

A Aviação Civil e a Economia Portuguesa

> 2008 <



ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	4
2. MÉTODOS	8
3. SÍNTESE ESTATÍSTICA DA AVIAÇÃO CIVIL EM 2008	14
4. VOLUME DE NEGÓCIOS, VALOR ACRESCENTADO, REMUNERAÇÕES E COMÉRCIO EXTERNO DAS EMPRESAS DO SECTOR	18
5. A AVIAÇÃO CIVIL NA ECONOMIA PORTUGUESA: EFEITOS TOTAIS	22
ANEXOS	29
Anexo 1. Empresas que responderam ao inquérito específico do estudo	30
Anexo 2. Empresas que colaboraram com informação contabilística	31



1 - Introdução >

1. INTRODUÇÃO

O trabalho que agora se apresenta integra-se no mesmo tipo de abordagem metodológica utilizada no estudo anterior, tendo como base a estrutura económica portuguesa de 2006, que corresponde à informação mais recente a nível nacional, do INE, bem como as estruturas de custos e de vendas das empresas do sector em 2008, obtidas através do inquérito às empresas realizado pelo INAC, I.P.

As principais contribuições são as seguintes:

- i) Estimativa dos efeitos totais do sector da aviação civil na economia portuguesa, para 2008, determinados a partir da procura final exercida sobre as empresas do sector. Os efeitos são avaliados em termos de produção, valor acrescentado, emprego, impostos indirectos e exportações.
- ii) Desagregação do impacto global pelos seguintes sub-sectores:
 - a. Transporte aéreo;
 - b. Aeroportos;
 - c. Navegação aérea;
 - d. Aviação executiva;
 - e. Manutenção e aeronavegabilidade;
 - f. Assistência em escala;
 - g. Trabalho aéreo;
 - h. Formação;
 - i. Administrações públicas.
- iii) Utilização de um modelo aberto e de um modelo fechado de entradas e saídas para desagregação dos efeitos globais. O modelo aberto corresponde à abordagem mais tradicional, em que só se considera o efeito multiplicador na actividade económica que resulta da procura intermédia. No modelo fechado, são endogeneizados, além disso, os efeitos de consumo que resultam dos pagamentos de salários, juros e lucros. Assim, neste trabalho são estimados os efeitos na actividade económica que:
 - a. Correspondem à resposta imediata das empresas do sector à procura final que sobre elas se exerce, designados como efeitos directos;
 - b. Resultam da procura de consumos intermédios induzida a montante pelas empresas do sector, designados como efeitos indirectos de tipo I;
 - c. Resultam do acréscimo de procura desencadeado pelo consumo baseado nos rendimentos pagos pelo sector, designados como efeitos indirectos de tipo II.

Os resultados apresentam-se da seguinte forma:

- i. Síntese estatística do sector: distribuição das empresas pelos subsectores considerados, com os respectivos volumes de vendas e de emprego e crescimento verificado em 2008.
- ii. Valor acrescentado bruto, remunerações, exportações e importações (de consumos intermédios) do sector.
- iii. Composição das importações e das aquisições nacionais de consumos intermédios das empresas de transporte aéreo e aviação executiva de acordo com o tipo de serviço.
- iv. Efeitos totais, directos e indirectos, do sector e de cada um dos subsectores, na actividade económica, medida através de:
 - a. Produção;
 - b. PIB;
 - c. Remunerações do trabalho;
 - d. Emprego;
 - e. Impostos sobre os produtos.
- v. Decomposição dos efeitos totais na actividade económica em efeitos directos, indirectos de tipo I e indirectos de tipo II.

Neste trabalho, temas como o impacto do sector nas contas públicas, ou dos investimentos aeroportuários na actividade económica, de importância reconhecida, não são abordados de forma exaustiva. As estimativas das importações correspondem somente às importações de consumos intermédios realizadas pelas empresas do sector, excluindo pagamentos relacionados com “leasing” de aeronaves. Os efeitos indirectos nas importações que resultam do efeito multiplicador na actividade económica também não são considerados. Os efeitos do sector nas contas públicas aqui estimados correspondem somente ao total de impostos indirectos gerados. Finalmente, a análise baseia-se no efeito multiplicador da procura final de serviços de aviação civil, não se considerando os efeitos dos investimentos realizados pelas empresas do sector. Estas opções resultaram de limitações em termos de informação disponível, que esperamos poder vir a ultrapassar em trabalhos a realizar num futuro próximo.

Com esta segunda edição do estudo económico, o INAC, I.P. mantém a sua pretensão de divulgar informação útil ao sector e de estimular o interesse sobre o enquadramento do mesmo na economia em geral.



2 - Métodos >



2. MÉTODOS

2.1. Metodologia de base

O modelo utilizado estima o efeito da aviação civil na actividade económica, determinado a partir da procura final de serviços prestados pelo sector. Os principais componentes dessa procura final são o consumo de serviços de transporte aéreo, as exportações e os serviços públicos. As exportações correspondem à venda a agentes económicos não residentes de serviços de transporte aéreo, de navegação aérea, aeroportuários, de manutenção e de assistência em escala. Os serviços públicos correspondem aos serviços de regulação e de segurança prestados pelas administrações públicas ao sector.

O modelo de análise foi construído de acordo com as fases seguintes:

- i. Estimação de uma matriz de produção nacional para 2006, a partir do quadro de entradas e de saídas publicado pelo INE para aquele ano.
- ii. Estimação dos consumos intermédios e das vendas para consumos intermédios dos seguintes ramos adicionais que foram criados para caracterizar o sector da aviação civil:
 - a. Transporte aéreo;
 - b. Aeroportos;
 - c. Navegação aérea;
 - d. Aviação executiva;
 - e. Manutenção e aeronavegabilidade;
 - f. Assistência em escala;
 - g. Trabalho aéreo;
 - h. Formação;
 - i. Administrações públicas.

Para o efeito foi realizado um inquérito a todas as empresas do sector e, sempre que possível, foram realizadas reuniões para esclarecer aspectos/ questões mais detalhadas. Houve empresas que responderam de forma detalhada, a maior parte e que incluía as mais representativas. Outras responderam com dados mais agregados. Os dois grupos estão descritos nos anexos 1 e 2. Não respondeu uma percentagem bastante reduzida das empresas do sector.

- iii. Em virtude da inexistência de informação ou incapacidade de produção da mesma nos moldes necessários, não foram consideradas as seguintes actividades: heliportos, pistas privadas e alguns aeródromos, aviação privada, serviços de formação não profissionais, ensino superior e serviços de segurança financiados pela tributação geral.
- iv. Dedução dos consumos intermédios assim obtidos nos seguintes ramos da matriz original, que, por construção, os deviam incluir:
 - a. Transporte aéreo (ramo 62);
 - b. Serviços auxiliares de transporte (ramo 63);
 - c. Fabrico de outro material de transporte (ramo 35);
 - d. Coque, produtos petrolíferos refinados e combustível nuclear (ramo 23);
 - e. Outras actividades de serviços prestados principalmente às empresas (ramo 74);
 - f. Serviços de alojamento, restauração e similares (ramo 55);
 - g. Administrações públicas (ramo 75).

- v. Estimação dos efeitos na produção, no PIB, no emprego e nas exportações, que correspondem à resposta imediata das empresas do sector à procura final que sobre elas se exerce e desagregação destes efeitos para as ramos criados para caracterizar o sector da aviação civil.
- vi Estimação dos efeitos totais na produção, no PIB e no emprego da procura final que se exerce no sector e sua desagregação da seguinte forma:
 - a. Efeitos directos;
 - b. Efeitos que resultam da procura de consumos intermédios induzida a montante pelas empresas do sector, designados como efeitos indirectos de tipo I;
 - c. Efeitos que resultam do acréscimo de procura desencadeado pelo consumo baseado nos rendimentos pagos pelo sector, designados como efeitos indirectos de tipo II.

2.2. Principais diferenças metodológicas entre esta edição e a anterior

A metodologia de construção do modelo Leontief utilizada no exercício de 2008 difere da utilizada no exercício de 2007 em algumas das hipóteses quanto à forma de preenchimento das linhas e colunas da matriz de coeficientes técnicos dos subsectores da aviação civil e dos ramos da economia onde estes se integram (ramos 62 e 63 da matriz do INE)¹. Algumas das alterações nas hipóteses assumidas têm implicações não desprezíveis nos resultados, pelo que as comparações entre os resultados de 2007 e 2008 devem ser feitas com algum cuidado. Seguidamente apresenta-se uma breve explicação das principais diferenças metodológicas entre os dois exercícios.

Forma de preenchimento das colunas da matriz de coeficientes técnicos:

- i. Em ambos os exercícios, os coeficientes técnicos de origem nacional das colunas relativas aos subsectores da aviação civil foram calculados a partir da informação facultada pelas empresas respectivas com informação completa em cada ano. Os dois exercícios diferem no tratamento dado às colunas dos coeficientes técnicos dos ramos da economia 62 e 63 onde estes subsectores se integram.
- ii. No exercício de 2008, as colunas dos coeficientes técnicos dos ramos 62 e 63 são as que resultam dos quadros de empregos e recursos de origem nacional para a economia portuguesa em 2006, excepto nos dois valores correspondentes aos fornecimentos adquiridos por cada um destes ramos aos próprios ramos 62 e 63. Estes valores seguem as hipóteses assumidas na construção das linhas da matriz de coeficientes técnicos adiante explicadas.
- iii. No exercício de 2007, aos valores de consumos intermédios de origem nacional adquiridos pelos ramos 62 e 63, que resultaram dos quadros de empregos e recursos para a economia portuguesa em 2005, foram subtraídos os consumos intermédios de origem nacional das empresas de aviação civil respectivas que prestaram informação completa nesse exercício.

¹ Ramo 62 – Serviços de transporte aéreo.
Ramo 63 – Serviços anexos e auxiliares dos transportes; serviços das agências de viagem e de turismo.

Forma de preenchimento das linhas da matriz de coeficientes técnicos:

- i. Para as empresas de transporte aéreo e trabalho aéreo (que constituem o ramo 62), o método de construção das linhas da matriz de coeficientes técnicos foi idêntico no exercício de 2007 e 2008. Em ambos os exercícios admitiu-se que as vendas para empresas nacionais fora do sector da aviação civil seguem a composição dos consumos intermédios do ramo 62, excluindo as vendas do ramo 62 a ele próprio.
- ii. No caso das empresas ANA e ANAM, o procedimento usado em 2008 difere substancialmente do usado em 2007. Em 2007, considerou-se que o volume de negócios da ANA e ANAM relacionado com parques de estacionamento e comércio a retalho eram consumos intermédios dos ramos 52² e 63, respectivamente. Em 2008, admite-se que o volume de negócios destas actividades corresponde a vendas para procura final. Em ambos os exercícios considera-se que as receitas de segurança da ANA e ANAM correspondem a fornecimentos de consumos intermédios às Administrações Públicas.
- iii. Para as empresas de navegação aérea, assistência em escala, manutenção aérea, formação e aeródromos, o procedimento de construção de 2008 também difere do adoptado em 2007. Em 2007, admitiu-se que as vendas para empresas nacionais fora do sector da aviação civil seguiam a composição dos consumos intermédios do ramo 63, excluindo as vendas do ramo 63 a ele próprio. Em 2008, considera-se que as empresas destes subsectores da aviação civil apenas fornecem consumos intermédios a empresas da aviação civil, ou seja, admite-se que estas empresas não vendem directamente a empresas nacionais fora do sector da aviação civil.
- iv. Tanto em 2007 como em 2008, a linha do ramo 62 é preenchida com zeros.
- v. O preenchimento da linha do ramo 63 é também idêntico nos exercícios de 2007 e 2008. Em ambos os exercícios, são nulos os fornecimentos do ramo 63 ao ramo 62. Os fornecimentos do ramo 63 ao próprio ramo 63 foram corrigidos de modo a compensar o que as empresas do sector da aviação civil vendem entre elas, captado nos ramos que representam as relações intra-sectoriais da aviação civil. Os fornecimentos do ramo 63 aos restantes ramos da economia mantêm-se iguais aos que resultam dos quadros de empregos e recursos de 2005 e 2006, respectivamente para o exercício de 2007 e 2008.



3 - Síntese Estatística da Aviação Civil em 2008 ►



3. SÍNTESE ESTATÍSTICA DA AVIAÇÃO CIVIL EM 2008

QUADRO 1 – EMPRESAS LICENCIADAS/CERTIFICADAS EM CADA ACTIVIDADE, VOLUME DE NEGÓCIOS E EMPREGO - 2008

SUBSECTORES	EMPRESAS LICENCIADAS/ CERTIFICADAS PELO INAC, I.P.			VOLUME DE NEGÓCIOS * (MILHÕES €)	EMPREGO * (Nº)	VALOR ACRESCENTADO BRUTO, A PREÇOS DE BASE * (MILHÕES €)
	Nº DE EMPRESAS POR ACTIVIDADE EM 2008	EMPRESAS ENTRADAS 2008	EMPRESAS SAÍDAS 2008			
Navegação Aérea	1	0	0	208	1 002	157,7
Aerportos	35	1	0	363	1 590	236,4
Transporte Aéreo	24	0	1	2 465	6 509	374,9
Trabalho Aéreo	17	1	1	79	163	13,9
Aviação Executiva	8	0	0	528	1 652	52,0
Manutenção/ Aeronavegabilidade e Produção de Aeronaves	37	0	1	496	3 940	161,9
Assistência em Escala	74	11	4	285	5 608	131,0
Organizações de Formação	30	16	1	21	155	8,3
Total	n.a.	29	8	4 445	20 619	1 136,1

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

"n.a." - Algumas empresas encontram-se licenciadas ou certificadas pelo INAC, I.P. para o exercício de mais do que uma actividade do sector da aviação civil, logo a soma das empresas consideradas em cada subsector não se traduz no total de empresas do sector.

* Valores respeitantes às empresas licenciadas que responderam ao inquérito específico do estudo ou prestaram informação contabilística identificadas nos anexos 1 e 2. As empresas em actividade não incluídas nestes valores representam cerca de 3% do Volume de Negócios apresentado.

Nota: Os indicadores relativos ao subsector "trabalho aéreo" reflectem um crescimento face a 2007 superior ao realmente verificado. Tal deve-se ao licenciamento da EMA em 2008 e ao facto de em 2007 a sua actividade não ter sido considerada.

QUADRO 2 – DISTRIBUIÇÃO DAS EMPRESAS QUE RESPONDERAM AO INQUÉRITO ESPECÍFICO DO ESTUDO OU PRESTARAM INFORMAÇÃO CONTABILÍSTICA, POR ESCALÕES DE EMPREGO – 2007 E 2008

ESCALÕES DE VOLUME DE EMPREGO	EMPRESAS (Nº)		EMPREGO (Nº DE INDIVÍDUOS)		VOLUME DE NEGÓCIOS (MILHARES DE EUROS)	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Até 25	40	40	357	347	104 812	52 693
26 a 150	24	27	1 319	1 532	227 732	352 475
151 a 500	3	3	1 016	1 134	145 075	144 290
501 a 1500	7	6	6 798	4 919	1 289 749	821 389
1501 a 6500	3	4	10 946	12 687	2 292 271	3 074 095
Total	77	80	20 436	20 619	4 059 639	4 444 942

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

Nota: As empresas cuja informação consta deste quadro são as mencionadas nos anexos 1 e 2.

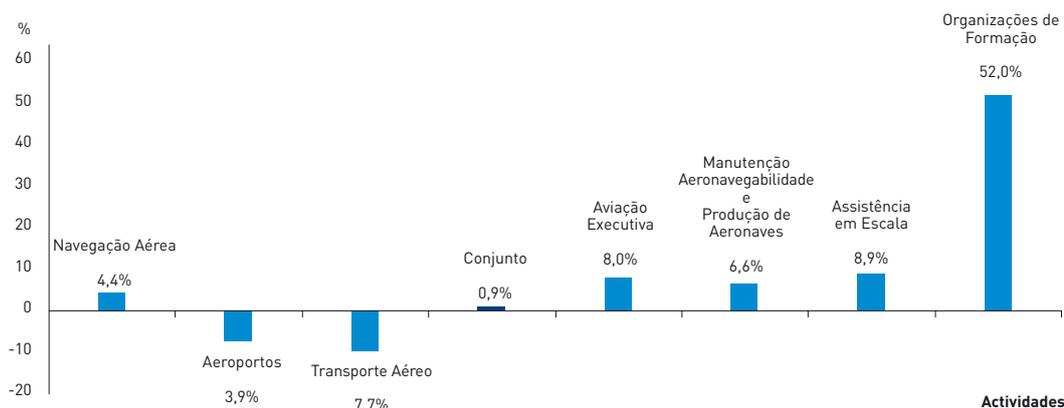
QUADRO 3 – DISTRIBUIÇÃO DAS EMPRESAS QUE RESPONDERAM AO INQUÉRITO ESPECÍFICO DO ESTUDO OU PRESTARAM INFORMAÇÃO CONTABILÍSTICA, POR ESCALÕES DE VOLUME DE NEGÓCIOS – 2007 E 2008

ESCALÕES DE VOLUME DE NEGÓCIOS (MILHÕES DE EUROS)	EMPRESAS (Nº)		VOLUME DE NEGÓCIOS (MILHARES DE EUROS)		EMPREGO (Nº DE INDIVÍDUOS)	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008
[0-0,5[	21	22	4 058	4 624	129	128
[0,5-10[	36	37	102 361	116 755	1 059	1 229
[10-50[	8	10	209 356	316 188	2 087	2 793
[50-100[	4	4	242 796	249 386	1 268	1 116
[100-200[	4	3	528 689	432 738	5 714	5 183
[200-2300[	4	4	2 972 379	3 325 251	10 179	10 170
Total	77	80	4 059 639	4 444 942	20 436	20 619

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

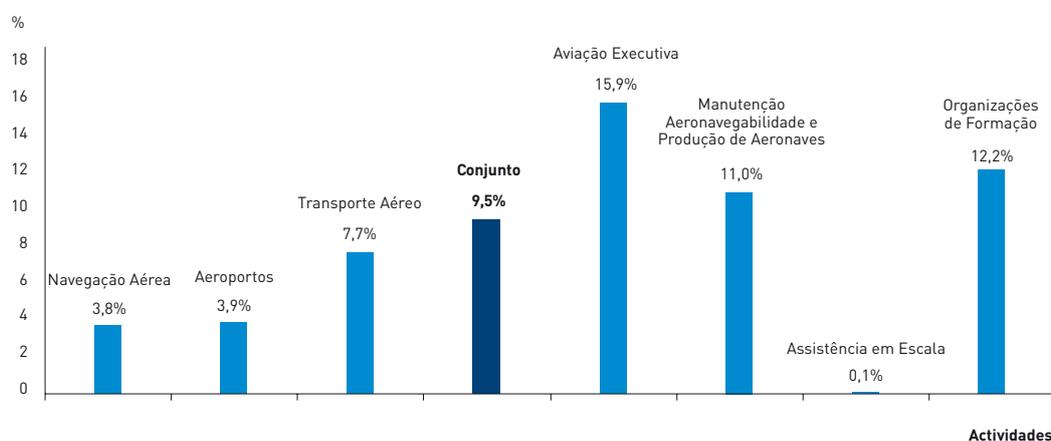
Nota: As empresas cuja informação constante deste quadro consta deste quadro são as mencionadas nos anexos 1 e 2.

GRÁFICO 1 – TAXA DE VARIAÇÃO HOMÓLOGA DO PESSOAL AO SERVIÇO POR ACTIVIDADE – (ENTRE 2007 E 2008)



Nota: O subsector "trabalho aéreo" não foi considerado neste gráfico, dada a descontinuidade entre 2007 e 2008, referida na nota ao quadro I.

GRÁFICO 2 – TAXA DE VARIAÇÃO HOMÓLOGA DO VOLUME DE VENDAS POR ACTIVIDADE – (ENTRE 2007 E 2008)



Nota: O subsector "trabalho aéreo" não foi considerado neste gráfico, dada a descontinuidade entre 2007 e 2008, referida na nota ao quadro I.



4 - Volume de Negócios,
Valor Acrescentado, Remunerações
e Comércio Externo das Empresas do Sector ►

The background features a complex arrangement of overlapping geometric shapes. A prominent blue shape, resembling a stylized 'V' or a large arrow, is positioned in the upper left. Below it, a grey shape with a similar but more angular form is visible. A white arc curves across the lower left portion of the page. The overall aesthetic is clean and modern, with a focus on geometric forms and a limited color palette of blue, grey, and white.

4. VOLUME DE NEGÓCIOS, VALOR ACRESCENTADO, REMUNERAÇÕES E COMÉRCIO EXTERNO DAS EMPRESAS DO SECTOR

QUADRO 4 – VOLUME DE NEGÓCIOS, VALOR ACRESCENTADO BRUTO E REMUNERAÇÕES DAS EMPRESAS QUE RESPONDERAM AO INQUÉRITO ESPECÍFICO DO ESTUDO

Milhões de euros

SUBSECTORES	VOLUME DE NEGÓCIOS (PREÇOS DE AQUISIÇÃO)	VALOR ACRESCENTADO BRUTO, A PREÇOS DE BASE	REMUNERAÇÕES
Navegação Aérea	208,0	157,7	151,0
Aeroportos	354,9	242,2	94,6
Transporte Aéreo	2 488,0	401,7	395,4
Trabalho Aéreo	46,5	14,2	6,8
Aviação Executiva	527,0	51,9	48,8
Manutenção/Aeronavegabilidade e Produção de Aeronaves	490,1	162,8	138,0
Assistência em Escala	199,0	114,4	152,3
Organizações de Formação	19,8	8,5	7,5
Total	4 333,3	1 153,4	994,4

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

Nota: As empresas cuja informação constante deste quadro são as mencionadas no anexo 1. Como resulta da comparação com os quadros da secção anterior, estas empresas são responsáveis por 97,5% do volume de negócios do total das empresas inquiridas e por cerca de 94% do volume de negócios do sector.

QUADRO 5 – EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES DAS EMPRESAS QUE RESPONDERAM AO INQUÉRITO ESPECÍFICO DO ESTUDO

Milhões de euros

SUBSECTORES	EXPORTAÇÕES	IMPORTAÇÕES DE CONSUMOS INTERMÉDIOS
Navegação Aérea	164,1	0,9
Aeroportos	76,1	2,6
Transporte Aéreo	1 511,6	730,5
Trabalho Aéreo	2,8	4,8
Aviação Executiva	516,1	445,9
Manutenção/Aeronavegabilidade e Produção de Aeronaves	231,9	101,3
Assistência em Escala	50,5	0,3
Organizações de Formação	4,4	0,9
Total	2 557,5	1 287,2

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

Nota: As empresas cuja informação consta deste quadro são as mencionadas no anexo 1.

Nota1: Estas importações correspondem às importações contabilizadas pelas empresas na rubrica de Fornecimentos e Serviços Externos com excepção das rendas de locação pagas pelas empresas de transporte aéreo na importação de aeronaves.

QUADRO 6 – COMPOSIÇÃO DAS IMPORTAÇÕES DE CONSUMOS INTERMÉDIOS DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO E AVIAÇÃO EXECUTIVA DE ACORDO COM O TIPO DE IMPORTAÇÃO REALIZADA

Milhões de euros

SERVIÇOS	IMPORTAÇÕES DE CONSUMOS INTERMÉDIOS
Taxas de Navegação Aérea	54,3
Taxas Aeroportuárias	56,4
Serviços de Transporte Aéreo	2,0
Serviços de Manutenção	128,6
Serviços de Assistência em Escala	75,3
Serviços de Formação	25,3
Outros Serviços	834,4
Total	1 176,3

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

Nota: As empresas cuja informação consta deste quadro são as mencionadas no anexo 1.

Nota1: Estas importações correspondem às importações contabilizadas pelas empresas na rubrica de Fornecimentos e Serviços Externos com excepção das rendas de locação pagas pelas empresas de transporte aéreo na importação de aeronaves.

QUADRO 7 – COMPOSIÇÃO DAS AQUISIÇÕES NACIONAIS DE CONSUMOS INTERMÉDIOS DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO E AVIAÇÃO EXECUTIVA DE ACORDO COM O TIPO DE SERVIÇO

Milhões de euros

SERVIÇOS	CONSUMOS INTERMÉDIOS NACIONAIS
Taxas de Navegação Aérea	134,5
Taxas Aeroportuárias	37,1
Serviços de Transporte Aéreo	77,5
Serviços de Manutenção	234,1
Serviços de Assistência em Escala	122,7
Serviços de Formação	0,5
Outros Serviços	740,1
Total	1 346,5

Fonte: INAC, I.P. (Inquérito às Empresas)

Nota: As empresas cuja informação consta deste quadro são as mencionadas no anexo 1.

Nota1: Estas importações correspondem às importações contabilizadas pelas empresas na rubrica de Fornecimentos e Serviços Externos com excepção das rendas de locação pagas pelas empresas de transporte aéreo na importação de aeronaves.



5 - A Aviação Civil na Economia Portuguesa: Efeitos Totais ►



5. A AVIAÇÃO CIVIL NA ECONOMIA PORTUGUESA: EFEITOS TOTAIS

QUADRO 8 – VALOR ECONÓMICO DA AVIAÇÃO CIVIL - EFEITOS TOTAIS NA ECONOMIA PORTUGUESA RESULTANTES DA PROCURA FINAL DE SERVIÇOS DA AVIAÇÃO CIVIL

SUBSECTORES QUE SÃO ORIGEM DA PROCURA	EFEITOS NA ECONOMIA					
	PRODUÇÃO (MILHÕES DE EUROS)	REMUNERAÇÕES (MILHÕES DE EUROS)	VALOR ACRESCENTADO BRUTO (MILHÕES DE EUROS)	IMPOSTOS S/ OS PRODUTOS (MILHÕES DE EUROS)	PRODUTO INTERNO BRUTO (MILHÕES DE EUROS)	EMPREGO (MILHARES DE INDIVÍDUOS)
Navegação Aérea	493,0	196,7	275,3	40,7	316,0	6,0
Aeroporos	483,2	120,6	261,4	31,2	292,0	5,3
Transporte Aéreo	5 632,6	1 195,1	1 815,6	571,2	2 387,0	50,9
Trabalho Aéreo	14,7	3,1	6,2	1,2	7,0	0,1
Aviação Executiva	701,2	89,9	135,3	22,9	158,0	4,3
Manutenção/ Aeronavegabilidade e Produção de Aeronaves	463,9	118,9	181,5	24,8	206,0	5,5
Assistência em Escala	277,8	103,4	134,3	23,4	158,0	4,9
Organizações de Formação	52,8	14,5	22,1	5,9	28,0	0,7
INAC, I.P.	56,7	19,6	30,3	4,3	35,0	1,0
TOTAL	8 175,9	1 861,8	2 862,0	725,6	3 587,0	78,7

Nota 1: Efeito Total corresponde à soma dos efeitos directos com o efeito multiplicador sobre a economia portuguesa, concretizado através dos fornecimentos intermédios às actividades da aviação civil e ao resto da economia, determinados pela procura inicial exercida pela aviação civil, bem como pela procura adicional gerada pela remunerações pagas na produção.

Os efeitos em termos de produção, de emprego e de valor acrescentado bruto em cada subsector não coincidem com os apresentados no quadro 1. Tratam-se de conceitos diferentes. No quadro 1 estimam-se os volumes de negócios, de emprego e de valor acrescentado efectivamente realizados pelas empresas. No quadro 6 estimam-se a produção, o emprego e o valor acrescentado de cada sector originados pela procura final que lhe foi dirigida, considerando-se os efeitos directos e indirectos. Por exemplo, a produção resultante do sector navegação aérea, constante deste quadro, é a produção total na economia, resultante da venda de serviços de navegação aérea. É analogamente para os restantes sectores.

Nota 2: Valores monetários a preços correntes; emprego em número de indivíduos em equivalente a tempo completo.

Nota 3: Neste quadro e em todos os que se seguem a Administração Pública considerada é a parte da Administração Pública associada ao sector sobre a qual foi possível obter informação (INAC, I.P., alguns serviços da PSP e do SEF, Fundo Regional ACDE, Câmaras Municipais de Cascais, Bragança e Vila Real).

Nota 4: Neste quadro e em todos os que se seguem, considerou-se como "aviação civil" o conjunto das empresas que responderam ao inquérito específico do estudo ou prestaram informação contabilística identificadas nos anexos 1 e 2. As empresas em actividade não incluídas nestes valores representam cerca de 3% do Volume de Negócios do conjunto considerado.

QUADRO 9 – VALOR ECONÓMICO DA AVIAÇÃO CIVIL - EFEITOS TOTAIS NA ECONOMIA PORTUGUESA RESULTANTES DA PROCURA FINAL DE SERVIÇOS DA AVIAÇÃO CIVIL (%)

SUBSECTORES QUE SÃO ORIGEM DA PROCURA	EM % DO EMPREGO NA ECONOMIA PORTUGUESA EFEITO TOTAL	EM % DO PRODUTO INTERNO BRUTO EFEITO TOTAL
Navegação Aérea	0,12%	0,19%
Aeroportos	0,10%	0,17%
Transporte Aéreo	0,99%	1,44%
Trabalho Aéreo	0,00%	0,00%
Aviação Executiva	0,08%	0,10%
Manutenção/Aeronavegabilidade e Produção de Aeronaves	0,11%	0,12%
Assistência em Escala	0,10%	0,09%
Organizações de Formação	0,01%	0,02%
Administração Pública	0,02%	0,02%
TOTAL	1,53%	2,15%

QUADRO 10 – PESO DO SECTOR DA AVIAÇÃO CIVIL NAS EXPORTAÇÕES PORTUGUESAS

SUBSECTORES QUE SÃO ORIGEM DA PROCURA	EM % DAS EXPORTAÇÕES DE BENS E SERVIÇOS PORTUGUESAS	EM % DAS EXPORTAÇÕES DE SERVIÇOS PORTUGUESAS
Navegação Aérea	0,30%	1,12%
Aeroportos	0,14%	0,52%
Transporte Aéreo	2,75%	10,31%
Trabalho Aéreo	0,01%	0,02%
Aviação Executiva	0,94%	3,52%
Manutenção/Aeronavegabilidade e Produção de Aeronaves	0,42%	1,58%
Assistência em Escala	0,09%	0,34%
Organizações de Formação	0,01%	0,03%
Administração Pública	0,00%	0,00%
TOTAL	4,66%	17,44%

QUADRO 11 – EFEITOS NO VALOR ACRESCENTADO DA ECONOMIA PORTUGUESA RESULTANTES DA PROCURA FINAL DE SERVIÇOS DE AVIAÇÃO CIVIL / DESAGREGAÇÃO POR TIPO DE EFEITO

SUBSECTORES	VALOR ACRESCENTADO BRUTO (MILHÕES DE EUROS)			
	EFEITO TOTAL	EFEITO DIRECTO	EFEITO INDIRECTO TIPO I	EFEITO INDIRECTO TIPO II
Navegação Aérea	275,3	124,6	18,4	132,3
Aeroportos	261,4	130,5	49,7	81,0
Transporte Aéreo	1 815,6	322,9	689,0	803,7
Trabalho Aéreo	6,2	2,0	2,2	2,1
Aviação Executiva	135,3	51,0	23,8	60,5
Manutenção/Aeronavegabilidade e Produção de Aeronaves	181,5	79,6	22,0	80,0
Assistência em Escala	134,3	42,7	22,0	69,5
Organizações de Formação	22,1	8,6	3,7	9,8
Administração Pública	30,3	13,4	3,7	13,2
TOTAL	2 862,0	775,3	834,5	1 252,1

Nota 1: O Efeito directo corresponde ao VAB interno resultante da produção nos sectores da aviação civil necessária para satisfazer a procura final exercida pela própria aviação civil.
 Efeito indirecto tipo I corresponde ao VAB adicional resultante do efeito multiplicador sobre as actividades económicas, concretizado através do fornecimento de consumos intermédios à aviação civil e ao resto da economia.
 Efeito indirecto tipo II corresponde ao VAB adicional resultante do efeito multiplicador sobre as actividades económicas, concretizado através do acréscimo de rendimento final das famílias.

Nota 2: Valores monetários a preços correntes.

QUADRO 12 – EFEITOS NO EMPREGO DA ECONOMIA PORTUGUESA RESULTANTES DA PROCURA FINAL DE SERVIÇOS DE AVIAÇÃO CIVIL / DESAGREGAÇÃO POR TIPO DE EFEITO

SUBSECTORES	EMPREGO (MILHARES DE INDIVÍDUOS)			
	EFEITO TOTAL	EFEITO DIRECTO	EFEITO INDIRECTO TIPO I	EFEITO INDIRECTO TIPO II
Navegação Aérea	6,0	0,8	0,5	4,7
Aerportos	5,3	0,8	1,6	2,9
Transporte Aéreo	50,9	5,6	17,1	28,3
Trabalho Aéreo	0,1	0,0	0,1	0,0
Aviação Executiva	4,3	1,6	0,6	2,1
Manutenção/Aeronavegabilidade e Produção de Aeronaves	5,5	2,0	0,7	2,8
Assistência em Escala	4,9	1,8	0,6	2,4
Organizações de Formação	0,7	0,2	0,1	0,3
Administração Pública	1,0	0,4	0,1	0,5
TOTAL	78,7	13,2	21,5	44,0

Nota 1: O Efeito directo corresponde ao Emprego interno resultantes da produção nos sectores da aviação civil necessária para satisfazer a procura final exercida pela própria aviação civil.

Efeito indirecto tipo I corresponde ao Emprego adicional resultante do efeito multiplicador sobre as actividades económicas, concretizado através do fornecimento de consumos intermédios à aviação civil e ao resto da economia.

Efeito indirecto tipo II corresponde ao Emprego adicional resultante do efeito multiplicador sobre as actividades económicas, concretizado através do acréscimo de rendimento final das famílias.

Nota 2: Valores monetários a preços correntes.

QUADRO 13 – PRINCIPAIS SUBSECTORES IMPULSIONADOS PELA PROCURA FINAL DE SERVIÇOS DE AVIAÇÃO CIVIL / EFEITOS DIRECTOS E INDIRECTOS NA PRODUÇÃO

SECTORES DA AVIAÇÃO CIVIL	EFEITOS DIRECTOS E INDIRECTOS DE TIPO I	EFEITOS DIRECTOS E INDIRECTOS DE TIPO I E II
TAP – transporte aéreo	1 777,0	1 787,5
Aviação executiva	517,7	517,8
Manutenção aérea	455,2	456,6
Outro transporte aéreo	363,9	367,1
NAV	278,1	278,8
ANA	273,3	276,0
Assistência em escala	198,3	199,1
ANAM	33,6	33,8
Formação	20,6	20,9
Trabalho aéreo	11,6	11,9
Aeródromos	3,4	3,4
TOTAL	3 932,8	3 952,9

Nota 1: O Efeito directo corresponde à Produção interna resultante da produção nos sectores da aviação civil necessária para satisfazer a procura final exercida pela própria aviação civil.
 Efeito indirecto tipo I corresponde à Produção adicional resultante do efeito multiplicador sobre as actividades económicas, concretizado através do fornecimento de consumos intermédios à aviação civil e ao resto da economia.
 Efeito indirecto tipo II corresponde à Produção adicional resultante do efeito multiplicador sobre as actividades económicas, concretizado através do acréscimo de rendimento final das famílias.

Nota 2: Valores monetários a preços correntes.

QUADRO 14 – OUTROS SECTORES DA ECONOMIA IMPULSIONADOS PELA PROCURA FINAL DE SERVIÇOS DE AVIAÇÃO CIVIL / EFEITOS DIRECTOS E INDIRECTOS NA PRODUÇÃO

OUTROS SECTORES DA ECONOMIA	EFEITOS DIRECTOS E INDIRECTOS DE TIPO I	EFEITOS DIRECTOS E INDIRECTOS DE TIPO I E II
Coque, produtos petrolíferos refinados e combustível nuclear	437,62	546,0
Outros serviços prestados principalmente às empresas	303,25	543,1
Serviços anexas e auxiliares dos transportes; serviços das agências de viagem e de turismo	108,29	141,8
Actividade Financeira e Seguradora	70,69	269,2
Administração Pública	60,52	213,40
Comércio	58,11	402,05
Trabalhos de construção	54,45	108,77
Produtos alimentares, bebidas e tabaco	49,52	298,81
Electricidade, gás, vapor água, água	48,64	184,33
Serviços de alojamento, restauração e similares	33,78	162,71

(cont.)

OUTROS SECTORES DA ECONOMIA	EFEITOS DIRECTOS E INDIRECTOS DE TIPO I	EFEITOS DIRECTOS E INDIRECTOS DE TIPO I E II
Serviços de correios e telecomunicações	30,41	143,25
Serviços de transporte terrestre e por pipelines	26,48	77,98
Papel e edição	22,01	79,25
Serviços imobiliários	19,18	229,77
Produtos químicos	18,16	69,82
Serviços informáticos e conexos	14,58	27,18
Outros Serviços	13,55	127,25
Agricultura, Produção Animal, Caça e Pesca	13,43	117,13
Serviços de aluguer de máquinas e equipamentos e de bens pessoais e domésticos	12,90	32,16
Produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento	9,19	35,86
Outros produtos minerais não metálicos	7,48	27,36
Outro material de transporte	5,82	8,84
Máquinas e equipamentos, n.e.	5,38	17,67
Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário), obras de cestaria	3,29	18,04
Metais de base	2,99	13,71
Máquinas e aparelhos eléctricos, n.e.	2,59	13,52
Serviços de investigação e desenvolvimento	1,84	5,29
Equipamento e aparelhos de rádio, televisão e comunicação	1,74	15,28
Outras indústrias	1,74	45,37
Têxteis, Vestuário e Couro	1,47	131,59
Indústrias Extractivas	1,45	4,72
Veículos automóveis, reboques e semi-reboques	0,57	62,47
Serviços de transporte por água	0,56	2,36
Aparelhos e instrumentos médico-cirúrgicos, de precisão, de óptica e de relojoaria	0,38	5,79
Máquinas de escritório e equipamento para o tratamento automático da informação	0,27	2,70
Serviços de transporte aéreo	0,03	9,49
TOTAL	1 442,4	4 194,0

Nota 1: O Efeito directo corresponde à Produção interna resultante da produção nos sectores da aviação civil necessária para satisfazer a procura final exercida pela própria aviação civil.
Efeito indirecto tipo I corresponde à Produção adicional resultante do efeito multiplicador sobre as actividades económicas, concretizado através do fornecimento de consumos intermédios à aviação civil e ao resto da economia.
Efeito indirecto tipo II corresponde à Produção adicional resultante do efeito multiplicador sobre as actividades económicas, concretizado através do acréscimo de rendimento final das famílias.

Nota 2: Valores monetários a preços correntes.



Anexos >

- Anexo 1. Empresas que responderam ao inquérito específico do estudo
- Anexo 2. Empresas que colaboraram com informação contabilística

ANEXO 1

EMPRESAS QUE RESPONDERAM AO INQUÉRITO ESPECÍFICO DO ESTUDO

1. Academia Aeronáutica de Évora, S.A.
2. Aeromec – Mecânica de Aeronaves, Lda.
3. Aeronorte – Transportes Aéreos, S.A.
4. Aeropiloto, Lda.
5. Aerotécnica, Lda.
6. Aerovip - Serviços Aéreos, S.A.
7. Agroar - Trabalhos Aéreos, Lda.
8. Airjetsul - Sociedade de Meios Aéreos, Lda.
9. ANA - Aeroportos de Portugal S.A.
10. ANAM - Aeroportos e Navegação Aérea da Madeira, S.A.
11. Aviometa - Sociedade de Manutenção e Representação de Aeronaves, Lda.
12. Cateringpor - Catering de Portugal, S.A.
13. EAA - Escola de Aviação Aerocondor, S.A.
14. Euroatlantic Airways - Transportes Aéreos, S.A.
15. Groundforce - Serviços Portugueses de Handling, S.A.
16. Heliatlantis -Turismo em helicópteros, Lda.
17. Heliávia - Transporte Aéreo, Lda.
18. Heliportugal, Lda.
19. Helisul - Sociedade de Meios Aéreos, Lda.
20. Helisuporte, Lda.
21. Hifly, S.A.
22. Instituto de Formação Aeronáutica, Lda.
23. LAS - Louro Aeronaves e Serviços, Lda.
24. Léavia - Escola de Aviação Civil, S.A.
25. Masterjet - Aviação Executiva, S.A.
26. NAV, E.P.E,
27. Netjtes Transportes Aéreos, S.A.
28. Nortávia - Serviços e Trabalho Aéreo, Lda.
29. OGMA - Indústria Aeronáutica de Portugal, S.A.
30. Omni - Aviação e Tecnologia, Lda.
31. Omni Handling, Lda.
32. Omni Aviation Training Center, Lda.
33. Orbest, S.A.
34. PGA - Transportes Aéreos, S.A.
35. Portway - Handling de Portugal, S.A.
36. Sata Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A.
37. Sata Gestão de Aeródromos, S.A.
38. Sata Internacional - Serviços e Transportes Aéreos, S.A.
39. Tap Portugal, S.A.
40. Vinair - Aeroserviços, S.A.
41. White Airways, S.A.

ANEXO 2

EMPRESAS QUE COLABORARAM COM INFORMAÇÃO CONTABILÍSTICA

1. AAC, Lda.
2. Aeródromo Municipal de Évora
3. Aeródromo das Lajes
4. Aeródromo Municipal de Aveiro
5. Aeródromo Municipal de Cascais
6. Aeródromo Municipal de Portimão
7. Aeródromo Municipal de Santa Cruz
8. Aeródromo Municipal de Vilar de Luz
9. Aeródromo Municipal de Viseu
10. Aerohélice - Sociedade de Manutenção e Revisão de Hélices, Lda.
11. Aeroplano, Lda.
12. Air Pass – Prestação de Serviços de Assistência a Passageiros, Lda.
13. Agromontiar - Sociedade de Serviços Aéreos para a Agricultura e Fogos, Lda.
14. Avitrata, Lda.
15. BP Fuelplane
16. CLA – Catering Linhas Aéreas, Lda.
17. EIA - Electrónica Industrial de Alverca, Lda.
18. EIS – Serviços de Catering, Lda.
19. EMA – Empresa de Meios aéreos, S.A.
20. Esefly - Portugal
21. ESSO, Portugal, Lda.
22. Gate Gourmet Madeira - Serviços de Catering, Lda.
23. Gate Gourmet Portugal - Serviços de Catering, Lda.
24. Heliatlantis -Turismo em helicópteros, Lda.
25. Helibravo - Aviação, Lda.
26. Helitours-Douro - Transportes Aéreos, Lda.
27. HTA Helicópteros, Lda.
28. Iberoworld
29. Inflight Solutions, Lda.
30. Janeiro, Sistema de Cinema a Bordo, Lda.
31. Luxor Sky, Lda.
32. Luzair, S.A.
33. Madalena – Serviços de Limpeza, Lda.
34. MESA - Manutenção, Engenharia e Serviços a Aeronaves, Lda.
35. Primaz Catering, Lda.
36. Procure – Serviços Especiais de Limpeza, Lda.
37. PTS, Lda.
38. Publivoo - Publicidade e Imagens Aéreas, Lda.
39. Restaurante o Barão
40. Saba, Lda.
41. Safeport – Serviços de Handling, Lda.
42. Servicater, Lda.
43. Servisair Portugal, Lda.
44. Skyzone - Serviços Aéreos, Lda.

Ficha Técnica

Edição

INAC – Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.
Gabinete de Estudos e Controlo de Gestão

ISBN

978-989-95680-7-5

Design e Produção

UP – Agência de Publicidade / Departamento de Comunicação – INAC, I.P.

Tiragem

500 Exemplares

Depósito Legal

Data

Dezembro 2009

