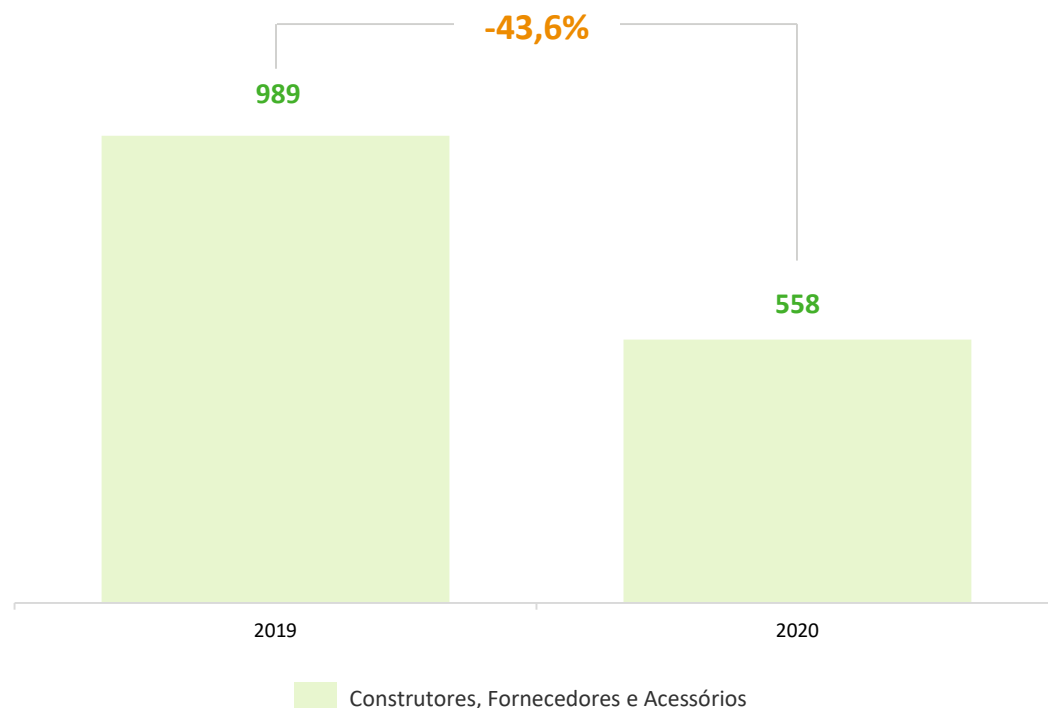
O Impacto da Pandemia da Covid-19 no Cluster

Impacto da Pandemia no Cluster - Investimento

A pandemia e a consequente queda da procura de veículos automóveis resultaram em constrangimentos na liquidez das empresas do Cluster. Como medida de controlo do fundo de manio, verificou-se a suspensão imediata de parte dos investimentos (FBCF) em curso e planeados no curto-prazo. Adicionalmente, o elevado grau de incerteza e volatilidade do setor automóvel imposto pela pandemia provocou a suspensão e adiamento de parte dos investimentos previstos para 2020. Assim, os níveis de investimento por parte das empresas do Cluster diminuíram durante o ano de 2020 como consequência da pandemia e em linha com os ciclos produtivos observados e esperados.

Evolução da Formação Bruta de Capital Fixo do Cluster Industrial Automóvel entre 2019 e 2020^e

(FBCF a preços correntes, em Milhões de €)



Tanto os construtores como os fornecedores e acessórios viram as suas **necessidades de liquidez aumentarem** com a pandemia, tendo **suspendido ou adiado** no imediato **parte dos investimentos** em curso. Adicionalmente, a **incerteza e volatilidade** que se impuseram sobre o setor **adiaram as decisões de investimento** planeadas para o restante ano de 2020

Em linha com os ciclos de produção dos construtores nacionais e com a suspensão de novos investimentos associados a incremento da capacidade produtiva, **estima-se um decréscimo considerável do investimento no setor (cerca de 44%)**



01

02

03

04

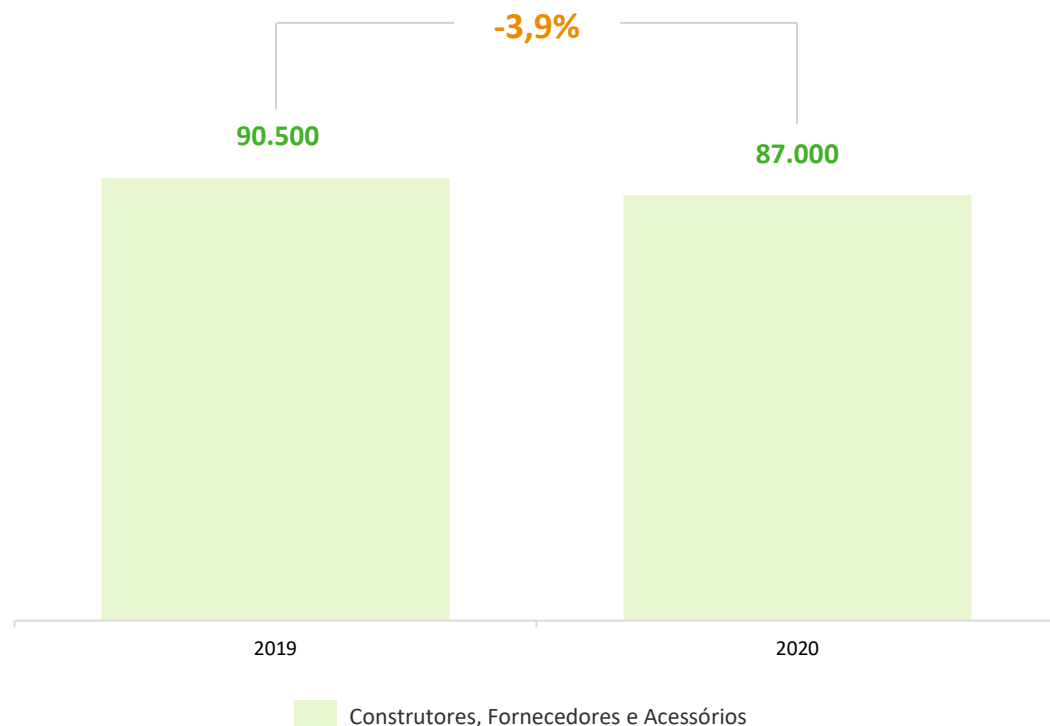
O Impacto da Pandemia da Covid-19 no Cluster

Impacto da Pandemia no Cluster - Emprego

Apesar do emprego constituir uma alavanca para a redução de custos, verifica-se uma rigidez do mesmo no curto-prazo. Durante a pandemia, os apoios concedidos pelo governo, como é o caso das medidas de *lay-off* simplificado, assim como a necessidade de cumprir com os contratos em vigor e as boas perspectivas de recuperação de alguns *players*, permitiram às empresas do Cluster manter a maioria dos postos de trabalho. Apesar da maior rigidez verificada na variável do trabalho, de notar que também o número de trabalhadores subcontratados a empresas de prestação de serviços diminuiu em resposta à pandemia, não estando esta componente refletida nos números abaixo.

Evolução do Emprego do Cluster Industrial Automóvel entre 2019 e 2020^e

(Nº de Pessoas ao Serviço)



Durante a pandemia, verificou-se uma **maior rigidez dos postos de trabalho** quando comparado com as quebras dos restantes indicadores, verificando-se uma **redução dos mesmos de cerca de 3,9%** nas empresas do Cluster (cerca de 3.500 postos de trabalho)

As **medidas de apoio do governo**, como é o caso do **lay-off simplificado**, assim como a necessidade de garantir o **cumprimento dos contratos em vigor** e as **boas perspectivas de recuperação** (ex. Volkswagen T-Roc com boa performance de procura na europa), permitiram às empresas do Cluster **manter a maioria dos pontos de trabalho** diretos durante o período da pandemia

Adicionalmente, e apesar de não representado no gráfico em análise, o **outsourcing industrial** (trabalhadores subcontratados através de empresas de prestação de serviços) **sofreu um impacto significativo**, como resultado de uma maior flexibilidade em terminar com este tipo de contratos



01

02

03

04

O Impacto da Pandemia da Covid-19 no Cluster

Outros Impactos Qualitativos da Pandemia – Curto Prazo

No curto-prazo, os principais efeitos da pandemia refletiram-se numa quebra repentina da procura, colocando pressão ao longo da cadeia de valor. Cada elemento da cadeia reagiu de forma a tentar preservar liquidez, o que se refletiu numa desaceleração de investimento a curto e médio-prazo e no corte de custos ao nível dos trabalhadores.



QUEDA DA PROCURA COM EFEITOS PERSISTENTES

No contexto europeu e português, verificou-se uma **queda acentuada da procura** por veículos automóveis de passageiros gerada pela **incerteza e abrandamento da economia**. No entanto, prevê-se que com a retoma expectável em 2021, alguns efeitos de **alteração/diminuição de procura** subsistam suscitados por alterações de comportamento tais como o **aumento do trabalho remoto** e a preponderância dos **canais de e-commerce**



DIFICULDADES NA GESTÃO DOS FUNDOS DE MANEIO

Sentiu-se um impacto no fundo de maneo devido a **atrasos em recebimentos** ao longo da cadeia de valor, visto que as empresas tentam **conservar liquidez** para enfrentar a queda na procura. Este efeito é especialmente impactante para os **pequenos fornecedores**, altamente **dependentes dos contratos com OEMs** e fornecedores Tier 1 e com maiores necessidades de liquidez



QUEDA DOS INVESTIMENTOS PARA CONSERVAR LIQUIDEZ

Os **investimentos estruturais** a longo-prazo **deixaram de ser prioridade**, numa tentativa de cortar custos no curto-prazo, de forma a **conservar liquidez**. No entanto, num **setor altamente dependente de inovação**, este comportamento pode traduzir-se em perdas de competitividade no longo prazo



GESTÃO OPERACIONAL VIRADA PARA A EFICIÊNCIA REVELA-SE VULNERÁVEL A DISRUPÇÕES

A pandemia impacta a cadeia de abastecimento da indústria automóvel precisamente na vulnerabilidade da cultura *Lean* e Just-In-Time, que ao **privilegiar a eficiência** na gestão operacional pode **comprometer a resiliência** e flexibilidade a curto-prazo



DIMINUIÇÃO DO RECURSO A EMPREGO TEMPORÁRIO

No curto-prazo, a empregabilidade é principalmente afetada pelo pilar de **trabalho temporário**, que apresenta maior flexibilidade de ajuste. No setor automóvel em **Portugal**, este efeito é particularmente sentido, devido à **prevalência deste tipo de trabalho**

A queda da procura e produção automóvel resultou em impactos em toda a cadeia de valor do setor em Portugal:



01

02

03

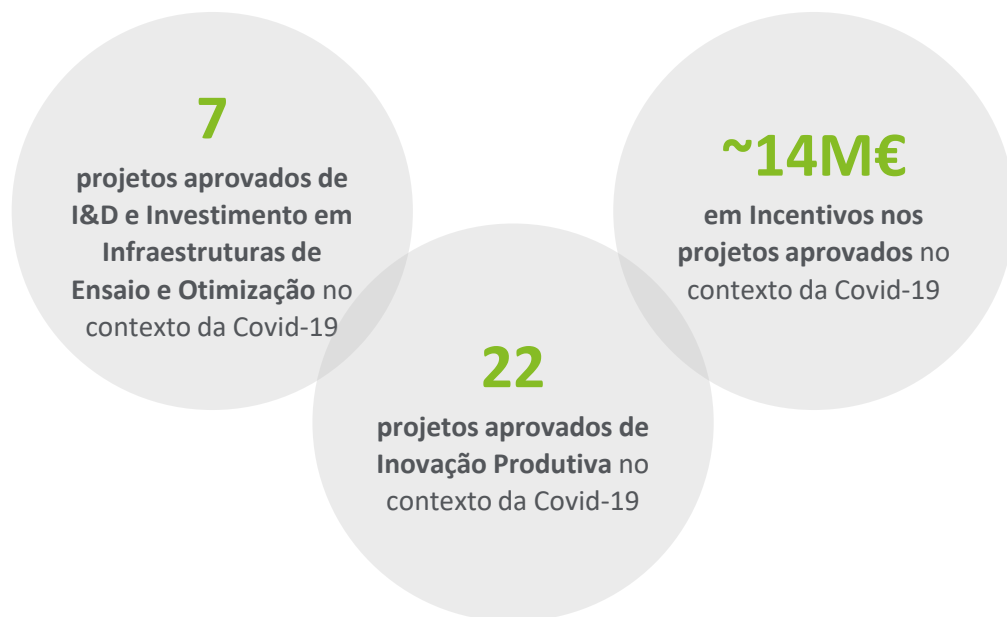
04

O Impacto da Pandemia da Covid-19 no Cluster

Outros Impactos Qualitativos da Pandemia – Linhas de Negócio Covid-19

De forma a minimizar o impacto gerado pela diminuição da procura, algumas empresas do Cluster industrial automóvel adaptaram a sua produção para responder às necessidades geradas pela pandemia. Esta rápida adaptação revela a resiliência do setor automóvel, que assim conseguiu manter a atividade dos seus trabalhadores e encontrar linhas de negócio alternativas, com um impacto positivo para a sociedade.

Projetos aprovados pelo Compete 2020 (CAE 29 e 25734)



Exemplos novas linhas de negócio Covid-19

As empresas do Cluster destacaram-se durante a pandemia pela sua **capacidade de resiliência**, assente na **cultura de inovação**, característica do setor automóvel.

Entre os vários projetos levados a cabo pelas empresas, destacam-se:

Produção de **máscaras faciais**



Produção de **material de proteção individual**



Produção de **viseiras faciais** e respetivos **moldes** para a sua fabricação



Desenvolvimento e produção de **ventiladores** e de um **robot de desinfeção** (UV-Robot)



01

02

03

04



Anexo

Anexo

Impacto da Pandemia no Cluster

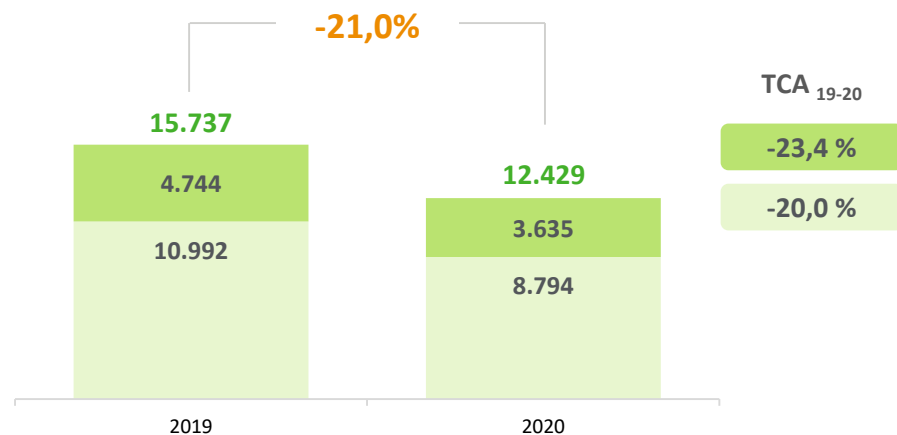
Legenda:

Construtores

Fornecedores e Acessórios

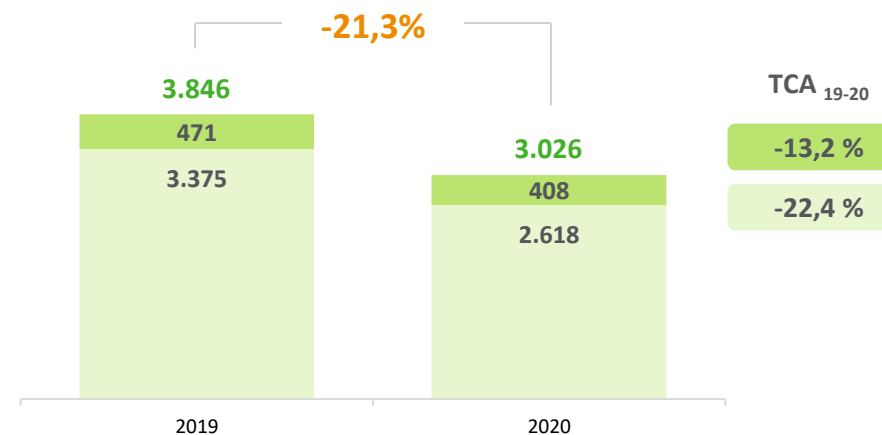
Exportações

(Milhões de €)



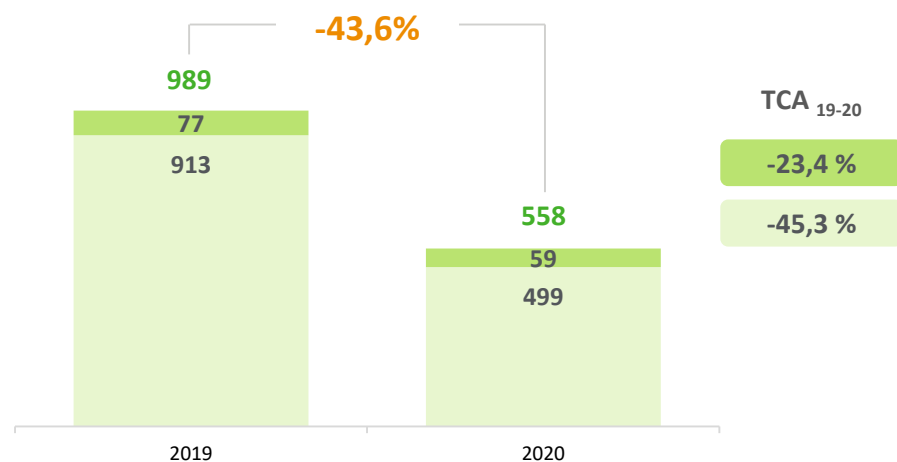
VAB

(Milhões de €)



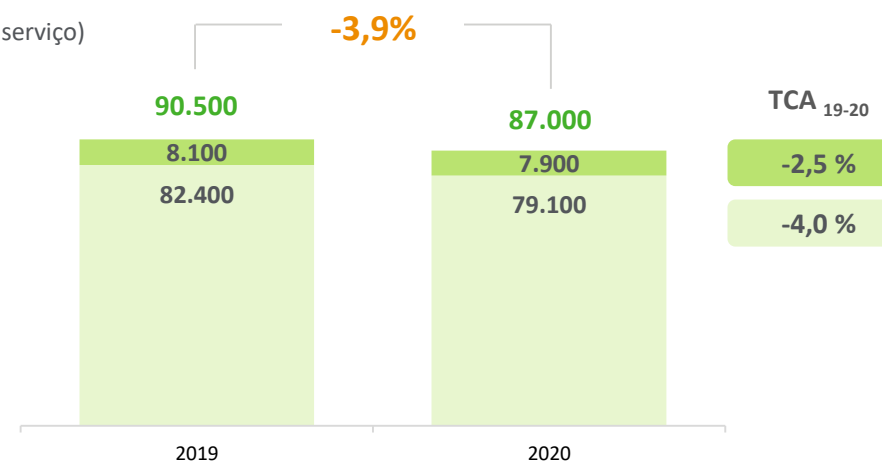
FBCF

(Milhões de €)



Emprego

(Nº Pessoal ao serviço)





“Deloitte” refere-se a uma ou mais firmas membro e respectivas entidades relacionadas da rede global da Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"). A DTTL (também referida como "Deloitte Global") e cada uma das firmas membro são entidades legais separadas e independentes. A DTTL não presta serviços a clientes. Para mais informação aceda a www.deloitte.com/pt/about.

A Deloitte é líder global na prestação de serviços de audit and assurance, consulting, financial advisory, risk advisory, tax e serviços relacionados. A nossa rede de firmas membro compreende mais de 150 países e territórios e presta serviços a quatro em cada cinco entidades listadas na Fortune Global 500®. Para conhecer o impacto positivo criado pelos aproximadamente 312.000 profissionais da Deloitte aceda a www.deloitte.com.