

As maiores

DO TRANSPORTE

Editora TM Ltda.

PUBLICAÇÃO ANUAL - ANO 9 - NÚMERO 9 - SET-OUT-1996 - R\$ 12,00

O AMARGO AJUSTE PÓS-INFLAÇÃO

Operadoras de cargas encolhem
e as de passageiros crescem menos

Vendas
aumentam em
cinco setores

Transporte
perde
para o PIB

AS MELHORES

O êxito de quem planejou

TAM, Prosegur, Gracimar, Viação Cometa, CPTM, Nacional e Araguaia

GMC. A MARCA D VAI TRAN VOCÊ PARA



Custo x benefício. O melhor desta relação você só encontra quando adquire um caminhão GMC.



Seja qual for o modelo:

- GMC 6-100 ou GMC 6-150
- GMC 7-110
- GMC 12-170, GMC 14-190 ou GMC 16-220

Porque os caminhões GMC oferecem muito mais do que você espera de um caminhão. Veja só:

- A qualidade de um produto assinado pela General Motors
- Tecnologia de ponta com origem nos mercados mais competitivos do mundo: Estados Unidos e Japão
- Mecânica consagrada mundialmente em motores de 90 a 220 cv
- Caminhões projetados e testados sob as mais rígidas normas internacionais de segurança
- Melhor performance entre capacidade de



REDA DE CONCESSIONÁRIOS GMC

AMERICANA - SP • Cecorama Veículos e Peças Ltda. - (0194) 60-9867
BACABAL - MA • Bavepel-Bacabal Veículos e Peças
(098) 621-1006/1004
BAURU - SP • Amantini Veículos e Peças Ltda. - (0142) 34-8433
BELÉM - PA • Facil Veículos e Peças Ltda. - (091) 244-1144

BELO HORIZONTE - MG • Varella Veículos Ltda. - (031) 454-2424
CAMBÉ - PR • Moro Veículos S/A - (043) 251-1818
CAMPO GRANDE - MS • Perkal Automóveis Ltda. - (067) 741-2228
CANDAS - RS • Brozauto Veículos Ltda. - (051) 472-4944
CUIABÁ - MT • Princess Veículos Ltda. - (065) 321-2000
FORTALEZA - CE • Dafonte Veículos Ltda. - (085) 257-1122



E CAMINHÕES QUE SABEM PORTAR O FUTURO.



carga, economia, velocidade e durabilidade
 • As maiores capacidades de carga em cada segmento
 • Caminhões vocacionados para as mais diversas atividades urbanas, rodoviárias ou rurais • Cabinas de fácil acesso, com espaço e acabamento que proporcionam muito conforto

- Rede de Concessionárias exclusiva de caminhões, ao longo do território nacional
- Serviço de Assistência Técnica 24 HORAS, com ligação gratuita em todo o país
- Maior garantia oferecida no mercado brasileiro de caminhões: 2 anos ou 150.000 km

Passa hoje mesmo em uma Concessionária GMC e veja tudo o que o futuro reservou para você.

GOIÂNIA - GO • Jorlan S/A Veículos Imp. e Com. - (062) 212-1212
 IGUATU - CE • Itevel-Iguatu Ceará Veículos Ltda. - (088) 711-1977/1719/1095
 LAJEADO - RS • J. A. Spohr S/A Veículos - (051) 714-6199
 RECIFE - PE • Autonunes Ltda. - (081) 341-2600
 RIO DE JANEIRO - RJ • DIG. Dist. Guanabara de Veículos Ltda. - (021) 372-0720/372-1458

SÃO JOSÉ DOS PINHAIS - PR • Diretriz Veic. Ltda. - (041) 283-5010
 SÃO PAULO - SP • Honoró Veículos e Peças Ltda. - (011) 6914-8666
 • Ritavel Veículos e Peças Ltda. - (011) 701-5000
 UBERLÂNDIA - MG • Catalina Veículos Ltda. - (062) 411-1500
 VITÓRIA DA CONQUISTA - BA • Codisman Veículos Ltda. - (073) 424-1200/1818

CENTRAL DE
 ATENDIMENTO GMC 24 HORAS
 0800-197400



Marca de parceria



*A vida de
cada lugar
faz o
mundo da
Marcopolo.*





Um país do tamanho do Brasil merece opções de transporte versáteis e com muita qualidade. Não importa se é no norte ou sul, cidade grande ou pequena, estrada ou rua, asfalto ou terra. A vida de cada lugar faz com que a Marcopolo coloque à disposição de clientes e passageiros uma rede de 18 pontos de venda e assistência técnica, com o suporte de 3.500 colaboradores treinados e prontos para atender, sempre com a tecnologia de uma empresa que já vendeu mais de 87.000 ônibus no Brasil e no exterior. É por isto, e por você, que a Marcopolo está sempre evoluindo para a perfeição.



MARCOPOLO

Soluções e serviços para transporte coletivo.

Série Brasil Mercedes-Benz. Seu coração vai bater mais forte.

Mercedes-Benz do Brasil. Saindo na frente há 40 anos. A Mercedes-Benz está lançando a Série Brasil de caminhões médios e semipesados. A máxima experiência unida à mais avançada tecnologia. **Mais potência, mais desempenho, menor consumo.** Os caminhões da Série Brasil são incomparáveis. Os conceitos de "Long Life" – maior durabilidade do trem-de-força – e "Heavy Duty" – reforço nos

componentes de maior desgaste – dão o grande toque de inovação em todos os modelos da série: **L-1218, L-1418, L-1620 e LK-1620.** A Série Brasil Mercedes-Benz tem visual moderno e agressivo. A cabina é ampla e confortável. Motor e transmissão formam um conjunto resistente e imbatível. Com mais de 150 novidades, a Série Brasil Mercedes-Benz apresenta razões de sobra para fazer o seu coração bater mais forte.



64% Até 64% maior capacidade de subida na categoria dos caminhões de 12 t. Além de velocidade máxima até 18% maior.

46% Até 46% maior torque entre os caminhões de 12 t. Apresentando, também, potência maior até 27% e até 30% maior na relação potência/peso.

33% Capacidade de subida até 33% maior que a concorrência na categoria dos caminhões de 16 t, com velocidade máxima até 12% maior.

35% Até 35% maior na relação potência/peso entre os caminhões de 16 t. Na mesma categoria, a Série Brasil apresenta torque até 18% maior e potência até 29% maior.



Série Brasil
Mercedes-Benz

<http://www.mercedes-benz.com.br/>



Mercedes-Benz
Veículos Comerciais

Série Brasil Mercedes-Benz. Compare e comprove.

Ano 9 - nº9 - Set./Out 1996 - R\$12,00

DIRETORES

Odair Locanto
Marcelo Fontana

REDAÇÃO

Editor-chefe: Ariverson Feltrin

Redatora-chefe: Valdir dos Santos

Editor-executivo: Eduardo C. Ribeiro

Redatores: Gilberto Penha de Araújo,
Carmen Lígia Torres

Arte: Eduardo Gragnani Jr. (Editor),
Alexandre Batista (Sub-editor), Daniel
Lamano da Costa (Assistente)

Fotografia: Paulo Igarashi, Marcelo
Spatafora

Colaboradores: Marcos R. Silva, Pedro
Cássio Silva (estatísticas)

Documentação: Maria Penha da Silva

Jornalista Responsável: Ariverson Feltrin
(Mtb 8.713)

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Representantes

São Paulo: Carlos A. B. Criscuolo,
Vito Cardaci Neto, Mônica B. Barcellos,
João E. Teixeira

Rio de Janeiro

SHR Serviços de Assessoria
Sérgio Ribeiro
Rua Alcindo Guanabara, 24, conj. 1.510
Fone/fax: (021) 532-1922
CEP 20031-130 - Rio de Janeiro - RJ

Paraná e Santa Catarina

Spala Marketing e Representações
Gilberto A. Paulin
Rua Conselheiro Laurindo, 825 - conjunto
704

Fone: (041) 222-1766
CEP 80060-100 - Curitiba - PR

Rio Grande do Sul

Casa Grande Representações
Ivano Casagrande
Rua Gonçalves Ledo, 118
Fone: (051) 224-9749 - Fone/fax: (051)
339-4926
CEP 90610-250 - Porto Alegre - RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente: Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente: Cláudio Alves de Oliveira

DEPARTAMENTO DE MARKETING

Edmar Bulla, Eliana Ywasa,
Fernanda Lobo

Distribuição

LOBRA - Mala Direta, Informática e
Distribuição Ltda.

Av. Marquês de São Vicente, 10,
Barra Funda, CEP 01139-000, São
Paulo, SP
Tel.: (011) 862.0277
Fax: (011) 825-6869 e 826-6120
CGC - 53.995.544/0001-05
Inscrição Estadual nº
111.168.673.117

Filiada à ANATEC e à
ABEMD

EFEITOS DO AJUSTE



primeiro ano de vigência integral do Plano Real, 1995, continuou tingindo de azul os resultados da maioria das empresas. Dos 458 balanços analisados, em 56,55% houve lucro. É um azul menos brilhante que o registrado em 1994, quando, dos 496 balanços, 59,07% apontaram um lucro bem mais consistente.

Ainda assim, é um quadro alentador quando comparado com os anos de 1993 e 1992, exercícios em que, respectivamente, apenas 45,51% e 43,71% das empresas de serviços de transporte obtiveram lucros.

O ano de 1995 foi de ajustes e, como tal, de menor expansão. No item crescimento real de receita, dois modais (aéreo e marítimo/fluviado) apresentaram resultados negativos. Dos cinco restantes, à exceção do ferroviário, que cresceu 7,4%, todos os demais tiveram expansão abaixo da registrada em 1994. Mesmo assim, na média, o crescimento foi de 3,13%.

A rentabilidade sobre patrimônio líquido, que em 1994 tinha sido negativa em três dos sete modais, agora tingiu de vermelho apenas dois - ferroviário e marítimo/fluviado. O modal fretamento/turismo abandonou o índice negativo, que o acompanhava há três anos para alcançar positivos 1,12% de RPL, quesito que indica lucratividade em relação aos recursos próprios.

Já o índice de liquidez corrente nos balanços do ano passado piorou em relação a 1994, ano em que a média dos sete modais foi de 1,50. A liquidez de 1,22 obtida em 1995 foi a segunda pior nos últimos quatro exercícios, só superando o índice de 1,07 obtido em 1992.

Se as empresas tiveram menos liquidez, também atravessaram 1995 levemente mais endividadas: na média o endividamento geral foi de 43,56%, mais que os 42,42% de 1994, porém, abaixo dos 47,96% e 48,42% com que encerraram os balanços de 1993 e 1992.

O editor

- | | | | |
|-----------|---|-----------|--|
| 9 | ANÁLISE SETORIAL - O transporte cresce abaixo do PIB e sua participação na economia tende a diminuir por conta da racionalização que se impõe ao custo Brasil | 60 | METROPOLITANO DE PASSAGEIROS - Rápido Araguaia prova que rentabilidade é inerente à qualidade num serviço que dá passos acelerados à sofisticação de controles |
| 17 | ENTENDA AS TABELAS - Critérios de análise dos balanços das empresas de Serviços de Transporte; Indústrias de Transporte e Serviços Auxiliares | 64 | FRETAMENTO E TURISMO - A fórmula simples, mas efetiva, que a Gracimar tem utilizado para sucessivamente ser o destaque num serviço marcado pela retração |
| 21 | RANKING DAS MAIORES - Um total de 591 empresas de transporte, material de transporte e serviços auxiliares listadas por receita operacional líquida | 76 | MARÍTIMO E FLUVIAL - Com estrutura enxuta e agregando valor ao serviço prestado, a Nacional é mais uma vez a vencedora num modal que está sendo passado a limpo |
| 44 | RODOVIÁRIO DE CARGA - Planejamento estratégico, um dos segredos para a Prosegur ter sido a melhor numa atividade cada vez mais competitiva | 82 | AÉREO - Os 7 mandamentos da TAM para se tornar a melhor e se expandir num setor que condiciona aos operadores uma sobrevivência regida pela produtividade |
| 52 | RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS - A Viação Cometa avança, mas com moderação, uma das lições para se destacar novamente numa modalidade com demanda e tarifa contidas | 90 | FERROVIÁRIO - Os efeitos da "estadualização" que elevaram a CPTM à condição de melhor entre as piores empresas de um setor ainda marcado pelo vermelho |

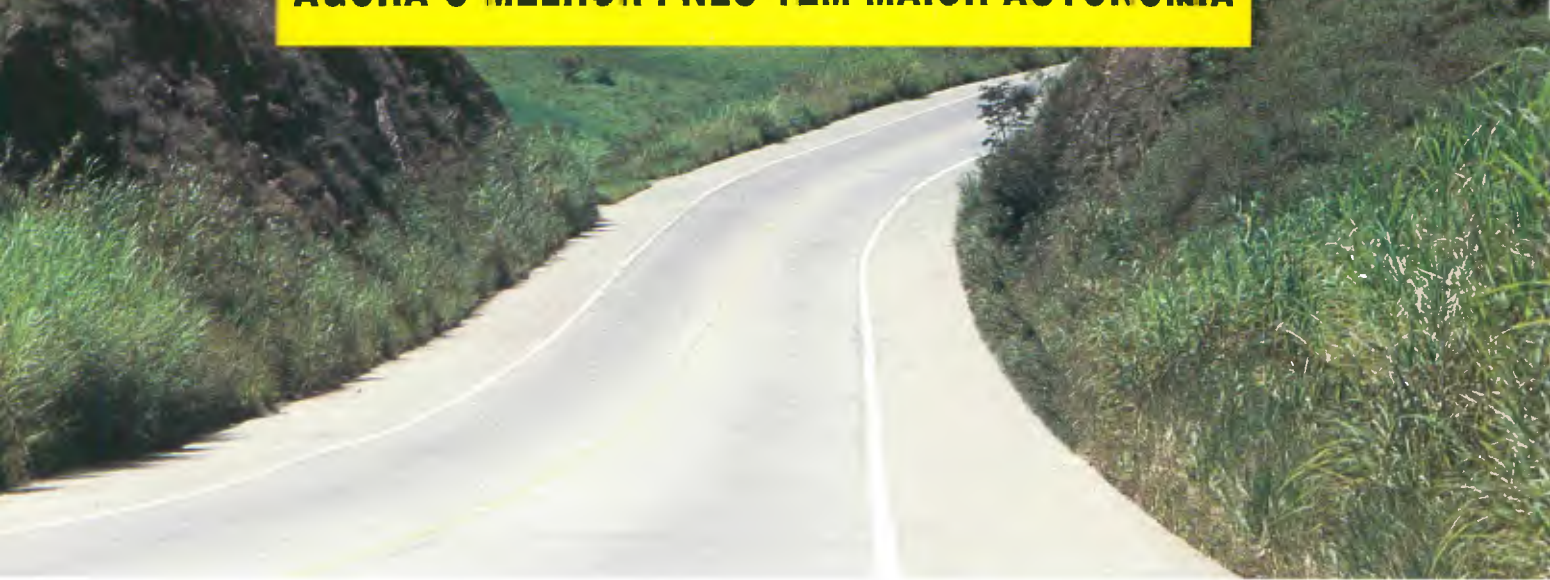


Editora TM Ltda.





AGORA O MELHOR PNEU TEM MAIOR AUTONOMIA



**NOVO
RADIAL
FR11**
CIDADE/ESTRADA PARA
**CAMINHÕES
E ÔNIBUS**



PARA QUEM QUER RODAR MAIS

TRANSPORTE VIVE NOVA REALIDADE

O setor cresce abaixo do PIB e sua participação na economia tende a diminuir por conta do menor custo Brasil

Valdir dos Santos

 PIB—Produto Interno Bruto de 1995, medido pelo IBGE, cresceu 4,12% em comparação ao de 1994, mas a atividade de transportes, avaliada a partir do consumo de óleo diesel, evoluiu menos, 3,84%. A atividade que mais contribuiu para o desempenho da economia brasileira foi a de serviços, que aumentou 5,7% seguida do setor de agropecuária, 5,05%. A indústria foi a que menos cresceu, 2,04%.

O desempenho dos serviços, entre os quais está inserido o transporte, foi sustentado pelo extraordinário avanço das comunicações, 24,66% sobre 1994, seguido do comércio, que cresceu 7,46%. Juntas, estas duas atividades responderam por 78% da taxa de expansão do setor, que foi prejudicado pelas instituições financeiras que encolheram 7,53%, enquanto a administração pública evoluiu apenas 1,37%.

O IBGE atribui o fraco resultado do PIB de 1995 aos efeitos de uma política monetária rígida imprimida a partir do segundo trimestre, com o objetivo de conter a expansão iniciada em 1994 com o Plano Real e manter a economia em níveis compatíveis com a estabilização dos preços e o controle das contas externas. Os efeitos das medidas restritivas foram sentidos pelos transportes no mesmo segundo trimestre, refletidos nas queixas de queda na demanda de carga desde maio. (ver quadro 1).

A indústria, segundo o IBGE, sentiu mais a retração no segundo e no terceiro trimestres, anulando toda a evolução apurada nos três trimestres posteriores ao lançamento do Plano Real (de julho de 1994 a março de 1995). A queda no transporte rodoviário de cargas, em particular das grandes operadoras de carga industrial, foi visível nesse período, com considerável ociosidade das frotas.

A produção animal cresceu 11,93%, mas a produção agrícola



Ilustração: Daniel Lamano da Costa

teve decréscimo de 0,09% porque comparada com um período de grande expansão (safra 93-94).

Além de medir a atividade econômica, o IBGE apura a cada ano a participação de cada setor e seus sub-setores no desempenho da economia, com base nos custos de fatores e preços de mercado, mas, mais uma vez essa apuração não ficou pronta a tempo de ser incluída nesta edição de AS MAIORES DO TRANSPORTE. Essa análise referente a 1994, por exemplo, só foi divulgada em março de 1996. Heloísa Valverde Filgueiras, chefe do Departamento de Contas Nacionais do IBGE, responsável por esse trabalho, alega atraso no fornecimento de informações pelas empresas estatais e órgãos públicos, comprometendo o processamento das informações.

Em 1994, a participação dos diferentes modais de transporte na atividade econômica brasileira foi de 4,3% e tem variado de 3,9% a 4,4% de 1990 a 1994. Mesmo sem saber o resultado de 1995, Clésio Soares de Andrade, presidente da CNT – Confederação Nacional do Transporte, acha que a tendência é o transporte perder em participação, em decorrência da busca de redução do custo Brasil, onde os serviços têm um peso significativo.

Para evitar a continuidade da espera de mais de um ano para saber os resultados do desempenho dos transportes na economia brasileira, a CNT firmou no ano passado um convênio com a FIPE – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, ligada à Universidade de São Paulo, para elaborar uma pesquisa própria e levantar os dados do setor. “O primeiro relatório deve sair em dezembro próximo”, diz Clésio Andrade, mostrando-se preocupado com o encolhimento das empresas. “Com a expansão do transporte ferroviário, que deve crescer até 15% nos próximos quatro anos, o rodoviário só vai perder”.

Segundo ele, o crescimento do transporte inferior ao do PIB não o surpreendeu. “A tendência para os próximos anos é que a

média da tonelage transportada aumente, mas os custos baixem com o uso da intermodalidade”, adverte.

A preocupação da CNT, segundo seu presidente, é desenvolver nas empresas a cultura da produtividade. Para ele, as rodoviárias de carga, que vêm sofrendo visível encolhimento, devem contar menos com o transporte e mais com a logística, ampliando a parceria com os clientes. A contribuição da CNT para essa nova realidade está, segundo Andrade, alicerçada nos cursos do Senat e no atendimento do Sest aos empregados e na preparação dos empresários e na gerência das empresas por meio do Idaq – Instituto de Desenvolvimento, Assistência Técnica e Qualidade em Transporte. Sustentado no *benchmarking*, o Idaq tem promovido cursos e visitas técnicas ao exterior a empresários de todos os modais, em especial aos rodoviários de carga.

O encolhimento do setor rodoviário, na opinião do presidente da CNT, não se deve à retração da economia, mas à concorrência dos demais modais. “Os investimentos externos que começaram neste ano já vão refletir no desempenho do PIB de 1997, por isso o transportador rodoviário deve se preparar para continuar contratando os fretes, utilizando outras modalidades para reduzir os custos”. Segundo ele, o rodoviário é o melhor estruturado, com bases espalhadas por todo o país e em condições de atender todo o território nacional no serviço porta-a-porta. Além disso, tem pessoal preparado e todas as condições para continuar sendo o dono da carga. “O transportador do futuro vai ser o operador logístico”, define. “E o papel da NTC deve ser o de orientador nessa linha, por isso torcemos para que a morte de Adalberto Panzan não interrompa o trabalho iniciado nessa linha”. Andrade disse que Panzan mostrou em sua própria empresa, (Transportadora Americana) as vantagens dos investimentos em qualidade, em treinamento e na parceria com os clientes. No anuário de 1994, a TA estava em 62º lugar; no de 1995, em 48º e este ano saltou para o 34º.

O quadro Extensão dos Prejuízos, mostra que das 255 empresas analisadas, 43,53% fecharam no vermelho, comparados com 36,73% do ano anterior. Outro quadro, com os indicadores de saúde financeira denota o enfraquecimento do setor, com a rentabilidade do patrimônio líquido, que era de 13,18% em 1994, passou a 4,56% no ano passado; o endividamento geral aumentou para 50,98% e a liquidez corrente caiu de 2,15 para 1,75. A receita líquida, que em 1994 havia aumentado 24,12% em comparação com 1993, desta vez ficou em precários 6,23% na média das cinquenta maiores.

PRODUTO INTERNO BRUTO (Taxa Acumulada ao longo do ano de 1996 - em %)

Sector de Atividade	1º Trim.	2º Trim.	3º Trim.	4º Trim.
Agropecuária	6,98	5,07	4,63	5,05
Indústria	14,43	9,50	4,91	2,04
Serviços	7,91	7,51	6,40	5,70
Transporte	5,88	3,94	4,83	3,84
PIB	10,36	7,89	5,54	4,12

PRODUTO INTERNO BRUTO (Taxa Acumulada em Quatro Trimestres - em %)

Subsetores de Atividade	Jan-Mar 1995	Abr-Jun 1995	Jul-Set 1995	Out-Dez 1995
Adm. Pública	1,40	1,39	1,37	1,37
Comércio	8,48	12,92	11,01	7,46
Comunicações	17,15	20,18	23,20	24,66
Inst. Financeiras	-3,84	-4,89	-6,33	-7,53
Transporte	3,83	4,62	5,96	3,84
Outros Serviços	1,94	1,93	1,78	1,74
Ind. de Transform.	10,31	10,88	7,26	1,72
Construção Civil	7,77	9,51	6,64	0,09
Extrativa Mineral	4,68	0,28	1,31	3,25
Serv. Ind. de Util. Pub.	3,98	5,55	7,27	7,49
Lavoura	8,58	4,73	1,76	-0,09
Prod. Animal	9,26	10,59	10,84	11,93
PIB	7,27	7,95	6,58	4,12

Se o rodoviário de cargas mostrou-se o mais penalizado com a nova realidade econômica e tecnológica, as operadoras de transporte metropolitano de passageiros conseguiram um equilíbrio sustentado pela estabilidade monetária. A média de empresas que fecharam com prejuízo declinou de 52,94% para 41,82%; o endividamento geral continua na casa dos 40%, a receita média cresceu e o patrimônio líquido continuou oferecendo rentabilidade. Dos quatro índices apurados, apenas a liquidez corrente ficou inferior a um.

Para Otávio Cunha, presidente da NTU, entidade que reúne as operadoras em nível nacional, esse resultado se deve a um crescimento qualitativo, obtido com o empenho das empresas em buscar ganhos de produtividade em um mercado estável. Para ele, a melhoria do sistema está condicionada ao aumento da disponibilidade de transporte, o que só seria possível com o aumento da frota em circulação, pois o setor vem ampliando a oferta em 1% ao ano, ante um crescimento da população da ordem de 3%, o que em cinco anos exigiriam 30 mil novos ônibus. Para o presidente da CNT, também um operador de transporte metropolitano de passageiros por ônibus, o setor conseguiu um melhor equilíbrio depois do Plano Real e tende a mantê-lo, apesar do desemprego e das promessas dos candidatos a prefeito em construir

mais linhas de metrô, de ampliar o transporte por trens suburbanos ou oferecer outros meios como o ‘fura-fila’, VLT ou trólebus. “Desempregado, o cidadão anda mais de ônibus, na procura de novo emprego”, justificou. Ele considera a preocupação dos candidatos a prefeito com o transporte muito importante porque, desde que o governo federal extinguiu a EBTU, não existe mais uma diretriz para o transporte coletivo. Andrade não se mostra favorável à recriação da EBTU. “Sou pela descentralização e pela maior autonomia das prefeituras; o novo Código Nacional de Trânsito mostra uma tendência de fortalecer o município nas decisões sobre o tráfego”, exemplificou.

O rodoviário de passageiros, por outro lado, convive, segundo Clésio Andrade, com uma histórica defasagem tarifária e tem buscado na melhoria da qualidade dos serviços e na melhoria da produtividade a competência operacional.

O equilíbrio do setor está demonstrado no quadro de evolução do desempenho dos últimos cinco anos. Mesmo com uma economia crescendo apenas 4,2%, as empresas conseguiram aumentar em 8,68% suas vendas; obtiveram renda do patrimônio, e equilíbrio nas contas. O número de empresas com prejuízo no balanço diminuiu 5 pontos percentuais.

**"Organizado,
o rodoviário
será o dono
da carga"**





FUNDAÇÃO VANZOLINI

CERTIFICADO DE SISTEMA DA QUALIDADE

A FUNDAÇÃO CARLOS ALBERTO VANZOLINI

certifica que a empresa

DOM VITAL TRANSPORTE ULTRA-RÁPIDO IND. E COM. LTDA.

Serviços Rodoviários e Rodo-Aéreos de Coleta, Transferência e Distribuição de Carga Seca e Fracionada - Matriz e Filial São Paulo

Av. Morvan Dias de Figueiredo, 5651/5681 - São Paulo - SP

implementou e mantém um
Sistema da Qualidade

CHEGOU A ENCOMENDA QUE A DOM VITAL TANTO ESPERAVA.

O ISO 9002 do setor de transportes tem endereço certo: Dom Vital. Para ter o reconhecimento internacional de qualidade, a Dom Vital seguiu um longo caminho para a melhoria da mão-de-obra, investimento em tecnologia e estruturação de uma moderna frota própria. Durante esse percurso a Dom Vital também cruzou com muitos desafios que foram ultrapassados com competência e determinação. Mesmo recebendo uma encomenda tão esperada como essa do ISO 9002 a Dom Vital não vai para por aí, porque sabe que é preciso alçar vôos cada vez maiores para chegar ao seu destino: a qualidade total.

