

O TRANSPORTE
DE CARGA EMAGRECE

DIFICULDADES NO
AR E NOS MARES

FATURAMENTO DOS
ÔNIBUS AUMENTA

A **S MAIORES** **DO TRANSPORTE**

PUBLICAÇÃO ANUAL - ANO 4 - NÚMERO 4 - 1991 - Cr\$ 3 000,00



O ANO DO PESADELO

ENGENHARIA DE ATENDIMENTO.

PEÇAS GENUÍNAS

GARANTIA

PROMOÇÕES

PROGRAMA DE MANUTENÇÃO

SERVIÇOS

TREINAMENTO



Quando você compra um Scania, não está apenas comprando o melhor caminhão, ônibus ou motor. Você ganha o melhor apoio logístico. Antes, durante e após a compra.

E, dentro deste apoio, você recebe a melhor assessoria pós-venda de fábrica em veículos pesados, através da Rede de Concessionários Scania, estrategicamente distribuída por

todo o País. Para isso, a Scania montou uma verdadeira engenharia de atendimento, que vai muito além de assistência técnica. Sua força está na diversidade, profundidade e personalização do atendimento que acompanha o produto Scania a partir de sua venda. Está na disposição de estudar soluções e resolver problemas. Está no empenho de atender o melhor possível aos usuários Scania, sempre que for necessário.

Use todo este potencial de atendimento, consultando o seu Concessionário. E você, que conhece a Scania indústria de produtos, verá que existe também uma Scania chamada Pós-Venda.

SCANIA

SEMPRE JUNTO DO CLIENTE

Serviços que defendem seu Scania no dia a dia



**Assessoria
Técnica**



**Assessoria em
Financiamentos**



**Verificações
Gratuitas**



**Serviços de
Despachante**



**Cursos para
Mecânicos**



Comunicações



**Cursos p/ Motoris-
tas e Instrutores**



Consórcio



**Curso p/ Pessoal
Administrativo**



Entrega Técnica



**Box de Serviços
Rápidos**



Serviço S.O.S.



Hospedagem para Motoristas



Peças Genuínas



Cadastro Integrado



Entrega de Peças a Domicílio



Aplicações Atípicas



Componentes à Base de Troca



Literatura Técnica



Manutenção Programada



Acessórios



Garantia de Peças e Serviços



Scania Utilidades



Recuperação de Componentes



Rede de Concessionários

Por motivo de localização e de espaço, alguns Concessionários podem não ter disponíveis todos os serviços Pro Scania.

O Pro Scania é o melhor aliado que você pode ter na guerra diária do trabalho, da concorrência, do cliente, dos resultados finais. Procure o seu Concessionário Scania.

SCANIA

SEMPRE JUNTO DO CLIENTE

O ANO QUE NÃO DEIXOU SAUDADES

Para a maioria das operadoras de transportes, 1990 foi um longo

pesadelo. Pelo menos, é o que se pode concluir da análise dos dados apresentados por este anuário, cuidadosa e longamente preparado por Editora TM Ltda. Para começo de conversa, o IBGE revela que a indústria encolheu 8,26% e a agricultura, 4,41%, em 1990. Resultado: com menos cargas para movimentar, o transporte caiu 3,27% em relação a 1989.

Os reflexos dessa retração sobre os balanços das transportadoras foram inevitáveis. Todos os modais de carga experimentaram queda real de receitas. As companhias aéreas também faturaram menos. Do naufrágio só escapou mesmo o setor de passageiros sobre pneus. Insignificante nos ônibus rodoviários, o crescimento foi, porém, expressivo nos setores urbano, de fretamento e de turismo.

A análise revela também muitos prejuízos. É certo que setores tradicionalmente rentáveis, como o rodoviário de cargas e de passageiros ou o de fretamento e turismo ainda conseguiram manter seus balanços no azul. A maioria das empresas de outros setores, como o aéreo, o ferroviário, o marítimo e o urbano de passageiros, porém, não escapou do vermelho.

Definitivamente, 1990 não deixou saudades. *Neuto Gonçalves dos Reis*
Editor

Retração da indústria e da agricultura derruba o transporte	6	Mais uma vez, Dom Vital foi a melhor do setor	48	Maioria das empresas aéreas fechou o ano com prejuízos	68
Como calcular todos os índices financeiros usados neste anuário	14	Redução de custos tira os ônibus rodoviários do vermelho	52	Mais um ano ruim para as empresas de transporte ferroviário	78
Os balanços de mais de mil empresas ligadas ao transporte	16	Armadores perdem com queda de exportação e mudanças nas regras	61	Metropolitano de passageiros em fase de recuperação	86
Boa rentabilidade do rodoviário de cargas foi ilusória	42			Fretamento e Turismo cresce tirando boas lições da crise	94

Se fosse um Volvo, já teria chegado.



Volvo roda mais.

Quem vai de Volvo chega no melhor resultado: rentabilidade. Reconhecido como um dos caminhões mais duráveis do mercado, um Volvo não deixa seu investimento parado. Volvo roda mais porque foi feito pra durar. Volvo rende mais porque está mais





tempo disponível para o trabalho. Trabalhando mais, Volvo transporta mais. E transportando mais, você ganha mais. Volvo. O caminhão certo para empresas que não param de trabalhar.

VOLVO

DERRAPANDO NA LADEIRA

Attingido pela retração da indústria e da agricultura, setor encolhe 3,27% em 1990

Parte integrante da economia brasileira, o transporte vive sua hora do pesadelo. Essa é a conclusão a que se chega após um exame atento dos dados do PIB do ano passado, divulgados pelo IBGE. Depois da convivência com o fantasma de uma hiperinflação, empresários e trabalhadores foram surpreendidos pelo impacto das medidas saneadoras anunciadas pela então ministra da Economia Zélia Cardoso de Mello, no dia seguinte à posse de Fernando Collor. O primeiro ano



de mandato do candidato, que se elegeu com uma proposta de contenção da inflação sem prejuízo do crescimento, terminou com uma queda de 4,5% no PIB trimestral acumulado em relação a 1989. A recessão — a palavra feia que o governo costuma usar de forma homeopática — mostra sua cara aterrorizante em todos os números das contas oficiais, mesmo com todas as limitações metodológicas que assolam seus cálculos.

Segundo as estatísticas do Decna — Departamento de Contas Nacionais da Fundação IBGE —, o crescimento negativo do chamado PIB consolidado foi puxado pelo péssimo desempenho da indústria brasileira, que caiu 3,62% em relação a 1989. A agropecuária acompanhou essa tendência, encolhendo 4,41%. O setor de serviços, onde se encontram os transportes, teve a menor variação, com queda de 0,71. “Como acontece em qualquer país industrial, a economia brasileira como um todo vai mal quando as indústrias vão mal”, conclui o chefe do Decna, Cláudio Considera.

Ele lembrou que a nova orientação para a economia, adotada pela ministra Zélia com o objetivo de brejar o crescimento da inflação impôs ao país uma política monetária restritiva. Além do bloqueio das contas bancárias financeiras e das cadernetas de poupança superiores a NCz\$ 50 mil — que deixou as empresas momentaneamente sem capital de giro —, foram posteriormente estabelecidas restrições ao crédito, visando reduzir a demanda por bens e serviços e, conseqüentemente, obter um maior controle sobre a evolução dos preços. Esse resfriamento da economia brasileira ainda não deu sinais de ceder. Os reflexos da crise persistem nos números relativos ao primeiro trimestre de 1991.

TRANSPORTE ENCOLHE — Os transportes sofreram intensamente os efeitos da nova política econômica do governo. Com a redução da produção industrial, da agropecuária e das atividades comerciais, houve

um crescimento negativo de 2,08%, medido pelo critério de consolidação. A taxa trimestral acumulada ao longo do ano caiu 3,27%. O ferroviário foi o modal que mais sofreu os impactos da crise, caindo 2,7%. Dados da RFFSA apresentados ao IBGE dão conta de que houve uma queda de 10,9% no transporte de cargas, provocada em grande parte pela redução no transporte de produtos siderúrgicos, cimento, adubos, minérios de ferro e álcool. O hidroviário também caiu, reduzindo-se em 2,1% em relação a 1989. Novamente, os dados coletados pelo IBGE são alarmantes. No porto de Santos, por exemplo, o movimento de cargas registrou um declínio de 8,89% em tonelagem, somente até outubro de 1990. O transporte aéreo apresentou um pequeno crescimento, de 0,3% em relação a 1989.

O desempenho do modal rodoviário merece atenção especial. De acordo com os números do IBGE, houve uma queda de 1,9% em relação a 1989. Esse número pode ser considerado sob suspeita. Esse ano, pela primeira vez, a fundação estatal levou em conta na sua avaliação os dados de consumo aparente de óleo diesel. Esses números são obtidos através da soma da produção interna de derivados com a importação, subtraindo-se as exportações desse total, sem considerar a variação dos estoques internos. Isto vem acontecendo, segundo Maria Alice Valoso, chefe da Divisão de Síntese do Decna, porque o Conselho Nacional de Petróleo tem demorado muito para divulgar os números do consumo efetivo de óleo diesel. “Este pode não ser um indicador ideal. Talvez fosse mais adequado para avaliar o modal rodoviário se nos utilizássemos uma composição de insumos. O problema é que nós precisamos de um indicador ágil, que nos permita uma avaliação trimestral”, afirma.

COLETA DIFÍCIL — A participação dos transportadores autônomos continua del-

ANÁLISE SETORIAL

“O consumo de
diesel não é um
indicador ideal.
Mas é ágil o suficiente
para permitir
uma avaliação
trimestral”

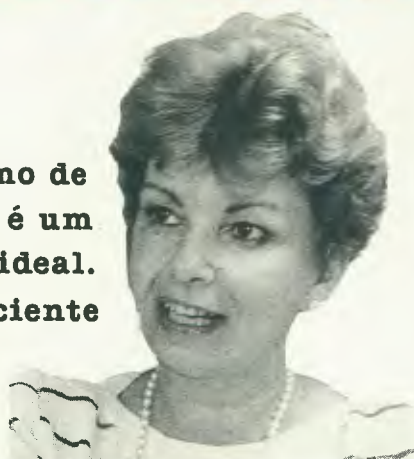


Foto: Arquivo TM

Maria Alice Velloso, chefe da Divisão de Síntese do Dscna-IBGE

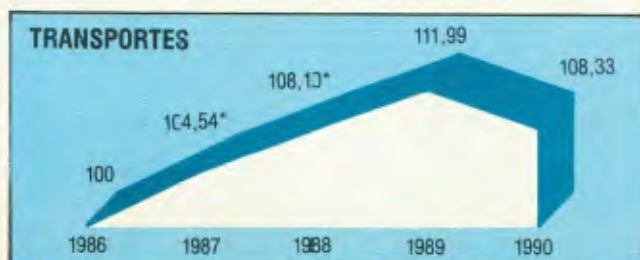
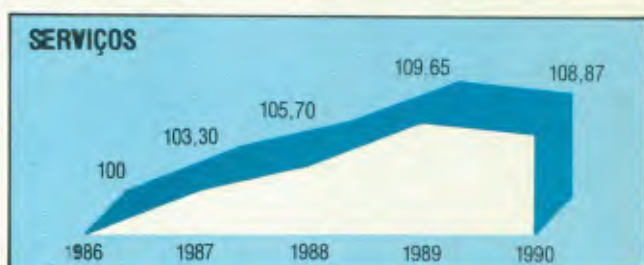
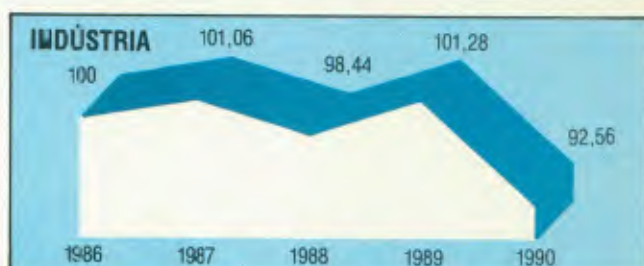
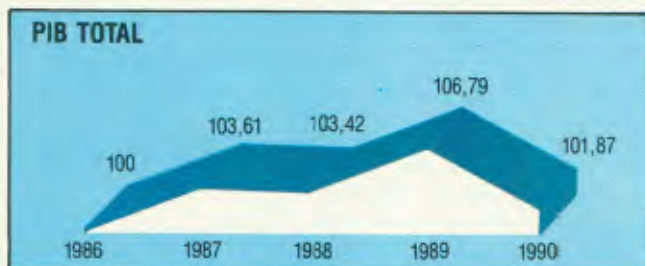
xando na coleta dos dados relativos ao modal rodoviário um buraco difícil de ser transposto. Como o governo adiou para este ano o censo econômico, a participação dos autônomos continua sendo calculada tendo como base os números de 1980, o último ano censitário. Este ano, segundo Maria Alice, essas distorções deverão ser corrigidas.

Mas não é apenas o modal rodoviário que impõe desafios metodológicos à equipe encarregada de contabilizar o desempe-

nho dos transportes. Depois do fim da Sunamam — Superintendência Nacional da Marinha Mercante, desativada em 1989, pelo Plano Verão, ainda no governo Sarney, ficou mais difícil a coleta dos números referentes ao modal hidroviário. O IBGE tem procurado apoiar-se nos dados revelados pelos balanços das empresas e em suas declarações de renda. Segundo Maria Alice Velloso, a fundação tem procurado negociar com a Secretaria de Transportes do Ministério da Infra-Estrutura a revisão do cadastro das empresas de navegação e um maior acompanhamento no seu desempenho. Ao contrário dos modais ferroviário e aéreo, que têm um número restrito de empresas em operação, o transporte hidroviário está pulverizado entre centenas de empresas grandes e pequenas, espalhadas pelo território nacional.

QUEDA LIVRE — Os números do PIB para o primeiro trimestre de 1991 confirmam a tendência de queda livre da economia brasileira, sob o efeito do Plano Collor II, ainda na gestão da ex-ministra Zélia Cardoso de Mello. “Os resultados do primeiro trimestre aumentam os resultados negativos da ta-

EVOLUÇÃO DO PIB POR ATIVIDADE



Fonte: PIB Trimestral - Média anual - IBGE.
* Calculado com base no PIB consolidado.



7.90S



7.110S Turbo



Estes veículos estão em conformidade com o PROCONVE.

Trânsito livre para os preferidos da categoria.

Linha de caminhões leves da Volkswagen. Adequados para os serviços de coleta e entrega de mercadorias em áreas urbanas e rurais, os modelos 7.90S e 7.110S podem ser manobrados em espaços reduzidos e trafegar com eficiência em locais de trânsito intenso.

O Volkswagen 7.110S, equipado com motor turbo original de fábrica,

se destina também ao transporte rodoviário de curtas e médias distâncias, graças à velocidade proporcionada pelo seu motor Turbo de 115 CV.

Ágeis, rápidos e versáteis, os modelos da linha de 7 toneladas possuem cabina avançada e basculante e cortam com o apoio da Rede de Concessionários Volkswagen, exclusiva para caminhões, com mais de 140

pontos estrategicamente localizados.

Confira. Existem estas e muitas outras razões para você preferir Volkswagen quando pensar em caminhões.



VOLKSWAGEN
Você conhece, você confia.

ANÁLISE SETORIAL

“O transporte caiu menos que o resto da economia. Embora menor, a atividade econômica está mais interligada.”

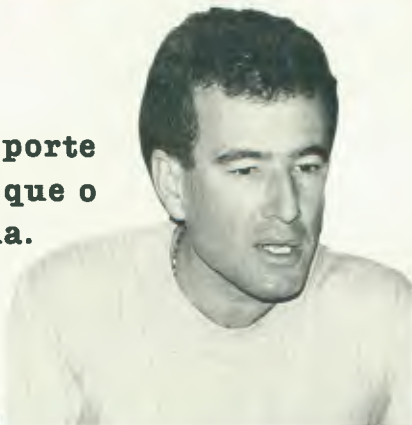


Foto: Arquivo TM

Professor Joaquim Elói Cirne de Toledo, do Departamento de Economia da FEA/USP

xa anualizada para -6,87%”, informa Cláudio Considera. O setor de serviços apresentou seus piores resultados nos últimos dez anos — -2,26% acumulados em quatro trimestres —, sendo que os transportes foram responsáveis em boa parte por esse resultado, acumulando uma queda de 5,48%.

O produto anualizado do setor industrial caiu 13%, também o pior resultado registrado desde o início da série trimestral, em 1980. A produção de bens de consumo apresenta uma queda acumulada nos últimos quatro trimestres de 7,83%, explicada pela redução na massa salarial real. Além dos níveis de desemprego aumentarem, os rendimentos médios dos trabalhadores com carteira assinada caíram 36% nesse período, segundo dados da Pesquisa Nacional de Empregos feita pelo próprio IBGE.

Para a agropecuária, os indicadores sinalizam uma redução mais suave, de 1,63%, devido especialmente ao crescimento da produção animal, registrada desde 1990. Enquanto as lavouras sofriam uma redução de 10,19%, a produção animal teve crescimento de 5,2%, o segundo maior entre todos os segmentos produtivos.

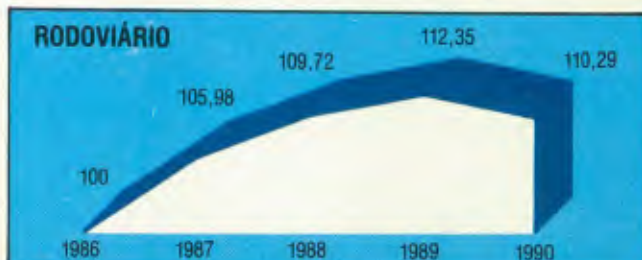
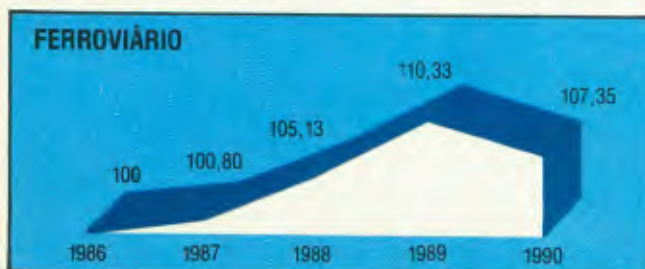
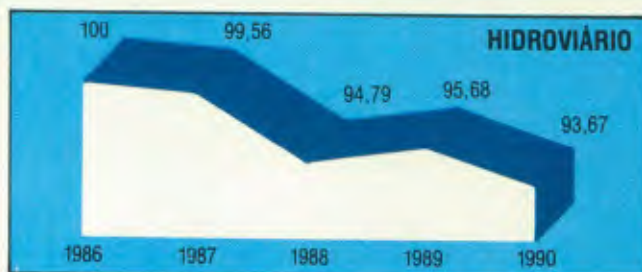
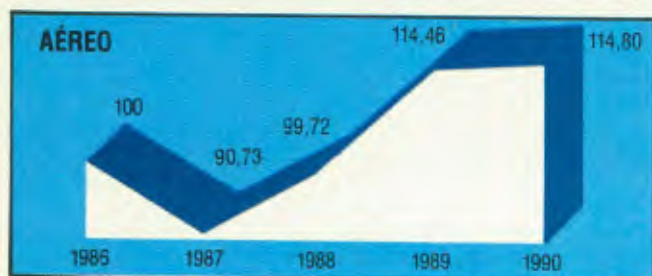
Dados de crescimento real de vendas processados por este anuário para sete subsectores de transportes confirmam a retração da atividade. Constata-se (*ver tabela*) que o transporte de cargas emagreceu em todos os modais. No setor de passageiros, o transporte aéreo também encolheu em faturamento. O único setor que experimentou crescimento de receitas foi o transporte de passageiros sobre pneus, nos centros urbanos. Já nas rodovias, o aumento foi bem menor.

À espera de um novo pacote

“Está muito fácil fazer previsões para a economia do país”, assegura o economista Joaquim Elói Cirne de Toledo, do Departamento de Economia da FEA/USP, ao constatar os números do PIB trimestral acumulado divulgado pela FIBGE, bem como os resultados referentes ao primeiro trimestre de 1991. Para ele, que há alguns anos vem analisando para *Transporte Moderno* esses índices, a afirmação sai moldada pelos acertos de suas análises publicadas nas últimas edições de *As Maiores do Transporte*.

Toledo discorda, no entanto, da utilização do índice trimestral acumulado como base

EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE POR MODAL



Fonte: IBGE.

do termômetro econômico. Para ele, esse número, que se baseia no exame de trimestres contíguos, ou seja, comparativos de um trimestre com o anterior, pode demonstrar um resultado enganoso. "A base fixa para o cálculo não revela a oscilação evidente na economia desde o Plano Cruzado", argumenta. "É como um carro que circula em um quarteirão. Ao voltar ao ponto de partida, conclui-se que ele não sofreu evolução de percurso. No entanto, gastou uma quantidade de combustível não considerada no resultado final."

Embora o transporte demonstre queda, o setor repetiu e confirmou seu desempenho de anos anteriores, bem melhor que o resto da economia, o que quer dizer ao mesmo tempo que a atividade econômica, apesar de pouca, está muito mais interligada. "Cresce o volume de transporte, mas não da produção. Mais uma vez, fica evidente a paulatina modernização do setor", avalia Toledo.

As mudanças estruturais na economia executadas e prometidas pelo governo, segundo o economista, refletem-se lentamente na

atividade do transporte. Mesmo com abertura de mercado e a desregulamentação do setor, apesar de o coeficiente do transporte na economia crescer, certos compensadores apagam as expectativas muito otimistas. Toledo compara: "Está certo, agora se pode importar. Mas a economia também tem de pagar suas exportações".

Acompanhando a curva oscilante do sobe e desce econômico, o economista prevê para este ano uma repetição de 1990. Esse comportamento vai praticamente decalcar o PIB acumulado registrado no ano passado, prometendo uma faixa de crescimento entre 0 e 1%. Mesmo assim, Toledo volta a salientar que o índice acumulado pode aparentar uma estagnação econômica quando, na realidade, a economia oscila.

Por isso, a facilidade para as previsões. "Desde o Plano Cruzado, passando pelos planos Bresser, Verão, Collor e Collor II, o ritmo foi sempre o mesmo. A atividade econômica é reduzida até um fundo de poço suportável, volta a crescer e inflaciona", inventaria. Baseado nesse determinismo, não fica difícil prever que, até o final do ano ("não; talvez

Tacógrafo. A medida econômica da Neva.



Toda medida econômica dá certo se você tiver alguém para fiscalizar o seu cumprimento. E o tacógrafo Kienzle permite isso. Ele evita que se desenvolvam altas velocidades, elevando as rotações do motor, ocasionando desperdício de combustível, paradas desnecessárias e desgaste prematuro de sua frota.

E a Neva tem dois modelos diferentes de tacógrafos e discos diagrama com estorço regulador permanente. Com garantia de quem tem mais de 40 anos de experiência no ramo, aperfeiçoando cada vez mais os seus produtos e contribuindo para um melhor planejamento e desempenho dos veículos de seus clientes.

Tomem uma medida econômica: instale tacógrafo Kienzle em seus veículos.



COMÉRCIO E INDÚSTRIA NEVA LTDA.

São Paulo - SP, Rua Anhaia, 982 - CEP 01130 - Tel.: 221-6944 - Telex: (11) 26960 - Fax: (011) 221-0266

Rio de Janeiro - RJ, Av. Rio Branco, 39 - 17º andar - CEP 20090 - Tel.: 223-1322 - Telex: (21) 21364 - Fax: (021) 233-4420

ÔNIBUS
60.000



MARCA DE MILHÕES DE PASSAGEIROS

Em 1991, a Marcopolo atingiu a marca dos 60 mil ônibus produzidos. Uma performance que se impõe pela qualidade. No Brasil e no exterior, a presença de uma tecnologia de vanguarda no exigente mercado de transporte coletivo. Por muitos caminhos e estradas, a Marcopolo já conquistou milhões de passageiros.



O ônibus brasileiro



seja cedo ainda”), ou o princípio de 1992, seja editada a terceira versão do Plano Collor. Tal possibilidade está escrita na taxa mensal de crescimento inflacionário atual, de 2,2%. “Sabe quanto era a mesma taxa às vésperas dos outros planos? De 1,5 a 2%.”

Apoiada nessa mola, a economia sempre tenderá a voltar espasmódicamente ao congelamento de preços e à desindexação de salários. “O problema é que um dia a roleta-russa acerta a bola”, compara Toledo, lembrando que, para acertar, é necessário que o plano econômico sempre funcione, ao passo que, para errar, basta fracassar uma vez. Para detectar o sucesso da nova tática, também já existe uma regra determinista. “Basta uma semana. Se a corrida para a compra de bens reais de capital como ouro e dólar persistir, é porque a economia explodiu”, afirma Toledo.

Nem mesmo a recente liberação de cruzados apreendidos em março de 1990 poderá, para o economista, abalar ou acelerar a chegada de um novo plano. “Mesmo com a grande imprensa pregando um apavoramento prematuro, é claro que 100% dos cruzados

liberados ficarão no próprio mercado financeiro”, atesta. Essa certeza está no fato de o comércio em geral ter feito um grande estoque durante a recessão. Assim, aquele que gastou em bens de consumo terá seu dinheiro reaplicado nas contas do comércio.

No caso do transporte, o setor fica no grupo daqueles que foram reajustando preços no decorrer dos dezoito meses que antecederam a liberação dos cruzados, e hoje apenas segurará o fluxo da demanda, que cresce independente desse fato. “A liberação desse dinheiro terá somente o efeito de uma antecipação do Natal. As empresas colcam no mercado, anualmente, com o pagamento do 13º salário, cerca de US\$ 12 bilhões. A devolução dos cruzados vai colocar US\$ 22 bilhões, só que em treze prestações”, compara Toledo.

Positivamente, qualquer setor que souber controlar seu nível de atividade — e é claro que a receita serve também ao transporte —, por meio da contenção da prática carnibal econômica, vai estar apenas postergando o próximo pacote do governo e, conseqüentemente, um novo período de recessão.

Proteja a vida do seu motor. Instale VIGIA.

VIGIA - PROTETOR AUTOMÁTICO DE MOTOR

Desenvolvido para evitar danos e até mesmo uma retífica fora de hora, VIGIA desliga automaticamente o motor, antes que ele atinja alta temperatura ou baixa pressão de óleo. VIGIA indica também, alta voltagem no sistema elétrico da unidade.

Em versões para motores à diesel, gasolina ou álcool, o Sistema VIGIA de Proteção Automática de Motor é **aplicável a todos os tipos de motores, inclusive estacionários.**

Dê vida longa para o seu motor. Instale VIGIA, o Protetor Automático de Motores.



PROTETOR AUTOMÁTICO DE MOTOR



NEVA - COLVEN INDUSTRIAL LTDA.
R. Anhaja, 582 - CEP 01130 - São Paulo - SP
Tel. (011) 221 6944 - Fax (011) 221 2266