

**SEIS SETORES
VENDERAM MAIS**


**VERMELHO PERSISTE
EM 55% DOS BALANÇOS**

**TRC REAGIU E
GANHOU DINHEIRO**

A **S MAIORES DO TRANSPORTE**

PUBLICAÇÃO ANUAL - ANO 7 - NÚMERO 7 - 1994 - R\$ 6,00

CRESCENDO COM PREJUÍZOS



**Declaração
dos direitos
do passageiro
na teoria:**

**Todo passageiro
tem direito
ao conforto,
à máxima
segurança e
à pontualidade.**



Declaração dos direitos do passageiro na prática: Ônibus rodoviário Mercedes-Benz.



A Série O-400 é a prova de que a Mercedes-Benz sabe atender tanto às necessidades dos

passageiros quanto às dos frotistas. Antes de mais nada, pôs o pé na estrada e foi ouvir as sugestões dos próprios clientes. O resultado está aí. Aos passageiros a Série O-400 oferece conforto e máxima segurança e aos frotistas, o melhor retorno do mercado. Com novo design e em quatro versões, a Série O-400 apresenta os seguintes modelos: RSD e RSL, para longas e médias distâncias, RS, para médias e curtas distâncias e R, para fretamento e curtas distâncias.



ZUG GREY

Série O-400

Um negócio seguro.

A Mercedes-Benz incorporou 37 inovações realmente significativas, entre elas: parte frontal em várias peças de fibra de vidro mais leves e chapeamento lateral segmentado, que facilitam a manutenção. Central elétrica localizada numa parte mais alta no veículo para maior proteção, suporte do bagageiro interno composto por peça única que elimina ruídos. Além disso, a Série O-400 está equipada com motor turbocooler BR-400 mais econômico e rentável. Pense nisso na hora



de investir e aplique seu dinheiro na Série O-400.

Máxima flexibilidade.

Outra grande vantagem da Série O-400 são as várias opções de configuração do salão de passageiros: de 25 a 52 poltronas, toailete espaçoso, comissaria completa, ar-condicionado e porta-pacotes de fácil acesso. Assim todos podem escolher o ônibus sob medida para as necessidades do seu negócio.

TUDO VAI BEM NUM MERCEDES-BENZ.

Garantia em dobro para o frotista.

Os ônibus rodoviários da Série O-400 agora têm garantia em dobro. São 24 meses ou 200.000 km para o trem de força e 12 meses ou 100.000 km para o veículo total, o que primeiro ocorrer. O seu concessionário Mercedes-Benz, além disso, oferece também vantagens, como acordo de manutenção terceirizada. Faça uma consulta sem compromisso. Credibilidade e a segurança da marca devem ser levadas em consideração. Afinal, fazer negócios lucrativos é um direito do frotista.



Dá resultado.

A APRESENTAÇÃO

VENDAS REAGEM, MAS PREJUÍZOS PERSISTEM

Visto como um todo, o setor de transportes, no ano passado, engordou bastante as suas receitas, mas continuou perdendo muito dinheiro. De maneira geral, o melhor faturamento não se traduziu em lucro para as empresas. As estatísticas mostram (veja o Quadro "A Extensão dos Prejuízos", na página 8) que as perdas operacionais persistiram em 54,49% dos 490 balanços analisados por **AS MAIORES** (em 1992, esse índice era de 56,29%).

O vermelho continua presente nos resultados operacionais da totalidade das companhias ferroviárias, de 88,89% das operadoras metropolitanas de passageiros, de 74,39% das empresas rodoviárias de passageiros, de 62,50% das firmas de fretamento e turismo, de 56,67% dos armadores, de 52,38% das transportadoras aéreas e de 39,93% das empresas de transporte de cargas.

O mesmo quadro se repete quando se analisa o desempenho de cada setor. Embora as vendas tenham crescido em seis deles (o único onde regrediram em relação ao exercício anterior foi o de fretamento e turismo), o aumento da receita não foi suficiente para evitar o vermelho (veja o Quadro "O Desempenho de Cada Setor", na página 8). A rentabilidade foi negativa em seis setores, e ainda pior que a do ano passado em três deles. O único segmento que logrou, ao mesmo tempo, melhorar as receitas e ganhar dinheiro foi o rodoviário de cargas.

Um fato positivo é que, no geral, o endividamento manteve-se estável e até declinou um pouco, enquanto a liquidez acusou ligeira melhora em seis dos sete setores analisados.

Neuto Gonçalves dos Reis
Editor

Transporte cresce menos que o PIB, mas prejuízos são ligeiramente menores

6

Marítimo mostra vendas estagnadas e balanços sem rentabilidade

46

Rodoviário de Passageiros consegue sair do sufoco

58

Critérios de análise dos balanços das maiores empresas do setor

12

No Metropolitano de Passageiros, privadas se saem melhor

52

Melhores receitas são insuficientes para resgatar Ferroviário

62

Listagem pela ordem de classificação e por modais de transporte

14

As aéreas regionais crescem com lucro e as nacionais encolhem

66

Rodoviário de Cargas recupera frete e começa a deixar o vermelho

36

Suspensão de contratos gera mau desempenho para Fretamento

73

PAUSA PARA TOMAR FÔLEGO

Ao crescer 3,5% em 1993, o setor obtém, pela primeira vez em cinco anos, índice inferior ao do PIB

Uma tendência marcava, desde há vários anos, as atividades dos transportes dentro da economia nacional. Era a sua expansão, superior à dos demais meios produtivos, o que sempre lhe rendia um bom resultado em termos de crescimento. Nos últimos cinco anos, esse desempenho superou, com folga, a taxa de crescimento do PIB. Até mesmo em 1992, quando o PIB atingiu um de seus piores índices, de -0,99%, o setor dos transportes totalizou um crescimento de 2,36%.

Em 1993, ano em que as expectativas política e financeira infiltravam-se por toda a parte, em meio à onda de pseudodepuração institucional, o setor, mesmo apresentando um menor índice de balanços no vermelho, totalizou um crescimento de 3,5%, taxa acima da alcançada no ano anterior, mas abaixo do índice

do PIB, de 4,97%. Trata-se de um dado que conflita com o elevado crescimento nas vendas, apresentado por quatro dos sete setores analisados por este anuário. Admitindo-se, porém, que a informação esteja correta, o que teria acontecido com a tendência para uma integração maior dos meios produtivos? O transporte teria fraquejado diante da política de sucessivos choques econômicos num ano em que não houve propriamente um choque? Na verdade, o que parece ter ocorrido em 1993 foi uma acomodação da participação econômica, que disfarçou uma intensa modernização interna da atividade. No entanto, essa importante mudança só deverá aparecer no cálculo do PIB, a cargo da paquidérmica Fundação IBGE, quando esta vir a modificar suas matrizes

de insumo-produto, ainda restritas ao censo de 1980.

“Insisto na tese de que o transporte continua a se intensificar dentro da economia”, garante Joaquim Elói Cirne de Toledo, da FEA/USP, que, desde há vários anos, vem defendendo o mesmo ponto de vista na análise do setor e sua participação no Produto Interno Bruto do país. Para ele, o fato de que o resultado é menor que o índice de crescimento do PIB deve-se à sensível queda da produção agrícola, que em 1993 foi -1,86%, menor que a de 1992, quando comemorou o crescimento de 5,75% sobre 1991. Na verdade, o que houve foi uma inversão dos resultados de 1992, pois a indústria, que naquele ano teve uma retração de -4,11%, cresceu 9,04% em 1993. “O reflexo da queda na agropecuária é maior porque o volume da tonelada/quilômetro é mais sensível ao transporte do que o representado pela queda na indústria”, afirma Toledo. Mesmo assim, ele admite que o aprimoramento dos procedimentos internos, como, por exemplo, o controle dos custos de transporte e a adoção de programas de qualidade, está, de fato, influenciando esse quadro. “Entretanto, não o está de forma visível, pois o PIB ainda é um indicador parcial demais para demonstrar tal esforço”, garante. Para amparar sua velha tese de que o transporte é um importante fator de inter-relação econômica, o professor da FEA/USP afirma que esse é um fenômeno de longo prazo. “É elementar: ou o transporte cresce ou a economia cai”, define.

Matriz incongruente

A análise feita por este anuário conclui que houve realmente um leve acréscimo da atividade, a qual,

nos últimos dois anos, parece ter encontrado o fundo do poço financeiro. Das 490 empresas que enviaram seus balanços à redação, 54,49%, ou seja, 267 delas, estão em situação deficitária, um índice ligeiramente menor que os 56,29% registrados em 1992, quando, dentre as 517 empresas avaliadas, 291 estavam em situação difícil. O número de empresas de transporte insolventes também caiu, de 25 para quinze.

Os setores mais deficitários são o ferroviário, o metropolitano e o rodoviário de passageiros. Efetivamente, esses setores foram tolhidos, em 1993, por políticas e ajustes legislativos que os obrigaram, inclusive, a rever seus procedimentos internos e externos para continuarem atuando. Embora a lei de modernização portuária tivesse entrado em vigor no ano passado, o longo prazo para sua implantação e sua consolidação ainda não permitiu que seu im-

pacto fosse absorvido pelas operadoras marítimas de carga, pelo menos em termos financeiros.

A confiabilidade dos indicadores do IBGE continua baixa, e a Fundação continua a se basear no consumo do diesel para estimar o volume de atividades do transporte rodoviário de carga, um parâmetro que torna o universo do TRC bem mais abstrato, na realidade, do que parece aos olhos do governo federal, a julgar pelas políticas adotadas para o setor em 1993. "Não se pode permanecer utilizando uma matriz de 1980, época em que a maior parte do transporte de transferência era feita em veículos médios, para avaliar a década de 90, quando o caminhão pesado domina as estradas nacionais", analisa Toledo.

Mas, se é assim, por que o IBGE continua lançando mão de índi-

ces tão incongruentes? Pelo mesmo motivo que o impossibilitou de concluir o cálculo consolidado do PIB antes do mês de outubro: a falta de recursos humanos e materiais. "Continuamos sem recursos, apesar de os métodos adotados serem os mais avançados possíveis na área de estatística", garante Heloísa Valverde Filgueiras, chefe da divisão de Síntese do IBGE. Desde há anos que a equipe técnica da Fundação espera o momento de colocar em prática uma nova metodologia de cálculo do PIB, baseada no sistema francês, com uma avaliação mais crítica de cada setor produtivo. Esse método reduz o número de produtos avaliados para 150. O atual sistema, que considera seiscentos itens, demora quase dois anos para ser concluído. Entretanto, o que prevalece é o cálculo trimestral, cuja matriz de insumo-produto é a



ANÁLISE SETORIAL

mesma do velho sistema consolidado — o resultado do primeiro é corrigido quando sai o do anual —, ou seja, aquela que se baseia nos números do censo de 1980. “O censo de 1990 entra agora na sua fase crítica, o que nos dará melhores parâmetros para estipularmos a nova

matriz de insumo-produto, bem mais resumida no número de produtos avaliados”, afirma Filgueiras. Entretanto, não é possível arriscar o prazo em que o novo método entrará em vigor.

Mas a equipe técnica do IBGE alimenta boas esperanças. Ainda em 1994, deverá contar com uma rica fonte indicadora, a Receita Federal, que irá colocar à disposição da Fundação os dados obtidos por meio da arrecadação do Imposto de Renda nas empresas privadas. A partir desses dados, o IBGE espera avaliar a oferta e a demanda das atividades econômicas, o que aumentaria a confiabilidade dos números divulgados. Os dados da Receita Federal deverão chegar ao IBGE em disquetes para microcomputadores, e isso facilitará a tabulação dos mesmos de acordo com a metodologia do cálculo do PIB.

O desempenho de cada setor				
Setor	RPL (%)	EG (%)	LC	CRV (%)
Aéreo	-25,78	88,16	1,50	29,71
Ferrovário	-10,95	50,00	0,21	22,41
Fretamento e Turismo	-10,39	29,30	2,50	-3,15
Marítimo e Fluvial	-18,41	51,70	1,99	0,41
Metropolitano de Passageiros	-16,74	46,62	0,59	16,46
Rodoviário de Cargas	8,50	43,22	1,77	28,44
Rodoviário de Passageiros	-4,64	26,70	0,90	11,71
Médias	-3,84	47,96	1,35	13,71

RPL - Receita sobre o Patrimônio Líquido; EG - Endividamento Geral; LC - Liquidez Corrente; CRV - Crescimento Real de Vendas.

Fonte: AS MAIORES DO TRANSPORTE

PIB trimestral — Taxa acumulada em 1993 (%)				
Setor	1º Trimestre	2º Trimestre	3º Trimestre	4º Trimestre
PIB	4,15	5,28	5,03	4,97
Agropecuária	-0,92	-0,73	-1,76	-1,86
Indústria	7,75	9,94	9,43	9,04
Serviços	2,65	3,47	3,44	3,52
Transporte	2,25	3,89	2,63	3,50

Fonte: Fundação IBGE

Estabilidade em 1995

Dentro desse quadro de adaptação interna, para melhor atuação num mercado mais exigente e seletivo, o que espera o setor de transporte para o ano de 1994? Houve uma nova inversão na taxa trimestral do PIB em janeiro/fevereiro/março, o que fez o transporte saltar para um crescimento de 6,41%, acompanhando o aumento da atividade agropecuária, de 8,49%, e o decréscimo da indústria, de 6,18%, que fechou o ano passado com 9,04%. Esse reaquecimento, motivado pela expectativa da primeira fase do Plano Real, parece ter dado um bom pretexto para que as empresas colocassem à prova sua nova realidade administrativa.

Para Toledo, há um panorama que se estenderá até dezembro de 1994, inabalado pelas eleições presidenciais. “Persiste uma demanda crescente acompanhada da queda da taxa da inflação”, explica. Com a subida do nível de atividade econômica, o transporte, obviamente, segue junto, o que seria o laboratório ideal para o setor testar seus métodos de controle de custos e de qualidade. A extensão desse quadro até o final do ano seria apenas o trecho inicial de uma estrada que encontra-

A extensão dos prejuízos				
Setor	Ano	Número de empresas analisadas	Número de empresas deficitárias	Percentual de empresas com prejuízos operacionais
Aéreo	93	21	11	52,38
	92	24	19	79,17
Ferrovário	93	6	6	100,00
	92	6	6	100,00
Fretamento e Turismo	93	24	15	62,50
	92	24	13	54,17
Marítimo e Fluvial	93	30	17	56,67
	92	35	23	65,71
Metropolitano de Passageiros	93	54	48	88,89
	92	54	51	94,44
Rodoviário de Passageiros	93	82	61	74,39
	92	79	53	67,09
Rodoviário de Cargas	93	273	109	39,93
	92	295	126	42,71
Total	93	490	267	54,49
	92	517	291	56,29

Fonte: AS MAIORES DO TRANSPORTE

Primeira e única

(outra vez).



UNIVERSAL

Delco Remy. A primeira e única a conquistar o ISO 9002.

A Delco Remy, fabricante da Delco Freedom, a primeira e única que nunca requer água, agora também é a primeira e única bateria para veículos automotivos, do Brasil, a conquistar o ISO 9002, o Oscar da indústria. Um justo reconhecimento pelo alto padrão de controle de qualidade em produtos e serviços, concedido pela ABS Quality Evaluation, que, com mais de 130 anos de tradição, atua em mais de 90 países. Delco Remy, a primeira e única. Mais uma vez.



Delco Remy

ANÁLISE SETORIAL

“ A queda da atividade agropecuária explica o descompasso entre crescimento dos transportes e PIB, pois o impacto do segmento primário nas estatísticas é maior do que o provocado pelo setor industrial. ”

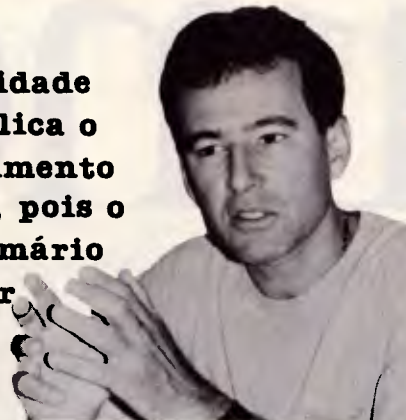


Foto: Jacqueline Pithan

Joaquim Elói Cirne de Toledo,
professor da FAE/USP

rá sua bifurcação já em janeiro de 1995. “O próximo ano guarda dois cenários específicos e divergentes, um trágico e negativo e o outro otimista”, garante.

A primeira probabilidade, a pessimista, é a de uma tenebrosa volta ao passado. Ou seja, o plano tomará o mesmo rumo que os seus antecessores. O elevado nível de demanda viabilizaria altos ganhos sem conter a inflação, que voltaria a crescer entre 1% e 2% ao mês, forçando, assim, em dezembro de 1995, a irrupção de um novo choque econômico. No entanto, esse período arastaria a uma nova recessão.

A segunda probabilidade investe no prosseguimento do plano, aproximando-o ainda mais de sua matriz argentina, o plano Cavallo. Com a vitória de FHC nas eleições presidenciais, o governo federal continuaria segurando o câmbio, e realizando, concomitantemente, mudanças fis-

cais que proporcionariam uma grande defasagem cambial. “Chegaria, então, um momento em que os preços internos em dólar ficariam muito altos, de modo que a abertura para a importação forçaria esses preços a baixar muito mais”, afirma Toledo. Com isso, os índices inflacionários se estabilizariam entre 2,5% e 3% ao mês até dezembro de 1995.

Porém, Toledo teme a expectati-

va criada pelas eleições presidenciais, que gera a chamada inflação antecipada. Tal fenômeno exigiria um comprometimento do candidato do atual governo no sentido de apagar os focos de incêndio inflacionários, no caso, setores específicos, tais como o de aluguéis e o de financiamento. “Entretanto, é perigoso o comprometimento da equipe econômica com o câmbio parado, pois isso também geraria uma corrida inflacionária”, afirma. Esse comprometimento, ao que tudo indica, ocorrerá somente após as eleições, quando muito após o primeiro turno, conforme já aventam os boatos políticos.

Seguindo essa segunda via da bifurcação, bem melhor pavimentada para a economia, o transporte continuaria sua trajetória de agente de integração das atividades econômicas. À parte os ciclos inconstantes da economia, o setor segue, entre vermelhos e saltos positivos, sua modernização rumo ao próximo século.

A melhor do transporte

Empresa	RO	PL	LL	LC	EG	RR	RPL	PC	CRR	Total
Rio-Sul	9	9	10	7	4	6	9	9	9	72
TNT	8	6	8	9	5	8	10	10	7	71
Andorinha	6	8	9	5	10	10	8	5	5	66
Nacional	7	7	7	8	6	7	6	7	10	65
Domínio	4	4	6	10	9	9	7	6	4	59
Metró-SP	10	10	4	4	8	4	4	4	8	56
Real	5	5	5	6	7	5	5	8	6	52

Pontuação de 1 a 10 sobre os resultados: ROL - Receita Operacional Líquida; PL - Patrimônio Líquido; LL - Lucro Líquido; LC - Liquidez Corrente; EG - Endividamento Geral; RR - Rentabilidade sobre a Receita; RPL - Rentabilidade sobre o Patrimônio Líquido; PC - Produtividade de Capital; CRR - Crescimento Real da Receita.

Fonte: AS MAIORES DO TRANSPORTE

Rio-Sul somou mais pontos

Na avaliação da melhor empresa dentre as dez maiores, mais uma vez não prevaleceu a tendência geral de crescimento de cada setor. Em 1993, a Frota Oceânica Brasileira havia alcançado o maior número de pontos atribuídos aos nove indicadores finance-

ros. No entanto, foi um ano em que o setor marítimo e fluvial registrou enormes prejuízos, a ponto de colocar 85,7% das 35 empresas avaliadas em dificuldades financeiras.

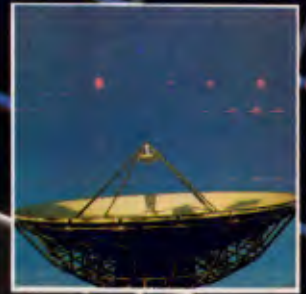
O ano de 1994 não foi muito diferente. A melhor empresa foi a Rio-Sul, subsidiária da Varig, que somou 77 pontos, total superior ao alcançado pela Frota Oceânica, no ano passado, que obteve 41.

O setor aéreo registrou um respeitável aumento de vendas (29,71% sobre 1992), mas insuficiente para reduzir o

vermelho dos balanços. Mais da metade das empresas avaliadas (52,38%) fechou com prejuízo e quatro estão insolventes. O endividamento geral registrou aumento de 66,10% para 88,16%, resultante de contratos de financiamento feitos em anos anteriores.

Tudo isso comprova que os procedimentos internos vêm dando o tom no aprimoramento do desempenho das empresas em um mercado que sofre diretamente os efeitos das constantes oscilações da economia nacional.

RAPIDÃO COMETA/OMNISAT

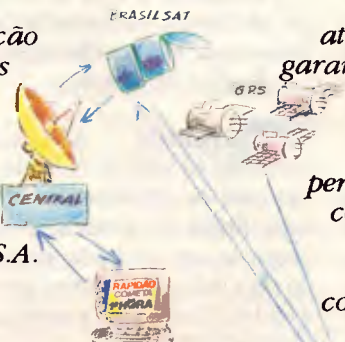


A sua carga controlada na ponta dos dedos, via satélite.

Buscando aprimorar, cada vez mais, o seu alto padrão de serviços de transporte de cargas, no Rapidão Cometa, a preocupação com o cliente estende-se à escolha de seus fornecedores, exigindo qualidade para oferecer qualidade.

GARANTIA TÉCNICA

Confirmando a escolha de bons parceiros, o Rapidão Cometa, através da Autotraco Comércio e Telecomunicações S.A. implanta o OmniSAT, o mais moderno sistema de rastreamento de veículos, que utiliza a alta tecnologia do primeiro mundo. O cliente saberá tudo sobre sua carga em questão de segundos e, num tempo pré-determinado, poderá até abrir os portões para recebê-la. Tudo com a maior segurança e pontualidade.



EFICIÊNCIA GERA LUCRO
Agora, o gerenciamento da sua carga, através do Sistema OmniSAT, possibilita a garantia de prazos, confirmação de pedidos, otimização de rotas, agilizando cargas e descargas e ainda, implementando uma nova filosofia de distribuição, permitindo ao cliente maior produtividade com o seu capital de giro em movimento. No Rapidão Cometa, a carga que tem pressa de chegar, chega via satélite, com toda segurança, na ponta dos dedos.



ENTENDA MELHOR AS TABELAS

Os critérios utilizados para avaliar o desempenho das setecentas maiores empresas do setor dos transportes

As páginas seguintes apresentam, de maneira sistemática e ordenada, os dados e os indicadores extraídos dos balanços do exercício de 1993 de cerca de setecentas das maiores empresas ligadas ao transporte brasileiro.

Todas as tabelas trazem, atrás de si, os esforços desenvolvidos num longo e persistente trabalho. Tudo começa no princípio de cada ano, com uma exaustiva caça aos balanços dos setores cobertos pelo anuário. Um trabalho onde a equipe da Editora TM Ltda. lança mão de todos os meios de comunicação disponíveis, como, por exemplo, anúncios na revista **Transporte Moderno**, circulares, mala-direta, telex, fax e telefones.

Depois de previamente selecionados e classificados, os documentos são entregues à Dinamic Auditores Independentes S.C., empresa de consultoria contábil de São Paulo, onde são planilhados e processados por computador, dando origem aos Quadros apresentados neste capítulo e a outros Relatórios e Tabelas que aparecem no anuário.

Listadas pela ordem decrescente da receita operacional líquida de 1993, as empresas foram classificadas em três grandes grupos: a) Serviços de Transportes; b) Indústrias de Transportes; e c) Serviços Auxiliares.

Os Serviços de Transportes, por sua vez, foram desdobrados nos seguintes setores, que aparecem em ordem alfabética: a) Aéreo; b) Ferroviário; c) Freta-

mento e Turismo; d) Marítimo e Fluvial; e) Metropolitano de Passageiros (por ônibus); f) Rodoviário de Cargas; e g) Rodoviário de Passageiros.

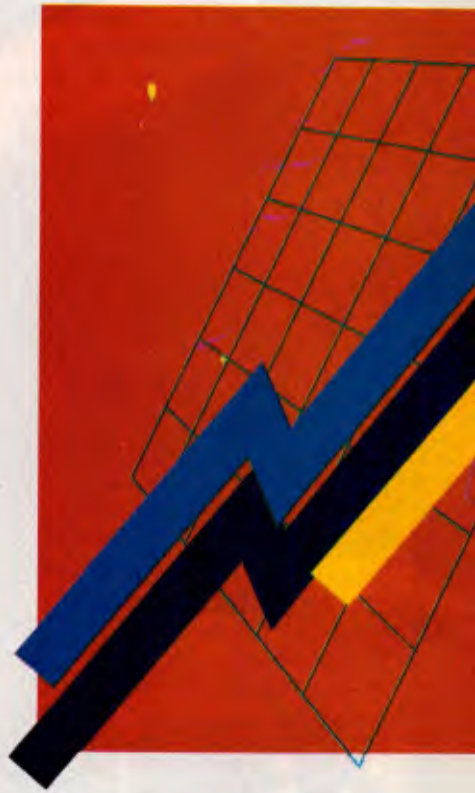
Cada uma dessas atividades mereceu análise mais aprofundada e publicação de reportagens especiais neste anuário.

As Indústrias de Transportes apresentam, em ordem alfabética, dados sobre os seguintes setores: a) Carroçarias e Implementos para Caminhões; b) Carroçarias para Ônibus; c) Construção Naval; d) Equipamentos para Movimentação Interna e Industrial de Materiais; e) Indústria Aeronáutica; f) Material Ferroviário; g) Montadoras de Veículos Comerciais; h) Peças e Componentes para Veículos Comerciais; e i) Pneus (fabricantes).

Finalmente, o setor de Serviços abriga: a) *Leasing* ou Locação de Veículos Comerciais; b) Recauchutagem de Pneus; e c) Retífica de Motores.

OS CRITÉRIOS — As receitas foram ajustadas ao mês de dezembro de 1993 por meio da utilização da UFIR — Unidade Fiscal de Referência. Com isso, obteve-se um resultado menos distorcido para indicadores como, por exemplo, a rentabilidade sobre a receita e a produtividade do capital.

Eis agora os critérios que orientaram a avaliação das cerca de setecentas maiores empresas do setor dos transportes que enviaram balanços ao anuário:



Receita operacional líquida — Receita bruta menos vendas canceladas, descontos incondicionais e impostos sobre a venda e sobre os serviços.

Patrimônio líquido — Capital social mais reservas de capital e de reavaliação, reservas de lucros ou prejuízos acumulados.

Lucro operacional — Receita operacional líquida menos custos dos produtos vendidos e dos serviços prestados, despesas operacionais relativas a vendas, gerais e administrativas, e financeiras — deduzidas das receitas, mais outras receitas e menos despesas operacionais.

Correção monetária — Conta destacada na demonstração do resultado do exercício. Lançamento das contrapartidas da correção monetária do patrimônio líquido e do ativo permanente. Seu saldo poderá representar uma despesa ou uma receita.

Lucro líquido — Resultado líquido do período, depois da Contribuição Social e da provisão do Imposto de Renda, apurado na demonstração do resultado do exercício e transferido para a conta de lucros acumulados. Ocorrendo prejuízo, este é apresentado com sinal negativo.



Liquidez corrente — Ativo circulante sobre passivo circulante. Representa a relação entre cruzeiros reais disponíveis de imediato, ou bens facilmente conversíveis em dinheiro, e dívidas de curto prazo.

Endividamento geral — Passivo circulante mais exigível a longo prazo sobre ativo total. Expressa a participação do endividamento nos fundos totais ou a porcentagem do ativo financiada com recur-

sos de terceiros. Não estão incluídas nessa avaliação as contas de compensação.

Rentabilidade da receita — Lucro líquido sobre a receita operacional líquida ajustada ao mês de dezembro de 1993, utilizando-se como inflator a UFIR de dezembro de 1993 sobre a UFIR média de 1992. Indica a margem líquida sobre as vendas.

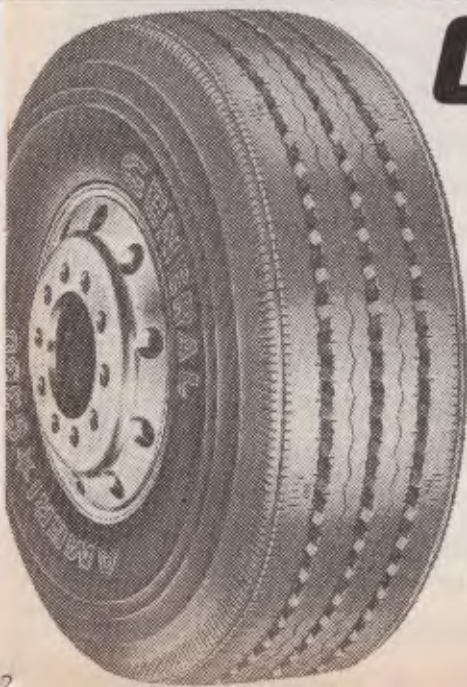
Rentabilidade do patrimônio líquido —

Lucro líquido sobre patrimônio líquido. Indica a lucratividade em relação aos recursos próprios, ou seja, a remuneração do capital.

Produtividade de capital — Receita operacional líquida ajustada ao mês de dezembro (multiplicada pela UFIR de dezembro de 1993 sobre a UFIR média de 1993) sobre ativo total. Representa o quanto a empresa obteve para cada cruzeiro do ativo. Quanto maior, melhor o resultado. Quando o patrimônio líquido da empresa é negativo, o índice não existe e o fato está indicado na tabela por um traço (-).

Crescimento real da receita — Receita operacional líquida do exercício sobre a receita operacional líquida do exercício anterior, inflacionada pela UFIR (UFIR média de 1992). Representa o crescimento real da receita (descontada a inflação do exercício em relação ao exercício anterior). Um traço (-) indica que não foi possível obter o dado.

Asteriscos — Um asterisco (*) na frente do nome da empresa significa que ela exerce outras atividades além daquela em que a apresentamos enquadrada. Porém, muitas empresas deixaram de fornecer esta informação, exigida ao preencherem o questionário. Dois asteriscos (**) na última coluna indicam que o balanço da empresa foi realizado em moeda constante.



GENERAL TIRE



Uma das mais tradicionais marcas de pneus norte-americanos, agora está no Brasil:

Uma linha completa de pneus radiais para carros de passeio, caminhões e ônibus.

E também pneus convencionais para equipamentos agrícolas e terraplenagem.

Tecnologia, qualidade e preços competitivos.

ALGUS ENTERPRISES, INC.

Exportador Oficial para o Brasil

CONFIRA AS VANTAGENS

Tel: 001(305) 326-0101

Fax: 001(305) 325-1901

2165 N.W. 17TH AVE. - MIAMI, FL - 33142 - USA

A

AS MAIORES DE CADA SETOR

SERVIÇOS DE TRANSPORTE

Aéreo

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA (em mil CR\$)	PATRIMÔNIO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LUCRO OPERACIONAL (em mil CR\$)	CORREÇÃO MONETÁRIA (em mil CR\$)	LUCRO LÍQUIDO (em mil CR\$)	LIQUIDEZ CORRENTE	ENDIVIDAMENTO GERAL (%)	RENTABILIDADE		PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)		
1 VARIG S.A. Viação Aérea Rio-grandense	RS	795 916 328,0	28 030 141,0	-86 071 608,0	0,0	-74 774 966,0	0,44	96,43	-3,00	-266,77	3,17	22,75
2 VASP - Viação Aérea São Paulo S.A.	SP	116 953 153,0	-124 307 189,0	-35 894 255,0	0,0	-33 124 758,0	0,35	178,26	-9,05	-	-	-25,28
3 TAM Transportes Aéreos Regionais S.A.	SP	39 706 648,0	3 273 056,0	1 480 495,0	0,0	1 310 906,0	0,76	83,64	1,05	40,05	6,21	41,69
4 TRANSBRASIL S.A. Linhas Aéreas	SP	39 439 150,0	-51 151 094,0	-103 484 880,0	81 081 780,0	-22 432 991,0	0,22	155,83	-18,17	-	-	20,92
5 RIO-SUL Serviços Aéreos Regionais S.A.	RJ	27 295 058,0	10 342 051,0	2 243 427,0	0,0	3 180 520,0	0,98	56,47	3,72	30,75	3,60	64,85
6 BRASIL CENTRAL Linha Aérea Regional S.A.	SP	8 839 191,0	717 024,0	894 261,0	0,0	749 513,0	0,42	85,17	2,71	104,53	5,72	199,40
7 TABA Transp. Aéreos Reg. da Baía Amaz. S.A.	PA	3 760 101,0	2 273 428,0	-479 919,0	3 436 782,0	-1 802 291,0	0,33	77,87	-15,31	-79,28	1,15	17,32
8 ITAPEMIRIM Transportes Aéreos S.A.	ES	2 913 917,0	583 027,0	-1 739 350,0	1 873 053,0	133 703,0	0,60	85,91	1,47	22,93	2,20	345,33
9 LÍDER Táxi Aéreo S.A.	MG	2 369 140,0	997 884,0	-1 501 824,0	8 440 835,0	-14 459 717,0	0,09	95,98	-195,00	-1 449,04	0,30	-36,03
10 TAM - Táxi Aéreo Marília S.A.	SP	2 107 529,0	5 474 637,0	1 757 216,0	3 149 671,0	1 979 166,0	0,33	57,15	30,00	36,15	0,49	-9,34
11 VOTEC Táxi Aéreo S.A.	RJ	1 403 905,0	6 652,0	-2 162 227,0	12 579 267,0	4 888,0	0,26	99,96	0,11	73,48	0,27	25,20
12 LLOYD Aéreo Boliviano S.A.	SP	1 173 525,0	425 231,0	289 750,0	-671 768,0	-382 018,0	4,71	7,34	-10,40	-89,84	8,00	-21,44
13 TOTAL Linhas Aéreas S.A.	RJ	1 015 535,0	462 475,0	29 405,0	492 932,0	218 903,0	1,06	44,10	6,89	47,33	1,37	-4,21
14 METRÔ Táxi Aéreo S.A.	SP	835 856,0	1 136 377,0	429 154,0	-223 849,0	192 661,0	2,69	16,43	7,36	16,95	1,92	-16,24
15 ABC Táxi Aéreo S.A.	MG	273 507,0	807 224,0	230,0	62 359,0	64 858,0	0,63	18,30	7,58	8,03	0,87	26,62
16 TRANSAR Táxi Aéreo S.A.	SP	135 946,0	95 796,0	-4 614,0	-256 165,0	-259 279,0	4,91	74,76	-60,93	-270,66	1,12	195,41
17 AEROFOTO Cruzeiro S.A.	RJ	123 398,0	1 419 299,0	134 258,0	-249 791,0	-293 048,0	6,61	1,76	-75,87	-20,65	0,27	-35,73
18 ORION Aero Táxi S.A.	SC	60 978,0	-566 092,0	-265 761,0	-112 931,0	-378 692,0	0,00	344,30	-198,41	-	-	-69,69
19 BATA - Bahia Táxi Aéreo Ltda.	BA	24 493,0	429 594,0	15 068,0	351 283,0	364 971,0	2 591,17	0,00	476,07	84,96	17,84	-47,28
20 CRUZEIRO Táxi Aéreo S.A.	RJ	14 200,0	250 674,0	-18 229,0	-94 463,0	-99 819,0	1,59	4,02	-224,58	-39,82	0,17	-72,25
21 ANGRA Táxi Aéreo S.A.	SP	7 780,0	-95 761,0	-83 867,0	-61 055,0	-145 812,0	0,00	179,58	-598,78	-	-	-75,03

Ferroviário

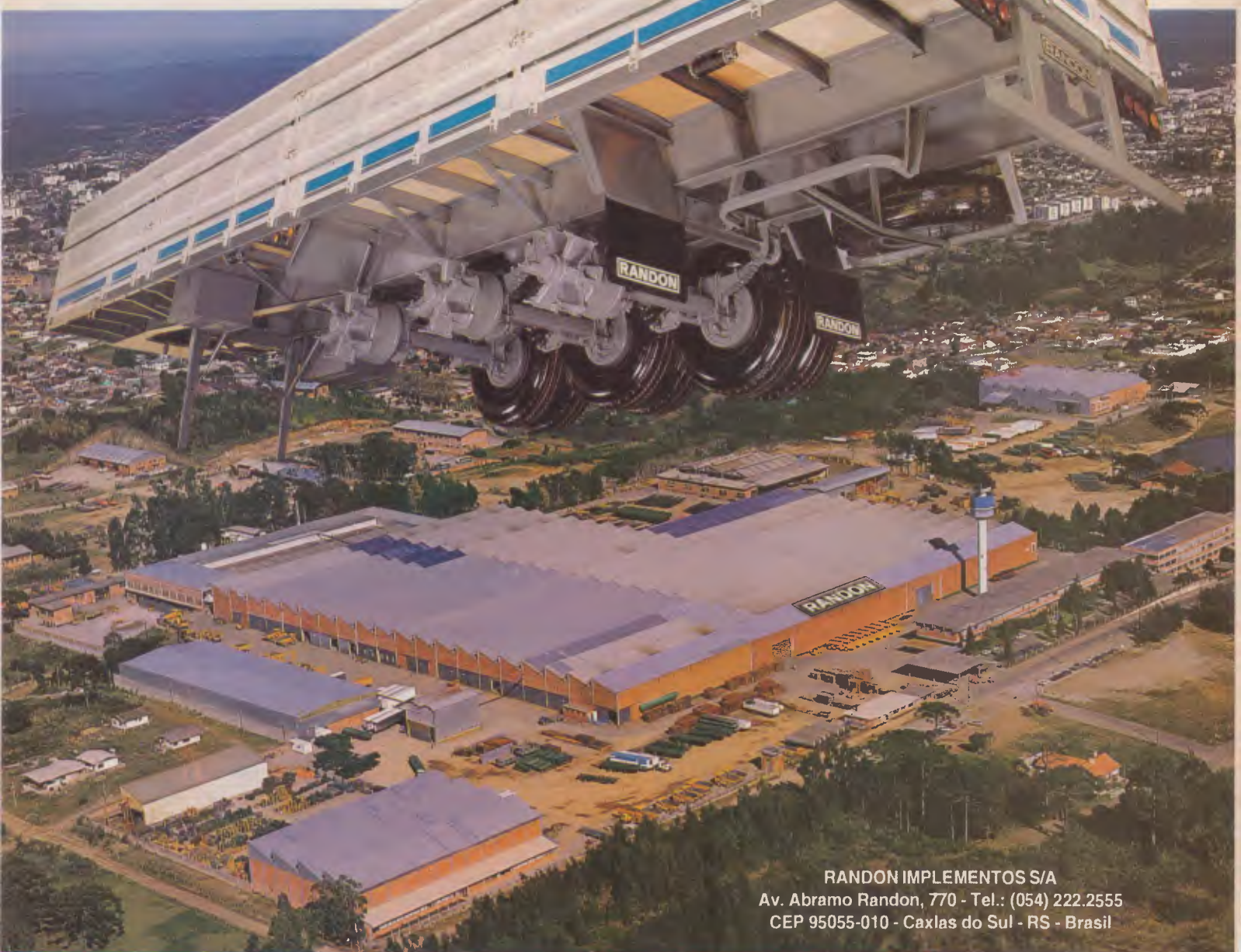
1 RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.	RJ	66 183 268,0	4386 683 981,0	-938 949 183,0	549 796 247,0	-383 110 744,0	0,09	17,25	-184,94	-8,73	0,04	-0,46
2 METRÔ - Cia. de Metropolitano de São Paulo	SP	54 633 209,0	1232 822 960,0	-72 593 582,0	0,0	-52 211 604,0	0,10	26,62	-30,53	-4,24	0,10	41,09
3 CBTU - Cia. Brasileira de Trens Urbanos	RJ	41 425 310,0	729 024 375,0	-50 334 089,0	171 972 451,0	-14 736 457,0	0,07	22,51	-11,37	-2,02	0,14	34,86
4 FEPASA - Ferrovia Paulista S.A.	SP	21 099 877,0	1360 062 970,0	-117 176 842,0	811 709 052,0	-99 586 144,0	0,10	43,83	-150,79	-7,32	0,03	15,63
5 METRÔ - Cia. de Metropolitano do Rio de Janeiro	RJ	8 531 319,0	-384 955 920,0	-514 710 096,0	970 649 411,0	-145 699 236,0	0,00	158,61	-545,63	-	-	27,14
6 TRENURB - Emp. Trens Urb. de Porto Alegre S.A.	RS	616 097,0	35 131 658,0	-1 490 446,0	14 083 038,0	-1 524 031,0	0,72	31,16	-79,03	-4,34	0,04	16,24

Fretamento e turismo

1 BREDA Transportes e Turismo Ltda.	SP	3 347 713,0	2 987 202,0	-1 806 794,0	1 148 182,0	-625 197,0	0,71	64,51	-5,97	-20,93	1,25	9,49
2 Turismo TRÊS AMIGOS Ltda.	RJ	689 593,0	1 277 209,0	-2 735,0	-329 152,0	-118 637,0	5,66	4,48	-5,50	-9,29	1,61	-31,69
3 Viação MONTENEGRO S.A.	RS	634 880,0	828 681,0	-174 915,0	59 813,0	-86 302,0	0,82	26,55	-4,34	-10,41	1,76	-23,51
4 Viação JACAREÍ Ltda.	SP	539 478,0	1 211 992,0	-262 539,0	547 793,0	151 090,0	0,60	34,43	8,95	12,47	0,91	-2,65
5 DOMÍNIO Transportadora Turística Ltda.	SP	537 435,0	1 196 994,0	628 723,0	-400 199,0	191 995,0	3,94	14,48	11,41	16,04	1,20	-2,42
6 TURSAN - Turismo Santo André S.A.	SP	469 305,0	398 879,0	-140 195,0	-82 252,0	-222 447,0	0,84	34,10	-15,14	-55,77	2,43	-16,39
7 JÚLIO SIMÕES FRETAMENTO e Turismo Ltda.	SP	404 537,0	123 002,0	53 648,0	43 214,0	-16 423,0	0,87	56,84	-1,30	-13,35	4,44	43,97
8 BEL-TOUR Turismo e Transportes Ltda.*	RJ	397 061,0	251 602,0	-71 343,0	43 666,0	-895,0	0,60	43,11	-0,07	-0,36	2,81	201,40
9 ARAUTUR Turismo Ltda.	PR	346 030,0	523 937,0	10 910,0	2 105,0	-1 811,0	1,58	22,43	-0,17	-0,35	1,60	-14,65
10 BENFICA TURISMO Transp. Turíst. Benfca Ltda.	SP	316 596,0	237 723,0	28 385,0	-35 402,0	2 920,0	1,80	32,14	0,29	1,23	2,83	-7,88
11 Transportes RUFINO Ltda.	SP	288 592,0	361 035,0	55 254,0	-8 741,0	-55 026,0	0,77	14,68	-6,09	-15,24	2,13	-
12 GRACIMAR Transportes e Turismo Ltda.	SP	265 918,0	300 970,0	32 022,0	-20 259,0	21 807,0	1,23	9,82	2,62	7,25	2,49	-8,49
13 ALBA Turismo Ltda.	SP	213 692,0	154 055,0	-14 782,0	27 590,0	-3 884,0	0,46	29,34	-0,58	-2,52	3,07	-8,07
14 Viação MERAUMAR S.A.	SP	205 639,0	700 592,0	92 970,0	166 824,0	-73 520,0	6,02	3,87	-11,42	-10,49	0,88	-30,81
15 TRANSTURISMO Transportadora Oriental Ltda.	RJ	204 066,0	224 225,0	35 867,0	85 028,0	114 371,0	1,20	10,09	17,91	51,01	2,56	0,09
16 TRANSMIL Transporte e Turismo Ltda.	SP	152 206,0	-233 259,0	-130 564,0	54 620,0	-78 815,0	0,27	126,44	-16,54	-	-	-1,91
17 REAL Turismo Ltda.	RJ	112 565,0	148 079,0	5 299,0	-15 440,0	-23 014,0	1,08	32,01	-6,53	-15,54	1,62	11,14
18 Transportadora TRIAUTO Ltda.	RJ	69 467,0	62 735,0	-8 843,0	9 693,0	885,0	2,17	28,49	0,41	1,41	2,48	46,50
19 Empresa de Transportes TRICOLOR Ltda.	RJ	66 917,0	89 998,0	-25 996,0	26 268,0	-1 940,0	0,04	19,31	-0,93	-2,16	1,88	-60,55
20 CORCOVADO Transportadora Turística Ltda.	SP	43 019,0	8 377,0	964,0	-15 389,0	-14 425,0	1,64	42,69	-10,71	-172,20	7,10	5,17
21 TAUATTUR - Tauá Transporte e Turismo Ltda.*	CE	23 325,0	172 692,0	-33 521,0	32 005,0	-1 516,0	0,08	22,23	-2,08	-0,88	0,33	-
22 Viação SILVEIRA Ltda.	SP	13 437,0	69 348,0	-4 957,0	826,0	-5 783,0	0,88	20,73	-13,75	-8,34	0,48	-85,24
23 ENSA Turismo Ltda.	MG	8 629,0	3 063,0	3 063,0	-5 731,0	-2 668,0	21,29	4,06	-9,88	-67,61	6,57	-31,64
24 Transporte e Turismo REAL BRASIL Ltda.	RJ	4 732,0	6 007,0	1 963,0	2 822,0	4 629,0	5,34	6,45	31,25	77,06	2,31	-

RANDON

Semi-Reboque Asa Delta



RANDON IMPLEMENTOS S/A
 Av. Abramo Randon, 770 - Tel.: (054) 222.2555
 CEP 95055-010 - Caxlas do Sul - RS - Brasil

O que era bom, agora está muito melhor!