



A logística como fator de competitividade para o comércio internacional: uma abordagem do modal rodoviário brasileiro

Logistics as a competitiveness factor in international trade:
an approach to the Brazilian road transport

Antônio Maria Pereira BARBOSA¹

Resumo: O estudo visa destacar a relevância da logística dentro de um cenário marcado pela concorrência global, no qual as empresas buscam meios para oferecer seus produtos, nas mais diferentes regiões, mantendo sua qualidade e nível de serviço, sem aumentar o preço do bem ofertado. O Brasil está envolvido dentro desse contexto, por anos, como um grande fornecedor de commodities, e, mais recentemente, desenvolvendo sua indústria interna, possibilitando a exportação de bens manufaturados. A logística deixou de ser um problema local e passou a ser objeto de estudo dos gestores em prol de estratégias eficientes que proporcionem baixos custos e altos desempenhos, conseqüentemente, agregando valor ao produto, criando um importante diferencial competitivo. A movimentação de cargas compreende parcela representativa dos custos logísticos e impacta diretamente na satisfação do consumidor, que espera receber seu produto no menor prazo possível, sem pagar mais por isso. Assim, o modal rodoviário, que é o mais utilizado no país, se destaca por abranger o maior número de regiões com flexibilidade, atendendo, inclusive, demandas específicas dentro do Mercosul e demais países que fazem fronteira com o Brasil, apresentando-se como opção viável para o transporte de mercadorias em pequenos e médios volumes, no que se refere à maior relação custo-benefício.

Palavras-chave: Logística. Comércio Internacional. Transporte Rodoviário. Competitividade.

Abstract: The study aims to highlight the importance of logistics within a scenario marked by global competition, where companies seek ways to offer their products in different regions, maintaining its quality and level of service without the increase of price of the offered goods. Brazil has been in this business as a major supplier of commodities for years, and more recently has developed its industry which has enabled the exportation of manufactured goods. Logistics is no longer a local problem and has become the object of study managers in favor of efficient strategies that may provide low cost and high performance, therefore adding value to the products creating an important competitive advantage. Cargo movement comprises significant portion of logistics costs and directly impacts customer satisfaction who expects to receive their purchase as quickly as possible, without paying any additional costs; thus the road transport, which is the most used in the country which stands out for covering a great number of regions with flexibility, meeting specific demands within the Mercosur members and other countries bordering Brazil, presented as a viable option for the transport of goods in small and medium volumes regarding the most cost-benefit.

Keywords: Logistics. International trade. Road transport. Competitiveness.

¹Bacharel em Administração, com habilitação em comércio exterior pela FAFIRE. Mestre em Economia pela UFPE. E-mail: tony_comez@hotmail.com

Introdução

No competitivo cenário, no qual encontram-se as empresas contemporâneas, onde os agentes de mercado possuem abrangência global, não mais limitando-se a fatores como proximidade geográfica, unidade monetária, padrões culturais, etc., as organizações regularmente monitoram seus processos, no intuito de torná-los mais eficientes, oferecendo, consequentemente, produtos e serviços mais competitivos.

Os gestores, atentos ao dinamismo de seu mercado, constantemente revisitam seus processos, a fim de prover melhorias que proporcionem a utilização eficiente de seus recursos produtivos e a eficácia no alcance da satisfação de seus consumidores, contudo, sem aumento no custo do produto ofertado.

A logística vem sendo bastante estudada pelos administradores no intuito do desenvolvimento de estratégias que possibilitem o aumento do nível de serviço, levando a organização a oferecer, para seu consumidor, um produto que atenda ou supere a sua expectativa de qualidade, aliado a um preço justo.

No comércio internacional, assim como no mercado doméstico, busca-se o desenvolvimento de estratégias que maximizem a eficiência sem onerar demasiadamente o produto. E a logística possui grande representatividade na implementação de melhorias voltadas ao produto, ao cliente e/ou processo. Fatores como o modal de transporte escolhido, as características da carga, a infraestrutura necessária para a movimentação, a distância a percorrer, entre outros, são variáveis fundamentais para o desenvolvimento de uma estratégia logística bem-sucedida.

A análise deste estudo limita-se ao modal rodoviário, pois, entre os meios utilizados para a movimentação de cargas, dentro e fora das limitações geográficas do país, em torno de 62,7% são realizados por meios terrestres, a partir do transporte rodoviário. Desta forma, pretende-se mostrar a importância desse modal para o transporte internacional de cargas.

A importância da logística no comércio internacional

As atividades logísticas têm assumido papel de fundamental importância para a eficiência dos processos produtivos, desde a necessidade de aquisição da matéria-prima até a disponibilização de canais de interação com os consumidores finais de bens ou serviços. Isto se dá pela relevância das suas atribuições, que envolvem, entre outras atividades, processamento de pedidos, armazenagem (insumos e/ou produtos), controle de estoques, expedição a clientes e transportes; sendo esta última tão evidente para a satisfação de consumidores, que por diversas vezes chegam a considerá-la como única atividade e, até mesmo, sinônimo da palavra logística.

Com a evolução dos processos comerciais entre os países, que se intensificaram com a extinção dos lucros extraordinários que as empresas obtinham em períodos em que concorrência era apenas local, a logística assume um papel estratégico, minimizando custos a

partir da escolha adequada de meios eficazes para o transporte de bens, e agregando diferenciais competitivos a partir da eficiência no atendimento aos consumidores, onde quer que eles estejam. Afinal, o recebimento de produtos, nas condições e prazos esperados, não são desejos característicos de alguma região ou cultura em especial, visto que todos os consumidores esperam que as condições acordadas no momento de uma negociação sejam cumpridas à risca, e que a entrega dos produtos adquiridos, mesmo que assegurados, seja realizada a contento. Atualmente, percebe-se que, mais do que um “capricho” do consumidor, os produtores, dos mais variados bens e serviços, identificam essas questões como fundamentais para a existência de seus negócios em mercados competitivos, e assumem a premissa de que a manutenção de um bom nível de serviço, no que tange às operações logísticas, é uma obrigação primordial das empresas contemporâneas.

Para Rodrigues (2007), o emprego da logística harmoniza as exigências entre oferta, demanda, produção e distribuição, pressupondo aplicar uma abordagem sistêmica de redução de custos. Tal afirmação corrobora a função estratégica da logística em mercados competitivos.

A logística no contexto brasileiro

No Brasil, a carência na atenção aos processos logísticos foi evidenciada pela conscientização da necessidade de promoção das exportações, que impulsionavam o crescimento econômico do país, e que levariam as empresas brasileiras à busca de melhorias em seus processos e/ou produtos, visando ao atendimento das exigências de um mercado globalizado, o que, em um primeiro momento, representou um elevado gasto, dado o investimento de algumas empresas, necessário para as adequações requeridas.

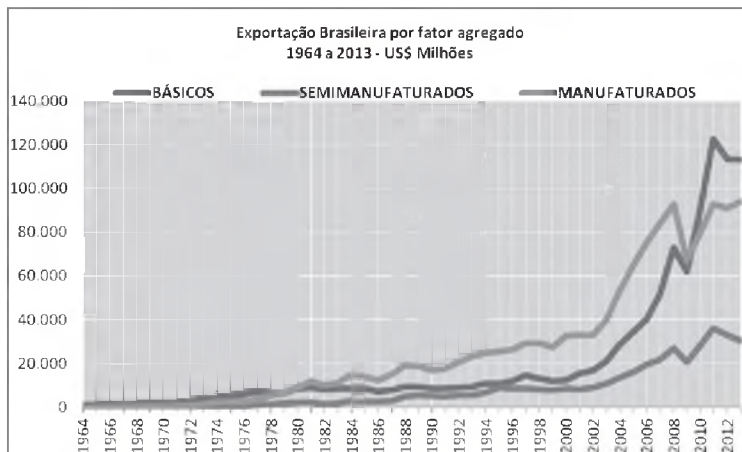
Devido às suas dimensões, o Brasil apresenta a necessidade de uma infraestrutura interna que proporcione a integração entre diversos modais que podem ser utilizados para o transporte de bens entre as diversas regiões do país. Sendo assim, um bom planejamento logístico torna-se um desafio para as empresas brasileiras, que cada vez mais percebem no comércio internacional uma alternativa para o aumento de sua produção, redução de custos por meio de ganhos de escalas e, por conseguinte, elevação estruturada de suas margens de lucratividade.

A inserção do Brasil no contexto do atual processo de globalização intensificou-se mediante a abertura econômica iniciada em meados da década de 90, e que, já na década seguinte, elevou o número das exportações brasileiras, conforme visualizado na Fig. 1, elaborada a partir de dados do Ministério de Desenvolvimento Indústria e Comércio do Brasil – MDIC, que adota a classificação dos produtos como básicos, semimanufaturados e manufaturados, sendo estes, respectivamente, produtos in natura, tais como as commodities, produtos que requerem processos adicionais para sua utilização e produtos acabados e em condições de utilização por consumidores finais.

Na última década, com atenção especial ao período de 2002 a 2008, com um aumento progressivo e mais íngreme no volume das exportações, percebe-se ainda que os produtores brasileiros intensificaram o seu processo produtivo com o aumento da demanda de seus produtos, mediante o atendimento de novos mercados, o que levou o país a um

crescimento em sua produção, geração de empregos, níveis de renda e padrões de consumo, gerando, assim, um novo aumento na produção de bens e serviços, criando um círculo virtuoso de crescimento econômico.

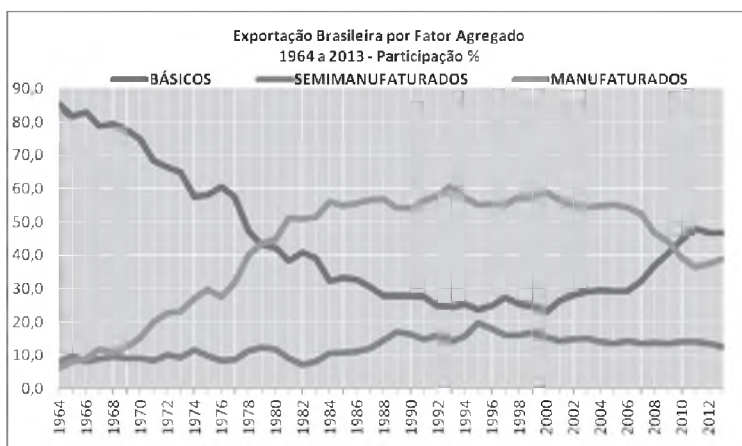
Fig. 1: Exportação brasileira por fator agregado entre 1964 e 2013.



Fonte: MDIC, 2016.

Na Fig. 2, pode-se observar, até o ano 2000, a evolução das exportações dos produtos manufaturados, seguidos, em menores proporções, pela tímida evolução dos produtos básicos, o que nos remete à evolução gradativa no parque industrial brasileiro, quebrando a hegemonia agrícola atribuída ao país durante décadas. A partir do ano de 2008, há um leve declínio dos produtos manufaturados e a ascensão dos produtos básicos.

Fig. 2: Participação da exportação brasileira por fator agregado, entre 1964 e 2013



Fonte: MDIC, 2016.

Logística de transporte como ferramenta para a competitividade

Já foi citada, neste trabalho, a importância da atividade logística de transporte, no que tange ao atendimento das necessidades dos clientes. No entanto, vale salientar que esta percepção perpassa a ótica dos consumidores, tornando-se um fator indispensável na elaboração de metas organizacionais que visam ao aumento da lucratividade a partir do crescimento do volume negociado, sem transferir ao consumidor, mediante elevação de preços, o desejado acréscimo na lucratividade, configurando uma estratégia bastante arriscada em mercados competitivos.

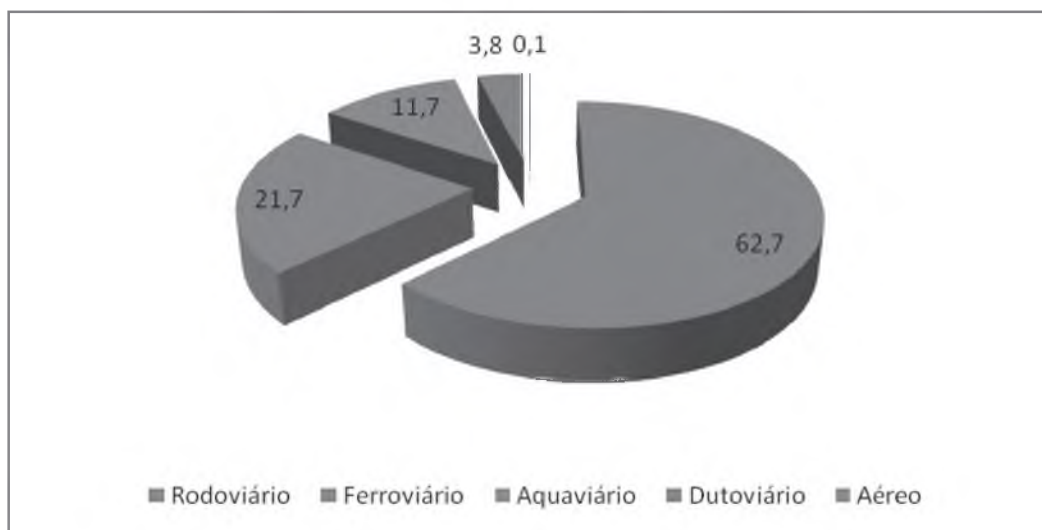
Os meios de transportes utilizados para locomoção de produtos em nível local ou externo incluem ferrovias, estradas, dutos, canais, rotas marítimas e via aérea, e cada meio requer uma estrutura específica, incluindo veículos, sinalizações, regulamentações, etc., para proporcionar um transporte que zele pela eficácia de forma eficiente. A escolha da modalidade de transporte será condicionada por fatores como: a distância percorrida, meios de transporte disponíveis, prazo para entrega, tipo de produto a ser transportado, custo deste transporte, entre outros, que devem ser avaliados pelos produtores e consumidores no momento de sua negociação.

Para Taylor (2005), cada meio de transporte oferece uma combinação específica de velocidade, custo, disponibilidade e capacidade. Portanto, a escolha do meio mais adequado, envolve diretamente o preço do bem ao consumidor, a satisfação da entrega em tempo hábil, a confiabilidade no fornecedor, mediante o rápido atendimento das demandas de seus clientes, a gestão eficaz de estoques com a ciência do período necessário para seu reabastecimento, entre outros fatores que alavancam a condição competitiva de uma empresa nacional ou estrangeira.

No comércio nacional (doméstico) é bastante comum a utilização de um único modal para o deslocamento de bens entre produtores e consumidores, isso devido às limitações geográficas que tornam viáveis e facilitadas as negociações com empresas transportadoras locais, que oferecem menores custos de transporte/fretamento de cargas. Porém, no comércio internacional, é comum a necessidade de utilização de mais de um modal de transporte, sendo esta combinação de modais baseada nos fatores já citados, que visam à entrega eficaz e de forma eficiente dos produtos transportados. A utilização de dois ou mais meios de transporte, quando realizado por meio de um único contrato de transporte, é chamado de transporte multimodal, e geralmente realizado por meio de cargas unitizadas, fechadas em contêineres de aço, o que facilita sua locomoção entre carretos, navios e vagões, oferecendo, ainda, maior proteção à carga contra acidentes, impactos ambientais, furtos e extravios.

Para Nogueira (2012), a seleção dos modais para o transporte de mercadorias dentro e fora das limitações geográficas do Brasil é refletida pela sua matriz de transporte, apresentada na Fig. 3, onde tem-se a participação massiva do modal rodoviário, com 62,7%, seguido do modal ferroviário, com 21,7%, e do modal aquaviário, com 11,7%, e, com menor participação, temos os modais aéreos e dutoviários, com 3,8% e 0,1%, respectivamente.

Fig. 3: Matriz de transportes de cargas no Brasil, 2011



Fonte: NOGUEIRA, 2012

A seguir, abordar-se-á alguns dos aspectos relevantes presentes no modal rodoviário que apresenta a maior relevância na matriz de transporte do Brasil, sem a pretensão de esgotar a discussão sobre esse tema, e nem lançar críticas de cunho político às gestões que colaboraram com os resultados encontrados.

154

O transporte rodoviário

De forma bastante genérica, pode-se definir o transporte rodoviário como sendo aquele no qual se deslocam cargas e pessoas a partir de rodovias, no entanto, este modal, que pode ser definido de maneira tão óbvia, exige-nos muita atenção por sua complexidade estrutural e sua representatividade no transporte dentro e fora das limitações geográficas do país. Este modal de transporte complementa outros modais, podendo ser acionado para distâncias pequenas e médias, suportando adequações fundamentais para a preservação das cargas, tais como, sistema de refrigeração, capacidade para transportar líquidos, transporte de animais vivos, entre outras.

Com uma área de 8.511.965 km², o território brasileiro compreende em torno de 47,7% do continente sul-americano, e suas fronteiras terrestres, que abrangem em torno de 15.179 km, são formadas por diversas regiões do país, apresentando características geográficas distintas. Dessa forma, com as proporções continentais do Brasil, o transporte rodoviário é o modal predominante no país, com uma frota que, de acordo com o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC, ao final de maio de 2016, contava com 831.439 transportadores inscritos, sendo 676.840 autônomos, 174.278

empresas e 321 cooperativas, somando uma frota total de 1.957.440 veículos registrados para operar no transporte rodoviário de cargas no território nacional.

Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC

No Brasil, o transporte internacional de cargas pelo modal rodoviário apresenta grande relevância, o que justifica o número crescente de empresas habilitadas a atuar neste segmento, a partir de suas frotas. De acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, segundo registros de maio de 2016, circula no país uma frota de 48.699 veículos que atuam no Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC, cadastrados apenas por empresas nacionais habilitadas, além de 47.930 veículos por empresas habilitadas de nacionalidades estrangeiras. A frota rodoviária brasileira possui habilitação para o transporte de cargas para diversos países da América Latina, tendo a maior concentração de sua frota, 34.511, 23.901 e 23.191, com destinos para os países da Argentina, Chile e Uruguai, respectivamente.

Tab.1: Empresas brasileiras habilitadas no TRIC – 2016

Empresas Brasileiras Habilitadas		
País Destino	Empresas	Frota
Argentina	431	34.511
Bolívia	107	7.985
Chile	275	23.901
Paraguai	224	22.037
Peru	54	2.879
Uruguai	274	23.191
Venezuela	12	1.407

Fonte: ANTT, 2016.

Ainda sobre a Tab.1, vale salientar que uma mesma empresa e um mesmo veículo podem ser habilitados para atuação em mais de um país. A frota estrangeira habilitada a atuar no Brasil, formada também por países da América Latina, é composta, majoritariamente, por 18.828, 12.684 e 5.879 veículos, com sua origem nos países da Argentina, Paraguai e Chile, respectivamente.

Tab.2: Empresas estrangeiras habilitadas no TRIC – 2016

Empresas estrangeiras habilitadas

País Origem	Empresas	Frota
Argentina	536	18.828
Bolívia	155	5.204
Chile	225	5.879
Paraguai	175	12.684
Peru	18	1.367
Uruguai	172	3.943
Venezuela	2	25

Fonte: ANTT, 2016.

As habilitações destas empresas, nacionais ou estrangeiras, fazem parte das exigências para o transporte de mercadorias em trânsito aduaneiro, e as empresas transportadoras obtêm esta habilitação a partir da Secretaria da Receita Federal do Brasil.

Considerações finais

Os mercados deixaram de ser limitados por barreiras geográficas, as fronteiras não só se tornaram transponíveis, como convidativas, já que os países perceberam a relação “ganha-ganha” que ocorre no comércio internacional. Com as empresas tomando proporções globais, tornou-se fundamental a adoção de processos logísticos eficientes que viabilizem o atendimento aos consumidores, onde quer que eles estejam, no menor tempo possível, com um produto/serviço que atenda às suas expectativas e lhe seja ofertado por um preço justo.

Esse estudo apresentou a evolução do comércio internacional brasileiro, que movimenta em torno de 62,7% de suas mercadorias por meio do modal rodoviário, e conta com uma frota formada por transportadores autônomos, empresas transportadoras e cooperativas de transporte, com origem local e internacional, demonstrando a representatividade do segmento para a atividade econômica do país, diante de seus serviços prestados.

Vale salientar que a frota rodoviária, utilizada para o transporte terrestre internacional de cargas, é fundamental para a movimentação dos produtos que atendem aos acordos internacionais de integração regional, principalmente no que se refere ao bloco econômico formado por alguns países do continente latino-americano, o Mercosul. Para os países fronteiriços, o modal rodoviário é o mais viável para o transporte de cargas em pequenos e médios volumes, contando ainda com baixo custo de frete, devido ao excesso de oferta deste modal, caracterizando uma favorável relação custo-benefício.

Referências

ANTT, disponível em <<http://appweb2.antt.gov.br/tricemnumeros.asp>> acesso em: 01 abr. 2016.

MDIC, disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=608>> Acesso em: 10 abr. 2016.

NOGUEIRA, Amarildo de Souza. **Logística empresarial**: uma visão local com pensamento globalizado. São Paulo: Atlas, 2012.

RNTRC, disponível em: <http://appweb2.antt.gov.br/rntrc_numeros/rntrc_Transportador-FrotaVeiculo.asp> Acesso em: 01 abr. 2016.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrósio. **Introdução aos sistemas de transportes no Brasil e à logística internacional**. 4. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

TAYLOR, David A. **Logística na cadeia de suprimentos**: uma perspectiva gerencial. São Paulo: Pearson, 2005.

Recebido em: 08.08.2016

Aprovado em: 31.08.2016

Para referenciar este texto:

BARBOSA, Antônio Maria Pereira. A logística como fator de competitividade para o comércio internacional: uma abordagem do modal rodoviário brasileiro. **Lumen**, Recife, v. 25, n. 1, p. 149-157, jan./jun. 2016.