

Transporte Especial da Área Central de Salvador



ANEXO II

PREFEITURA MUNICIPAL DO SALVADOR
COORDENADORIA DE PROJETOS ESPECIAIS – CPE

***Transporte
Especial da
Área Central
de
Salvador***

ANEXO II

ANÁLISE FINANCEIRA DO EMPREENDIMENTO

OUTUBRO — 1998

Transporte
Especial da
Área Central
de
Salvador

ANEXO II

ANÁLISE FINANCEIRA DO EMPENDIMENTO

TBA-162 v.3

PMS / FMLF	
BIBLIOTECA	
6489	11.10.22
Nº Reg.	Data

ÍNDICE

	Apresentação.....	3
1	Considerações Iniciais	4
2	Simulação-base do empreendimento.....	5
3	Investimento Previsto.....	5
4	Receitas Projetadas para o Empreendimento	6
5	Despesas e Custos Concorrentes.....	7
6	Despesas Variáveis	8
7	Despesas Fixas	8
8	Taxa de Concessão	9
9	Taxa de Gerenciamento	9
10	Resultados Financeiros	10
11	Análises de Sensibilidade do Empreendimento	11

APRESENTAÇÃO

O presente documento tem como objetivo o desenvolvimento da análise financeira do empreendimento relativo ao Programa Transporte Especial na Área Central de Salvador.

Na avaliação do desempenho financeiro do empreendimento foram utilizados parâmetros normalmente utilizados para análises deste tipo: Taxa Interna de Retorno, Valor Presente Líquido e Tempo de Retorno do Capital (*pay back*). Cabe salientar que com vistas a possibilitar maior segurança no estudo de viabilidade do empreendimento foi realizada uma análise de sensibilidade, considerando 3 hipóteses, além daquela referente à simulação-base.

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

As considerações quanto ao desempenho financeiro do empreendimento passam necessariamente pela análise de três aspectos distintos, porém intimamente relacionados entre si. Estes aspectos são:

- a) valor total a ser investido;
- b) As receitas projetadas;
- c) As despesas e custos concorrentes.

A montagem financeira de um empreendimento com as características que se pretende implantar envolve certas complexidades e decisões que têm aspecto decisivo em seu resultado. Contudo, diante da fase em que o projeto se encontra, algumas simplificações fazem-se necessárias para obter-se uma idéia de seu provável desempenho financeiro. Estas simplificações apresentam-se o mais próximo possível da realidade a ser vivenciada, e como consequência os resultados obtidos também expressam uma tendência realística.

Para a avaliação do desempenho econômico do empreendimento utilizar-se-á parâmetros comumente utilizados para análises deste tipo, quais sejam Taxa Interna de Retorno (TIR), Valor Presente Líquido e Tempo de Retorno do Capital (*pay-back* estático). No sentido de facilitar a obtenção desses parâmetros, foram montadas três planilhas: Quadro Sintético de Receitas, Orçamento Simplificado de Receitas e Despesas e Fluxo de Caixa.

O Quadro Sintético de Receitas permite a visualização rápida das receitas previstas para o empreendimento em função das tarifas e das taxas de utilização projetadas. O Orçamento Simplificado de Receitas e Despesas permite, no presente estudo, analisar o valor do imposto de renda a ser recolhido pelo empreendimento e as tendências quanto à lucratividade a cada ano. Por último, o Fluxo de Caixa possibilita verificar a viabilidade do empreendimento quanto à Taxa Interna de Retorno, Valor Presente Líquido e *Pay-Back*.

Na presente análise foram montados 4 cenários distintos para a implantação do empreendimento. Em um primeiro momento, verificou-se o comportamento do mesmo quando financiado em condições de mercado (simulação-base), considerando a operação de todos os ascensores e as linhas circulares com tarifas aceitáveis. Os demais cenários constituem-se variações do primeiro, analisando as possíveis flutuações dos resultados a partir de diferentes opções tarifárias.

Em todas as simulações adotou-se, para fins de análise, uma vida útil de 20 anos para o projeto, perfeitamente compatível para empreendimentos deste tipo. Além disto, estabeleceu-se o período de um ano (12 meses) para a implantação do empreendimento, a título de simplificação, considerando-se este o prazo necessário para que as mínimas condições operacionais estejam satisfeitas.

2 SIMULAÇÃO-BASE DO EMPREENDIMENTO

Para a análise desta simulação, utilizou-se parâmetros de financiamento compatíveis com aqueles preconizados pelo BNDES em suas linhas de empréstimo. Desta forma, optou-se por considerar a utilização de financiamento para 70% dos ascensores e dos veículos, separadamente. Utilizou-se um financiamento com prazo total de 10 anos para os ascensores, com carência de 1 ano para o principal e amortização em 9 anos. Assim, no primeiro ano considerou-se apenas o pagamento dos juros do financiamento. A taxa de juros utilizada foi de 15% ao ano, a qual representaria uma média da TJLP acrescida de 5%. Por último, utilizou-se para a amortização do financiamento o sistema SAC (sistema de amortização constante), no qual o principal é fixo, os juros são decrescentes e as parcelas do serviço da dívida são decrescentes.

Para os veículos, utilizou-se um prazo de financiamento de 7 anos, sem carência, prevendo-se a necessidade de reinvestimento e refinanciamento a cada fim de ciclo de utilização dos equipamentos, o qual também foi considerado como sendo de 7 anos. As demais condições do financiamento, incluindo a taxa de juros e o sistema de amortização, permaneceram inalterados. Ressalta-se, mais uma vez, que as condições utilizadas encontram-se em concordância com as bases utilizadas pelo BNDES para este tipo de empreendimento.

3 INVESTIMENTO PREVISTO

Para a determinação do investimento necessário, utilizou-se de informações referentes ao projeto existente, considerando-se a demanda prevista e as condições locais, as quais originaram o respectivo orçamento de projeto. Considerou-se os custos de reforma dos três ascensores existentes (Elevador Lacerda, Plano Inclinado Gonçalves e Ascensor Liberdade/Calçada), a implantação de outros dois (Elevador do Taboão e Ascensor do Pilar) e mais a aquisição de veículos.

A partir das informações fornecidas pela Superintendência de Transportes Públicos – STP – da Prefeitura Municipal de Salvador, acrescidas de dados obtidos junto ao fabricante de equipamentos OTIS, obteve-se para os cinco ascensores um custo total de investimento de R\$ 5.810.729,37, a partir das hipóteses consideradas.

No caso dos veículos, a partir do número total projetado de passageiros (e a conseqüente definição do número de veículos necessários), e de consultas realizadas aos fabricantes dos modelos escolhidos, obteve-se o valor de R\$ 945.000,00.

Desta forma, obteve-se como montante total a ser investido o valor de R\$ 6.755.729,37.

Conforme já mencionado anteriormente, prevê-se a implantação do empreendimento em 12 meses, sendo que, para veículos e ascensores, 70% do valor será financiado, cada um seguindo condições específicas.

4 RECEITAS PROJETADAS PARA O EMPREENDIMENTO

Na presente simulação, consideraram-se como receitas possíveis para o empreendimento aquelas resultantes das tarifas a serem cobradas pela utilização dos ascensores e das linhas circulares, além de um percentual relativo a publicidade. Os passageiros, para os fins do presente estudo, foram divididos em três possíveis categorias, a saber (i) aqueles que se utilizarão de mais de um meio de transporte, conjugando linha(s) circular(es) e elevador(es), e que pagarão uma tarifa integrada; (ii) aqueles que se utilizarão exclusivamente de uma única linha circular, e que pagarão uma tarifa isolada; e (iii) aqueles que se utilizarão exclusivamente de um elevador isolado.

Para definir o fluxo potencial de passageiros que deverá utilizar-se das linhas de ônibus, consultou-se a pesquisa domiciliar realizada pela STP a qual apresenta o estudo de demanda que orientou a definição do número de usuários do empreendimento. Com base no citado estudo, verificou-se que o total de passageiros equivalentes aptos a utilizarem-se de viagens não integradas, no primeiro ano do empreendimento, é da ordem de 1.206.787 pessoas, estando já considerado, neste caso um percentual de 19,01% de passageiros que pagarão meia passagem e outros 5,51% que embarcarão gratuitamente, números estes baseados no perfil atual dos usuários de transportes coletivos em Salvador, obtidos localmente. Utilizando-se destes mesmos percentuais e do estudo da STP, concluiu-se que o número de passageiros que deverá utilizar-se de viagens integradas é da ordem de 1.019.820 pessoas no primeiro ano.

Para definir o número de usuários dos ascensores existentes, utilizou-se de informações fornecidas pela Gerência de Equipamentos Urbanos – GEURB – da STP. Segundo o levantamento de demanda mensal dos ascensores, estimou-se um volume de passageiros da ordem de 13.526.837 para o primeiro ano, sendo que somente o Elevador Lacerda deverá responder por 8.296.727 de usuários neste ano. Para o presente caso, já encontra-se descontado o percentual de passageiros que se utilizarão das linhas integradas e que gozam de gratuidade na passagem. No caso dos ascensores que ainda serão construídos, estimou-se uma demanda equivalente a cerca de 20% da verificada no Plano Inclinado Gonçalves, para cada um isoladamente, número este utilizado a partir de análises realizadas por especialistas locais.

Considerou-se, ainda, uma taxa de crescimento dos números de demanda obtidos da ordem de 1,5% ao ano, sendo este percentual o resultado do cruzamento entre o adensamento (e crescimento) populacional das áreas beneficiadas, associado ao incremento da atividade turística em Salvador.

Para a simulação-base, as tarifas foram definidas a partir daquelas verificadas atualmente em Salvador e das propostas existentes, considerando-se os três tipos de passageiros identificados. Desta forma, chegou-se aos seguintes valores para as tarifas a serem cobradas:

- Tarifa dos ascensores: R\$ 0,20;
- Tarifa das linhas integradas: R\$ 0,75;
- Tarifa das linhas isoladas: R\$ 0,50.

Por último, identificou-se como receita o montante proveniente da comercialização de espaços para publicidade. Neste caso, foi adotado como valor a ser obtido anualmente um percentual de 2,5% sobre o somatório das demais receitas, percentual este perfeitamente adequado para projetos deste tipo.

A partir da multiplicação das demandas anuais pelas tarifas para cada caso, adicionado ao percentual de publicidade, obtêm-se as receitas totais previstas para o empreendimento no horizonte de 20 anos, as quais podem ser visualizadas no item Receitas, do Quadro Avaliação Financeira do Empreendimento, ao final do documento.

Como pode ser visto a partir do referido quadro, a receita do ano 1 do empreendimento, a partir das premissas apresentadas, é da ordem de R\$ 4.277.307,20, chegando ao total de R\$ 5.944.124,89 no vigésimo ano do projeto. Ressalta-se que os ascensores a serem construídos (Taboão e Pilar) não apresentam receitas no primeiro ano, uma vez que ainda deverão estar em obras.

5 DESPESAS E CUSTOS CONCORRENTES

Considerando-se as características do empreendimento, as despesas operacionais deverão estar relacionadas basicamente com despesas de pessoal, despesas administrativas, despesas tributárias, juros e depreciação. Para a determinação destes parâmetros, utilizou-se de números obtidos localmente e de fontes oficiais, de forma a permitir a consolidação de um cenário realista.

Para o presente estudo, as despesas estão divididas em quatro grandes grupos, a saber (i) despesas fixas; (ii) despesas variáveis; (iii) taxa de concessão; e (iv) taxa de gerenciamento. Estas despesas são deduzidas das receitas, de forma a se obter o lucro operacional bruto do empreendimento. A partir deste, calcula-se a contribuição social e o imposto de renda, os quais, após deduzidos, permitem identificar o lucro líquido do projeto. Assim, apresenta-se a seguir a metodologia de cálculo destas despesas.

6 DESPESAS VARIÁVEIS

São consideradas despesas variáveis aquelas resultantes de gastos com combustível, lubrificantes, rodagem e peças e acessórios (todos para as linhas circulares), além dos juros resultantes dos financiamentos dos ascensores e dos veículos.

Para o cálculo dos quatro primeiros itens, utilizou-se o número total de veículos a ser adquirido (obtido com base na demanda projetada de passageiros), as planilhas locais de custos da STP e índices determinados pelo Ministério dos Transportes, a partir de estudos conduzidos pelo GEIPOT para transportes públicos. O cruzamento destas fontes permitiu identificar os gastos anuais para cada um destes itens.

Para definir o valor dos juros, foram montadas planilhas de amortização com base nas premissas já apresentadas para a obtenção dos financiamentos. Assim, para os ascensores, os juros não sofrem alteração nos dois primeiros anos (uma vez que no primeiro ano há carência para o principal), começando os mesmos a decrescer desde o terceiro até o décimo ano, quando encerra-se o financiamento. No caso dos veículos não há carência para o principal, sendo os juros decrescentes do primeiro ao sétimo ano. Contudo, a cada sete anos há necessidade de refinanciamento para reposição da frota, repetindo-se o ciclo continuamente até o vigésimo ano.

7 DESPESAS FIXAS

São consideradas despesas fixas aquelas resultantes de depreciação dos veículos, máquinas, equipamentos e ascensores, despesas com pessoal, despesas tributárias, despesas administrativas e operação dos elevadores, além de outros custos (contingências).

Para o cálculo da depreciação dos veículos, máquinas e equipamentos, despesas com pessoal e despesas administrativas, todas relacionadas à operação das linhas circulares, mais uma vez utilizou-se do número total de veículos, das planilhas locais de custos da STP e dos índices determinados pelo Ministério dos Transportes. No caso da depreciação dos veículos ressalta-se que, ao final de 7 anos, a frota ainda possui um valor residual equivalente a cerca de 20% do valor gasto originalmente para sua aquisição.

O cálculo das despesas tributárias tomou por base o somatório dos pagamentos com ISS, COFINS e PIS, os quais, com base na legislação em vigor, resultam em um percentual de 4,65% incidindo sobre o total das receitas.

As despesas resultantes da operação dos ascensores foram obtidas com base em planilha elaborada pela GEURB, a qual discrimina o custo mensal de cada equipamento, incluindo projeções para os ascensores ainda a

serem implantados. Para a depreciação dos ascensores, utilizou-se um percentual de redução da ordem de 2,5% ao ano, o que apresenta-se compatível para equipamentos deste porte. Mais uma vez, ressalta-se que a utilização deste percentual conduz a um valor residual equivalente a 50% do valor originalmente gasto nas reformas e implantação dos ascensores envolvidos no projeto, ao final de 20 anos.

Os outros custos, os quais envolvem basicamente as despesas resultantes de eventuais contingências, representam um percentual de 5% sobre o somatório das despesas fixas e variáveis.

8 TAXA DE CONCESSÃO

A taxa de concessão, a ser recolhida para a Prefeitura de Salvador, representa 2% sobre o total das receitas do projeto, tendo sido obtida através de consulta local.

9 TAXA DE GERENCIAMENTO

A taxa de gerenciamento, destinada a cobrir o controle e a supervisão da operação do empreendimento, constitui um valor equivalente a 1% do total das receitas do projeto, tendo igualmente sido obtida a partir de consulta local.

Considerando o somatório dos quatro grandes grupos apresentados, o total das despesas no primeiro ano resulta no montante de R\$ 4.156.539,38. Comparado ao total das receitas do primeiro ano, obtêm-se um lucro operacional bruto (tributável) da ordem de R\$ 120.767,82. Sobre este valor incidem percentuais referentes a contribuição social (8%) e imposto de renda (35%). Assim, deduzidas todas as parcelas pertinentes, o lucro líquido do primeiro ano é da ordem de R\$ 68.837,66. Este valor é crescente até o vigésimo ano, quando atinge a marca de R\$ 1.432.439,39. Observa-se que o crescimento do lucro líquido torna-se cada vez mais acelerado na medida que os juros do financiamento decrescem.

Desta forma, a partir das premissas apresentadas, os resultados obtidos para as despesas podem ser vistos no item Orçamento Simplificado de Receitas e Despesas, do Quadro Avaliação Financeira do Empreendimento, ao final do documento.

A partir do referido quadro pode-se observar que o empreendimento apresenta-se lucrativo, dentro das premissas assumidas. A partir do segundo ano o lucro líquido já é da ordem de R\$ 234.962,82, sendo que, no 12º ano do empreendimento, este valor supera a casa de R\$ 1 milhão de reais.

A partir das premissas apresentadas, os valores de receita e despesa projetados, acrescidos do investimento e do serviço da dívida são sintetizados no Fluxo de Caixa do Empreendimento.

No ano 0 considerou-se que, enquanto o total do investimento encontra-se discriminado no campo das "Saídas", o valor financiado (70%) encontra-se inserido no campo das "Entradas". No caso dos veículos, estão consideradas entradas resultantes de reinvestimentos para renovação da frota (equivalentes ao valor financiado) e valores obtidos com a venda das frotas utilizadas, pelo valor residual. Reitera-se, mais uma vez, que utilizou-se o prazo de um ano para implantação do empreendimento, para fins de simplificação, embora não sejam consideradas receitas para os ascensores Taboão e Pilar no primeiro ano.

No campo das "Saídas" os investimentos estão discriminados separadamente, por linha circular e ascensor. No caso das despesas, encontram-se subtraídos os valores referentes a depreciação (a qual não é contábil) e juros (o qual encontra-se somado no serviço da dívida, juntamente com a amortização do principal). Os investimentos nas linhas circulares repetem-se a cada sete anos, em decorrência da necessidade de renovação da frota.

Desta forma, os resultados financeiros do empreendimento podem ser obtidos a partir do item Fluxo de Caixa, do Quadro Avaliação Financeira do Empreendimento, ao final do documento.

A partir do citado quadro, obteve-se os seguintes resultados:

- TIR: 18,42 %
- Valor Atual: R\$ 1.499.856,24
- *Pay-Back*: 9º ano

Os resultados demonstram que, a partir de uma taxa de desconto utilizada de 12%, o projeto apresenta-se perfeitamente viável dentro das condições apresentadas. De maneira geral, os valores obtidos dentro os parâmetros de avaliação conduzem à observação de que o projeto representa um investimento interessante para um prazo de vinte anos, principalmente quando consideradas suas características (um serviço necessário à população, que sempre terá de utilizá-lo) e as possíveis flutuações de outros setores do mercado. Confirmando a lucratividade observada a partir do Quadro 2, o empreendimento também apresenta-se como rentável a partir do contexto considerado.

É importante ressaltar o resultado obtido para o *pay-back*, o qual apresenta-se excepcionalmente atrativo, principalmente considerando-se que foi obtido em condições com financiamento.

A TIR obtida permite deduzir que o empreendimento possui uma relativa folga para absorver flutuações de mercado, sendo capaz de enfrentar períodos de baixa frequência (desde que não muito longos) ou realizar promoções especiais, com reduções controladas nas tarifas. Contudo, analisando-se a demanda das linhas circulares e dos ascensores, observa-se que o resultado obtido está encobrindo um subsídio cruzado, uma vez que os ascensores consumirão a maior parte do investimento, atrairão um volume maior de passageiros e, contudo, possuirão uma tarifa substancialmente menor. Desta forma, eventuais reduções promocionais de tarifas deverão ser exaustivamente estudadas, uma vez que poderão ter efeitos indesejáveis, como por exemplo, o aumento resultante na demanda não ser suficiente para cobrir a receita perdida.

Pode-se antever, a partir da análise apresentada, que caso o empreendimento compreendesse apenas a implantação e operação das linhas circulares, a tarifa resultante poderia ser menor, uma vez que não haveria necessidade de cobrir parcela substancial do investimento dos ascensores, o qual representa 86% do montante total a ser desembolsado no ano 0. A título de ilustração, observa-se que, no segundo ano de operação, as receitas dos ascensores representam cerca de 65% do total das receitas, percentual que praticamente se mantém ao longo dos 20 anos do empreendimento e que evidencia um razoável desequilíbrio entre os subprojetos. Assim, fica claro que as receitas provenientes das linhas circulares estão suportando não apenas seus próprios custos de implantação e operação, mas também uma parte referente aos ascensores.

Ainda com relação às demandas, cuidados devem ser tomados quanto ao fato de que, caso as tarifas comecem a ficar caras em relação à renda média da população, poderá haver redução no número de usuários. Este efeito, apesar de ser de difícil quantificação e probabilidade duvidosa (devido, principalmente, às características topográficas da cidade), poderá resultar na necessidade de redução de tarifas para atrair público, o que poderia conduzir a uma situação crítica para o equilíbrio do fluxo de caixa.

11 ANÁLISES DE SENSIBILIDADE DO EMPREENDIMENTO

No sentido de aferir a sensibilidade do resultado obtido quanto a prováveis mudanças nas premissas inicialmente adotadas, foram concebidos três cenários hipotéticos, nos quais os valores das tarifas sofreram alterações. Estes cenários encontram-se discriminados no quadro a seguir.

Hipótese / Tarifa	Linha Circular Integrada	Linha Circular Isolada	Ascensores
Hipótese A	R\$ 0,75	R\$ 0,75	R\$ 0,20
Hipótese B	R\$ 0,75	R\$ 0,50	R\$ 0,15
Hipótese C	R\$ 0,75	R\$ 0,75	R\$ 0,15

Considerando as novas premissas, foram recalculadas todas as receitas e despesas para cada uma das hipóteses, observando-se as flutuações obtidas nos resultados.

A partir dos cálculos realizados, os novos valores para a TIR, o Valor Presente Líquido e o Pay-Back encontram-se resumidos no quadro a seguir.

Hipótese / Resultado	Taxa Interna de Retorno	Valor Presente Líquido	Pay-Back (estático)
Hipótese A	24,13 %	R\$ 2.716.764,52	6º ano
Hipótese B	5,52 %	R\$ 1.711.854,35	16º ano
Hipótese C	10,92 %	R\$ 268.040,18	12º ano

Analisando-se os resultados obtidos, é possível confirmar as afirmações levantadas quando da análise dos resultados da simulação-base.

A hipótese A apresentou resultados significativamente melhores que os obtidos na simulação-base, uma vez que houve apenas aumento de uma das tarifas (no caso, a Linha Circular Isolada), sem redução das demais. Os números obtidos são excepcionais para um empreendimento deste porte, embora as tarifas que os originaram possam sofrer críticas dos usuários e, conseqüentemente, ter sua adoção dificultada.

As hipóteses B e C apresentaram resultados ruins (principalmente a B), em função de adotarem uma redução na tarifa dos ascensores. Fica bastante evidenciado, nestes casos, que as tarifas das linhas circulares estão suportando parcela significativa do investimento e da operação dos ascensores, e que esta parcela de suporte encontra-se próxima de um limite. A simples redução da tarifa dos ascensores em R\$ 0,05 resultou em uma queda vertiginosa da TIR e dos demais indicadores, demonstrando que o equilíbrio obtido na simulação-base pode ser alterado caso haja redução nas receitas dos ascensores, seja resultante da redução da tarifa ou da demanda de passageiros.

A conclusão final quanto ao projeto é de que, observadas rigorosamente as premissas levantadas na simulação-base, o empreendimento apresenta-se lucrativo e viável, não apresentando riscos de grande magnitude. Contudo, faz-se necessário manter um rígido controle sobre as variações da demanda e dos custos, uma vez que a redução das receitas por períodos prolongados e sem planejamento prévio poderá ter efeitos desastrosos sobre o equilíbrio econômico-financeiro do empreendimento, comprometendo não apenas o fluxo de caixa mas também a capacidade de reinvestimento, necessária à manutenção das linhas circulares ativas.

A seguir é apresentado o Quadro Avaliação Financeira do Empreendimento, que contém todos os elementos de custos e de receitas envolvidos, bem como o fluxo de caixa resultante e os indicadores financeiros finais.

QUADRO AVALIAÇÃO FINANCEIRA DO EMPREENDIMENTO

Receitas

Item	ano 0	ano 1	ano 2	ano 3	ano 4	ano 5	ano 6	ano 7	ano 8	ano 9	ano 10	ano 11	ano 12	ano 13	ano 14	ano 15	ano 16	ano 17	ano 18	ano 19	ano 20
tarifa circular isolada		603.393.50	612.444.40	621.631.07	630.955.53	640.419.87	650.026.17	659.776.56	669.673.21	679.718.30	689.914.08	700.262.79	710.766.73	721.428.23	732.249.66	743.233.40	754.381.90	765.697.63	777.183.10	788.840.84	800.673.45
tarifa circular integrada		764.865.00	776.337.98	787.983.04	799.802.79	811.799.83	823.976.83	836.336.48	848.881.53	861.614.75	874.538.97	887.667.06	900.971.91	914.488.49	928.203.79	942.128.85	956.258.75	970.602.63	985.161.67	999.939.10	1.014.938.18
tarifa dos ascensores		2.705.367.40	2.941.436.67	2.985.558.22	3.030.341.59	3.075.796.71	3.121.933.67	3.168.762.67	3.216.294.11	3.264.538.52	3.313.506.60	3.363.209.20	3.413.657.34	3.464.862.20	3.516.835.13	3.569.587.66	3.623.131.47	3.677.478.44	3.732.640.62	3.788.630.23	3.845.459.68
publicidade		203.681.30	216.510.95	219.758.82	223.055.00	226.400.82	229.796.83	233.243.79	236.742.44	240.293.58	243.897.98	247.556.45	251.269.80	255.038.85	258.864.43	262.747.40	266.688.61	270.688.94	274.749.27	278.870.51	283.053.57
Total		4.277.307.20	4.546.730.00	4.614.930.95	4.684.154.91	4.754.417.23	4.825.733.49	4.898.119.50	4.971.591.29	5.046.165.16	5.121.857.64	5.198.685.50	5.276.665.78	5.355.815.77	5.436.163.01	5.517.695.30	5.600.460.73	5.684.467.64	5.769.734.66	5.856.280.68	5.944.124.89

Orçamento Simplificado de Receitas e Despesas

Item	ano 0	ano 1	ano 2	ano 3	ano 4	ano 5	ano 6	ano 7	ano 8	ano 9	ano 10	ano 11	ano 12	ano 13	ano 14	ano 15	ano 16	ano 17	ano 18	ano 19	ano 20
Despesas Variáveis																					
Combustível		61.187.64	61.187.64	61.187.64	61.187.64	61.187.64	61.187.64	61.187.64	61.187.64	61.187.64	61.187.64	61.187.64	61.187.64	61.187.64	61.187.64	61.187.64	61.187.64	61.187.64	61.187.64	61.187.64	61.187.64
Lubrificantes		9.655.60	9.655.60	9.655.60	9.655.60	9.655.60	9.655.60	9.655.60	9.655.60	9.655.60	9.655.60	9.655.60	9.655.60	9.655.60	9.655.60	9.655.60	9.655.60	9.655.60	9.655.60	9.655.60	9.655.60
Rodagem		21.975.21	21.975.21	21.975.21	21.975.21	21.975.21	21.975.21	21.975.21	21.975.21	21.975.21	21.975.21	21.975.21	21.975.21	21.975.21	21.975.21	21.975.21	21.975.21	21.975.21	21.975.21	21.975.21	21.975.21
Peças e Acessórios		21.905.18	21.905.18	21.905.18	21.905.18	21.905.18	21.905.18	21.905.18	21.905.18	21.905.18	21.905.18	21.905.18	21.905.18	21.905.18	21.905.18	21.905.18	21.905.18	21.905.18	21.905.18	21.905.18	21.905.18
Juros (asc.)		610.126.58	610.126.58	542.334.74	474.542.90	406.751.06	338.959.21	271.167.37	203.375.53	135.583.69	67.791.84										
Juros (veic.)		99.225.00	85.050.00	70.875.00	56.700.00	42.525.00	28.350.00	14.175.00	99.225.00	85.050.00	70.875.00	56.700.00	42.525.00	28.350.00	14.175.00	99.225.00	85.050.00	70.875.00	56.700.00	42.525.00	28.350.00
Despesas Fixas																					
Depreciação dos Veículos		189.000.00	161.973.00	135.040.50	108.013.50	80.986.50	53.959.50	27.027.00	189.000.00	161.973.00	135.040.50	108.013.50	80.986.50	53.959.50	27.027.00	189.000.00	161.973.00	135.040.50	108.013.50	80.986.50	53.959.50
Depreciação de Máquinas e Equip.		1.149.95	1.149.95	1.149.95	1.149.95	1.149.95	1.149.95	1.149.95	1.149.95	1.149.95	1.149.95	1.149.95	1.149.95	1.149.95	1.149.95	1.149.95	1.149.95	1.149.95	1.149.95	1.149.95	1.149.95
Despesas com Pessoal:																					
Operação		481.336.69	481.336.69	481.336.69	481.336.69	481.336.69	481.336.69	481.336.69	481.336.69	481.336.69	481.336.69	481.336.69	481.336.69	481.336.69	481.336.69	481.336.69	481.336.69	481.336.69	481.336.69	481.336.69	481.336.69
Manutenção		66.414.91	66.414.91	66.414.91	66.414.91	66.414.91	66.414.91	66.414.91	66.414.91	66.414.91	66.414.91	66.414.91	66.414.91	66.414.91	66.414.91	66.414.91	66.414.91	66.414.91	66.414.91	66.414.91	66.414.91
Administrativo		48.139.90	48.139.90	48.139.90	48.139.90	48.139.90	48.139.90	48.139.90	48.139.90	48.139.90	48.139.90	48.139.90	48.139.90	48.139.90	48.139.90	48.139.90	48.139.90	48.139.90	48.139.90	48.139.90	48.139.90
Benefícios		23.650.76	23.650.76	23.650.76	23.650.76	23.650.76	23.650.76	23.650.76	23.650.76	23.650.76	23.650.76	23.650.76	23.650.76	23.650.76	23.650.76	23.650.76	23.650.76	23.650.76	23.650.76	23.650.76	23.650.76
Remuneração de Diretoria		8.211.64	8.211.64	8.211.64	8.211.64	8.211.64	8.211.64	8.211.64	8.211.64	8.211.64	8.211.64	8.211.64	8.211.64	8.211.64	8.211.64	8.211.64	8.211.64	8.211.64	8.211.64	8.211.64	8.211.64
Despesas Administrativas:																					
Gerais		37.602.14	37.602.14	37.602.14	37.602.14	37.602.14	37.602.14	37.602.14	37.602.14	37.602.14	37.602.14	37.602.14	37.602.14	37.602.14	37.602.14	37.602.14	37.602.14	37.602.14	37.602.14	37.602.14	37.602.14
Seguro Resp. Civil		8.375.41	8.375.41	8.375.41	8.375.41	8.375.41	8.375.41	8.375.41	8.375.41	8.375.41	8.375.41	8.375.41	8.375.41	8.375.41	8.375.41	8.375.41	8.375.41	8.375.41	8.375.41	8.375.41	8.375.41
Seguro Obrigatório		4.132.44	4.132.44	4.132.44	4.132.44	4.132.44	4.132.44	4.132.44	4.132.44	4.132.44	4.132.44	4.132.44	4.132.44	4.132.44	4.132.44	4.132.44	4.132.44	4.132.44	4.132.44	4.132.44	4.132.44
IPVA (Isento)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Despesas Tributárias																					
(ISS+COFINS+PIS)	4.65%	198.894.78	211.422.94	214.594.29	217.813.20	221.080.40	224.396.61	227.762.56	231.178.99	234.646.68	238.166.38	241.738.88	245.364.96	249.045.43	252.781.11	256.572.83	260.421.42	264.327.75	268.292.66	272.317.05	276.401.81
Operação dos Elevadores:																					
Elevador do Taboão		241.800.00	241.800.00	241.800.00	241.800.00	241.800.00	241.800.00	241.800.00	241.800.00	241.800.00	241.800.00	241.800.00	241.800.00	241.800.00	241.800.00	241.800.00	241.800.00	241.800.00	241.800.00	241.800.00	241.800.00
Ascensor do Pilar		259.800.00	259.800.00	259.800.00	259.800.00	259.800.00	259.800.00	259.800.00	259.800.00	259.800.00	259.800.00	259.800.00	259.800.00	259.800.00	259.800.00	259.800.00	259.800.00	259.800.00	259.800.00	259.800.00	259.800.00
Ascensor Liberdade / Calçada		301.809.84	301.809.84	301.809.84	301.809.84	301.809.84	301.809.84	301.809.84	301.809.84	301.809.84	301.809.84	301.809.84	301.809.84	301.809.84	301.809.84	301.809.84	301.809.84	301.809.84	301.809.84	301.809.84	301.809.84
Plano Inclinado Gonçalves		230.046.36	230.046.36	230.046.36	230.046.36	230.046.36	230.046.36	230.046.36	230.046.36	230.046.36	230.046.36	230.046.36	230.046.36	230.046.36	230.046.36	230.046.36	230.046.36	230.046.36	230.046.36	230.046.36	230.046.36
Elevador Lacerda		766.691.88	766.691.88	766.691.88	766.691.88	766.691.88	766.691.88	766.691.88	766.691.88	766.691.88	766.691.88	766.691.88	766.691.88	766.691.88	766.691.88	766.691.88	766.691.88	766.691.88	766.691.88	766.691.88	766.691.88
Depreciação dos Elevadores:																					
Elevador do Taboão		25.637.19	25.637.19	25.637.19	25.637.19	25.637.19	25.637.19	25.637.19	25.637.19	25.637.19	25.637.19	25.637.19	25.637.19	25.637.19	25.637.19	25.637.19	25.637.19	25.637.19	25.637.19	25.637.19	25.637.19
Ascensor do Pilar		49.293.81	49.293.81	49.293.81	49.293.81	49.293.81	49.293.81	49.293.81	49.293.81	49.293.81	49.293.81	49.293.81	49.293.81	49.293.81	49.293.81	49.293.81	49.293.81	49.293.81	49.293.81	49.293.81	49.293.81
Ascensor Liberdade / Calçada		29.117.13	29.117.13	29.117.13	29.117.13	29.117.13	29.117.13	29.117.13	29.117.13	29.117.13	29.117.13	29.117.13	29.117.13	29.117.13	29.117.13	29.117.13	29.117.13	29.117.13	29.117.13	29.117.13	29.117.13
Plano Inclinado Gonçalves		4.911.40	4.911.40	4.911.40	4.911.40	4.911.40	4.911.40	4.911.40	4.911.40	4.911.40	4.911.40	4.911.40	4.911.40	4.911.40	4.911.40	4.911.40	4.911.40	4.911.40	4.911.40	4.911.40	4.911.40
Elevador Lacerda		36.308.70	36.308.70	36.308.70	36.308.70	36.308.70	36.308.70	36.308.70	36.308.70	36.308.70	36.308.70	36.308.70	36.308.70	36.308.70	36.308.70	36.308.70	36.308.70	36.308.70	36.308.70	36.308.70	36.308.70
Outros Custos		191.820.01	190.386.32	185.099.92	179.811.17	174.524.84	169.240.96	163.964.29	173.096.67	167.820.36	162.551.38	157.280.31	155.401.51	153.525.44	151.656.85	149.797.58	147.929.91	146.069.85	144.219.12	142.374.12	140.533.25
Taxa de Concessão																					
Retorno a prefeitura (2%) Receita Bruta	2.0%	85.546.14	90.934.60	92.298.62	93.683.10	95.088.34	96.514.67	97.962.39	99.431.83	100.923.30	102.437.15	103.973.71	105.533.32	107.116.32	108.723.06	110.353.91	112.009.21	113.689.35	115.394.69	117.125.61	118.882.50
Taxa de Gerenciamento																					
Gerenciamento da Administração	1.0%	42.773.07	45.467.30	46.149.31	46.841.55	47.544.17	48.257.33	48.981.19	49.715.91	50.461.65	51.218.58	51.986.85	52.766.66	53.558.16	54.361.53	55.176.95	56.004.61	56.844.68	57.697.35	58.562.81	59.441.25
Total das Despesas																					
		4.156.539.38	4.134.514.53	4.025.546.16	3.916.559.20	3.807.654.10	3.698.832.07	3.590.193.58	3.784.171.71	3.675.612.46	3.567.234.61	3.458.847.03	3.421.731.73	3.384.708.63	3.347.878.34	3.613.680.06	3.576.941.94	3.540.400.91	3.503.859.98	3.467.419.87	3.431.082.09
Total das Receitas																					
Lucro Operacional Bruto (Tributável)		120.767.82	412.215.47	589.384.79	767.595.71	946.763.14	1.126.901.43	1.307.925.91	1.187.411.58	1.370.552.69	1.554.623.02	1.739.838.46	1.854.934.05	1.971.107.14	2.088.274.67	1.904.015.24	2.023.518.79	2.144.066.73	2.266.874.67	2.388.860.80	2.513.042.79
Contribuição Social (8%)	8.0%	9.661.43	32.977.24	47.150.78	61.407.66	75.741.05	90.162.11	104.634.07	94.991.09	109.644.22	124.369.84	139.187.08	148.394.72	157.688.57	167.061.97	152.321.22	161.881.50	171.525.34	181.269.97	191.108.86	201.043.42
Imposto de Renda (35%)	35.0%	42.268.74	144.275.41	206.284.68	268.658.50	331.367.10	394.415.50	457.774.07	416.591.75	479.693.44	544.118.06	608.943.46	649.226.92	689.887.50	730.896.13	666.405.34	708.231.58	750.423.36	793.056.13	836.101.28	879.564.98
Lucro Líquido																					
		68.837.66	234.962.82	335.949.33	437.529.55	539.654.99	642.333.81	745.517.77	676.821.74	781.215.04	886.136.12	991.707.93	1.057.312.41	1.123.531.07	1.190.316.56	1.086.288.69	1.153.405.71	1.222.118.04	1.291.548.56	1.361.650.66	1.432.434.39

