

7. Conclusão

O presente estudo nos remete á conclusão de que a medida dos indicadores de desempenho constitui importante papel na correta avaliação dos resultados do negócio ferroviário, em especial no atual cenário de privatizações brasileiro, no qual os resultados despertam interesses múltiplos, quer nos dirigentes e acionistas das organizações, quer nos órgãos reguladores do Poder Concedente.

Vimos, ao longo do trabalho, que a evolução do desempenho das ferrovias pode ser analisada, de forma simplificada, a partir de três diferentes óticas: 1) a visão do usuário, que busca a redução dos preços e a melhoria no nível de serviço oferecido; 2) a visão do prestador de serviços, que busca a saúde financeira da empresa e a remuneração dos seus acionistas e 3) a visão do governo que visa melhorias sociais e econômicas ao país a partir de uma maior eficiência de seu sistema de transportes.

Considerando que a participação do transporte ferroviário de cargas no Brasil restringe-se ao segmento de curtas distâncias, onde as vantagens dos custos e serviços ferroviários não são significativas, o sistema de indicadores de desempenho pode representar um relevante instrumento para a melhora dos resultados do setor. Eles se mostram cada vez mais indispensáveis para a sobrevivência das empresas em um mercado que mostra a sua competitividade.no cenário atual.

Vale ressaltar a importância da seleção dos indicadores-chave, adequados ao ramo ferroviário e à estratégia da organização, em uma implementação de sucesso, fato que possibilita aos executivos concentrar seus esforços nas informações mais relevantes, permitindo uma correta tomada de decisão em um prazo mais curto.

No estudo em tela, observou-se a eficácia de vários indicadores, como, por exemplo, o ciclo médio de uma frota de vagões, considerado o indicador mais significativo da produtividade na utilização do material rodante, já que permite analisar o aumento da capacidade de transporte do sistema.

Conclui-se, igualmente, que o transporte ferroviário apresenta um excelente índice de eficiência energética e que, este é um indicador de extrema relevância tendo em vista que o custo com combustível é um dos maiores gastos operacionais de qualquer ferrovia.

No que se refere à questão do Trafego Mútuo e Direito de Passagem, aferiu-se neste estudo que menos de 10% do total de cargas transportadas em 2003 e 2004 foram realizadas por esta modalidade. Destaca-se ainda, que, desse total, as ferrovias MRS e EFC que juntas em 2004 transportaram 50% do total de cargas movimentadas por ferrovias no país, contribuíram com menos de 5% e 1% respectivamente.

O estudo proposto alcançou seus objetivos, considerando que a análise dos principais indicadores de desempenho em empresas ferroviárias nacionais, permitiu a elaboração e a proposição de alguns indicadores considerados adequados para o modal ferroviário de carga..

Por fim, observa-se um avanço bastante pequeno no sentido do aumento da participação das ferrovias na matriz de transportes brasileira. Pode-se apontar como sendo um dos principais entraves à uma maior eficiência das operações ferroviárias, as reduzidas distâncias médias percorridas, resultado de um inexpressivo grau de cooperação inter-empresas.

Como sugestão para estudos futuros, poderiam ser pesquisados os resultados de desempenho logístico de empresas estrangeiras, principalmente as européias e americanas, tendo em vista a escassez de investigações sobre estes dados na literatura brasileira. Acreditamos que, com isso, possa haver maiores parâmetros para que se possa efetuar uma comparação com os dados brasileiros, guardando-se as devidas proporções entre as diferentes realidades, mas que seria de grande proveito para estudos sobre o tema.