



Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.



Transportes Públicos Ocasionais Rodoviários de Mercadorias

Actividade Empresarial

2006



ÍNDICE GERAL

| | |
|---|----|
| 1. NOTA INTRODUTÓRIA | 4 |
| 2. ASPECTOS METODOLÓGICOS | 6 |
| 3. CARACTERIZAÇÃO | 10 |
| a. Resultados globais da amostra | 10 |
| b. Estrutura da actividade | 11 |
| c. Âmbito do transporte predominante | 13 |
| d. Recursos humanos | 16 |
| 4. PERFIL DO RESPONSÁVEL DA EMPRESA | 20 |
| a. Experiência profissional | 20 |
| b. Nível de ensino | 21 |
| 5. BALANÇO | 23 |
| 6. DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS | 28 |
| a. Produção | 29 |
| i. Actividade de transportador | 29 |
| ii. Outras actividades | 31 |
| b. Estrutura de custos | 32 |
| 7. INVESTIMENTO | 39 |
| 8. INDICADORES ECONÓMICOS E FINANCEIROS | 41 |
| 9. RESUMO | 45 |

LISTA DE QUADROS

| | |
|---|----|
| Resultados globais | 10 |
| Estrutura das empresas segundo a dimensão | 13 |
| Características do sector | 13 |
| Estrutura do balanço patrimonial | 23 |
| Balanço funcional | 26 |
| Demonstração de resultados | 29 |

| | |
|--|----|
| Valor médio da produção por empresa em euros | 30 |
| Estrutura de custos | 33 |
| Indicadores económicos e financeiros | 43 |
| Valores médios por empresa segundo os estratos | 47 |

LISTA DE GRÁFICOS

| | |
|---|----|
| Resultados globais | 10 |
| Evolução do universo de empresas com veículos pesados | 12 |
| CARACTERIZAÇÃO DA ACTIVIDADE | |
| Segundo a dimensão da empresa | 12 |
| TRANSPORTE PREDOMINANTE | |
| Âmbito de intervenção | 15 |
| Transporte predominante | 15 |
| % EMPRESAS SEGUNDO O Nº. PESSOAS AO SERVIÇO | 16 |
| PESSOAL POR NATUREZA DE FUNÇÕES | |
| Segundo a dimensão das empresas | 18 |
| Segundo o tipo de mercado | 18 |
| PERFIL DO RESPONSÁVEL DA EMPRESA | |
| Por tipo de mercados | 20 |
| Por grupos de empresas | 20 |
| NÍVEL DE ENSINO DO RESPONSÁVEL | |
| Por grupos de empresas | 21 |
| Por tipo de mercado | 21 |
| Activo | 24 |
| Passivo e capital próprio | 24 |
| Aplicações | 25 |
| Recursos | 25 |
| Produção, resultados líquidos e autofinanciamento | 31 |
| Empresas com outras actividades | 31 |
| Peso das receitas de outras actividades no volume de negócios | 32 |
| Estrutura de custos (% do total de custos) | 34 |
| Transporte internacional | 35 |
| Evolução dos custos (% do valor da produção)..... | 36 |
| Custos fixos e variáveis por tipos de mercados | 37 |
| Investimento realizado por tipo | 39 |
| Evolução de alguns indicadores..... | 42 |



Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.

1. NOTA INTRODUTÓRIA

1. Nota Introdutória

Com o objectivo de obter informação sobre a estrutura das empresas de transporte público ocasional de mercadorias, bem como da sua realidade em termos económicos e financeiros, têm os serviços próprios do IMTT, com regularidade, vindo a levar a cabo trabalhos de recolha junto das empresas licenciadas para esse tipo de serviço.

O presente relatório constitui uma mostra dos resultados referente à actividade económica e financeira do ano económico de 2006, feita junto das empresas do sector que possuam veículos pesados.

O método de exploração da informação tem-se baseado nos dados constantes do Balanço e da Demonstração de Resultados e respectivos Anexos, os quais as empresas obrigatoriamente preenchem para fins fiscais, bem como num formulário incidindo fundamentalmente sobre a estrutura da empresa e investimentos realizados.

Estes documentos contêm em si limitações, sobretudo se se levar em conta os fins fiscais a que se destinam, nomeadamente ao nível das receitas e resultados líquidos.

A optimização das amostras permitiu obter uma recolha da informação mais precisa e a experiência anteriormente acumulada sem dúvida que beneficiou o tratamento da mesma, apesar da alteração do universo de incidência.

Os resultados obtidos, considerados fidedignos, como é expresso pelo baixo nível dos erros conseguidos, abrangem, para além dos grupos de empresas pré-definidos e sempre que se julgou necessário, o mercado regional, o interno de longo curso e o internacional.



Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.

2. ASPECTOS METODOLÓGICOS

2. Aspectos Metodológicos

O presente trabalho tem como objectivo principal, conforme já referido, apurar e disponibilizar um conjunto de resultados que possam contribuir para uma melhoria de avaliação por parte do IMTT no âmbito da gestão do sector e, através da sua divulgação, dá-los a conhecer a outros potenciais utilizadores, nomeadamente a transportadores e respectivas Associações.

O **universo coberto** era constituído pelo conjunto das empresas que tinham como actividade principal o Transporte Público Ocasional Rodoviário de Mercadorias e que eram possuidoras de veículos pesados, existente em 31/12/2006.

A **base de amostragem** reside nos ficheiros informáticos existentes no IMTT, continuamente actualizados a partir dos respectivos pedidos de licenciamento e cessação da actividade.

A **amostra**, constituída por um conjunto de 894 unidades representando uma taxa de amostragem geral da ordem dos 8%, foi previamente estratificada por cinco escalões homogéneos de empresas em função do número de "veículos motor" (camiões e/ou tractores) que possuíam àquela data, procurando-se assim garantir a representatividade do carácter heterogéneo do conjunto, decorrente da sua dimensão:

| | | | |
|------------|--------------------|------------|----------------|
| 1º escalão | empresas possuindo | 1 e 2 | veículos motor |
| 2º escalão | empresas possuindo | 3 e 4 | " |
| 3º escalão | empresas possuindo | de 5 a 9 | " |
| 4º escalão | empresas possuindo | de 10 a 19 | " |
| 5º escalão | empresas possuindo | 20 ou mais | " |

Sempre que se julgou conveniente, consideraram-se ainda *grupos mais unificados*:

| | | |
|----------------|-------------|-------------------|
| de 0 a 4 | veíc. motor | empresas pequenas |
| de 5 a 19 | " | empresas médias |
| com 20 ou mais | " | empresas grandes |

No caso das empresas maiores, e sempre que tal se justificou, desagregaram-se os resultados em outros sub-escalões:

| | |
|------------|------------|
| de 20 a 49 | veic.motor |
| de 50 a 99 | " |
| 100 e mais | " |

Utilizando medidas de tendência central e dispersão verificadas nos trabalhos anteriores, optimizaram-se as amostras por escalão, tendo em vista atingir a maior precisão no tocante às principais variáveis em análise ao nível de confiança de 95%. Procurou-se, assim, que os erros relativos de amostragem, para o conjunto, não ultrapassassem os $\pm 2\%$, levando em conta as características fundamentais do sector, nomeadamente o carácter maioritário das microempresas, por volta dos 48%.

A taxa de respostas recebidas rondou os 44%, ajustando-se a sua distribuição de forma muito satisfatória aos valores esperados quando da repartição da amostra, pelos diversos estratos, segundo o teste de X².

| TIPO DE EMPRESA (Nº VEÍC.MOTOR) | | UNIVERSO INICIAL | | AMOSTRA | | RESPOSTAS | | | | UNIVERSO CORRIGIDO | |
|------------------------------------|--------------------|---------------------|------|---------|------|-----------|------|---------|------|-----------------------|------|
| | | | (%) | | (%) | RECEBIDAS | (%) | VÁLIDAS | (%) | | (%) |
| 1 e 2 | PEQUENA EMPRESA | 4477 | 48,5 | 206 | 4,6 | 114 | 55,3 | 50 | 33,6 | 4473 | 48,5 |
| 3 e 4 | | 2046 | 22,2 | 165 | 8,1 | 49 | 29,7 | 24 | 16,1 | 2045 | 22,2 |
| 5 a 9 | MÉDIA EMPRESA | 1642 | 17,8 | 146 | 8,9 | 58 | 39,7 | 16 | 10,7 | 1642 | 17,8 |
| 10 a 19 | | 648 | 7,0 | 150 | 23,1 | 72 | 48,0 | 28 | 18,5 | 648 | 7,0 |
| 20 e mais | GRANDE EMPRESA | 412 | 4,5 | 227 | 55,1 | 98 | 43,2 | 33 | 21,9 | 409 | 4,4 |
| TOTAL | | 9225 | 100 | 894 | 9,7 | 391 | 43,7 | 151 | 100 | 9217 | 100 |

De modo a esbater o enviezamento das amostras e conseguir extrapolações mais aproximadas da realidade, procedeu-se à análise e quantificação das respostas devolvidas com indicação de "*sem actividade*", o que permitiu estimar o **universo corrigido**, teoricamente correspondente ao número de empresas em actividade.

Os **erros relativos de amostragem (ERA)** encontrados a partir das medidas de tendência central, média e desvio padrão, experimentaram valores bastante baixos, levando em conta o carácter heterogéneo do conjunto das empresas. Assim, para o conjunto e considerando os itens mais representativos – activo total, imobilizado, despesas em combustível e lubrificantes, receitas da actividade e VAB - os erros situaram-se abaixo de 0.5%.

Erros relativos de amostragem (\pm %):

| Activo Total | Imobilizado | Custos totais | Despesas em combustível | Prestação de serviços | Proveitos totais | VAB |
|--------------|-------------|---------------|-------------------------|-----------------------|------------------|------|
| 0.31 | 0.34 | 0.25 | 0.34 | 0.33 | 0.33 | 0.29 |

Os Resultados obtidos dizem respeito a:

- Meios físicos e humanos existentes e utilizados
- Exploração
- Receitas
- Estrutura do Balanço
- Estrutura de custos
- Factores de produção
- Valor acrescentado
- Rácios económicos e financeiros
- Investimentos realizados

A apresentação dos resultados, os quais dum modo geral caracterizam uma **empresa média**, devem ter sobretudo uma leitura por escalão, embora se recorra a uma média ponderada para o conjunto, naturalmente com prejuízo da precisão, pelo que em alguns casos é meramente indicativa ou perde significado. Na medida do possível obedece à seguinte ordem:

- Actividade global, caracterizando estruturalmente o sector, salientando deste modo os traços de maior relevo.
- Resultados por escalões de empresas e ainda por sectores do mercado, regional, interno ou internacional, pondo em evidência os itens mais significativos.
- Análise comparada com resultados de anos anteriores.

No processo de recolha da informação base, conjuntamente com os documentos já referidos, os transportadores individuais foram confrontados com um questionário próprio simplificado, contendo as principais rúbricas necessárias à satisfação dos apuramentos em causa.



Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.

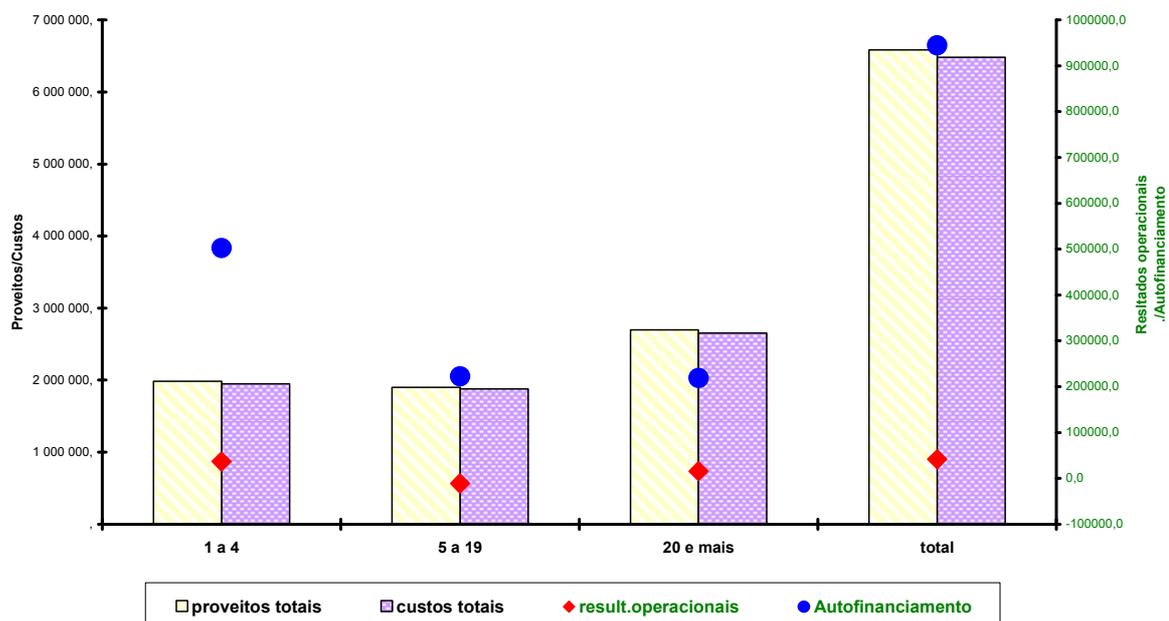
3. CARACTERIZAÇÃO

3. Caracterização

a. Resultados globais

| VALORES GLOBAIS | Dimensão das empresas pelo número de veículos a motor | | | |
|--------------------------------------|---|-------------|-------------|-------------|
| | Total de empresas | até 4 | de 5 a 19 | 20 e mais |
| Proveitos totais (10^3 €) | 6 581 962.8 | 1 982 848.7 | 1 899 877.5 | 2 699 236.6 |
| Custos totais (10^3 €) | 6 482 650.9 | 1 949 278.1 | 1 877 680.4 | 2 655 692.4 |
| Valor da produção (10^3 €) | 6 194 106.0 | 1 905 454.3 | 1 777 848.6 | 2 510 803.1 |
| Prestação de serviços de transportes | 5 381 008.1 | 1 214 673.8 | 1 709 449.0 | 2 456 885.3 |
| Resultados operacionais (10^3 €) | 42 294.1 | 36 949.5 | -10 959.6 | 16 304.1 |
| Autofinanciamento (10^3 €) | 902 951.3 | 465 840.6 | 233 827.9 | 203 282.8 |
| Grau de autonomia (%) | 40.6 | 43.0 | 25.1 | 27.7 |
| Solvabilidade | 1.7 | 1.8 | 1.3 | 1.4 |
| Nº de empresas em actividade | 9217 | 6518 | 2290 | 409 |
| Nº de veículos motor - licenciados | 54 404 | 13 215 | 19 114 | 22 075 |
| Utilizados * | 60 906 | 20 620 | 20 302 | 19 986 |
| Veículos.kms percorridos (10^6) | 5 057.3 | 1 022.7 | 1 558.5 | 2 476.1 |

* Nº de veículos efectivamente utilizados, incluindo aluguer e subcontratação



b. Estrutura da actividade

Em 31/12/06, estariam em actividade no sector 9 217 empresas possuidoras de veículos pesados, correspondendo a menos 5% do que o verificado em 2005.

De entre elas, **71% possuíam menos de 5 veículos motor, (pequenas)**, tendo registado um aumento de 10% relativamente àquele ano, embora o seu peso tenha diminuído no conjunto. Deste conjunto de 6 518 empresas podemos considerar **71% como microempresas** (com 1 ou 2 veíc.motor), sensivelmente o mesmo que em 2005.

Na generalidade, o grupo de **empresas pequenas**, com menos de 5 veículos a motor, caracterizou-se por:

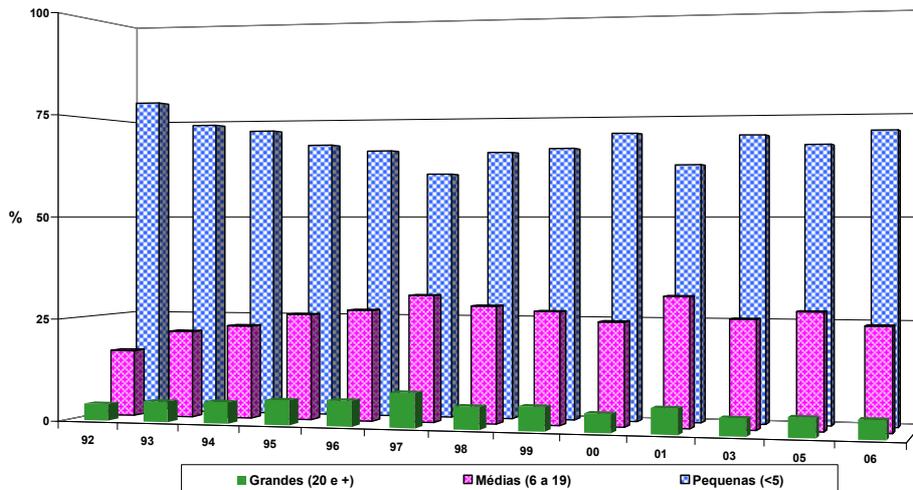
- Uma diminuição, relativamente a 2005.
- **Possuir 24% dos veículos a motor** (23% em 2005) e oferecer 20% da capacidade de carga deste parque;
- **Ocupar 31% do pessoal**, com uma média de 3.5 pessoas por empresa (1.9 em 2005);
- **Ter pago 31%** das remunerações totais;
- **Terem facturado 23% das receitas** por prestações de serviços.
- **Ter contribuído com 16%** para o VAB do sector (óptica do produto).

Por seu lado **as empresas consideradas grandes, com 20 ou mais veículos motor**, posicionavam-se em relação à totalidade do seguinte modo:

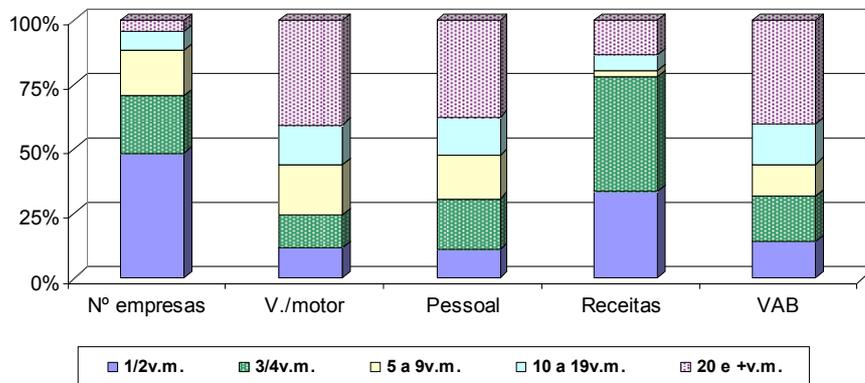
- **Eram 409, representando 4.4% do total**, sendo, no conjunto, detentoras de **41% dos veículos a motor**; em média 54 por empresa;
- 77% tinham até 49 veículos motor com uma média de 30;
Por outro lado, 10% tinham mais de 100 veículos, com uma média por empresa de 200 veículos e 227 pessoas ao serviço (173 em 2005);
As restantes, em número de 56, possuíam em média 66 veículos a motor e empregavam 76 pessoas;
Curiosamente, em todos os estratos o número de veículos a motor utilizados por empresa foi superior àqueles que possuíam, com excepção dos estratos de 5 a 9 e 20 a 49 veículos.
- **Ocupavam 38% do pessoal**, com uma média de 67 pessoas por empresa (49 em 2005);
- Foram responsáveis por **41% das receitas totais** bem como por 46% das receitas por prestações de serviços;
- Pagaram **39% das remunerações**;
- **Terem facturado 46% das receitas** por prestações de serviços.
- Contribuíram com **42% para o VAB**.

Como resultado das modificações na legislação, bem como na organização do mercado, o decréscimo da parte de pequenas empresas que se vinha verificando, inverteu-se após 1999, parecendo estabilizar um pouco acima dos 65%.

EVOLUÇÃO DO UNIVERSO DE EMPRESAS COM VEÍCULOS PESADOS
Segundo o número de veículos a motor



CARACTERIZAÇÃO DA ACTIVIDADE
segundo a dimensão da empresa



TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS POR CONTA DE OUTREM

ESTRUTURA DAS EMPRESAS SEGUNDO A DIMENSÃO

2006

| Dimensão da empresa em nº veic.motor (a) | Empresas em actividade possuidoras de veic. pesados | | Veículos motor | | | | Pessoal | | Capacidade (P.B.) (Ton.) | |
|--|---|------------|----------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|--------------------------|------------|
| | | | licenciados | | Utilizados | | | | | |
| | v.a. | % | v.a. | % | v.a. | % | v.a. | % | v.a. | % |
| 1 e 2 | 4.477 | 48,5 | 6.279 | 11,5 | 12.121 | 19,9 | 8210 | 11,1 | 162.667 | 10,6 |
| 3 e 4 | 2.046 | 22,2 | 6.936 | 12,7 | 8.499 | 14,0 | 14496 | 19,7 | 146.644 | 9,5 |
| 5 a 9 | 1.642 | 17,8 | 10.646 | 19,6 | 10.582 | 17,4 | 12238 | 16,6 | 310.910 | 20,2 |
| 10 a 19 | 648 | 7,0 | 8.468 | 15,6 | 9.720 | 16,0 | 11091 | 15,1 | 250.343 | 16,3 |
| 20 a 49 | 311 | 3,4 | 9.338 | 17,2 | 8.873 | 14,6 | 13130 | 17,8 | 282.191 | 18,3 |
| 50 a 99 | 56 | 0,6 | 3.719 | 6,8 | 5.015 | 8,2 | 4279 | 5,8 | 179.939 | 11,7 |
| 100 e mais | 45 | 0,5 | 9.018 | 16,6 | 6.098 | 10,0 | 10220 | 13,9 | 206.938 | 13,4 |
| TOTAL | 9.225 | 100 | 54.404 | 100 | 60.906 | 100 | 73.665 | 100 | 1.539.631 | 100 |

(a) Veic.motor - camiões + tractores

Fonte: IMTT

CARACTERÍSTICAS DO SECTOR - 2006

(euros)

| | Total | Dimensão da empresa em nº de veículos a motor | | | | |
|--|----------------------|---|---------------|---------------|---------------|----------------|
| | | 1 e 2 | 3 e 4 | 5 a 9 | 10 a 19 | 20 e mais |
| | | | | | | |
| Receitas brutas totais (A) | 6.374.274.609 | 852.634.696 | 1.128.899.455 | 927.063.797 | 972.813.718 | 2.492.862.944 |
| Receitas activid. Transportes (B) | 5.190.652.843 | 641.028.897 | 572.791.578 | 829.305.445 | 880.143.557 | 2.267.383.365 |
| (B/A) | 81,4% | 75,2% | 50,7% | 89,5% | 90,5% | 91,0% |
| Resultados operacionais globais | 42.294.080 | 37.147.441 | -197.953 | -41.900.256 | 30.940.706 | 16.304.143 |
| <i>Receitas transportes/veic.motor</i> | <i>67.036</i> | <i>52.887</i> | <i>67.397</i> | <i>78.371</i> | <i>90.550</i> | <i>113.453</i> |
| <i>Custos transportes/veic.motor</i> | <i>65.179</i> | <i>46.344</i> | <i>85.922</i> | <i>73.820</i> | <i>87.286</i> | <i>96.484</i> |
| V.A.B.cf total | 1.888.402.295 | 298.136.337 | 219.538.831 | 247.138.807 | 324.292.950 | 799.295.370 |
| | 100% | 15,8% | 11,6% | 13,1% | 17,2% | 42,3% |
| por empresa | 195.689 | 66.652 | 107.354 | 150.511 | 500.452 | 1.940.037 |

Fonte: IMTT

c. Âmbito do transporte predominante

Segundo os resultados apurados, as empresas declararam como predominante na sua actividade a actuação nos seguintes mercados:

- Unicamente regional: 15%
- Unicamente longo curso..... 39%
- Regional e longo curso..... 6%
- Unicamente internacional: 22%
- Internacional e longo curso..... 16%
- Regional, longo curso e internacional 1%
- Nenhum predominante 1%

Deste modo, estimou-se que:

- Cerca de 2 150 empresas desenvolviam actividade no âmbito **regional**, a maioria (67%) em exclusividade.
45% indicou laborar em operações de carga completa geral, 20% com carga completa especializada e 30% dedicar-se ao aluguer com condutor.
A empresa média característica, trabalhando apenas neste mercado, utilizou 7 veículos a motor, os quais, individualmente, percorreram uma quilometragem anual próxima dos 62 000 km, ofereceu uma capacidade de 157 toneladas de P.B, portanto, em média com cerca de 22 ton. de PB e ocupava 11 pessoas.
A prestação de serviços rondou os 75% do total de proveitos e os custos de exploração da actividade de transportes cerca de 60% do total de custos da empresa.
- No mercado **interno de longo curso** estimou-se que operavam cerca de 5 800 empresas, 63% unicamente neste mercado, 25% recorrendo simultaneamente a ele e ao internacional e cerca de 9% actuando também no regional.
Também neste âmbito 37% das empresas declararam dedicar-se à carga completa geral, 40% ao aluguer com condutor e 12% à carga completa especializada.
Pode caracterizar-se uma empresa média deste mercado, como tendo utilizado 10 veículos a motor oferecendo um P.B. rebocável de 290 ton., os quais individualmente percorreram na sua actividade 55 000 km/ano e onde laboravam 14 pessoas.
Os proveitos da actividade rondaram os 92% do total do volume de negócios, enquanto os custos se cifraram nos 84% dos custos totais da empresa.
- Por seu lado, cerca de 3 700 empresas declararam dedicar-se ao transporte de âmbito **internacional**, 55% das quais em situação de exclusividade.
Neste mercado foi indicado por 30% das empresas o recurso a operações de carga completa geral, enquanto 10% praticavam o aluguer com condutor.

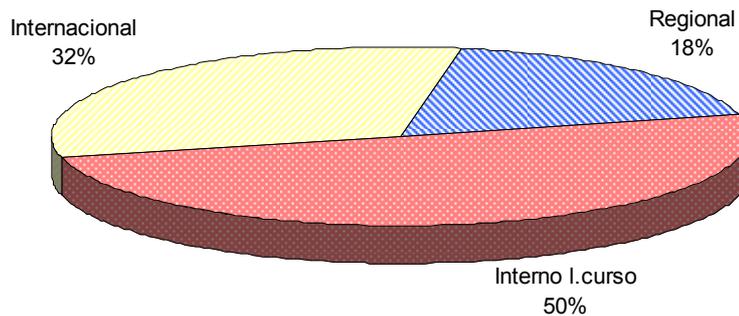
A empresa média empregava 30 pessoas, possuía 23 veículos a motor, os quais percorreram mais de 130 000 km/ano.

Registe-se que no geral, apenas 19% das empresas declararam estar envolvidas em redes ou ser operadores logísticos, sendo que no mercado regional essa percentagem foi de 5%, no longo curso de 11% e no internacional 40%.

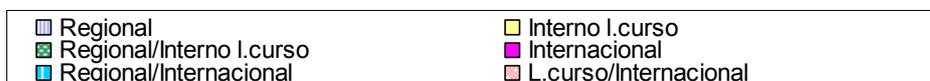
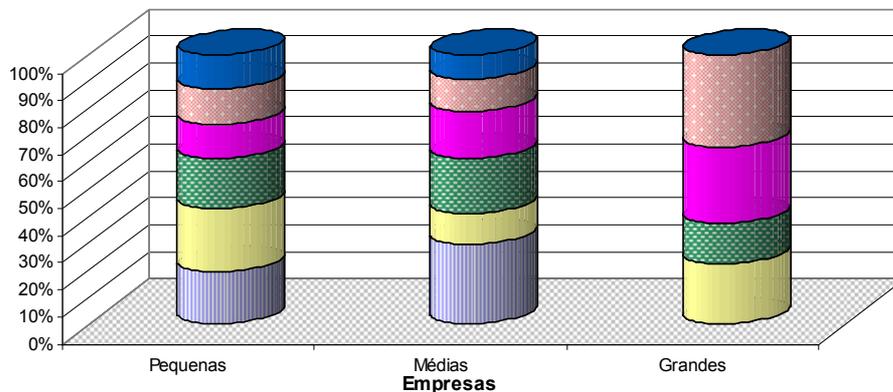
Para além dos desvios resultantes do processo de amostragem estas percentagens mostram haver um crescente número de empresas nas redes logísticas internacionais.

TRANSPORTE PREDOMINANTE - 2006

- Âmbito de intervenção -



TRANSPORTE PREDOMINANTE - 2006

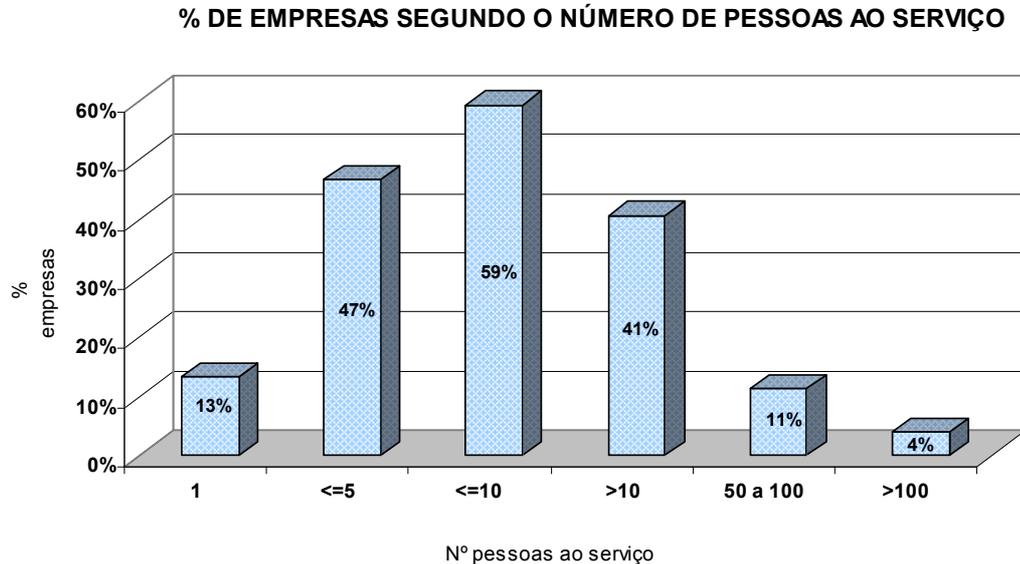


d. Recursos humanos

Considerando somente as empresas com veículos pesados, os dados obtidos parecem apontar para um aumento do número de pessoas trabalhando no sector, cerca de 74 000, relativamente ao verificado em 2005.

Por outro lado, observando a estratificação das empresas em função do número de pessoas que ocupavam, verificou-se que cerca de 13% laborava unicamente com uma pessoa, 47% envolviam até 5 pessoas inclusive e 59% até 10. Por sua vez, apenas 11% das empresas ocupava entre 50 e 99 pessoas e 4% tinham 100 ou mais.

Estas percentagens reforçam o afirmado atrás, uma vez que, face a 2005, aumentou substancialmente o número de empresas ocupando até 5 pessoas. Por outro lado, reduziu bastante o número das que ocupavam de 50 a 99 pessoas.



Por natureza das funções que desenvolviam, a distribuição do pessoal era a seguinte:

Proprietários ou familiares sem remuneração fixa

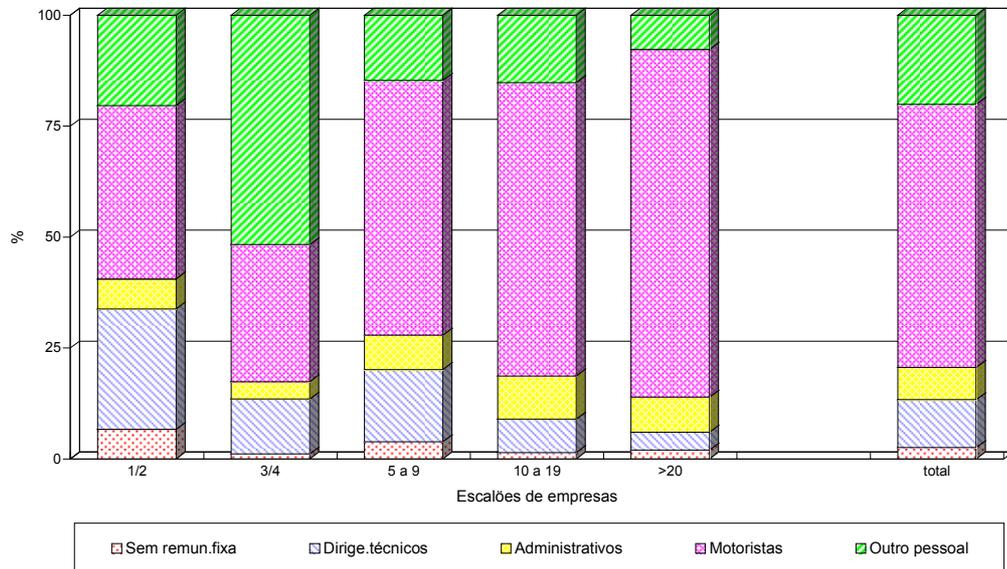
- Representavam cerca de 3.0% do total de pessoal. Distribuíam-se com maior expressividade pelas empresas que detinham até 9 veículos motor, mais evidente nas microempresas onde atingiam 7% (15% em 2005).

Pessoal com remuneração fixa

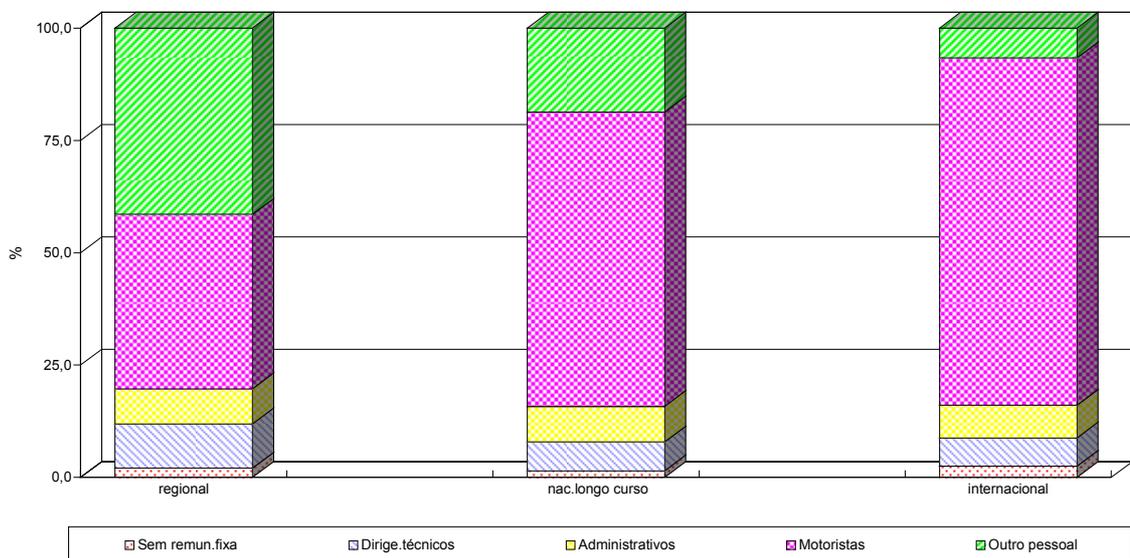
- Os "Motoristas" representavam 59% do total do pessoal do sector, (61% em 2005). Considerando a estrutura por grupos de empresas, pesavam cerca de 78% nas grandes, 62% nas médias, e 35% nas mais pequenas (47% em 2005), existindo, neste caso, possível duplicação na indicação do número de "dirigentes" e "motoristas".
- "Dirigentes e técnicos" teve um peso de 11% do total do pessoal, ganhando maior expressividade nas empresas pequenas. Conforme indicado atrás, tem-se observado que nestas empresas as respostas encerram em si uma certa confusão entre a figura do proprietário e a do dirigente, facto que poderá falsear as percentagens atrás observadas.
- A percentagem do "pessoal administrativo" era de 7%, variando entre os 3% e os 9%.
- A rubrica "outro pessoal", representava também 20% do total.

PESSOAL POR NATUREZA DE FUNÇÕES

- segundo a dimensão das empresas -



- segundo o tipo de mercado -





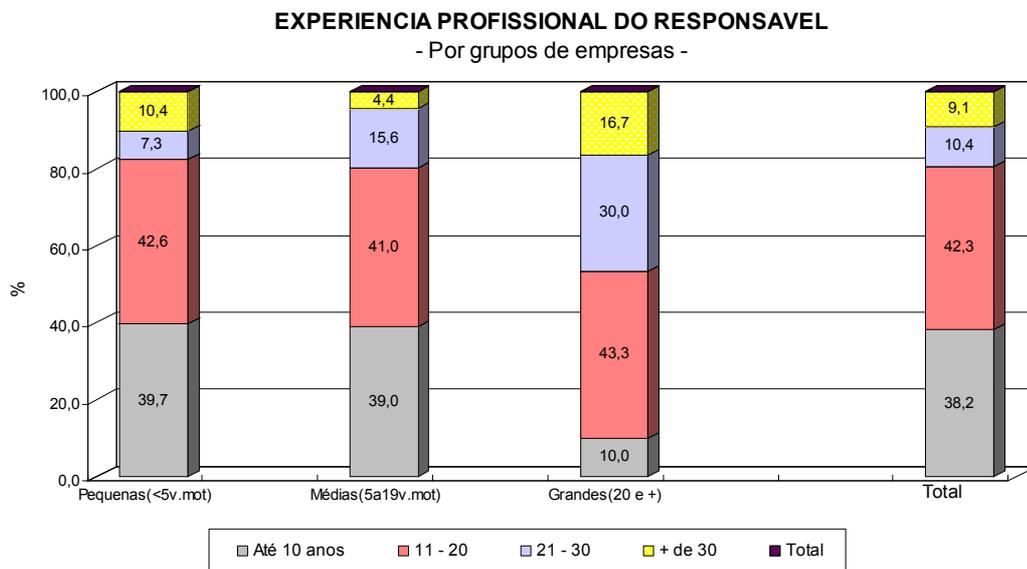
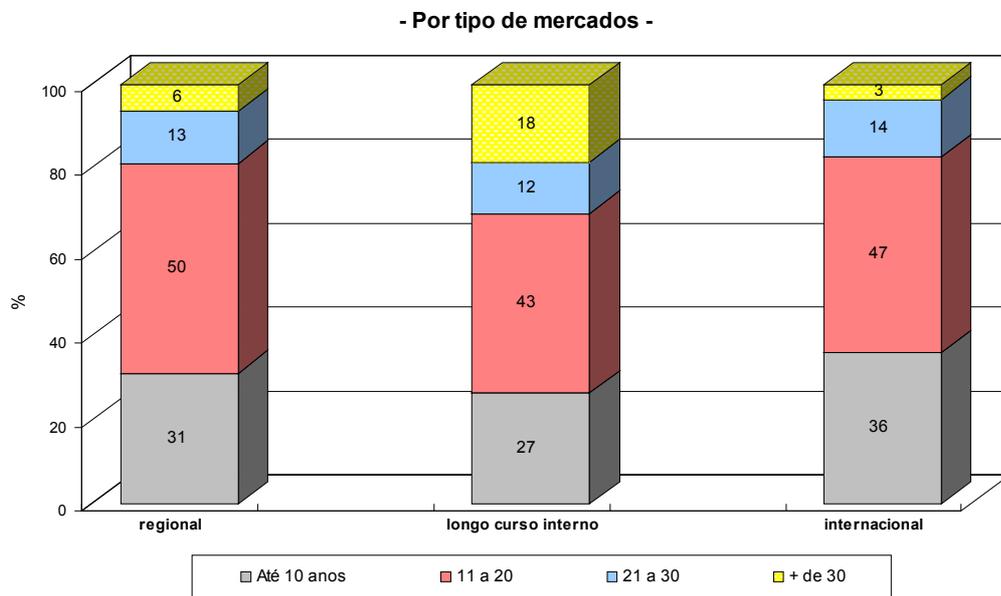
Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.

4. PERFIL DO RESPONSÁVEL DA EMPRESA

4. Perfil do Responsável da Empresa

a. Experiência profissional:

- Para o conjunto das empresas a **média era de 18 anos**, verificando-se não haver grandes variações em todos os estratos de empresas.
- Constatou-se também que em 38% das empresas o responsável tinha até 10 anos de experiência (31% em 2005) e apenas 9% mais de 30 anos (15% em 2005).
- No entanto, em 62% a experiência profissional era superior a 10 anos.



b. Nível de ensino:

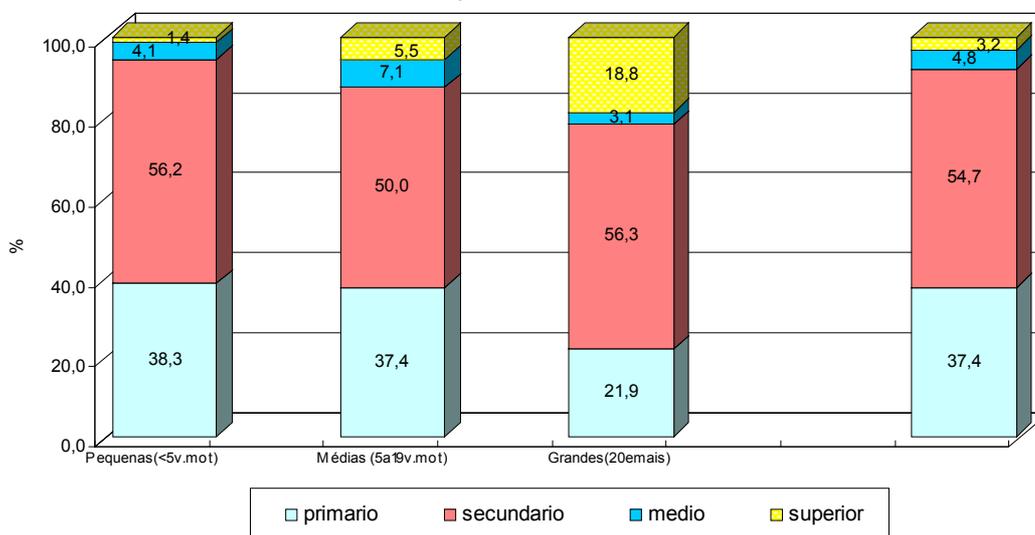
- Do conjunto das empresas inquiridas, **92% declarou que o seu responsável possuía como habilitações o nível primário ou secundário.**

Esta tendência foi menos acentuada nas grandes empresas, onde se verificou que 22% dos responsáveis tinha o nível médio ou superior de ensino.

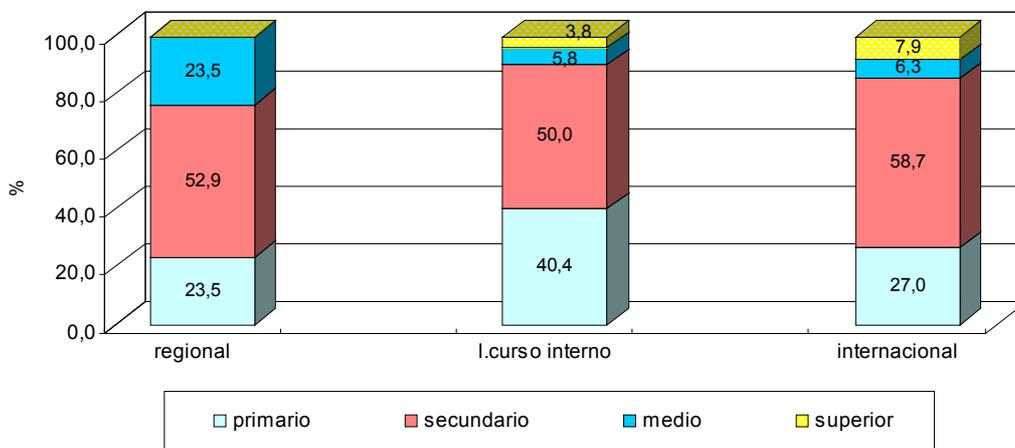
- No entanto, apenas 3% da totalidade indicou que o seu responsável tinha formação universitária, revelando-se este valor mais elevado nas empresas grandes, 19%.

NIVEL DE ENSINO DO RESPONSÁVEL

- Por grupos de empresas -



- Por tipo de mercado -





Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.

5. BALANÇO

5. Balanço

Variações estruturais e análise patrimonial:

Os valores do activo constantes no balanço patrimonial de uma empresa média representativa da actividade rondariam os 603 000 €.

O peso estrutural do activo fixo aumentou relativamente a 2005, uma vez que aumentou o número de empresas mais pequenas, pois era superior nos restantes escalões. No entanto, verificou-se um crescimento dos créditos de curto prazo.

Por outro lado, ao nível do exigível não se verificaram variações de registo, tendo o peso do “capital próprio” na estrutura relativamente àquele ano diminuído em todos os escalões.

- Valores duma empresa média -

(%)

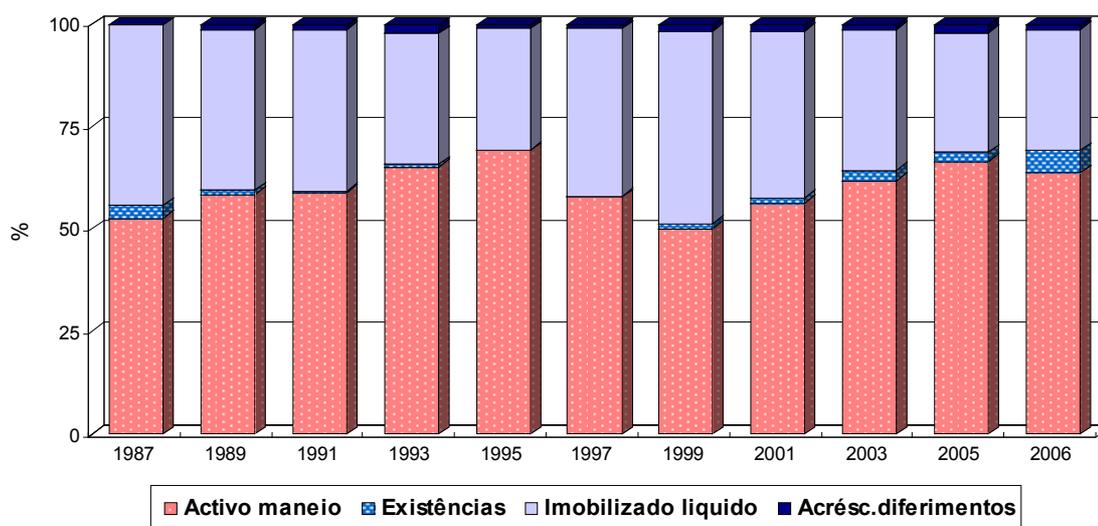
| | Dimensão da empresa em número de veículos a motor | | | | | |
|-----------------------|---|-----------|-----------|-------------|-------------|-----------------|
| | 1 e 2 | 3 e 4 | 5 a 9 | 10 a 19 | 20 e mais | Média ponderada |
| ACTIVO | 183.304,1 | 591.065,6 | 420.581,3 | 1.158.082,3 | 5.069.543,7 | 602.672,8 |
| | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Disponível | 21% | 8% | 10% | 7% | 4% | 14,3% |
| Creditos c/p | 54% | 39% | 52% | 47% | 48% | 49,6% |
| Existências | 3% | 14% | 3% | 1% | 0% | 5,4% |
| Imobilizado | 21% | 38% | 34% | 43% | 46% | 29,6% |
| Acrésc.e diferimentos | 1% | 2% | 2% | 1% | 2% | 1,2% |
| PASSIVO | 52% | 65% | 76% | 70% | 72% | 61,6% |
| Debitos c/p | 49% | 42% | 69% | 50% | 46% | 51,0% |
| Debitos m/l/p | 1% | 21% | 4% | 16% | 21% | 7,9% |
| Provisões | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0,0% |
| Acrésc.e diferimentos | 2% | 2% | 3% | 4% | 5% | 2,6% |
| CAPITAL PROPRIO | 47% | 34% | 24% | 29% | 28% | 38,1% |
| Capital | 37% | 14% | 25% | 15% | 14% | 27,1% |
| Reservas | 4% | 15% | 4% | 13% | 12% | 7,6% |
| Result.transitados | -3% | 0% | -4% | -3% | -2% | -2,1% |
| Result. do exercício | 5% | 0,9% | -3% | 3% | 1% | 2,4% |
| Prest.suplementares | 4% | 3% | 2% | 1% | 2% | 3,1% |

Fonte: IMTT

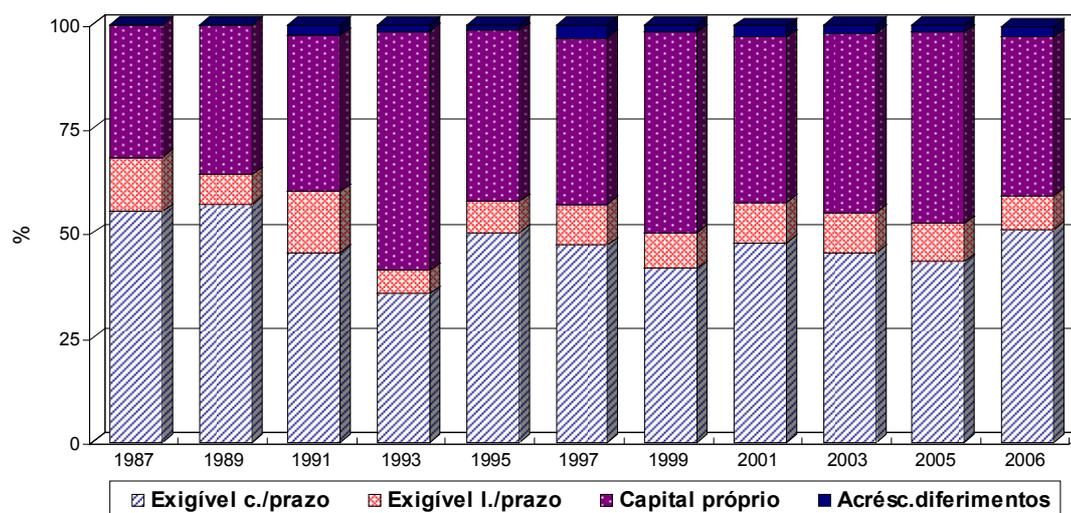
ESTRUTURA DO BALANÇO

- Evolução -

ACTIVO



PASSIVO E CAPITAL PRÓPRIO

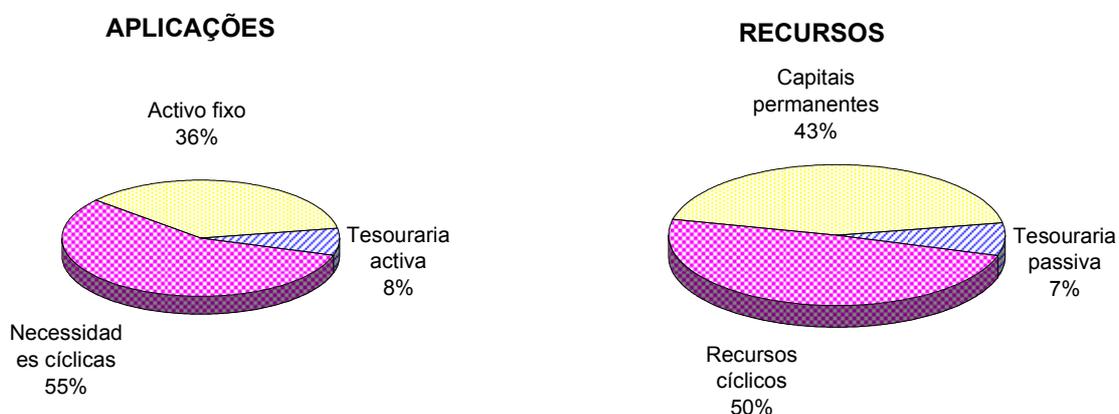


Considerando o total das empresas, verificou-se, então, face a 2005, o aumento do activo de maneo na estrutura total e, por outro lado, uma diminuição do peso do imobilizado, tendo também crescido o peso do capital próprio e logo um menor peso do exigível, sobretudo de curto prazo.

Nesta perspectiva, as empresas grandes apresentaram problemas ao nível da tesouraria, parecendo que todos os restantes estratos experimentaram níveis estáveis quer de tesouraria quer de liquidez.

O grau de cobertura do activo fixo pelos capitais permanentes foi em geral satisfatório, 2.3 no geral, apresentando-se mais elevado no escalão das microempresas.

Análise funcional do equilíbrio financeiro:



Embora não tenha sido possível analisar de forma clara as componentes que sustentaram o modo como as políticas da empresa influenciaram os ciclos financeiros, a abordagem funcional do balanço, fundamentada na regra do equilíbrio financeiro, permite, ao reclassificar as rúbricas em função daqueles, dar uma ideia das origens e aplicações de fundos.

Assim, e considerando a empresa média de cada escalão, os valores do fundo de maneo funcional parecem evidenciar não ter havido recurso ao financiamento de necessidades cíclicas de carácter permanente através de operações de tesouraria, com excepção das empresas grandes em que o valor foi francamente negativo.

BALANÇO FUNCIONAL - 2006

(euros)

| | Dimensão da empresa em nº de veículos a motor | | | | | |
|---------------------------------------|---|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|
| | 1 e 2 | 3 e 4 | 5 a 9 | 10 a 19 | 20 e mais | Média ponderada |
| Capitais Próprios | 86.905,52 | 197.448,40 | 99.350,02 | 335.810,58 | 1.403.488,15 | 195.468,77 |
| Capitais alheios estáveis | 2.449,46 | 127.897,56 | 18.420,85 | 204.715,74 | 1.062.337,48 | 99.359,78 |
| Capitais permanentes | 89.354,98 | 325.345,95 | 117.770,87 | 540.526,31 | 2.465.825,63 | 294.828,55 |
| Activo fixo | 37.982,80 | 224.585,09 | 141.876,99 | 502.848,11 | 2.320.217,55 | 244.309,40 |
| Fundo maneo funcional | 51.372,18 | 100.760,86 | -24.106,12 | 37.678,20 | 145.608,08 | 50.519,15 |
| Activo maneável | 138.029,37 | 273.395,11 | 257.923,70 | 630.542,40 | 2.634.118,23 | 348.378,94 |
| Existências | 5.991,41 | 83.507,73 | 13.611,61 | 8.423,46 | 21.227,86 | 25.798,39 |
| Acréscimos e diferimentos | 1.300,57 | 10.056,56 | 7.168,95 | 16.268,32 | 93.980,02 | 9.982,99 |
| Necessidades cíclicas | 145.321,35 | 366.959,40 | 278.704,26 | 655.234,18 | 2.749.326,11 | 384.160,32 |
| Fornecedores | 89.622,41 | 250.464,81 | 292.203,11 | 573.491,90 | 2.349.644,62 | 310.629,04 |
| Acréscimos e diferimentos | 4.334,02 | 14.658,49 | 10.607,27 | 42.663,14 | 242.248,34 | 22.107,67 |
| Recursos cíclicos | 93.956,43 | 265.123,30 | 302.810,38 | 616.155,04 | 2.591.892,96 | 332.736,70 |
| Necessidades em fundo de maneo | 51.364,92 | 101.836,10 | -24.106,12 | 39.079,13 | 157.433,15 | 51.423,62 |
| Tesouraria líquida | 7,27 | -1.075,24 | 0,00 | -1.400,93 | -11.825,07 | -904,47 |

Fonte: IMTT

Por seu lado, na generalidade dos estratos os recursos cíclicos mostraram-se suficientes face às necessidades, indicando que a exploração foi financiada por recursos estáveis, embora nas grandes empresas esse equilíbrio se tenha verificado menos evidente.



Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.

6. DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS

6. Demonstração de Resultados

Considerando o total das empresas, o Valor Acrescentado Bruto (VAB a custo dos factores) gerado rondou os 1 888 milhões de euros, isto é, cerca de 33% do valor da produção.

Considerando o conjunto das empresas, o VAB rondou em média os 196 000 euros, tendo cada posto de trabalho contribuído com 23 000 € para este valor (24 000 no transporte internacional), apresentando um valor inferior apenas as empresas com 3 e 4 e 5 a 9 veículos a motor.

Os proveitos inerentes ao VAB tiveram como principal origem a prestação de serviços, cujo valor ascendeu a mais de 5 190 milhões de euros, portanto em média cerca de 563 000 € por empresa.

Os consumos, cujo valor em média foi de 456 000 €, foram constituídos em cerca de 81% pelos Fornecimentos e Serviços de Terceiros.

O Excedente Bruto de Exploração (resultado económico) foi em média de 46 887€/empresa, atingindo nas empresas grandes mais de 569 000 €.

As despesas de pessoal, ponderando o conjunto das empresas, teriam sido de 157 000 euros por empresa, chegando nas maiores a mais de 1 400 000 €.

O autofinanciamento, essencialmente constituído nas parcelas positivas pelas amortizações e reintegrações, revelou-se positivo em todos os escalões, com um valor de 62 000 € ponderando o conjunto das empresas.

Os resultados operacionais (EBITA), os cálculos revelaram terem sido positivos em quase todos os escalões.

O mesmo não se pode dizer dos resultados líquidos antes de imposto, que embora em geral positivos, apresentaram valores negativos nos escalões envolvendo as empresas pequenas, perdendo no entanto significado em virtude da base de recolha, devendo sem dúvida ser vistos com algumas reservas.

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS POR CONTA DE OUTREM

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS - 2006

EMPRESA MÉDIA POR ESCALÃO

(euros)

| | Dimensão da empresa segundo o nº de veículos a motor | | | | | Média ponderada |
|------------------------------------|--|----------|----------|-----------|-----------|-----------------|
| | 1 e 2 | 3 e 4 | 5 a 9 | 10 a 19 | 20 e mais | |
| PROVEITOS E GANHOS | | | | | | |
| Vendas | 35198,1 | 244757,5 | 19765,0 | 64095,1 | 140041,2 | 85641,2 |
| Prestação serviços | 143310,7 | 280093,7 | 505058,1 | 1358246,2 | 5503357,7 | 562764,9 |
| Variação da produção | 195,2 | 15165,2 | -3306,3 | -245,5 | 0,0 | 2852,4 |
| Trabalhos para a própria empresa | 116,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2142,7 | 152,4 |
| Receitas suplementares | 93,7 | 185,7 | 356,6 | 13570,4 | 150031,6 | 7804,0 |
| Subsídios | 72,0 | 1393,1 | 527,3 | 914,4 | 7086,1 | 818,5 |
| Outros proveitos operacionais | 44,3 | 2194,9 | 2123,7 | 1983,4 | 40013,1 | 2812,6 |
| (B) | 179030,8 | 543790,1 | 524524,3 | 1438564,0 | 5842672,4 | 662846,1 |
| Juros e proveitos similares | 1461,4 | 4728,6 | 328,8 | 6283,9 | 59526,0 | 4916,4 |
| (D) | 180492,2 | 548518,7 | 524853,1 | 1444847,8 | 5902198,4 | 667762,5 |
| Proveitos e ganhos extraordinários | 10125,9 | 3510,3 | 39741,2 | 56407,9 | 148439,8 | 23358,3 |
| (F) | 190618,1 | 552029,1 | 564594,3 | 1501255,7 | 6050638,2 | 691120,8 |
| CUSTOS E PERDAS | | | | | | |
| Custo das existências consumidas | 35094,1 | 85192,6 | 74753,0 | 58310,0 | 196710,1 | 62113,2 |
| Fornecimentos e serviços terceiros | 77240,1 | 274012,2 | 286911,1 | 855015,9 | 3589914,3 | 369716,6 |
| Despesas de pessoal | 43169,0 | 125637,2 | 133197,9 | 340999,2 | 1351945,2 | 156856,5 |
| Amortizações reintegrações | 13600,9 | 56405,0 | 51791,8 | 126948,5 | 560237,9 | 62267,6 |
| Provisão do exercício | 0,0 | 227,8 | 222,8 | 1060,7 | 18585,9 | 994,8 |
| Impostos | 1521,0 | 2276,9 | 3006,3 | 7667,3 | 55595,5 | 4799,8 |
| Outras despesas | 108,4 | 135,2 | 159,1 | 814,5 | 30110,4 | 1512,9 |
| (A) | 170733,4 | 543886,9 | 550042,1 | 1390816,0 | 5803099,2 | 658261,3 |
| Juros e custos similares | 3130,5 | 11860,7 | 12213,0 | 28764,7 | 82443,0 | 12026,2 |
| (C) | 173863,9 | 555747,6 | 562255,1 | 1419580,7 | 5885542,2 | 670287,6 |
| Custos e perdas extraordinários | 4104,9 | 7552,4 | 9453,0 | 29394,2 | 58929,7 | 10046,4 |
| (E) | 177968,8 | 563300,0 | 571708,1 | 1448974,9 | 5944471,8 | 680334,0 |
| Resultados operacionais: (B)-(A) | 8297,4 | -96,8 | -25517,8 | 47748,0 | 39573,2 | 4584,7 |
| Result. financeiros: (D-B)-(C-A) | -1669,1 | -7132,1 | -11884,2 | -22480,8 | -22917,0 | -7109,8 |
| Resultados correntes: (D)-(C) | 6628,3 | -7228,8 | -37402,0 | 25267,2 | 16656,2 | -2525,1 |
| Result.antes de impostos: (F)-(E) | 12649,3 | -11271,0 | -7113,8 | 52280,9 | 106166,4 | 10786,8 |

Fonte: IMTT

a. Produção

i. Actividade de transportador

A produção numa empresa média, considerando o total das empresas, registou um aumento de cerca de 12 % relativamente à verificada em 2005, tendo-se registado crescimento em todos os escalões à excepção do escalão "5 a 9" veículos.

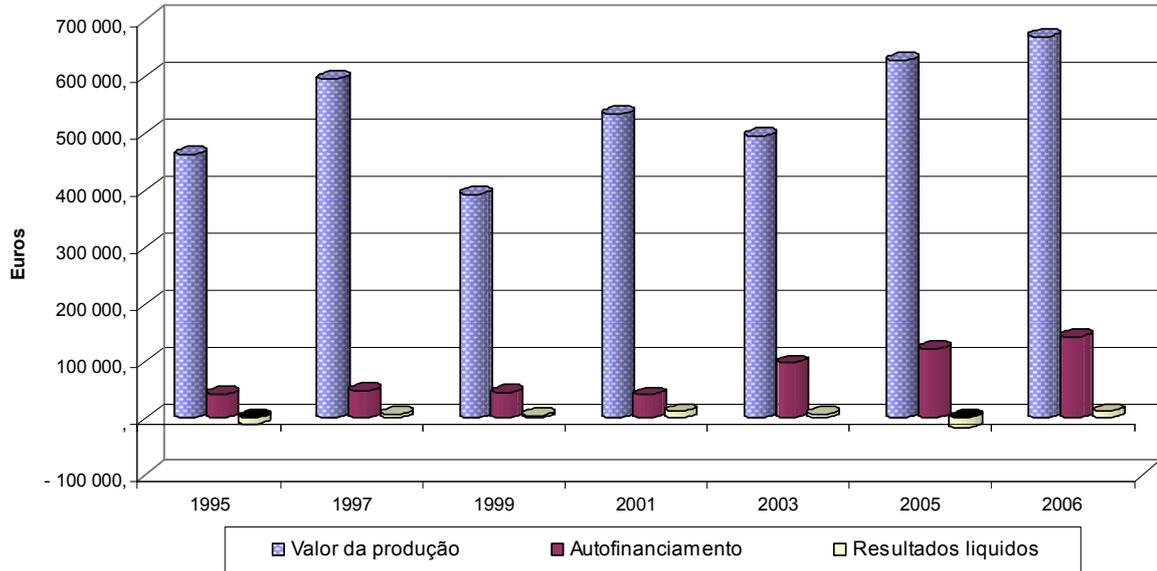
valor médio da produção por empresa (euros)

| Anos | Empresas | 1 e 2 | 3 e 4 | 5 a 9 | 10 a 19 | 20 e mais | Ponderado |
|--|----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------------|-----------|
| 1999 | | 64.778,9 | 156.559,7 | 483.959,2 | 934.181,6 | 3.847.790,3 | 596.201,2 |
| 2001 | | 66.798,6 | 175.514,3 | 423.016,6 | 1.003.374,5 | 3.993.004,7 | 534.529,6 |
| 2003 | | 131.118,6 | 181.856,2 | 365.249,1 | 1.269.670,2 | 5.582.556,2 | 495.495,4 |
| 2005 | | 95.045,8 | 252.668,8 | 762.337,0 | 1 212.893,6 | 5 960.031,6 | 628.803,9 |
| 2006 | | 178.820,8 | 540.016,4 | 521516,8 | 1 422.095,8 | 6 094182,3 | 704.016,1 |
| <i>Varição da produção (2005/2006)</i> | | 88,14% | 113,7% | -31,6% | 17,2% | 2,25% | 12,0% |

A produtividade por veículo a motor utilizado, considerando o total das empresas e medida pelo volume médio das receitas por prestação de serviços, andou pelos 84 750 euros/ano + 4% que em 2005), com uma variação entre os estratos, de 67 400 euros no caso das empresas de “3 e 4 v.motor” e de 110 800 nas empresas de “+ de 20” veículos motor.

Conforme os gráficos que se seguem, observou-se, ainda, que o volume da prestação de serviços cresceu em relação à verificada em 2005, representando uma quota no total da produção de 85%, menos 4% do que em 2005, valor que se revelou superior em todos os estratos, excepto no das “1 e 2” v.motor e particularmente nas de “3 a 4” com 52%.

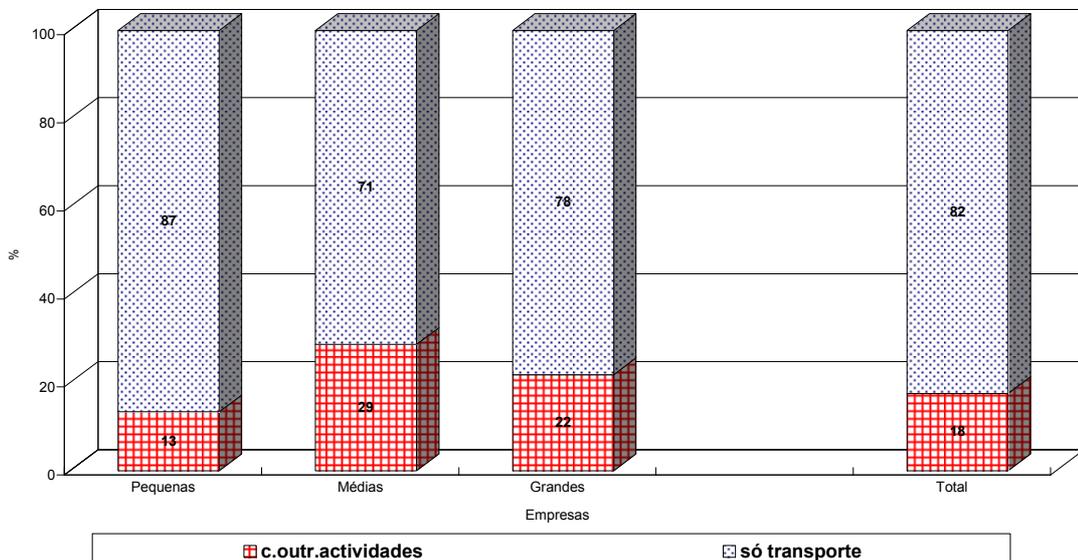
PRODUÇÃO, RESULTADOS LÍQUIDOS E AUTOFINANCIAMENTO



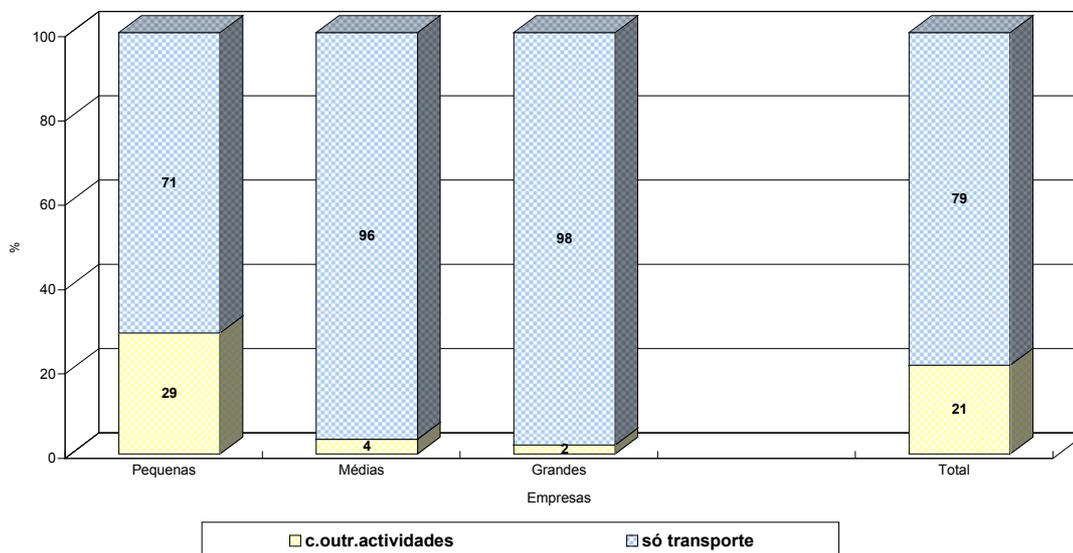
ii. Outras actividades

Cerca de 18% do total das empresas que responderam apresentavam receitas relativas a outras actividades (21% em 2005), as quais pesaram 21% na facturação, em virtude sobretudo das empresas de pequena dimensão onde essa percentagem foi de 29%.

EMPRESAS COM OUTRAS ACTIVIDADES



PESO DAS RECEITAS DE OUTRAS ACTIVIDADES NO VOLUME DE NEGÓCIOS



b. Estrutura de custos

Os custos, a cujo apuramento se tem procurado dar o carácter mais exaustivo possível, apresentam-se estruturados fundamentalmente procurando dar uma aproximação aos custos resultantes apenas da actividade de transportes duma empresa representativa do conjunto. No entanto, importa dar uma imagem dos custos totais da empresa, bem como uma perspectiva de evolução relativamente ao valor da produção, quer por tipo de mercado.

Assim e em relação ao "total dos custos", há a destacar como rubricas mais relevantes em termos de peso:

Os *combustíveis*, rondaram os 22%, atingindo mais de 26% em alguns estratos

Os *gastos de pessoal*, ponderando o conjunto das empresas, representavam 22%, sendo superior nos estratos 1 e 2, 5 e 9 e 10 a 19 veículos a motor.

O custo de existências consumidas que andou pelos 9% do conjunto.

As amortizações registaram 8.9% nesta estrutura, tendo aumentado face a 2005.

A subcontratação que em média foi de 3.2%.

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS POR CONTA DE OUTRÉM

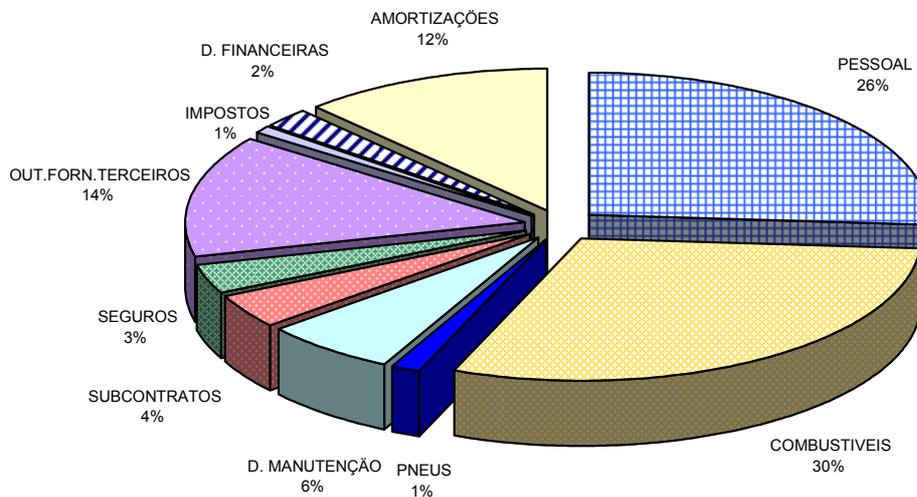
ESTRUTURA DE CUSTOS - 2006

(%)

| CUSTOS | Dimensão da empresa em nº veículos/motor | | | | | total |
|--|--|----------------|----------------|------------------|------------------|----------------|
| | 1 e 2 | 3 e 4 | 5 a 9 | 10 a 19 | 20 e mais | |
| PESSOAL | 24,3 | 19,7 | 22,9 | 23,3 | 22,6 | 22,3 |
| COMBUSTÍVEIS | 22,6 | 9,9 | 27,1 | 23,1 | 26,6 | 22,3 |
| PNEUS | 0,9 | 0,4 | 0,9 | 1,3 | 1,4 | 1,1 |
| D. MANUTENÇÃO | 5,5 | 2,7 | 4,5 | 4,6 | 5,4 | 4,6 |
| SUBCONTRATOS | 0,0 | 11,8 | 1,8 | 1,6 | 0,8 | 3,2 |
| SEGUROS | 2,8 | 1,4 | 3,3 | 3,0 | 2,6 | 2,5 |
| OUT.FORN.TERCEIROS | 12,1 | 28,5 | 13,5 | 25,9 | 23,8 | 22,1 |
| IMPOSTOS | 0,9 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,9 | 0,7 |
| C.EXISTENC.CONSUMIDAS | 19,3 | 13,3 | 12,8 | 4,0 | 3,3 | 8,8 |
| D. FINANCEIRAS | 1,8 | 1,9 | 2,1 | 2,0 | 1,4 | 1,7 |
| AMORTIZAÇÕES | 7,6 | 8,8 | 8,9 | 8,7 | 9,3 | 8,9 |
| PROVISÕES | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,3 | 0,1 |
| C. EXTRAORDINARIOS | 2,3 | 1,2 | 1,6 | 2,0 | 1,0 | 1,4 |
| OUTRAS | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,5 | 0,2 |
| CUSTOS TOTAIS/EMPRESA (10^{^3} euros) | 177.969 | 638.307 | 581.934 | 1.461.896 | 5.992.307 | 701.834 |

No entanto, levando em conta apenas os **custos resultantes da actividade de transportes**, o peso da rubrica *combustíveis e lubrificantes*, com uma média rondando os 30%, teve maior expressão nas empresas de 5 a 9 veículos a motor, cerca de 27%.

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS POR CONTA DE OUTRÉM ESTRUTURA DE CUSTOS DA ACTIVIDADE TRANSPORTE - 2006

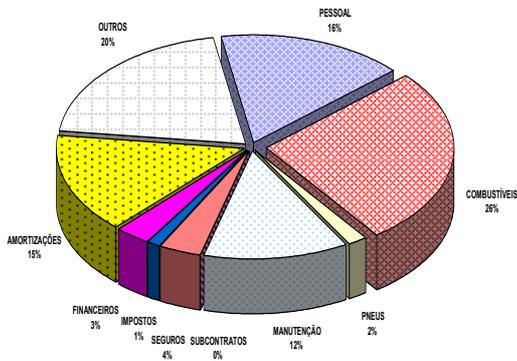


Numa aproximação ao cálculo da estrutura de custos segundo os ***mercados de actuação***, verificou-se na rubrica combustíveis, no regional uma quota de 26%, no interno de longo curso de 26% e no internacional 33%.

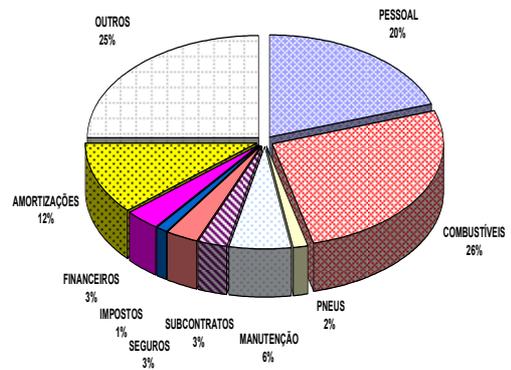
Por seu lado, a quota dos custos com pessoal no transporte regional foi de 27%, no de longo curso 20%, enquanto no internacional rondou 23%.

De notar também o elevado peso da rubrica “outros custos” no regional e no interno de longo curso.

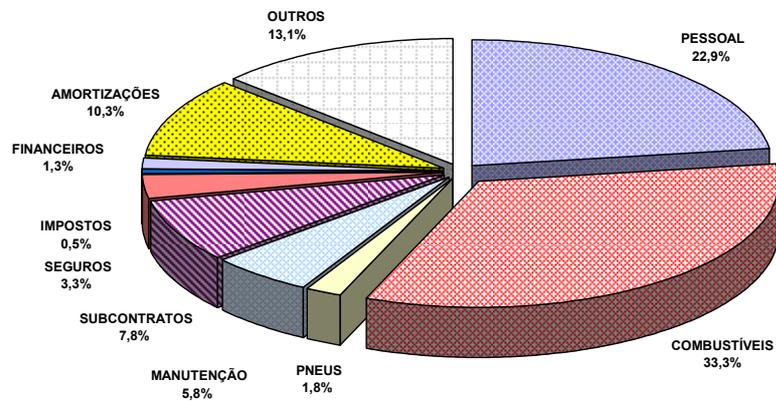
TRANSPORTE REGIONAL
CUSTOS DE TRANSPORTES - 2006



TRANSPORTE INTERNO DE LONGO CURSO
CUSTOS DE TRANSPORTES - 2006



TRANSPORTE INTERNACIONAL
CUSTOS DE TRANSPORTES - 2006

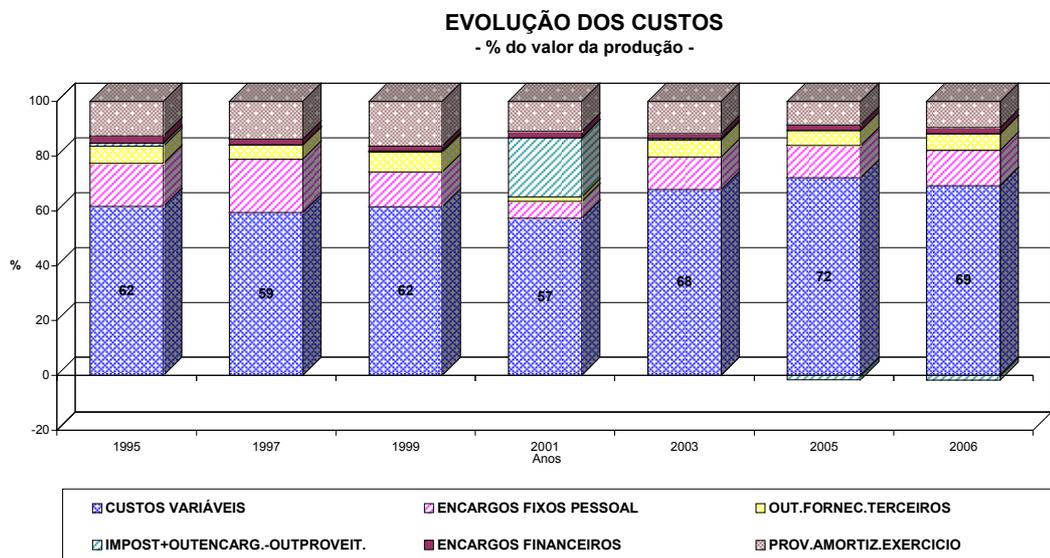


Tomando, ainda, como referencial o "valor da produção" e numa perspectiva evolutiva, registou-se um aumento do peso dos **custos variáveis** em relação a 2005, obviamente por efeito dos aumentos do preço do combustível.

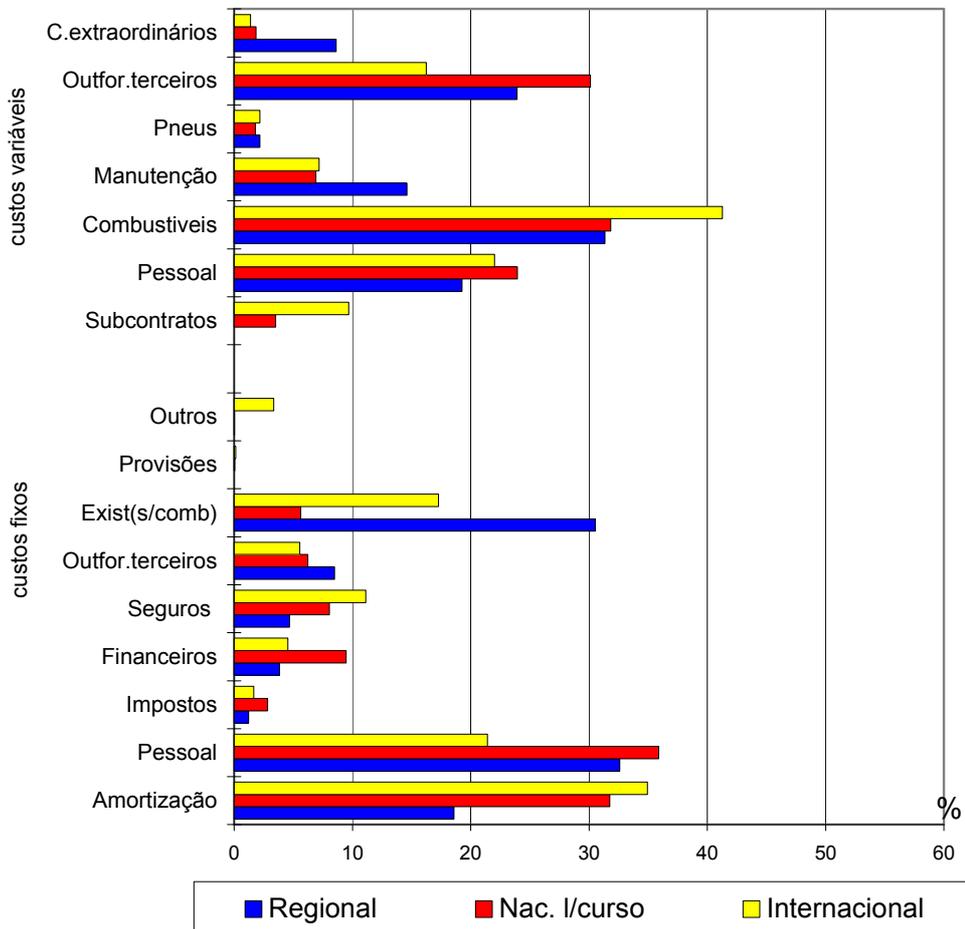
| PESO DOS CUSTOS VARIÁVEIS NA PRODUÇÃO | | | | | |
|---------------------------------------|------|------|------|------|------|
| 1997 | 1999 | 2001 | 2003 | 2005 | 2006 |
| 59.4 | 61.5 | 57.3 | 67.8 | 72.0 | 69.2 |

Segundo os vários tipos de mercado, verificou-se que nas empresas de transporte interno os custos variáveis rondaram os 70%, enquanto no transporte internacional atingiram 73%.

O "autofinanciamento" revelou-se positivo em todos os escalões de empresas, rondando o valor médio do conjunto os 22% da produção.



CUSTOS FIXOS E VARIÁVEIS POR TIPO DE MERCADOS Empresa média - 2006





Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.

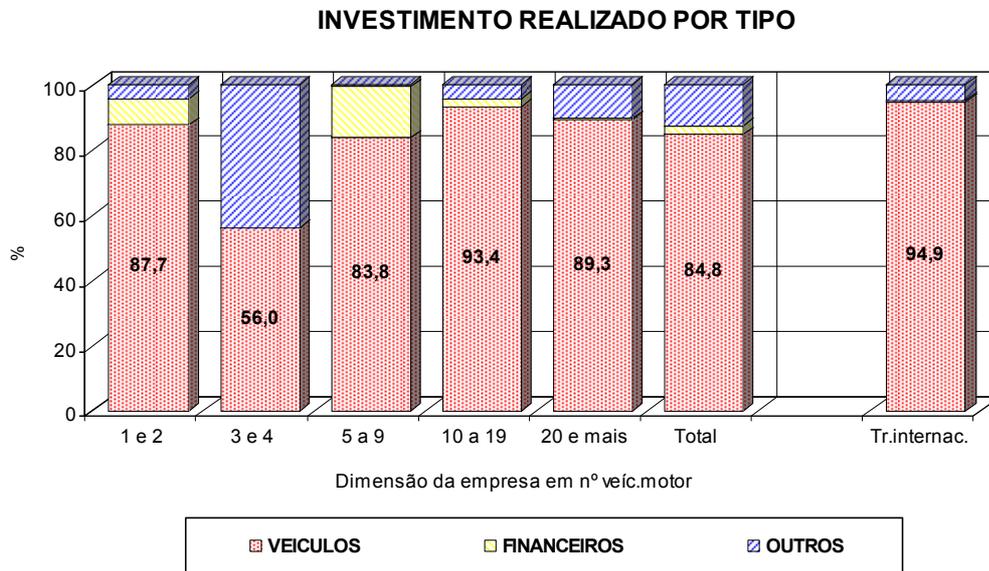
7. INVESTIMENTO

7. Investimento

O investimento médio apurado por empresa rondou os 79 000 €, dos quais 85% se destinaram à aquisição e ou renovação de veículos.

Observou-se também que o investimento cresceu em função da dimensão da empresa, tendo sido em média de 844 800 € no estrato das empresas maiores.

O investimento médio verificado nas empresas habilitadas para o transporte internacional rondou os 377 mil euros por empresa, 95% do qual destinado à aquisição de veículos.





Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.

8. INDICADORES ECONÓMICOS E FINANCEIROS

8. INDICADORES ECONOMICOS E FINANCEIROS

Autonomia financeira

Dum modo geral, todos os escalões de empresas apresentaram graus de autonomia elevados, 39% em média e em particular as pequenas empresas, evidenciando assim uma boa independência face a credores, revelando-se este facto mais expressivo nas microempresas, 47%.

Observando também o índice da solvabilidade pode concluir-se por uma razoável capacidade de endividamento.

Liquidez

Os valores não indicaram problemas desta natureza em nenhum dos estratos, bem como nas do serviço internacional.

Assim, levando em conta os valores do fundo de maneio, com efeitos positivos na tesouraria, verificou-se que dum modo geral apresentavam alguma capacidade para satisfazer compromissos de curto prazo.

Rentabilidade

Em função dos resultados negativos que se obtiveram, as empresas dos escalões de 3 e 4 e de 5 a 9 veículos a motor apresentaram rentabilidade dos seus próprios capitais negativa, o mesmo não sucedendo face à totalidade dos capitais investidos.

No transporte internacional o valor da rentabilidade do capital próprio revelou-se positivo.

Assim, considerando o conjunto das empresas, tanto a rentabilidade do capital próprio como a do activo teve uma evolução positiva.

Prazos médios de cobrança e pagamento

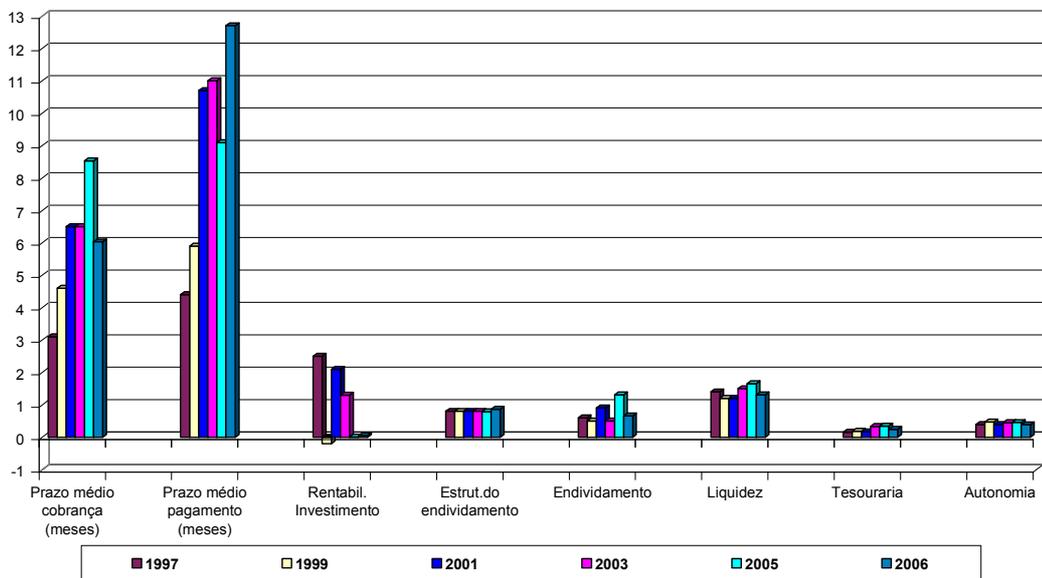
O prazo verificado no que diz respeito à cobrança andou em média pelos 6 meses, não tendo havido grandes variações nos diferentes estratos.

Por seu lado, o prazo de pagamento a devedores foi em geral de 13 meses. No entanto, verificou-se que este valor resultou do facto de nas microempresas se terem registado entre os 11 e os 14 meses.

Rotação do activo

Verificando-se em média 1.2%, há a considerar uma razoável utilização do activo em todos os escalões de empresas.

EVOLUÇÃO DE ALGUNS INDICADORES



TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS POR CONTA DE OUTREM

INDICADORES ECONÓMICOS E FINANCEIROS - 2006

| | Dimensão da empresas em nº de veículos a motor | | | | | Média ponderada | Transp. internacional |
|------------------------------------|--|-------|--------|---------|-----------|-----------------|-----------------------|
| | 1 e 2 | 3 e 4 | 5 a 9 | 10 a 19 | 20 e mais | | |
| Autonomia | | | | | | | |
| Capital próprio/Activo | 47,4% | 33,4% | 23,6% | 29,0% | 27,7% | 38,8% | 29,1% |
| Solvabilidade | | | | | | | |
| Capital próprio/Exig.l.prazo | 35,5 | 1,5 | 5,4 | 1,6 | 1,3 | 18,4 | 1,7 |
| Activo total/Exigível | 1,9 | 1,5 | 1,3 | 1,4 | 1,4 | 1,7 | 1,4 |
| Tesouraria | | | | | | | |
| Fundo maneo/Activo circulante | 37,8% | 29,8% | -7,6% | 10,2% | 11,5% | 24,5% | 12,2% |
| Liquidez | | | | | | | |
| Act. maneo/Exigível c. prazo | 1,5 | 1,1 | 0,9 | 1,1 | 1,1 | 1,3 | 1,1 |
| Cobertura | | | | | | | |
| Capit.permante/Imobilizado | 2,4 | 1,4 | 0,8 | 1,1 | 1,1 | 1,8 | 1,1 |
| Endividamento | | | | | | | |
| Capital alheio/Capital total | 0,5 | 0,7 | 0,8 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 |
| Cap.alheio c.p./Capital alheio | 0,9 | 0,6 | 0,9 | 0,7 | 0,6 | 0,9 | 0,7 |
| Rentabilidade | | | | | | | |
| Result.liq.ant.imp/Capital proprio | 14,6% | -5,7% | -7,2% | 15,6% | 7,5% | 5,6% | 3,9% |
| Result+enc.financeiros/Activo | 8,6% | 0,1% | 1,2% | 7,0% | 3,9% | 5,1% | 1,2% |
| Funcionamento | | | | | | | |
| Prazo médio cobrança (meses) | 6,7 | 5,2 | 5,0 | 4,6 | 4,8 | 6,0 | 4,4 |
| Prazo médio pagamento (meses) | 13,9 | 11,0 | 12,2 | 8,0 | 7,2 | 12,7 | 6,8 |
| Rotação do activo | 1,0 | 0,9 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,2 | 1,4 |
| Produtividade | | | | | | | |
| VAB/Produção | 37,3% | 19,9% | 28,9% | 35,2% | 33,1% | 32,8% | 26,3% |
| VAB/Imobilizado | 175,5% | 47,8% | 106,1% | 99,5% | 86,9% | 128,5% | 79,2% |
| VAB/Vol.emprego (Euros) | 27150 | 12665 | 17501 | 24793 | 29477 | 22887 | 23594 |
| Encarg.pessoal/Volume emprego | 17585 | 14822 | 15488 | 16894 | 21158 | 17425 | 20872 |
| Encarg.motoristas/Nº motoristas | 21289 | 10917 | 16977 | 18095 | 15738 | 18396 | 15406 |

FONTE: IMTT



Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.

9. RESUMO

9. Resumo

Segundo os resultados destes apuramentos, no final de 2006, dum conjunto de 9999 empresas licenciadas, 9225 possuíam veículos pesados, em número de 54 404, e exerciam efectivamente a actividade de transportador de mercadorias por conta de outrem. Destas, 71% eram pequenas, detentoras de menos de 5 veículos a motor, enquanto 4.5% possuíam 20 ou mais, sendo que apenas 1.1% tinham mais de 50.

Refira-se que 59% ocupavam até 10 pessoas inclusive (60% em 2005), 47% até 5 pessoas (44% em 2005) e somente 13% desenvolvia actividade com uma só pessoa (13% em 2005). Por outro lado, 15% tinham 50 ou mais pessoas (10% em 2005) e apenas 4% 100 ou mais (5% em 2005).

Verificou-se que cerca de 18% actuava no mercado regional, 50% no interno de longo curso e 33% no internacional e que 54% referiu estar envolvida em operações de carga completa geral, 11% de carga completa especializada, 31% no aluguer com condutor e somente 4% em operações logísticas ou redes.

O valor da produção por empresa cresceu fortemente, em relação a 2005, em vários estratos, embora nas empresas de 5 a 9 veículos tenha decrescido 32%.

A produtividade por veículo motor (VAB / veículo motor), em geral cerca de 30 700 €, registou um crescimento relativamente a 2005 rondando os 17%.

A situação financeira revelou valores negativos apenas no estrato das empresas de 5 a 9 veículos a motor ao nível da tesouraria e da rentabilidade.

Verificou-se, ainda, existir uma boa independência face a credores, com quase todos os estratos a revelarem bons valores no respeitante a satisfazer compromisso.

A rentabilidade dos meios postos à disposição apresentou valores negativos nas empresas de 3 a 9 veículos a motor, sobretudo a rendibilidade dos meios próprios.

Pequenas empresas

Este grupo de empresas, de dimensão inferior a 5 veículos a motor, constituía 71% do total, representando as microempresas, possuindo 1 ou 2 veículos a motor e em grande parte individuais, uma percentagem idêntica no total deste grupo, as quais ocupavam 7% das pessoas sem remuneração fixa.

No grupo das pequenas empresas, 40% declarou que a experiência profissional do responsável ia até 10 anos e 57% que o seu nível de ensino era o secundário.

Cerca de 21% disse desenvolver a sua actividade exclusivamente no âmbito regional bem como 36% no internacional.

Refira-se ainda que 22% declarou desenvolver outras actividades.

O fundo de maneo patrimonial bastante positivo das microempresas parece no entanto não ter sido suficiente para a cobertura das respectivas necessidades, tendo os rácios de rentabilidade dos

capitais próprios sido bastante diferentes nos dois escalões, negativa no de empresas com 3 e 4 veículos a motor.

Do investimento de 65 milhões €/ano realizado pelas empresas deste grupo, 68% destinou-se essencialmente à aquisição de veículos.

Médias empresas

Empregavam 32% do pessoal do sector e possuíam 35% dos veículos a motor.

Conforme o que as empresas declararam, em 20% o responsável tinha mais de 20 anos de experiência profissional, tendo 37% afirmado que aquele tinha o nível de ensino primário e 6% o superior.

48% destas empresas actuava predominante no longo curso do mercado nacional e 47% no internacional.

A análise do fundo de maneio não evidenciou desequilíbrios, tendo os valores da rentabilidade dos fundos próprios sido bastantes diferentes nos dois escalões, negativa no de empresas com 5 a 9 veículos a motor.

29% indicaram terem outras actividades, cujo peso na facturação total foi de 4%.

Grandes empresas

Das 412 empresas deste grupo licenciadas àquela data, 75% tinha até 50 veículos motor, enquanto apenas 11% possuía 100 ou mais.

Empregavam 38% das pessoas do sector, sendo quase na totalidade profissionais com remuneração fixa.

A experiência profissional do responsável era em média de 20 anos e 47% das empresas declarou ser superior a 20 anos. Por sua vez 78% declarou que o nível escolar do mesmo era primário ou secundário, tendo 19% indicado o superior.

Cerca de 9% destas empresas ocupavam-se no transporte regional. 69% declarou procurar o interno de longo curso, 31% em exclusividade, e 66% o internacional, onde apenas 31% o fazia em exclusividade.

Por seu lado, 58% envolveu-se em operações de carga completa geral, 25% de carga completa especializada 13% no aluguer com condutor e apenas 5% na logística e redes.

No que respeita a ocuparem-se de outras actividades para além do transporte, cerca de 31% declarou fazê-lo, as quais no entanto tiveram uma representação inexpressiva na facturação total, cerca de 2%.

No tocante a investimentos, 85% dos 348 (10⁶) € destinaram-se a veículos.

Os resultados a que se chegou evidenciaram situações problemáticas ao nível do equilíbrio financeiro, quer quanto à rentabilidade, nomeadamente dos capitais próprios, a autonomia.

VALORES MÉDIOS POR EMPRESA SEGUNDO OS ESTRATOS

2006

| | Dimensão da empresa em nº. veículos motor | | | | | |
|---|---|----------|----------|-----------|-----------|-----------------|
| | 1 e 2 | 3 e 4 | 5 a 9 | 10 a 19 | 20 e mais | Média ponderada |
| Nº pessoas | 2 | 8 | 9 | 20 | 68 | 9 |
| Nº veículos motor licenciados | 2 | 4 | 7 | 15 | 55 | 7 |
| Nº veículos motor utilizados | 3 | 4 | 6 | 15 | 50 | 7 |
| Tonelagem oferecida/empresa (P.B.) | 36 | 72 | 189 | 386 | 1.803 | 174 |
| Km anuais / veículo motor utilizado | 55.613 | 41.025 | 64.371 | 90.263 | 121.035 | 59.276 |
| Prestação de serviços / km (euros) (Valor da facturação em transportes/km) | 0,95 | 1,64 | 1,22 | 1,00 | 0,99 | 1,16 |
| Custos de transporte / Km (euros) | 0,83 | 2,09 | 1,15 | 0,97 | 0,78 | 1,18 |
| (Euros) | | | | | | |
| Activo circulante | 144.021 | 356.903 | 271.535 | 638.966 | 2.655.346 | 360.206 |
| Activo fixo (Imobilizado líquido) | 37.983 | 224.585 | 141.877 | 502.848 | 2.320.218 | 231.849 |
| Activo total | 183.304 | 591.544 | 420.581 | 1.158.082 | 5.069.544 | 601.508 |
| Passivo circulante | 89.622 | 250.465 | 292.203 | 573.492 | 2.349.645 | 295.704 |
| Passivo total | 96.406 | 393.021 | 321.231 | 820.871 | 3.666.071 | 411.605 |
| Capital social | 67.511 | 83.308 | 103.210 | 175.018 | 733.146 | 114.471 |
| Capital próprio | 86.906 | 197.448 | 99.350 | 335.811 | 1.403.488 | 189.571 |
| Capital permanente | 86.906 | 325.346 | 117.771 | 540.526 | 2.465.826 | 282.763 |
| Fundo maneió patrimonial | 54.398 | 106.438 | (20.668) | 65.474 | 305.701 | 64.502 |
| Fundo maneió funcional | 51.372 | 100.761 | (24.106) | 37.678 | 145.608 | 52.103 |
| Valor da produção | 178.821 | 540.016 | 521.517 | 1.422.096 | 6.094.182 | 669.911 |
| VAB (óptica do produto) | 66.652 | 107.354 | 150.178 | 500.452 | 2.011.853 | 207.379 |
| Excedente bruto da exploração | 23.483 | (18.283) | 16.980 | 159.453 | 564.472 | 46.623 |

Fonte: IMTT