

A LIDERANÇA NO TRANSPORTE AÉREO



O interior do Boeing 737: conforto e segurança num avião gostoso de voar.



A VASP tem 22 Boeing 737 em operação; trata-se da maior frota de seis aparelhos fora dos Estados Unidos, ou da terceira maior do mundo.

658 mil registrados no ano anterior. Por outro lado, os custos operacionais foram proporcionalmente reduzidos. A relação entre despesa e receita operacional, que em 1974 fora de 94,5 por cento, baixou para 91,2 por cento em 1975. Esta contenção do menor número de compras efetuadas: Cr\$ 120 milhões em 1975, contra Cr\$ 134 milhões em 1974. A relação entre compras e despesas, que fora de 21,3 por cento em 1974, baixou para 12,6 por cento em 1975.

De outro lado, o aumento do faturamento do maior número de passageiros transportados em 1975: 2 milhões e 64 mil, contra 1 milhão e 849 mil no ano anterior, ou seja, um aumento de 11,6 por cento. Mas nem só por isso. Também contribuiu o fato de ter aumentado a produtividade dos funcionários da empresa, cujo índice — que revela a relação entre cada funcionário e o número de passageiros transportados por quilômetro — aumentou 19,4 por cento em relação ao ano anterior, constituindo-se no maior aumento registrado entre todas as empresas concorrentes. Assim, em 1975, ano em que a VASP reduziu o número de seus funcionários de 5.715 (em 1974) para 5.518, cada um deles foi responsável por 324,2 passageiros transportados por quilômetro, contra 271,5 no ano anterior.

AMPLIAÇÃO DA FROTA

Para transportar um maior número de passageiros, a VASP recebeu, em 1975, dois novos Boeing 737: o de prefixo SNA, incorporado à sua frota no dia 21 de agosto; e o SNB, incorpo-

rado em 30 de outubro. Com isto, a VASP terminou o ano de 1975 com vinte Boeing 737 em operação. A eles, já se somaram outros dois Boeing 737, chegados no início de 1976. Assim, a VASP conta hoje com 22 Boeing 737, ou seja, dispõe da maior frota desses aparelhos fora dos Estados Unidos. Ou, ainda, da terceira maior do mundo, primeira do Brasil e América Latina. O Boeing 737 é o aparelho mais moderno em operação no País.

Em contrapartida, a VASP vendeu em 1975, para a Plana, do Uruguai, seus últimos três Viscount, aeronave que liderou o processo de recuperação das frotas das empresas aéreas brasileiras em 1958, iniciando a era do turbo-jato no País. Isto fez com que a sua frota se tornasse bastante padronizada, com evidentes benefícios no custo operacional da empresa.

Além dos vinte e dois Boeing 737, a VASP opera hoje com o Bandeirante, aparelho produzido no Brasil pela Embraer. São nove aviões utilizados nas linhas do Interior do Estado de São Paulo e nas linhas de integração nacional que servem pequenas cidades do Centro-Oeste, Norte e Nordeste.

Com sua frota ampliada, a VASP pode em 1975 inaugurar novas linhas, como, por exemplo, a São Paulo—Araçatuba—Campo Grande (Mato Grosso), servida por um Boeing 737, e a Porto Nacional (Goiás)—São Luís (Maranhão), com escalas em várias pequenas cidades do Interior, servida por Bandeirante, avião bi-motor com capacidade para transportar 15 passageiros. Atualmente, a VASP serve 62 cidades brasileiras,

perfazendo um total de 46 mil quilômetros de linhas.

Ao mesmo tempo, a VASP inaugurava novas agências no País, como a moderna loja de Macaé, totalizando 120 lojas próprias em território nacional.

A VASP NO EXTERIOR.

O ano passado foi também o ano em que a VASP chegou ao exterior, abrindo escritórios em Nova-Iorque e Paris. Esses escritórios visam garantir, junto aos passageiros de voos internacionais, os voos de conexão entre as várias cidades brasileiras, também por intermédio do Boeing 737. Sua necessidade decorre do fato do turista internacional já deixar o aeroporto de origem com toda a sua viagem programada. Daí a venda de conexões precisar ser feita no exterior.

Embora abertos há pouquíssimo tempo — o escritório de Nova-Iorque foi inaugurado no dia 5 de dezembro último — eles já trouxeram resultados efetivos para o Balanço de Pagamentos do Brasil. O escritório de Nova-Iorque já vendeu e reservou voos domésticos, entre o início de dezembro e final de março último, no montante de 900 mil dólares. Da mesma forma, o escritório de Paris, ainda não inaugurado oficialmente, fez vendas diretas e reservas, no mesmo período, de cerca de 800 mil dólares.

Além disso, a VASP assinou contratos para transportar, nos trechos nacionais, os passageiros de voos internacionais das empresas Pan American, Luf-

thansa e Air France, esta última para as conexões entre Rio e São Paulo dos passageiros do supersonico Concorde.

Uma das vantagens destes acordos é que eles economizam divisas para o País, uma vez que as passagens relativas à viagem complementar, de conexão no Brasil, passaram a ser pagas em cruzeiros, e não em dólares, conforme ocorria na ausência de tais contratos.

Apenas o acordo assinado com a Pan American assegura um voo da VASP entre Rio e São Paulo para cada um dos 14 voos semanais daquela empresa entre os Estados Unidos e o Brasil.

Ressalta-se, ainda, o fato da VASP ter assinado acordos, em 1975, com a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, utilizando um de seus três Boeing 737 especificamente destinados ao transporte de carga na entrega de correspondência. Também em 1975, foi assinado um outro acordo, com o Projeto Rohdon, para o transporte

VASP: PEQUENO BALANÇO DO ANO DE 1975

ANO	1975	1974	75/74
Faturamento (em Cr\$ mil)	1.120.022	686.658	63%
Lucro líquido (em Cr\$ mil)	97.792	44.029	122%
Passageiros Transportados	2.044.000	1.849.000	11,6%
Produtividade (Índice)	324,2	271,5	19,4%

dos estudantes do sul do país até os "campus" avançados das Universidades no interior do país, inclusive na Amazônia. O transporte é feito igualmente em Boeing 737, o que possibilita aos estudantes chegarem mais rapidamente e descansados ao local de destino, iniciando de imediato seu trabalho junto às populações locais.

A CONQUISTA DO PRIMEIRO LUGAR

Mais importante ainda para a VASP em 1975 foi o fato de ela ter atingido a liderança das empresas brasileiras de transporte aéreo que operam dentro do país. Os dados oficiais do Departamento de Aviação Civil (DAC) mostram que, em dezembro passado, estes foram os indicadores do melhor desempenho da VASP: regularidade, taxa anual de crescimento, participação no tráfego total, oferta de assentos por quilômetro e transporte de passageiros por quilômetro.

Comparando a regularidade dos aviões para os voos programados, por exemplo, estas foram as taxas médias das quatro empresas em operação no país, segundo o DAC: VASP — 96 por cento; Varig — 95 por cento; Transbrasil — 95 por cento; e Cruzeiro — 94 por cento. O índice de regularidade mostra se as empresas cancelam ou não algum voo programado.

Quanto à pontualidade — exigência de os aviões observarem os horários de pousos e decolagens nos voos efetivamente realizados, os índices, resultantes da média anual, foram os seguintes: Transbrasil — 87 por cento; VASP — 86 por cento; Varig — 85 por cento; e Cruzeiro — 81 por cento. Portanto, numa época em que a VASP era acusada de falta de pontualidade, apenas os aviões da Transbrasil foram mais pontuais que os seus.

Esses dois índices — de regularidade e de pontualidade — revelam a qualidade do serviço e o respeito ao passageiro propiciado por uma companhia aérea. E, conjugando os dois, a VASP superou todas as demais companhias.

Um índice ainda mais importante para a avaliação do desempenho das empresas aéreas é a taxa anual de seu crescimento, segundo o aumento do número de passageiros-quilômetros transportados. Conforme os dados do DAC, de 1974 para 1975 foram os seguintes os aumentos: VASP — 15,29 por cento; Transbrasil — 15,19 por cento; Varig — 11,25 por cento; e Cruzeiro — 8,91 por cento.

A VASP conseguiu registrar a mais elevada taxa de crescimento no período graças ao aumento de sua participação no mercado interno do país, onde o total de passageiros transportados ultrapassou 6,1 milhões de pessoas. Do tráfego total, os índices de participação das empresas, segundo o DAC, foram: VASP — 33,51 por cento; Varig — 33,33 por cento; Cruzeiro — 18,85 por cento; e Transbrasil — 16,31 por cento.

Mas a liderança da VASP se torna ainda mais evidente quando os técnicos comparam os índices de participação das empresas no total de passageiros transportados por quilômetro, que, em 1975, foi de 5,1 milhões. Os índices, segundo o DAC, foram os seguintes: VASP — 35 por cento; Varig — 30,9 por cento; Cruzeiro — 20 por cento; e Transbrasil — 12,4 por cento. Esses índices são importantes porque mostram o aproveitamento dos assentos nos aviões.

Quanto à oferta de assentos por quilômetro, ela foi de 9,4 milhões em 1975 para viagens dentro do país, sendo 33,4 por cento da VASP, 29,6 por cento da Varig, 22,6 por cento da Cruzeiro e 14,3 por cento da Transbrasil.

Os aviões da VASP viajaram em 1975 com 57 por cento de seus assentos ocupados, enquanto a porcentagem de aproveitamento dos assentos do conjunto das empresas foi de apenas 54 por cento. Para atingir o índice mais alto, a nova administração da VASP obteve aumentos de produtividade por empregados (19,4 por cento) e por avião (15 por cento).

Por isso, enquanto a VASP cresceu 15,3 por cento, a taxa anual de crescimento do conjunto de empresas foi de 12,1 por cento.

O ANO de 1975 foi, para a VASP, muito mais do que um ano de reconquista. Foi um ano de recordes e, sobretudo, o ano em que a VASP chegou à liderança da aviação comercial no Brasil, segundo dados oficiais do DAC — Departamento de Aviação Civil, do Ministério da Aeronáutica.

A economia do desperdício acabou no mundo ocidental — afirma o presidente da VASP, Flávio Musa de Freitas Guimarães. Ele explica que a crise econômica mundial, acentuada a partir de outubro de 1973 com a chamada "crise do petróleo", marcou uma mudança de era na história da humanidade; uma mudança tão extensa que Flávio Musa não vacila em compará-la, em certos aspectos, com as decorrentes da Revolução Francesa.

Trata-se realmente de uma mudança muito profunda — ressalta o presidente da VASP — mas que ainda não mostrou toda a sua extensão. O que estamos assistindo no momento é apenas uma das facetas da crise econômica mundial, a mais visível, a mais drástica, mas apenas uma. O importante é que esta crise, de uma economia de desperdício, nos colocou diante de um conservacionismo vital para a própria sobrevivência do homem na Terra.

Tal mudança, segundo Flávio Musa, obriga a nós, brasileiros, a repensarmos nossos problemas e nossas posições diante da nova realidade mundial. "Os critérios que até três anos atrás orientaram o desenvolvimento econômico do mundo inteiro, à exceção da China, hoje não servem mais", esclarece Musa. Como exemplo, ele cita o fato de dependermos hoje muito mais da agricultura, da agropecuária e da extração de minérios — estas sim as atividades realmente estratégicas da atualidade.

Na aviação comercial, o principal efeito desta mudança foi, segundo Musa, provocar um novo impulso, bastante intenso, em relação ao desenvolvimento da tecnologia, especialmente sobre as técnicas que permitem, em primeiro lugar, economizar combustível, em segundo, reduzir possíveis danos ao meio ambiente.

Por isso — explica Flávio Musa — a VASP atualmente está preocupada sobretudo em aumentar a sua produtividade, de modo a economizar combustível e, conseqüentemente, divisas para o Brasil. Isto será obtido forçosamente através de dois fatores: a) do aumento da utilização do número de assentos por quilômetro oferecidos aos passageiros; e, b) da adoção de uma tecnologia avançada, que permita maior rendimento do combustível.

Assim, o presidente da VASP assegura o propósito da empresa de manter uma permanente atualização tecnológica, buscando outros equipamentos que deem continuidade a esta filosofia empresarial. "Dado o impacto do preço do combustível na operação das empresas aéreas — assinala Musa — elas têm hoje que acompanhar obrigatoriamente essa atualização tecnológica. Isto, entretanto, vai lhes exigir um grande esforço financeiro. No caso da VASP, estamos expandindo as operações (linhas e frequências de voos) de maneira a garantir a geração dos recursos necessários".

OS BONS RESULTADOS DE 1975

Os primeiros resultados desta filosofia empresarial já se fizeram sentir durante os primeiros nove meses de gestão da nova diretoria da VASP, iniciada a 26 de março de 1975, logo após a posse da administração Paulo Egidio Martins no Governo do Estado de São Paulo, que detém o controle acionário da empresa.

Apurado o balanço da VASP relativo ao ano de 1975 — divulgado em tempo recorde, ainda em janeiro de 1976 — registrou-se um lucro líquido, antes da dedução do imposto de Renda, de Cr\$ 97 milhões 792 mil, superior em 122 por cento aos Cr\$ 44 milhões e 29 mil registrados em 1974. O lucro líquido após a dedução do IR foi de Cr\$ 81,2 milhões, resultado considerado excepcional num ano afetado sobremaneira pela crise do petróleo. (Este dado só não pode ser comparado ao do ano anterior porque, neste, as empresas estatais estavam isentas do pagamento do tributo).

Tal resultado decorreu principalmente do aumento do faturamento da empresa e da contenção dos custos operacionais. Em 1975, a receita operacional da VASP foi de Cr\$ 1 bilhão 120 milhões e 22 mil, superior em 63 por cento aos Cr\$ 686 milhões