

**TODOS OS SETORES
PERDEM DINHEIRO**

**60% DAS EMPRESAS
MOSTRAM PREJUÍZOS**

**VENDAS ENCOLHEM
EM 4 SEGMENTOS**

A S MAIORES DO TRANSPORTE

PUBLICAÇÃO ANUAL - ANO 6 - NÚMERO 6 - 1993 - CR\$ 600,00

VERMELHO OUTRAVEZ



TOPLINE - A CABINE DO FUTURO

A mais extraordinária cabine equipa opcionalmente o Scania 94.

Guiar um veículo pesado dentro de uma cabine espaçosa, confortável e silenciosa torna bem mais suaves e produtivas as longas viagens de trabalho. Tudo nesta cabine foi feito para que o motorista possa chegar a padrões mais elevados de produtividade.

É por isso, que a Scania criou Topline - uma cabine como nunca se viu num caminhão.

MOTORIZAÇÃO INTELIGENTE: MAIS POTÊNCIA, MENOS CONSUMO

Uma linha de motores de ultra-baixo consumo de combustível, equipa a linha Scania 94.

O motor de 14 litros, com 450 cv a 1900 rpm e torque de 195 kgf.m a 1150 rpm, é o motor de caminhão mais potente do Brasil.

A gama de potência dos caminhões Scania compreende quatro opções básicas: 310, 320, 360 e 450 cv.

TREM DE FORÇA: SCANIA DO MOTOR AO EIXO TRASEIRO

Todos os componentes do trem de força - motores, câmbios, diferenciais - são fabricados pela Scania para a Scania.

Junto com a maior confiabilidade técnica e operacional, esta exclusividade significa maior economia, maiores velocidades médias e, conseqüentemente, menores custos de operação.

O CAMINHÃO QUE SE DESTACA.



Manter uma posição de liderança pressupõe evolução contínua frente às exigências do mercado.

Baseados na mais adiantada tecnologia disponível, os caminhões Scania sempre se destacaram como os mais avançados, produtivos e rentáveis caminhões pesados.

Esta verdadeira especialização Scania, atinge agora seu ponto máximo com o novo Scania 94 - o mais moderno caminhão já fabricado no Brasil.

Vá conhecer o caminhão 94 no Concessionário Scania. Você irá avaliar uma nova linha de caminhões, cujo desenvolvimento está voltado inteiramente para a mais alta produtividade.

ALTA PRODUTIVIDADE E ECONOMIA

Nos tempos de hoje, os avanços tecnológicos industriais têm como premissa principal atingir, o máximo retorno econômico.

Embora possuindo a mais avançada e rentável linha de caminhões pesados, a Scania equipa seus caminhões 94 com inovações que privilegiam, ainda mais, o desempenho e custo operacional.

TRANSPORTE E MEIO AMBIENTE

A Scania é uma das mais avançadas empresas do mundo em política ambiental. Nos últimos anos reduziu em mais de 50% a emissão de poluentes e em cerca de 85% os ruídos de seus veículos.

Hoje, ao aumentar a eficiência geral de seus caminhões, a Scania consegue colocar em todos eles a proposição maior do futuro: veículos econômicos e que, ao mesmo tempo, resguardem o meio ambiente.

**NOVO
SCANIA
94**

APRESENTAÇÃO

Foi um ano ainda pior do que o anterior. Se, em 1991, cerca de 48% das operadoras de transporte fecharam no vermelho, em 1992 esse percentual subiu para 60,7%. Dentre os 517 balanços analisados por **AS MAIORES**, 314 mostraram prejuízos.

Além de continuar dominando todas as empresas ferroviárias, o vermelho esteve presente em 85,7% dos armadores, 72% das companhias aéreas, 70,9% das transportadoras rodoviárias de passageiros, 57,4% das concessionárias de transporte urbano de passageiros, 55,8% das transportadoras rodoviárias de carga e 37,5% das firmas de fretamento e turismo. Nenhum modal escapou da descapitalização. O maior prejuízo sobre o patrimônio líquido foi o do setor Aéreo (51,59%), seguido pelo Metropolitano de Passageiros (17,86%), pelo Rodoviário de Passageiros (14,60%) e pelo Marítimo e Fluvial (11,15%). As perdas menos graves ocorreram nos setores Ferroviário (5,04%), Rodoviário de Cargas (5,95%) e de Fretamento e Turismo (7,66%).

Esses resultados confirmam a informação do IBGE segundo a qual o transporte marcou passo em 1992. Embora as receitas tenham crescido 2,95% no Rodoviário de Cargas, 3,75% no Aéreo e 23,73% no Marítimo e Fluvial, elas encolheram 14,62% no Ferroviário, 6,53% no de Fretamento e Turismo, 0,21% no Metropolitano de Passageiros e 6,87% no Rodoviário de Passageiros.

Neuto Gonçalves dos Reis
Editor

Transporte supera o PIB, apesar de muitos prejuízos dos balanços	4	O pior desempenho da história do Rodoviário de Passageiros	42	Fretamento sai da ociosidade, mas ainda não está recuperado	54
Critérios utilizados neste anuário para avaliar as empresas	10	Queda na demanda prejudica Metropolitano de Passageiros	48	A eficiência das menores melhora os balanços do setor Aéreo	58
As maiores, por modal e pela ordem de receita operacional	12			Resultado sofrível não tira esperança da ferrovia na privatização	62
Rodoviário de Cargas se manteve no prejuízo e não antevê melhoras	32			Marítimo distante da modernização dos portos prevista na lei	67

ECONOMIA ENRUBESCIDA

Mesmo com prejuízos, transporte cresce mais que o PIB e se torna fator de inter-relação econômica

Um ano de muito vermelho. Seria esse o pano de fundo ideal para um ano inesquecível da História política brasileira? O perfeito contraste econômico para o preto vestido

pelo *impeachment* do presidente, ou para as cores verde e amarela que comemoraram o fim da era Collor? Politicamente, poderia até mesmo ser o vermelho a cor que falta-

va para tingir o panorama inquietante que permeou todo o ano de 1992. No entanto, em termos de economia global, esse vermelho talvez seja um sinal de depuração do setor, conforme atesta o economista Joaquim Elói Cirne de Toledo, do Departamento de Economia da FEA/USP:

O fato é que dentre as 517 empresas de transporte de todos os modais que enviaram seus balanços para TM, 314 registraram prejuízos, somando 60,7% do total (*veja Quadro*). Dos sete modais discriminados na análise de **AS MAIORES**, somente os setores Marítimo e Fluvial, Rodoviário de Cargas e Aéreo apresentaram um crescimento real das vendas, enquanto que os demais apresentaram resultados negativos. Entretanto, por pouco a média aritmética final também não avança o vermelho: 0,31% de crescimento de vendas, relativamente a 1991.

O panorama apresentado pelo cálculo do PIB trimestral também



não é muito diferente. Na taxa acumulada do ano, quando o total do Produto Interno Bruto alcançou o resultado de -0,99%, o setor do Transporte fechou o ano com 2,36% de crescimento, um índice que confirma uma tendência que o setor vem demonstrando ao longo dos anos, a de crescer mais que o total do PIB. Aliás, ele cresce mais que o bloco de Serviços, do qual faz parte, e que fechou 1992 com o resultado de -0,13% de crescimento. Os outros dois pés que sustentam o PIB apresentam resultados opostos. Enquanto a Indústria repetiu seu mau desempenho registrado nos anos anteriores, de 4,11% negativos, a Agropecuária fechou com 5,75% positivos. Isso evidencia que o pequeno crescimento da atividade dos transportes apontado pela Fundação IBGE está vinculado à Agropecuária, que, em 1992, experimentou realmente um considerável impulso econômico devido ao incremento dado

pelo governo federal, com a liberação de verbas para financiamento.

Indicadores melhoram

Mas o velho aspecto da confiabilidade balançada, que, desde há alguns anos, tem-se evidenciado nos números do IBGE, coloca em oposição, mais uma vez, o resultado apresentado pelo PIB trimestral e pela análise dos balanços feitos por TM. O pomo da discórdia é o eterno problema enfrentado pela Fundação IBGE: o de conseguir boas fontes de dados para os seus cálculos.

Se, no ano anterior, a base de cálculo restringia-se ao consumo médio de óleo diesel — parâmetro que, antes, era utilizado apenas como indicador do Transporte Rodoviário de Cargas —, o PIB de 1992 recuperou alguns poucos indicadores perdidos. O modal Aéreo voltou a receber as listagens mensais do DAC — Departamento de Aviação Civil. E o Ferro-

viário tem levado em consideração o balanço de três empresas básicas: a RFFSA, a CBTU e a Trensurb. Ficam de fora os metrô de São Paulo e do Rio de Janeiro.

A deficiência de dados continua marcando a atividade marítima (que, na análise de TM, foi a que apresentou melhor resultado no ano passado). A extinta Sunaman, provedora de dados do IBGE, encerrou suas atividades durante o governo Collor; desde essa época, o setor deixou de ser levado em consideração no cálculo do PIB. Sua participação fica, desse modo, embutida no misterioso resultado do consumo médio de diesel considerado no Rodoviário de Cargas. Mais uma vez, cabe lembrar que esse indicador não representa, de maneira alguma, o efetivo desempenho do setor, uma vez que veículos velhos e com motores desregulados, que consomem mais litros de combustível e trafegam em estradas piores, não



ANÁLISE SETORIAL

representam, em si mesmos, um aumento ocorrido na própria atividade.

“Esperamos ter um número de frota de caminhões mais confiável a partir dos resultados do censo econômico de 1989-1990, dados que deverão ser publicados até o final do ano”, revela Heloísa Valverde Filgueiras, chefe da divisão de Síntese do IBGE, responsável pelo antigo método de cálculo consolidado do PIB, diferente do trimestral, que é hoje o mais utilizado. O consolidado, no entanto, baseia-se em matri-

zes de dados. A matriz que é utilizada ainda hoje é de 1980. O Decna — Departamento de Contas Nacionais, do IBGE, responsável pelo cálculo do PIB, espera projetar os dados até 1985 para, depois, reajustar a matriz em 1990. Mas Filgueiras adverte que na nova matriz não haverá um detalhamento muito grande de dados. “Os serviços auxiliares serão calculados juntamente com as atividades principais, pois eles não interferem muito na detecção de tendências econômicas”, afirma.

Desse modo, os transportes terão, no novo método consolidado, um número inteiro, e os resultados não serão mais separados por modal.

Ainda com relação à deficiência de dados no Rodoviário de Cargas, fica a pendência de soma da atividade autônoma, talvez o indicador mais difícil de se conseguir, o que poderá colocá-lo, inclusive, no rol das atividades informais. O IBGE pretende identificar essa participação quando obtiver as tabulações especiais do censo demográfico de 1991, ocasião em que poderá ser mensurado o número de carreteiros do país, conforme a declaração de profissão exercida dada pelos entrevistados. Mesmo assim, persiste a dúvida sobre qual o volume de produção dessa atividade econômica em relação ao total computado em transportes.

A dificuldade maior para tudo isso não está na metodologia estatística ou nos indicadores de base, mas na falta de recursos humanos no IBGE para efetuar todos esses cálculos anuais e trimestrais. Desde que se transformou numa fundação, o corpo técnico desse órgão estatístico vem minguando, situação que se agrava devido à inexistência de novos concursos para a renovação do quadro.

O desempenho de cada setor				
Setor	RPL	EG	LC	CRV
Aéreo	-30,48	66,10	1,00	2,96
Ferrovário	-5,04	51,22	0,13	-14,62
Fretamento e Turismo	-7,66	27,20	2,17	-6,53
Marítimo e Fluvial	-11,15	48,41	1,20	23,73
Metropolitano de Passageiros	-17,86	45,87	0,50	-0,21
Rodoviário de Cargas	-5,95	40,88	1,45	2,95
Rodoviário de Passageiros	-14,60	27,25	0,98	-6,87
Totais/Médias	-16,26	48,42	1,07	0,31

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 1992				
Setor	1º Trim.	2º Trim.	3º Trim.	4º Trim.
PIB	5,17	1,15	-1,13	-0,99
Agropecuária	9,24	8,58	6,45	5,75
Indústria	6,23	-1,71	-4,82	-4,11
Serviços	3,18	1,16	-0,11	-0,13
Transporte	14,41	7,86	4,08	2,36

Fonte: Fundação IBGE

A extensão dos prejuízos			
Setor	Número de empresas analisadas	Número de empresas com prejuízo	Percentual de empresas com prejuízo
Aéreo	25	18	72,0
Rodoviário	6	6	100,0
Fretamento e Turismo	24	9	37,5
Marítimo e Fluvial	35	30	85,7
Metropolitano de Passageiros	54	31	57,4
Rodoviário de Cargas	294	164	55,8
Rodoviário de Passageiros	79	56	70,9
Soma	517	314	60,7

Fonte: AS MAIORES DO TRANSPORTE

Agente mercurial

Isso tudo não impediu que o Decna publicasse uma prévia de seu cálculo consolidado do PIB. Nela, registra-se uma participação de 60,7% dos Serviços no total, 1% a mais que em 1991. Um crescimento de participação aparece na Agropecuária, que responde por 11,5% do PIB (quando, no ano passado, respondia por 10,8%). A Indústria praticamente repete sua participação, 37%, contra os 37,3% em 1991. A soma desses valores ultrapassa 100% porque todos os índices trazem embutidos a imputação de serviços de intermediação financeira, da ordem de 9%.

Uma vez que os transportes têm o segundo melhor resultado em Serviços, perdendo apenas para as comunicações, percebe-se que a atividade vem realmente se intensificando, embora a Agropecuária e a Indústria mantenham, praticamente,

suas tendências econômicas de retração e de expansão moderada.

“O transporte é o principal catalisador do inter-relacionamento na economia, e essa é uma forte tendência que tem se confirmado nos últimos cinco anos”, avalia Cirne de Toledo, da FEA/USP. A atividade é a que reúne maior valor de PIB por unidade. Isso significa que, embora os balanços das empresas sejam, em sua maioria, negativos, trata-se de um setor que tem se comportado positivamente e se adequa com desenvoltura ao novo mercado recessivo. “A maior parte das empresas de transporte têm procurado obter, desde 1990, uma maior produtividade com a redução dos custos”, afirma Toledo, que vê um sinal disso na participação no Mercosul.

Além desse fato, a idéia de globalização da produção, que tem sido a pedra de toque do mercado internacional, tende a tornar o transporte um elemento essencial do intercâmbio econômico. “As montadoras, quando trazem veículos prontos de países do Mercosul, estão promovendo essa globalização”, exemplifica.

O professor da FEA analisa a oscilação econômica registrada pelo PIB trimestral, em que um súbito aquecimento no início do ano acaba sempre em resultados negativos no fechamento do quarto trimestre. “Há dois tipos de oscilação, a sazonal, que intensifica o transporte,

por exemplo na época das safras agrícolas, e a não-sazonal, movida pelo ritmo da economia e pelo nível da inflação.” Uma vez que as ondas de aquecimento de mercado no Brasil ocorrem devido ao impulso dos choques econômicos, Toledo acredita que o início do quarto trimestre de 1993, constitui um cenário perfeito para a preparação do sexto choque econômico dos últimos oito anos.

Como a queda no nível de atividade vem ocorrendo desde maio, e como a período máximo para suportar essa queda é de sete meses, o próximo choque poderá ocorrer em dezembro. Porém, como há uma tendência natural de aumento na atividade econômica no fechamento do ano, ele seria adiado para janeiro.

Vermelho interno

Uma vez que 1991 foi o ano de cortar as gorduras e que 1992 foi o de assentamento na nova realidade do mercado, o momento atual parece ser decisivo para os próximos anos. O que um novo choque poderia provocar, principalmente, no panorama das empresas que empreendem a busca pela produtividade? Há, na verdade, dois caminhos possíveis. O primeiro, mais escabroso, é a repetição do chamado efeito Alfonsín, registrado na Argentina quando o choque imposto na economia pelo então presidente Raúl Alfonsín,

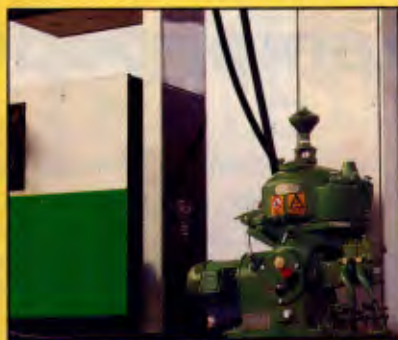
em vez de reduzir a inflação, incentivou a dolarização da economia, o que empurrou os índices inflacionários de 38% para 200%.

A outra alternativa, que pode funcionar, inclusive, como antídoto para a primeira, está vinculada a uma certa boa vontade política. “Se o governo viabilizar mudanças estruturais, como, por exemplo, a reforma tributária e as mudanças constitucionais, que envolvem regras mais claras no processo de privatização, teremos um choque de sucesso”, reflete Toledo. Desse modo, a inflação não apenas seria contida, mas estabilizada ao longo dos meses de 1994. Isso, no entanto, envolverá uma nova desaceleração da economia, para que não se repita o que ocorreu durante o Plano Cruzado, quando o alto consumo pôs a estratégia por água abaixo. Depois de um choque bem-sucedido, a economia se recuperaria lentamente, com crescimento zero em 1994 e números acanhados para os anos seguintes.

Resistirão a mais essa penitência econômica as empresas que, realmente, pensaram na produtividade nos últimos anos, e que hoje mantêm uma estrutura enxuta e ajustada. Sair do vermelho também será, então, um problema interno e não apenas externo. Mesmo que a aquarela brasileira, em 1993, esteja livre do preto e do verde-amarelo políticos da era Collor.

Diesel centrifugado.

Veja aqui como purificar seu Diesel.



Diesel Centrifugado é o Diesel purificado através de centrífugas. A centrífuga, girando a alta rotação, purifica o Diesel, retirando muito mais sólidos que os filtros convencionais, além de extrair água e borras. É uma tecnologia já consagrada em navios.

As vantagens de um Diesel puro se conhecem bem: melhor desempenho do motor com conseqüente economia de combustível e redução de poluentes, menor contaminação de óleo lubrificante, melhor conservação de bombas e bicos injetores, e menos gastos com manutenção.

No ponto de abastecimento a centrífuga oferece a vantagem de dispensar lastro nos tanques de recepção, mantendo-os limpos, sem água e sem borra, que é um poluente de difícil descarte.

Peça maiores informações aos nossos especialistas.

Westfalia Separator do Brasil Ltda.

Rodovia Campinas-Monte Mor, Km 12 - Hortolândia - SP

Tel.: (0192) 42-1555 - Telex. 191078 - Fax: (0192) 42-1812

Rio de Janeiro - Fone/Fax: (021) 262-6412

Recife - Fone: (081) 465-4422 - Fax: 465-4898

Porto Alegre - Fone: (051) 330-1109 - Fax: 330-1768

**WESTFALIA
SEPARATOR**



Com esta marca na frente, pode fi

Atrás da marca Volkswagen vai muito mais do que uma carga.

São anos de desenvolvimento e tecnologia para se chegar a 11 modelos específicos de caminhões com as características que você precisa.

Desde o 7toneladas, passando

por modelos para as mais diversas aplicações, até o Cavalo Mecânico 35.300.

Seja na entrega urbana, em serviços de apoio à construção civil, em trabalhos fora de estrada, na limpeza pública ou no transporte rodoviário de curtas, médias e

longas distâncias, os Caminhões Volkswagen transportam o que está atrás sem esquecer de quem está na frente.

As cabinas do tipo avançada e basculante proporcionam mais aproveitamento da plataforma de cargas e facilitam sua manutenção.



Este veículo está em conformidade com o PROCONVE.

car tranquilo com o que está atrás.

Além disso, a Volkswagen tem 140 Concessionários exclusivos para caminhões espalhados pelo



país, com técnicos treinados pela Fábrica e com as Peças Originais Volkswagen. Por isso, quando o negócio é carga, leve na

frente uma marca que você conhece e confia.

Volkswagen. Chega onde você precisa.



Caminhões Volkswagen
Você conhece, você confia.

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, dados e indicadores extraídos dos balanços do exercício de 1992 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 Editora TM Ltda. lança mão de todos os meios de comunicação disponíveis, como, por exemplo, anúncios na revista **Transporte Moderno**, circulares, telex, fax e telefones.

Depois de previamente selecionados e classificados, os documentos são entregues à Dinamic Auditores Independentes S.C., 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 1992, as empresas foram classificadas em três grandes grupos: a) Serviços de Transportes; b) Indústrias de Transportes; e d) Serviços Auxiliares.

Os Serviços de Transportes, por sua vez, foram desdobrados nos seguintes setores, que aparecem em ordem alfabética: a) Aéreo; b) Ferroviário; c) Fretamento 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 1992 por meio da utilização do INPC. 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 oitocentas maiores empresas do setor dos transportes:

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.

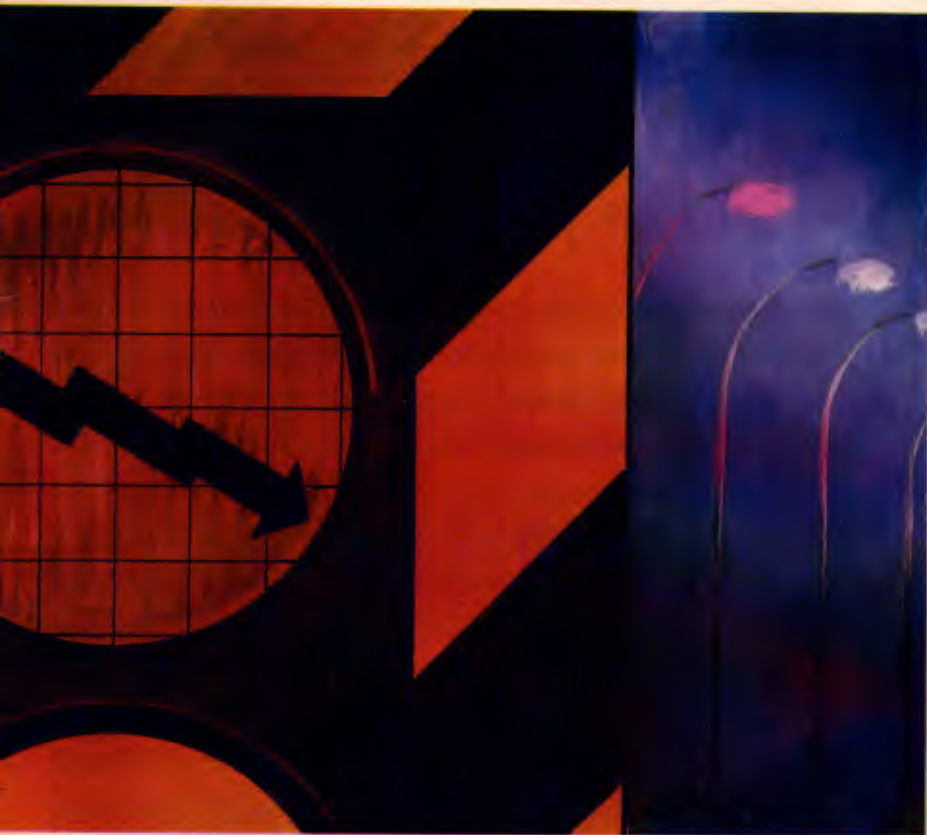


Lucro operacional — Receita operacional líquida menos custos dos produtos vendidos e dos serviços prestados, despesas operacionais relativas a vendas, gerais e administrativas, e financeiras — deduzidas das receitas, mais outras receitas e menos despesas operacionais.

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 disponíveis de imediato, ou bens facilmente convertíveis 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 recursos 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 1992, utilizando-se como inflator o INPC de dezembro de 1992 sobre o INPC médio 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. Quando o patrimônio líquido da empresa é negativo, o índice não existe e o fato está indicado na tabela por um traço (-).

Produtividade de capital — Receita operacional líquida ajustada ao mês de dezembro (multiplicada pelo INPC de dezembro de 1992 sobre o INPC médio

de 1992) sobre ativo total. Representa o quanto a empresa obteve para cada cruzeiro do ativo. Quanto maior, melhor o resultado.

Crescimento real da receita — Receita operacional líquida do exercício sobre a receita operacional líquida do exercício anterior, inflacionada pelo INPC (INPC médio de 1991). Representa o crescimento real da receita (descontada a inflação do exercício em relação ao exercício anterior). Neste trabalho, esta relação foi de 10,6927 (26,5050/2,4788). 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. Muitas empresas deixaram de fornecer esta informação, exigida pela primeira vez neste ano, ao preencherem o questionário. Dois asteriscos (**) na última coluna indicam que o balanço da empresa foi realizado em cruzeiros constantes. Os dados, portanto, não são comparáveis com os das demais empresas.

Esta é a sua nova casa. Venha conhecê-la.



24.000 m² destinados exclusivamente para Caminhões e Ônibus Ford.

Na Senap você tem a certeza de desfrutar de atendimento personalizado e do melhor custo-benefício, na compra de produtos Ford. São 24.000m² de área destinada exclusivamente à comercialização e manutenção de Caminhões e Ônibus Ford, onde você conta com total conforto, além de uma equipe especializada de profissionais, que lhe garantem as seguintes vantagens:

- Consórcio CONPROF com garantia de mais de 50.000 veículos entregues
- Leasing
- Finame
- CDC
- Garantia de serviço e plantão 24 H.
- Completo estoque de peças.
- Superavaliação do seu usado para troca ou simples compra.

• **Várias opções de caminhões usados revisados.**



Via Dutra, Km 227 - Guarulhos - SP.
PABX: 964.0033
FAX: 913.0551

AS MAIORES DE CADA SETOR

SERVIÇOS DE TRANSPORTE

Aéreo

NOME DA EMPRESA	SEDE	RECEITA OPERACIONAL LIQUIDA (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			
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)	PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
1 VARIG S.A. (Viação Aérea Rio-grandense)	RS	25 708 302,0	3 849 833,0	-3 696 828,0	0,0	-4 095 293,0	0,45	87,24	-6,43	-106,38	2,11	-88,98
2 VASP - Viação Aérea São Paulo S.A.	SP	6 206 385,0	-3 636 047,0	-154 701,0	0,0	-3 085 874,0	0,42	141,57	-20,06	-	-	-89,59
3 TRANSBRASIL S.A. Linhas Aéreas	SP	1 632 953,0	-1 549 037,0	-948 458,0	2 592 419,0	-1 097 936,0	0,21	142,20	-27,12	-	-	8,23
4 RIO-SUL Serviços Aéreos Regionais S.A.	RJ	656 514,0	361 110,0	-6 125,0	0,0	15 257,0	1,06	52,17	0,94	4,23	2,16	42,04
5 TAM Transportes Aéreos Regionais S.A.	SP	431 811,0	16 066,0	2 529,0	411 632,0	-11 390,0	0,43	97,55	-1,06	-70,90	1,63	54,50
6 LIDER Taxi Aéreo S.A.	MG	185 419,0	612 564,0	-15 327,0	543 721,0	-10 613,0	0,27	54,33	-2,31	-1,73	0,34	-18,81
7 TABA Transp. Aéreos Reg. da Bacia Amaz. S.A.	PA	160 466,0	172 049,0	-2 358,0	13 851,0	-40 924,0	0,43	60,31	-10,29	-23,79	0,92	26,99
8 BRASIL CENTRAL Linha Aérea Regional S.A.	SP	147 811,0	-8 241,0	-9 194,0	98 600,0	-18 648,0	0,21	105,11	-5,09	-	-	13,64
9 TAM - Taxi Aéreo Marília S.A.	SP	116 393,0	88 255,0	-17 249,0	147 003,0	-5 911,0	0,41	75,29	-2,05	-6,70	0,59	-1,91
10 VOTEC Taxi Aéreo S.A.	RJ	56 142,0	916,0	-67 973,0	512 369,0	3,0	0,27	99,86	0,00	0,33	0,21	10,98
11 METRÔ Taxi Aéreo S.A.	SP	49 960,0	35 624,0	22 338,0	-15 806,0	3 487,0	3,30	27,76	2,82	9,79	2,51	75,72
12 ITAPEMIRIM Transportes Aéreos S.A.	ES	32 760,0	17 815,0	-15 838,0	-5 606,0	-23 623,0	0,29	47,67	-29,09	-132,60	2,39	83,90
13 ABC Taxi Aéreo S.A.	MG	10 815,0	30 727,0	-5 543,0	-7 767,0	-13 471,0	1,15	12,14	-50,25	-43,84	0,77	8,87
14 ORION Aero Taxi S.A.	SC	10 073,0	-7 430,0	-9 364,0	1 603,0	-7 963,0	0,04	402,77	-31,89	-	-	155,99
15 AEROFOTO Cruzeiro S.A.	RJ	9 612,0	67 954,0	2 691,0	-10 390,0	8 718,0	3,21	3,45	-36,59	-12,83	0,34	95,42
16 TNT SAVA S.A.	SP	4 140,0	-51 347,0	-40 532,0	20 278,0	-20 554,0	0,00	663,71	-200,29	-	-	-92,11
17 TRANSAMÉRICA Taxi Aéreo S.A.	SP	3 574,0	1 703,0	-12 948,0	20 133,0	7 066,0	0,02	89,80	79,98	416,09	0,53	-71,14
18 CRUZEIRO Taxi Aéreo S.A.	RJ	2 562,0	13 897,0	1 735,0	-4 502,0	-2 159,0	6,04	4,07	-34,00	-15,54	0,44	-70,96
19 BATA - Bahia Taxi Aéreo Ltda.*	BA	2 326,0	2 562,0	1 265,0	-3 406,0	-2 141,0	57,25	1,39	-37,13	-83,57	2,22	-65,80
20 TRANSAR Taxi Aéreo S.A.	SP	2 304,0	14 381,0	-10 798,0	4 015,0	-6 600,0	0,71	56,54	-115,56	-45,89	0,17	-49,06
21 ANGRA Taxi Aéreo S.A.	SP	1 560,0	1 985,0	-3 789,0	1 859,0	-1 954,0	0,12	67,30	-50,53	-98,44	0,64	43,03
22 MAEDA Taxi Aéreo S.A.	SP	236,0	-2 485,0	-243,0	-353,0	-926,0	0,68	4 240,00	-158,29	-	-	83,93
23 MARGIRUS Taxi Aéreo S.A.	SP	131,0	15 447,0	-12 295,0	10 104,0	-1 894,0	0,30	19,90	-583,27	-12,28	0,01	-83,66
24 GHG Aero Taxi S.A.	SP	30,0	4,0	-1,0	-9,0	-8,0	4,00	20,00	-10,76	-200,00	14,87	-

Ferroviário

1 RFFSA - Rede Ferroviária Federal S.A.	RJ	3 328 975,0	107 274 735,0	-9 146 863,0	28 492 134,0	-2 785 695,0	0,07	23,54	-33,76	-2,60	0,06	-11,43
2 CBTU - Cia. Brasileira de Trens Urbanos	RJ	1 537 911,0	27 858 602,0	-2 360 595,0	6 452 811,0	-1 684 634,0	0,08	24,15	-44,19	-6,05	0,10	-19,52
3 FEPASA - Ferrovia Paulista S.A.	SP	913 599,0	28 086 380,0	-4 111 769,0	28 086 380,0	-1 901 230,0	0,10	58,15	-83,95	-6,77	0,03	8,91
4 METRÔ - Cia. de Metropolitano de São Paulo	SP	742 799,0	46 971 055,0	-6 077 904,0	12 464 649,0	-2 355 181,0	0,09	26,64	-127,91	-5,01	0,03	5,21
5 METRÔ - Cia. de Metropolitano do Rio de Janeiro	RJ	33 825,0	-9 490 843,0	-15 852 707,0	29 430 937,0	-4 299 371,0	0,00	136,00	-5 127,74	-	-	-88,35
6 TRENSURG - Empr. Trens Urb. de Porto Alegre S.A.	RS	26 536,0	1 311 306,0	-65 187,0	668 311,0	-128 215,0	0,44	38,86	-194,92	-9,78	0,03	17,45

Fretamento e turismo

1 BREDAS Transportes e Turismo Ltda.	SP	153 078,0	143 232,0	-19 084,0	9 060,0	-1 276,0	0,74	35,25	-0,34	-0,89	1,72	-8,32
2 Turismo TRÊS AMIGOS Ltda.	RJ	50 544,0	120 970,0	23 215,0	-18 497,0	374,0	5,12	3,57	0,30	0,31	1,00	-
3 Viação MONTENEGRO S.A.	RS	41 555,0	40 388,0	-6 815,0	5 833,0	501,0	0,98	27,25	0,49	1,24	1,86	-6,36
4 TURSAN - Turismo Santo André S.A.	SP	28 101,0	27 996,0	4 407,0	-5 143,0	-786,0	2,27	10,43	-1,13	-2,81	2,23	-8,84
5 Viação JACAREÍ Ltda.	SP	27 744,0	52 968,0	1 374,0	13 499,0	5 104,0	0,78	25,76	7,42	9,64	0,96	-3,51
6 DOMÍNIO Transportadora Turística Ltda.	SP	27 574,0	37 277,0	4 012,0	-1 917,0	1 065,0	1,57	31,96	1,56	2,86	1,25	4,07
7 ARAUTUR Turismo Ltda.	PR	20 299,0	20 578,0	-75,0	-390,0	-996,0	1,56	16,63	-1,98	-4,84	2,04	-6,67
8 Transportadora Turística BENFICA Ltda.	SP	17 207,0	11 335,0	1 090,0	1 674,0	360,0	1,93	28,76	0,84	3,18	2,68	-23,70
9 Viação MERAUMAR S.A.	SP	14 880,0	35 310,0	6 707,0	-5 235,0	808,0	6,50	3,69	2,19	2,29	1,01	-19,33
10 GRACIMAR - Transporte e Turismo Ltda.	SP	14 549,0	13 918,0	2 691,0	-4 035,0	1 007,0	2,15	16,54	2,79	7,24	2,77	31,46
11 ANATUR Turismo e Transportes Ltda.*	RJ	14 426,0	8 882,0	-5 093,0	3 798,0	497,0	0,33	49,58	1,39	5,80	2,03	23,21
12 JÚLIO SIMÕES FRETAMENTO e Turismo Ltda.	SP	14 068,0	5 503,0	-1 264,0	57,0	42,9	0,80	40,07	0,12	0,78	3,80	-6,95
13 ALBA Turismo Ltda.	SP	11 638,0	5 073,0	333,0	-1 530,0	-1 334,0	1,63	22,87	-4,62	-26,30	4,39	-7,53
14 TRANSTURISMO Transporte Oriental Ltda	RJ	10 208,0	5 317,0	-880,0	986,0	121,0	0,18	29,41	0,48	2,28	3,36	-28,22
15 Empresa de Transportes TRICOLOR Ltda.	RJ	8 492,0	3 360,0	-2 144,0	2 400,0	233,0	0,18	42,73	1,11	6,93	3,32	9,85
16 TRANSMIL Transporte e Turismo Ltda.	SP	7 769,0	3 267,0	-9 900,0	8 910,0	-970,0	0,26	91,34	-5,04	-29,69	0,51	2,05
17 Turismo CRUZEIRO DO SUL Ltda.	RJ	6 770,0	2 309,0	-1 206,0	-204,0	-1 381,0	2,35	22,39	-8,23	-59,81	5,64	-
18 BEL-TOUR Turismo e Transportes Ltda.	RJ	6 596,0	2 118,0	1 779,0	-564,0	1 189,0	4,21	21,56	7,27	56,14	6,06	-31,69
19 REAL Turismo Ltda.	RJ	5 071,0	6 713,0	-419,0	547,0	-82,0	1,05	21,68	-0,65	-1,22	1,47	-29,32
20 Viação SILVEIRA Ltda.	SP	4 557,0	3 783,0	260,0	77,0	211,0	1,30	15,48	1,87	5,58	2,52	-9,32
21 Transportadora TRIAUTO Ltda.	RJ	2 374,0	2 552,0	-201,0	41,0	100,0	0,98	19,87	1,70	3,92	1,85	-16,22

Fretamento e turismo

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\$)	LÍQUIDEZ CORRENTE	ENDIVIDAMENTO GERAL (%)	RENTABILIDADE		PRODUTIVIDADE DE CAPITAL	CRESC. REAL RECEITA (%)
									RECEITA (%)	PATRIMÔNIO (%)		
22 CORCOVADO Transportadora Turística Ltda.	SP	2 048,0	445,0	- 87,0	- 660,0	- 741,0	1,32	45,07	- 14,60	- 166,52	6,25	- 9,65
23 BRACINTUR Empresa de Turismo Ltda.	MG	1 499,0	1 159,0	204,0	- 251,0	- 455,0	0,58	24,69	- 12,25	- 39,26	2,41	- 11,83
24 ENSA Turismo Ltda.	MG	632,0	234,0	168,0	- 76,0	92,0	13,38	6,40	5,87	39,32	6,27	-

Marítimo e fluvial

1 ARGOS Navegação S.A.	RJ	3 665 297,0	16 983 751,0	67 860,0	- 4 325 017,0	- 2 395 805,0	0,65	4,73	- 26,37	- 14,11	0,51	18 428,96
2 DOCEHAVE - Vale do Rio Doce Navegação S.A.	RJ	903 627,0	5 760 059,0	- 418 521,0	980 350,0	- 422 237,0	1,08	34,05	- 18,85	- 7,33	0,26	- 16,60
3 Empresa de Navegação ALIANÇA S.A.	RJ	897 922,0	2 024 220,0	16 753,0	286 199,0	- 56 175,0	2,24	40,24	- 2,52	- 2,78	0,62	0,09
4 FROTA Oceânica Brasileira S.A.	RJ	351 019,0	1 307 315,0	- 22 486,0	166 682,0	78 432,0	0,84	26,03	9,01	6,00	0,48	9,16
5 GLOBAL Transporte Oceânico S.A.	RJ	249 905,0	640 326,0	- 6 909,0	516 928,0	- 9 829,0	0,66	57,43	- 1,59	- 1,53	0,41	51,09
6 Companhia de Navegação LLOYD Brasileiro	RJ	216 296,0	- 1 726 650,0	2 656 202,0	3 139 013,0	- 1 128 632,0	0,07	160,29	- 210,50	-	-	- 25,36
7 FLUMAR - Transp. Fluviais e Marítimos S.A.	RJ	196 666,0	872 698,0	- 40 288,0	388 466,0	- 210 807,0	0,33	50,49	- 43,24	- 24,16	0,28	10,88
8 Companhia Marítima NACIONAL	RJ	145 437,0	160 868,0	65 486,0	24 556,0	- 12 538,0	0,77	36,46	- 3,48	- 7,79	1,36	- 36,93
9 Companhia de Navegação NORSUL	MA	124 685,0	199 596,0	- 135 676,0	140 101,0	13 275,0	1,98	61,16	4,33	6,65	0,59	- 2,92
10 LOLISA Navegação S.A.	RJ	116 618,0	44 688,0	- 57 305,0	4 270,0	- 39 446,0	0,77	58,19	- 13,65	- 88,27	2,07	-
11 ASTROMARÍTIMA Navegação S.A.	RJ	94 668,0	437 016,0	- 53 172,0	- 25 886,0	- 25 876,0	2,19	39,48	-	- 5,92	0,32	15,54
12 Companhia Brasileira de OFFSHORE	RJ	61 612,0	93 864,0	- 32 040,0	- 6 448,0	- 1 848,0	2,46	53,31	- 1,21	- 1,97	0,76	14,58
13 DELBA Marítima Navegação S.A.	RJ	60 542,0	71 485,0	8 479,0	149,0	- 47,0	0,66	74,61	- 0,03	- 0,07	0,53	- 17,48
14 Navegação MANSUR S.A.	RJ	59 952,0	139 744,0	- 146 560,0	142 058,0	- 5 612,0	0,33	64,88	- 3,78	- 4,02	0,37	- 19,80
15 Cia. PAULISTA de Comércio Marítimo	RJ	55 401,0	307 527,0	- 54 425,0	89,0	- 37 190,0	0,84	15,32	- 27,08	- 12,09	0,38	- 31,86
16 NORSUL Offshore S.A.	RJ	45 203,0	30 876,0	- 47 629,0	36 857,0	- 9 648,0	1,74	64,41	- 8,61	- 31,25	1,29	266,02
17 CNA - Companhia de Navegação da Amazônia	PA	37 473,0	96 770,0	12 524,0	- 6 647,0	3 994,0	1,91	16,31	4,30	4,13	0,80	19,00
18 Companhia de Navegação das LAGOAS	RJ	32 121,0	238 071,0	- 92 219,0	81 556,0	- 18 433,0	0,36	29,10	23,15	- 7,74	0,24	18,04
19 CINCO - Cia. Interamericana de Naveg. e Comércio	RJ	31 344,0	- 37 719,0	- 168 810,0	144 805,0	- 40 075,0	0,48	124,60	- 51,58	-	-	721,11
20 LIBRA - Linhas Brasileiras de Navegação S.A.	RJ	30 214,0	362 119,0	- 42 804,0	34 824,0	- 61 037,0	0,54	31,03	- 81,50	- 16,86	0,14	- 57,46
21 WILSON Sons Serviços Marítimos S.A.	RJ	20 395,0	40 352,0	- 332,0	3 634,0	685,0	1,54	30,32	1,35	1,70	0,87	-
22 INTERUNION Navegação S.A.	RJ	19 335,0	39 115,0	16 219,0	- 20 072,0	5 212,0	446,15	13,22	- 10,87	- 13,32	1,06	-
23 MARVI S.A. - Transportes Marítimos	RJ	18 216,0	10 353,0	439,0	8 039,0	- 2 211,0	1,41	70,90	- 4,90	- 21,36	1,27	17,17
24 Navegação TAQUARA S.A.	RS	15 927,0	108 535,0	- 7 569,0	47 927,0	- 19 319,0	0,18	39,16	- 48,93	- 17,80	0,22	3,51
25 Cia. TUPI de Navegação	RJ	8 893,0	22 285,0	- 18 133,0	36 398,0	- 16 588,0	0,61	77,14	- 75,25	- 74,44	0,23	- 44,63
26 Cia. de Transporte INTERMODAL COMODAL	RJ	7 980,0	- 7 301,0	- 3 949,0	19 144,0	- 6 657,0	0,19	120,66	- 33,65	-	-	- 30,99
27 Navegação MECA S.A.	SP	6 818,0	- 3 929,0	- 14 665,0	9 913,0	- 4 646,0	0,39	122,96	- 27,49	-	-	-
28 ENASUL - Emp. Estivad. Naveg. Atlântico Sul S.A.	SP	5 166,0	6 395,0	- 585,0	52,0	- 222,0	0,75	16,95	- 1,73	- 3,47	1,66	- 27,78
29 NASA - Navegação Atlântico Sul S.A.	RJ	4 328,0	25 487,0	- 23 237,0	17 707,0	- 5 583,0	0,17	47,92	- 52,04	- 21,92	0,22	- 30,93
30 SHIPNAVE ROMAN Marítima S.A.	RJ	4 003,0	789,0	187,0	97,0	192,0	1,44	49,69	1,93	24,33	1,98	-
31 Navegação MINUANO S.A.	RS	2 927,0	41 277,0	- 3 099,0	4 565,0	- 5 636,0	0,05	18,47	- 77,68	- 13,65	0,14	4,88
32 Companhia de Navegação DIAMANTE	SP	2 023,0	22 026,0	- 738,0	- 172,0	- 909,0	0,39	20,90	- 18,13	- 4,13	0,18	29,59
33 BRANAVE S.A. Transportes Fluviais	RS	1 257,0	8 560,0	- 3 977,0	2 643,0	- 1 301,0	0,39	31,73	- 41,75	- 15,20	0,25	- 4,43
34 FRANAVE - Cia. de Navegação do São Francisco	MG	561,0	15 572,0	- 1 572,0	- 788,0	2 054,0	0,84	13,86	- 147,71	- 13,19	0,08	- 76,26
35 MARLESTE Navegação S.A.	RJ	369,0	2 552,0	255,0	- 267,0	- 13,0	13,87	0,47	- 1,42	- 0,51	0,36	-

Metropolitano de passageiros

1 CMTC - Cia. Municipal de Transportes Coletivos	SP	1 877 185,0	- 2 608 822,0	- 6 794 174,0	5 343 556,0	- 1 496 127,0	0,20	147,53	- 32,15	-	-	- 14,42
2 Auto Viação BRASIL LUXO Ltda.	SP	113 057,0	86 383,0	- 10 253,0	3 795,0	- 7 169,0	1,10	33,95	- 2,56	- 8,30	2,14	16,46
3 RIO ITA Ltda.	RJ	110 281,0	33 431,0	- 51 067,0	28 248,0	- 26 531,0	0,31	64,22	- 9,71	- 79,36	2,93	- 3,42
4 CSTC - Companhia Santista de Transp. Coletivos	SP	102 800,0	107 866,0	- 131 095,0	103 718,0	- 23 173,0	0,04	56,91	- 9,09	- 21,48	1,02	- 19,22
5 Empresa de Transportes FLORES Ltda.	RJ	97 892,0	73 621,0	- 14 041,0	3 104,0	- 10 763,0	0,75	30,87	- 4,44	- 14,62	2,29	-
6 Transporte e Turismo EROLES S.A.	SP	90 312,0	41 325,0	- 60 046,0	24 740,0	- 35 307,0	0,79	49,96	- 15,77	- 85,44	2,71	- 1,49
7 Empresa de Ônibus GUARULHOS S.A.	SP	86 639,0	28 477,0	- 49 677,0	48 608,0	- 1 481,0	0,08	67,29	- 0,69	- 5,20	2,47	- 2,17
8 Companhia CARRIS Porto-alegrense	RS	72 698,0	- 15 196,0	- 132 852,0	107 783,0	- 24 677,0	0,05	112,52	- 13,69	-	-	- 4,91
9 Viação VERDUM S.A.	RJ	71 518,0	48 434,0	- 3 702,0	476,0	- 794,0	0,64	21,77	- 0,45	- 1,64	2,86	121,55
10 REAL Auto Ônibus Ltda.	RJ	70 790,0	53 788,0	- 18 351,0	21 670,0	3 126,0	0,17	33,15	1,78	5,81	2,18	- 4,54
11 Viação CAMPOS ELISEOS S.A.	SP	62 672,0	122 019,0	- 164 576,0	132 836,0	- 16 097,0	0,42	61,30	- 10,36	- 13,19	0,49	- 2,04
12 CENTRAL S.A. Transp. Rodoviários e Turismo	RS	50 348,0	36 571,0	- 56 143,0	47 864,0	- 6 353,0	0,22	62,72	- 5,09	- 17,37	1,27	- 3,41
13 Transportes SÃO SILVESTRE S.A.	RJ	47 220,0	33 086,0	- 6 247,0	3 738,0	- 2 344,0	2,06	25,33	- 2,00	- 7,08	2,64	- 1,80

Você não avalia um ca-
pelelo que ele custa, mas pelo

A quasi dadas do méio an hãno e esportivo, nãa. O catalogo Mercedes-Benz. Este veiculo está em conformidade com o PROCONVE.

