



Demonstração do valor adicionado: Uma análise dos índices de geração e distribuição de riqueza das empresas do setor de transportes da B3 do ano de 2014 até 2021

Rafael Higinio Vieira

Sérgio Murilo Petri

RESUMO

As demonstrações contábeis são ferramentas importantes a serem utilizadas na gestão das empresas de todos os setores. A partir delas, é possível observar as situações patrimoniais das empresas, para que os stakeholders (investidores, funcionários, governo, fornecedores e acionistas) possam ter a compreensão dos resultados da gestão de uma empresa, e entender como esta gestão influi na distribuição de riqueza para estes agentes participantes das empresas, e para que se possa entender qual setor pode ser o mais afetado diante de uma determinada crise econômica. De acordo com Malacrida e Santos, como propõe a teoria dos stakeholders, uma empresa é vista como o resultado de um esforço conjunto entre os seus agentes, sendo o valor gerado, o fruto de um esforço coletivo, sendo possível a existência de uma empresa apenas se a mesma for capaz de gerar valor o suficiente para que os interesses de seus stakeholders sejam devidamente supridos, corroborado por Cezane, 2023.

Palavras-chave: Índices de geração, distribuição de riqueza das empresas, transportes.

1 INTRODUÇÃO

As demonstrações contábeis são ferramentas importantes a serem utilizadas na gestão das empresas de todos os setores (SANTOS; SILVA; COSTA; PEREIRA, 2023; SILVA.; NUNES). A partir delas, é possível observar as situações patrimoniais das empresas, para que os stakeholders (investidores, funcionários, governo, fornecedores e acionistas) possam ter a compreensão dos resultados da gestão de uma empresa, e entender como esta gestão influi na distribuição de riqueza para estes agentes participantes das empresas, e para que se possa entender qual setor pode ser o mais afetado diante de uma determinada crise econômica (LIMA, 2021; COSTA, 2019).

De acordo com Malacrida e Santos (apud. Haller e Staden, 2014), como propõe a teoria dos stakeholders, uma empresa é vista como o resultado de um esforço conjunto entre os seus agentes, sendo o valor gerado, o fruto de um esforço coletivo, sendo possível a existência de uma empresa apenas se a mesma for capaz de gerar valor o suficiente para que os interesses de seus stakeholders sejam devidamente supridos, corroborado por Cezane, 2023.

A fim de evidenciar com maior eficiência a riqueza distribuída entre os stakeholders de uma empresa, foi criada a demonstração do valor adicionado (NEVES, L. L.; MACIEL, S. A.; SANTOS, 2022). A Demonstração do Valor Adicionado tem como principal objetivo, informar o valor da riqueza distribuída pela empresa e o modo como ocorre a sua distribuição, que ao contrário da demonstração do resultado do



exercício que é dirigida quase unicamente aos sócios e acionistas, é dirigida também para a compreensão do governo, fornecedores e empregados. (MALACRIDA; SANTOS, 2022; LIMA, et al., 2022; HOSSER, et al., 2022; LONDERO; STANZANI; SANTOS, 2019; GELBKE et. al 2018).

Segundo Hosser; Ferreira; Soares e Karnopp (2020 apud CONSENZA, 2003), a expansão econômica faz com que se aumente a competitividade entre as empresas, fazendo-se necessário que as demonstrações contábeis sejam apresentadas com uma maior clareza e transparência para os seus usuários, sendo o papel da DVA, apresentar desta forma a distribuição da riqueza.

Pesquisando-se trabalhos já existentes (NEVES, L. L.; MACIEL, S. A.; SANTOS, 2022, MALACRIDA; SANTOS, 2022; LIMA, et al., 2022; HOSSER, et al., 2022; LONDERO; STANZANI; SANTOS, 2019) levantou-se a seguinte questão de pesquisa: Qual foi a riqueza gerada e a distribuição de riqueza das empresas do setor de transporte listadas na B3 do período de 2014 até 2021? Este trabalho tem como seu objetivo geral, analisar por meio dos índices da riqueza gerada, bem como a distribuição de riqueza entre governo, funcionários, acionistas e fornecedores das empresas de transporte listadas na B3 no período que segue do ano de 2014 até o ano de 2021. O motivo para a escolha do setor de transporte em específico foi pela sua importância para o funcionamento de vários outros setores, (turismo, abastecimento de carga, saúde, entre outros). Foi escolhida a Demonstração do valor adicionado por esta representar melhor a riqueza das empresas em um aspecto macro, de todas as outras demonstrações contábeis.

De acordo com o estudo de Toyoshima e Ferreira (2022), os setores de transporte são classificados como um importante componente da infra - estrutura, sendo o impacto das alterações neste setor na competitividade do sistema, dependente de do grau de encadeamento na matriz produtiva da economia.

Para que se atinja este objetivo, foram apontados os seguintes objetivos específicos:

Levantar as demonstrações de valor adicionado das empresas de transporte do período de 2014 até 2021;

Mensurar as porcentagens das riquezas geradas e de suas distribuições de todas as empresas encontradas;

Comparar por meio de média dos resultados de todos os setores;

Existe relevância neste estudo, pois nele, é possível verificar o desempenho das empresas de transportes da B3 quanto a riqueza gerada (NEVES; MACIEL; SANTOS, 2022, MALACRIDA; SANTOS, 2022; LIMA, et al., 2022; HOSSER, et al., 2022; LONDERO; STANZANI; SANTOS, 2019) e também, ter um ideia da capacidade das empresas deste setor de gerar riqueza para os agentes que dela participam (SILVA; OLIVEIRA; GONZALES, 2021; ANTONIO MARCELINO; DOS SANTOS; GOUVEIA, 2021; MUNIZ, 2021).

As pesquisas realizadas (NEVES; MACIEL; SANTOS, 2022, MALACRIDA; SANTOS, 2022; LIMA, et al., 2022; HOSSER, et al., 2022; LONDERO; STANZANI; SANTOS, 2019) examinam o



desempenho das empresas de transporte listadas na B3 (Bolsa de Valores de São Paulo) em relação à riqueza gerada. Destacando os seguintes aspectos explicativos: avaliação financeira; indicador econômico; benchmarking; tomada de decisão empresarial, e ainda evidencia contribuições para a pesquisa acadêmica no que se refere a transparência do mercado e relevância para stakeholders. Portanto, os estudos sobre o desempenho das empresas do setor de transporte na B3 quanto à riqueza gerada são relevantes em vários contextos, tanto para a comunidade financeira quanto para a economia em geral. Esses estudos fornecem informações relevantes que podem influenciar decisões estratégicas, políticas e de investimento de stakeholders.

As pesquisas (SILVA; OLIVEIRA; GONZALES, 2021; ANTONIO MARCELINO; DOS SANTOS; GOUVEIA, 2021; MUNIZ, 2021), que avaliam a capacidade das empresas do setor de transporte da B3 de gerar riqueza para os agentes envolvidos é altamente relevante por várias razões: avaliação do setor; investimentos; política pública; eficiência empresarial; benchmarking; transparência do mercado; geração de emprego. dessa forma, esses estudos têm uma ampla relevância, não apenas para os investidores e empresas envolvidas, mas também para a economia, o governo e a sociedade em geral. Eles fornecem informações críticas sobre o desempenho e a saúde de um setor fundamental da economia.

Quanto a delimitação temporal foi definida do ano 2014 até 2021, uma vez que as empresas do setor não tinham informações completas de 2012 e 2013. Quanto a delimitação legal observou a legislação da DVA foi inserida pela Lei nº 11.638, de 2007 e CPC 09 - DEMONSTRAÇÃO DO VALOR ADICIONADO (DVA), data aprovação:30/10/2008 e data divulgação:12/11/2008.

O trabalho possui 4 divisões, sendo a primeira o referencial teórico, abordando contextos gerais e uma apresentação da demonstração do valor adicionado. A seguir, a metodologia, abordando quais os métodos utilizados para atingir os objetivos do estudo. Análise e discussão dos resultados, onde irão ser comentados os resultados encontrados e feitas as comparações entre os diferentes setores de transporte. Por último as considerações finais, comentando o que se pode observar e aprender durante a confecção desta pesquisa.

2 OBJETIVO

Analisar por meio dos índices da riqueza gerada, bem como a distribuição de riqueza entre governo, funcionários, acionistas e fornecedores das empresas de transporte listadas na B3 no período que segue do ano de 2014 até o ano de 2021.

3 REFERENCIAL TEÓRICO



Neste Capítulo, serão abordados os conceitos da demonstração do valor adicionado (DVA), a DVA no contexto societário, a obrigatoriedade da DVA no Brasil, e será também abordado o setor de transportes, a sua importância na economia e nos ramos de atividades do país.



3.1 DEMONSTRAÇÃO DO VALOR ADICIONADO (DVA)

A Demonstração do Valor Adicionado (DVA) é uma das demonstrações mais atuais, e tem a função específica de demonstrar a riqueza gerada por uma empresa e a distribuição entre os agentes que participam de sua formação (NEVES; MACIEL; SANTOS, 2022, MALACRIDA; SANTOS, 2022; LIMA, et al., 2022; HOSSER, et al., 2022; LONDERO; STANZANI; SILVA, 2017).

Segundo o que consta no CPC 09 referente a demonstração do valor adicionado, a DVA é fundamentada em conceitos macroeconômicos, visando a eliminação de duplicidade de valores durante a contagem, bem como evidenciar a contribuição de uma entidade para o Produto Interno Bruto PIB), essas definições são suportadas pelos autores Elkhaldi; Abdullah, (2022); Brugnera; Damke (2022) E Castelo, et al., (2019).

De acordo com o estudo de Hosser et al, (2020 apud. CUNHA; RIBEIRO; SANTOS, 2005), Antes de se tornar obrigatória a Demonstração do Valor Adicionado foi utilizada para um cálculo de excelência empresarial, sendo publicado por 44 empresas em 1997, ano em que a DVA passou a ser uma demonstração obrigatória. No ano de 2004, o número de empresas subiu para 138, e em 2005, mais de 1000 empresa já haviam enviado a Demonstração do Valor Adicionado a Fundação Instituto de Pesquisas Contábeis Atuariais e Financeiras (FIPECAFI), que elaborou um modelo oficial para que as empresas elaborarem esta demonstração. (HOSSER, et al., (2020); CUNHA; RIBEIRO; SANTOS, 2005).

3.1.1 A obrigatoriedade da DVA no Brasil

No Brasil, a Demonstração do valor adicionado passou a ser obrigatória no ano de 2008, com a aprovação da Lei nº .11.638/07. Ainda neste mesmo ano, o comitê de pronunciamentos contábeis iniciou o CPC 09 com aprovação:30/10/2008 e data divulgação:12/11/2008, contendo os modelos de elaboração e definições de DVA, para ser adotado por todas as companhias de capital aberto.

O CPC 09 - Demonstração do Valor Adicionado, tem como objetivo regulamentar a forma de apresentação, sendo a adoção deste pronunciamento exigida por diversos órgãos reguladores, tais como a Comissão dos Valores Mobiliários (CVM), Agência Nacional de Energia Elétrica (ANAEEL), Agência Nacional de Transportes Terrestre (ANTT) e Agência Nacional de Saúde Suplementar (ANS). (SILVA; OLIVEIRA, 2021. ALMEIDA; SILVA, 2014.).

Segundo Gelbeke et al., (2018), antes de se tornar obrigatória para companhias de capital aberto, a DVA era incentivada pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM), por meio do parecer de orientação CVM nº 24/92. Os autores ainda afirmam que a CVM sugeriu um modelo elaborado pela Fundação de Pesquisas Contábeis, Atuariais e Financeiras (FIPECAFI), salientando a importância desta demonstração no Ofício-Circular CVM/SNC/SEP nº 1/07.



Conforme salientado por Silva; Oliveira, 2021 e Almeida; Silva (2014), A Finalidade da DVA é apresentar informações de como a empresa gerou riqueza e de como esta foi distribuída aos agentes participantes de sua formação. Almeida e Silva destacam também em sua pesquisa, o item 12 referente ao CPC 09, destacando a importância da DVA para os investidores e outros usuários, uma vez que destaca informações de natureza econômica e social e oferece uma maior compreensão das atividades da entidade dentro da sociedade.

O item 13 do CPC 09 ressalta ainda mais um ponto importante para a decisão da obrigatoriedade da DVA no Brasil, ao destacar a importância deste demonstrativo quando elaborado por segmento (tipos de clientes, produtos, atividades, áreas geográficas etc.) podem representar informações de valor no auxílio da formulação de predições, mesmo não havendo um pronunciamento específico do CPC, sua divulgação continuará sendo incentivada.

3.1.2 DVA em um Contexto societário

Levando-se em conta os preceitos de teoria contratual da firma, uma empresa pode ser considerada um nexo de contratos entre os seus participantes, em que as estruturas variam de acordo com as variáveis passíveis de análise, obedecendo regras institucionais (GÓIS, 2014; ALMEIDA, 2014; COSTA, 2014; LUCA, 2014; ZAYLBERSTAJN, 2005; LOPES, INDÍCIBUS, 2012).

Dentro deste contexto, Góis, Almeida, Costa e Luca (apud. Lopes, Indícibus, 2012.) reforçam que cada participante tem a sua contribuição dentro da entidade, visando o recebimento da sua parcela em relação ao que contribuem, sendo necessário um equilíbrio contratual para um funcionamento saudável da empresa. Ou seja, para Góis (2014); Almeida, (2014); Costa e Luca (2016), é necessário que os contratos dentro de uma entidade funcionem de forma harmônica, para que se evite a má administração da mesma e comprometa a sua existência.

No contexto da Teoria Contratual da Firma, a contabilidade possui quatro funções na coordenação dos vários contratos existentes entre a empresa e suas partes, a saber: (1) mensurar a contribuição de cada participante da empresa; (2) mensurar o incentivo recebido por cada um dos participantes da empresa; (3) comparar as contribuições e os incentivos recebidos por cada participante com a parcela demonstrada nos contratos; e (4) distribuir essas informações a todos os participantes.(GÓIS et al., 2016, apud. SUNDER, 2014, p.49.)

A Demonstração do valor adicionado, dentre todas as suas funções, também se destaca por apresentar o valor distribuído entre os sócios da entidade e o valor que será entregue como reservas à própria entidade (HOSSER et al, 2020; CASTELO, et al., 2019).

Conforme abordado por Martins et al. (2018, p. XX) no manual de contabilidade societária, a distribuição do capital próprio demonstrado na DVA é estruturada da seguinte forma:



Juros sobre o capital próprio: Inclui os valores pagos ou creditados aos sócios como juros sobre o seu capital por consequência do resultado do exercício, exceto aqueles juros que serão retidos como reserva para a entidade.

Dividendos: São aquela parte do resultado do exercício que será a remuneração dos sócios da empresa.

Lucros Retidos e Prejuízo do Período: Inclui aquela parcela do resultado do exercício que será retida como reserva para o capital da empresa. Em caso de resultado negativo, a entidade deve contabilizar como uma subtração para a reserva de lucro ou prejuízo acumulado.

Participação dos Não Controladores nos Lucros Retidos: Este item se refere à parcela de distribuição de riqueza que será destinada aos sócios não controladores.

Essa estrutura da DVA evidencia a distribuição do capital próprio é fundamental para a transparência financeira e para comunicar aos investidores como os resultados da empresa estão sendo compartilhados e reinvestidos (NEVES; MACIEL; SANTOS, 2022, MALACRIDA; SANTOS, 2022; LIMA, et al., 2022; HOSSER, et al., 2022; LONDERO; STANZANI; SANTOS, 2019). Ela também tem implicações significativas para a governança corporativa, a tomada de decisões estratégicas e a análise financeira (SILVA; OLIVEIRA; GONZALES, 2021; ANTONIO MARCELINO; DOS SANTOS; GOUVEIA, 2021; MUNIZ, 2021). Portanto, compreender como esses elementos funcionam é essencial para investidores, gestores e profissionais de contabilidade e finanças.

3.1.3 Estrutura e definições da DVA

De acordo com o CPC 09, existem três estruturas de Demonstração do Valor Adicionado para os três tipos de instituições diferentes. Para empresas (Quadro 1), instituições bancárias (Quadro 2) e seguradoras.

- DVA para empresas em geral

A Demonstração do Valor Adicionado (DVA) é um relatório financeiro que deve ser apresentado pelas empresas de capital aberto no Brasil de acordo com as normas contábeis brasileiras (CPC 09 - Comitê de Pronunciamentos Contábeis 09). A DVA tem como objetivo evidenciar como a riqueza gerada pela empresa é distribuída entre os diversos agentes econômicos envolvidos no processo produtivo (NEVES; MACIEL; SANTOS, 2022, MALACRIDA; SANTOS, 2022; LIMA, et al., 2022; HOSSER, et al., 2022; SILVA; OLIVEIRA; GONZALES, 2021; ANTONIO MARCELINO; DOS SANTOS; GOUVEIA, 2021; MUNIZ, 2021; LONDERO; STANZANI; SANTOS, 2019). A seguir no Quadro 1, estão os principais itens que a DVA deve evidenciar de acordo com o CPC 09:

Descrição	20X1 (R\$)	20X0 (R\$)
1 – RECEITAS		
1.1) Vendas de mercadorias, produtos e serviços		
1.2) Outras receitas		



1.3) Receitas relativas à construção de ativos próprios		
1.4) Provisão para créditos de liquidação duvidosa – Reversão / (Constituição)		
2 - INSUMOS ADQUIRIDOS DE TERCEIROS		
(inclui os valores dos impostos – ICMS, IPI, PIS e COFINS)		
2.1) Custos dos produtos, das mercadorias e dos serviços vendidos		
2.2) Materiais, energia, serviços de terceiros e outros		
2.3) Perda / Recuperação de valores ativos		
2.4) Outras (especificar)		
3 - VALOR ADICIONADO BRUTO (1-2)		
4 - DEPRECIÇÃO, AMORTIZAÇÃO E EXAUSTÃO		
5 - VALOR ADICIONADO LÍQUIDO PRODUZIDO PELA ENTIDADE (3-4)		
6 - VALOR ADICIONADO RECEBIDO EM TRANSFERÊNCIA		
6.1) Resultado de equivalência patrimonial		
6.2) Receitas financeiras		
6.3) Outras		
7 - VALOR ADICIONADO TOTAL A DISTRIBUIR (5+6)		
8 - DISTRIBUIÇÃO DO VALOR ADICIONADO (*)		
8.1) Pessoal		
8.1.1 – Remuneração direta		
8.1.2 – Benefícios		
8.1.3 – F.G.T.S		
8.2) Impostos, taxas e contribuições		
8.2.1 – Federais		
8.2.2 – Estaduais		
8.2.3 – Municipais		
8.3) Remuneração de capitais de terceiros		
8.3.1 – Juros		
8.3.2 – Aluguéis		
8.3.3 – Outras		
8.4) Remuneração de Capitais Próprios		
8.4.1 – Juros sobre o Capital Próprio		
8.4.2 – Dividendos		
8.4.3 – Lucros retidos / Prejuízo do exercício		
8.4.4 – Participação dos não-controladores nos lucros retidos (só p/ consolidação)		

Fonte: CPC 09 (2009, p. 16)

Essas descrições são os principais itens que a DVA deve evidenciar de acordo com o CPC 09 no Brasil. A DVA é uma demonstração importante para entender como o valor gerado pela empresa é distribuído entre os diferentes stakeholders e pode oferecer insights valiosos sobre a eficiência operacional e a responsabilidade social da empresa (NEVES; MACIEL; SANTOS, 2022, MALACRIDA; SANTOS, 2022; LIMA, et al., 2022; HOSSER, et al., 2022; LONDERO; STANZANI; SANTOS, 2019). Nota-se que essas informações podem mudar ao longo do tempo com atualizações nas normas contábeis, por isso, é importante consultar a versão mais recente das normas para garantir a conformidade atualizada.

Como mencionado no CPC 09 referente a Demonstração do Valor Adicionado, cada termo apresentado nesta demonstração possuem os seguintes significados:

Descrição	Definição	Fontes
valor adicionado	Riqueza gerada pela empresa de uma forma geral, sendo medido pela dedução do valor das receitas de vendas e do valor dos insumos adquiridos de terceiros. Neste item,	Comitê de Pronunciamentos



	é também incluso o valor da riqueza produzida por terceiros e transferida à entidade	Contábeis (CPC) 09 (2009)
Receita de Vendas/Serviços	Representa o valor dos ganhos com vendas ou serviços, sendo reconhecida pelo regime de competência.	Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) 09 (2009)
Outras Receitas	Valores de ganhos com alienação de ativos não circulantes, venda de imobilizado, investimentos, transações não reconhecidas de transferência.	Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) 09 (2009)
Insumos de Terceiros	Matérias Primas, energia, produtos e serviços adquiridos de terceiros e transformados em despesas.	Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) 09 (2009)
Depreciação e Amortização	Valores reconhecidos no período, representados na conciliação do fluxo de caixa e demonstração do resultado do exercício.	Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) 09 (2009)
Valor Adicionado Recebido em Transferência	Valores de riqueza produzida por equivalência patrimonial, royalties, dividendos e aluguéis.	Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) 09 (2009)

Fonte: Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC), 2009, p. 3-8

Os Itens da Demonstração do Valor Adicionado acima representados se destacam na primeira parte, onde se pretende destacar o valor adicionado total a distribuir.

De acordo com o CPC 09, a segunda parte da DVA deve apresentar de forma detalhada, como a riqueza da entidade foi distribuída. Os principais componentes desta distribuição serão a seguir apresentados:

Quadro 3: Definições dos itens do valor adicionado distribuído

Descrição	Definição	Fonte
Pessoal	Riqueza distribuída entre os funcionários da entidade (salário, férias, 13º, horas extras, comissões).	Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) 09 (2009)
Impostos, taxas e contribuições	Incluem-se aqui os impostos, taxas e contribuições devidos ao governo(federais, estaduais, municipais)	Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) 09 (2009)
Capital de Terceiros	Valores pagos aos financiadores ou creditados externos de capital.	Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) 09 (2009)
Capitais Próprios	Valores atribuídos aos sócios ou acionistas.	Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) 09 (2009)
Reservas de Lucros/Prejuízos	Valores destinados à formação de reservas de lucros ou prejuízos da entidade.	Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) 09 (2009)

Fonte: Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) 2009. p. 3-8.

- DVA para instituições financeiras bancárias

As instituições financeiras bancárias no Brasil também devem preparar a Demonstração do Valor Adicionado (DVA) de acordo com o CPC 09 (Comitê de Pronunciamentos Contábeis 09). No caso dessas



instituições, a DVA deve evidenciar informações específicas relacionadas às atividades financeiras (LIMA, et al., 2022; TAIAROL; RAIMUNDINI; BEHR, 2011). A seguir no Quadro 2 estão os principais itens que a DVA para instituições financeiras bancárias deve evidenciar:

Descrição	20X1 (R\$)	20X0 (R\$)
1 – Receitas		
1.1) Intermediação Financeira		
1.2) Prestação de Serviços		
1.3) Provisão para créditos de liquidação duvidosa – Reversão / (Constituição)		
1.4) Outras		
2 – Despesas de intermediação financeira		
3 – Insumos adquiridos de terceiros		
3.1) Materiais, energia e outros		
3.2) Serviços de terceiros		
3.3) Perda/Recuperação de valores ativos		
3.4) Outras (especificar)		
4 – Valor adicionado bruto (1-2-3)		
5 – Depreciação, amortização e exaustão		
6 – Valor adicionado líquido produzido pela entidade (4-5)		
7 – Valor adicionado recebido em transferência		
7.1) Resultado de equivalência patrimonial		
7.2) Outras		
8 – Valor adicionado total a distribuir (6+7)		
9 – Distribuição do valor adicionado (*)		
9.1) Pessoal		
9.1.1 – Remuneração direta		
9.1.2 – Benefícios		
9.1.3 – F.G.T.S		
9.2) Impostos, taxas e contribuições		
9.2.1 – Federais		
9.2.2 – Estaduais		
9.2.3 – Municipais		
9.3) Remuneração de capitais de terceiros		
9.3.1 – Aluguéis		
9.3.2 – Outras		
9.4) Remuneração de Capitais Próprios		
9.4.1 – Juros sobre o Capital Próprio		
9.4.2 – Dividendos		
9.4.3 – Lucros retidos/Prejuízo do exercício		
9.4.4 – Participação dos não controladores nos lucros retidos (só p/ consolidação)		

Fonte: CPC 09 (2009, p. 16)

Despesas de intermediação financeira: Este item é observado apenas na demonstração que se refere às instituições financeiras. Aqui estão destacados os custos de captação, empréstimos, repasses, arrendamento mercantil e outros.

Destaca-se de que as instituições financeiras têm operações específicas, é um setor regulado, que podem requerer a evidenciação de informações adicionais na DVA, dependendo do seu portfólio de produtos e serviços (LIMA, et al., 2022; TAIAROL; RAIMUNDINI; BEHR, 2011).. Portanto, é fundamental



consultar as normas contábeis vigentes no Brasil e buscar orientação contábil especializada para garantir a conformidade com as exigências específicas do CPC 09 para instituições financeiras bancárias.

- DVA para seguradoras

O CPC 09 (Comitê de Pronunciamentos Contábeis 09) trata da Demonstração do Valor Adicionado (DVA) e se aplica a todas as entidades que elaboram demonstrações financeiras de acordo com as normas contábeis brasileiras (BR GAAP). No caso das entidades seguradoras no Brasil, a DVA deve evidenciar as informações relacionadas à geração e distribuição do valor adicionado de acordo com as atividades específicas desse setor (SILVA, 2017; SUSEP 2023). Alguns dos elementos que a DVA de entidades seguradoras deve evidenciar incluem:

Descrição	20X1 (R\$)	20X0 (R\$)
1 RECEITAS		
1.1 Receitas com operações de seguros		
1.2 Receitas com operações de previdência complementar		
1.3 Rendas com taxas de gestão e outras taxas		
1.4 Outras		
1.5 Provisão para créditos de liquidação duvidosa – Reversão / (Constituição)		
2 VARIAÇÕES DAS PROVISÕES TÉCNICAS		
2.1 Operações de seguros		
2.2 Operações de previdência		
3 RECEITA LÍQUIDA OPERACIONAL (1+2)		
4 BENEFÍCIOS E SINISTROS		
4.1 Sinistros		
4.2 Variação da provisão de sinistros ocorridos, mas não avisados		
4.3 Despesas com benefícios e resgates		
4.4 Variação da provisão de eventos ocorridos, mas não avisados		
4.5 Outras		
5 INSUMOS ADQUIRIDOS DE TERCEIROS		
5.1 Materiais, energia e outros		
5.2 Serviços de terceiros, comissões líquidas		
5.3 Variação das despesas de comercialização diferidas		
5.4 Perda / Recuperação de valores ativos		
6 VALOR ADICIONADO BRUTO (3-4-5)		
7 DEPRECIACÃO, AMORTIZAÇÃO E EXAUSTÃO		
8 VALOR ADICIONADO LÍQUIDO PRODUZIDO PELA ENTIDADE (6-7)		
9 VALOR ADICIONADO RECEBIDO/CEDIDO EM TRANSFERÊNCIA		
9.1 Receitas financeiras		
9.2 Resultado de equivalência patrimonial		
9.3 Resultado com operações de resseguros cedidos		
9.4 Resultado com operações de cosseguros cedidos		
9.5 Outras		
10 VALOR ADICIONADO TOTAL A DISTRIBUIR (8+9)		
11 DISTRIBUIÇÃO DO VALOR ADICIONADO *		
11.1 Pessoal		



11.1.1	Remuneração direta		
11.1.2	Benefícios		
11.1.3	F.G.T.S		
11.2	Impostos, taxas e contribuições		
11.2.1	Federais		
11.2.2	Estaduais		
11.2.3	Municipais		
11.3	Remuneração de capitais de terceiros		
11.3.1	Juros		
11.3.2	Aluguéis		
11.3.3	Outras		
11.4	Remuneração de Capitais Próprios		
11.4.1	Juros sobre o Capital Próprio		
11.4.2	Dividendos		
11.4.3	Lucros retidos / Prejuízo do exercício		
11.4.4	Participação dos não-controladores nos lucros retidos (apenas p/ consolidação)		
*	O total do item 11 deve ser exatamente igual ao item 10.		

Fonte: CPC 09 (2009, p. 18)

Variações das Provisões Técnicas: Diferente dos outros modelos, a Demonstração do Valor Adicionado modelada para seguradoras inclui as variações das provisões técnicas. Estas variações referem-se a ajustes de prêmios retidos para o regime de competência de acordo com a vigência de cada apólice de seguro. Incluem-se aqui também, as variações técnicas de previdência, representando a variação matemática de planos de previdência complementar aberta registrada no efetivo recebimento de contribuições (Comitê de Pronunciamentos COntábeis, 2009).

Benefícios e Sinistros: De acordo com o Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC 09) 2009, destacam-se nesta conta os sinistros retidos e as despesas com benefícios e resgates, que representam o total das indenizações líquidas a serem pagos aos segurados. Devem ser deduzidas das receitas.

Para entidades seguradoras no Brasil, a contabilidade é regulamentada por normas específicas, como as emitidas pelo CPC (Comitê de Pronunciamentos Contábeis), principalmente pela NBC TG 16 (Norma Brasileira de Contabilidade Técnica Geral 16) que trata sobre "Seguros".

Portanto, para entender o que uma DVA para entidades seguradoras deve evidenciar de acordo com a regulamentação contábil brasileira, você precisaria consultar as normas específicas relacionadas ao setor de seguros, como a NBC TG 16 e outras normas complementares. Certifique-se de verificar as atualizações mais recentes das normas, já que a regulamentação contábil pode ser atualizada após a minha data de corte.

3.2 SETOR DE TRANSPORTES

No Brasil, o setor de transportes veio evoluindo historicamente sem que houvesse um planejamento para a integração e coordenação eficientes para diferentes modalidades e decisões de investir (VARTANIAN; MACIEL, 2019; PAOLA; AZEVEDO, 1974.).



Em seu artigo, Barat (1973) afirma que o setor de transportes possui o seu papel dentro dos diferentes estágios do desenvolvimento econômico brasileiro, relações de complementaridade, competição entre modalidades, funções históricas de cada uma, além da subordinação dos aspectos operacionais, administrativos e financeiros, tanto a uma perspectiva histórico-institucional de longo prazo, quanto ao quadro setorial em seu conjunto. Barat (1973) reforça em seu artigo, que o setor de transportes possui um papel fundamental na operação do sistema econômico, pois todas os outros setores absorvem os seus serviços.

Quando uma economia se encontra em crescimento, os investimentos no setor de transporte tornam-se fundamentais na localização da atividade econômica, pois a ligação entre a área de produção e consumo, com frequência, não se encontram bem definida do ponto de vista espacial (Barat, 1973.).

Conforme abordado na pesquisa de Toyoshima e Ferreira (apud. Hirschman, 1961.), o processo de desenvolvimento econômico acontece por meio de desequilíbrios entre oferta e demanda de produtos e serviços na economia, entre os quais estão incluídos os transportes, resultando na indução de um processo de busca por um desenvolvimento eficiente. Neste processo, existem setores chaves que possuem um maior poder de destacar desequilíbrios e encontrar soluções para estes, em parte devido ao seu alto grau de encadeamentos junto à estrutura produtiva (TOYOSHIMA.; FERREIRA, 2002.). Toyoshima e Ferreira (2002) reforçam ainda, que a importância de se detectar um setor chave encontra-se no fato de o mesmo propagar significativos efeitos sistêmicos em relação a média econômica, por isso, merecendo mais atenção do planejamento público quando se deseja obter uma posição sustentável no processo de desenvolvimento mediante ganhos significativos de competitividade.

3.3 PESQUISAS SIMILARES OU CORRELATAS

Em seu artigo, Santos e Malacrida (2022) estudaram a medida gerada pelas empresas de maiores capitais abertos e fechados que operam no Brasil, em diferentes segmentos de atuação econômica. Seus estudos indicaram significativas diferenças na distribuição de riqueza gerada nos diferentes setores. Este resultado foi verificado principalmente na distribuição de riqueza ao governo e indicou grandes desequilíbrios, visto que os ramos de serviços, industrial e comercial tiveram uma carga tributária relativamente alta em relação aos bancos e seguradoras.

Em seu artigo, Hossler, et al (2020), estudaram a distribuição de riqueza pelas empresas dos níveis de governança 1 e 2, analisando como foi a distribuição entre os anos de 2015 e 2017. Os resultados de seus estudos demonstraram que no nível 1, os maiores geradores de riqueza foi o setor financeiro e no nível 2, o setor de petróleo.

Almeida e Silva (2002), em seu artigo, realizaram um estudo empírico, em que foram analisadas DVA, s de 29 empresas listadas no jornal valor econômico. Os resultados de seus estudos apontaram



necessidades de melhoras na DVA, em questão não só de comparabilidade, como também de confiabilidade e compreensibilidade.

Em seu trabalho, Silva, et al., (2020), apresentam a geração e a distribuição do valor adicionado gerado pelas empresas seguradoras de capital aberto segmentadas listadas na B3 S.A. do período de 2015 até 2017. A pesquisa realizada foi de caráter descritivo e documental e, como resultados, apresentou uma dificuldade de produção de riqueza por parte das empresas seguradoras, com exceção da companhia BB - Seguridade Participações S.A, que produziu uma considerável riqueza, porém, houve uma baixa distribuição de riqueza aos seus funcionários. Silva et. al. (2019) concluíram que no período que vai de 2015 até 2017, as seguradoras em geral distribuíram pouco de sua riqueza para o governo e os funcionários e priorizam a sua reserva de lucros.

4 METODOLOGIA

A palavra metodologia, de acordo com Zanella (2011), significa o estudo do método, sendo possível ter dois significados distintos. Zanella (2011, p.22) explica que existe a metodologia tratada no ramo pedagógico, em que a preocupação é o estudo dos métodos para que seja feita a transmissão do conhecimento, e a metodologia científica e da pesquisa, que se preocupa com o estudo analítico e crítico dos métodos de análise. Por fim, Zanella completa que cada pesquisa segue um caminho variando de acordo com o seu tema e com o seu problema, existindo etapas comuns que descrevem o seu planejamento, execução e por fim a apresentação dos resultados obtidos.

Enquadramento da pesquisa

Segundo Oliveira (2011 apud. Castro, 1976), as pesquisas classificam-se em três tipos; sendo exploratória, descritiva e explicativa. Ainda segundo Maxwell (apud. Lakatos e Marconi (2001), as pesquisas podem também, semelhante a classificação de Castro (1976), classificar-se em exploratória, descritiva e experimental, porém, não há diferenças de uma pesquisa experimental e explicativa com relação aos seus objetivos.

Quanto aos objetivos, esta pesquisa se classifica como aplicada, uma vez que, por meio da coleta das Demonstrações do Valor Adicionado das empresas do setor de transporte da B3, irão ser utilizados métodos matemáticos para descrever as causas de um fenômeno e explicar as relações entre as variáveis (GEHARDT; SILVEIRA, 2009. p. 33.).

Na presente pesquisa optou-se pela classificação descritiva, este tipo de característica tem como prioridade a descrição de uma população, fenômeno ou estabelecimento de relações entre variáveis associadas. (NUNES; NASCIMENTO; LUZ, 2016. GIL, 1994.). De acordo com com os dois autores, neste tipo de pesquisa não deve haver interferência do pesquisador, que terá apenas o papel de observar a



frequência que o fenômeno pesquisado irá acontecer ou como se estrutura e funciona um sistema, método, processo ou realidade operacional.

Classificação da Pesquisa à abordagem, segundo Oliveira (2011), as pesquisas quanto à abordagem podem ser qualitativas, quantitativas ou uma mistura das duas, qualitativa e quantitativa, na presente pesquisa utilizou-se a quali-quantitativa (RAUPP; BEUREN, 2013; OLIVEIRA, 2012; GIL, 1999).

Objeto da pesquisa

Segundo a afirmação de Oliveira (2011), em relação ao objeto de estudo uma pesquisa pode ser classificada como estudo de caso único, estudo de casos múltiplos, estudos censitários ou por amostragem.

Quadro 6: empresas do setor de transportes da B3 S.A.

Empresas	Setores
AGRU	apoio e armazenagem
IVPR	apoio e armazenagem
SAIP	apoio e armazenagem
STBP	apoio e armazenagem
ANHB	exploração rodovias
ARTERIS	exploração rodovias
ASCP	exploração rodovias
CCR S.A.	exploração rodovias
COLN	exploração rodovias
CRDB	exploração rodovias
CRTE	exploração rodovias
ECOR	exploração rodovias
ECOV	exploração rodovias
ERDV	exploração rodovias
RDVT	exploração rodovias
RPTA	exploração rodovias
TPIS	exploração rodovias
TRIA	exploração rodovias
VOES	exploração rodovias
FRRN	ferroviário
GASC	ferroviário
MRSA	ferroviário
RAIL	ferroviário
VSPT	ferroviário
HBSA	hidroviário
LOGN	hidroviário
LUXM	hidroviário
JSLG	rodoviário
TGMA	rodoviário

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da Pesquisa (2023)

Para a realização dos cálculos dos índices médios das empresas de cada subsetor e do setor em geral, foram utilizadas as seguintes fórmulas:

Quadro 7: Formulário utilizado para o cálculo dos índices

índice de geração de riqueza	$IRG = \frac{\text{Valor Adicionado Total a Distribuir}}{\text{Ativo Total}} * 100\%$
------------------------------	---



Distribuição de riqueza para empregados	$DRP = \frac{\text{Distribuição de riqueza com Pessoal}}{\text{Valor Adicionado Total a Distribuir}} * 100\%$
Distribuição de riqueza Para o Governo	$DRI = \frac{\text{Distribuição de Riqueza com Impostos}}{\text{Valor Adicionado Total a Distribuir}} * 100\%$
Distribuição de Riqueza Para Terceiros	$DRCT = \frac{\text{Distribuição de Riqueza com Capital de Terceiros}}{\text{Valor Adicionado Total a Distribuir}} * 100\%$
Distribuição de Riqueza Para Dividendos	$DD = \frac{\text{Distribuição de Riqueza com Capital Próprio}}{\text{Valor Adicionado Total a Distribuir}} * 100\%$
Distribuição de riqueza para Lucro/Prejuízo	$DRLP = \frac{\text{Distribuição de Riqueza com reserva de Lucro/Prejuízo}}{\text{Valor Adicionado Total a Distribuir}} * 100\%$

Fonte: Adaptado de Silva et. al 2020

A partir destas fórmulas e dos valores destacados nas demonstrações de valor adicionado das empresas de transportes da B3 S.A., serão realizados os cálculos dos índices e as médias dos índices, bem como os valores máximos, mínimos e desvio padrão.

4.1 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Quanto aos procedimentos, será uma pesquisa documental, uma vez que serão utilizadas demonstrações contábeis de empresas pesquisadas no website da B3. Segundo Gil (2008), classifica-se como pesquisa documental aquela que se vale de fontes que não receberam tratamento analítico ou que ainda estão passíveis de mudanças de acordo com os objetivos da pesquisa.

A amostra a ser utilizada nesta pesquisa foram empresas do setor de transportes pertencentes à B3, no total de 33. O setor aéreo, por não publicar as demonstrações anteriores ao ano de 2020, foi excluído desta pesquisa. Entre as empresas do setor de apoio e armazenagem, 2 empresas foram excluídas por não apresentarem os dados dentro de todos os períodos a serem analisados nesta pesquisa. Foram excluídas um total de 4 empresas, resultando em uma amostra de 29 empresas a serem analisadas.

5 DESENVOLVIMENTO

Neste capítulo são abordadas a análise e a verificação dos resultados por meio dos dados coletados.

5.1 APRESENTAÇÃO DOS DADOS

A seção de apresentação de dados e resultados sobre o setor de transporte da B3 do Brasil oferece um panorama e detalha sobre um dos pilares fundamentais da economia brasileira. O setor transporte desempenha um papel crítico na conectividade e na movimentação de pessoas e mercadorias em um país de dimensões continentais como o Brasil.



5.1.1 Subsetor do Setor de Transporte

Nesta seção, explorou-se os dados mais recentes e os resultados derivados da Demonstração do Valor Adicionado (DVA) das empresas de transporte listadas na B3. Analisaremos o desempenho, empresas de logística, transportadoras rodoviárias, ferroviárias e marítimas que compõem esse setor multifacetado.

- Subsetor de Apoio e Armazenagem

Na Tabela 1 a seguir, estão representados os índices de geração e distribuição de riqueza do setor de apoio e armazenagem.

Tabela 1: Índices de geração e distribuição de riqueza do subsetor de apoio e armazenagem (em %) Anos

Índices	Anos									Mínimo	Máximo	Média	Desvio Padrão
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021					
IRG	0,11	0,13	0,13	0,11	0,11	0,1	0,08	0,15	0,08	0,15	0,12	0,02	
DRP	0,31	0,36	0,34	0,34	0,28	0,31	0,33	0,17	0,17	0,36	0,31	0,06	
DRI	0,3	0,25	0,17	0,32	0,14	0,41	-0,2	0,13	-0,16	0,41	0,2	0,17	
DRCT	0,3	0,25	0,17	0,32	0,14	0,41	-0,2	0,13	-0,16	0,41	0,2	0,17	
DD	-0,3	-0,7	-0,5	-0,2	-0,3	-1	-0,7	-0,3	-0,95	-0,17	-0,5	0,27	
DRLP	-0,3	-0,6	-0,5	-0,1	-0,3	-0,8	-0,7	-0,3	-0,77	-0,14	-0,45	0,22	

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da Pesquisa (2023).

Ao analisar a Tabela 1 dos índices de de geração e distribuição de riqueza do setor de apoio e armazenagem composto de empresas listadas na B3 (BOVESPA), percebe -se que o subsetor de apoio e armazenagem, em comparação aos anos anteriores a 2020 e 2021, teve uma queda na distribuição de riqueza gerada, e apresentou em 2021 um significativo aumento em comparação aos anos anteriores.

É possível concluir com a observação da Tabela 1, que o subsetor de apoio e armazenagem distribuiu a maior parte de sua riqueza gerada para os seus credores, e para os seus funcionários. Durante o período da pandemia, que se deu em 2020, percebe-se uma redução da distribuição de impostos, normalizando-se no ano seguinte. Apresentou resultados de índices negativos para os seus dividendos, o que significa que as empresas do subsetor de apoio e armazenagem, em média, não deram um bom retorno aos seus sócios e nem formaram reservas de capital.

- Subsetor de Exploração de rodovias

Na Tabela 2 seguir demonstra os índices de geração e distribuição de riqueza do subsetor de exploração de rodovias.



Tabela 2: índices de distribuição e geração de riqueza do subsector de exploração de rodovias (em %)

Anos												
Anos \ Índices	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Mínimo	Máximo	Média	Desvio Padrão
IRG	0,28	0,28	0,29	0,3	0,28	0,29	0,27	0,29	0,27	0,3	0,29	0,01
DRP	0,18	0,12	0,11	0,11	0,15	-0,1	0,24	0,36	-0,06	0,36	0,15	0,12
DRI	0,35	0,2	0,23	0,29	0,24	0,7	-0,1	-0,7	-0,67	0,7	0,16	0,4
DRCT	0,73	0,7	0,57	0,44	0,58	-1,1	1,18	3,32	-1,1	3,32	0,8	1,22
DD	0,23	-0	0,08	0,15	0,04	1,46	-0,4	-2	-2,01	1,46	-0,05	0,95
DRLP	0,15	-0,1	-0	0,04	-0,1	1,39	-0,4	-2,1	-2,08	1,39	-0,14	0,95

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da Pesquisa (2023).

Observando-se o Tabela 2 acima, percebe-se que o subsector de exploração de rodovias apresentou em geral, uma baixa remuneração tanto para os seus dividendos, quanto para a reserva de lucros, havendo entre estes anos apenas uma exceção que é o período antes de 2020 e 2021, período da pandemia do COVID-19.

O subsector de exploração de rodovias, no período de 2014 até 2021, remunera razoavelmente os seus credores, porém, os índices no ano de 2019 apresentaram uma baixa remuneração aos seus empregados e aos credores, e houve um considerável aumento na distribuição de lucros entre seus dividendos e distribuição de reservas de lucros.

• Subsector de Ferroviário

A Tabela 3 a seguir irá demonstrar os índices de distribuição e geração de riqueza do subsector ferroviário:

Tabela 3: média dos índices de geração e distribuição de riqueza do subsector ferroviário (em %)

Anos												
Anos \ Índices	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Mínimo	Máximo	Média	Desvio Padrão
IRG	0,12	0,14	0,2	0,15	0,16	0,13	0,11	0,1	0,1	0,2	0,14	0,03
DRP	0,42	0,33	0,29	0,28	0,25	0,32	0,32	0,65	0,25	0,65	0,36	0,13
DRI	0,1	0,19	0,22	0,2	0,24	0,19	0,17	-0,3	-0,26	0,24	0,13	0,16
DRCT	1,08	0,65	0,61	0,5	0,39	0,36	0,42	0,93	0,36	1,08	0,62	0,26
DD	-0,6	-0,2	-0,1	0,01	0,12	0,13	0,08	-0,3	-0,64	0,13	-0,12	0,27
DRLP	-0,7	-0,2	-0,2	-0	0,07	0,09	0,05	-0,4	-0,67	0,09	-0,15	0,27

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da Pesquisa (2023).

Observando-se a Tabela 3 referentes ao subsector ferroviário, pode-se analisar que os menores índices de distribuição de riqueza foram para os dividendos e para as reservas de lucros. A distribuição para os



dividendos foi muito baixa do ano de 2014 até 2016, aumentando os valores do período de 2017 até 2020 e caindo no período de 2021.

Por meio da análise da Tabela 3, pode-se perceber que a maior distribuição de riqueza do subsetor ferroviário foi para os seus fornecedores, sendo o seu maior resultado observado no período de 2021, ano em que também apresentou uma alta variação de distribuição de riqueza para os seus funcionários e apresentou uma queda na distribuição de riqueza para o governo através de impostos.

- **Subsetor de Hidroviário**

Já Tabela 4 a seguir irá demonstrar os índices de geração e distribuição de riqueza do subsetor hidroviário:

Tabela 4: média dos índices de distribuição de riqueza do subsetor hidroviário (em %)
Anos

Anos Índices	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Mínimo	Máximo	Média	Desvio Padrão
IRG	0,18	0,2	0,24	0,15	0,35	0,25	0,26	0,3	0,15	0,35	0,24	0,06
DRP	0,49	0,33	0,29	0,85	0,3	0,34	0,4	0,42	0,29	0,85	0,43	0,18
DRI	0,23	0,19	0,2	0,41	0,15	0,21	0,19	0,23	0,15	0,41	0,23	0,08
DRCT	0,47	0,81	0,59	2,82	0,45	0,34	0,42	0,51	0,34	2,82	0,8	0,83
DD	-0,2	-0,3	-0,1	-3,1	0,1	0,12	-0	-0,2	-3,09	0,12	-0,46	1,07
DRLP	-0,2	-0,4	0,08	-3,1	0,09	0,04	-0	-0,2	-3,1	0,09	-0,46	1,08

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da Pesquisa (2023).

Realizando a análise da Tabela 4 do subsetor hidroviário, pode-se analisar que houve uma maior geração de riqueza nos anos de 2018 e 2021. Houve resultados negativos e relativamente baixos em relação à distribuição aos dividendos e à formação de reservas de lucros.

A maior distribuição de riqueza foi para os fornecedores. Analisando-se a distribuição de riqueza entre os empregados, pode-se perceber que, em média, as empresas do setor hidroviário remuneraram bem os seus empregados.

- **Subsetor de Rodoviário**

A Tabela 5 a seguir irá demonstrar os índices de geração e distribuição de riqueza do subsetor de transporte rodoviário:

Tabela 5: índices de geração e distribuição de riqueza do subsetor rodoviário (em%)

		Anos											
Anos	Índices	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Mínimo	Máximo	Média	Desvio Padrão
	IRG	0,46	0,4	0,42	0,41	0,41	0,41	0,36	0,38	0,36	0,46	0,41	0,03
	DRP	0,37	0,36	0,38	0,2	0,35	0,33	0,43	0,41	0,2	0,43	0,35	0,07
	DRI	0,35	0,31	0,3	0,15	0,28	0,3	0,34	0,32	0,15	0,35	0,29	0,06
	DRCT	0,28	0,31	0,33	0,16	0,22	0,18	0,13	0,08	0,08	0,33	0,21	0,09
	DD	0	0,02	-0	0	0,14	0,2	0,11	0,18	-0,01	0,2	0,08	0,09
	DRLP	0,01	0,01	-0	0	0,09	0,19	0,05	0,12	-0,02	0,19	0,06	0,07

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da Pesquisa (2023)

Analisando-se os resultados do subsetor rodoviário do período de 2014 até 2021 (Tabela 5), observa-se que os índices de geração de riqueza foram razoáveis. Observa-se que a empresa do setor rodoviário não remunera relativamente bem os seus dividendos e reserva de lucros. O setor de transportes apresenta uma maior distribuição de riqueza para os empregados e para o governo por meio dos tributos (impostos e contribuições sociais).

5.1.2 Setor de Transporte

A Tabela 6 a seguir representa os índices de geração e distribuição de riqueza de todo o setor de transporte no geral, incluídos todos os subsetores com todas as empresas utilizadas nesta pesquisa:

Tabela 6: médias dos índices de geração e distribuição de riqueza do setor de transportes no geral (em %)

		Anos											
Anos	Índices	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Mínimo	Máximo	Média	Desvio Padrão
	IRG	0,65	0,69	0,69	0,7	0,76	0,71	0,66	0,91	0,65	0,91	0,72	0,08
	DRP	0,29	0,22	0,21	0,26	0,21	0,11	0,29	0,4	0,11	0,4	0,25	0,08
	DRI	0,29	0,21	0,22	0,29	0,22	0,5	0,02	-0,3	-0,33	0,5	0,18	0,24
	DRCT	0,75	0,74	0,63	0,7	0,56	-0,3	0,96	2,09	-0,28	2,09	0,77	0,65
	DD	-0,1	-0,2	-0,1	-0,3	0,02	0,68	-0,3	-1,2	-1,15	0,68	-0,16	0,5
	DRLP	-0,1	-0,2	0,05	-0,2	0,23	0,78	-0,3	-1,2	-1,2	0,78	-0,12	0,56

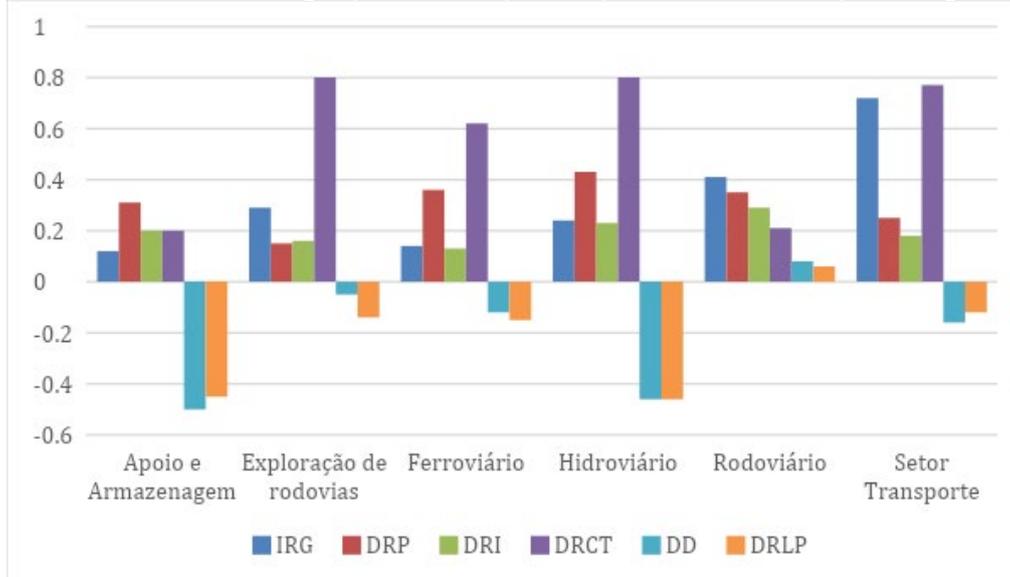
Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da Pesquisa (2023).

Ao analisar a Tabela 6 dos índices de geração e distribuição de riqueza do setor de transportes ao todo, percebe-se que em comparação com os índices de todos os outros subsetores, o setor de transportes apresentou muitas dificuldades de remuneração aos seus dividendos e formação de reservas de lucros. Apenas no ano de 2019 o setor de transportes apresentou um bom resultado.

O setor de transportes, em média, apresentou bons índices de geração de riqueza. A Tabela 6 de setor de transportes também indica que, como se observou em quase todos os subsetores, obteve-se uma

considerável remuneração ao capital de terceiros. Em comparação aos anos anteriores estudados, o setor de transportes apresentou um considerável aumento na remuneração de seus funcionários no ano de 2021, aumentando em 11% em comparação ao ano de 2020.

Gráfico 1: médias dos índices de geração e distribuição de riqueza do setor de transportes no geral (em %)



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da Pesquisa (2023).

6 ANÁLISES DOS RESULTADOS

Por meio da análise dos dados e resultados apresentados nesta seção anterior, acredita-se ter proporcionado uma compreensão do estado atual do setor de transporte na B3 e sua importância para a economia brasileira. Nesta seção explorar-se-á as oportunidades, os desafios e as perspectivas que moldam esse mercado dinâmico e vital para o desenvolvimento do país em relação as pesquisas anteriores listadas (2.3 págs.).

Por meio da análise dos resultados obtidos, percebe-se na distribuição de riqueza das empresas de transportes da B3 S.A. que há uma significativa distribuição de riqueza para o capital de terceiros. De acordo com a pesquisa de Martins et. al 2013 (apud. Niyama e Silva, 2008), é muito comum nas empresas de transportes a prática do leasing operacional, que consiste em contratos entre um proprietário e um terceiro, denominados de arrendador e arrendatário, respectivamente, sendo que no fim do contrato, o arrendatário tem a opção de adquirir o patrimônio ou prorrogar o contrato de arrendamento.

Os estudos de Martins et. al 2013 apontam também que não há uma representação fidedigna do contrato, sendo o montante da prática do leasing operacional significativamente influente sobre o capital próprio e o capital de terceiros.



Esta pesquisa, em comparação a pesquisa de Silveira et. al 2020 sobre as empresas seguradoras, não demonstrou evolução, uma vez que o objetivo foi demonstrar os indicadores de geração e distribuição de riqueza, não sendo um trabalho muito aprofundado nas causas que levam aos resultados encontrados.

7 CONCLUSÕES

Nesta seção serão apresentadas as conclusões desta pesquisa, se os objetivos foram ou não atingidos, se houve uma resposta ao problema apresentado e as recomendações para estudos posteriores.

Com relação aos problemas da pesquisa, a partir dos dados apresentados na seção 4 deste trabalho, percebe-se que os índices de geração e distribuição de riqueza das empresas foram apresentados, embora tenha havido durante a construção, uma falta de dados. Os problemas desta pesquisa foram resolvidos.

Relativo aos objetivos desta pesquisa, foram apresentados os índices médios das empresas do setor de transportes da B3 S.A., demonstrando no período de 2014 até 2021 a geração e distribuição de riqueza das empresas deste setor. Foram apresentados também as médias gerais, máximos, mínimos e desvio padrão, embora o setor aéreo não tenha publicado suas demonstrações e tenha faltado nesta pesquisa. Pode-se afirmar que os objetivos gerais e específicos deste trabalho foram atendidos.

Durante a confecção desta pesquisa, foram encontradas demonstrações de valor adicionado de empresas que não continham dados o suficiente, influenciando nos cálculos das médias encontradas para as análises nas tabelas e nos gráficos deste trabalho. Outra limitação desta pesquisa foi também a falta de publicação de demonstrações de valor adicionado por parte do setor aéreo, sendo este um subsetor de relevante peso para a economia total do setor de transportes no geral. Também há poucos dados para que se possa compreender a grande parte da distribuição de riqueza do setor de transportes no geral para terceiros, bem como os baixos índices de distribuição de riqueza para os sócios das empresas e formação de reservas de lucros.

Para pesquisas posteriores na área do setor de transportes e a sua contribuição para a economia, recomenda-se uma pesquisa mais aprofundada no que diz respeito às dívidas do setor de transportes para com terceiros (quanto ao gasto com insumos para a prestação de seus serviços e principalmente com relação a arrendatários de veículos). De acordo com estudos anteriores já mencionado neste trabalho, é muito comum nas empresas de transporte a prática do leasing operacional.



REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, R. L.; SILVA, A. H. C. Demonstração do Valor Adicionado (DVA): Uma análise de Sua Comparabilidade Após Tornar-se Obrigatória no Brasil. *Revista de Contabilidade do Mestrado em Ciências Contábeis da UERJ*, v. 19 n. 1, p.95-110, 2014. Disponível em: <http://www.spell.org.br/documentos/ver/30617/demonstracao-do-valor-adicionado--dva---uma-analise-de-sua-comparabilidade-apos-tornar-se-obrigatoria-no-brasil>. Acesso em: 13 ago. 2023.
- ANTONIO MARCELINO, J.; DOS SANTOS, D.; V. C. GOUVEIA, G. Análise da distribuição da riqueza gerada por meio da Demonstração do Valor Adicionado. *Cadernos de Ciências Sociais Aplicadas*, [S. l.], v. 18, n. 32, p. 191-202, 2021. DOI: 10.22481/ccsa.v18i32.9256. Disponível em: <https://periodicos2.uesb.br/index.php/ccsa/article/view/9256>. Acesso em: 27 jul. 2023.
- BARAT, J. O Setor de Transportes na Economia Brasileira. *Revista de Administração Pública*, v. 7, n. 4, p. 105-200, 1973. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/rap/article/view/5931>. Acesso em: 13 ago. 2023.
- BRUGNERA, T. L.; DAMKE, E. J. Relação entre desempenho econômico e social por meio da DVA. *Pensar Contábil*, v. 23, n. 83, p. 57-67, 2022. Disponível em: <http://www.spell.org.br/documentos/download/66792>. Acesso 30 Jul de 2023.
- CASTELO, M. G.; FERREIRA, L. F.; ARAUJO, A. R. M.; FERREIRA, D. D. M. Distribuição de Riqueza aos Agentes Econômicos da DVA: Um Olhar sobre o Ranking das 'Melhores Empresas para Trabalhar em 2016, 2015 e 2014'. *Revista Capital Científico - Eletrônica*, v. 17, n. 1, p. 42-58, 2019. Disponível em: <http://www.spell.org.br/documentos/download/52407>. Acesso 30 Jul de 2023.
- CAZANE, A. L. A inter-relação entre a gestão do conhecimento e a gestão da cadeia de suprimentos: análise do estado da arte. Universidade Estadual Paulista (Unesp), 2023. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11449/243696>. Acesso em: 27 jul. 2023.
- COSTA, C. A. A Implantação de programas de integridade em micro e pequenas empresas: uma visão crítica à realidade desse setor. 2019. 72 f. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) - Instituto Brasiliense de Direito Público, Brasília, 2019. Disponível em: <https://repositorio.idp.edu.br/bitstream/123456789/2628/1/CI%c3%a1udio%20Azevedo%20Costa.pdf>. Acesso em: 27 jul. 2023.
- CUNHA, J. V. A.; RIBEIRO M.S.; SANTOS, A. A demonstração do valor adicionado como instrumento de mensuração da distribuição da riqueza. *Revista Contabilidade & Finanças*, São Paulo, v. 1, n.37, p. 7-23, 2005. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S1519-70772005000100001>. Acesso 30 Jul de 2023.
- ELKHALDI, A. H.; ABDULLAH, G. A. The effect of cloud computing's advantages and components on time savings and data privacy for the quality of electronic banking services. *International Journal of Professional Business Review*, v. 7, n. 3, p. 1-9, 2022. Disponível em: <http://www.spell.org.br/documentos/download/68830>. Acesso 30 Jul de 2023.
- GEHARDT, T. E.; SILVEIRA, D. T. Métodos de Pesquisa. Universidade do Rio Grande do Sul (UFRGS), repositório digital. ed. 1, 2009, p. 1-120. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10183/52806>. Acesso em: 15 set. 2023.
- GELBECKE, E., SANTOS, A. D., INDÍCIBUS, S., & MARTINS, E. (2018). *Manual de Contabilidade Societária: Aplicável em Todas as Sociedades*. São Paulo: Editora Atlas.



GÓIS, A.D.; ALMEIDA, T. A.; COSTA, J. A.; LUCA, M. M. M.de. Distribuição do Valor Adicionado em Diferente Contextos Societários à Luz da Teoria Contratual da Firma. RC&C. Revista de Contabilidade e Controladoria, v.8, n.3, p. 45 - 64. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/rcc/article/view/38647>. Acesso em: 28 ago. 2023.

HOSSER, C.; FERREIRA, L. N.; SOARES, I. T. D.; KARNOPP, N. V. Demonstração do Valor Adicionado (DVA): Distribuição das Riquezas das Empresas Listadas nos Níveis 1 e 2 da B3. Sinergia, v. 24, n. 2, p. 9-22, 2020. Disponível em: <http://www.spell.org.br/documentos/download/58497>. Acesso em: 27 jul. 2023.

LIMA, T. A.; BESEN, F. G.; ARAÚJO, T. V.; SERAFIM JUNIOR, V. Demonstração do valor adicionado: um estudo sobre o valor distribuído pelas empresas do segmento bancário. CAP Accounting and Management, v. 16, n. 1, p. 1-16, 2022. Disponível em: <http://www.spell.org.br/documentos/download/70685>. Acesso em: 27 jul. 2023.

LIMA, V. A. Gestão do desempenho na área imobiliária a partir de indicadores: revisão de literatura e estudo de aplicabilidade na Terracap. 2021. 79 f., il. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Engenharia de Produção) — Universidade de Brasília, Brasília, 2021. Disponível em: https://bdm.unb.br/bitstream/10483/29618/1/2021_ViniciusAraujoDeLima_tcc.pdf. Acesso em: 27 jul. 2023.

LONDERO, P. R.; STANZANI, L. M. L.; SANTOS, A. D. Uma Análise da Contribuição Econômica e Social das Cooperativas Agropecuárias Brasileiras pela Demonstração do Valor Adicionado. Revista de Educação e Pesquisa em Contabilidade, v. 13, n. 3, p. 291-309, 2019. Disponível em: <http://www.spell.org.br/documentos/download/55358>. Acesso em: 27 jul. 2023.

MALACRIDA, M. J. C.; SANTOS, A. D. Demonstração do valor adicionado: como foi distribuída a riqueza gerada pelos ramos de atividade entre 1999 e 2018. Revista de Educação e Pesquisa em Contabilidade, v. 16, n. 3, p. 338-359, 2022. Disponível em: <http://www.spell.org.br/documentos/download/68657>. Acesso em: 27 jul. 2023.

MALACRIDA; SANTOS, 2022; LIMA, et al., 2022; HOSSER, et al., 2022; LONDERO; STANZANI; SANTOS, 2019)

MARTINS, V. G.; SILVA FILHO, A. C. C.; GIRÃO, L. F. A. P.; NIYAMA, J. K. Reflexos da capitalização do Leasing operacional nos indicadores de estrutura de empresas do subsetor de transportes listadas na Bovespa. Sociedade, Contabilidade e Gestão, v. 8, n. 3, p. 21-36, 2013. Disponível em: <http://www.spell.org.br/documentos/ver/33718/reflexos-da-capitalizacao-do-leasing-operacional-nos-indicadores-de-estrutura-de-empresas-do-subsetor-de-transportes-listadas-na-bovespa>. Acesso em 15 set. 2023.

MUNIZ, C.P. Avaliação de desempenho sustentável de uma empresa de pequeno porte do setor de serviços automotivos. 2021.108 f. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Tecnologias, Gestão e Sustentabilidade) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Foz do Iguaçu-PR. <https://tede.unioeste.br/handle/tede/5902#preview-link0>. Acesso em: 27 jul. 2023.

NEVES, L. L.; MACIEL, S. A.; SANTOS, E. A. Demonstração do Valor Adicionado: uma revisão da literatura nas pesquisas brasileiras. CONTABILOMETRIA - BRAZILIAN JOURNAL OF QUANTITATIVE METHODS APPLIED TO ACCOUNTING, v. 9, p. 1-17, 2022. Disponível em: <https://revistas.fucamp.edu.br/index.php/contabilometria/article/view/2612/1654>. Acesso em: 27 jul. 2023.



Nunes, G. C. Nascimento, M. C. D. do.; Luz, M. A. C. A. Pesquisa Científica, Conceitos Básicos. Id On Line. Revista de Psicologia. n. 29, v. 10, 2016. Disponível em: <https://idonline.emnuvens.com.br/id/article/view/390>. Acesso em: 07, set. 2023.

Oliveira, M. F. de. METODOLOGIA CIENTÍFICA: um manual para a realização de pesquisas em administração/UFG, 2011. Disponível em: https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/567/o/Manual_de_metodologia_cientifica_-_Prof_Maxwell.pdf. Acesso em: 07 set. 2023.

PAOLA, M.; AZEREDO, R. L. Política de Financiamento do Setor de Transportes. Revista de Administração Pública, v. 8, n. 1, p. 116-159, 1974. Disponível em em: <http://www.spell.org.br/documentos/ver/15749/politica-de-financiamento-do-setor-de-transportes>. Acesso em: 13 ago. 2023.

RAUPP, F. M.; BEUREN, I. M. Metodologia da Pesquisa Aplicável às Ciências Sociais. Como Elaborar Trabalhos Monográficos em Contabilidade: Teoria e Prática. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2012, p. 76 - 97.

SANTOS, R. I. dos; SILVA, V. da; COSTA, C. E. S. da; PEREIRA, C. C. de S. Contribuição da análise custo-volume-lucro na Gestão dos custos de uma empresa do setor de panificação a partir da pesquisa-ação.

REMIPE - Revista de Micro e Pequenas Empresas e Empreendedorismo da Fatec Osasco, [S. l.], v. 8, n. 2, p. 240–262, 2022. DOI: 10.21574/remipe. v8i2.341. Disponível em: <https://remipe.fatecosasco.edu.br/index.php/remipe/article/view/341>. Acesso em: 27 jul. 2023.

SILVA, A. E. M.; NUNES, W. P. A relevância da contabilidade gerencial para os micros e pequenas empresas: uma revisão sistemática. Revista da FAESF, vol. 5, n. 2. p. 1-13. Ab-Jun (2021). Disponível em: <https://www.faesfpi.com.br/revista/index.php/faesf/article/view/146/112> Acesso em: 27 jul. 2023.

SILVA, J. F. da, SILVEIRA, F. A. V., RIBEIRO, A. W. de A., FERNANDES, A. J. (2020). Verificação da geração e distribuição de riqueza das empresas de seguros brasileiras no período de 2015 a 2017. Revista Gestão E Desenvolvimento, v.17 n°1, p.129–147 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.25112/rgd.v17i1.171>. Acesso em: 27 ago. 2023.

SILVA, J. M. H M da. Demonstração do valor adicionado – DVA: instrumento utilizado como forma de aferição da riqueza gerada no setor de seguros no Brasil. 2017. 48f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Contábeis), Departamento de Ciências Contábeis, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2017. Disponível em: https://repositorio.ufrn.br/bitstream/123456789/41358/2/Jos%c3%a9MHMS_Monografia.pd. Acesso 30 Jul de 2023.

SILVA, M. J. R. V. da; OLIVEIRA, E. de; GONZALES, A. Demonstração do Valor Adicionado (DVA): O retorno econômico das empresas do agronegócio no biênio 2017 e 2018 listadas na B3 em relação à distribuição da riqueza aos agentes econômicos. Refas - Revista Fatec Zona Sul, [S. l.], v. 7, n. 3, p. 34–53, 2021. DOI: 10.26853/Refas_ISSN-2359-182X_v07n03_04. Disponível em: <https://revistarefas.com.br/RevFATECZS/article/view/437>. Acesso em: 27 jul. 2023.

SILVA, M. J. R. V. da; OLIVEIRA, E. de; GONZALES, A. Demonstração do Valor Adicionado (DVA): O retorno econômico das empresas do agronegócio no biênio 2017 e 2018 listadas na B3 em relação à distribuição da riqueza aos agentes econômicos. Refas - Revista Fatec Zona Sul, [S. l.], v. 7, n. 3, p. 34–53,



2021. DOI: 10.26853/Refas_ISSN-2359-182X_v07n03_04. Disponível em:
<https://revistarefas.com.br/RevFATECZS/article/view/437>. Acesso em: 30 ago. 2023.

SUSEP. Superintendência de Seguros Privados. Informações ao Público: Mercado supervisionado e entidades supervisionadas. Disponível em:<<http://www.susep.gov.br/menu/informacoes-ao-publico/mercado-supervisionado/entidades-supervisionadas/>>. Acesso em: 20 abr. 2023.

TAIAROL, S. M.; RAIMUNDINI, S. L.; BEHR, A. Indicadores sociais internos e a geração de valor adicionado: uma análise da relação do balanço social e da demonstração do valor adicionado em bancos brasileiros. Reunir: Revista de Administração, Contabilidade e Sustentabilidade, v. 1, n. 2, p. 82-100, 2011. Disponível em: <http://www.spell.org.br/documentos/download/38280>. Acesso 30 Jul de 2023.

TOYOSHIMA, S.; FERREIRA, M. J. Encadeamento do Setor de Transportes na Economia Brasileira. Planejamento e Políticas Públicas, n. 25. p. 140-166, 2022. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/view/65> Acesso em: 30 jul. 2023.

VARTANIAN, P. R. MACIEL, V. F. Estudos econômicos setoriais: máquinas e equipamentos, ferrovias, têxtil e calçados / organizado por Pedro Raffy Vartanian, Vladimir Fernandes Maciel. -- São Paulo: Blucher, 2019. 232p. Disponível em: <https://pdf.blucher.com.br/openaccess/9788580394047/completo.pdf>. Acesso 30 Jul de 2023.

Zanella, L. C. H. Metodologia de Pesquisa. Departamento de Ciências da Administração/UFSC, 2011. ed. 2. revisada e atualizada. Disponível em: <https://www.atfcursosjuridicos.com.br/repositorio/material/3-leitura-extra-02.pdf>. Acesso em: 04 set. 2023. ing, 2006.