

Infraestrutura logística brasileira: ainda um problema.

Paulo Roberto Guedes – 16.11.2016.

Como já comentado aqui neste espaço, mais precisamente no dia 11 do mês passado, o XXII Fórum Internacional de Supply Chain, realizado pelo ILOS (Instituto de Logística e Supply Chain) no início de Outubro, na cidade do Rio de Janeiro, apontou as principais novidades e tendências da logística no Brasil e no mundo. Debatendo e discutindo como as empresas devem se preparar para incorporar, de forma organizada e constante em seus processos de gestão e governança, mecanismos que, além de permitirem o reconhecimento e o real dimensionamento dos riscos que podem gerar rupturas em suas cadeias de suprimento, possam, também e como é esperado, aumentar a capacidade para superar ou diminuir esses riscos, uma vez que as fontes para rupturas das cadeias de abastecimento, em face da complexidade do mundo atual, têm diversas e diferentes origens (1).

Foi interessante constatar, naquele evento, que diante do cenário de complexidade e de mudanças cada vez mais rápidas, houve muitas coincidências de propostas e significativa coerência entre tudo o que foi exposto no Fórum, com tudo aquilo que vem sendo feito atualmente, no Brasil e no Mundo, pelos profissionais de logística e supply-chain. A constatação final é a de que o diagnóstico e as medidas preventivas e corretivas sugeridas estão “alinhadas” e refletem muito daquilo que se pratica pela maioria dos que trabalham no setor.

Entretanto, quando o assunto era Brasil, a deficiência da infraestrutura de transportes, o baixo desempenho logístico e aos seus altos custos operacionais (2), tiveram que ser abordados de forma repetitiva, numa espécie de “replay” contínuo e insistente, para que não se deixe, ao esquecimento, as reais condições da infraestrutura de transportes e logística no País (3), que se não são as piores do planeta, ainda têm muito para melhorar. O próprio representante do Banco Mundial, Sr. José G. Reis, ao comentar a posição do Brasil no Índice Mundial de Desempenho Logístico – LPI (4), mostrou de forma transparente e objetiva, as dificuldades que o País enfrenta para melhorar a eficiência de suas operações logísticas e, conseqüentemente, reduzir seus custos.

Como comentado em dois outros artigos, aqui também publicados, exatamente nos dias 27 de junho (“Infraestrutura logística brasileira: desafio e solução”) e 1º de julho deste ano (“Infraestrutura logística brasileira: organização e financiamento”), os investimentos direcionados à infraestrutura logística, em todo o mundo, não têm conseguido estar à altura das reais necessidades e exigências provenientes da complexidade e dos incrementos ocorridos na movimentação de mercadorias, sendo o caso brasileiro um notável exemplo, na medida em que as pesquisas realizadas apontam, de forma clara e inequívoca, que as atividades comerciais brasileiras, *“tanto aquelas voltadas para o mercado interno como aquelas voltadas para o mercado externo, carecem de operações mais eficazes e de uma infraestrutura logística mais eficiente e compatível”*.

É também o que comprova a recentíssima pesquisa realizada pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) e a Escola de Administração de Empresas São Paulo, da Fundação Getúlio Vargas (EAESP/FGV). Com o título de “Desafios à competitividade das Exportações Brasileiras”, a pesquisa concluiu muito do que já se sabe, mas que é importante, sempre e continuamente, lembrar: as empresas brasileiras encontram um conjunto enorme de dificuldades para realizarem suas exportações, desde os altos custos do transporte (grifos meus), passando pelas altas tarifas cobradas por órgãos anuentes e indo até o excesso de leis e documentos complexos e conflituosos existentes na enorme burocracia que envolve as atividades empresariais brasileiras, notadamente aquelas relativas ao comércio exterior. Como resume a pesquisa, “em última instância, esses entraves – e outros que compõem o chamado ‘Custo Brasil’ – afetam a capacidade das empresas de oferecer preços competitivos”.

Essa pesquisa foi realizada junto a 847 empresas exportadoras e que representam 4,2% das 20.322 empresas brasileiras que exportaram em 2015, conforme dados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. Entre micro, pequenas, médias e grandes empresas, 25 dos principais segmentos econômicos estão ali representados e que, para exportarem seus produtos naquele ano, utilizaram todos os modais de transporte disponíveis: 56,5% utilizaram o modal marítimo; 22,5% o aéreo; 20,7% o rodoviário; 0,2% o fluvial; e somente 0,1% utilizou o modal ferroviário.

Numa escala de 1 a 5, na qual a nota 1 indica pouco entrave e a nota 5 entrave crítico, as empresas pesquisadas indicaram que os dois aspectos mais críticos, dentre os 25 principais listados, foram, em primeiro, o custo do transporte (nota 3,61) e, em segundo, as elevadas tarifas cobradas nos portos e aeroportos (nota 3,44).

Considerando apenas os entraves logísticos, no qual o custo do transporte alcançou a maior nota (5), a baixa disponibilidade e ineficiência dos portos, com 2,53; a situação das rodovias, com 2,46; a baixa oferta de operadores logísticos e transportadoras, com 2,18; a baixa oferta de terminais intermodais, com 2,08; a baixa disponibilidade e ineficiência dos portos secos, com 2,03; a baixa disponibilidade e ineficiência dos aeroportos, com 1,99; a baixa oferta de hidrovias e portos fluviais, com 1,85; e a situação das ferrovias, com 1,75, foram os demais entraves citados. Elevadas tarifas cobradas nos portos e aeroportos, com nota 3,44 e a segunda no cômputo geral (entre as 25 citadas), de acordo com os critérios adotados na pesquisa, pertence ao grupo “Burocracia Alfandegária e Aduaneira”, e não à Logística (6).

Ainda, segundo outros estudos realizados pela CNI, as exportações brasileiras para a América do Sul, com exceção do Equador e da Bolívia, tiveram desempenho negativo se comparados com os seus verdadeiros potenciais, em face da “limitada e deficiente” infraestrutura brasileira de logística e transporte. Esses potenciais são calculados levando-se em consideração a distância e o tamanho dos mercados (7).

O que se nota é que a totalidade das pesquisas e estudos realizados a respeito, no Brasil ou no Exterior, por organizações brasileiras ou estrangeiras, governamentais ou não governamentais, de associações empresariais ou acadêmicas, aponta para um mesmo problema: o “Custo Brasil”, oriundo da baixa produtividade e da ineficiência das estruturas de transporte e logística (8), afeta diretamente a capacidade de nossas empresas para oferecerem preços mais competitivos, notadamente àqueles produtos voltados à exportação.

Mesmo nas atuais circunstâncias, de crise na política, na economia e junto a toda a sociedade (9), é fundamental que haja decisão política no sentido de se buscar soluções para os problemas ligados à infraestrutura logística brasileira (10), sendo imprescindível a participação do setor privado (11) nos investimentos voltados à infraestrutura logística. Mas para isso será preciso superar diversos obstáculos, sejam eles de ordem econômica (12), financeira (13), jurídica (14) ou política, quando não ideológicos. Muita persistência, muito esforço e muito trabalho ainda serão demandados, não só para a correta e precisa compreensão daquilo e como deverá ser feito, mas também para a sua real viabilização.

- (1) Texto-Convite do ILOS ao convidar os profissionais de logística a participarem do XXII Fórum Internacional de Supply Chain 2016. “Ao longo da última década, nos deparamos com maior frequência com os termos “ruptura” e “resiliência” em Supply Chain... Em empresas líderes, o objetivo central tem sido incorporar mecanismos de reconhecimento e dimensionamento dos riscos de ruptura e minimizar o hiato que resulta da capacidade de resposta das empresas em superá-los, principalmente nos casos de Supply Chains complexos e profundos. As fontes de rupturas no SC são de origens diversas, as quais podem advir desde novas tecnologias capazes de transformar as operações e mercado consumidor; de contexto geopolítico; responsabilidade social e sustentabilidade; financeiro e econômico; e àquelas relacionadas à natureza, como mudanças climáticas e eventos dramáticos, como terremotos e tsunamis; dentre outras. Neste sentido, as empresas globais líderes têm investido cada vez mais na gestão de riscos no SC para mitigar impactos negativos nos negócios e até obter vantagens comparativas frente à concorrência”.
- (2) Segundo os novos estudos elaborados pelo ILOS os custos logísticos brasileiros aumentaram durante o ano de 2015 e alcançaram 12,7% do PIB, cerca de R\$ 689 bilhões. Os custos logísticos nos EUA, segundo o ILOS, representam 7,8% do PIB americano. Em 2010 os custos logísticos brasileiros representavam 10,6% do PIB, em 2012, 11,5% e em 2014, 12,1%. Dentre os custos logísticos brasileiros de 2015, aquele de maior representação é o relativo ao transporte, com cerca de R\$ 401 bilhões, equivalentes a 6,8%. Depois vem os custos relativos ao estoque, 4,5%, armazenagem, 0,9% e administração, 0,5%. Vale ressaltar que os custos de estoque, em 2014 representavam 3,8% do PIB (R\$ 203 bilhões) e passaram a 4,5% em 2015. Três fatores para que isso acontecesse: queda do PIB brasileiro, que impacta diretamente na proporção entre um e outro, alta taxa de juros e aumento dos estoques, que fazem com que os custos de inventários sejam maiores.
- (3) Em 2005, ao escrever um artigo para a Folha de Alphaville (“Brasil: Política Monetária ou Política Econômica?”), conclui que *“a falta de investimentos por um período tão grande pelo qual está passando o Brasil, somente agravará sua situação no futuro, pois já terá comprometido toda uma geração de pessoas, visto que não poderão, em face das carências passadas e atuais, exercerem seus papéis como cidadãos, em seu conceito mais amplo: educado, politizado, solidário, com saúde, moradia, trabalho e consciente de seus direitos e deveres. Além do que, a falta de investimentos em*

infraestrutura contribuirá para o altíssimo custo e pela baixa produtividade da produção e da economia como um todo”.

- (4) O Índice de Desempenho em Logística (LPI – “Logistics Performance Index”), relativo ao ano de 2016, apresentado pelo Gerente da Unidade de Comércio Internacional e Competitividade do World Bank, José Guilherme Reis, mostrou o que todos os usuários da logística no Brasil percebem no dia-a-dia: o Brasil ocupa a 8ª posição entre os dez top’s de renda média-alta. E embora tenha melhorado sua posição geral, comparando-se com a posição anterior e obtido a melhor média da América Latina e Caribe, o Brasil caiu, entre 2010 e 2016, de 45ª posição para 56ª, na classificação feita entre 160 países analisados. O LPI é montado com base na percepção de empresários e executivos entrevistados e o itens analisados são: 1) Alfândega, 2) Infraestrutura, 3) Qualidade dos Serviços, 4) Carregamento Internacional, 5) Acompanhamento e Localização e 6) Prontidão. Em 2016 já foi incluído, no sistema de avaliação, o item Competência e Qualificação em Logística.
- (5) A Confederação Nacional dos Transportes (CNT), por exemplo, calcula que a má qualidade das rodovias brasileiras, nas quais trafegam mais de 60% do total de cargas movimentadas no Brasil, tem gerado gastos adicionais com combustível, pneus e manutenção. O resultado disso é um incremento médio, no custo operacional, de 24,9%! Dados da própria CNT dão conta que apenas 12,3% das estradas brasileiras são asfaltadas (Pesquisa CNT Rodovias 2016).
- (6) Analisando-se os níveis de criticidade por grupos temos a seguinte classificação: Macroeconômicos, 2,81; Institucionais e Legais, 2,72; Burocracia Alfandegária e Aduaneira, 2,54; Acesso a Mercados Externos, 2,40; Tributários, 2,38; Mercadológicos e de Promoção de Negócios, 2,31; Logísticos, 2,27 e Internos às Empresas, 2,05.
- (7) “A integração física da América do Sul é assunto antigo entre os governos do continente, tendo inclusive resultado em uma carteira de 31 projetos prioritários, que somam um investimento estimado em US\$ 21 bilhões, além de outros projetos individuais e menores. Desses empreendimentos, nenhum está concluído. Atualmente, 15 estão em fase de execução e 16 sequer começaram a ser construídos. As deficiências nas malhas de ligação e nos serviços logísticos sul-americanos prejudicam o Brasil, principalmente reduzindo a capacidade de exportação. Para lidar com essas barreiras logísticas no comércio intrarregional as empresas adotam soluções que às vezes são a segunda ou terceira melhor opção, em que o custo logístico é significativamente incrementado”. Mais informações sobre esse baixo aproveitamento do potencial existente, entre o Brasil e os países da América do Sul, poderão ser encontradas no trabalho elaborado pela CNI: “Desafios para a Integração Logística na América do Sul”. Ainda, segundo a CNI, aproximadamente 16% de nossas exportações (US\$ 31,1 bilhões em 2015) destinam-se a países sul-americanos
- (8) Em 2014, de acordo com o Fórum Econômico Mundial, e divulgado pelo Valor Econômico, em 20/01/2016, o Brasil ocupava a 75ª posição entre 140 países em termos de infraestrutura. A avaliação da qualidade das rodovias brasileiras feita pelo Fórum Econômico Mundial, coloca o Brasil, em 2014, na 121ª posição. Os portos brasileiros, avaliados pelo mesmo Fórum, ocupam a 120ª posição entre 140 países avaliados. O “World Competitiveness Yearbook”, que divulga o IMD (Índice de Competitividade Mundial, ranking elaborado pelo International Institute for Management Development, em parceria com a Fundação Dom Cabral-FDC), o Brasil, entre 61 países avaliados em 2015, está na 56ª posição, sendo que em 2009 ocupava a 40ª. Problema maior, ainda, é quanto à eficiência do governo: o Brasil está na penúltima posição. Outros itens que colaboraram para queda da competitividade foram a baixa confiança nas instituições brasileiras, o desequilíbrio nas contas públicas e as baixas capacidade de inovação e qualidade da educação. Pesquisa CNT de Rodovias 2016, divulgada pela Confederação Nacional do Transporte, em sua 20ª edição, mostrou que 58,2% das rodovias brasileiras pesquisadas ainda não oferecem as condições adequadas aos seus usuários e os reflexos dessa baixa qualidade são muitos, dentre os quais se destacam o aumento do custo da operação, a redução da segurança (*) e

da eficiência dos serviços de transporte rodoviário de passageiros e de cargas. “Economia em Foco”, boletim CNT de 11.11.16.

(*) De acordo com Pesquisa CNT de Rodovias 2016 e com dados da PRF e do IPEA, os 121.438 acidentes rodoviários ocorridos em 2015, provocaram prejuízos de R\$ 11,2 bilhões e um total de 6.837 vítimas fatais!

- (9) “Uma agenda e ‘tanto’ para um eventual novo Governo”, foi um texto publicado por mim no Portal Guia do TRC em 31/05/2016 e que retratou um pouco as dificuldades pelas quais está passando o Brasil e cujas soluções ainda demandarão algum tempo. “A crise brasileira atual é muito maior do que se imagina e teremos um longo e difícil caminho pela frente, independentemente de quem esteja exercendo a Presidência da República (ainda não estava concretizada, de forma definitiva, a permanência do Sr. Michel Temer na Presidência da República). O estrago foi grande demais e não estamos falando de uma simples recessão. Os números são incontestáveis. Com algumas exceções (balança comercial, por exemplo), a maioria dos índices econômicos se mostra muito ruim. No ano de 2014 não houve crescimento, em 2015 houve queda no PIB de 3,8% e para este ano está prevista uma queda entre 3% a 3,6%. Portanto, no final deste ano nosso PIB será cerca de 8% menor do que aquele de 2013. Considerando que nossa população continuou crescendo, nossa renda per capita, inevitavelmente, será menor do que aquela de 2013. Estamos mais pobres. Andamos para trás”.
- (10) O ministro Moreira Franco foi nomeado para comandar o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), que terá, entre outras obrigações, tirar do papel, um conjunto de concessões públicas cujo valor está estimado em R\$ 200 bilhões. Mais recentemente (13/09/16), como parte do PPI, o governo lançou o projeto CRESCER, que tem, entre outros projetos, investimentos em 4 aeroportos, 2 terminais portuários, 2 concessões rodoviárias e 3 ferroviárias. Há que se ressaltar que o PPI tem, como foco principal, a cooperação estratégica com o setor privado para realizar investimentos em infraestrutura e logística. 100% de capital privado.
- (11) “Por mais que a iniciativa privada se mostre interessada em investir em infraestrutura, é preciso que a autoridade pública lidere o esforço de conjugar todos os planos, de modo que o mercado possa aproveitar as vantagens de uma logística mais eficiente e de cada modal. Do contrário, os investimentos, que já estão com décadas de atraso, continuarão destinados apenas a iniciativas isoladas, em modais sem conexão entre si e sem contribuição efetiva na diminuição do Custo Brasil”, foi meu comentário em artigo no dia 17/05/16 (“Necessidade de investimentos do novo Governo poderá criar oportunidades para a infraestrutura logística”).
- (12) É do conhecimento de todos que somente com taxas de juros muito mais baixas do que as atuais é que o Brasil poderá criar ambiente propício para o financiamento privado nas obras em infraestrutura. E isto, infelizmente, só poderá ocorrer após a conquista do equilíbrio nas contas públicas. Somente com estabilidade (política e econômica) e regras claras será possível levar o financiamento do setor privado para a infraestrutura logística e de transportes.
- (13) Segundo levantamentos feitos pela CNT e divulgados no último dia 11 (Boletim CNT Economia em Foco), somente para solucionar os atuais entraves no transporte rodoviário brasileiro, seriam necessários investimentos de, no mínimo, R\$ 292,54 bilhões, em ações de expansão e adequação. Cerca de 5% do PIB brasileiro de 2015 ! Livro organizado por Armando C. Pinheiro e Cláudio R. Frischtak (“Gargalos e soluções na infraestrutura de transportes” – Editora IBRE/FGV) e publicado em 2014, com base em estatísticas oficiais, dão conta que os investimentos em transporte rodoviário são muito baixos e estão muito distantes daqueles sugeridos pela CNT. Entre 2007 e 2012 os percentuais, com relação ao PIB foram os seguintes: 2007 = 0,36%; 2008 = 0,41%; 2009 = 0,55%; 2010 = 0,60%; 2011 = 0,47% e 2012 = 0,43%.
- (14) Dar segurança jurídica e previsibilidade ao investidor, através da devida regulamentação dessas atividades, principalmente no que diz respeito aos contratos de

concessão, posto que esta é uma das melhores alternativas para se conseguir infraestrutura de transporte eficiente, passou a ser um dos principais objetivos do governo atual, mais notadamente, do Ministro Moreira Franco, que comanda o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

O setor Aquaviário, por exemplo, está em total mobilização para diminuir a burocracia na navegação brasileira. Raimundo Holanda, presidente da FENAVEGA (Fed. Nac. das Empresas de Navegação Aquaviária), 16.09.16 em Manaus disse que “precisamos tirar as amarras da burocracia para que haja mais eficiência no setor”. Ainda, segundo ele, “para se ter uma ideia, só na questão portuária, o Brasil perde cerca de R\$ 4,3 bilhões por ano pela burocracia”.

Enquanto isso, na Câmara dos Deputados, está sendo discutido o “Marco Regulatório do Setor Rodoviário” que, através de novas regras, deverá orientar o transporte de cargas de todo o país.

No “Seminário Infraestrutura e Desenvolvimento no Brasil”, realizado pelo Jornal Valor e a CNI, em Brasília, no último dia 08, a presidente do BNDES, Sra. Maria Silva Bastos Marques, informa que o governo está estudando, como nova exigência para as próximas concessões de infraestrutura, a participação de uma empresa gerenciadora de projetos para, de forma independente, monitorar o andamento das obras.