



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



# **Transportes Públicos Ocasionais Rodoviários de Mercadorias**

**Atividade Empresarial**

**2009**







## ÍNDICE GERAL

Nota Introdutória .....	1
1. Aspetos metodológicos .....	3
2. Caracterização .....	7
2.1. Estrutura da atividade .....	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 .....	25
5.1.1 Atividade de transportador .....	25
5.1.2 Outras atividades .....	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 atividade 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 atividade - 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 atividades .....	26
Figura 18: Peso das receitas de outras atividades 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 .....	29
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 2009, 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.

## 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 atividade principal o Transporte Público Ocasional Rodoviário de Mercadorias e que eram possuidoras de veículos pesados, existente em 31/12/2009.

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

A **amostra**, constituída por um conjunto de 1030 unidades representando uma taxa de amostragem geral da ordem dos 13%, 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 46%, 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	
		N.º	(%)	N.º	(%)	Recebidas	Válidas	N.º	(%)		
1 e 2 3 e 4	Pequena Empresa	3605	45,2	144	4,0	86	59,7	44	17,3	3480	44,5
		1818	22,8	155	8,5	73	47,1	43	16,9	1795	22,9
5 a 9 10 a 19	Média Empresa	1514	19,0	253	16,7	102	40,3	58	22,7	1508	19,3
		635	8,0	188	29,6	93	49,5	48	18,8	635	8,1
20 e mais	Grande Empresa	408	5,1	290	71,1	115	39,7	62	24,3	407	5,2
Total		7980	100	1030	12,9	469	45,5	255	100	7824	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 ( $\pm \%$ ):

Ativo Total	Imobilizado	Custos totais	Despesas em combustível	Prestação de serviços	Proveitos totais	VAB
0.52	0.95	0.97	0.66	0.62	0.98	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.

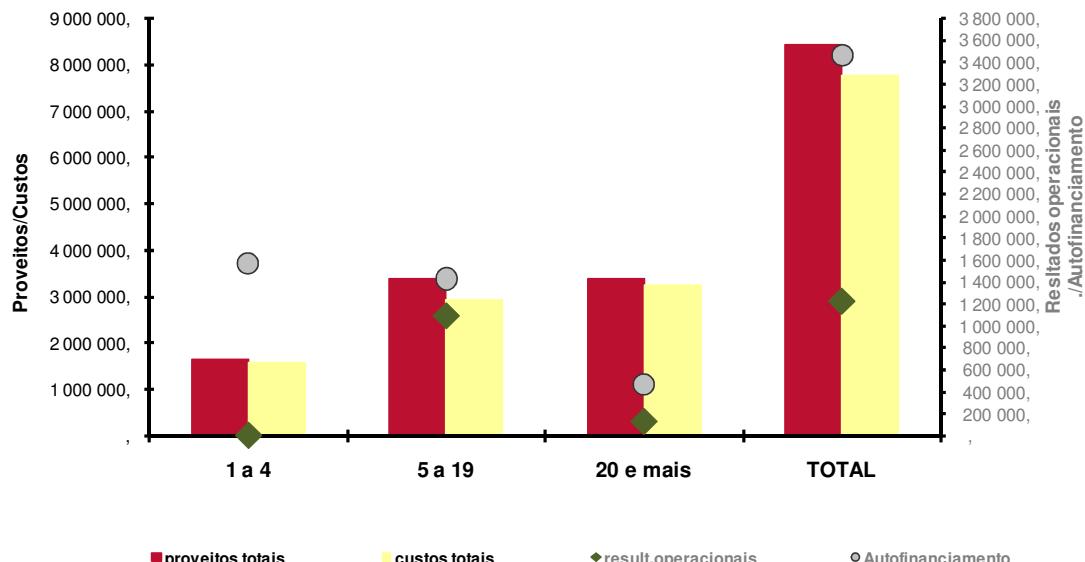
## Caracterização

**Quadro 2: Resultados globais**

	Total de empresas	Dimensão das empresas pelo número de veículos a motor			(euros)
		até 4	de 5 a 19	20 e mais	
Proveitos totais ( $10^3$ €)	7.458.326,0	1.645.989,9	2.428.058,7	3.384.277,3	
Custos totais ( $10^3$ €)	4.887.963,4	979.599,1	1.267.855,1	2.640.509,0	
Valor da produção ( $10^3$ €)	8.108.382,2	1.568.270,8	3.324.413,6	3.215.697,7	
Prestação de serviços de transportes ( $10^3$ €)	6.342.828,1	1.124.279,9	2.435.836,8	2.782.711,3	
Resultados operacionais ( $10^3$ €)	360.248,7	64.517,4	165.511,3	130.219,9	
Autofinanciamento ( $10^3$ €)	2.074.386,8	549.946,3	962.905,1	561.535,3	
Grau de autonomia (%)	51,9	54,5	35,6	31,6	
Solvabilidade	2,2	2,3	1,6	1,5	
Nº de empresas em actividade	7.824	5.274	2.143	407	
Nº de veículos – licenciados	52.813	11.346	18.151	23.316	
utilizados *	78.328	16.519	29.952	31.858	
Veículos.kms percorridos ( $10^6$ )	8.230,7	736,9	5.264,2	2.229,6	

\* Nº de veículos efetivamente utilizados, incluindo aluguer e subcontratação

**Figura 1: Resultados globais**





## 2.1 Estrutura da atividade

Em 31 de Dezembro de 2009, estavam em atividade no sector 7 824 empresas possuidoras de veículos pesados, correspondendo a menos 1.6% do que o verificado em 2008.

De entre elas, **67% possuíam menos de 5 veículos motor (pequenas)**, percentagem sensivelmente igual à anteriormente verificada. Deste conjunto de 5 274 empresas podemos considerar **67% como microempresas** (com 1 ou 2 veíc. motor), sensivelmente o mesmo que em 2008.

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

- uma diminuição, relativamente a 2008, menos cerca de 370 empresas;
- **possuir mais de 22% dos veículos a motor** (24% em 2008) e oferecer 20% da capacidade de carga deste parque;
- **Ocupar 20% do pessoal**, com uma média de 2 pessoas por empresa (2.5 em 2008);
- **ter pago 15%** das remunerações totais;
- **terem faturado 18%** das receitas por prestações de serviços.
- **ter contribuído com 19%** 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 407** (mais 51 que em 2008), **representando 5.2% do total**, sendo, no conjunto, detentoras de 44% dos veículos a motor; em média 57 por empresa;
- 72% tinham até 49 veículos motor com uma média de 29;  
Por outro lado, 20% tinham mais de 100 veículos, com uma média por empresa de 216 veículos e 322 pessoas ao serviço (278 em 2008);  
As restantes, em número de 62, possuíam em média 66 veículos a motor e empregavam 70 pessoas;  
Curiosamente, em todos os estratos, o número de veículos a motor utilizados por empresa foi superior àqueles que possuíam.
- **ocupavam 42% do pessoal**, com uma média de 73 pessoas por empresa (72 em 2008);
- **faturaram 45% das receitas totais** bem como **44% das receitas** por prestações de serviços.
- **pagaram 15% das remunerações**.
- **contribuíram com 40% para o VAB**.



**Figura 2: Evolução do universo das empresas com veículos pesados**

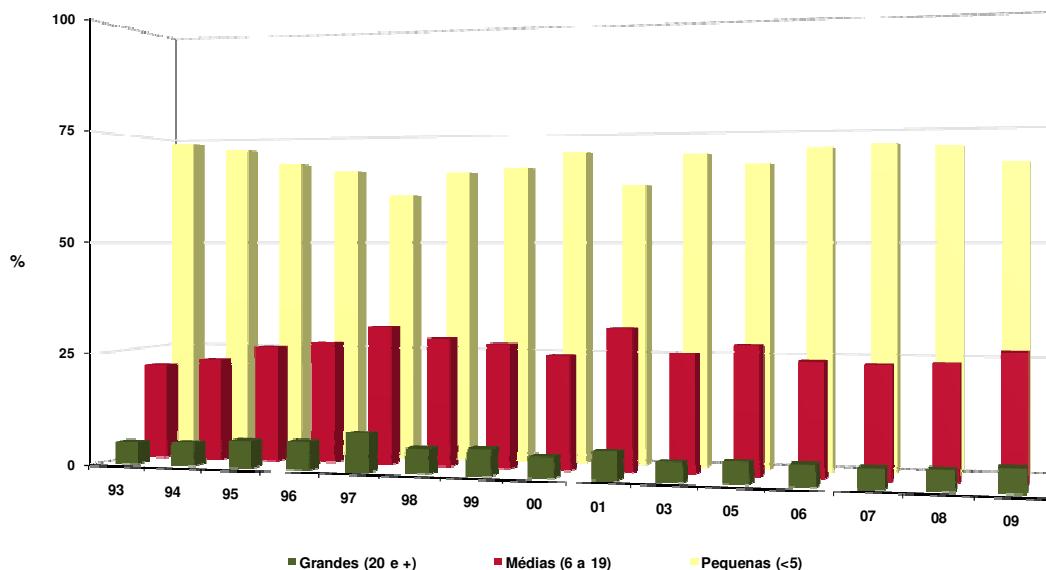
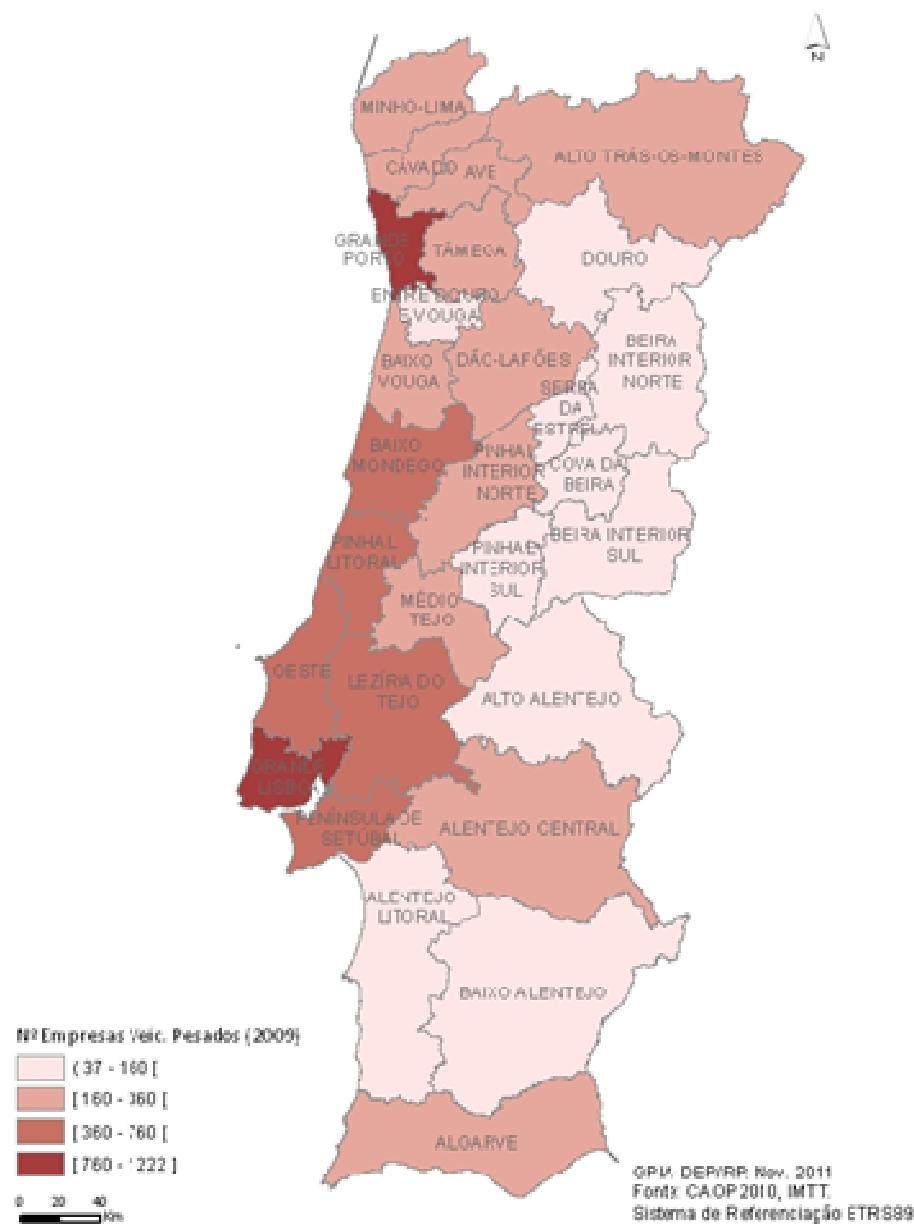




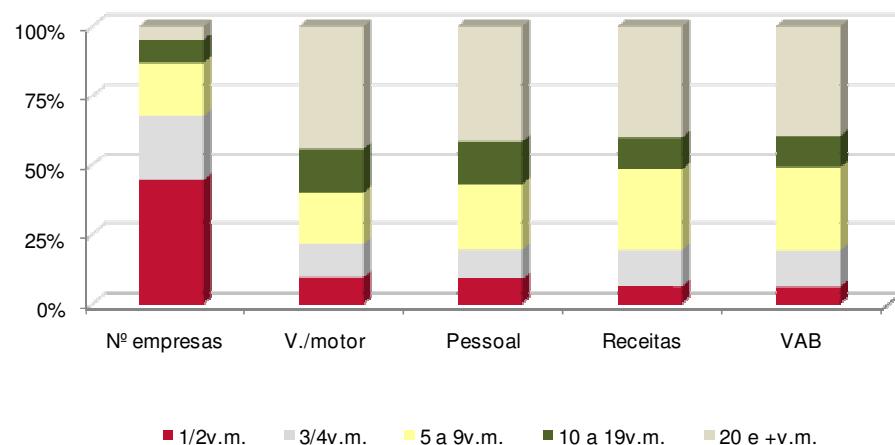
Figura 3: Distribuição das Empresas por NUTS



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 as Regiões Centro e Lisboa e Vale do Tejo são as que apresentam maior peso, cerca de 64% do total das empresas.



**Figura 4: Caracterização da atividade**



**Quadro 3: Caracterização da atividade segundo o volume de negócios**

	Empresas	Valor médio (€)
< 1M €	58%	383.430
>= 1M < 2M €	18%	1.421.138
>= 2M < 3M €	7%	2.522.561
>= 3M < 5M €	7%	3.730.715
>= 5M < 10M €	4%	7.986.221
>= 10M < 20M €	3%	13.566.435
>= 20M €	2%	50.286.442

Observou-se que cerca de 90% das empresas apresentou um volume de negócios inferior a 5 milhões de euros, sendo que 58% 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**

Dimensão da empresa em nº veic.motor (a)	Empresas em actividade possuidoras de veíc. pesados		Veículos motor				Pessoal		2009 Capacidade (P.B.) (Ton.)	
			licenciados		Utilizados				v.a.	%
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
1 e 2	3.480	44,5	5.152	9,8	7.671	9,8	6.433	9,0	142.505	8,3
3 e 4	1.795	22,9	6.194	11,7	8.848	11,3	7.438	10,5	197.202	11,5
5 a 9	1.508	19,3	9.774	18,5	20.228	25,8	16.693	23,5	314.214	18,3
10 a 19	635	8,1	8.377	15,9	9.723	12,4	11.013	15,5	240.003	14,0
20 a 49	296	3,8	8.678	16,4	10.194	13,0	9.401	13,2	254.879	14,8
50 a 99	62	0,8	4.067	7,7	4.185	5,3	4.367	6,1	139.894	8,1
100 e mais	49	0,6	10.571	20,0	17.479	22,3	15.785	22,2	428.197	24,9
<b>TOTAL</b>	<b>7.824</b>	<b>100</b>	<b>52.813</b>	<b>100</b>	<b>78.328</b>	<b>100</b>	<b>71.131</b>	<b>100</b>	<b>1.716.893</b>	<b>100</b>

(a) Veic.motor - camiões + tractores

**Quadro 5: Características do sector**

	Total	Dimensão da empresa em nº de veículos a motor					(euros)
		1 e 2	3 e 4	5 a 9	10 a 19	20 e mais	
Receitas brutas totais (A)	<b>8.448.299.517</b>	522.117.672	1.123.872.298	2.428.058.777	989.973.418	3.384.277.353	
Receitas ativid. Transportes (B)	<b>6.342.828.177</b>	430.383.134	693.896.864	1.575.099.279	860.737.544	2.782.711.356	
(B/A)	<b>75,1%</b>	82,4%	61,7%	64,9%	86,9%	82,2%	
Resultados operacionais globais	<b>360.232.729</b>	-4.620.850	69.120.855	135.296.977	30.215.783	130.219.963	
<i>Receitas transportes/veíc.motor</i>	69.674	56.102	78.428	77.866	88.522	87.349	
<i>Custos transportes/veíc.motor</i>	61.246	51.088	66.405	62.354	85.734	82.885	
V.A.B.cf total	<b>2.529.564.552</b>	150.531.545	337.340.988	749.409.384	291.631.206	1.000.651.429	
por empresa	<b>100%</b>	6,0%	13,3%	29,6%	11,5%	39,6%	
	<b>323.308</b>	43.256	187.934	496.956	459.262	2.458.603	



## 2.2 Âmbito do transporte predominante

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

- |                               |     |
|-------------------------------|-----|
| • Unicamente regional         | 13% |
| • Unicamente longo curso      | 48% |
| • Regional e longo curso      | 4%  |
| • Unicamente internacional    | 20% |
| • Internacional e longo curso | 14% |
| • Nenhum predominante         | 1%  |

Estimou-se então que:

- Cerca de 1 456 empresas desenvolviam atividade no âmbito **regional**, a maioria em exclusividade (30%).

Destas, 31% indicou laborar em operações de carga completa geral e 46% dedicar-se ao aluguer com condutor.

A empresa média característica, trabalhando apenas neste mercado, utilizou 27 veículos a motor, os quais, individualmente, percorreram uma quilometragem anual próxima dos 5 300 km, ofereceu uma capacidade de 145 toneladas de P.B, portanto, em média com cerca de 20 toneladas de PB por veículo e ocupava 26 pessoas.

A prestação de serviços rondou os 72% do total de proveitos e os custos de exploração da atividade de transportes cerca de 65% do total de custos da empresa.

- No mercado **interno de longo curso** estimou-se que operavam cerca de 5 283 empresas, 72% unicamente neste mercado, 20% recorrendo simultaneamente a ele e ao internacional e cerca de 6% atuando também no regional.
- Também neste âmbito, 47% das empresas declararam dedicar-se à carga completa geral, 30% ao aluguer com condutor e 19% à carga completa especializada.

Pode caracterizar-se uma empresa média deste mercado, como tendo utilizado 14 veículos a motor, oferecendo um P.B. rebocável de 282 toneladas, os quais individualmente percorreram na sua atividade 46 000 km/ano e onde laboravam 15 pessoas.

Os proveitos da atividade rondaram os 89% do total do volume de negócios, enquanto os custos se cifraram igualmente nos 88% dos custos totais da empresa.

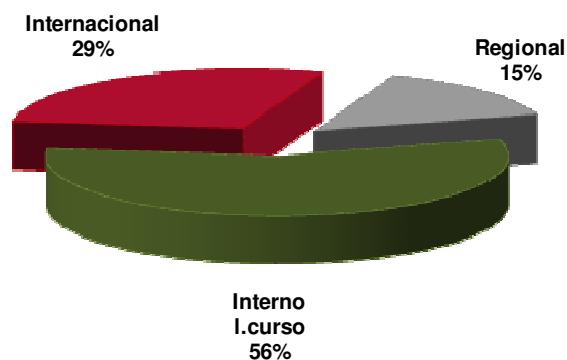
- Por seu lado, cerca de 2 716 empresas declararam dedicar-se ao transporte de âmbito **internacional**, 57% das quais em situação de exclusividade.

Neste mercado foi indicado por 66% das empresas o recurso a operações de carga completa geral, enquanto 20% praticavam o aluguer com condutor.

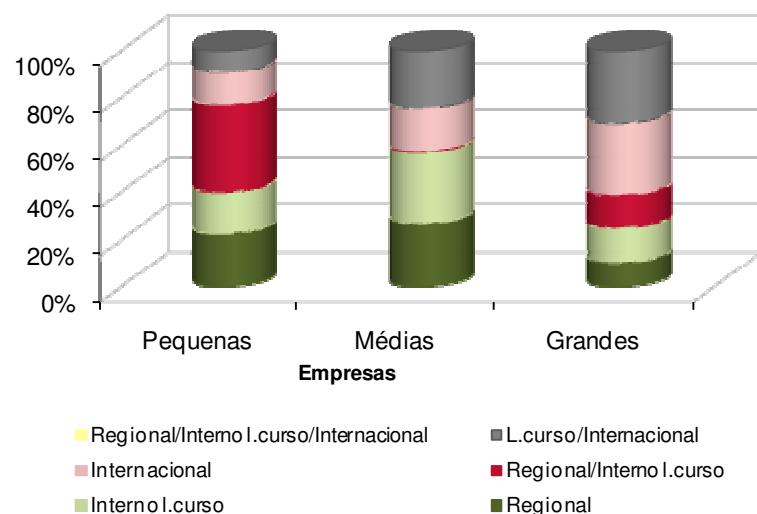
A empresa média empregava 31 pessoas, possuía 28 veículos a motor em média de 26 toneladas, os quais percorreram mais de 93 000 km/ano.

Registe-se que, no geral, apenas 23% das empresas declararam estar envolvidas em redes ou ser operadores logísticos, sendo que no mercado regional essa percentagem foi de 8%, no longo curso de 3% e no internacional 3%.

**Figura 5: Transporte predominante – Âmbito de intervenção**



**Figura 6: Transporte predominante**



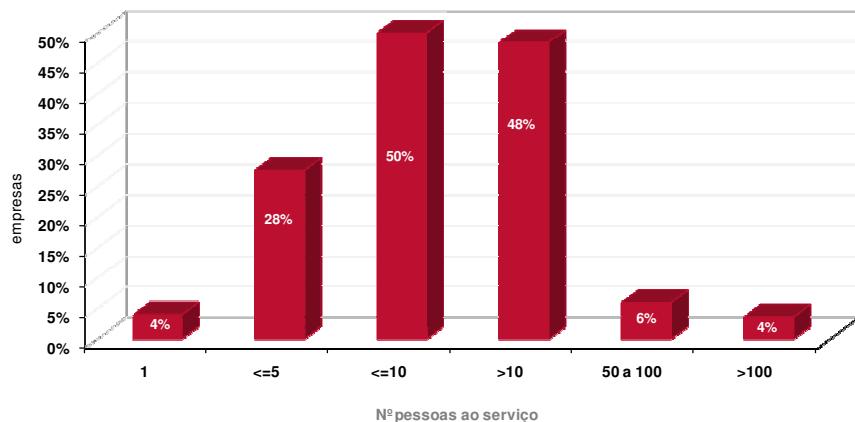
## 2.3 Recursos humanos

Considerando somente as empresas com veículos pesados, os dados obtidos parecem apontar para um aumento do número de pessoas trabalhando no sector, cerca de 71 000, relativamente ao verificado em 2008.

Por outro lado, observando a estratificação das empresas em função do número de pessoas que colaboravam, verificou-se que cerca de 4% trabalhava unicamente com uma pessoa, 28% envolviam até 5 pessoas inclusive e 50% até 10. Por sua vez, apenas 6% das empresas ocupava entre 50 e 99 pessoas e 4% tinham 100 ou mais.

Estas percentagens mostram que face a 2008 diminuiu o número de empresas ocupando 50 ou mais pessoas. Por outro lado, aumentou o número das que ocupavam até 10 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

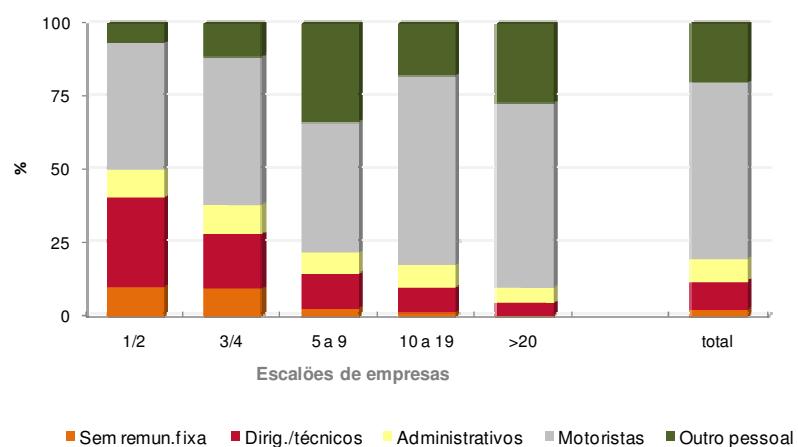
- Representavam cerca de 2.8% do total de pessoal. Distribuíam-se com maior expressividade pelas empresas que detinham até 4 veículos motor, mais evidente nas microempresas onde atingiam 10%.

### Pessoal com remuneração fixa

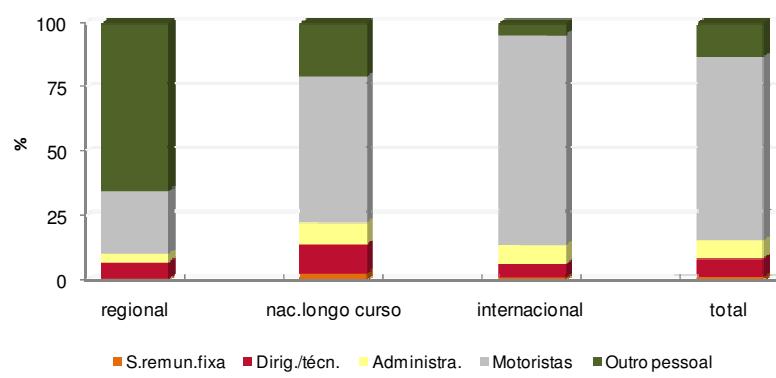
- Os "Motoristas" representavam 55% do total do pessoal do sector. Considerando a estrutura por grupos de empresas, pesavam mais de 46% nas empresas com 20 e mais veículos, 60% nas médias, e 47% nas mais pequenas, existindo, neste caso, possível duplicação na indicação do número de "dirigentes" e "motoristas".

- "Dirigentes e técnicos" tiveram um peso de 16% 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 19% do total, com um peso de apenas 9% 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**



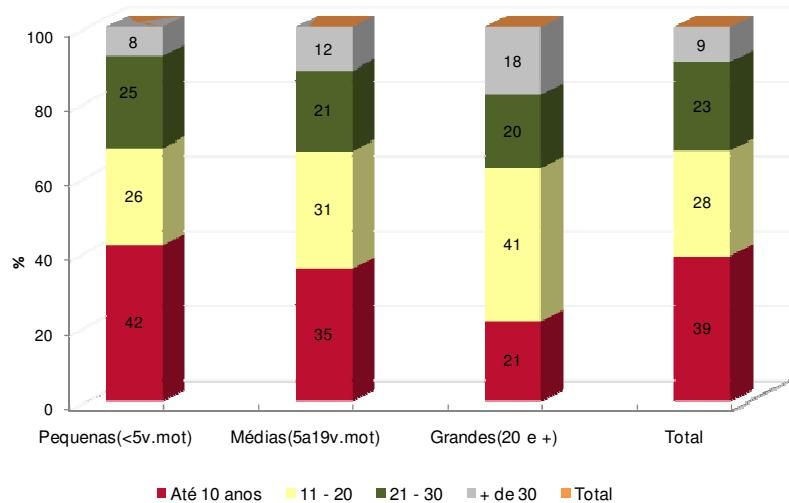
### 3.

## Perfil do responsável da empresa

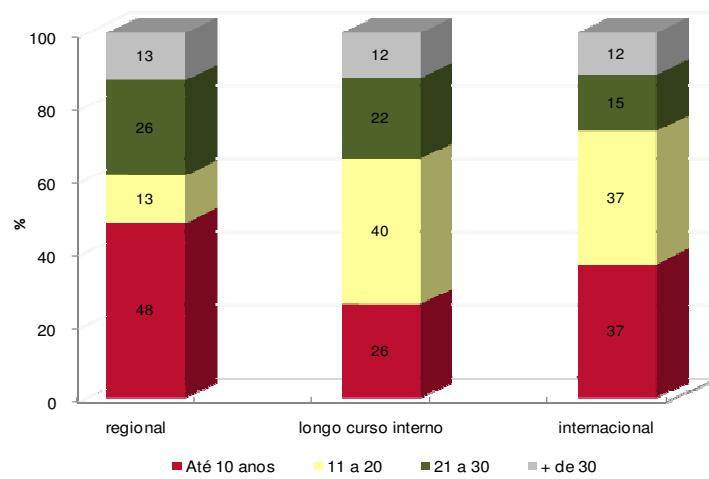
### 3.1 Experiência profissional:

- 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 39% das empresas o responsável tinha até 10 anos de experiência (40% em 2008) e apenas 9% mais de 30 anos (9% em 2008).
- No entanto, em 61% a experiência profissional era superior a 10 anos.

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



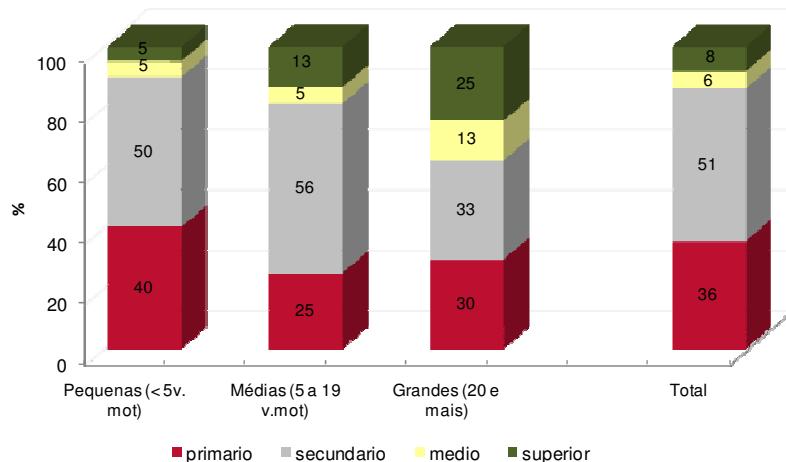
**Figura 11: Experiência profissional do responsável – por tipo de mercado**



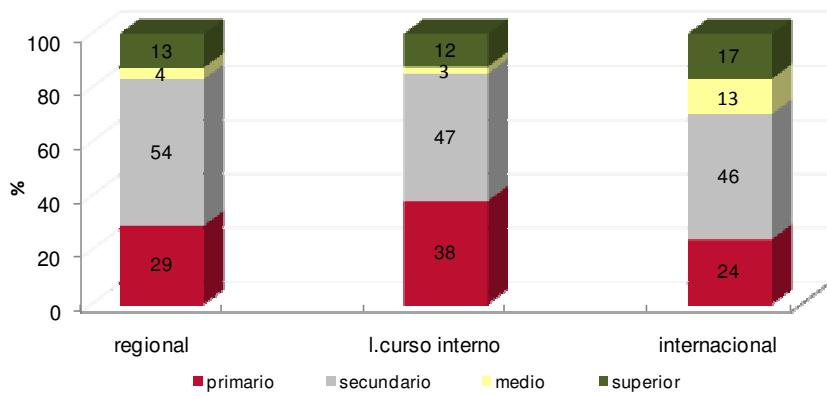
### 3.2 Nível de ensino:

- Do conjunto das empresas inquiridas, **86% declarou que o seu responsável possuía como habilitações o nível primário ou secundário** (87% em 2008).
- Esta tendência foi menos acentuada nas grandes empresas, onde se verificou que 38% dos responsáveis tinha o nível médio ou superior de ensino.
- No entanto, apenas 8% da totalidade declarou que o seu responsável tinha formação universitária, revelando-se este valor mais elevado nas empresas grandes, 25%.

**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 ativo constantes no balanço patrimonial de uma empresa média representativa da atividade rondariam os 873 000 €, superior ao verificado no ano anterior.

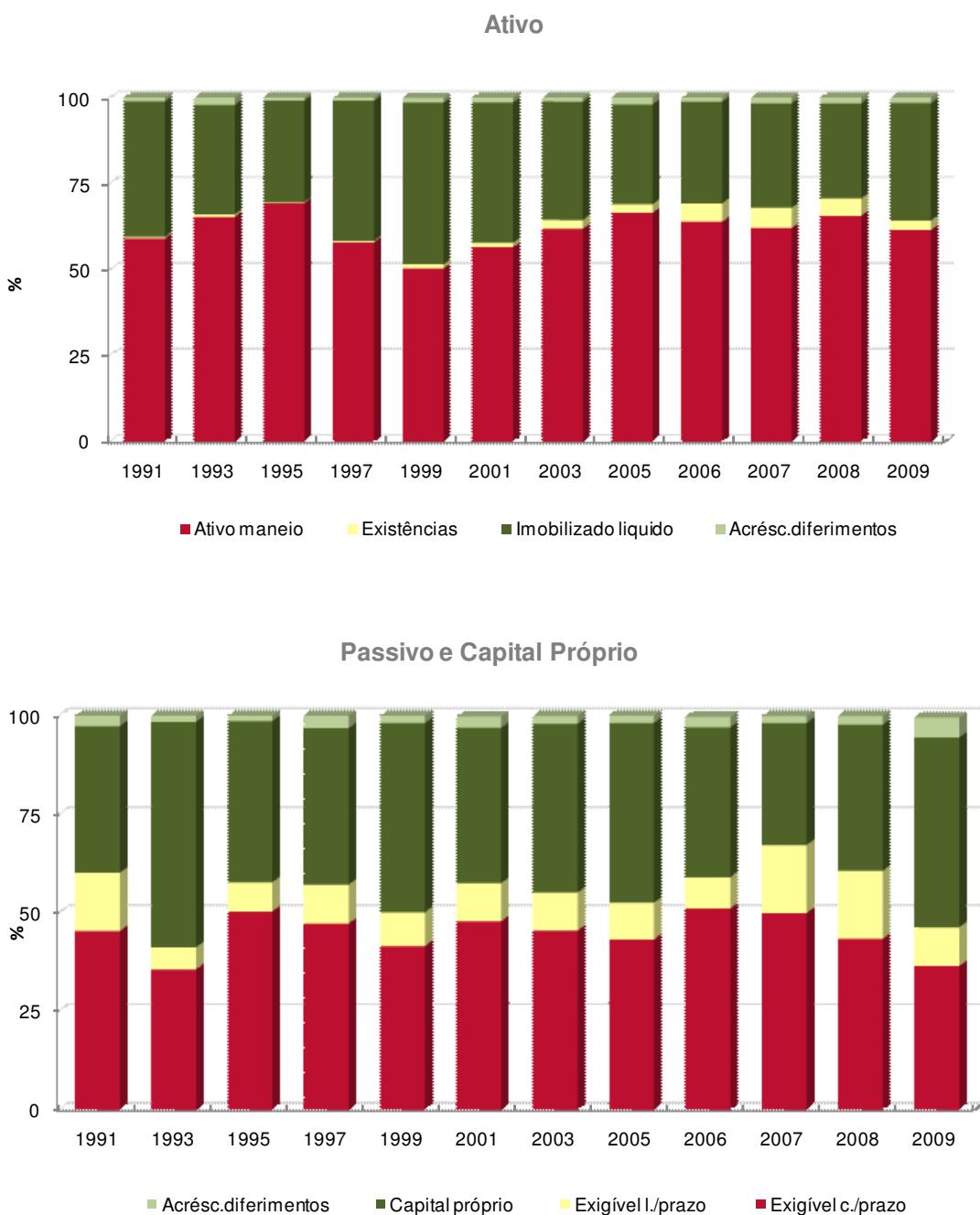
O peso estrutural do ativo fixo aumentou relativamente a 2008, uma vez que aumentou o número de empresas mais pequenas, pois era superior nos restantes escalões. No entanto, verificou-se um crescimento dos créditos de curto prazo.

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	
<b>ATIVO</b>	212.190	535.256	841.884	1.522.593	7.118.886	873.339
	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
Disponível	20	16	16	8	4	16
Creditos c/p	44	43	48	45	58	45
Existências	3	4	3	1	1	3
Imobilizado	33	36	30	43	36	34
Acrésc.e diferimentos	1	1	3	3	2	2
<b>PASSIVO</b>	<b>40</b>	<b>57</b>	<b>65</b>	<b>62</b>	<b>68</b>	<b>52</b>
Debitos c/p	31	36	47	40	42	36
Debitos m/l/p	5	18	6	17	17	10
Provisões	0	0	1	1	1	1
Acrésc.e diferimentos	3	3	11	3	9	5
<b>CAPITAL PROPRIO</b>	<b>60</b>	<b>43</b>	<b>35</b>	<b>38</b>	<b>32</b>	<b>48</b>
Capital	58	26	18	19	10	37
Reservas	8	6	6	8	14	7
Result.transitados	-10	6	2	9	3	-2
Result. do exercício	-2	5	6	2	4	2
Prest.suplementares	6	0	2	1	1	3

**Figura 14: Estrutura do balanço patrimonial - Evolução**

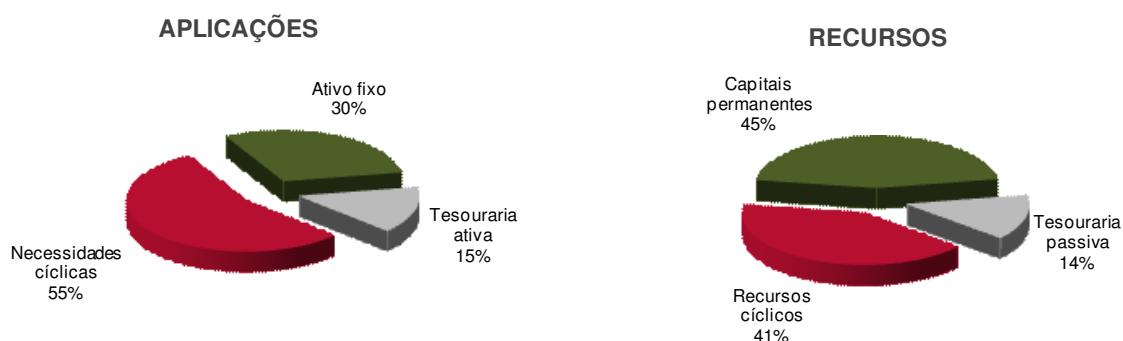


Considerando o total das empresas, verificou-se então não ter havido, face a 2008, alterações estruturais significativas no respeitante ao ativo e, por outro lado, uma diminuição do peso do exigível, nomeadamente de curto prazo.

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 ativo fixo pelos capitais permanentes foi em geral satisfatório, 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 maneio 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**

	Dimensão da empresa em nº de veículos a motor					(euros) Média ponderada
	1 e 2	3 e 4	5 a 9	10 a 19	20 e mais	
Capitais Próprios	128.271,49	230.586,65	290.732,73	580.831,13	2.218.427,24	328.532,77
Capitais alheios estáveis	10.992,20	96.453,22	52.263,36	254.142,42	1.165.587,28	118.350,46
Capitais permanentes	139.263,69	327.039,87	342.996,10	834.973,55	3.384.014,52	446.883,23
Ativo fixo	70.302,30	193.018,91	255.320,22	647.843,10	2.492.669,83	307.009,31
<b>Fundo maneio funcional</b>	<b>68.961,39</b>	<b>134.020,96</b>	<b>87.675,88</b>	<b>187.130,45</b>	<b>891.344,69</b>	<b>139.873,93</b>
Ativo maneável	134.835,32	314.631,82	534.898,89	803.758,80	4.332.351,63	525.852,82
Existências	5.740,47	19.772,10	24.270,92	17.967,93	77.828,04	17.274,28
Acréscimos e diferimentos	1.312,09	7.833,55	27.393,66	53.022,87	127.040,30	18.572,58
<b>Necessidades cíclicas</b>	<b>141.887,88</b>	<b>342.237,47</b>	<b>586.563,48</b>	<b>874.749,60</b>	<b>4.537.219,97</b>	<b>561.699,68</b>
Fornecedores	65.710,88	191.771,42	391.826,90	615.015,84	2.927.281,88	350.935,24
Acréscimos e diferimentos	7.215,61	14.671,47	95.049,66	50.169,59	615.564,04	60.988,34
<b>Recursos cíclicos</b>	<b>72.926,49</b>	<b>206.442,89</b>	<b>486.876,56</b>	<b>665.185,43</b>	<b>3.542.845,92</b>	<b>411.923,58</b>
<b>Necessidades em fundo de maneio</b>	<b>68.961,39</b>	<b>135.794,58</b>	<b>99.686,92</b>	<b>209.564,17</b>	<b>994.374,05</b>	<b>149.776,11</b>
<b>Tesouraria líquida</b>	<b>0,00</b>	<b>-1.773,61</b>	<b>-12.011,05</b>	<b>-22.433,73</b>	<b>-103.029,37</b>	<b>-9.902,18</b>

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 atividade total, o Valor Acrescentado Bruto (VAB a custo dos factores) gerado rondou os 2 529 milhões de euros, representando cerca de 31% do valor da produção.

Assim, o VAB por empresa rondou em média os 323 000 euros, tendo cada posto de trabalho contribuído com 23 500 € para aquele valor, apresentando as empresas de 1 e 2 veículos e de 5 a 19 veículos valores inferiores.

Os proveitos inerentes ao VAB tiveram como principal origem a prestação de serviços, cujo valor ascendeu a mais de 6 300 milhões de euros, portanto em média cerca de 811 000 € por empresa.

Os consumos, cujo valor em média por empresa foi de 733 000 €, foram constituídos principalmente pelos Fornecimentos e Serviços de Terceiros, 63%.

As despesas de pessoal teriam sido de 256 000 euros por empresa média, com 10 veículos a motor e 14 colaboradores, chegando nas com 20 ou mais veículos a 2 054 000 €.

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 76 400 €.

Os resultados, quer operacionais (EBITA) quer líquidos antes de impostos, revelaram-se positivos em todos os escalões, com exceção 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

	Dimensão da empresa segundo o nº de veículos a motor					(euros) Média ponderada
	1 e 2	3 e 4	5 a 9	10 a 19	20 e mais	
<b>PROVEITOS E GANHOS</b>						
Vendas	21.352,4	204.745,9	525.571,0	146.001,0	1.060.187,4	224.769,1
Prestação serviços	123.673,3	386.572,1	1.044.495,5	1.355.492,2	6.837.128,6	810.688,7
Variação da produção	149,5	-200,0	1.974,4	469,5	2.770,0	583,3
Trabalhos para a própria empresa	575,9	0,0	0,0	46,9	891,1	306,3
Receitas suplementares	8,3	22.186,5	16.281,9	7.367,8	191.958,0	18.815,5
Subsídios	603,9	196,4	57,2	438,3	9.770,5	868,5
Outros proveitos operacionais	0,0	597,2	4.427,1	1.953,0	2.969,0	1.303,2
(B)	<b>146.363,4</b>	<b>614.098,1</b>	<b>1.592.807,1</b>	<b>1.511.768,7</b>	<b>8.105.674,7</b>	<b>1.057.334,7</b>
Juros e proveitos similares	272,9	2.833,1	4.184,6	17.695,1	96.085,9	8.012,3
(D)	<b>146.636,2</b>	<b>616.931,1</b>	<b>1.596.991,7</b>	<b>1.529.463,9</b>	<b>8.201.760,6</b>	<b>1.065.347,0</b>
Proveitos e ganhos extraordinários	3.397,6	9.181,6	13.126,9	29.549,4	113.417,1	14.445,9
(F)	<b>150.033,8</b>	<b>626.112,7</b>	<b>1.610.118,6</b>	<b>1.559.013,3</b>	<b>8.315.177,8</b>	<b>1.079.792,9</b>
<b>CUSTOS E PERDAS</b>						
Custo das existências consumidas	28.863,6	180.621,7	461.879,0	127.609,5	1.054.119,8	208.491,0
Fornecimentos e serviços terceiros	70.361,2	240.214,2	556.790,1	745.387,8	3.955.535,4	459.982,8
Despesas de pessoal	31.675,8	100.984,6	406.960,7	417.828,7	2.054.167,6	256.462,6
Amortizações reintegrações	14.997,3	48.848,4	70.487,8	157.453,5	619.283,8	76.457,1
Provísão do exercício	0,0	453,1	119,1	4.346,1	15.318,6	1.276,5
Impostos	1.716,4	4.280,8	3.469,2	8.066,2	42.348,3	5.271,8
Outras despesas	76,9	178,1	3.382,6	3.493,2	44.950,4	3.348,8
(A)	<b>147.691,3</b>	<b>575.580,8</b>	<b>1.503.088,6</b>	<b>1.464.184,8</b>	<b>7.785.723,9</b>	<b>1.011.290,6</b>
Juros e custos similares	2.309,5	9.138,4	11.052,8	42.784,8	135.766,2	15.789,0
(C)	<b>150.000,8</b>	<b>584.719,2</b>	<b>1.514.141,3</b>	<b>1.506.969,6</b>	<b>7.921.490,1</b>	<b>1.027.079,6</b>
Custos e perdas extraordinários	2.564,9	5.610,4	18.541,3	10.325,3	49.050,2	9.391,2
(E)	<b>152.565,6</b>	<b>590.329,6</b>	<b>1.532.682,6</b>	<b>1.517.294,9</b>	<b>7.970.540,3</b>	<b>1.036.470,8</b>
Resultados operacionais: (B)-(A)	-1.327,9	38.517,3	89.718,5	47.583,9	319.950,8	46.044,1
Result. financeiros: (D-B)-(C-A)	-2.036,6	-6.305,4	-6.868,2	-25.089,7	-39.680,3	-7.776,7
Resultados correntes: (D)-(C)	-3.364,5	32.211,9	82.850,3	22.494,2	280.270,5	38.267,4
Resultantes de impostos: (F)-(E)	-2.531,8	35.783,1	77.435,9	41.718,3	344.637,4	43.322,1

## 5.1 Produção

### 5.1.1 Atividade de transportador

A produção duma empresa média, considerando o total das empresas, registou um decréscimo relativamente a 2008, tendo-se, no entanto registado crescimento nas empresas que possuíam “1 e 2 veículos” e “5 a 9 veículos”.

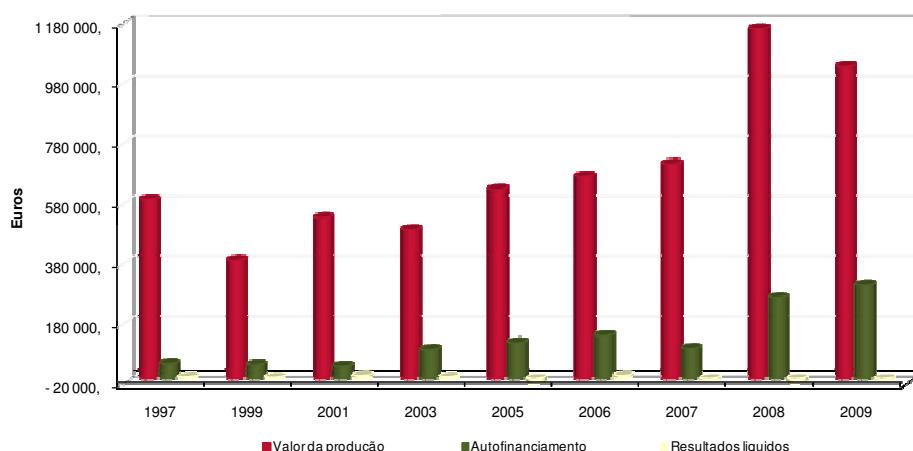
**Quadro 9: Valor médio da produção por empresa**

	Dimensão da empresa segundo o nº de veículos a motor					(euros) Ponderado
	1 e 2	3 e 4	5 a 9	10 a 19	20 e mais	
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
2009	145.751	591.118	1.572.041	1.502.010	7.900.977	1.036.347
Variação (2008/2009)	9,7%	-66,4%	102,9%	-34,6%	-12,8%	-10,8%

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 94 300 euros/ano, - 11% que em 2008, variando nos estratos, entre 56 000 euros e 91 500 Euros/ano.

Observou-se, ainda, que o volume da prestação de serviços aumentou 22% em relação à verificada em 2008, representando uma quota de 78% no total da produção.

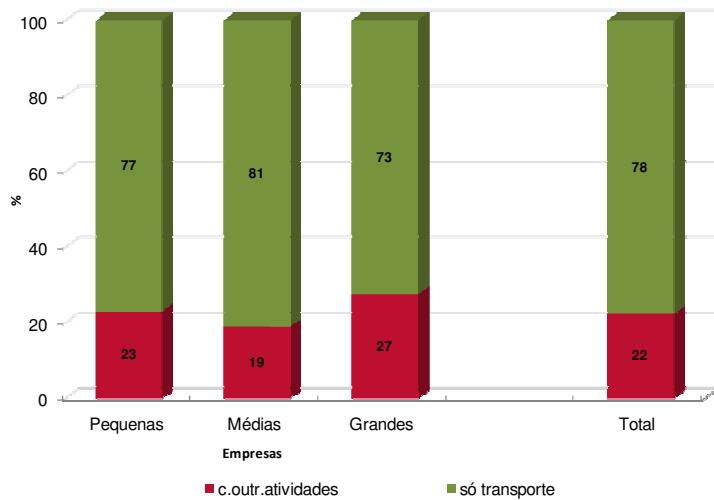
**Figura 16: Produção, resultados líquidos e autofinanciamento**



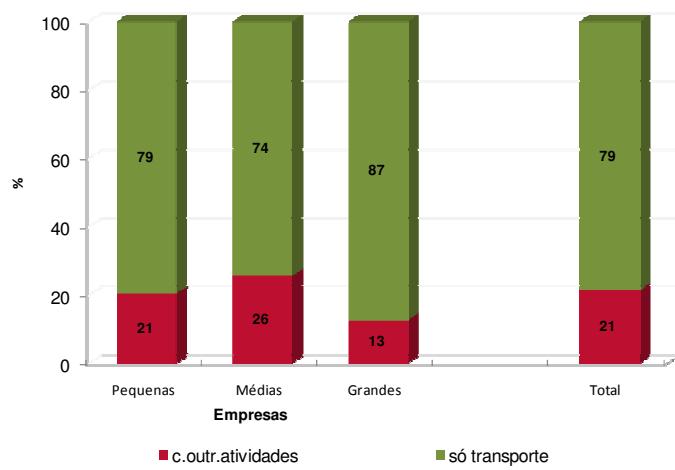
### 5.1.2 Outras atividades

Cerca de 22% do total das empresas que responderam apresentavam receitas relativas a outras atividades (18% em 2008), as quais pesaram 21% na faturação (23% em 2008).

**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 atividade de transportes, e ainda numa perspectiva de evolução relativamente ao valor da produção, sempre duma 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 18%, tendo sido inferior nos estratos de 3 a 4 e 5 a 9 veículos;
- Os gastos de pessoal, ponderando o conjunto das empresas, representavam 25%, tendo sido inferior nos estratos de 1 a 4 veículos a motor;
- A subcontratação que em média foi de 6%, com uma percentagem mais elevada nos estratos de 10 e mais veículos;
- As amortizações pesaram 7% nesta estrutura.

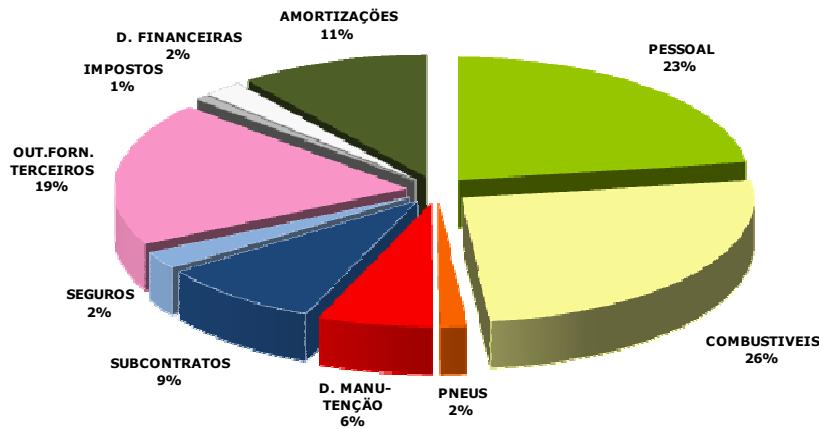
**Quadro 10: Estrutura de custos**

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	20,8	17,0	26,6	27,5	25,4	24,6
Combustíveis	23,0	15,0	12,3	20,8	21,4	18,1
Pneus	1,0	1,0	0,6	0,9	1,3	1,0
D. Manutenção	4,6	4,0	3,3	5,5	5,0	4,4
Subcontratos	2,6	0,8	4,9	12,0	7,9	6,3
Seguros	2,3	1,6	1,1	1,9	1,8	1,6
Out. Forn. Terceiros	12,7	18,4	14,0	8,1	12,9	13,3
Impostos	1,1	0,7	0,2	0,5	0,5	0,5
C.Existências Consumidas	18,9	30,6	30,1	8,4	13,1	20,0
D. Financeiras	1,5	1,6	0,7	2,8	1,7	1,5
Amortizações	9,8	8,3	4,6	10,4	7,7	7,3
Provisões	0,0	0,1	0,0	0,3	0,2	0,1
C. Extraordinários	1,7	1,0	1,2	0,7	0,6	0,9
Outras	0,1	0,0	0,2	0,2	0,6	0,3
Custos Totais/ Empresa (euros)	152.566	589.377	1.532.683	1.517.295	8.181.887	1.047.246

No entanto, levando em conta apenas os custos **resultantes da atividade de transportes**, o peso da rubrica combustíveis e lubrificantes, com uma média rondando os 26%, teve maior expressão nas empresas de 1 e 2 veículos a motor, cerca de 30%.



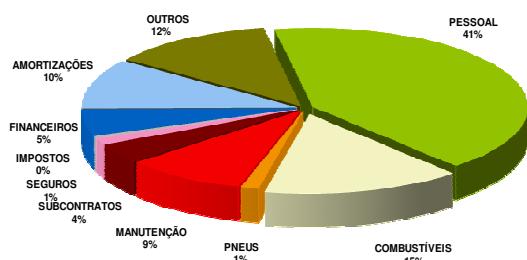
**Figura 19: Estrutura de custos da atividade de transporte**



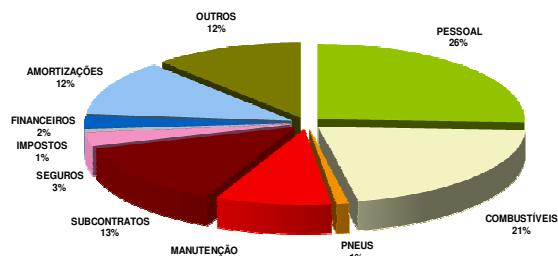
Numa aproximação ao cálculo da estrutura de custos segundo os mercados de actuação, verificou-se para a rubrica combustíveis, no regional uma quota de 15%, no interno de longo curso de 21% e no internacional 31%.

Por seu lado, a quota dos custos com pessoal no transporte regional foi de 41%, no de longo curso 26%, enquanto no internacional rondou 25%.

**Figura 20: Transporte Regional  
Custos de Transportes**

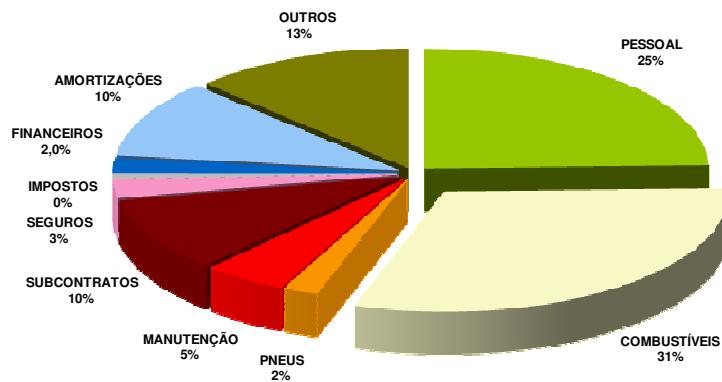


**Figura 21: Transporte Interno e Longo Curso  
Custos de Transportes**





**Figura 22: Transporte Internacional – Custos de transportes**



Tomando, ainda, como referencial o "valor da produção" e numa perspectiva evolutiva, registou-se uma diminuição do peso dos custos variáveis em relação a 2008.

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

1999	2001	2003	2005	2006	2007	2008	2009
61.5	71.1	67.8	70.3	70.3	71.5	72.8	65.1

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 58%.

O "autofinanciamento" revelou-se positivo em todos os escalões de empresas, rondando o valor médio do conjunto os 30% da produção.

**Figura 23: Evolução dos custos**

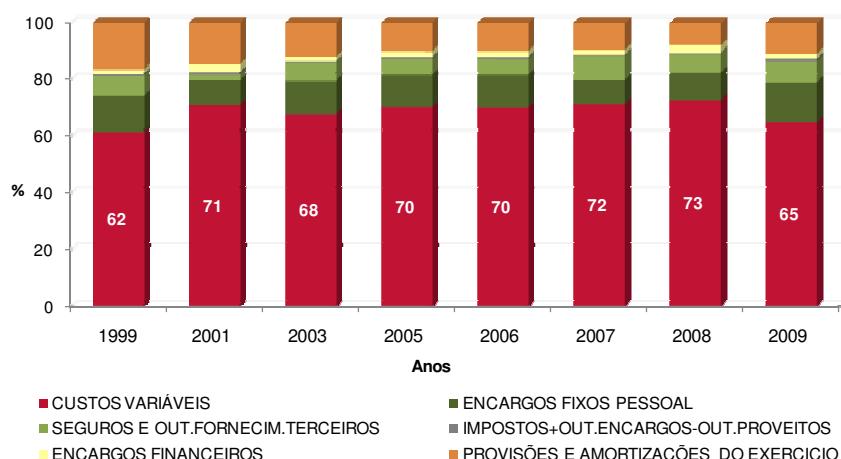
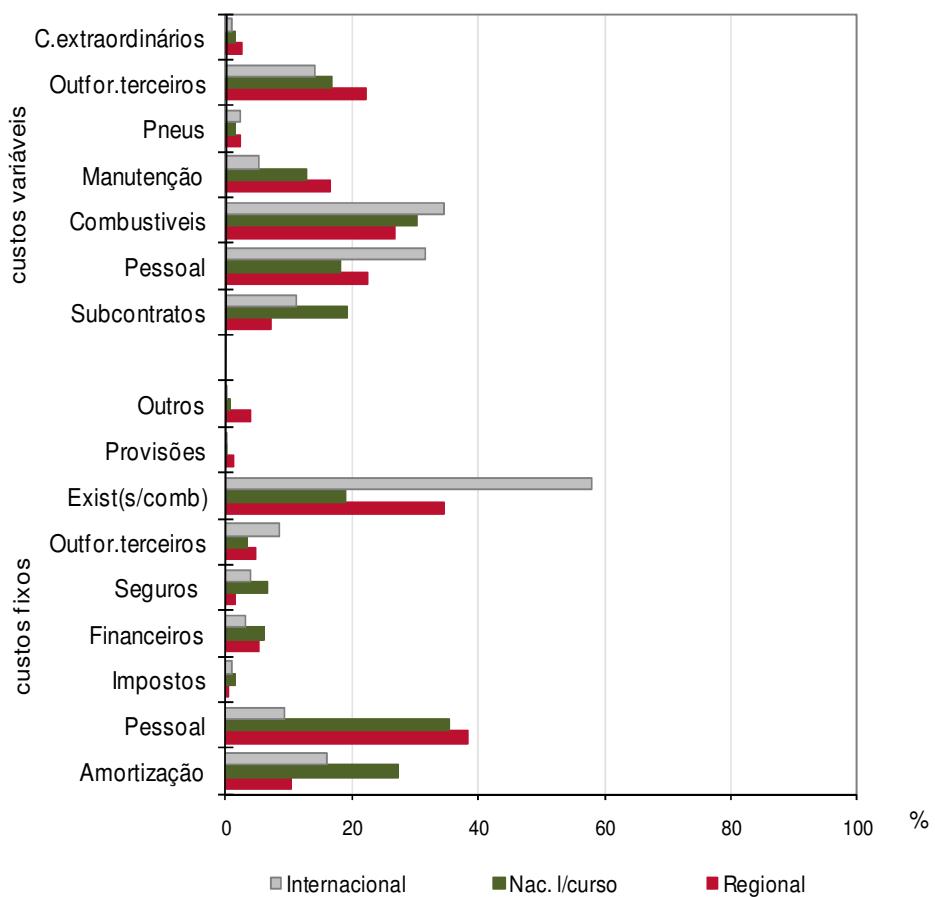




Figura 24: Custos fixos e variáveis por tipo de mercado



## 6.

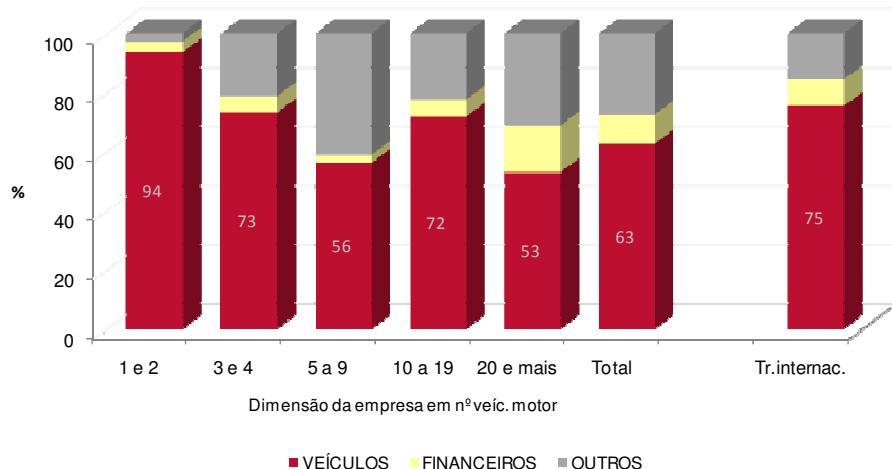
## Investimento

O investimento médio apurado por empresa rondou os 82 300 €, dos quais 53% 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 889 832 € no estrato das empresas maiores.

O investimento médio verificado nas empresas habilitadas para o transporte internacional rondou os 202 mil euros por empresa, 75% do qual destinado à aquisição de veículos.

**Figura 25: Investimento realizado por tipo**







#### ■ Autonomia financeira

Dum modo geral, todos os escalões de empresas apresentaram graus de autonomia elevados, 48% em média e em particular as pequenas empresas, evidenciando assim uma boa independência face a credores, revelando-se este facto mais expressivo nas microempresas, 61%.

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, sucedendo o mesmo 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 ativo teve uma evolução positiva.

#### ■ Prazos médios de cobrança e pagamento

O prazo verificado no que diz respeito à cobrança andou em média pelos 3 meses, não tendo havido algumas variações nos diferentes estratos.

Por seu lado, o prazo de pagamento a devedores foi em geral de 28 meses. No entanto, verificou-se que este valor resultou do facto de nas microempresas se terem registado entre os 27 e os 36 meses.

#### ■ Rotação do ativo

Verificando-se em média 1.1%, há a considerar uma razoável utilização do ativo em todos os escalões de empresas.



**Quadro 12: Indicadores económicos e financeiros – 2009**

	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		
<b>Autonomia</b>							
Capital próprio/Ativo	60,5%	43,1%	34,5%	38,1%	31,6%	48,2%	26,7%
<b>Solvabilidade</b>							
Capital próprio/Exig.l.prazo	11,7	2,4	5,6	2,3	1,9	7,1	1,1
Ativo total/Exigível	2,5	1,8	1,5	1,6	1,5	2,0	1,4
<b>Tesouraria</b>							
Fundo maneio/Ativo circulante	53,3%	42,7%	29,9%	25,2%	34,0%	43,1%	26,3%
<b>Liquidez</b>							
Ativo maneio/Exigível c. prazo	2,1	1,6	1,4	1,3	1,5	1,7	1,3
<b>Cobertura</b>							
Capital permanente/Imobilizado	2,0	1,7	1,3	1,3	1,4	1,7	1,4
<b>Endividamento</b>							
Capital alheio/Capital total	0,4	0,6	0,7	0,6	0,7	0,5	0,7
Cap.alheio c.p./Capital alheio	0,8	0,6	0,7	0,7	0,6	0,7	0,6
<b>Rentabilidade</b>							
Result.liq.ant.imp/Capital proprio	-1,2%	7,0%	9,8%	2,8%	5,1%	3,5%	3,0%
Result+enc.financeiros/Ativo	-0,1%	5,4%	2,0%	4,2%	4,3%	2,1%	2,8%
<b>Funcionamento</b>							
Prazo médio cobrança (meses)	4,2	2,8	2,6	1,4	0,5	3,1	0,9
Prazo médio pagamento (meses)	36,1	26,7	18,0	24,4	21,1	28,8	14,8
Rotação do ativo	0,7	1,2	1,9	1,0	1,2	1,1	1,9
<b>Produtividade</b>							
VAB/Produção	29,7%	31,8%	31,6%	30,6%	30,7%	30,7%	25,4%
VAB/Imobilizado	61,5%	97,4%	194,6%	70,9%	98,6%	98,1%	123,9%
VAB/Vol.emprego (Euros)	15396	30746	21070	22844	25764	21157	33205
Encarg.pessoal/Volume emprego	11274	16511	17254	20783	21711	14944	29476
Encarg.motoristas/Nº motoristas	14049	15749	15330	17219	23545	15439	29566



## 8.

## Síntese

Segundo os resultados destes apuramentos, no final de 2009, dum conjunto de 10 454 empresas licenciadas, 7824 possuíam veículos pesados, em número de 52 813, e exerciam efetivamente a atividade de transportador de mercadorias por conta de outrem. Destas, 67,4% eram pequenas, detentoras de menos de 5 veículos a motor, enquanto 5,2% possuíam 20 ou mais, sendo que apenas 1,4% tinham mais de 50.

Refira-se que 50% ocupavam até 10 pessoas inclusive (55% em 2008), 28% até 5 pessoas (27% em 2008) e somente 4% desenvolvia atividade com uma só pessoa (7% em 2008). Por outro lado, 10% tinham 50 ou mais pessoas (14% em 2008) e apenas 4% 100 ou mais (7% em 2008).

Verificou-se que cerca de 15% actuava no mercado regional, 56% no interno de longo curso e 29% no internacional e que 50% referiu estar envolvida em operações de carga completa geral, 17% de carga completa especializada, 29% no aluguer com condutor e somente 4% em operações logísticas ou redes. O valor da produção por empresa decresceu, em relação a 2008, em vários estratos, embora nas empresas de 1 e 2 veículos e nas empresas de 5 a 9 veículos tenha crescido.

A produtividade por veículo motor (VAB/ veículo motor), em geral cerca de 32 900 €, registou um crescimento relativamente a 2008 rondando os 54%.

A situação financeira revelou apenas valores negativos no estrato das empresas de 1 e 2 veículos a motor 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 67% 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 20% das pessoas sem remuneração fixa. No grupo das pequenas empresas, 42% declarou que a experiência profissional do responsável ia até 10 anos e 50% que o seu nível de ensino era o secundário.

Cerca de 15% disse desenvolver a sua atividade exclusivamente no âmbito regional bem como 20% no internacional.

Refira-se ainda que 23% declarou desenvolver outras atividades.

O fundo de maneio 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 39% do pessoal do sector e possuíam 34% dos veículos a motor.

Conforme o que as empresas declararam, em 33% o responsável tinha mais de 20 anos de experiência profissional, tendo 25% afirmado que aquele tinha o nível de ensino primário e 13% o superior.

53% destas empresas actuava predominantemente no longo curso do mercado nacional e 17% no internacional.

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

19% indicaram terem outras atividades, cujo peso na faturação total foi de 26%.

## Grandes empresas

Das 407 empresas deste grupo licenciadas àquela data, 55% tinha até 50 veículos motor, enquanto apenas 45% possuía 100 ou mais.

Empregavam 42% das pessoas do sector, sendo quase na totalidade profissionais com remuneração fixa.

A experiência profissional do responsável em 38% das empresas era superior a 20 anos. Por sua vez 62% declarou que o nível escolar do mesmo era primário ou secundário, tendo 25% indicado o superior.

Cerca de 7% destas empresas ocupavam-se no transporte regional. 56% declarou procurar o interno de longo curso, 48% em exclusividade, e 58% o internacional, onde apenas 20% o fazia em exclusividade.

Por seu lado, 53% envolveu-se em operações de carga completa geral, 23% de carga completa especializada 19% no aluguer com condutor e apenas 5% na logística e redes.

No que respeita a ocuparem-se de outras atividades para além do transporte, cerca de 27% declarou fazê-lo, as quais tiveram uma representação na faturação total, de 13%.

No tocante a investimentos, 53% dos 362 (10 6) € 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

	Dimensão da empresa em n.º veículos motor					2009
	1 e 2	3 e 4	5 a 9	10 a 19	20 e mais	Média ponderada
Nº pessoas	3	6	24	20	95	14
Nº veículos motor licenciados	2	5	14	15	73	10
Nº veículos motor utilizados	2	5	13	15	75	10
Tonelagem oferecida/empresa (P.B.)	41	110	208	378	1.881	212
Km anuais / veículo motor utilizado	30.993	53.856	210.703	56.602	65.950	74.776
Prestação de serviços / km (euros) (Valor da faturação em transportes/km)	<b>1,70</b>	<b>1,44</b>	<b>0,30</b>	<b>1,59</b>	<b>1,25</b>	<b>1,34</b>
Custos de transporte / Km (euros)	<b>1,55</b>	<b>1,21</b>	<b>0,24</b>	<b>1,54</b>	<b>1,18</b>	<b>1,20</b>
(Euros)						
Ativo circulante	140.576	334.404	559.170	821.727	4.461.584	545.801
Ativo fixo (Imobilizado líquido)	70.302	193.019	255.320	647.843	2.528.631	308.880
Ativo total	212.190	535.256	841.884	1.522.593	7.118.886	873.339
Passivo circulante	65.711	191.771	391.827	615.016	2.961.658	352.723
Passivo total	83.919	304.670	551.151	941.762	4.871.904	543.320
Capital social	123.251	138.932	153.047	286.607	720.125	176.914
Capital próprio	128.271	230.587	290.733	580.831	2.246.983	330.018
Capital permanente	139.264	327.040	290.733	834.974	3.428.014	439.099
Fundo maneio patrimonial	74.865	142.632	496.956	459.262	1.499.926	277.105
Fundo maneio funcional	68.961	134.021	87.676	187.130	891.345	139.874
Valor da produção	145.751	591.118	1.572.041	1.502.010	8.001.073	1.041.554
VAB (ótica do produto)	43.256	187.934	496.956	459.262	2.483.973	324.628
Excedente bruto da exploração	11.580	86.949	89.995	41.433	408.478	67.056