



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



Transportes Públicos Ocasionais Rodoviários de Mercadorias

Actividade Empresarial

2008





ÍNDICE GERAL

Nota Introdutória	1
1. Aspectos metodológicos	3
2. Caracterização	7
2.1. Estrutura da actividade	8
2.2. Âmbito do transporte predominante	13
2.3. Recursos humanos	15
3. Perfil do responsável da empresa	17
3.1. Experiência profissional	17
3.2. Nível de ensino	18
4. Balanço	19
5. Demonstração de resultados	23
5.1. Produção	24
5.1.1. Actividade de transportador	24
5.1.2. Outras actividades	26
5.2. Estrutura de custos	27
6. Investimento	31
7. Indicadores económicos e financeiros	33
8. Síntese	35
Anexos.....	37
Anexo I. Valores médios por empresa segundo os escalões	37



ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1: Transporte rodoviário de mercadorias	4
Quadro 2: Resultados globais	7
Quadro 3: Caracterização da actividade segundo o volume de negócios.....	11
Quadro 4: Estrutura das empresas segundo a dimensão	12
Quadro 5: Características do sector	12
Quadro 6: Estrutura do balanço patrimonial	19
Quadro 7: Balanço funcional	22
Quadro 8: Demonstração de resultados	24
Quadro 9: Valor médio da produção por empresa	25
Quadro 10: Estrutura de custos	27
Quadro 11: Peso dos custos variáveis na produção.....	29
Quadro 12: Indicadores económicos e financeiros	34

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Resultados globais	7
Figura 2: Evolução do universo de empresas com veículos pesados	9
Figura 3: Distribuição das empresas por NUTS.....	10
Figura 4: Caracterização da actividade - segundo a dimensão da empresa	11
Figura 5: Transporte predominante - âmbito de intervenção	14
Figura 6: Transporte predominante	14
Figura 7: % Empresas segundo o número de pessoas ao serviço	15
Figura 8: Pessoal por natureza de funções - segundo a dimensão das empresas	16
Figura 9: Pessoal por natureza de funções - segundo o tipo de mercado	16
Figura 10: Experiência profissional do responsável – por grupos de empresas	17
Figura 11: Experiência profissional do responsável - por tipo de mercado	17
Figura 12: Nível de ensino do responsável – por grupos de empresas	18
Figura 13: Nível de ensino do responsável - por tipo de mercado	18
Figura 14: Estrutura do balanço patrimonial - evolução	20
Figura 15: Análise funcional do equilíbrio financeiro	21
Figura 16: Produção, resultados líquidos e autofinanciamento	25
Figura 17: Empresas com outras actividades	26
Figura 18: Peso das receitas de outras actividades no volume de negócios	26
Figura 19: Estrutura de custos (% do total de custos)	28
Figura 20: Transporte regional	28
Figura 21: Transporte interno de longo curso	28
Figura 22: Transporte internacional	29
Figura 23: Evolução dos custos	30
Figura 24: Custos fixos e variáveis por tipo de mercado	30
Figura 25: Investimento realizado por tipo	31



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 o GPIA/ MTT, 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 atividade económica e financeira do ano económico de 2008, feita junto das empresas do sector que possuíam 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, custos exploração e investimentos realizados.

Estes documentos contêm em si limitações, sobretudo levando 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.

Todas as fontes dos quadros são IMTT com base nos dados fornecidos pelos operadores.

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.



1. Aspetos 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 31/12/2008.

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 1116 unidades representando uma taxa de amostragem geral da ordem dos 14%, foi previamente estratificada por sete *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:

Escalões	Nº de veículos motor
1º escalão	1 e 2
2º escalão	3 e 4
3º escalão	5 a 9
4º escalão	10 a 19
5º escalão	20 a 49
6º escalão	50 a 99
7º escalão	100 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

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 42%, 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.

Quadro 1: Transporte Rodoviário de Mercadorias

Tipo de Empresa (N.º Veíc.Motor)		Universo Inicial		Amostra		Respostas				Universo Corrigido	
						Recebidas		Válidas			
		N.º	(%)	N.º	(%)	N.º	(%)	N.º	(%)	N.º	(%)
1 e 2 3 e 4	Pequena Empresa	4035	49,2	164	4,1	85	51,8	46	17,6	3887	48,7
		1790	21,8	154	8,6	80	51,9	51	19,5	1755	22,0
5 a 9 10 a 19	Média Empresa	1405	17,1	317	22,6	116	36,6	68	26,0	1383	17,3
		604	7,4	212	35,1	74	34,9	38	14,5	601	7,5
20 e mais	Grande Empresa	364	4,4	269	73,9	116	43,1	59	22,5	356	4,5
Total		8198	100	1116	13,6	471	42,2	262	100	7982	100

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

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 – ativo total, imobilizado, despesas em combustível e lubrificantes, receitas da atividade e VAB - os erros situaram-se abaixo de 1%.

Erros relativos de amostragem (\pm %):

Activo Total	Imobilizado	Custos totais	Despesas em combustível	Prestação de serviços	Proveitos totais	VAB
0.49	0.95	0.48	0.66	0.62	0.61	0.62



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:

- Atividade 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.



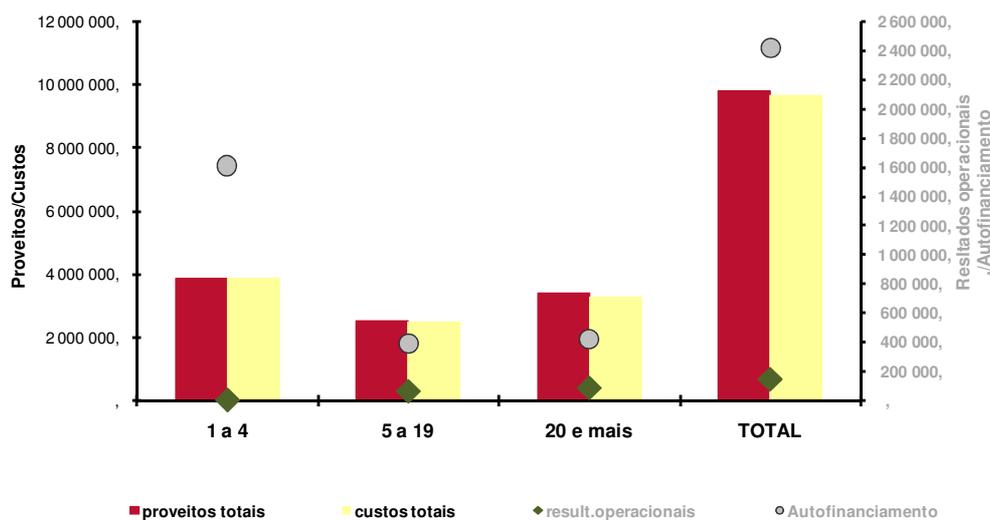
2. Caracterização

Quadro 2: Resultados globais

	Total de empresas	Dimensão das empresas pelo número de veículos a motor		
		até 4	de 5 a 19	20 e mais
Proveitos totais (10 ³ €)	9.807.911.2	3.885.326.7	2.540.322.1	3.382.262.4
Custos totais (10 ³ €)	9.642.167.0	3.864.097.1	2.489.806.4	3.288.263.4
Valor da produção (10 ³ €)	9.299.126.9	3.621.716.5	2.451.406.7	3.226.003.7
Prestação de serviços de transportes (10 ³ €)	7.401.344.9	1.964.360.5	2.256.475.1	3.180.509.3
Resultados operacionais (10 ³ €)	164.237.9	20.625.2	60.486.5	83.126.2
Autofinanciamento (10 ³ €)	2.233.011.9	1.565.852.3	330.197.5	336.962.2
Grau de autonomia (%)	44.7	40.4	28.9	41.9
Solvabilidade	1.8	1.8	1.4	1.4
Nº de empresas em actividade	7.982	5.643	1.984	356
Nº de veículos – licenciados	48.602	11.710	17.031	19.861
utilizados *	63.276	19.451	19.646	24.179
Veículos.kms percorridos (10 ⁶)	3.859.6	1.026.6	1.219.0	1.614.0

* Nº de veículos efetivamente utilizados, incluindo aluguer e subcontratação

Figura 1: Resultados globais





2.1 Estrutura da actividade

Em 31/12/08, estariam em actividade no sector 7 982 empresas possuidoras de veículos pesados, correspondendo a menos 6.3% do que o verificado em 2007.

De entre elas, **71% possuíam menos de 5 veículos motor (pequenas)**, percentagem sensivelmente igual à anteriormente verificada. Deste conjunto de 5 643 empresas podemos considerar **71% como microempresas** (com 1 ou 2 veíc.motor), sensivelmente o mesmo que em 2007.

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

- uma diminuição, relativamente a 2007, menos 520 empresas.
- **possuir mais de 24% dos veículos a motor** (25% em 2007) e oferecer 21% da capacidade de carga deste parque;
- **ocupar 21% do pessoal**, com uma média de 2.5 pessoas por empresa (2.6 em 2007);
- **ter pago 26%** das remunerações totais;
- **terem facturado 27% das receitas** por prestações de serviços.
- **ter contribuído com 12%** para o VAB do sector (óptica do produto).

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

- **eram 356** (menos 14 que em 2007), **representando 4.5% do total**, sendo, no conjunto, detentoras de **41% dos veículos a motor**; em média 56 por empresa;
- 75% tinham até 49 veículos motor com uma média de 31;
Por outro lado, 19% tinham mais de 100 veículos, com uma média por empresa de 195 veículos e 278 pessoas ao serviço (208 em 2007);
As restantes, em número de 60, possuíam em média 65 veículos a motor e empregavam 79 pessoas;
Curiosamente, em todos os estratos, com excepção do de 5 a 9 veículos, o número de veículos a motor utilizados por empresa foi superior àqueles que possuíam.
- **ocupavam 38% do pessoal**, com uma média de 72 pessoas por empresa (66 em 2007);
- **facturaram 35% das receitas totais** bem como **43% das receitas** por prestações de serviços.
- pagaram **45% das remunerações**.
- contribuíram com **63% para o VAB**.



Figura 2: Evolução do universo das empresas com veículos pesados

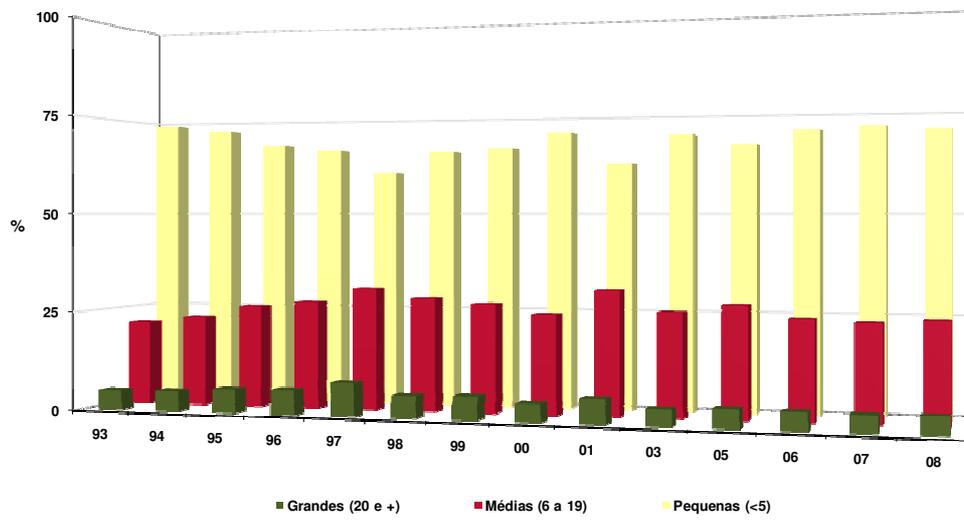
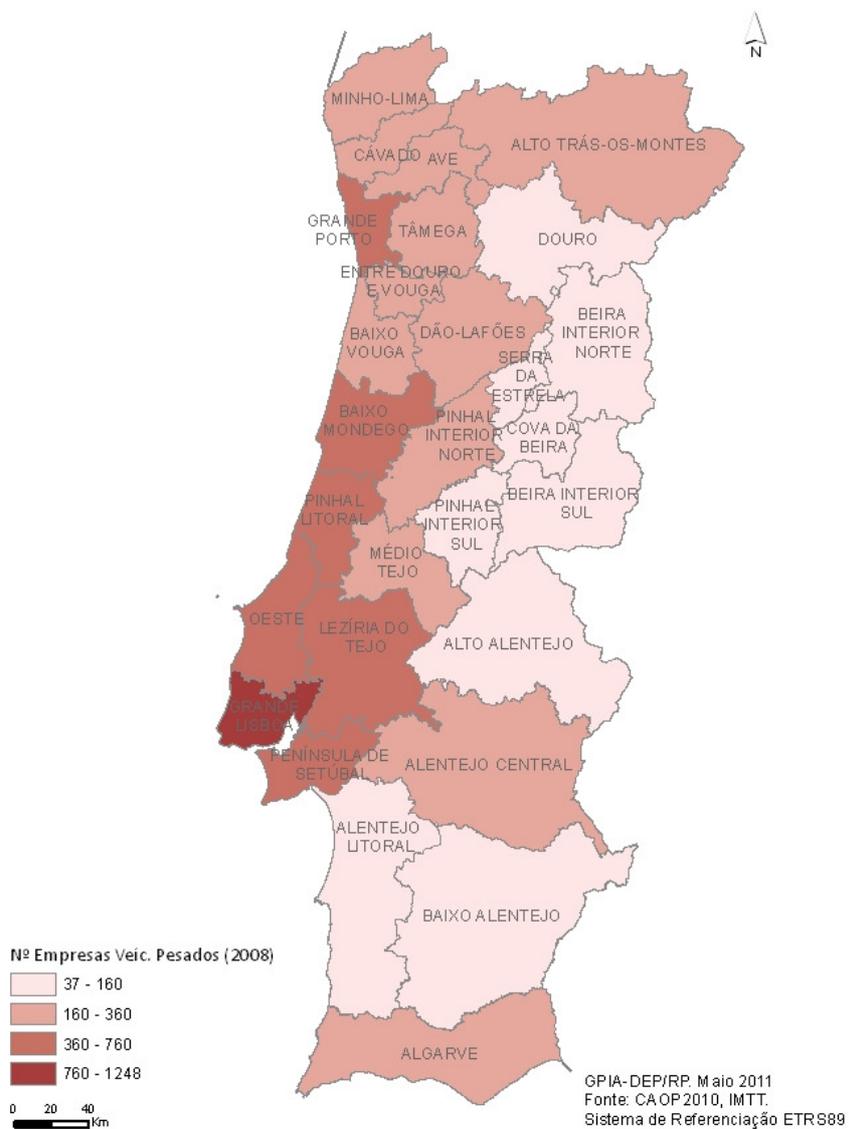




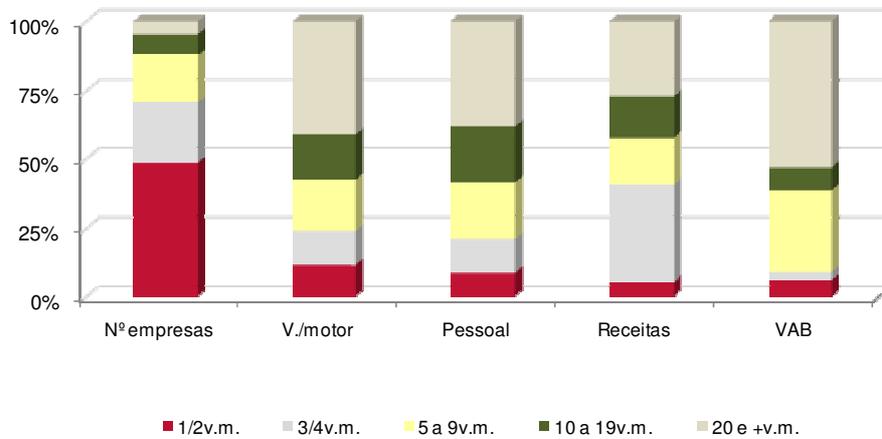
Figura 3: Distribuição das Empresas por NUTS



Da análise dos resultados do mapa é possível perceber a NUTIII Grande Lisboa é a mais representativa em termos de número de empresas. Ao nível das NUTSII a Região Norte e a Região Centro são as que apresentam maior peso, cerca de 66% do total das empresas.



Figura 4: Caracterização da actividade segundo a dimensão da empresa



Quadro 3: Caracterização da actividade segundo o volume de negócios

	Empresas	Valor médio (€)
< 1M €	57%	407.674
>= 1M < 2M €	17%	1.357.334
>= 2M < 3M €	8%	2.400.911
>= 3M < 5M €	7%	3.847.415
>= 5M < 10M €	6%	7.176.225
>= 10M < 20M €	3%	14.729.428
>= 20M €	2%	50.965.409

Observou-se que cerca de 89% das empresas apresentou um volume de negócios inferior a 5 milhões de euros, sendo que 57% teve um volume inferior a 1 milhão de euros e só 5% apresentou valores superiores a 10 milhões de euros.



Quadro 4: Estrutura das empresas segundo a dimensão

2008

Dimensão da empresa em nº veic.motor (a)	Empresas em actividade possuidoras de veic. pesados		Veículos motor				Pessoal		Capacidade (P.B.) (Ton.)	
	v.a.	%	licenciados		Utilizados		v.a.	%	v.a.	%
			v.a.	%	v.a.	%				
1 e 2	3.887	48,7	5.659	11,6	8.197	13,0	5.992	8,9	165.974	10,0
3 e 4	1.755	22,0	6.051	12,5	11.253	17,8	8.321	12,4	174.904	10,6
5 a 9	1.383	17,3	9.028	18,6	8.968	14,2	13.746	20,5	331.881	20,0
10 a 19	601	7,5	8.003	16,5	10.678	16,9	13.605	20,2	269.293	16,3
20 a 49	254	3,2	7.766	16,0	8.016	12,7	9.134	13,6	255.212	15,4
50 a 99	60	0,8	3.907	8,0	4.329	6,8	4.745	7,1	127.140	7,7
100 e mais	42	0,5	8.188	16,8	11.834	18,7	11.660	17,3	331.197	20,0
TOTAL	7.982	100	48.602	100	63.276	100	67.203	100	1.655.603	100

(a) Veic.motor - camiões + tractores

Quadro 5: Características do sector

(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)	9.786.581.228	536.237.671	3.327.759.062	1.115.673.975	1.424.648.126	3.382.262.393
Receitas ativid. Transportes (B)	7.400.281.852	412.133.972	1.551.163.559	880.333.213	1.376.141.839	3.180.509.270
(B/A)	75,6%	76,9%	46,6%	78,9%	96,6%	94,0%
Resultados operacionais globais	142.914.833	-5.881.782	5.176.846	22.065.002	38.428.577	83.126.190
<i>Receitas transportes/veic.motor</i>	87.598	50.277	137.839	98.163	128.872	131.542
<i>Custos transportes/veic.motor</i>	83.272	51.701	121.732	97.168	125.099	128.639
V.A.B.cf total	1.524.659.089	82.401.930	94.628.440	288.230.063	105.005.757	954.392.900
	100%	5,4%	6,2%	18,9%	6,9%	62,6%
por empresa	191.000	21.254	53.919	208.409	174.718	2.680.879



2.2 Âmbito do transporte predominante

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

• Unicamente regional	11%
• Unicamente longo curso.....	45%
• Regional e longo curso.....	2%
• Unicamente internacional.....	23%
• Regional e internacional	1%
• Internacional e longo curso.....	16%
• Nenhum predominante	2%

Estimou-se então que:

- Cerca de 1 430 empresas desenvolviam actividade no âmbito **regional**, a maioria em exclusividade (20%).

Destas, 38% indicou laborar em operações de carga completa geral e 38% dedicar-se ao aluguer com condutor.

A empresa média característica, trabalhando apenas neste mercado, utilizou 9 veículos a motor, os quais, individualmente, percorreram uma quilometragem anual próxima dos 27 600 km, ofereceu uma capacidade de 145 toneladas de P.B, portanto, em média com cerca de 20 ton. de PB por veículo e ocupava 11 pessoas.

A prestação de serviços rondou os 69% do total de proveitos e os custos de exploração da actividade de transportes cerca de 62% do total de custos da empresa.

- No mercado **interno de longo curso** estimou-se que operavam cerca de 5 200 empresas, 68% unicamente neste mercado, 24% recorrendo simultaneamente a ele e ao internacional e cerca de 3% actuando também no regional.

Também neste âmbito, 46% das empresas declararam dedicar-se à carga completa geral, 32% ao aluguer com condutor e 17% à carga completa especializada.

Pode caracterizar-se uma empresa média deste mercado, como tendo utilizado 15 veículos a motor, oferecendo um P.B. rebocável de 315 ton., os quais individualmente percorreram na sua actividade 39 000 km/ano e onde laboravam 24 pessoas.

Os proveitos da actividade rondaram os 77% do total do volume de negócios, enquanto os custos se cifraram igualmente nos 67% dos custos totais da empresa.



- Por seu lado, cerca de 3 468 empresas declararam dedicar-se ao transporte de âmbito **internacional**, 52% das quais em situação de exclusividade.

Neste mercado foi indicado por 70% das empresas o recurso a operações de carga completa geral, enquanto 16% praticavam o aluguer com condutor.

A empresa média empregava 29 pessoas, possuía 25 veículos a motor em média de 58 Ton., os quais percorreram mais de 98 000 km/ano.

Registe-se que, no geral, apenas 5% das empresas declararam estar envolvidas em redes ou ser operadores logísticos, sendo que no mercado regional essa percentagem foi de 12%, no longo curso de 5% e no internacional 4%.

Figura 5: Transporte predominante – Âmbito de intervenção

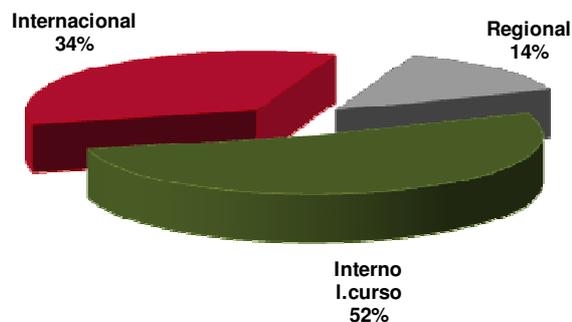
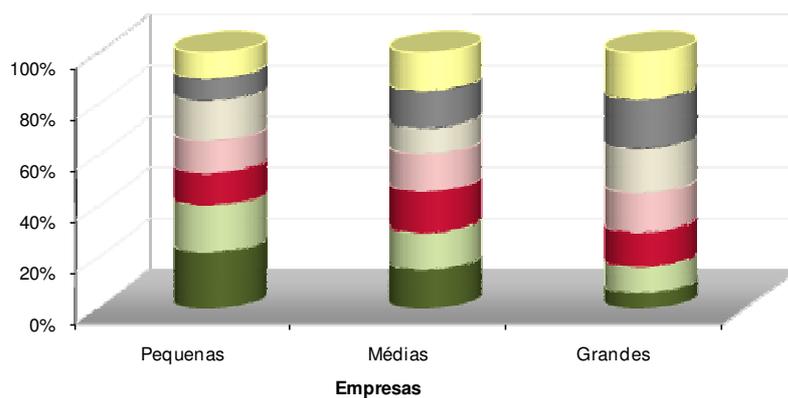


Figura 6: Transporte predominante



- Regional
- Internacional
- Regional/Interno l.curso
- L.curso/Internacional
- Regional/Internacional
- Interno l.curso
- Regional/Interno l.curso/Internacional



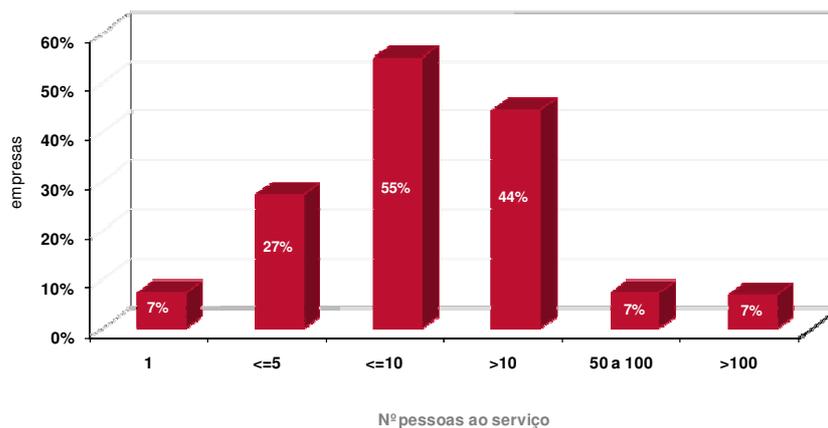
2.3 Recursos humanos

Considerando somente as empresas com veículos pesados, os dados obtidos parecem apontar para um aumento do número de pessoas trabalhando no sector, cerca de 67 000, relativamente ao verificado em 2007.

Por outro lado, observando a estratificação das empresas em função do número de pessoas que colaboravam, verificou-se que cerca de 7% trabalhava unicamente com uma pessoa, 27% envolviam até 5 pessoas inclusive e 55% até 10. Por sua vez, apenas 7% das empresas ocupava entre 50 e 99 pessoas e 7% tinham 100 ou mais.

Estas percentagens mostram que face a 2007 aumentou o número de empresas ocupando 100 ou mais pessoas. Por outro lado, reduziu bastante o número das que ocupavam até 5 pessoas.

Figura 7: % de Empresas segundo o número de pessoas ao serviço



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

Proprietários ou familiares sem remuneração fixa

- Representavam cerca de 2.0% do total de pessoal. Distribuíam-se com maior expressividade pelas empresas que detinham até 9 veículos motor, mais evidente nas microempresas onde atingiam 10%.

Pessoal com remuneração fixa

- Os "Motoristas" representavam 55% do total do pessoal do sector. Considerando a estrutura por grupos de empresas, pesavam mais de 64% nas empresas com 20 e mais veículos, 47% nas médias, e 54% nas mais pequenas, existindo, neste caso, possível duplicação na indicação do número de "dirigentes" e "motoristas".



- "Dirigentes e técnicos" tiveram um peso de 9% do total do pessoal, ganhando maior expressividade nas empresas pequenas, conforme indicado atrás, tendo-se observado que nestas empresas as respostas encerram nalguns casos duplicação entre a figura do proprietário e a do dirigente, facto que poderá falsear as percentagens atrás observadas.
- A percentagem do "pessoal administrativo" era de 9%.
- A rúbrica "outro pessoal", representava 24% do total, com um peso de apenas 12% nas empresas mais pequenas.

Figura 8: Pessoal por natureza de funções – segundo a dimensão das empresas

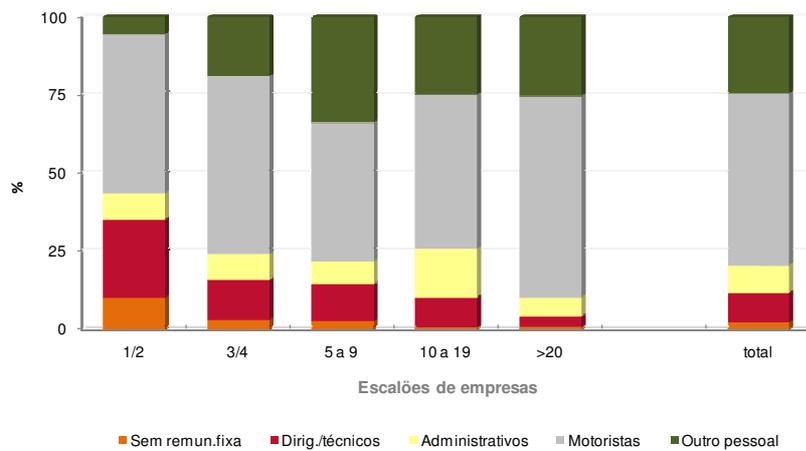
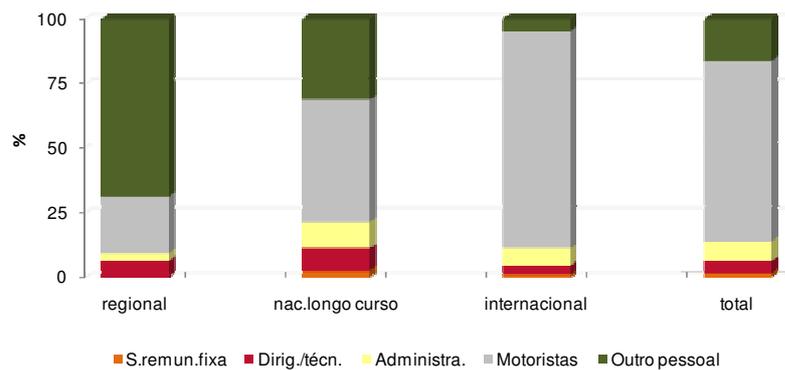


Figura 9: Pessoal por natureza de funções – segundo o tipo de mercado





3. Perfil do responsável da empresa

3.1 Experiência profissional:

- Para o conjunto das empresas a **média de experiência profissional do responsável era de 17 anos**, verificando-se ter havido variação mais significativa apenas nas empresas com 20 e mais veículos.
- Constatou-se também que em 40% das empresas o responsável tinha até 10 anos de experiência (41% em 2007) e apenas 9% mais de 30 anos (11% em 2007).
- No entanto, em 60% a experiência profissional era superior a 10 anos.

Figura 10: Experiência profissional do responsável – por grupos de empresas

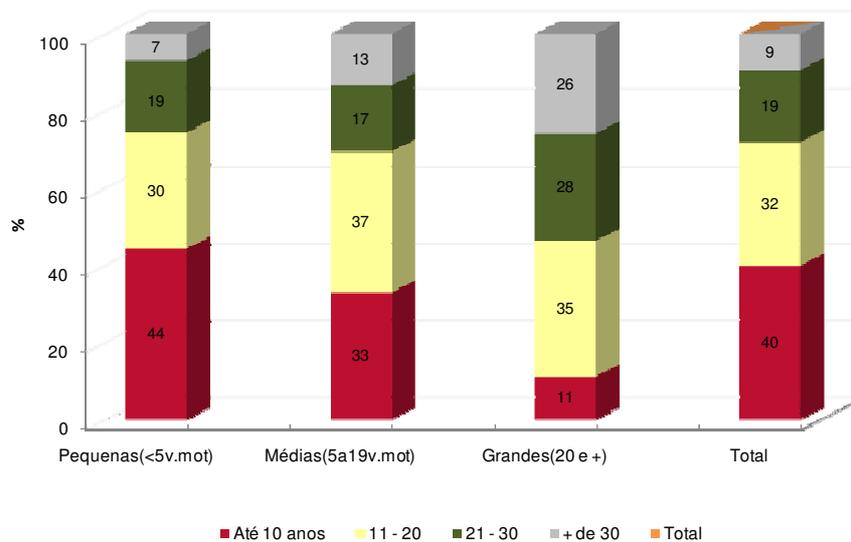
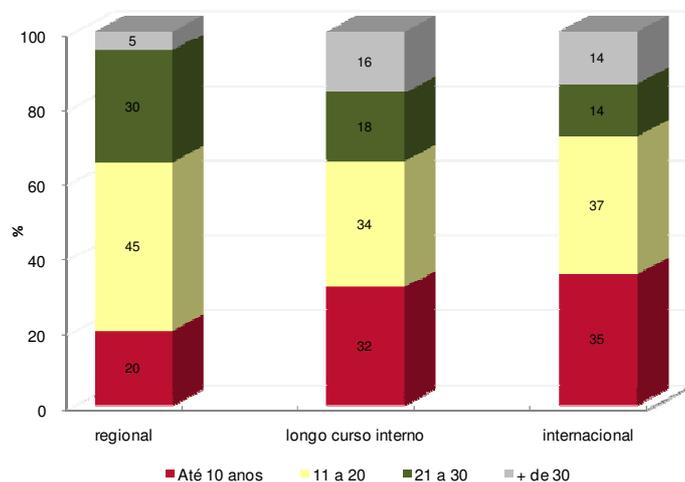


Figura 11: Experiência profissional do responsável – por tipo de mercado





3.2 Nível de ensino:

- Do conjunto das empresas inquiridas, **87% declarou que o seu responsável possuía como habilitações o nível primário ou secundário** (81% em 2007).

Esta tendência foi menos acentuada nas grandes empresas, onde se verificou que 26% dos responsáveis tinha o nível médio ou superior de ensino.

- No entanto, apenas 10% da totalidade declarou que o seu responsável tinha formação universitária, revelando-se este valor mais elevado nas empresas grandes, 21%.

Figura 12: Nível de ensino do responsável – por grupos de empresas

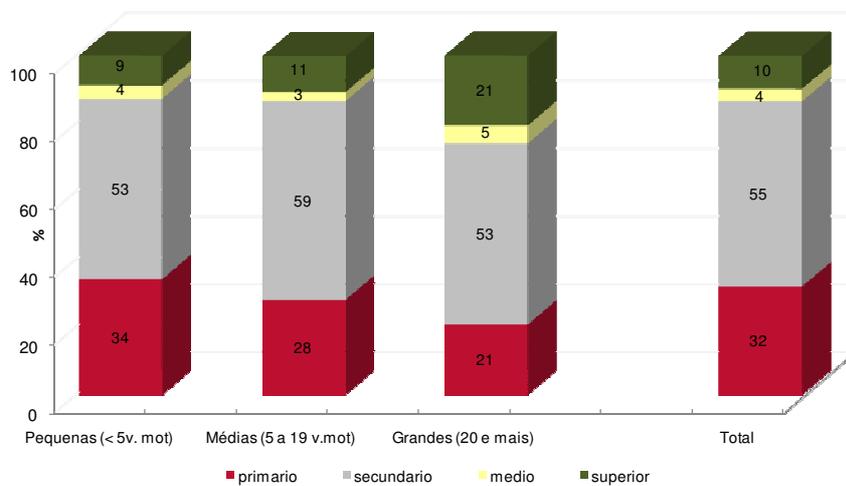
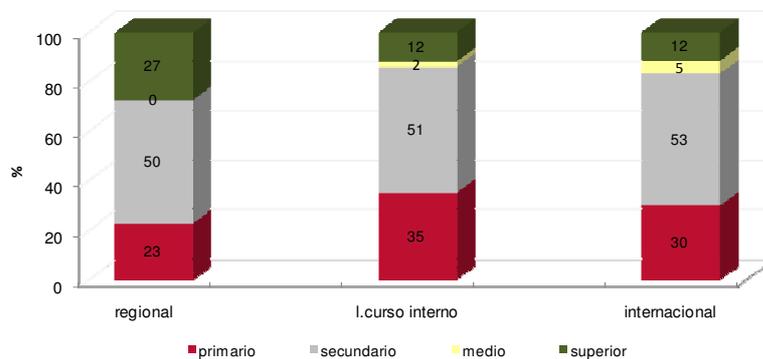


Figura 13: Nível de ensino do responsável – por tipo de mercado





4. Balanço

4.1 Variações estruturais e análise patrimonial:

Os valores do activo constantes no balanço patrimonial de uma empresa média representativa da actividade rondariam os 916 000 €, superior ao verificado no ano anterior.

O peso estrutural do activo fixo diminuiu relativamente a 2007, 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.

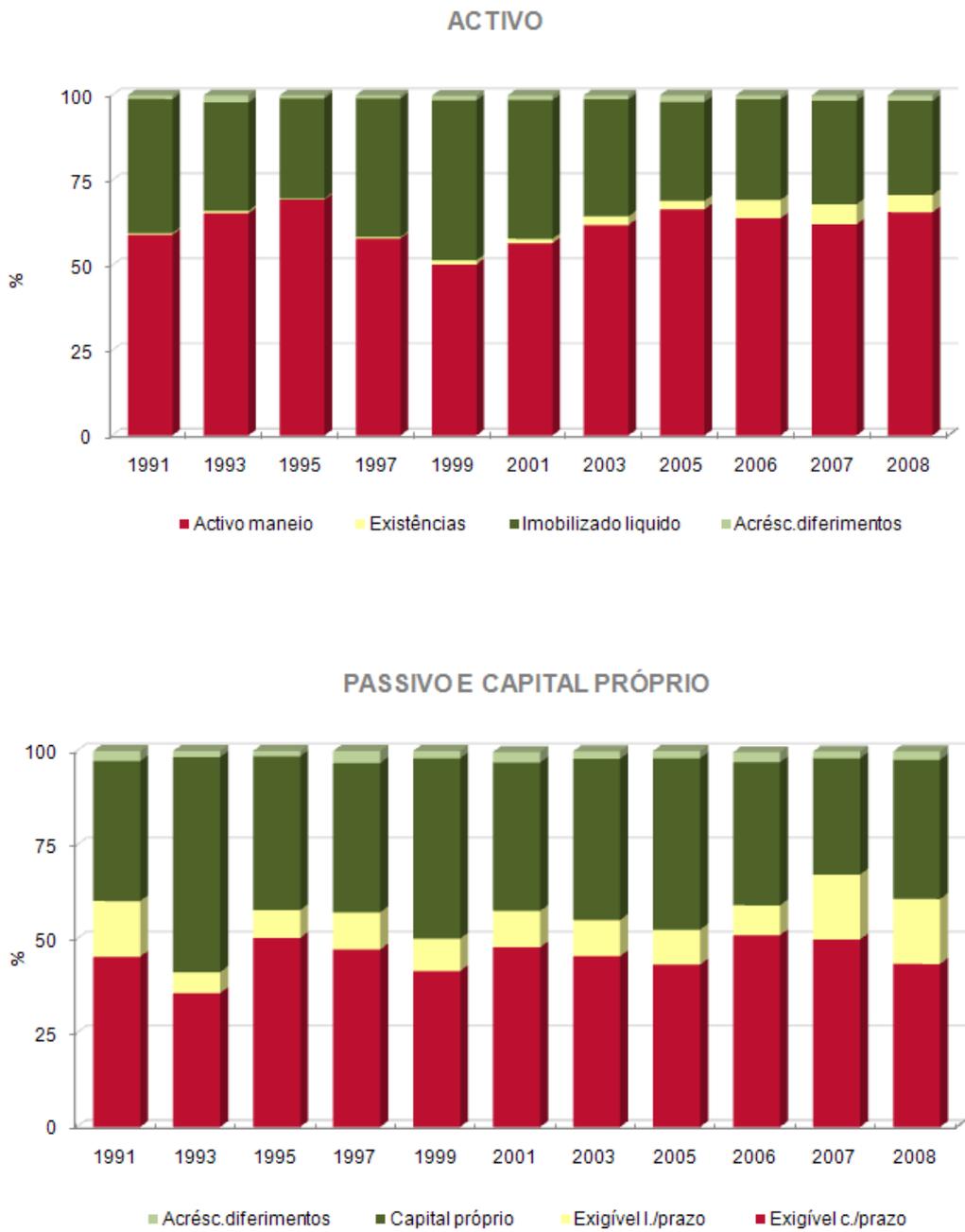
Por outro lado, ao nível do exigível não se verificaram variações de registo, tendo o peso do “capital próprio” na estrutura, relativamente àquele ano, aumentado em todos os escalões.

Quadro 6: Estrutura do balanço patrimonial

	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
ATIVO	178.249	968.672	630.908	1.735.996	8.438.565	916.171
	100	100	100	100	100	100
Disponível	24	7	10	9	3	16
Créditos c/p	48	54	47	55	54	50
Existências	3	11	6	0	1	5
Imobilizado	23	27	36	34	40	28
Acrésc.e diferimentos	2	2	1	2	3	2
PASSIVO	50	80	69	76	70	63
Debitos c/p	32	62	49	54	39	43
Debitos m/l/p	18	15	17	17	25	17
Provisões	0	0	0	0	1	0
Acrésc.e diferimentos	1	3	3	5	6	2
CAPITAL PROPRIO	50	20	31	24	30	37
Capital	60	17	22	11	13	39
Reservas	4	2	4	5	12	4
Result.transitados	-14	-1	1	4	2	-6
Result. do exercício	-1	0	1	2	2	0
Prest.suplementares	1	2	2	2	1	1



Figura 14: Estrutura do balanço patrimonial – Evolução



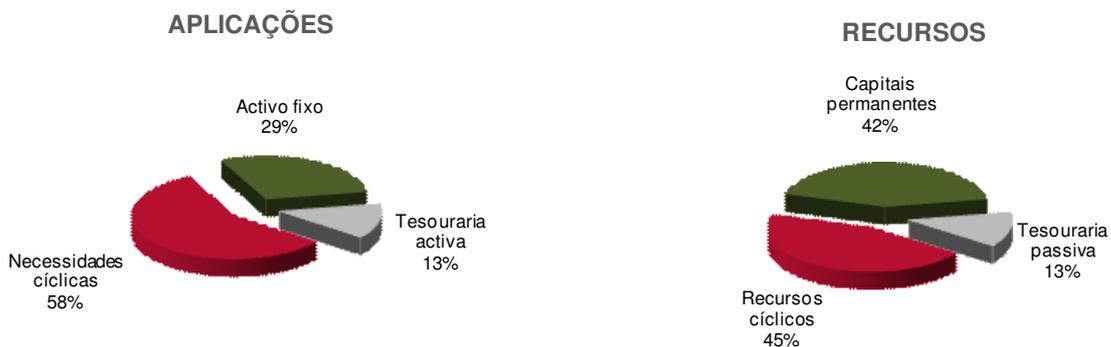


Considerando o total das empresas, verificou-se então não ter havido, face a 2007, alterações estruturais significativas no respeitante ao activo e, por outro lado, uma diminuição do peso do exigível, nomeadamente de curto prazo.

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.

Figura 15: Análise funcional do equilíbrio financeiro



Não sendo possível analisar de forma clara as componentes que sustentaram o modo como as políticas da empresa influenciaram os ciclos financeiros, pretende-se, com a abordagem funcional do balanço, fundamentada na regra do equilíbrio financeiro, reclassificando as rubricas 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 teve uma expressividade negativa mais acentuada.



Quadro 7: Balanço funcional

(euros)

	Dimensão da empresa em nº de veículos a motor					Média ponderada
	1 e 2	3 e 4	5 a 9	10 a 19	20 e mais	
Capitais Próprios	88.482,98	193.281,22	195.562,65	417.701,24	2.493.666,14	262.138,39
Capitais alheios estáveis	31.356,97	146.113,86	108.841,75	294.051,15	2.098.639,11	181.994,84
Capitais permanentes	119.839,95	339.395,08	304.404,40	711.752,39	4.592.305,26	444.133,22
Ativo fixo	41.194,13	262.796,38	224.222,84	586.137,78	3.349.507,25	310.213,33
Fundo maneió funcional	78.645,82	76.598,69	80.181,56	125.614,61	1.242.798,01	133.919,89
Ativo maneável	128.539,43	586.671,76	359.305,07	1.103.114,97	4.819.307,46	551.842,41
Existências	5.777,33	103.867,33	38.748,40	7.043,89	44.324,06	34.871,64
Acréscimos e diferimentos	2.737,73	15.336,45	8.632,11	39.699,48	225.426,02	19.244,09
Necessidades cíclicas	137.054,49	705.875,53	406.685,58	1.149.858,35	5.089.057,55	605.958,14
Fornecedores	56.889,20	596.786,44	308.875,44	938.853,16	3.253.839,24	428.248,66
Acréscimos e diferimentos	1.530,33	32.169,76	16.111,69	82.777,76	497.454,40	39.029,32
Recursos cíclicos	58.419,53	628.956,20	324.987,13	1.021.630,92	3.751.293,65	467.277,97
Necessidades em fundo de maneio	78.634,95	76.919,34	81.698,45	128.227,43	1.337.763,90	138.680,17
Tesouraria líquida	10,87	-320,64	-1.516,89	-2.612,82	-94.965,89	-4.760,27

Por seu lado, apesar da generalidade dos estratos apresentar valor positivo no fundo de maneio, houve desequilíbrio, uma vez que parte das necessidades cíclicas foram financiadas com operações de tesouraria.



5. Demonstração de Resultados

Considerando a actividade total, o Valor Acrescentado Bruto (VAB a custo dos factores) gerado rondou os 1 524 milhões de euros, representando cerca de 17% do valor da produção.

Assim, o VAB por empresa rondou em média os 191 000 euros, tendo cada posto de trabalho contribuído com 14 800 € para aquele valor, apresentando as empresas de 1 a 4 veículos e de 10 a 19 veículos valores inferiores.

Os proveitos inerentes ao VAB tiveram como principal origem a prestação de serviços, cujo valor ascendeu a mais de 7 400 milhões de euros, portanto em média cerca de 927 000 € por empresa.

Os consumos, cujo valor em média por empresa foi de 993 000 €, foram constituídos principalmente pelos Fornecimentos e Serviços de Terceiros, 60%.

As despesas de pessoal teriam sido de 238 000 euros por empresa média, com 9 veículos a motor e 13 colaboradores, chegando nas com 20 ou mais veículos a 2 490 000 €.

O autofinanciamento, essencialmente constituído nas parcelas positivas pelas amortizações e reintegrações, revelou-se positivo em todos os escalões, com um valor médio ponderado para o conjunto das empresas de 73 200 €.

Os resultados, quer operacionais (EBITA) quer líquidos antes de impostos, revelaram-se positivos em todos os escalões, com excepção do de 1 e 2 veículos, devendo no entanto ser vistos com algumas reservas, em virtude da natureza da recolha.

Quadro 8: Demonstração de resultados

(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	26.830,4	883.754,6	134.173,8	9.825,0	128.793,2	237.108,1
Prestação serviços	106.302,3	883.853,9	636.538,8	2.289.753,5	8.934.014,8	927.254,4
Variação da produção	-14,1	1.214,5	4.099,4	-3.668,8	-2.354,4	-1.987,9
Trabalhos para a própria empresa	0,0	0,0	0,0	0,0	1.354,7	60,4
Receitas suplementares	325,0	68.813,4	2.714,4	12.381,9	108.231,8	21.518,0
Subsídios	0,0	442,1	22,0	87,0	1.853,8	190,2
Outros proveitos operacionais	94,9	732,7	2.429,6	12.486,1	16.752,9	2.315,6
(B)	133.538,6	1.838.811,2	779.978,1	2.320.864,6	9.188.646,7	1.186.458,9
Juros e proveitos similares	481,8	33.506,3	3.764,0	10.834,6	109.531,1	13.954,7
(D)	134.020,4	1.872.317,5	783.742,1	2.331.699,2	9.298.177,8	1.200.413,6
Proveitos e ganhos extraordinários	4.131,7	35.562,7	22.963,6	38.763,6	202.559,2	25.187,8
(F)	138.152,0	1.907.880,2	806.705,7	2.370.462,8	9.500.737,1	1.225.601,4
CUSTOS E PERDAS						
Custo das existências consumidas	17.994,7	911.931,8	100.658,2	54.722,4	340.440,0	244.993,3
Fornecimentos e serviços terceiros	81.346,5	603.280,6	403.732,0	1.532.374,5	5.263.468,7	573.686,8
Despesas de pessoal	24.596,1	236.100,8	188.402,0	499.148,7	2.490.114,2	237.791,9
Amortizações reintegrações	10.164,5	64.778,8	65.372,3	149.933,1	753.564,8	73.214,7
Provisão do exercício	0,0	2.465,1	1.574,7	4.886,8	10.652,0	1.605,8
Impostos	676,8	6.937,3	4.041,6	7.299,2	92.040,7	7.012,9
Outras despesas	77,8	-1.353,8	241,0	8.574,9	4.865,8	578,6
(A)	134.856,3	1.824.140,5	764.021,8	2.256.939,6	8.955.146,2	1.138.883,9
Juros e custos similares	2.274,5	61.674,3	18.677,9	47.730,2	230.808,3	31.087,6
(C)	137.130,8	1.885.814,7	782.699,7	2.304.669,8	9.185.954,5	1.169.971,5
Custos e perdas extraordinários	1.038,0	9.931,8	11.523,4	10.465,0	50.740,4	7.585,4
(E)	138.168,8	1.895.746,5	794.223,0	2.315.134,8	9.236.695,0	1.177.556,9
Resultados operacionais: (B)-(A)	-1.317,7	14.670,7	15.956,3	63.925,0	233.500,5	47.575,0
Result. financeiros: (D)-(C-A)	-1.792,7	-28.167,9	-14.913,9	-36.895,6	-121.277,2	-17.132,8
Resultados correntes: (D)-(C)	-3.110,4	-13.497,2	1.042,4	27.029,4	112.223,3	30.442,1
Result. antes de impostos: (F)-(E)	-16,7	12.133,6	12.482,7	55.328,0	264.042,1	48.044,5

5.1 Produção

5.1.1 Actividade de transportador

A produção numa empresa média, considerando o total das empresas, registou um aumento relativamente a 2007. A melhoria do desempenho verificou-se na maioria dos escalões de empresas, com excepção das que possuíam “1 e 2 veículos” e “5 a 9 veículos”.



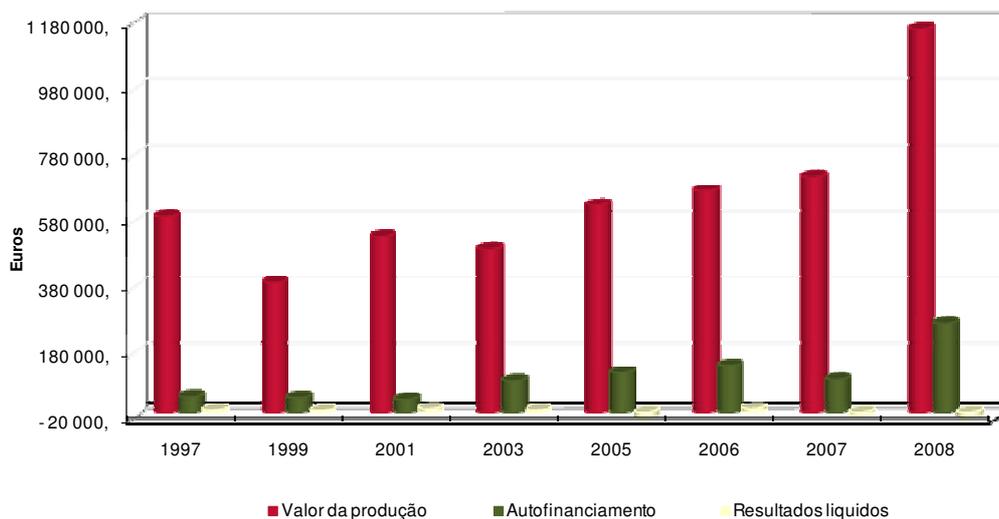
Quadro 9: Valor médio da produção por empresa

	Dimensão da empresa segundo o nº de veículos a motor					(euros)
	1 e 2	3 e 4	5 a 9	10 a 19	20 e mais	Ponderado
2001	66.799	175.514	423.017	1.003.375	3.993.005	534.530
2003	131.119	181.856	365.249	1.269.670	5.582.556	495.495
2005	95.046	252.669	762.337	1.212.894	5.960.032	628.804
2006	178.821	540.016	521.517	1.422.096	6.094.182	704.016
2007	170.413	399.616	1.000.573	1.508.351	6.184.285	714.282
2008	132.923	1.757.102	774.812	2.295.910	9.061.808	1.162.340
Varição (2007/2008)	-22,0%	339,7%	-22,6%	52,2%	46,5%	62,7%

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 106 300 euros/ano, - 5% que em 2007, variando nos estratos, entre 50 000 euros e 137 000 Euros/ano.

Observou-se, ainda, que o volume da prestação de serviços diminuiu 13% em relação à verificada em 2007, representando uma quota de 80% no total da produção.

Figura 16: Produção, resultados líquidos e autofinanciamento





5.1.2 Outras atividades

Cerca de 18% do total das empresas que responderam apresentavam receitas relativas a outras atividades (29% em 2007), as quais pesaram 23% na facturação (10% em 2007).

Figura 17: Empresas com outras atividades

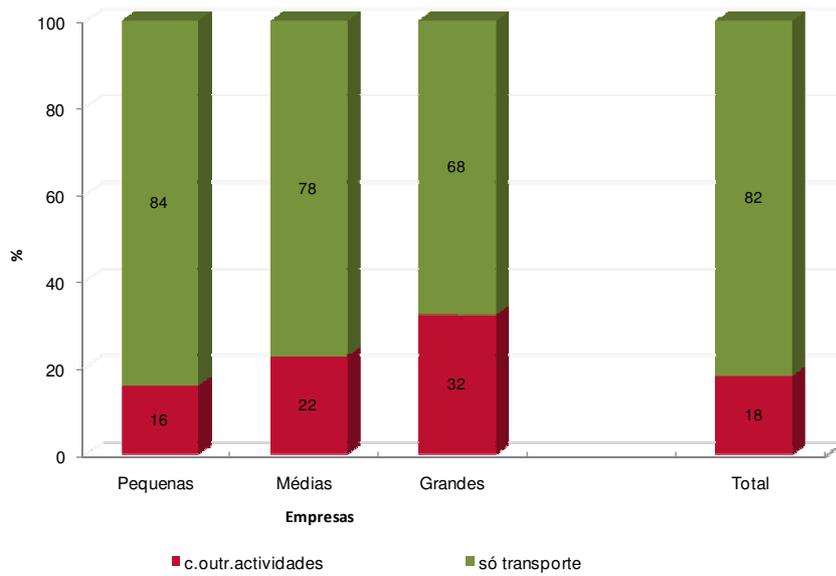
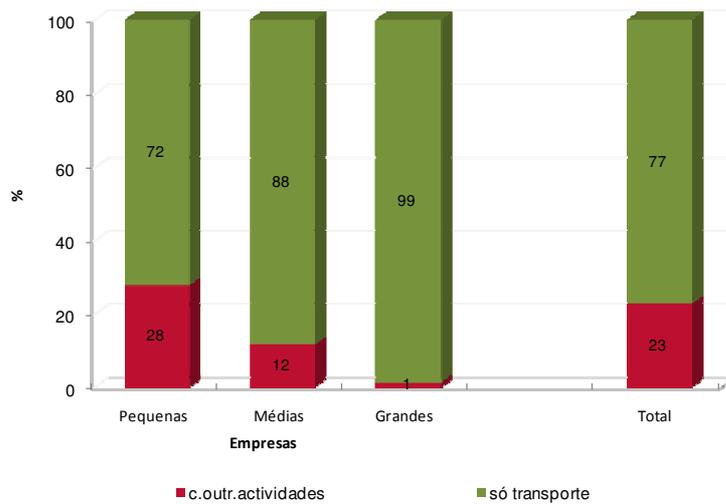


Figura 18: Peso das receitas de outras atividades no volume de negócios



5.2 Estrutura de custos

Os custos apresentam-se estruturados, por um lado como custos totais da empresa e por outro numa aproximação aos custos resultantes apenas da actividade de transportes, e ainda numa perspectiva de evolução relativamente ao valor da produção, sempre numa empresa representativa quer do conjunto, quer por tipo de mercado.

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

- Os combustíveis, com 20%, tendo sido inferior nos estratos de 3 a 4 e 10 a 19 veículos;
- Os gastos de pessoal, ponderando o conjunto das empresas, representavam 20%, tendo sido inferior nos estratos de 1 a 4 veículos a motor;
- A subcontratação que em média foi de 13%, com uma percentagem mais elevada nos estratos de 10 a 19 veículos;
- As amortizações pesaram 6% nesta estrutura.

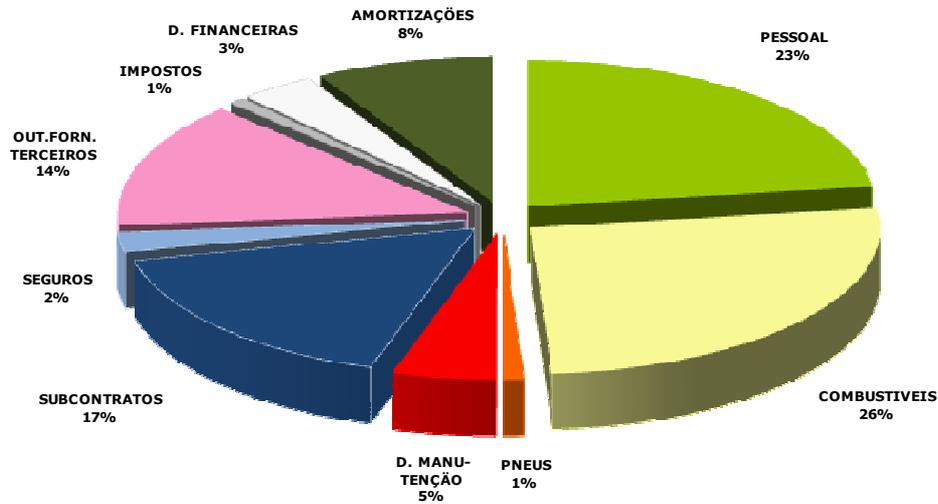
Quadro 10: Estrutura de custos

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	17,8	12,5	23,7	21,6	27,0	20,3	
Combustíveis	23,2	8,9	24,7	19,5	29,0	19,9	
Pneus	0,9	0,2	0,7	0,8	1,2	0,7	
D. Manutenção	6,6	1,3	5,1	3,7	5,0	3,7	
Subcontratos	9,2	13,5	8,2	23,6	9,1	12,6	
Seguros	2,9	0,5	2,3	2,1	2,1	1,6	
Out. Forn. Terceiros	16,1	7,4	9,8	16,5	10,5	10,5	
Impostos	0,5	0,4	0,5	0,3	1,0	0,6	
C.Existências Consumidas	13,0	48,1	12,7	2,4	3,7	20,4	
D. Financeiras	1,6	3,3	2,4	2,1	2,5	2,6	
Amortizações	7,4	3,4	8,2	6,5	8,2	6,2	
Provisões	0,0	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	
C. Extraordinários	0,8	0,5	1,5	0,5	0,5	0,6	
Outras	0,1	-0,1	0,0	0,4	0,1	0,1	
Custos Totais/ Empresa (euros)	138.169	1.895.747	794.223	2.315.135	9.236.695	1.207.989	

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 26%, teve maior expressão nas empresas de 20 e mais veículos a motor, cerca de 31%.



Figura 19: Estrutura de custos da actividade de transporte



Numa aproximação ao cálculo da estrutura de custos segundo os *mercados de actuação*, verificou-se para a rubrica combustíveis, no regional uma quota de 14%, no interno de longo curso de 20% e no internacional 33%.

Por seu lado, a quota dos custos com pessoal no transporte regional foi de 46%, no de longo curso 24%, enquanto no internacional rondou 25%.

Figura 20: Transporte Regional Custos de Transportes **Figura 21: Transporte Interno e Longo Curso Custos de Transportes**

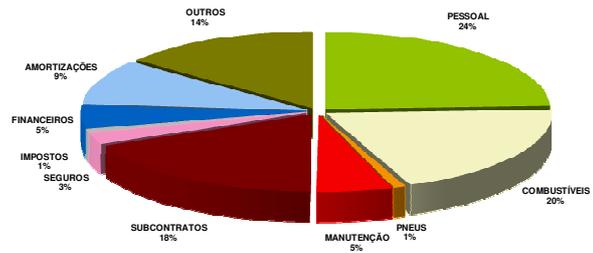
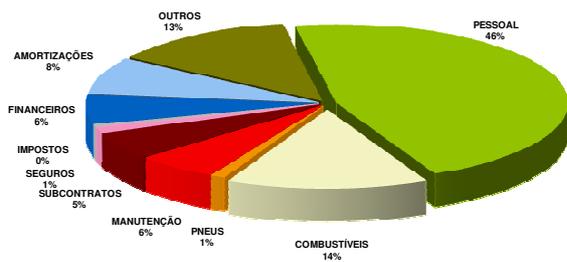
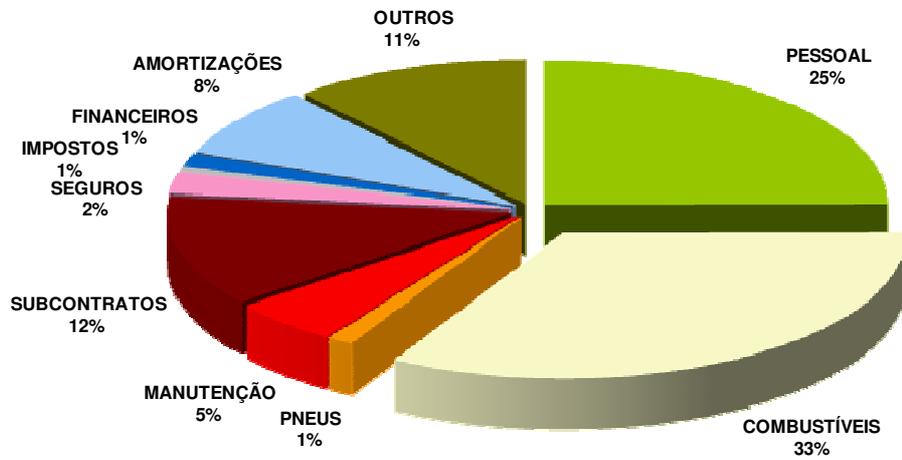




Figura 22: Transporte Internacional – Custos de transportes



Tomando, ainda, como referencial o "**valor da produção**" e numa perspectiva evolutiva, registou-se um aumento do peso dos **custos variáveis** em relação a 2007, certamente por efeito dos aumentos do preço do combustível.

Quadro 11: Peso dos custos variáveis na produção (%)

1999	2001	2003	2005	2006	2007	2008
61.5	71.1	67.8	70.3	70.3	71.5	72.8

Segundo os vários tipos de mercado, verificou-se que nas empresas de transporte interno os custos variáveis rondaram os 73%, enquanto no transporte internacional atingiram 81%.

O "autofinanciamento" revelou-se positivo em todos os escalões de empresas, rondando o valor médio do conjunto os 24% da produção.



Figura 23: Evolução dos custos

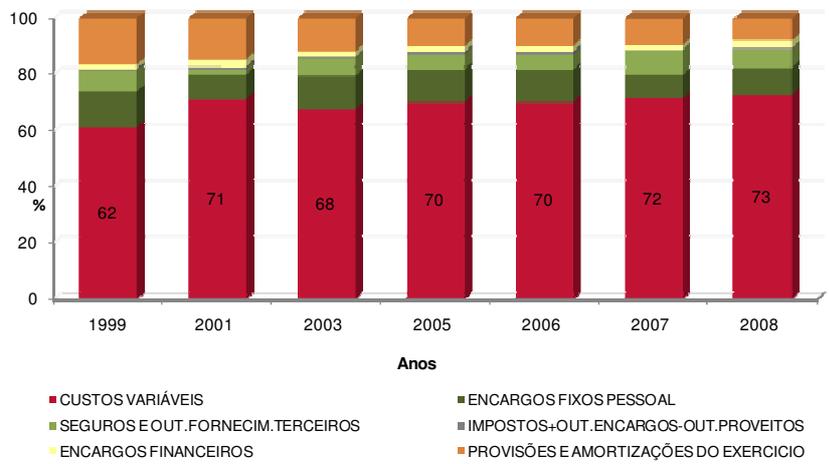
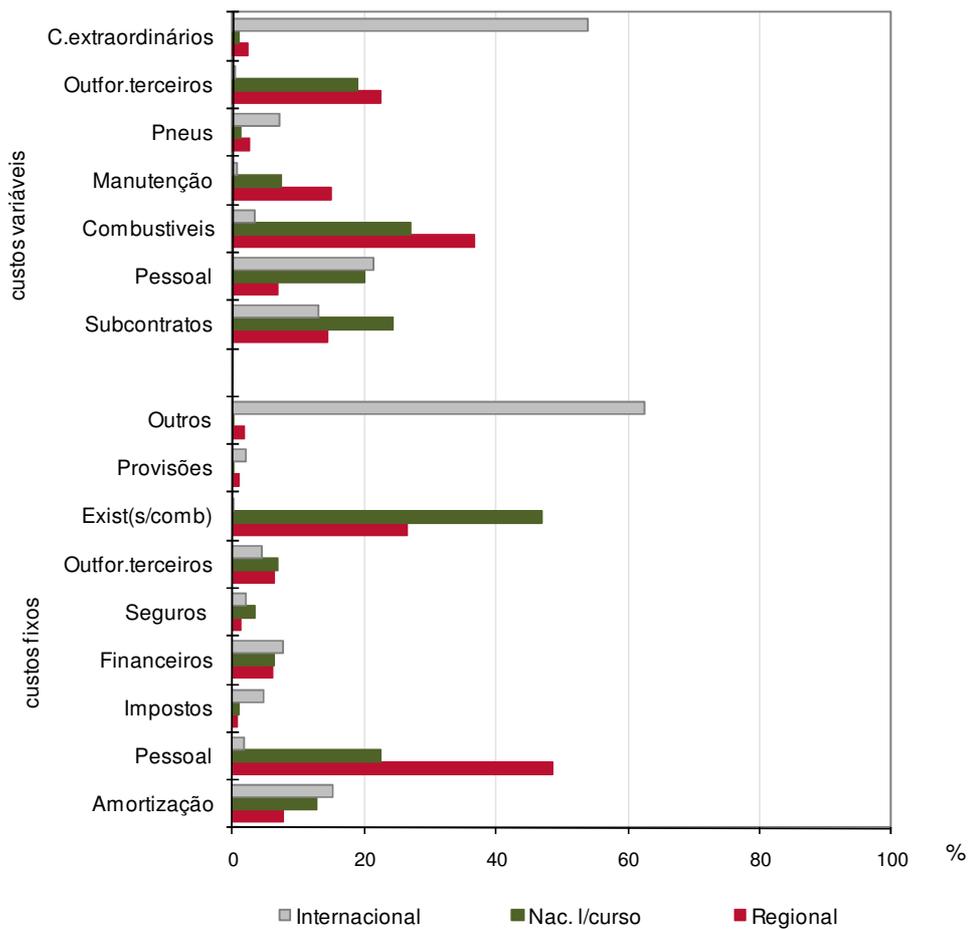


Figura 24: Custos fixos e variáveis por tipo de mercado





6.

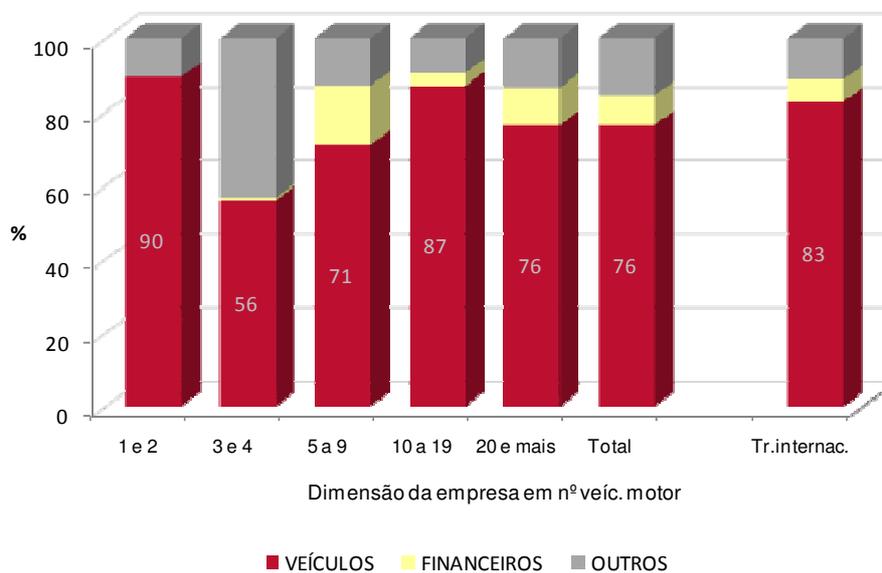
Investimento

O investimento médio apurado por empresa rondou os 102 700 €, dos quais 76% 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 1 141 700 € no estrato das empresas maiores.

O investimento médio verificado nas empresas habilitadas para o transporte internacional rondou os 359 mil euros por empresa, 83% do qual destinado à aquisição de veículos.

Figura 25: Investimento realizado por tipo







7.

Indicadores Económicos e Financeiros

▪ **Autonomia financeira**

Dum modo geral, todos os escalões de empresas apresentaram graus de autonomia elevados, 38% em média e em particular as pequenas empresas, evidenciando assim uma boa independência face a credores, revelando-se este facto mais expressivo nas microempresas, 49%.

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**

As empresas dos estratos de 1 e 2 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 negativo.

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 5 meses, não tendo havido algumas variações nos diferentes estratos.

Por seu lado, o prazo de pagamento a devedores foi em geral de 22 meses. No entanto, verificou-se que este valor resultou do facto de nas microempresas se terem registado entre os 20 e os 26 meses.

▪ **Rotação do ativo**

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



Quadro 12: Indicadores económicos e financeiros – 2008

	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/Ativo	49,6%	20,0%	31,0%	24,1%	41,9%	37,6%	32,7%
Solvabilidade							
Capital próprio/Exig.l.prazo	2,8	1,3	1,8	1,4	1,2	2,1	1,5
Ativo total/Exigível	2,0	1,2	1,4	1,3	1,4	1,7	1,5
Tesouraria							
Fundo maneió/Ativo circulante	57,6%	13,6%	22,4%	15,4%	33,1%	37,6%	29,9%
Liquidez							
Ativo maneió/Exigível c. prazo	2,3	1,0	1,2	1,2	1,5	1,7	1,4
Cobertura							
Capital permanente/Imobilizado	2,9	1,3	1,4	1,2	1,4	2,1	1,5
Endividamento							
Capital alheio/Capital total	0,5	0,8	0,7	0,8	0,7	0,6	0,7
Cap.alheio c.p./Capital alheio	0,6	0,8	0,7	0,7	0,5	0,7	0,6
Rentabilidade							
Result.liq.ant.imp/Capital proprio	-0,1%	0,0%	2,0%	3,3%	3,2%	0,7%	-0,2%
Result+enc.financeiros/Ativo	0,5%	4,6%	3,1%	3,6%	4,6%	2,3%	1,3%
Funcionamento							
Prazo médio cobrança (meses)	8,5	0,7	1,8	1,2	0,4	4,7	0,0
Prazo médio pagamento (meses)	26,3	19,3	18,7	13,5	19,2	22,2	11,8
Rotação do ativo	0,8	2,0	1,3	1,4	1,1	1,2	1,6
Produtividade							
VAB/Produção	16,0%	3,1%	26,9%	7,6%	29,6%	15,0%	21,1%
VAB/Imobilizado	51,6%	20,5%	92,9%	29,8%	80,0%	51,6%	85,8%
VAB/Vol.emprego (Euros)	9053	5665	16215	6509	22159	9942	20307
Encarg.pessoal/Volume emprego	10476	24806	14658	18596	20582	15413	24541
Encarg.motoristas/Nº motoristas	14732	17660	14764	17790	19923	15843	23647



8.

Síntese

Segundo os resultados destes apuramentos, no final de 2008, dum conjunto de 10835 empresas licenciadas, 7982 possuíam veículos pesados, em número de 48 602, e exerciam efectivamente a actividade de transportador de mercadorias por conta de outrém. Destas, 70,7% eram pequenas, detentoras de menos de 5 veículos a motor, enquanto 4.5% possuíam 20 ou mais, sendo que apenas 1.3% tinham mais de 50.

Refira-se que 55% ocupavam até 10 pessoas inclusive (55% em 2007), 27% até 5 pessoas (37% em 2007) e somente 7% desenvolvia actividade com uma só pessoa (8% em 2007). Por outro lado, 14% tinham 50 ou mais pessoas (13% em 2007) e apenas 7% 100 ou mais (6% em 2007).

Verificou-se que cerca de 14% actuava no mercado regional, 52% no interno de longo curso e 34% no internacional e que 52% referiu estar envolvida em operações de carga completa geral, 18% de carga completa especializada, 25% no aluguer com condutor e somente 5% em operações logísticas ou redes. O valor da produção por empresa cresceu, em relação a 2007, em vários estratos, embora nas empresas de 1 e 2 veículos e nas empresas de 3 e 4 veículos tenha decrescido cerca 22%.

A produtividade por veículo motor (VAB/ veículo motor), em geral cerca de 21 300 €, registou um crescimento relativamente a 2007 rondando os 27%.

A situação financeira não revelou valores negativos em qualquer escalão ao nível 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 dum modo geral valores positivos, embora fracos.

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 13% das pessoas sem remuneração fixa.

No grupo das pequenas empresas, 44% declarou que a experiência profissional do responsável ia até 10 anos e 53% que o seu nível de ensino era o secundário.

Cerca de 17% disse desenvolver a sua actividade exclusivamente no âmbito regional bem como 39% no internacional.

Refira-se ainda que 16% 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 diferente nos dois escalões.

Do investimento de 67 milhões €/ano realizado pelas empresas deste grupo, 61% destinou-se essencialmente à aquisição de veículos.



Médias empresas

Empregavam 41% do pessoal do sector e possuíam 35% dos veículos a motor.

Conforme o que as empresas declararam, em 31% o responsável tinha mais de 20 anos de experiência profissional, tendo 28% afirmado que aquele tinha o nível de ensino primário e 11% o superior.

67% destas empresas actuava predominante no longo curso do mercado nacional e 51% no internacional.

A análise do fundo de maneo não evidenciou desequilíbrios, tendo os valores da rentabilidade dos fundos próprios sido bastante positivo nos dois escalões.

22% indicaram terem outras actividades, cujo peso na facturação total foi de 12%.

Grandes empresas

Das 356 empresas deste grupo licenciadas àquela data, 59% tinha até 50 veículos motor, enquanto apenas 41% possuía 100 ou mais.

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

A experiência profissional do responsável em 54% das empresas era superior a 20 anos. Por sua vez 74% declarou que o nível escolar do mesmo era primário ou secundário, tendo 21% indicado o superior.

Cerca de 19% destas empresas ocupavam-se no transporte regional. 68% declarou procurar o interno de longo curso, 26% em exclusividade, e 68% o internacional, onde apenas 26% o fazia em exclusividade.

Por seu lado, 45% envolveu-se em operações de carga completa geral, 30% de carga completa especializada 20% 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 32% declarou fazê-lo, as quais no entanto tiveram uma representação inexpressiva na facturação total, cerca de 1%.

No tocante a investimentos, 76% dos 406 (10⁶) € destinaram-se a veículos.

Os resultados a que se chegou não evidenciaram situações problemáticas ao nível do equilíbrio financeiro, quer quanto à rentabilidade, a autonomia, quer ainda quanto aos índices de produtividade.



Anexos

Anexo I. Valores médios por empresa segundo os escalões

2008

	Dimensão da empresa em n.º veículos motor					Média ponderada
	1 e 2	3 e 4	5 a 9	10 a 19	20 e mais	
Nº pessoas	2	10	13	27	121	13
Nº veículos motor licenciados	2	7	8	16	91	9
Nº veículos motor utilizados	2	6	6	18	91	9
Tonelagem oferecida/empresa (P.B.)	43	100	181	448	2.650	226
Km anuais / veículo motor utilizado	50.416	45.957	51.179	68.174	46.282	50.720
Prestação de serviços / km (euros) (Valor da faturação em transportes/km)	0,99	2,55	1,78	1,90	1,97	1,58
Custos de transporte / Km (euros)	1,01	2,25	1,77	1,84	1,93	1,52
(Euros)						
Ativo circulante	134.317	690.539	398.053	1.110.159	4.863.632	586.714
Ativo fixo (Imobilizado líquido)	41.194	262.796	224.223	586.138	3.349.507	310.213
Ativo total	178.249	968.672	630.908	1.735.996	8.438.565	916.171
Passivo circulante	56.889	596.786	308.875	938.853	3.253.839	428.249
Passivo total	89.777	775.391	435.346	1.318.295	5.944.899	654.038
Capital social	107.647	168.202	141.826	190.839	1.094.747	177.172
Capital próprio	88.483	193.281	195.563	417.701	2.493.666	262.138
Capital permanente	119.840	339.395	304.404	711.752	4.592.305	444.133
Fundo maneo patrimonial	77.428	93.753	89.178	171.306	1.609.792	158.465
Fundo maneo funcional	78.646	76.599	80.182	125.615	1.242.798	133.920
Valor da produção	132.923	1.757.102	774.812	2.295.910	9.061.808	1.162.340
VAB (ótica do produto)	21.254	53.919	208.409	174.718	2.680.879	191.039
Excedente bruto da exploração	(3.342)	(182.181)	20.007	(324.430)	190.765	(54.137)