

PUBLICAÇÃO ANUAL – ANO 1 – NUMERO 1 – 1988 – Cz\$ 800.00

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


Editora TM Ltda

O DESEMPENHO
DAS
ESTRELAS

O transporte e a economia
Os balanços das mil maiores
A avaliação de cada modal



RECAPAR COM TORTUGA É BRIGAR PELA ECONOMIA. SEM DESCER A BORRACHA.

Pneu é o segundo item mais importante nos custos de manutenção de uma frota, representando até 20% dos gastos globais. Portanto, quanto menos o pneu gastar, melhor para você.

O Pré-Moldado Tortuga leva em conta esta verdade na recapagem de pneus.

Ele garante a máxima quilometragem e o melhor desempenho.

Na hora de recapar, exija Tortuga. A verdadeira economia tem preferência.



Artefatos de Borracha Record S/A

Rua Alberto Kiemtz, 441 - fone (041) 248-1133
Cx. Postal 2392. CEP 80320 - Curitiba - PR

APRESENTAÇÃO

Ao completar catorze anos de existência, AS MAIORES DO TRANSPORTE conquista definitivamente o direito de andar pelas próprias pernas.

A partir deste número, esta tradicional análise do desempenho financeiro do setor deixa de ser uma simples edição mensal da revista TRANSPORTE MODERNO para se transformar em um anuário da Editora TM Ltda.

Este é o caminho natural de um produto complexo, que exige longos meses de preparação e que tem conquistado, nos últimos anos, crescente apoio publicitário.

A primeira etapa do trabalho, realizada nos cinco primeiros meses de cada ano, consiste numa demorada coleta e triagem de balanços. Depois, uma competente equipe de analistas financeiros se encarrega de planilhar os dados e emitir, por computador, os relatórios de desempenho das mil maiores indústrias e prestadoras de serviços do setor de

transportes, agrupadas em vinte atividades diferentes.

Uma vez montadas tabelas e gráficos, entra em ação a experiente equipe de jornalistas da Editora TM, na tarefa de garimpar junto à entidades de classe e empresários explicações para o comportamento de cada uma das sete atividades de transporte cobertas pelo anuário.

Este ano, o trabalho ganhou um ingrediente a mais. Trata-se de uma minuciosa análise macroeconômica mostrando o comportamento do PIB e do setor de transporte nos últimos anos. Eis aí um indispensável pano de fundo para quem quer compreender melhor o desempenho de cada setor de transportes.

Desnecessário repetir que, se o anuário tem méritos indiscutíveis, não está isento de falhas. Portanto, aguardamos e agradecemos, desde já, as reclamações.

*Neuto Gonçalves dos Reis
Editor*

ANÁLISE SETORIAL

Ajudado pela agricultura, mas desestimulado pela indústria, o transporte cresceu pouco **6**

FINANÇAS

O desempenho financeiro das mil maiores empresas ligadas ao setor de transporte **14**

RODOVIÁRIO DE CARGAS

O setor tira lições do Cruzado, aumenta a rentabilidade e reduz o endividamento **44**

RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

A rentabilidade do setor aumentou, mas as empresas investiram menos em ônibus **57**

URBANO DE PASSAGEIROS

As dificuldades persistem. Mas, o vale-transporte estimulou a lenta recuperação **68**

FRETAMENTO E TURISMO

Com realismo e prudência, as empresas superaram dificuldades do Plano Cruzado **81**

AÉREO

Num ano dramático, a maioria das empresas contabilizou pesados prejuízos no balanço **89**

FERROVIÁRIO

Em meio a resultados decepcionantes, a Rede mostra o desempenho menos pior .. **99**

MARÍTIMO

Receitas congeladas e despesas subindo com o dólar explicam prejuízos do setor **114**

*CAPA
Carlos Bördiel*



A Rhodia produz fios,

que são utilizados em pneus,

que ajudam



grossos transportes

a se desenvolver mais.

Fios Nylon e Poliéster em Aplicações Industriais.

Fornecendo fios de alta qualidade para aplicação em pneus e vários outros produtos, e prestando completa assistência técnica e mercadológica a seus clientes, a Rhodia também se

faz presente no desenvolvimento de mais um importante setor da nossa economia: os transportes. Você fala, a Rhodia escuta. Caixa Postal 60561 - São Paulo - SP



RHODIA
GRUPO RHÔNE-POULENC

ANÁLISE SETORIAL

Transporte cresceu, apesar da retração

Estimulado pela grande expansão da agropecuária, porém, fortemente pressionado pela estagnação industrial, o setor de transportes avançou 4,77% em 1987. E tudo indica que continuará crescendo

Os resultados pouco alentadores exibidos pela maioria dos balanços das empresas de transportes em 1987 tiveram como pano de fundo um fraco desempenho da economia.

Segundo dados do IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, organismo responsável pelo levantamento dos resultados das contas nacionais, o Produto Interno Bruto real (PIB real) cresceu apenas 2,91% durante o período (veja quadro 1).

Contribuíram para a formação desse índice decepcionante a estagnação do setor industrial (que cresceu apenas 0,21%) e o fraco desempenho do setor de serviços (crescimento de 2,75%). O resultado só não foi pior devido ao considerável crescimento da agropecuária, que avançou 14,01%, graças a uma safra recorde, de 66 milhões de toneladas de grãos.

Integrando, no esquema das contas nacionais, ao setor de serviços e

constituindo atividades de apoio aos demais setores, naturalmente, o transporte não poderia ficar imune a esses maus resultados. O crescimento do setor, embora supere o do próprio PIB, não foi além de 4,77%. Um resultado liderado pelos setores rodoviários (5,74%) e hidroviário (5,89%), porém amortecido pelo recuo do aéreo (3,21%) e pelo medíocre crescimento do ferroviário (2,25%).

PESO MODESTO – Trata-se natu-

1. EVOLUÇÃO DO PRODUTO REAL POR ATIVIDADE

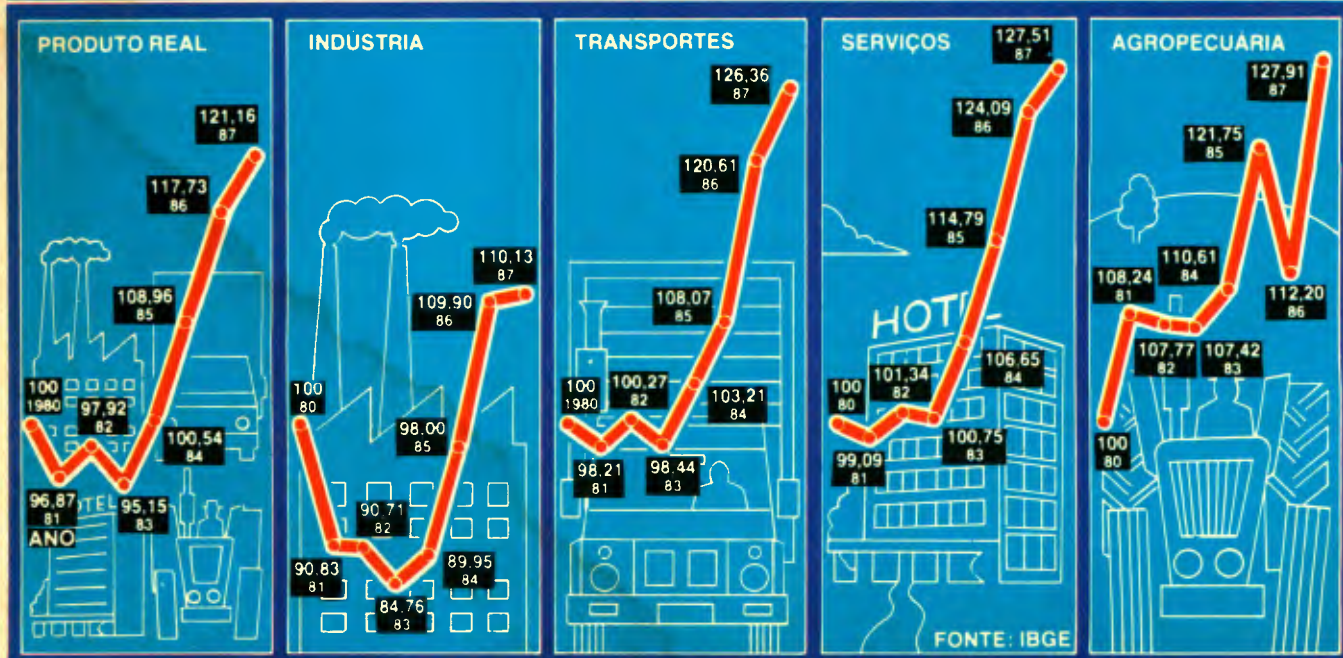
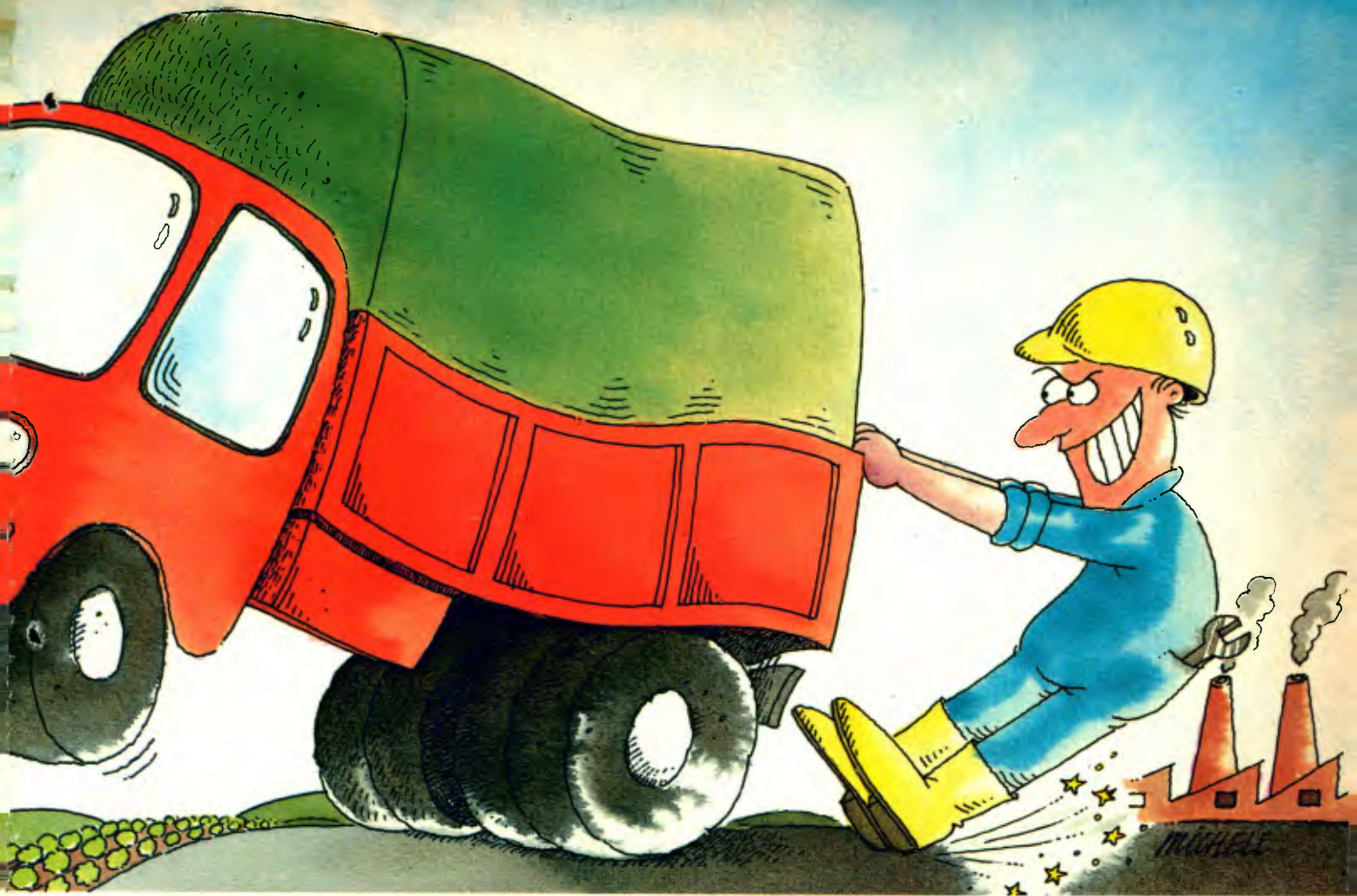


ILUSTRAÇÃO: Sílvio Macedo



ralmente, de um cenário muito diferente do descortinado pelo atípico ano de 1986, quando o otimismo artificialmente criado pelo fracassado Plano Cruzado sustentou um crescimento de 11,60% para o setor de transportes e beneficiou especialmente os setores aéreo (que cresceu 23,65%), rodoviário (que expandiu 12,75%) e o hidroviário (8,75%). Já o ferroviário, atropelado pelos maus resultados da safra agrícola, recuou 3,41%.

Mas, o mau desempenho da agropecuária (recoiu de 7,85%) foi amplamente compensado pelos avanços da indústria (11,28%) e do setor de serviços (8,11%), garantindo bons lucros para as empresas de transportes (veja *Maiores do Transporte* do ano passado).

E nem poderia ser diferente. Segundo dados da Fundação Getúlio Vargas, baseados no censo de 1975, o peso da agricultura no PIB, nessa época, não passava de 11%. O setor mais importante era a indústria (37,1%), vindo em segundo lugar o comércio (5,5%). Os setores de transporte e comunicação, englobados, pesavam apenas 5,5%, restando ainda 29,3% para "atividades terciárias não estimadas".

Essa modesta participação do

transporte no PIB – muito inferior à alardeada por algumas entidades de classe – é inteiramente confirmada por dados do IBGE sobre o PIB de 1986.

DADOS PRECÁRIOS – A participação no PIB dos serviços de transportes (tanto de cargas quanto de passageiros de todos os modais), excluídos a indústria de material de transporte (computado no setor indústria e a construção e conservação de infra-estrutura, computadas no setor governo) não vai além de 3,5%.

O transporte ainda cresce mais do que o PIB

Desse total, o transporte rodoviário (af incluídos o rodoviário de carga, o rodoviário de passageiros e o urbano de passageiros) participa com 2,7%, o ferroviário com 0,3%, o aéreo com outros 0,3% e o hidroviário com 0,2%.

Dentro do próprio transporte, o rodoviário ostenta inequívoca liderança, com participação de 76,89%, seguido pelo aéreo (8,45%), e ferroviário (8,23%), o hidroviário (6,22%)

e, por fim, o dutoviário (0,22%).

Todos esses números naturalmente não são tão confiáveis, atuais e esclarecedores quanto se poderia desejar. Ainda não é possível saber, por exemplo, o consumo ou a necessidade de transporte de cada economia. Como não se conhecem as inter-relações entre o crescimento dos vários setores e o aumento de demanda de transporte gerado por tal crescimento, fica difícil planejar o setor levando em conta possíveis expansões da indústria, da agricultura ou do comércio.

Faltam até mesmo dados básicos, como o número preciso de t.km transportadas por dólar do PIB, corriqueiro em países desenvolvidos. Nos Estados Unidos, por exemplo, num longo período do tempo, cada dólar do PNB (expresso em dólar de 1954) gerava 3,5 t.km de frete intermunicipal, informa Wilfred Owen, em *Estratégia para os Transportes*, publicação traduzida pela Pioneira.

A experiência canadense, informa o mesmo autor, também mostra uma relação estreita entre o transporte e a atividade econômica. Durante duas décadas, o país transportou uma média de 5,4 t.km por dólar (canadense de 1949) do PNB.

MAIS QUE O PIB – A análise desses dados permitiu a Owen desenvolver até uma interessante teoria sobre a demanda de transportes dos países em desenvolvimento. Segundo ele, nos primeiros estágios de industrialização, aumenta o volume de transporte de material pesado e, assim, as necessidades de transportes crescem a taxas consideravelmente mais elevadas que às do PIB. Mais tarde, prosseguindo o desenvolvimento, o maior processamento de matérias-primas aumentará o volume de produto por unidade de transportes (t.km). Ao mesmo tempo, mais produtos serão incluídos no PNB, aproximando bastante a taxa de crescimento do setor de transportes da própria taxa de crescimento da economia.

Analisando-se os dados disponíveis (veja gráfico 1), conclui-se que, no Brasil, o setor de transportes ainda cresce, quase que invariavelmente, a taxas superiores à do PIB. Entre 1980 e 1987, o setor acumulou uma vantagem de cerca de 4,3% em relação ao avanço da economia. Devido a forte recessão industrial, seu crescimento ficou sempre abaixo do desempenho do setor de serviços como um todo. Excluído o atípico 1986, o que tem elevado os transportes é o bom desempenho da agricultura.

Quando se analisa o comportamento de cada modal no mesmo período (veja gráfico 2), constata-se o excepcional crescimento do setor aéreo, que avançou 16,7% acima da média. Enquanto o rodoviário, devido ao seu grande peso, praticamente "faz" a média, o hidroviário e o ferroviário decepcionam, ficando res-

pectivamente 10,2% e 11,3% abaixo da média.

Ninguém sabe quanto transporta o rodoviário

Realizada pelo IBGE desde 1947, a contabilidade nacional esteve, por alguns anos, na mão da Fundação Getúlio Vargas. No final de 1986, no entanto, o Instituto cancelou o convênio que mantinha com a FGV, absorveu os técnicos que cuidavam do assunto e voltou a executar a tarefa diariamente.

No momento, a maior preocupação do IBGE é concluir a implantação de uma nova metodologia, desconsolidada e baseada no conceito de matrizes. "Matriz é você ter, por atividade, a conta de produção, o que a atividade gasta na operação e os valores agregados por produtos, isto é, a renda gerada", explica a analista de Transportes do IBGE, Regina Lúcia Gadioli. "Aí então, você poderá ter a decomposição dos salários, dos encargos pagos e os excedentes que a atividade gerou", prossegue.

Outra vantagem do sistema desconsolidado por atividade será a melhor compreensão das interações do transporte com os vários setores da economia. Se, por exemplo, a indústria crescer 10%, será possível saber quanto o transporte terá de crescer para movimentar esse au-



FOTOS: César Lima

Gadioli: quantos carreteiros existem?

mento de produção. "A matriz vai definir coeficientes técnicos capazes de dimensionar a dependência entre as diversas atividades", explica Gadioli.

O IBGE, que trabalha com matrizes há muitos anos, já aplicou o mesmo método aos dados de 1970 e 1975. O trabalho atual, tendo como ponto de partida o censo de 1980, começou em 1984, quando foi firmado um convênio com o IEF – Instituto de Estatística da França, para desenvolver o projeto. "Estamos fechando essa matriz e desenvolvendo as séries corretas para 1981 a 1984", informa Gadioli. "Depois, faremos uma nova matriz a partir dos dados do censo de 1985, que estarão disponíveis em 1989, integrando os dois sistemas", conclui.

Quando esse trabalho estiver concluído, será possível saber, por exemplo, o peso correto dos passageiros e das cargas em cada modal de transporte. Ou então quantificar quais setores da economia consumiram o transportado. E mais

2. EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE POR MODAL

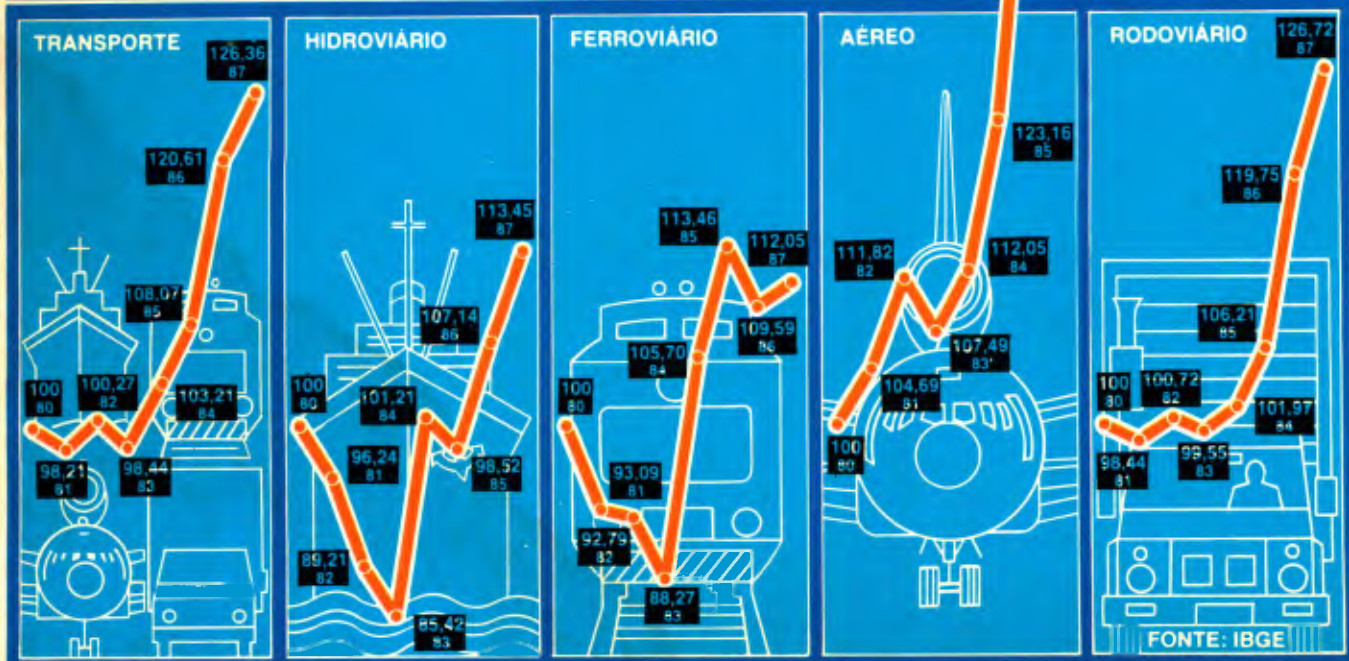


ILUSTRAÇÃO: Sílvio Macedo

Carga roubada leva tempo para recuperar.



A Pamcary evita esse risco em apenas 17 segundos.

A Pamcary é a maior operadora de Seguros de Carga em todo o Brasil.

E conquistou esta posição graças ao trabalho de gerenciamento de riscos que oferece gratuitamente a seus clientes, há mais de 20 anos. Prova disso é o exclusivo Cadastro Eletrônico Instantâneo cujo moderno Centro de Processamento de Dados dá

informações precisas e diariamente atualizadas, via consultas por telex ou telefone, sobre o carreteiro que o cliente deseja contratar prevenindo assim a prática do desvio de carga e de outras ocorrências negativas causadas por motoristas habitualmente negligentes e de comprovada má conduta profissional. Toda a

operação é absolutamente garantida pela devida cobertura securitária.

Se você é transportador, consulte a Pamcary e viabilize a utilização deste sistema em sua empresa. Se você embarca suas cargas via transportadoras, exija a garantia Pamcary. Em apenas 17 segundos, sua carga segue tranqüila.

Pamcary





Valverde: o rodoviário sem danos

ainda: se quem utilizou o transporte foram empresas ou famílias.

FALTAM DADOS – Na maioria dos modais, os dados são bastante confiáveis. No transporte aéreo, por exemplo, o IBGE utiliza as estatísticas do DAC – Departamento de Aviação Civil, de onde extrai todas as receitas e despesas operacionais com consumo intermediário, além de estatísticas de passageiros x quilômetro transportado, malas postais etc.

Para avaliar o transporte ferroviário, os dados são colhidos diretamente das empresas, como a Rede Ferroviária Federal, Fepasa, Vitória-Minas, Metrô do Rio e Metrô de São Paulo.

Até 1982, quem fornecia as informações já consolidadas sobre o transporte hidroviário era a Sunamam – Superintendência Nacional da Marinha Mercante. Atualmente, o IBGE consolida os dados a partir do balanço das empresas.

Outras informações necessárias são levantadas pelo IBGE em pesquisas mais gerais. Uma delas é o Inquérito Especial de Transportes, que faz parte do censo, realizado de cinco em cinco anos. “O grande problema continua sendo o transporte rodoviário, exatamente o modal mais importante do país”, afirma Heloísa Valverde Filgueiras, economista do IBGE, vinda da FGV.

“Como não temos nenhuma estatística direta das toneladas x quilômetro transportadas, temos que usar um indicador indireto”, prossegue a economista. “Sabemos que o sistema não é perfeito, mas, na falta de outras informações, lançamos mão do consumo do óleo diesel” informa. “Estamos fazendo estudos para confrontar esse indicador com dados técnicos das empresas e tentar estimar melhor o volume de transporte”, afirma.

A economista Maria Alice Veloso, chefe da Divisão de Planejamento do Departamento de Contas Nacionais, conta que o levantamento de dados da frota nacional realizado pelo Geipot em 1984 foi muito útil, porque informava quem eram os operadores, carga transportada e distância percorrida. “Infelizmente”, lamenta, “o Geipot não prosseguiu essa pesquisa e, assim, ficamos sem condições de avaliar o crescimento da produção (t.km) do transporte rodoviário”. A maior dificuldade parece localizar-se no acompanhamento da atividade dos carreteiros (transportadores rodoviários autônomos). “Atualmente, não sabemos nem mesmo quantos caminhoneiros existem no país”, lamenta-se Regina Gadieli. “O DNER tem RTB – Registro de Transportadores Rodoviários



Veloso lamenta interrupção do Geipot

de Bens, iniciado em 1984, depois da regulamentação do setor. Para obter o RTB, cada proprietário tem de preencher um cadastro, com a relação da frota de veículos. Um ano atrás, só tinham completado 40% do cadastro e os dados ainda não estavam processados. As informações não serviam nem mesmo como amostragem do universo, pois os carreteiros são rebeldes e se cadastram em menores proporções que os demais setores”.

Previsões para este ano são pouco otimistas

A julgar pelas estimativas do INPES – Instituto Nacional de Pesquisas e Estudos Sociais, órgão subordinado à Secretaria do Planejamento, o desempenho da economia e dos transportes este ano tem sido ainda pior do que o de 1987.

Comparando o segundo trimestre deste ano com o mesmo período do ano anterior, o INPES concluiu que a indústria caiu 1,7%, a agropecuária evoluiu 4,4% e o setor de serviços retraiu-se 0,5%.

Como resultado, o PIB caiu 0,8% em relação ao trimestre anterior e 0,44% nos últimos doze meses, o primeiro resultado negativo desde que o país saiu da recessão de 1983/84.

O mais preocupante, no entanto, é que o nível de investimento está caindo mais que o PIB, comprometendo a recuperação da economia. Comparativamente com o mesmo trimestre do ano anterior, o nível de investimento do segundo trimestre sofreu queda de 2,9%. A taxa de formação bruta de capital fixo, que mede os investimentos na economia, ficou em 16,5% do PIB, a mais baixa desde 1985. Dados do IBGE confirmam a tendência de retração. No primeiro semestre de 1988, a produção industrial ficou 4,80% abaixo da registrada no mesmo período em 1987, com quedas mais acentuadas nos setores farmacêuticos (12,92%), produtos de material plástico (16,41%), vestiário e calçados (11,41%), material elétrico e de comunicação (10,45%) e indústria mecânica (9,14%).

Os setores onde ainda houve crescimento foram o de veículos (8,11%), indústria extrativa mineral (2,97%), borracha (3,51%) e bebidas (2,08%).

Dentro desse contexto, não são exatamente confortadoras as previsões para o desempenho da economia e mesmo dos transportes em

VARIAÇÕES ANUAIS DO PRODUTO REAL POR CLASSE E RAMO DE ATIVIDADE								
PRODUTO	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Produto Real	9.13	-3.13	1.08	-2.83	5.67	8.38	8.04	2.91
Agropecuária	9.59	8.24	-0.43	-0.32	2.97	10.07	-7.58	14.01
Indústria	9.24	-9.17	-0.13	-6.56	6.13	8.95	12.14	0.21
Serviços	8.94	-0.91	2.26	-0.58	5.85	7.63	8.11	2.75
Transportes	7.52	-1.79	2.09	-1.83	4.84	4.72	11.60	4.77
Aéreo	7.66	4.69	6.81	-3.87	4.24	9.92	23.65	-3.21
Ferrovário	17.61	-6.91	-0.32	-4.87	19.74	7.34	-3.41	2.25
Hidroviário	-1.44	-3.72	-7.34	-4.25	18.48	-2.66	8.75	5.89
Rodoviário	6.55	-1.56	2.32	-1.17	2.44	4.15	12.75	5.74

Fonte: IBGE

A QUALQUER MOMENTO ESTA BARRA DE DIREÇÃO VAI CAUSAR UM GRAVE ACIDENTE.



ELA É RECONDICIONADA!

Recondicionar uma barra e o terminal de direção é um crime!

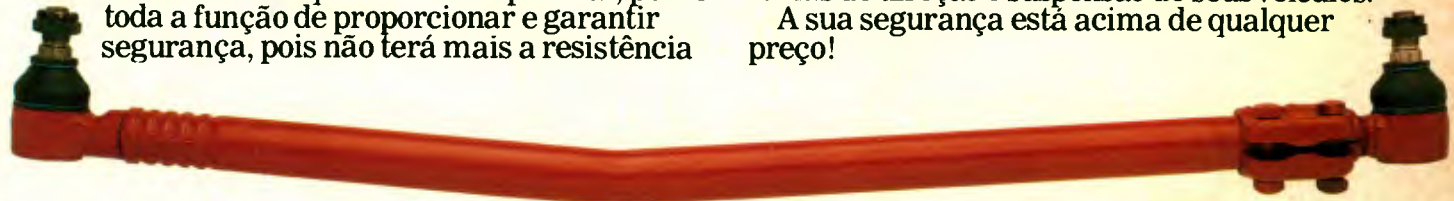
Um verdadeiro atentado às vidas de caminhoneiros, motoristas e passageiros que trafegam diariamente pelas ruas e estradas.

A barra de direção é uma peça de máxima segurança, projetada para suportar rigorosos esforços, mas no momento em que ela é "recuperada", perde toda a função de proporcionar e garantir segurança, pois não terá mais a resistência

necessária e certamente poderá quebrar na próxima curva, causando trágicas consequências.

Este é o alerta da Nakata a todos profissionais que dirigem ônibus e caminhões no seu dia a dia de trabalho e a todas as empresas de transporte coletivo e de carga do país. Exijam sempre a colocação de peças originais na hora da manutenção dos sistemas de direção e suspensão de seus veículos.

A sua segurança está acima de qualquer preço!



BARRAS ORIGINAIS DE DIREÇÃO

NAKATA

BARRAS E TERMINAIS DE DIREÇÃO E BARRAS DE LIGAÇÃO ORIGINAIS

INVESTIR NO SEU PRÓPRIO NEGÓCIO É SEMPRE A MELHOR APLICAÇÃO.

LIQUE ATENTO: PÁGINA 33.

SEMPRE
JUNTO
DO
CLIENTE

FOTO: Divulgação



Firaci: ligeiro equívoco na previsão

1988. O INPES estima que a queda do PIB chegará a 0,9%. Para tanto, deverá contribuir uma acentuada retração na produção industrial (de 2,9%), arrastada por redução de 7% na produção de bens de consumo e crescimento zero na produção de bens de capital.

PIB ESTÁVEL – O crescimento da agricultura, estimado em apenas 1,5%, „mais uma vez, deverá evitar uma queda mais acentuada do PIB. Por sua vez, o setor de serviços (onde se incluem os transportes) deverá crescer apenas 0,1%.

Um pouco menos pessimista, Salvador Firaci, 2º vice-presidente da Fiesp/Ciesp, prevê crescimento zero para a indústria e “um desempenho positivo” para os transportes este ano. Preferindo não citar números, ele diz que “prova disso é uma ligeira recuperação da indústria automobilística e de motores, ocorrida nos primeiros meses do ano”.

Obviamente, Firaci está confundindo o setor de serviços de transportes com a indústria de material de transportes, cujo desempenho tem sido bom. No entanto, há quem acredite num crescimento dos transportes este ano. O economista Joaquim Elói Cirne de Toledo, PhD do Departamento de Economia da FEA/USP, por exemplo, prevê para os setores de transporte e comunicação um crescimento de 4,3%.

Para Toledo, o PIB deverá ficar estabilizado ou sofrer ligeiro declínio de até 1%. A indústria será o setor mais penalizado, caindo 3,5%. Já a agropecuária crescerá 1,5%.

REDUÇÃO DE RENDA – São vários os fatores que levaram a economia a esse fraco desempenho. Eles vêm desde a explosão do Plano Cruzado em 1986. Segundo especialistas, os mais notáveis são o processo de redução da renda dos salários e a queda do nível de atividades industriais a partir do segundo semestre de 1987. Veio, em seguida, o agravamento da crise e a incerteza na indústria para fazer novos investimentos.



FOTO: Robson Martins

Toledo: transporte crescerá até 4,3%

Para reverter esse quadro, na opinião do professor Toledo, seria preciso investir em infra-estrutura e oferta de insumo para a indústria. E isso compreenderia ainda transportes, energia elétrica e parte de comunicações como um conjunto. “No geral, a curto e médio prazos, o crescimento do país está condicionado ao que foi investido ou deixou de ser nos últimos anos”, diz o professor Toledo.

As metas de crescimento (PND – Plano Nacional de Desenvolvimento) só foram aplicadas no governo anterior. O atual fez, durante o Plano Cruzado, um plano de metas que prenunciava um crescimento do PIB da ordem de 5 a 6% ao ano. “Era algo bastante otimista, tendo em vista que o país cresceu 3% em média nesta década”, diz o economista Toledo.

A agropecuária figura entre os setores que mais se destacaram, com um crescimento médio de 4% ao longo do tempo. Em 1987, ela superou o setor de serviços, que cresceu naquele ano 2,8%. Para o professor Toledo, a agropecuária teve esse comportamento porque “não dependia de demanda interna, ficando mais sujeita a estímulos de preços externos, pois grande parte de seus produtos podem ser exportados com facilidade”.

O transporte, que faz parte do setor de serviços, tem-se mostrado bastante promissor.

Outros segmentos apontados por Elói Toledo como capazes de crescer são: químico, siderúrgico, de alguns insumos e a indústria de celulose. Normalmente, esses operam a plena capacidade, devido à facilidade de exportar o excedente. O professor Toledo é de opinião que esses setores são os que têm mais capacidade de crescer e, para isso, basta investir em sua infra-estrutura. “É o caso da indústria de celulose que está redirecionando sua produção para a exportação”.

Reportagens: José Elódio da Fonseca (São Paulo) e Marco Antônio Damy (Rio de Janeiro). Texto: Neuto Gonçalves dos Reis