

BALANÇOS DO TRC MOSTRAM BAIXA RENTABILIDADE E ALTO ENDIVIDAMENTO

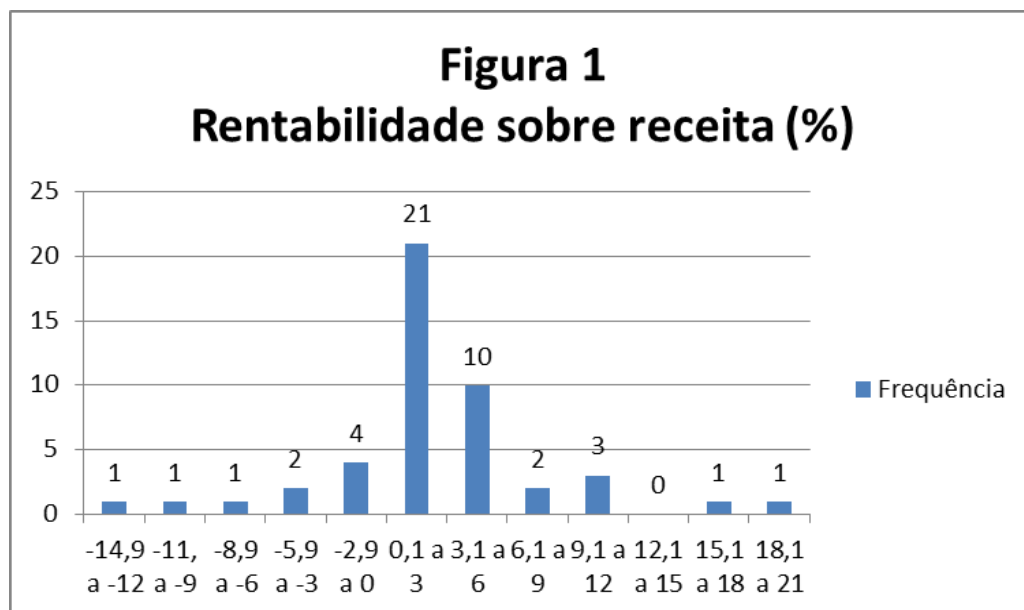
* Por Neuto Gonçalves dos Reis

Impulsionado pelos avanços tecnológicos, o profissionalismo dos transportadores, o investimento contínuo em frota e a qualificação da mão de obra, o Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) é uma atividade em franca expansão.

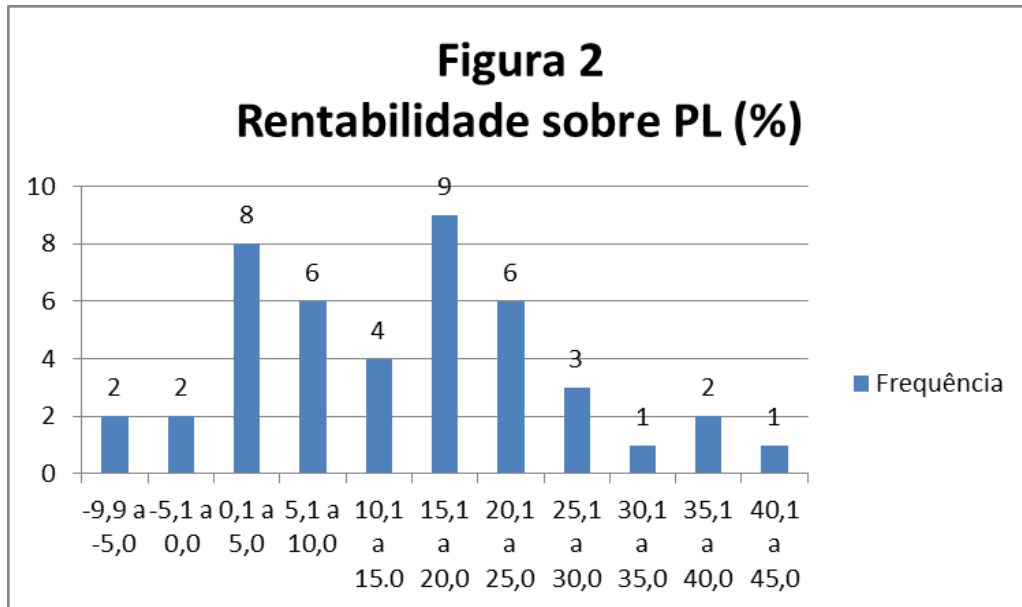
Neste cenário promissor, seria de se esperar que o setor desfrutasse de excelente rentabilidade, boa produtividade e baixo endividamento. A triste realidade, no entanto, é que o TRC padece do mal crônico da baixa lucratividade, pequena produtividade e alto endividamento, o que coloca a atividade no rol das mais arriscadas e de menor remuneração no país. Por isso mesmo, pesquisa de 2013, realizada pelo Instituto Bonilha, mostrou que cerca de 70% dos entrevistados não gostariam de ser um empreendedor neste segmento.

Para constatar o fraco desempenho financeiro do setor, tomou-se como amostra as cinquenta maiores transportadoras listadas pelo anuário Maiores e Melhores de 2013 da OTM Editora. Esta amostra pode ser considerada otimista, pois, além de incluir apenas as empresas supostamente mais bem organizadas e administradas do país, relaciona somente aquelas que tiveram a coragem de enviar voluntariamente seus balanços para o anuário.

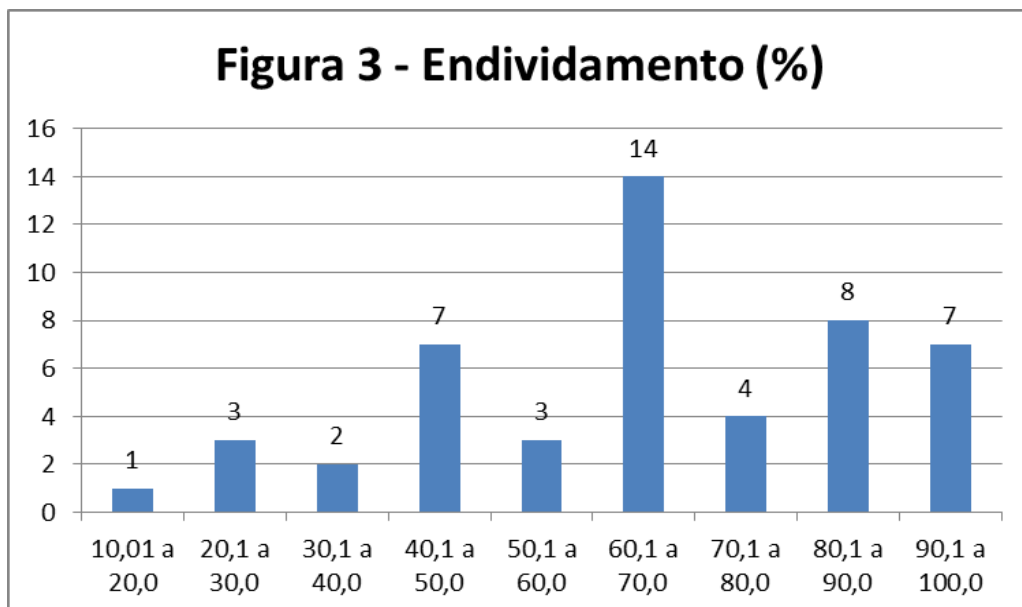
No quesito rentabilidade sobre receita (figura 1), constata-se que 14 delas operaram com prejuízo. Destas 14, três foram consideradas out-liers (discrepantes), ou seja, experimentaram prejuízos muito acima das outras 11.



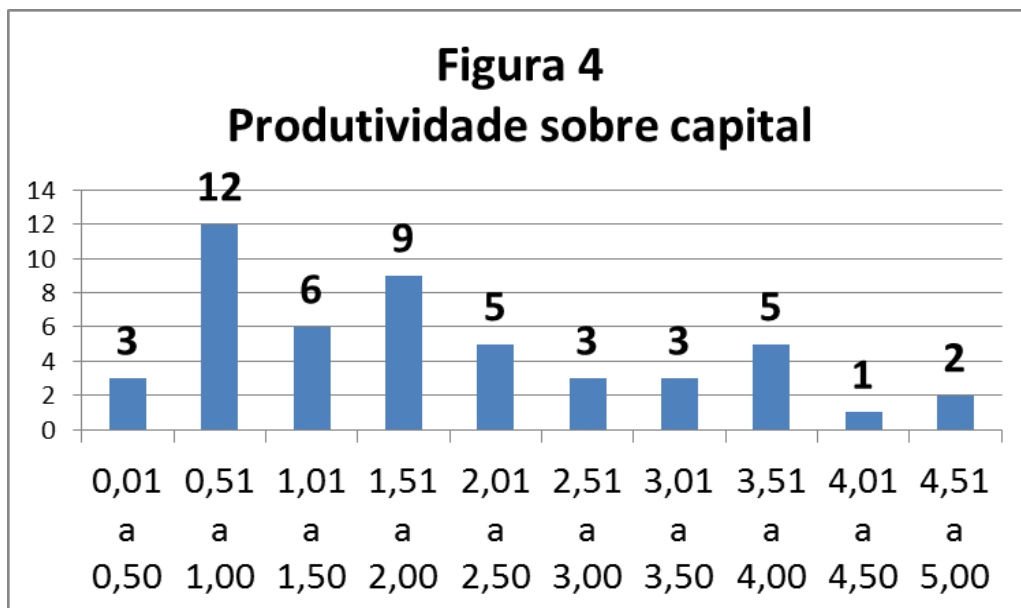
Quando se analisa a rentabilidade sobre o patrimônio líquido (figura 2), constata-se que quatorze empresas tiveram rentabilidade abaixo da TJLP, ou seja, inferior a 11%. A moda concentrou-se no intervalo de 15,1 a 20,0% (9 empresas). A média foi de 14,25% e a mediana não passou de 15,39%. Apenas quatro empresas tiveram rentabilidade superior a 30%.



A análise do endividamento (figura 3) revela que, desprezado um out-lier (cujo índice é de insolvência), restam outras 37 empresas com indicador superior a 60%. A moda (14 empresas) concentrou-se na faixa dos 60,1 a 75%. A média foi de 65% e a mediana, de 67,6%. Apenas seis empresas mostraram endividamento inferior a 40%.



Analizou-se também a produtividade do capital, ou seja, quantas vezes por ano as empresas conseguem girar o seu patrimônio líquido, ou ainda, a relação entre receita e patrimônio líquido (figura 4).



Desprezado um valor discrepante, constata-se que quinze empresas giram seu patrimônio líquido menos do que uma vez por ano. A moda (12 empresas) situa-se no intervalo entre 0,51 e 1,00. A média é de 1,93 e a mediana, de 1,74. Apenas 11 empresas conseguem girar seu patrimônio líquido mais de três vezes por ano.

Um dos motivos para o baixo desempenho financeiro do setor é a grande dificuldade de repassar os aumentos de custos. De fevereiro de 2007 a fevereiro de 2014, o setor de carga fracionada, por exemplo, foi ao mercado buscar reajuste por onze vezes.

As solicitações de aumento acumuladas chegam a 245,83% (tabela 1). No mesmo período o aumento do INCTF – Índice Nacional do Custo do Transporte de Carga Fracionada foi de 49,04%.

Tabela 1 – Solicitações de reajustes da CTTC – Câmara Técnica de Tarifas e Comercialização		
Mês	Ano	%
Fevereiro	2007	7,42
Fevereiro	2008	11,10
Abril	2009	7,60
Dezembro	2009	15,00
Fevereiro	2010	18,00
Agosto	2010	10,50
Fevereiro	2011	14,15
Fevereiro	2012	11,95
Fevereiro	2013	14,58
Agosto	2013	7,54
Fevereiro	2014	14,06
Acumulado		245,83
INCTF		49,04

Fonte: DECOPE/NTC

Os aumentos solicitados baseiam-se em pesquisa de defasagem entre os fretes praticados os custos operacionais da atividade, que não incluem o lucro. A verdade é que, cada nova pesquisa acaba revelando que as defasagens persistem, quando não aumentam.

No caso, por exemplo, da carga completa da linha São Paulo Manaus, pesquisa realizada em fevereiro deste ano mostra defasagem de 37,45%.

Pesquisa realizada pelo DECOPE/NTC com 132 empresas em janeiro de 2014 (tabela 2) revela que dez delas em vez de conseguir aumento tiveram que dar descontos durante o ano de 2013. Outras 26 mantiveram a tarifa constante durante o ano, enquanto 29 delas conseguiram aumentos máximos de 5% e 41 entre 5 e 10%. Na média, o aumento obtido foi de 5,21% contra um INCTF de 7,85% no período e uma defasagem de 14,58% em fevereiro de 2013.

Tabela 2 – Reajustes em 2013		
Reajuste	Empresas	%
Deram desconto	10	7,6
Mantiveram a tarifa	26	19,7
Até 5%	29	22,0
Entre 5 e 10%	41	31,1
Entre 10 e 15%	19	14,4
Entre 15 e 20%	4	3,0
Acima de 20%	3	2,3
Soma/média	132	5,21
Defasagem		14,58
INCTF		7,85

Fonte: DECOPE/NTC

Diante deste quadro, é imprescindível buscar novas fórmulas para a recuperação tarifária e comercialização saudável dos fretes do TRC. Para tanto, é essencial que o empresário conheça bem a sua estrutura de custos e cobre por todos os serviços prestados.

- * *Neuto Gonçalves dos Reis é Mestre em Engenharia de Transportes e Diretor-Técnico Executivo da NTC&Logística.*