



# Custos logísticos no Brasil

Maurício Lima e Alexandre Lobo

A demanda por transporte em 2015 foi fortemente impactada pela crise econômica e política vivida no Brasil desde 2013, com maior impacto no modal rodoviário. Nesse período, a retração de 2,5% na economia levou a uma queda de 4,7% nessa demanda, no pior resultado do setor desde o início da série histórica, em 2000. As reduções mais acentuadas aconteceram nas regiões Norte e Nordeste, com perdas de 6,2% e 5,8%, respectivamente.

Para as empresas de transporte de carga, a queda na demanda representa um grande desafio. Afetadas pela redução no volume de suas operações e, consequentemente, na receita, as transportadoras também enfrentam dificuldades para corrigir os valores dos fretes, em função do aumento de custo registrado em 2015.

Esse aumento no custo dos transportadores pode ser ilustrado pela variação no preço do diesel, principal item de custo para o transporte em longas distâncias. Entre 2014 e 2015, o preço médio do combustível aumentou de R\$ 2,76 para R\$ 3,13, alta de mais de 13%, embora o preço do barril de petróleo no mercado internacional tenha sofrido forte queda até mesmo em moeda nacional, que sofreu desvalorização cambial no mesmo período.

Outro item de grande importância para os custos das transportadoras, principalmente no transporte de curta distância, o salário dos motoristas repetiu a tendência dos últimos anos, com um aumento de quase 9% no início de 2015,

quando houve dissídio da categoria.

Assim, na maioria das vezes, o reajuste do frete de 2015 não foi suficiente para cobrir o aumento dos custos dos transportadores, justamente em um momento em que a demanda das empresas de transporte também diminuiu. Como se não bastasse, o setor ainda vem de um alto grau de endividamento relativo à compra de veículos nos anos anteriores.

Do ponto de vista dos embarcadores, a situação também é complexa, pois a redução do volume transportado decorre da diminuição do seu próprio nível de atividade. O preço relativamente baixo do transporte

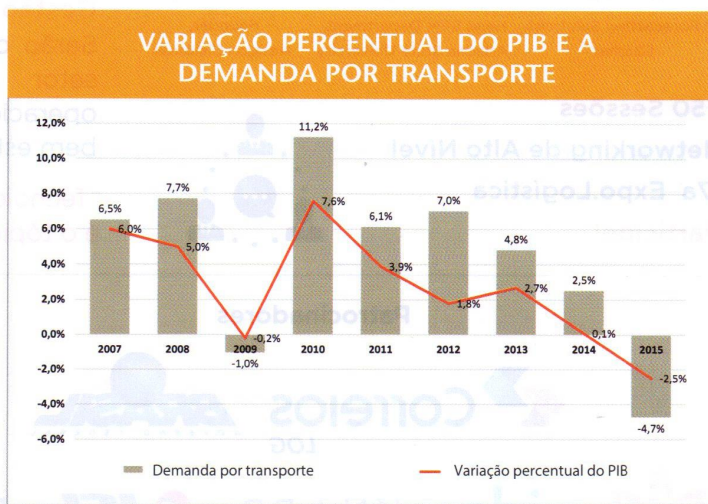


Figura 1



### EVOLUÇÃO DO PREÇO DO DIESEL X PREÇO DO BARRIL DO PETRÓLEO

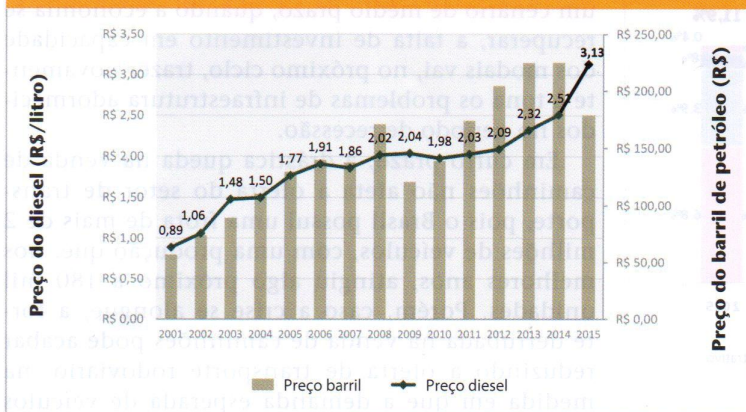


Figura 2

também pode ser encarado como uma vulnerabilidade do mercado fornecedor, que luta para gerar caixa, pelo menos suficiente para arcar com os pagamentos das parcelas dos veículos adquiridos na época de crédito fácil e barato.

A crise, porém, afeta toda a cadeia e chega ainda mais amplificada para as montadoras de caminhões, que já amargaram uma retração de 65% em 2015. Além da redução nas vendas de caminhões, a expectativa é de que haja ainda um aumento significativo na participação do número de autônomos agregados.

Por ser relativamente caro, em um momento de queda de demanda como o iniciado em 2015, o modal rodoviário acaba sendo o mais afetado, pois os outros modais, de forma geral, têm sua movimentação já limitada pela capacidade. Isso faz com que o rodoviário fique sempre alavancado em relação ao crescimento da economia, tanto em uma situação de recessão quanto de expansão.

Diante desse efeito, a queda da economia acaba trazendo pequena melhora na matriz de transporte, mas o impacto é muito tímido considerando o grande desbalançamento. Devido à carência de infraestrutura no país, historicamente o modal rodoviário ocupa um espaço demasiadamente alto nessa matriz. O Brasil ainda movimenta 65% da sua carga por caminhões e 20% por trens, enquanto os Estados Unidos, por exemplo, apresentam um equilíbrio maior (43% e 32%, respectivamente).

Em 2015, a representatividade da atividade

de transporte nos custos logísticos do Brasil em relação ao Produto Interno Bruto (PIB) permaneceu inalterada (6,8%) em relação a 2014. Esse equilíbrio se deve ao balanceamento de fatores que agem promovendo aumento da parcela, como a queda do PIB, com fatores que agem em sentido oposto, como a queda na demanda de transporte e a pequena melhora na matriz de transportes. Já o aumento no valor do frete basicamente não trouxe impacto nessa relação, pois apenas acompanhou os índices de inflação, apesar de os já comentados aumentos de custos terem sido superiores aos índices de inflação.

O maior aumento entre os componentes dos custos logísticos no Brasil foi, de fato, relativo aos custos de estoque, dada a elevação da taxa de juros, de 11,25% ao ano para 15,25% ao ano ao longo de 2015. Assim, os custos logísticos

no país passaram a representar 11,9% do PIB nacional, mantendo a tendência de alta que já vem desde 2012.

Os altos juros e o forte desbalançamento da matriz de transporte continuam sendo os responsáveis diretos pela grande diferença da representatividade dos custos logísticos em relação ao PIB no Brasil e nos Estados Unidos. Enquanto os gastos com logística no país representaram 11,9% do PIB, nos Estados Unidos essa relação caiu de 8,3% para 7,7% no mesmo período, segundo estimativas do Ilos.

Além do crescimento de 2,4% do PIB americano, a redução nos custos logísticos nos Estados Unidos foi

### PARTICIPAÇÃO E CUSTOS DOS MODAIS EM 2015 NO BRASIL E NOS ESTADOS UNIDOS

	Brasil		Estados Unidos	
	% TKU	US\$ / Mil TKU	% TKU	US\$ / Mil TKU
Rodoviário	65%	US\$ 96	43%	US\$ 193
Ferrovário	20%	US\$ 17	32%	US\$ 30
Aquaviário	12%	US\$ 32	8%	US\$ 14
Dutoviário	3%	US\$ 33	17%	US\$ 12
Aéreo	0,1%	US\$ 694	0,2%	US\$ 853

Figura 3

REPRESENTATIVIDADE DOS CUSTOS LOGÍSTICOS DO BRASIL EM RELAÇÃO AO PIB

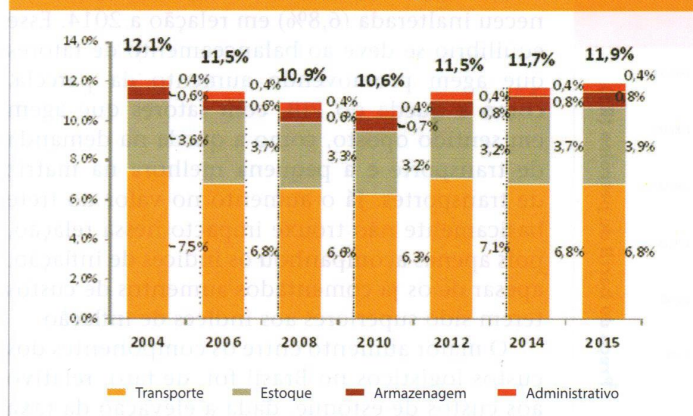


Figura 4

influenciada também pela queda do preço do barril de petróleo no mercado internacional, repassada para os preços dos combustíveis, reduzindo o custo do transporte. Já no Brasil, o controle dos preços dos combustíveis praticado pelo governo federal impediu que essa redução no preço do barril do petróleo fosse repassada para os combustíveis e, conseqüentemente, para o consumidor final.

Uma pequena conta ilustra o tamanho do impacto do desbalanceamento da matriz de transporte nos gastos do Brasil com logística. Caso o país tivesse uma matriz de transportes similar à dos Estados Unidos, mesmo mantendo os altos custos nacionais, economizaria em um ano cerca de R\$ 85 bilhões, o que representa mais de 20% do custo de transporte.

Tendências

Depois de um começo desanimador, 2016 promete ser um ano difícil para embarcadores e transportadores. A movimentação de cargas no Brasil vem mantendo sua tendência de baixa, com queda de 6,6% no acumulado de janeiro e fevereiro em comparação com o mesmo período de 2015, apesar de a base de comparação do ano anterior já ter sido relativamente baixa, não apenas pela queda da demanda como também pela greve no transporte ocorrida em fevereiro de 2015.

O cenário no mercado brasileiro exige muita atenção por parte dos transportadores, e o aumento do risco no setor também inspira cuidados por parte dos embarcadores, apesar de os valores de frete relativamente baixos parecerem positivos para quem está contratando.

Momentaneamente, a menor movimentação de cargas alivia a até então sobrecarregada infraestrutura de transporte brasileira, dando a falsa sensação de melhora na matriz de transporte. Entretanto, em um cenário de médio prazo, quando a economia se recuperar, a falta de investimento em capacidade dos modais vai, no próximo ciclo, trazer novamente à tona os problemas de infraestrutura adormecidos no período de recessão.

Em curto prazo, a drástica queda na venda de caminhões não afeta a oferta do setor de transporte, pois o Brasil possui uma frota de mais de 2 milhões de veículos, com uma produção que, nos melhores anos, atingiu algo próximo a 180 mil unidades. Porém, caso a crise se alongue, a forte derrubada na venda de caminhões pode acabar reduzindo a oferta de transporte rodoviário, na medida em que a demanda esperada de veículos para 2016 já é inferior ao número de veículos que devem sair de circulação.

O grande desafio das empresas neste momento é continuar a buscar o aumento da eficiência operacional como forma de reduzir seus custos e não cair na tentação de se valer apenas do aumento de seu poder de barganha, trazendo mais operadores para mesas de negociações em processos de seleção em intervalos cada vez menores para baratear o preço de frete. O resultado fácil e rápido pode andar bem próximo das práticas abusivas, como excesso de peso ou tempo de viagem, ações que aumentam ainda mais a oferta e, conseqüentemente, derrubam o preço, criando uma espécie de círculo vicioso que pode resultar em grande passivo trabalhista e quebra de muitas empresas, além de trazer ainda mais riscos a nossas estradas e a toda a população.

Assim, o momento exige extrema atenção dos embarcadores. Estes devem não apenas coibir possíveis práticas abusivas, mas também reduzir o risco operacional e financeiro diante de um mercado fornecedor de transporte bastante fragilizado, com alto endividamento e passivos trabalhistas nem sempre muito claros.

Maurício Lima  
Sócio-diretor do Ilos  
Tel.: (21) 3445-3000  
mauricio.lima@ilos.com.br

Alexandre Lobo  
Consultor do Ilos  
alexandre.lobo@ilos.com.br