

# Concentração do crédito em financiamento de veículos: um estudo do desempenho dos bancos das montadoras de veículos

## Credit concentration in vehicles financing: a study of captive banks performance

### RESUMO

O crescimento do mercado consumidor de veículos no Brasil impulsionou a necessidade das operações de crédito destinadas ao financiamento destes bens. Neste cenário, as instituições financeiras são as principais intermediárias responsáveis por disponibilizar aos clientes uma linha de crédito para atender esta demanda e assim realizar o financiamento de veículos. O objetivo desta pesquisa foi estudar os bancos das montadoras de veículos e identificar se sua concentração de crédito no financiamento de veículos está associada à diferença no desempenho dos indicadores econômico-financeiros, quando comparados a outras instituições financeiras que possuem uma carteira de crédito diversificada. Os indicadores econômico-financeiros utilizados para medir o desempenho das instituições foram aqueles desenvolvidos pela Federação Brasileira de Bancos (FEBRABAN), sendo empregada a técnica estatística Test t de Student. A amostra é formada por dez instituições financeiras de montadoras de veículos e seis com carteira diversificada. Os resultados demonstraram que 81% dos indicadores analisados apresentaram diferenças significativas quando comparados os bancos das montadoras e os bancos diversificados e constatou-se que os das montadoras apresentaram desempenho superior aos bancos diversificados em 92% dos indicadores.

**Palavras-chave:** Bancos das montadoras. Financiamento de veículos. Indicadores econômico-financeiros.

### ABSTRACT:

*The growth in the vehicle consumer market in Brazil has developed the need for loans to finance these assets. In this scenario, financial institutions are the main intermediaries responsible for providing customers a line of credit to meet this demand and thus the auto financing. The objective of this research is to study the captive banks and identify if their credit concentration in vehicle financing is associated with the difference in the performance of economic and financial indicators when compared to other financial institutions that have a diversified loan portfolio. The economic and financial indicators used to measure the performance of the institutions were those developed by the Brazilian Federation of Banks (Febraban) and used the statistical technique Test t Student. The sample consists of ten captive banks and six with diversified portfolio. The results showed that 81% of the analyzed indicators show significant differences when comparing the captive banks and diversified banks. It was observed that captive banks showed higher performance than the diversified banks in 92% of indicators.*

**Keywords:** Captive Banks. Vehicle financing. Economic and financial indicators.

### Divane Dias dos Santos Nascimento

Mestre em Contabilidade pela Universidade Federal do Paraná. Especialista em Finanças de Empresas e Bacharel em Ciências Contábeis pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Professora da área Contábil do Instituto Federal do Paraná – Campus Curitiba.

Contato: Rua João Negrão, 1.285, Rebouças, Curitiba (PR).

E-mail: [divane.nascimento@ifpr.edu.br](mailto:divane.nascimento@ifpr.edu.br)

### Marcos Wagner da Fonseca

Graduado em Ciências Econômicas pela Universidade de São Paulo. Mestre em Teoria Econômica pela Universidade Estadual de Maringá e Doutor em Desenvolvimento Econômico pela Universidade Federal do Paraná. Professor adjunto do Departamento de Administração Geral e Aplicada da Universidade Federal do Paraná no ensino de graduação e pós-graduação. Professor Permanente do Programa de Pós-Graduação em Contabilidade da UFPR.

Contato: Rua Prefeito Lothário Meissner, 632, 2º andar, Jardim Botânico, Curitiba/PR. CEP 80210.170

E-mail: [mwfonseca@ufpr.br](mailto:mwfonseca@ufpr.br)

## 1 INTRODUÇÃO

O cenário de estabilidade da economia brasileira, proporcionado principalmente após o Plano Real, destaca o crédito como importante fonte de financiamento para atender a crescente demanda de consumo das famílias e companhias brasileiras.

Além dos fatores econômico-financeiros envolvidos nas operações de crédito, são também observados aspectos sociais, principalmente da população brasileira classificada nas classes C e D, que vislumbram, por meio do crédito, a possibilidade de adquirir bens de consumo duráveis, desde eletroeletrônicos de última geração, até a aquisição de veículos zero quilômetro e compra da casa própria.

De acordo com a Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras (ANEF, 2012), em 2008, o total de recursos liberados para financiamento de veículos foi de 82,4 bilhões de reais, e em 2011 foram alocados 173,3 bilhões de reais, o que representa um aumento significativo de 110,3%. O saldo de crédito para aquisição de veículos para pessoas físicas em 2011 atingiu 4,8% do PIB, constituindo 9,9% do crédito total do Sistema Financeiro Nacional (SFN), e 30,8% do total do crédito destinado às pessoas físicas.

Para Gabriel *et al.* (2011), o aumento na produção de veículos ocorreu devido ao aquecimento do mercado externo e doméstico entre os anos de 2004 e 2008, impulsionado pelo crescimento sustentado da economia por meio da queda na taxa de juros do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (Selic) e mudanças institucionais que facilitaram a concessão do crédito. Os autores ainda mencionam que a crise financeira internacional, de 2008, proporcionou à indústria automobilística o ano de maior produção de veículos, contrariando as especulações negativas do mercado. Isso ocorreu devido a algumas medidas tomadas por parte do setor automotivo e ao incentivo do Governo, por meio da redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para veículos novos.

Dessa forma, mesmo diante da crise, o setor automobilístico reagiu de forma positiva com crescimento nas vendas e, conseqüentemente, aumento na demanda por financiamentos disponibilizados pelas instituições financeiras.

As instituições financeiras objeto de estudo deste artigo são os bancos das montadoras devido à exclusividade em financiar veículos das suas próprias fábricas e os bancos com carteira diversificada, que possuem outros serviços além do crédito destinado ao financiamento de veículos.

Assim, a questão que norteia este estudo é: a concentração de crédito em financiamento de veículos dos bancos das montadoras está associada à diferença no desempenho dos indicadores econômico-financeiros, quando comparados aos bancos com carteira de crédito diversificada (bancos diversificados)?

A pesquisa visa contribuir com a sociedade e comunidade acadêmica, ao apresentar a relevância do crédito no Brasil destinado ao financiamento de veículos e duas categorias de instituições financeiras: os bancos das montadoras de veículos e os bancos diversificados. Ressalta-se que há poucas pesquisas relacionadas a esse tema e, conforme Oliveira (2011), são escassos os estudos na academia que abordam indicadores econômico-financeiros especificamente para o setor bancário. Sendo assim, tornam-se oportunos estudos sobre estas instituições que fazem parte e contribuem para a economia do país.

## 2 MARCO TEÓRICO-EMPÍRICO DE REFERÊNCIA

### 2.1 Caracterização dos Bancos Múltiplos

Os bancos múltiplos são considerados instituições financeiras monetárias ou bancárias e surgiram da evolução dos bancos comerciais e do crescimento do mercado. Para Assaf Neto (2011), a sua criação ocorreu de forma natural para suprir a necessidade das instituições em terem suas operações financeiras reunidas em torno de uma única unidade decisória.

Oficialmente, os bancos múltiplos foram criados a partir da Resolução 1.524/88, emitida pelo Banco Central do Brasil (BACEN), com o objetivo de racionalizar a administração das instituições financeiras. Fortuna (2007) menciona que, por meio de estatuto, algumas instituições, que às vezes participam de um mesmo grupo, são constituídas em uma única instituição financeira com personalidade jurídica própria, portanto, com balanço único, caixa único e, desta forma, podem reduzir custos. Assim, estes bancos mantêm as mesmas funções em separado, contudo contabilizam as operações como uma única instituição.

De acordo com o BACEN (2012), os bancos múltiplos são caracterizados como instituições financeiras privadas ou públicas que realizam as operações ativas, passivas e acessórias das diversas instituições financeiras, por intermédio de carteiras: comercial, de investimento e/ou de desenvolvimento, de crédito imobiliário, de arrendamento mercantil e de crédito, financiamento e investimento e devem ser constituídas com, no mínimo, duas carteiras, sendo uma delas, obrigatoriamente, comercial ou de investimento.

Evidencia-se que os bancos múltiplos são fruto do desenvolvimento dos mercados e da demanda por outras operações que auxiliassem nas atividades das instituições financeiras. Outro aspecto relevante é o fato de os bancos múltiplos obrigatoriamente terem características de banco comercial ou de investimento, o que lhes permite uma variedade de produtos que visam atingir públicos diversos.

Nesse sentido, Martins *et al.* (2010) comentam que os bancos múltiplos caracterizam-se por oferecer uma gama completa de serviços de banco comercial, banco de investimento (incluindo colocação, distribuição e corretagem de valores mobiliários), crédito ao consumidor e outros. Dessa forma, possuem uma carteira diversificada de operações e assim podem alcançar um maior número de clientes.

Quanto à importância dos bancos múltiplos Camargo Júnior, Matias e Marques (2004) mencionam que estes possuem relevância no desenvolvimento econômico de um país, pois de forma indireta auxiliam o BACEN em alguns aspectos como: oferta de moeda, dinamização da economia oferecendo oportunidades a pequenos e médios poupadores que se interessam em acumular riqueza e financiamentos de curto e médio prazos, assim como as pessoas físicas e jurídicas que necessitam de captação de recursos.

## 2.2 Caracterização dos Bancos das Montadoras

Os bancos das montadoras, objeto deste estudo, são em sua maioria classificados pelo BACEN como bancos múltiplos, apenas um é considerado sociedade de crédito e financiamento e investimento (financeira).

Quanto ao universo dos bancos das montadoras, estes são considerados como subsidiárias das montadoras de veículos, ou seja, braços financeiros destas, pois têm como objetivo fomentar, alavancar as vendas e fornecer-lhes suporte financeiro.

A parceria entre montadoras e seus bancos próprios proporcionam um nicho de mercado adicional à montadora, que, além da venda de veículos novos, também têm condições de oferecer o financiamento e até mesmo o seguro ao cliente, que encontra neste relacionamento facilidades no processo de liberação de crédito e nas condições de financiamento do veículo. Ressalta-se que os bancos das montadoras financiam, em sua maioria, veículos novos por intermediar financeiramente o processo de venda da montadora; assim estes bancos também podem financiar veículos usados, mas de forma pouco significativa.

Borghi (2011) menciona que os bancos das montadoras representam um importante canal de estímulo às vendas do setor automobilístico, tornam-se peças centrais na dinâmica das corporações e destaca que a inexistência dos braços financeiros poderia comprometer o ritmo de crescimento da indústria automobilística. O mesmo autor ressalta a relevância dos bancos das montadoras na estrutura e desempenho destas, reduzindo os prejuízos operacionais, proporcionando, dessa forma, diversificação para as áreas não relacionadas ao seu objetivo principal.

No Quadro 1, apresenta-se um resumo da atuação dos bancos das montadoras no Brasil.

Quadro 1– Produtos disponibilizados pelos bancos das montadoras

BANCOS	PRODUTOS
Volvo	CDC, Consórcio e Leasing
Fiat	BNDES, Capital de Giro, CDC, Floorplan, Leasing e Seguro
Fidis	CDC, Consórcio, Leasing, Seguro e FINAME
Toyota	CDC, Consórcio, Leasing e Seguro
Mercedes-Benz	CDC, Consórcio, Leasing e Seguro
Renault	CDC, FINAME, Floorplan, Leasing e Seguro
Ford	CDC, Garantias, Leasing e Seguro
Honda	CDC, Consórcio, Leasing e Seguro
PSA	CDC, Floorplan, Leasing e Seguro
GMAC	CDC, BNDES, Consórcio, FINAME, Floorplan e Seguro

Fonte: Informações disponibilizadas pelo site dos bancos das montadoras (2012).

Observa-se, no Quadro 1, que os bancos das montadoras oferecem geralmente os mesmos produtos: financiamentos CDC, *leasing*, consórcio e seguros, todos eles direcionados a atender os clientes no processo de venda, por meio de financiamentos.

Os financiamentos via Finame/BNDES são mais utilizados pelos bancos das montadoras de veículos (caminhões) ou máquinas pesadas. A categoria Floorplan refere-se a financiamento com condições especiais de pagamento para as concessionárias. Kubota (2012) define o programa de financiamento Floorplan como incentivo para que as concessionárias utilizem a linha de crédito disponibilizada pelo banco das montadoras.

Além das características de fomentar as vendas, facilitar o acesso ao crédito e fornecer suporte financeiro para as montadoras, os bancos possuem as seguintes características: utilização de taxas de financiamento subsidiadas e alta concentração de operações, haja vista que realizam financiamentos, principalmente, dos produtos fabricados pelas montadoras, ou seja, não possuem operações diversificadas como os demais bancos do mercado. Sendo assim, deve-se observar que a concentração da carteira para os bancos das montadoras pode ser prejudicial quando analisados individualmente, pois, diante de uma retração do setor automobilístico, não possuem outros produtos para negociações.

Neste cenário, constata-se que a presença dos braços financeiros das montadoras é importante e faz parte da estratégia delas para maximizar seus resultados.

## 2.3 Expansão do crédito em financiamento de veículos no período de 2007 a 2011

O crescimento da indústria automobilística brasileira nos últimos anos impulsionou o aumento do crédito destinado ao financiamento de veículos. Segundo dados da ANEF (2012), 60% dos veículos compactos são adquiridos por

meio de financiamentos, e os consumidores típicos deste segmento financiam em média 70% do valor do automóvel.

Diversos fatores contribuíram para a expansão do crédito destinado ao financiamento de veículos. Alvarenga *et al.* (2010) mencionam que a queda da taxa de juros e o alongamento do prazo de financiamento de veículos, que passou de 24 meses, em 2000, para 84 meses em 2007<sup>ii</sup>, foram alguns dos motivos que propiciaram a expansão do crédito automotivo, e ainda consideram que as mudanças institucionais ocorridas no mercado de crédito, como a disseminação do instituto da alienação fiduciária, que tem por objetivo minimizar o risco de crédito, também colaboraram para o crescimento deste tipo de operação.

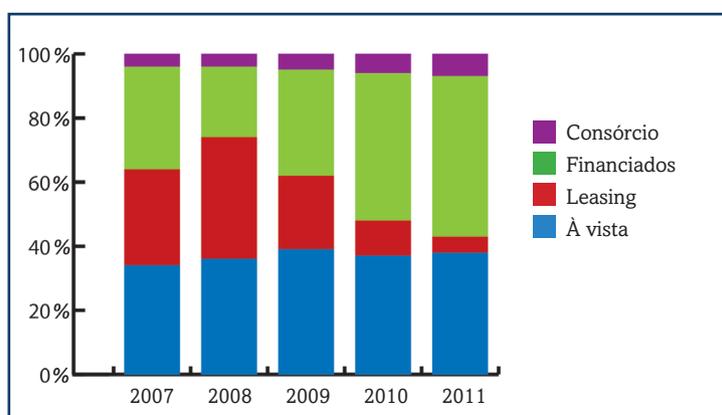
Os mesmos autores citam:

(...) o saldo consolidado das operações de crédito com recursos livres referenciais para aquisição de veículos praticamente triplicou entre janeiro de 2004 e dezembro de 2009. O crescimento contínuo observado até meados de 2008, porém, apresenta uma inflexão a partir de outubro de 2008, e somente retoma o valor daquele mês em agosto do ano seguinte (ALVARENGA *et al.*, 2010, p. 9).

Assim, durante a crise financeira de 2008, o crescimento do crédito para veículos sofre uma inflexão e, para reagir a este momento de crise, o governo cria algumas medidas anticíclicas de apoio ao setor automotivo; entre elas destacam-se: redução do IPI incidente sobre os preços dos automóveis; aumento do crédito aos bancos das montadoras, por meio do Banco do Brasil e de uma linha de crédito para produtores de autopeças; mudanças nas taxas de financiamento do BNDES durante e após a crise; criação do Programa de Sustentação do Investimento (PSI) e redução das taxas de financiamento de caminhões.

Observa-se que as mudanças adotadas pelo governo para ajudar o setor automotivo impactaram diretamente o crédito destinado ao financiamento de veículos, na medida em que estimularam as vendas com a redução do IPI, bem como serviram de incentivo para aumentar os investimentos das montadoras, além de facilitar as condições de financiamento dos veículos. No Gráfico 1, demonstram-se as formas de pagamento na aquisição de veículos e o percentual em cada modalidade.

Gráfico 1 – Modalidades de Pagamento na Venda de Veículos



Fonte: ANEF (2011).

Verifica-se, no Gráfico 1, que na aquisição de um veículo as modalidades de pagamento são à vista, *leasing*, financiamentos e consórcios.

Observa-se que nos anos de 2007 e 2008 a forma de pagamento dos veículos adquiridos era em sua maioria à vista ou por meio de *leasing*. No ano de 2009, o pagamento à vista ainda lidera com percentual de 39%, porém, ocorre uma diminuição dos pagamentos por meio de *leasing* e um aumento dos financiamentos.

De acordo com o Gráfico 1, em 2010, há uma mudança na forma de pagamento dos veículos e destaca-se a modalidade financiada, que se eleva para 46%, seguida dos pagamentos à vista (37%), *leasing*, (11%) e consórcio (6%). No ano de 2011, a forma de pagamento de veículos financiados atinge 50%, liderando a modalidade na venda de veículos.

Verifica-se também que a forma de pagamento por meio de consórcio manteve-se estável ao longo do período analisado, contudo, não apresenta uma participação expressiva no financiamento de veículos.

Diante deste cenário, evidencia-se que a expansão do crédito no setor automobilístico não ocorreu somente após a crise de 2008, mas foi impulsionada pelo crescimento do setor. Sendo assim, pode-se conjecturar que a expansão do financiamento para veículos está associada ao crescimento do crédito automotivo.

## 2.4 Indicadores Econômico-Financeiros

A utilização de índices no processo de análise das demonstrações financeiras torna-se importante para medir a

situação econômico-financeira, e também comparar o comportamento e desempenho das organizações em certos períodos com o objetivo de melhor extrair conclusões sobre a situação de determinada empresa, auxiliando os gestores na tomada de decisões. Neste sentido, Iudícibus (2008, p. 89) menciona que “a análise de balanços encontra seu ponto de maior expressividade no cálculo e avaliação do significado de quocientes com o objetivo de extrair tendências e compará-los com os padrões já preestabelecidos”.

Os indicadores econômico-financeiros escolhidos para esta pesquisa foram os desenvolvidos pela FEBRABAN, pois, entre os parâmetros para o setor bancário, foi o que apresentou maior quantidade de indicadores (34), divididos em oito categorias.

#### 2.4.1 Índices de Liquidez: Corrente e Geral

Os índices de liquidez demonstram a situação estática de condição de solvência das obrigações, ou seja, o confronto entre as diversas fontes de capital, além de contemplar todas as operações feitas em todos os espaços de tempo existentes. (FEBRABAN, 1990). Os índices se subdividem em: a) índice de liquidez corrente, que evidencia o quanto de disponibilidade a instituição tem para honrar seus compromissos, somente no curto prazo; b) índice de liquidez geral, que demonstra o quanto há de disponível para pagamento das obrigações do curto e longo prazo.

Quanto ao índice de liquidez corrente, Matarazzo (2010) menciona que nem sempre um nível alto é tão prejudicial quanto uma liquidez baixa, e explica que uma liquidez corrente alta pode ter origem no excesso de recursos não correntes no ativo circulante; e este excesso estaria mais bem aplicado no ativo permanente ou em outra empresa.

(...) o indicador de liquidez corrente, de acordo com Ozkan (2001), possui um impacto misto na estrutura de capital, podendo o sinal tanto ser positivo como negativo. Empresas com alto grau de liquidez corrente poderiam comportar maior grau de endividamento externo, pois teriam melhores condições para efetuar o pagamento dos empréstimos quando devido. Já as empresas com maior liquidez em seus ativos poderiam utilizá-los para financiar seus investimentos (NAKAMURA *et al.*, 2007, p. 76).

Assim, verifica-se que um alto índice de liquidez corrente não significa má administração e pode ser também proveniente de empréstimos de longo prazo em vez de créditos de curto prazo, por isso deve-se sempre analisar os motivos que geraram o alto índice para melhor interpretá-lo.

De forma geral, os indicadores de liquidez merecem atenção especial por parte das instituições devido a sua importância em cumprir com as obrigações financeiras. Neste sentido, Miranda (2008) comenta que as instituições financeiras devem concentrar seus esforços na administração da liquidez, disponibilizando ativos líquidos suficientes para honrar o volume provável de saques efetuados pelos clientes em situação de normalidade.

Todavia, deve-se agir com cautela na aplicação de recursos quanto à realização dos ativos e vencimentos das exigibilidades. Normalmente, a liquidez e a rentabilidade têm objetivos conflitantes, haja vista que o máximo de liquidez é obtido com muitos recursos financeiros disponíveis para quitar obrigações, o que, conseqüentemente, diminui a rentabilidade dos capitais totais alocados na organização (MARTINS, 2005).

#### 2.4.2 Estrutura Patrimonial

Os índices que compõem a estrutura patrimonial são: grau de imobilização do patrimônio líquido; capital de terceiros; e capital de giro próprio. Estes índices denotam a política do banco em relação ao endividamento e capitalização, dando também uma ideia da força de captação e indicando o nível de capital próprio do banco comprometido com ativos permanentes (FEBRABAN, 1990, p. 65).

Quanto menores os índices de estrutura patrimonial melhor será a estrutura financeira do banco, pois seu volume de capital próprio liberado para giro será maior. Caso contrário, a situação da instituição pode ser interpretada como atípica em razão da existência de capital de giro próprio negativo. Estes indicadores também evidenciam: a) o grau de captação de recursos de terceiros em relação ao total de aplicações; b) a mensuração da parcela do capital próprio que cobre as operações; c) a agressividade do banco.

O indicador grau de imobilização do patrimônio líquido representa quanto a empresa aplicou no ativo permanente, e sua interpretação é de quanto menor, melhor. Para Matarazzo (2010, p. 93) “quanto mais a empresa investir no ativo permanente, menos recursos próprios sobrarão para o ativo circulante e, em conseqüência, maior será a dependência a capitais de terceiros para o financiamento do ativo circulante”. Assim, financeiramente, o ideal seria que as instituições dispusessem de patrimônio líquido suficiente para cobrir o ativo permanente e ainda sobrar uma parcela para financiar o ativo circulante.

Para Tomazoni e Menezes (2002), a estrutura de capital revela a relação entre dívidas e capital acionário de uma empresa, e a decisão entre utilizar mais capital de terceiros ou mais capital próprio depende de uma série de fatores: o setor em que a empresa atua, a alíquota de impostos vigente, a disponibilidade de renovação das dívidas e as taxas praticadas no mercado. Assim, o indicador capital de terceiros evidencia o quanto a empresa utilizou desse capital para cada \$ 100 de capital próprio investido. Sua interpretação é quanto menor, melhor.

Relativamente ao capital de giro, Braga (1991) menciona que a forma de administrá-lo faz parte de um processo de planejamento e controle dos recursos financeiros que são aplicados no ativo circulante das empresas. O mesmo autor ainda

comenta que esses recursos emanam de diversas obrigações a vencer em curto prazo, representadas no passivo circulante, e do excedente das exigibilidades de longo prazo e do patrimônio líquido em relação aos ativos não circulantes.

O objetivo do indicador capital de giro próprio é demonstrar quanto uma instituição financeira tem de recursos próprios financiados em suas operações. Segundo Assaf Neto (2010, p. 287), “o montante de capital próprio a ser mantido por uma instituição financeira é fortemente dependente do risco assumido em seus negócios, devendo ser suficiente para cobrir eventuais perdas que possam ocorrer”.

Observa-se a importância do capital próprio devido à sua responsabilidade junto às instituições financeiras de resguardar as perdas inerentes aos riscos das operações realizadas pelos bancos. Embora a avaliação dos índices de capital não apresentem o risco dos bancos, sua análise evidencia a estrutura de independência financeira.

#### 2.4.3 Qualidade e Risco da Carteira de Operações de Crédito

Este grupo de índices tem como função avaliar o portfólio da instituição de acordo com FEBRABAN (1990), devendo apontar:

- se o nível de provisões efetuadas é suficiente para cobertura dos créditos em atraso;
- o grau de risco das operações;
- o volume de créditos em atraso, relacionando-o com o total da carteira. Quanto maior for o índice apurado, mais elevadas serão as perspectivas de perda da instituição. Mede o grau de inadimplência e da qualidade de liquidez da carteira;
- o nível de despesas com estas provisões em relação ao total;
- a inadimplência, relacionando o nível de crédito em atraso registrado na conta (perdas em potencial), com capital próprio da instituição;
- o nível de risco em relação ao capital próprio da instituição.

#### 2.4.4 Alavancagem/Endividamento: Estrutura de Captação

Esse conjunto de índices relaciona as fontes de fundo entre si e registra a agressividade do banco pela relação capital de terceiros *versus* capital próprio. Quanto maior o resultado apurado, mais atuante e agressiva será a instituição em análise. (FEBRABAN, 1990).

Para Bodie e Merton (2002) o índice de alavancagem está relacionado ao uso de dinheiro emprestado que os acionistas de uma empresa utilizam com o objetivo de expandir seu ROE (*Return on Equity*), em português, Retorno sobre o Patrimônio. Os autores ainda mencionam que uma alavancagem financeira elevada amplia a variabilidade que a empresa experimenta em seu ROE ao longo do ciclo econômico e aumenta a probabilidade de insolvência.

Berk e Demarzo (2009) mencionam que, quando o resultado do índice de alavancagem for elevado, indica que a empresa está lucrando muito mais do que é necessário para cobrir seus pagamentos de juros.

#### 2.4.5 Aplicações de Recursos de Curto e Longo Prazo

Para FEBRABAN (1990), as aplicações de recursos de curto e longo prazo visam demonstrar as diversas modalidades de aplicação, em que são relacionadas as aplicações por natureza, evidenciando sua participação em função dos recursos oriundos de terceiros mais o capital de giro próprio.

Os indicadores que compõem as aplicações de recursos de curto e longo prazo são: operações de crédito/capital de terceiros e próprios; aplicações interfinanceiras líquidas e títulos e valores mobiliários/capital de terceiros e próprios; carteira de câmbio/capital de terceiros e próprio; outros ativos de curto e longo prazo/capital de terceiros e próprio; e total de ativos a curto e longo prazo/capital de terceiros e próprio.

Dessa forma, verifica-se que os indicadores de aplicação de curto e longo prazo são formados por contas específicas das instituições financeiras como operações de crédito, aplicações interfinanceiras e carteira de câmbio sobre o capital de terceiros e próprio, o que permite extrair informações do quanto a instituição está aplicando de recursos nestas operações específicas.

#### 2.4.6 Operacionais

Estes indicadores visam esclarecer o comportamento operacional da instituição em seu ramo de atividades, ou seja, mede seu desempenho em relação ao volume de receitas auferido no período; e poderão ser comparados com os análogos dos concorrentes. Dividem-se em margem operacional e margem líquida. (FEBRABAN, 1990).

O índice de margem operacional visa medir a eficiência operacional da instituição financeira. Para Berk e Demarzo (2009, p. 66), “comparando-se as margens operacionais de diferentes empresas de uma indústria, podemos avaliar a eficiência relativa das operações das empresas”. Os autores ainda mencionam que as variações nas margens operacionais podem resultar de diferenças estratégicas; como exemplo, uma empresa pode possuir uma margem operacional de 9,8% e outra, de 5,9%, no caso, a com menor margem não significa ineficiência, mas parte de uma estratégia de oferecer preços mais baixos para vender produtos comuns em grande volume.

Quanto à Margem Líquida, Assaf Neto (2010, p. 293) cita que “é formada pelos vários resultados da gestão dos ativos e passivos dos bancos (taxas, prazos, receitas e despesas), permitindo avaliar a função básica de intermediação financeira de um banco”.

#### 2.4.7 Participação das Principais Despesas sobre as Receitas Operacionais

Este conjunto de índices demonstra o desempenho da instituição relacionado a custos, o que permite a identificação e análise das causas de um melhor ou pior desempenho. (FEBRABAN, 1990).

As contas que compõem o conjunto de indicadores de participação das despesas sobre as receitas operacionais são: despesas de captação, despesas de empréstimos e repasses, despesas administrativas, despesas com provisão para crédito de liquidação duvidosa. Assim, para elaboração do indicador, todas estas contas são divididas pelas receitas operacionais com o objetivo de medir o quanto estas despesas representam em relação às receitas operacionais da instituição em determinado período.

#### 2.4.8 Rentabilidade Média

Este grupo de índices expressa o retorno obtido referente ao Patrimônio Líquido, Ativo Total e aos Investimentos em controladas/coligadas, ou seja, são relacionados os resultados globais, o lucro (operacional ou líquido) da instituição, ou o resultado da equivalência patrimonial com os valores que expressem sua dimensão, avaliando assim sua rentabilidade. (FEBRABAN, 1990)

Neste sentido Hajj (2005) menciona que os indicadores de rentabilidade são relevantes para o estudo do desempenho das instituições financeiras, pois os ativos, considerados recursos alocados, devem gerar benefícios econômicos (lucro), no mínimo, para remunerar os valores registrados nos passivos, tais como riscos e custos com a intermediação financeira.

Os indicadores de rentabilidade média dividem-se em: rentabilidade operacional do patrimônio líquido, rentabilidade final do patrimônio líquido total. Para a FEBRABAN (1990), estes indicadores são calculados considerando-se a média entre dois anos, por isso, são denominados de indicadores de rentabilidade média.

De acordo com a FEBRABAN (1990), o índice rentabilidade operacional do patrimônio líquido representa o seu retorno excluindo valores não usuais ou não operacionais, enquanto o índice rentabilidade final do patrimônio líquido evidencia o retorno líquido em relação ao capital próprio da empresa, sendo considerado um índice mais estável que o de rentabilidade operacional do patrimônio líquido, pois se considera que o patrimônio líquido é mais estável em comparação ao índice que mede a rentabilidade líquida do ativo total em diferentes condições econômicas.

Quanto ao índice rentabilidade do ativo total, FEBRABAN (1990) menciona que este representa o retorno líquido sobre o total de ativos de uma instituição e está relacionado com o índice alavancagem, pois permite identificar a eficácia da estratégia operacional da instituição, se tem o perfil de mais ou menos agressiva. Contudo, este índice deve ser analisado com atenção devido ao giro, quase diário, dos ativos, o que torna manipulável. Desse modo, é recomendado para instituições financeiras não habilitadas a atuar no mercado com operações compromissadas (carteira financiada).

Os indicadores de rentabilidade e lucratividade estão vinculados à geração de resultados. Dessa forma, para elaboração dos índices, é utilizada, como fonte de informações, a Demonstração do Resultado do Exercício (DRE). Nesse sentido, Marion (2010) menciona que os indicadores de rentabilidade e lucratividade abordam aspectos econômicos relacionados à habilidade das empresas em gerar resultados.

### 2.5 Revisão de Literatura sobre o Tema

Apresentam-se nesta seção as pesquisas dos autores que utilizaram os indicadores econômico-financeiros para análise de desempenho das organizações.

O trabalho de Kubota (2012) teve como objetivo investigar, sob a perspectiva da Estratégia Empresarial, a lógica de negócios utilizada pela Montadora Toyota na constituição do Banco Toyota. O autor buscou contextualizar a competição das montadoras entre si e também dos seus bancos com os comerciais. Constatou-se que o banco Toyota representa para a empresa um agente redutor do custo transacional e um potencial para a criação e captura de valor. Borges, Rosalem e Pereira (2011) analisaram e compararam os indicadores do setor bancário do Brasil e dos Estados Unidos antes, durante e após a crise financeira mundial de 2008. Utilizaram 9 índices e aplicaram a técnica estatística ANOVA para os 50 maiores bancos do Brasil e Estados Unidos. Os resultados obtidos evidenciaram que os impactos da crise foram semelhantes nos índices de liquidez, na estrutura de capital e na rentabilidade dos bancos brasileiros e americanos.

Oliveira (2011) teve como objetivo investigar a relação entre as aplicações em títulos e valores mobiliários e os indicadores econômico-financeiros propostos pela FEBRABAN, de 104 instituições financeiras entre 2005 e 2010. Utilizou-se a técnica de Dados em Painel e a conclusão da pesquisa foi que as aplicações em títulos e valores mobiliários são relevantes para explicar o comportamento dos indicadores econômico-financeiros.

Macedo, Santos e Silva (2006) analisaram o desempenho de bancos em operação no Brasil no ano de 2003, utilizando variáveis contábil-financeiras, conjugadas com o uso de Análise Envoltória de Dados (DEA). Os resultados evidenciaram que tanto as instituições financeiras grandes quanto as pequenas e médias possuem condições de sobrevivência e competição, pois o tamanho não gera competitividade, mas sim o desempenho superior.

Hajj (2005) apresentou como objetivo testar a hipótese se há diferença entre as variáveis dos fatores extraídos dos indicadores contábeis de rentabilidade, solvência e liquidez, nível de operações de crédito e eficiência dos bancos privados nacionais e estrangeiros, durante o período do Plano Real. Para obtenção dos resultados foi utilizada a técnica estatística análise fatorial, que comprovou a hipótese e assim evidenciou as variáveis que apresentaram diferenças nos indicadores propostos na pesquisa.

Com isso, das pesquisas encontradas que abordaram o tema análise de desempenho por meio de indicadores financeiros e bancos das montadoras, nenhuma estudou o comportamento destes bancos, utilizando-se dos indicadores econômico-financeiros propostos pela FEBRABAN. Dessa forma, abre-se espaço para o desenvolvimento deste estudo.

### 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Esta pesquisa caracteriza-se, metodologicamente, como: um estudo com abordagem empírica, quantitativo, descritivo e *ex post facto*. Quanto à estratégia ou delineamento do estudo, classifica-se como documental, pois as Demonstrações Contábeis serviram de base para coleta de dados visando a elaboração dos indicadores. Gil (2011) conceitua a pesquisa documental como aquela baseada em materiais que podem ser trabalhados a fim de atingir os objetivos do pesquisador.

Os dados foram coletados por meio de informações disponibilizadas no site do BACEN, ANFAVEA, ANEF, bancos das montadoras e caderno de estudo da FEBRABAN. As Demonstrações Financeiras utilizadas como fonte de dados secundários para composição dos indicadores foram: Balanço Patrimonial e Demonstração do Resultado do Exercício, obtidos no site do BACEN, no link Sistema Financeiro Nacional, informações cadastrais e contábeis, informações trimestrais. Para esta pesquisa, as empresas foram selecionadas pelo nome e depois foi escolhido o quarto trimestre, a fim de obter os saldos das demonstrações na data de trinta e um do mês doze dos anos de 2007 a 2011.

A população desta pesquisa são os bancos das montadoras e os bancos diversificados. A amostra é composta por dez bancos das montadoras de veículos automotores inscritos na ANEF conforme posição em 31/12/2011, e seis bancos diversificados (Banco do Brasil, Itaú, Bradesco, Santander, HSBC e Safra), escolhidos com base no percentual de participação do Ativo Total das instituições financeiras do Sistema Financeiro Nacional (SFN), excluindo-se os bancos de investimento, divulgados no site do BACEN, em 31/12/2011.

O tratamento estatístico utilizado para esta pesquisa é o Teste t ou Distribuição t de Student, que, conceitualmente, deve ser aplicado para amostras pequenas,  $n < 30$ , e que possuam forma de distribuições normais, cujo objetivo é identificar a existência de diferenças significativas entre as médias de dois grupos. Assim, considera-se a escolha do Test t (de duas amostras) adequada para aplicação nesta pesquisa, que apresenta uma amostra menor do que trinta, representada por dois grupos pequenos: dez bancos das montadoras e seis bancos diversificados, cujo foco é identificar se existem diferenças significativas entre eles no que se refere ao desempenho. Desse modo, as hipóteses criadas para a pesquisa são:

- H0: Os indicadores econômico-financeiros, durante o período de 2007 a 2011, não evidenciam diferenças de desempenho entre os bancos de montadoras e bancos com carteira diversificada;
- H1: Os indicadores econômico-financeiros, durante o período de 2007 a 2011, evidenciam diferenças de desempenho entre os bancos de montadoras e bancos com carteira diversificada.

Para calcular os indicadores econômico-financeiros, os dados foram extraídos das Demonstrações Contábeis: Balanço Patrimonial e Demonstração do Resultado do Exercício das instituições financeiras pesquisadas. A construção de cada indicador foi feita mediante inserção das fórmulas, descritas no estudo da FEBRABAN, no software Excel, versão 2010, para assim calcular o valor de cada indicador e inseri-lo no *software* estatístico SPSS, versão 13.0, para obtenção das diferenças significativas dos indicadores dos bancos no período de 2007 a 2011.

Para alcance dos indicadores econômico-financeiros foram utilizados como base os 34 mencionados no Quadro 2. Durante a composição dos indicadores observou-se que alguns índices não poderiam ser utilizados, devido a alguns fatores, tais como: dificuldade de identificação de contas; ausência de informações para composição dos indicadores; o fato de os bancos de montadoras não operarem com depósitos; assim, não foi possível a comparação destes indicadores com os dos bancos diversificados.

Dessa forma, foram processados no *software* SPSS, versão 13.0, 18 indicadores econômico-financeiros. Porém, verificou-se que os relativos à alavancagem e total de ativos de curto e longo prazo apresentaram resultados que distorceram a média da amostra, sendo, portanto, considerados *outliers* e excluídos. Assim, a amostra válida é composta por 16 indicadores, conforme Quadro 3.

Observa-se no Quadro 3 a amostra final com a presença de 16 indicadores considerados válidos para a análise proposta na pesquisa a fim de obter as variáveis que apresentaram diferenças significativas, em relação ao desempenho conforme indicadores econômico-financeiros.

Os bancos das montadoras foram selecionados de acordo com informações divulgadas pela ANEF em 31/12/2011, são eles: CNH, Fiat, Fidis, Ford, Gmac, Honda Iveco, Mercedes Benz, PSA, Renault, Scania, Toyota, Volkswagen e Volvo.

O banco CNH foi excluído da amostra, pois seus financiamentos referem-se a máquinas agrícolas e não a veículos. Os bancos Iveco, Scania e Volkswagen foram excluídos da amostra por não possuírem informações completas para o período analisado.

Para seleção dos bancos com carteira diversificada utilizou-se como fonte de informações o site do BACEN, link sistema financeiro nacional, informações cadastrais e contábeis, cinquenta maiores bancos do sistema financeiro nacional e selecionou-se também o período de dezembro/2011.

Quadro 1– Indicadores econômico-financeiros analisados.

ÍNDICE	FÓRMULA	CATEGORIA
Liquidez Geral (liqger)	$\frac{\text{Ativo Circulante} + \text{Realizável a Longo Prazo}}{\text{Passivo Circulante} + \text{Exigível a Longo Prazo}}$	Liquidez
Liquidez Corrente (liqcor)	$\frac{\text{Ativo Circulante}}{\text{Passivo Circulante}}$	Liquidez
Grau de Imobilização do Patrimônio Líquido (grimobpl)	$\frac{\text{Ativo Permanente} \times 100}{\text{Patrimônio Líquido}}$	Estrutura Patrimonial
Capital de Terceiros/Ativo Total (captercsat)	$\frac{\text{Passivo Circulante} + \text{Exigível a Longo Prazo} \times 100}{\text{Ativo Total}}$	Estrutura Patrimonial
Capital de Giro Próprio (capgirprop)	$\frac{\text{Patrimônio Líquido} - \text{Ativo Permanente} \times 100}{\text{Patrimônio Líquido}}$	Estrutura Patrimonial
Provisão para Crédito de Liquidação Duvidosa sobre Carteira de Operações de Crédito (pclid)	$\frac{\text{Provisões Crédito em Liquidação} \times 100}{\text{Carteira de Operações de Crédito}}$	Qualidade e Risco da Carteira de Crédito
Despesa Provisão para Crédito de Liquidação Duvidosa sobre Carteira de Operações de Crédito (desppclid)	$\frac{\text{Despesa com Provisão de Crédito em Liquidação} \times 100}{\text{Carteira de Operações de Crédito}}$	Qualidade e Risco da Carteira de Crédito
Despesa com Provisão para Crédito de Liquidação Duvidosa sobre Patrimônio Líquido (desppclidspl)	$\frac{\text{Despesas com Provisões de Crédito em Liquidação} \times 100}{\text{Patrimônio Líquido}}$	Qualidade e Risco da Carteira de Crédito
Margem Operacional (margop)	$\frac{\text{Resultado Operacional}}{\text{Receitas Operacionais}}$	Operacionais
Margem Líquida (margliq)	$\frac{\text{Resultado Líquido}}{\text{Receitas Operacionais}}$	Operacionais
Despesas de Captação sobre Receitas Operacionais (partcap)	$\frac{\text{Despesas de Captação}}{\text{Receitas Operacionais}}$	Participação Principais Despesas sobre Receitas
Despesas Administrativas sobre Receitas Operacionais (partdespadm)	$\frac{\text{Despesas Administrativas}}{\text{Receitas Operacionais}}$	Participação Principais Despesas sobre Receitas
Despesas com Provisões para Crédito de Liquidação Duvidosa sobre Receitas Operacionais (partdespprov)	$\frac{\text{Despesas com Provisões para Crédito de Liquidação Duvidosa}}{\text{Receitas Operacionais}}$	Participação Principais Despesas sobre Receitas
Rentabilidade Operacional do Patrimônio Líquido (rentop)	$\frac{\text{Resultado Operacional} \times 100}{\text{Patrimônio Líquido Médio}}$	Rentabilidade
Rentabilidade Final do Patrimônio Líquido (rentfinalpl)	$\frac{\text{Lucro Líquido} \times 100}{\text{Patrimônio Líquido Médio}}$	Rentabilidade Média
Rentabilidade do Ativo Total (rentativtot)	$\frac{\text{Lucro Líquido}}{\text{Ativo Total Médio}}$	Rentabilidade Média

Fonte: Elaborado pelos autores a partir de dados da FEBRABAN, 1990.

#### 4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS DADOS

Nesta seção apresenta-se a análise e discussão dos dados da pesquisa, cujo objetivo é demonstrar as diferenças significativas no desempenho dos bancos das montadoras e dos bancos diversificados, por meio de indicadores econômico-financeiros e aplicação da técnica estatística Teste t de Student.

Na Tabela 1, apresentam-se os indicadores que evidenciaram nível de significância menor que 0,05, conforme resultado obtido pelo Teste t.

Observam-se na Tabela 1 treze indicadores, cujo resultado obtido, por meio da aplicação do Teste t, apresentou nível de significância menor que 0,05. Assim, do total de 16 indicadores, apenas 3 não apontaram diferenças significativas, que são: participação de capitais de terceiros, margem líquida e rentabilidade final do patrimônio líquido. Dessa forma, evidencia-se que a maioria dos indicadores apresentaram diferenças significativas, o que representa um percentual de 81% do total da amostra.

Ressalta-se que, para a análise das diferenças, os indicadores foram divididos por categorias e utilizou-se como base o comportamento das médias apresentadas na Tabela 1. Os bancos das montadoras são representados na Coluna N pelo número 50 e os bancos diversificados pelo número 30.

Tabela 1 – Indicadores econômico-financeiros, que apresentaram nível de significância menor que 0,05, do período de 2007 a 2011

Índice	Tipos	N	Média	Desvio-Padrão	Significância	Teste t
liqcor	0	50	1.611083679	1.545	0.01	2.03
	1	30	1.03240914	0.214		2.61
captercsat	0	50	0.811922995	0.176	0.00	-3.19
	1	30	0.9167279	0.043		-4.01
cappirprop	0	50	0.516003227	1.040	0.00	4.17
	1	30	-0.44078931	0.913		4.30
grimobpl	0	50	0.522348011	1.032	0.00	-4.02
	1	30	1.44078931	0.913		-4.15
pclid	0	50	2.311116404	1.253	0.00	-7.46
	1	30	4.987262842	1.957		-6.71
desppclid	0	50	0.013802716	0.012	0.00	-6.68
	1	30	0.035422001	0.016		-6.23
desppcldspl	0	50	0.09145601	0.087	0.00	-4.45
	1	30	0.187000011	0.103		-4.26
margop	0	50	0.078169199	0.164	0.01	2.22
	1	30	0.011416154	0.005		2.87
partdespadm	0	50	0.132948922	0.064	0.00	-5.48
	1	30	0.213884085	0.063		-5.50
partdespprov	0	50	0.071441994	0.062	0.02	-2.17
	1	30	0.099636581	0.045		-2.34
rentop	0	50	0.081629418	0.111	0.00	-4.42
	1	30	0.192682079	0.104		-4.49
rentativtot	0	50	0.020052303	0.015	0.01	2.36
	1	30	0.013076657	0.006		2.86
liqger	0	50	1.109044012	0.205	0.00	3.51
	1	30	0.973246992	0.068		4.32

Fonte: Dados da pesquisa.

## 4.1 Análise da Aplicação do Teste t de Student para o Período de 2007 a 2011

### 4.1.1 Liquidez Geral

Os bancos das montadoras apresentaram maior desempenho com uma média de 1,10 contra 0,97 dos bancos diversificados, ou seja, possuem maior disponibilidade de recursos no curto e longo prazo para honrar o total de seus compromissos, e os bancos diversificados apresentaram um indicador inferior a 1, o que pode apontar dificuldades para honrar seus compromissos, pois de acordo com a literatura, para possuir liquidez suficiente para liquidar as dívidas, o indicador deve ser no mínimo igual a 1.

### 4.1.2 Índice de Liquidez Corrente

Os bancos das montadoras apresentaram média no índice de liquidez corrente de 1,61, o que representa uma liquidez 56% maior do que o índice de 1,03 dos bancos diversificados. Este resultado evidencia que os bancos das montadoras registraram um desempenho superior aos diversificados, contudo, ambas as categorias de bancos demonstraram, na média do período, liquidez suficiente para honrar suas obrigações de curto prazo.

### 4.1.3 Grau de Imobilização

Na análise das médias para o período de 2007 a 2011, os bancos das montadoras apresentaram um índice de 0,52 e os bancos diversificados 1,44, sendo assim, os primeiros apresentaram um maior desempenho que os segundos, indicando que os bancos das montadoras possuem menos investimentos em ativo permanente financiado pelo capital próprio, o que lhes permite ainda disponibilidade de recursos próprios para aplicações no ativo circulante e, conseqüentemente, menor será a dependência de capital de terceiros para seu financiamento.

Os bancos diversificados demonstram um alto grau de imobilização, principalmente nas contas que representam o ativo imobilizado devido a sua necessidade de estrutura de agências e pontos de atendimento aos clientes e captação de

recursos, enquanto os bancos das montadoras não necessitam desta imobilização, uma vez que utilizam suas próprias estruturas ou as das concessionárias.

A literatura menciona que quanto menores os índices de estrutura patrimonial melhor será a estrutura financeira do banco, assim, evidencia-se que os bancos das montadoras demonstraram um desempenho superior aos bancos diversificados, pois na média apresentaram um indicador menor, correspondendo à interpretação do indicador grau de imobilização do ativo, que o define que quanto menor, melhor.

#### **4.1.4 Índice de Capital de Terceiros sobre o Ativo Total**

Os bancos diversificados evidenciaram, na média, 0,91 de participação de capital de terceiros sobre as aplicações do ativo total, o que representa um percentual de 13% superior à média dos bancos das montadoras, 0,81, indicando que estes dispõem de parcela maior de capital próprio para investimentos no ativo, fato que pode ser explicado devido à participação das montadoras no capital de seus braços financeiros. Sendo assim, de acordo com a definição da literatura, cuja interpretação é de quanto menor, melhor, os bancos das montadoras evidenciaram um desempenho superior, pois utilizaram mais recursos próprios do que de terceiros para se financiar.

#### **4.1.5 Índice de Capital de Giro Próprio**

Constata-se, por meio da análise das médias, que para o período de 2007 a 2011 os bancos das montadoras apresentaram um maior desempenho (índice de 0,51) do que os diversificados (-0,44).

Os bancos das montadoras alcançaram média de 0,51, o que significa que 51% do seu capital próprio são utilizados nas aplicações do ativo, excluídas as operações do ativo permanente, ou seja, estes bancos conseguiram planejar seus recursos financeiros que permitiram investir metade dos seus recursos próprios nas operações do ativo circulante.

Os bancos diversificados apresentaram uma média negativa, -0,44, a qual demonstra a ausência de utilização de capital próprio nas aplicações do ativo circulante, que indica provável uso de capital de terceiros.

Dessa forma, evidencia-se que os bancos das montadoras revelaram, no período analisado, maior independência financeira. Assim, obtiveram na análise do indicador capital de giro próprio um desempenho superior aos bancos diversificados para o período analisado.

#### **4.1.6 Provisão para Créditos de Liquidação Duvidosa (PCLD) sobre Operações de Crédito**

Na análise das médias para o período de 2007 a 2011, os bancos das montadoras apresentaram um índice de 2,31 e os bancos diversificados, de 4,98, ou seja, uma PCLD 115% superior à dos bancos das montadoras; portanto, estes registraram um desempenho superior aos bancos diversificados, pois demonstraram um índice menor, que corresponde a um menor risco de inadimplência, haja vista que, para a constituição da PCLD, considera-se o risco de não recebimento da carteira. Como evidenciado no referencial teórico, quanto maior for o índice, mais elevadas serão as perspectivas de perda.

O índice de constituição da PCLD tem como objetivo medir a inadimplência das instituições. Desse modo, as diferenças encontradas justificam-se, pois a constituição da PCLD para as instituições financeiras tem como base a classificação da carteira conforme os dias de atraso dos financiamentos. Assim, o fato de os bancos das montadoras possuírem somente uma carteira de financiamento de veículos diminui a probabilidade de clientes em atraso por muito tempo. Ao contrário, os bancos diversificados detêm variadas operações de financiamento, portanto, podem possuir uma quantidade maior de clientes inadimplentes e, por isso, têm de constituir um valor maior para a PCLD.

#### **4.1.7 Despesa PCLD sobre as Operações de Crédito**

A análise das médias evidencia que os bancos das montadoras apresentaram um índice de 0,01 contra 0,03 dos bancos diversificados. O resultado desta análise está relacionado ao indicador PCLD sobre operações de crédito, portanto, a mesma justificativa do item 4.1.6 para maior desempenho dos bancos das montadoras.

#### **4.1.8 Despesa PCLD sobre o Patrimônio Líquido**

No período analisado, os bancos das montadoras demonstraram uma média de 0,09 e os bancos diversificados, 0,18. Este indicador evidenciou que os bancos diversificados apresentaram, na média, mais despesas de PCLD em relação aos bancos das montadoras, portanto, estes conseguiram um desempenho superior aos bancos diversificados, e os motivos desta posição são reflexos dos relatos do indicador constituição da PCLD para as operações de crédito, item 4.1.6.

#### **4.1.9 Margem Operacional**

Os bancos das montadoras obtiveram média de 0,07 e os bancos diversificados média de 0,01. Esta análise proporciona uma interpretação de maior rentabilidade para os bancos das montadoras. Contudo, segundo Berk e Demarzo (2009), as diferenças nas margens operacionais podem resultar de diferenças estratégicas, assim com menor margem não significa ineficiência, mas parte de uma estratégia de oferecer preços mais baixos para vender produtos comuns em grande volume.

#### **4.1.10 Participação das Despesas Administrativas**

Na análise das médias os bancos das montadoras apresentaram um índice de 0,13 e os bancos diversificados 0,21,

apontando um maior desempenho dos primeiros por possuírem uma menor participação de despesas administrativas.

O maior índice de despesas administrativas dos bancos diversificados pode ser explicado em razão de um volume maior de despesas administrativas devido ao seu porte e estrutura, pois dispõem de agências, correspondentes bancários, grande número de funcionários, entre outras despesas administrativas necessárias ao desenvolvimento de suas operações. Os bancos de montadoras detêm uma estrutura administrativa menor, pois não possuem agências nem correspondentes bancários, o que reduz, significativamente, as despesas administrativas.

#### **4.1.11 Participação Despesas com Provisões**

Na análise da média para o período, os bancos das montadoras demonstraram um índice de 0,7 e os bancos diversificados, 0,09; desta forma, estes evidenciaram maiores despesas de provisões, portanto, os bancos das montadoras apresentaram um desempenho superior.

#### **4.1.12 Rentabilidade Operacional**

Na análise das médias para o período de 2007 a 2011 evidencia-se maior rentabilidade para os bancos diversificados, que demonstraram 0,19 contra 0,08 dos bancos das montadoras.

A variedade dos produtos e serviços disponibilizados pelos bancos diversificados pode contribuir para alcance de maior rentabilidade, haja vista que a base para construção deste indicador é o resultado operacional, que foi maior para os bancos diversificados e, portanto, melhorou o indicador quando comparado aos bancos das montadoras, que possuem uma carteira de produtos não diversificada.

#### **4.1.13 Rentabilidade do Ativo Total**

A análise deste indicador demonstrou que os bancos das montadoras proporcionaram, na média, 0,02 de retorno líquido sobre o total de ativos; assim, registraram média superior aos bancos diversificados, que apresentaram 0,01.

Diante das análises dos indicadores econômico-financeiros verifica-se que, embora haja concentração da carteira dos bancos das montadoras, o desempenho econômico-financeiro destes não é afetado quando comparado ao dos bancos diversificados, que possuem uma carteira variada de produtos.

Observa-se, por meio da aplicação do teste t, que além de confirmar a existência de diferenças significativas entre os indicadores, no período de 2007 a 2011, permite também evidenciar um desempenho superior da primeira categoria em relação à segunda categoria de bancos, pois dos 13 indicadores analisados em apenas 1 o índice de rentabilidade operacional apresentou desempenho inferior ao dos bancos diversificados.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Esta pesquisa foi motivada pela expansão do crédito no Brasil, especificamente do financiamento de veículos e seu impacto no desempenho para um segmento específico de mercado: os bancos das montadoras.

A abordagem do referencial teórico permitiu constatar a importância das instituições financeiras na atividade econômica do país, por meio das operações de crédito, cujo destaque foi no ano de 2009 ao atingir 49% de participação no PIB. Houve expansão no crédito destinado ao financiamento de automóveis em consequência do aumento da produção e do consumo de veículos, que mesmo diante da crise internacional de 2008 apresentou crescimento, principalmente devido a medidas anticíclicas do governo.

Partiu-se do pressuposto de que a concentração da carteira dos bancos das montadoras poderia evidenciar diferenças no desempenho de seus indicadores econômico-financeiros quando comparados aos bancos com carteira diversificada.

Sendo assim, diante das discussões abordadas no artigo, da aplicação do Test t e da análise dos resultados, foi possível responder à questão deste estudo: a concentração de crédito em financiamento de veículos dos bancos das montadoras está associada a diferenças significativas no desempenho dos indicadores econômico-financeiros, quando comparados aos bancos diversificados?

A pesquisa comprovou a hipótese H1: os indicadores econômico-financeiros, durante o período de 2007 a 2011, evidenciaram diferenças de desempenho entre os bancos de montadoras e bancos com carteira diversificada.

Assim, registrou-se que a exclusividade e a concentração das operações de financiamento em veículos dos bancos das montadoras lhes conferem algumas características que contribuíram para associar a sua especificidade à presença de diferenças significativas nos indicadores, bem como maior desempenho quando comparados aos bancos diversificados.

Destaca-se a análise dos indicadores da categoria qualidade de risco da carteira de crédito, pois se constatou a associação da carteira concentrada de crédito dos bancos das montadoras na constituição da PCLD, pois uma carteira menor, não diversificada, diminui riscos e, portanto, constitui-se uma PCLD menor, o que justifica o desempenho superior dos bancos das montadoras em relação aos bancos diversificados nesta categoria de indicadores.

Conclui-se que os bancos das montadoras, além de obterem diferenças significativas nos indicadores, mostraram que, apesar de concentrarem suas operações de crédito em financiamento de veículos, apresentaram maior desempenho do que os bancos diversificados em 12 dos 13 indicadores analisados, o que representa 92%. Assim, evidencia-se que a concentração das operações de crédito dos bancos das montadoras não significa baixo desempenho nos indicadores para estas instituições financeiras.

As limitações da pesquisa foram relacionadas à diversidade de indicadores econômico-financeiros disponíveis e algumas diferenças existentes em suas fórmulas e à dificuldade de comparar alguns indicadores devido a contas específicas dos bancos diversificados e dos bancos das montadoras, o que inviabilizou a comparação de alguns indicadores. Ressalta-se também a escassez de estudos relacionados aos bancos das montadoras e indicadores específicos para o setor bancário.

Desta forma, acredita-se que a contribuição prática deste artigo abre espaço na pesquisa acadêmica para outras abordagens da discussão proposta neste estudo, principalmente com foco nos bancos das montadoras.

Como sugestão para futuras pesquisas recomenda-se a apresentação do desempenho relacionado às estratégias das instituições financeiras, comparação entre o desempenho dos bancos das montadoras no Brasil e no exterior, realização de uma análise longitudinal, assim como a utilização de outras técnicas estatísticas para exploração dos dados.

## REFERÊNCIAS

- ALVARENGA, Gustavo Varela; ALVES, Patrick Franco; SANTOS, Carolina Fernandes dos; NEGRI, Fernanda de; CAVALCANTE, Luiz Ricardo; PASSOS, Maria Cristina. Políticas Anticíclicas na Indústria Automotobílica: Uma Análise de Cointegração dos Impactos da Redução do IPI sobre as Vendas de Veículos. *Textos para Discussão*, 1512. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, IPEA. Rio de Janeiro, outubro 2010.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS FINANCEIRAS DAS MONTADORAS (ANEF). Disponível em: <<http://www.anef.com.br>>. Acesso em: 13 nov. 2012.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (ANFAVEA). *Anuário da Indústria Automotobílica Brasileira 2011*. Disponível em: <<http://www.virapagina.com.br/anfavea2012/>>. Acesso em: 28 nov. 2012.
- ASSAF NETO. *Curso de Administração Financeira*. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2011.
- \_\_\_\_\_. *Estrutura e análise de balanços: um enfoque econômico-financeiro*. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2010.
- BANCO CENTRAL DO BRASIL (BACEN). *Relatório de Estabilidade Financeira*. Março 2012. Volume 11 Número 1. Disponível em: <<http://www.bcb.gov.br>>. Acesso em: 3 jul. 2012.
- BANCO CNH. *Histórico*. Disponível em: <<http://www.cnhcapital.com/brazil/pt/Pages/HISTORICO.aspx>>. Acesso em: 10 nov. 2012.
- BANCO FIAT. *Quem Somos*. Disponível em: <<http://www.bancofiat.com.br/>>. Acesso em: 11 nov. 2012.
- BANCO FIDIS. *Institucional*. Disponível em: <<http://www.bancofidis.com.br/>>. Acesso em: 11 nov. 2012.
- BANCO FORD. *O Banco Ford*. Disponível em: <[http://www.bancoford.com.br/banco\\_ford.asp](http://www.bancoford.com.br/banco_ford.asp)>. Acesso em: 11 nov. 2012.
- BANCO GMAC. *Institucional*. Disponível em: <<http://homebank.bancogmac.com.br/homebank/historico.jsp#hbTop>> Acesso em: 11 nov. 2012.
- BANCO IVECO. *Institucional*. Disponível em: <<http://www.ivecocapital.com.br/institucional.aspx>>. Acesso em 11 nov. 2012.
- BANCO MERCEDES-BENZ. *Uma história de sucessos*. Disponível em: <<http://www.bancomercedes-benz.com.br/o-banco-mercedes-benz/Paginas/historia.aspx>>. Acesso em 10 nov. 2012.
- BANCO PSA. *Financiamento Banco Peugeot*. Disponível em: <<http://carros.peugeot.com.br/financiamento-banco-peugeot-677/>>. Acesso em: 11 nov. 2012.
- BANCO SCANIA. *Soluções Financeiras*. Disponível em: <<http://www.scania.com.br/solucoes-financeiras/scania-banco/>>. Acesso em 10 nov. 2012.
- BANCO TOYOTA. *Quem Somos*. Disponível em: <[http://www.bancotoyota.com.br/ToyotaB2C/portugues/quem\\_somos\\_nossa\\_historia.jsp](http://www.bancotoyota.com.br/ToyotaB2C/portugues/quem_somos_nossa_historia.jsp)>. Acesso em 11 nov. 2012.
- BANCO VOLVO. *Quem Somos*. Disponível em: <<http://www.vfsc.com/financialservices/brazil/pt-br/financiamentos/Pages/planos-financiamento.aspx>>. Acesso em 10 nov. 2012.
- BERK, Jonathan; DEMARZO Peter. *Finanças Empresariais*. Porto Alegre: Bookman Editora, 2009.
- BODIE, Zvi; MERTON, Robert C. *Finanças*. 1. ed. Porto Alegre: Bookman Editora, 2002.
- BORGES, Rodrigo de Andrade; ROSALEM, Wagner; PEREIRA, Vinicius Silva. *Análise dos índices de desempenho do setor bancário do Brasil e dos Estados Unidos antes, durante e após a crise financeira mundial de 2008: uma análise comparativa*. I Encontro das Faculdades de Gestão e Negócios Novas Fronteiras Tecnológicas da Gestão. Minas Gerais, junho/2011.
- BORGHI, Roberto Alexandre Zanchetta. *Economia financeira e economia produtiva: o padrão de financiamento da indústria automotobílica*. 2011. 200 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Econômicas) – Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Economia, UNICAMP, Campinas, 2011.
- BRAGA, Roberto. *Análise Avançada do Capital de Giro*. Caderno de Estudos n. 3, São Paulo, FIPECAFI setembro 1991.
- CAMARGO JÚNIOR, Alceu Salles; MATIAS, Alberto Borges; MARQUES, F. T. *Desempenho dos Bancos Comerciais e Múltiplos de Grande Porte no Brasil, Argentina e México*. XXXIX CLADEA – *Consejo Latinoamericano de Escuelas de Administración, 2004, Puerto Plata*. Disponível em: <[http://www.cepefin.com.br/publicados\\_pdf/desempenho\\_dos\\_bancos\\_comerciais\\_e\\_multiplos\\_de\\_grande\\_porte\\_no\\_brasil\\_argentina\\_e\\_mexico\\_cladea\\_2004.pdf](http://www.cepefin.com.br/publicados_pdf/desempenho_dos_bancos_comerciais_e_multiplos_de_grande_porte_no_brasil_argentina_e_mexico_cladea_2004.pdf)>. Acesso em: 12 ago. 2013.
- FEBRABAN – Federação Brasileira de Bancos. *Introdução à análise de instituições financeiras*. São Paulo: IBCB, 1990. Caderno 18.
- FORTUNA, Eduardo. *Mercado Financeiro: produtos e serviços*. 16. ed. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2007.
- GABRIEL, Luciano F.; SCHNEIDER, Ariane H.; SKROBOT, Fabiana C. C.; SOUZA, Marília de. *Uma Análise da Indústria Automotobílica no Brasil e a Demanda de Veículos Automotobílicos: Algumas Evidências para o período recente*. IV Encontro Internacional da Associação Keynesiana Brasileira (AKB). De 3 a 5 de agosto de 2011, Rio de Janeiro/RJ. *Anais eletrônicos...* Disponível em: <<http://www.pgge.ufrgs.br/akb/encontros/2011/05.pdf>>. Acesso em: 11 mar. 2013.
- GIL, Antônio Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2011.
- HAJJ, Zaina Said El. *Evolução e Desempenho dos Bancos durante o Plano Real*. Tese (Doutorado em Ciências Contábeis). Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2005.
- IUDÍCIBUS, Sérgio de. *Análise de balanços*. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2008.
- KUBOTA, Carlos Teruyo. *O Papel do Banco Toyota na Estratégia da Montadora Toyota*. 2012. 92 f. Dissertação (Mestrado em Administração de Empresas) – Fundação Getúlio Vargas, Escola de Administração de Empresas de São Paulo, São Paulo, 2012.
- MACEDO, Marcelo Álvaro da Silva; SANTOS, Rodrigo Melo; SILVA, Fabrícia de Farias. *Desempenho Organizacional no Setor Bancário Brasileiro: Uma aplicação da análise envoltória de dados*. *Revista de Administração Mackenzie* v. 7, n.1, pp.11-44. São Paulo, 2006.
- MARION, José Carlos. *Análise das demonstrações contábeis: contabilidade empresarial*. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2010.
- MARTINS, Tomás Sparano; KATO, Heitor Takashi; CRUZ, June Alisson Westarb; DA SILVA, Wesley Vieira; DAMIÃO, Eduardo da Silva.

- Análise de Grupos Estratégicos e Desempenho na Indústria de Bancos Comerciais no Brasil. *RCO – Revista de Contabilidade e Organizações*. FEA-RP/USP v. 4, n. 9, pp. 100-125, maio-ago. 2010.
- MARTINS, Eliseu. Análise Crítica de Balanços Parte I. *Boletim IOB: Temática Contábil e Balanços*. São Paulo, n. 26, 2005.
- MATARAZZO, Dante Carmine. *Análise financeira de balanços: abordagem básica e gerencial*. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.
- MIRANDA, Vanessa Lopes. *Impacto da adoção das IFRS (International Financial Reporting Standards) em indicadores econômico-financeiros de bancos de alguns países da União Europeia*. São Paulo, 2008. 107 p. Dissertação Mestrado (Ciências Contábeis) Universidade de São Paulo, 2008.
- NAKAMURA, Wilson Toshiro; MARTINS, Diogenes Manoel Leiva; FORTE, Denis; CARVALHO FILHO, Antônio Francisco de; COSTA, André Castilho Ferreira da; AMARAL, Alexandre Cintra do. Determinantes de Estrutura de Capital no Mercado Brasileiro: Análise de Regressão com Pannel de Dados no Período de 1999-2003. *Revista Contabilidade e Finanças – USP*. São Paulo n. 44 pp. 72-85, maio/agosto 2007.
- OLIVEIRA, Vanessa Herculano de. *Operações com títulos e valores imobiliários: impacto sobre os principais índices econômico-financeiros de bancos atuantes no Brasil*. 2011. 132 f. Dissertação (Mestrado Ciências Contábeis) – Universidade de São Paulo, Departamento de Contabilidade e Atuária, São Paulo, 2011.
- RCI BANQUE. Disponível em: <<http://www.renault.com.br/servicos-financeiros/financiamento/financiamento/financeira-renault/index.jsp>>. Acesso em: 10 nov. 2012.
- TOMAZONI, Tarcísio; MENEZES, Emilio Araújo. Estimativa do custo de capital de empresas brasileiras de capital fechado (sem comparáveis de capital aberto). *Revista de Administração da Universidade de São Paulo* v. 37, n. 4, pp. 38-48, outubro/dezembro 2002.

---

<sup>i</sup> As instituições com carteira comercial podem captar depósitos à vista.

<sup>ii</sup> Operações de crédito a pessoas físicas com prazos longos, foram alteradas pela Circular n°. 3.563, de 11 de novembro de 2011, que promoveu redução na ponderação de risco aplicada às operações de crédito pessoal, financiamento e arrendamento mercantil de veículos com prazo acima de vinte e quatro meses e inferior a sessenta meses. A mesma medida elevou a exigência de capital relativa aos financiamentos com prazos superiores a sessenta meses.

<sup>iii</sup> PSI foi criado para aumentar os investimentos das montadoras, ao reduzir o custo de máquinas e equipamentos, além de oferecer taxas reduzidas a veículos rodoviários, inclusive para a aquisição de ônibus elétricos, híbridos e outros modelos com tração elétrica, e para projetos de engenharia.