

FRETES

O PERIGO DOS DESCONTOS NA ATUAL CONJUNTURA

José Luiz Pereira^()*

Pode-se dizer que o mercado onde atuam as empresas de transporte rodoviário de cargas é de concorrência perfeita. Existem numerosas empresas oferecendo transporte e grande número de contratadores deste serviço. Não é nenhum exagero dizer que ainda existe um agravante: no mesmo mercado, operam ainda, os autônomos, as empresas de carga próprias e as empresas de logística, para não falar das outras modalidades.

A oferta de um serviço pouco diferenciado por

PERFIL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS	
EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS - (ETC)	62.789
TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS	765.930
COOPERATIVAS	685
EMPRESAS DE CARGA PRÓPRIAS	81.399

Fonte: IBGE - 2005

um grande número de empresas de transporte de porte micro, pequeno e médio, resulta em um mercado pulverizado, onde a oferta de frete se torna, em muitos casos, predatória.

Os especialistas do setor alegam que as principais causas para o baixo valor do frete são as baixas barreiras de entrada, altas barreiras de saída, baixa manutenção e renovação de veículos, carregamentos com sobrepeso, jornadas de

trabalho excessivas e, altos níveis de inadimplência do setor. A grande verdade é que tudo isso é consequência da oferta excessiva de serviços de transporte, diante de uma demanda que não se move com a mesma velocidade.

As baixas barreiras de entrada e as altas barreiras de saídas têm relação com as variações aleatórias dos ciclos de crescimento da economia brasileira ao longo dos anos. O mercado de transporte rodoviário de cargas não se auto-regula, eliminando empresas de transporte ineficientes, quando a economia entra em processos recessivos. Ou seja, quando a economia entra em um ciclo de crescimento, o número de empresas de transporte e de autônomos tende a aumentar. Quando o ciclo se inverte, a oferta se torna inelástica e a consequência disso é a concorrência predatória.

Em virtude da excessiva concorrência, o valor pago pelos serviços de transporte é muito baixo em comparação com os custos operacionais incorridos no processo, ou seja, existe uma grande lacuna entre os custos reais da operação e o quanto o mercado deseja pagar. Essa situação coloca o segmento diante do desafio de ter repassar os aumentos constantes de custos e continuar mantendo o cliente.

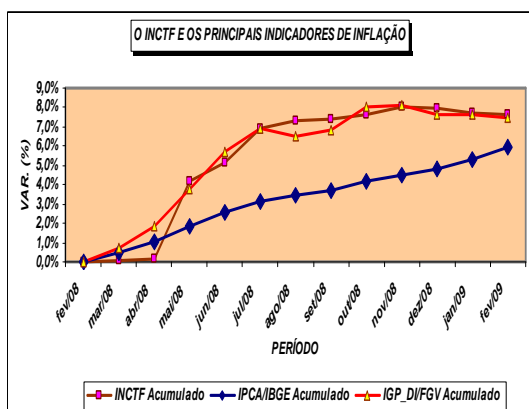
Embora o desaquecimento da economia, sobretudo, a partir de outubro/08, venha se refletindo de forma negativa no movimento de cargas, o setor ainda continua sofrendo os impactos dos aumentos dos insumos do tempo

em que a economia estava aquecida. Não tem como dar desconto sobre de custos fixos. Ainda não existe uma fórmula mágica capaz de deflacionar o financiamento do investimento, uma vez realizado (custos afundados). Sem contar as empresas que estão financiando o seu capital de giro a um custo altíssimo.

O custo do crédito ainda continua elevado. O risco de inadimplência e descapitalização das empresas é muito alto, porque os investimentos já foram realizados, os recursos financeiros para o capital de giro já foram tomados. Em situações de dificuldades da economia nacional, as empresas até conseguem reduzir os custos com mão-de-obra, mesmo correndo o risco de ineficiência, mas não conseguirão se livrar dos ativos com tanta facilidade.

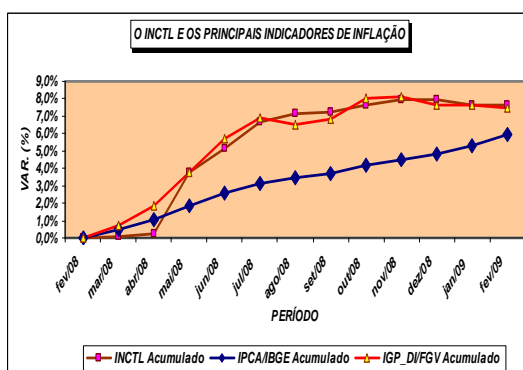
Em pesquisa recente, o índice nacional dos custos de transportes de carga fracionada, acumulado de fev/08 a fev/09, registrou variação de 7,60%, nas distâncias médias. Esse índice mede a variação dos preços dos principais insumos que compõem os custos de transporte nas operações de transferências e distribuição urbana.

Comparado aos principais índices que medem a inflação, pode-se perceber que o INCTF está acima do IPCA/IBGE, índice oficial de inflação, em 1,60%, e 0,10% acima do IGP_DI/FGV. (ver gráfico)



Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Nas operações de lotação, o INCTL, nesse mesmo período, registrou-se acumulado de 7,67%, diante de uma inflação medida pelo IBGE, 5,91%, de fev/08 a fev/09, o que indica variação acima do IPCA/IBGE, de 1,67%. Comparativamente, o INCTL ficou 0,16% acima do índice do IGP-DI, medido pela Fundação Getúlio Vargas. (ver gráfico)



Fonte: DECOPE/NTC&Logística

O que se percebe nas exposições acima é que, mesmo com um nível de ociosidade relativamente alto (o que também gera custos, em função da baixa produtividade), essas empresas não estão em condições de dar descontos sobre o frete na ponta, até porque os níveis de custos continuam elevados.

COMPLEXIDADE OPERACIONAL - A operação de carga fracionada, por exemplo, requer uma complexa estrutura de manuseio, coleta,

distribuição e transferência, que envolve um alto custo de investimento em equipamentos, veículos, rastreamento, segurança, treinamento de pessoal, burocracia fiscal etc. E essa estrutura é inelástica, ela não encolhe de uma hora para outra.

O nível de complexidade das operações de transporte está cada dia mais complicado. A elevação do nível de exigência e a personalização dos serviços, com a adoção pelos clientes de novos processos logísticos de entrega e armazenamento, envolvendo agendamento, separação e paletização de produtos, filas, tripulação adicional etc, tem gerado aumento de custos marginais, o que, em muitos casos, tem inviabilizado a operação.

Mais recentemente, para ser mais exato fev/08, as empresas que atuam no segmento de carga fracionada, conseguiram depois de muitos anos, uma recuperação de defasagens nos seus fretes, após muitas negociações, de 11,10% em média.

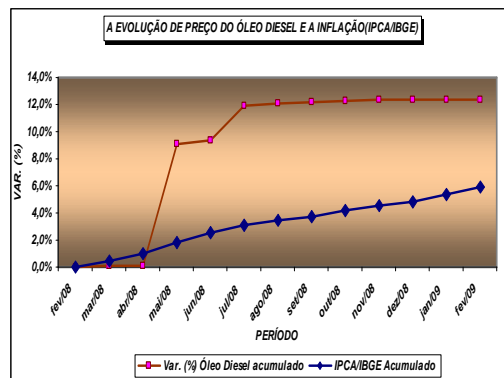
O mais crítico é que esse percentual não contempla recuperação de margem, mas simplesmente, uma tentativa de recomposição de custos de outrora, que por uma condição de mercado não foram repassados.

O mesmo aconteceu com os setores de lotação e carga líquida, que conseguiram remuneração das suas defasagens de custos da ordem de 17,6% e 11,52%, respectivamente.

Agora, de repente, uma onda de descontos, pode levar à perda dessa recomposição, dificuldade de remuneração dos custos já incorridos, graves problemas de liquidez e, dependendo do estado de saúde da empresa, pode significar o fim dos negócios. É uma questão de tempo.

RESUMO DA EVOLUÇÃO DOS PREÇOS DOS PRINCIPAIS INSUMOS NO PERÍODO DE FEV/08 A FEV/09

ÓLEO DIESEL – Nos últimos doze meses, o preço do óleo diesel na bomba registrou variação positiva de 12,37%, passando de R\$ 1,876 por litro para R\$ 2,108 por litro. Após um longo período sem alteração, ao final do mês abril/08, o Governo resolveu reajustar o óleo diesel, nas refinarias, em 15%, o que gerou um impacto de 8,95% sobre os custos do transporte, já no mês seguinte.



Fonte: DECOPE/NTC&Logística

SALÁRIOS – Pelo terceiro ano consecutivo, os salários vem registrando aumentos reais, ou seja, acima da inflação (IPCA/IBGE). Tem sido assim desde de 2006, quando o reajuste foi de 5,50%, contra uma inflação acumulada (maio/05 a maio/06), medida pelo IPCA/IBGE, de 4,22%,

resultando em aumento real de 1,23%. No final do ano, ela (inflação) chegou a 3,14%.

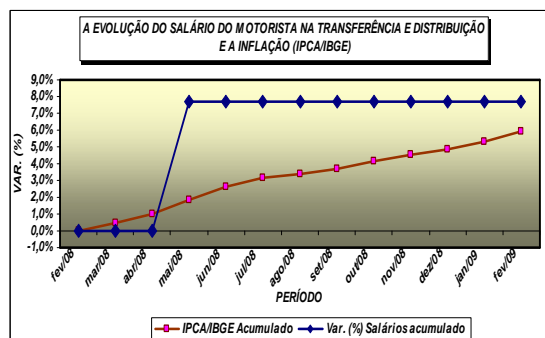
Em 2007, o mesmo reajuste (5,50%) foi acordado. Desta vez, com aumento real de 2,25%, uma vez que a inflação (maio/06 a maio/07), medida pelo IBGE, havia registrado percentual acumulado na casa de 3,18%. Em dezembro do mesmo ano, a inflação fechou em 4,46%.

COMPARATIVO EVOLUÇÃO DOS SALÁRIOS VERSUS INFLAÇÃO*			
Período	SALÁRIOS Var. (%) acumulada 12 meses	Inflação acumulada 12 meses (IPCA/IBGE)	Varição Real dos Salários
mai/05	8,00%	8,06%	-0,05%
mai/06	5,50%	4,22%	1,23%
mai/07	5,50%	3,18%	2,25%
mai/08	7,50%	5,58%	1,82%
mai-08/mai-05	19,65%	13,53%	5,39%

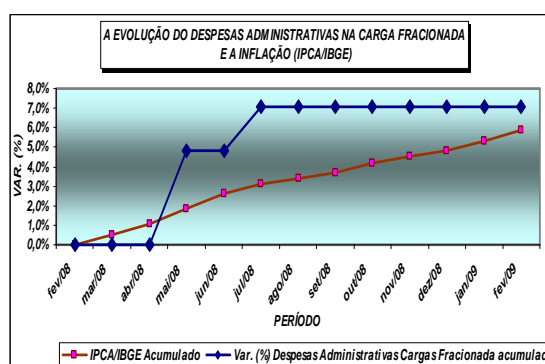
Fonte: SETCESP/CONVENÇÃO COLETIVA e DECOPE/NTCV&Logística
* Os dados comparativos referem-se a maio contra maio do ano anterior

Finalmente em 2008, fazendo um comparativo entre o reajuste salarial concedido (7,50%) e o índice de inflação acumulado no mesmo período (maio/07 a maio/08), de 5,58%, pode-se notar, mais uma vez, um aumento real de salário de 1,82%. A inflação anual foi de 5,91%. Mesmo assim, abaixo do reajuste dos salários.

Comparativamente, nos três anos, os salários do setor tiveram aumento nominal acumulado de 19,65%, enquanto que a inflação medida pelo IBGE (maio contra maio), ficou em 13,53%. Ou seja, aumento real acumulado dos salários de 5,39%.



Fonte: DECOPE/NTC&Logística

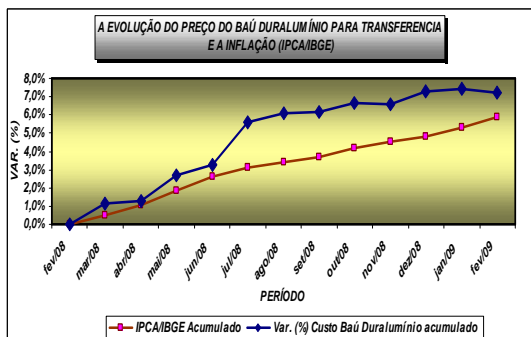


Fonte: DECOPE/NTC&Logística

VEÍCULOS - As variações dos preços médios dos veículos destinados à operação de carga fracionada, no período de fev/08 a fev/09, foram: veículo destinado à operação de transferência, variou 2,11%, enquanto, na operação urbana o aumento ficou na casa dos 3,51%. No preço do veículo destinado à operação de lotação (cavalomecânico), a variação acumulada, no mesmo período, registrou em 1,90%.

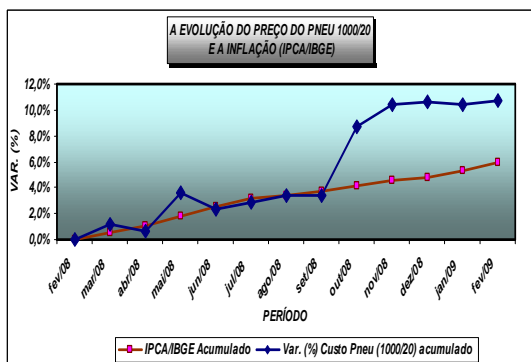
CARROCERIAS - Os preços médios dos implementos destinados à transferência e distribuição aumentaram (fev/08 a fev/09) 7,25% e 8,09%, respectivamente. Independentemente do desaquecimento da economia, seus preços tiveram valorização real de 1,27% e 2,82%,

respectivamente, considerando a inflação acumulada em 2008, de 5,91%.

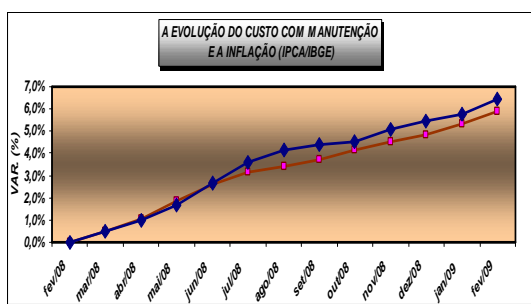


Fonte: DECOPE/NTC&Logistica

PNEUS – Se considerado o período de 12 meses, (fev/08 a fev/09), o pneu 1000/20R, acumulou variação de 10,75%. Também, se comparado à inflação do mesmo período, a variação real foi de 4,57%. Enquanto, a variação do preço médio do pneu 750/16R, ficou em 10,94%. Quase a mesma variação que o 1000/20R. Em termos reais, a variação deste foi 4,75%, acima da inflação.



MANUTENÇÃO – O item manutenção, um dos componentes do custo variável, registrou variação real de 0,51%, acima do IPCA/IBGE acumulado de fev/08 a fev/09, que foi de 5,91%. O índice de preço acumulado do custo manutenção foi de 6,45%.



Fonte: DECOPE/NTC&Logistica

DEMAIS INSUMOS – A variação acumulada dos preços médios dos demais insumos, no período de fev/08 a fev/09, foram, na operação de transferência: câmara com variação de 10,80%, protetor 8,04%, rodoar 2,97%, recapagem 11,07, lavagem 15,16% e seguros 267%. Os demais insumos que compõem a distribuição urbana tiveram as seguintes variações: rodoar 2,86%, câmara 11,11, protetor 10,82%, recapagem 16,57%, lavagem 8,51% e 3,98% para seguros. Insumos como, óleo de cárter e óleo de câmbio variaram 15,5% e 6,67%, respectivamente.

O que se pode observar é que todos os indicadores de custos, invariavelmente, estão acima do índice de inflação oficial. De forma que, mesmo que as empresas, por uma questão comercial, queiram praticar descontos, em virtude principalmente, de uma conjuntura econômica recessiva, não há margem. Desconto no frete, nesse momento, se torna muito arriscado e pode provocar um dano na estrutura financeira da empresa capaz de levá-la à falência.

() Graduado em Economia pela Universidade de Mogi da Cruzes. Pós-graduação em Economia de Empresas pela Universidade São Judas Tadeu, Pós-graduação em Didática de Ensino Superior pela Universidade Mackenzie e Mestrado em Economia pela Universidade Mackenzie. Coordenador de Economia – DECOPE/NTC&Logística. Professor de Teoria Economia da UNINOVE, Membro da Comissão de Frotas/SETCESP, Membro do Comitê Caminhões e Ônibus – SAE BRASIL.*