

ANÁLISE ECONÔMICA DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA SOB A ÓTICA DA COMPETITIVIDADE: UMA ABORDAGEM SISTÊMICA DO SETOR

Ricardo Almeida Gomes¹

Adelaida Pallavicini²

Universidade de Brasília – UnB

Departamento de Engenharia Civil e Ambiental

Programa de Pós-Graduação em Transportes

RESUMO

O transporte de cargas, de um modo geral, constitui elemento preponderante ao desenvolvimento das nações. Desenvolvimento este que se atrela aos determinantes de competitividade internacional atribuídos a nação que se insere em uma economia globalizada, e almeja um crescimento sustentável.

O presente trabalho tenta de forma sistemática investigar o conteúdo histórico, político e econômico do Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil. Esta investigação finda por analisar com métodos econométricos as relações entre o setor do TRC e sua influência na competitividade brasileira de acordo com os determinantes do modelo de Porter

ABSTRACT

The cargo transport, in general, constitutes preponderant element to the development of the nations. This development is harnessed to determine the international competitiveness of the nation and it interferes in a global economy, and it longs for a maintainable growth.

The present work probes a systematic way to investigate historical, political and economical contents of the Road Cargo Transport in Brazil. As result, this research analyses, with econometric methods, relationships between the sector of TRC and their influence in the Brazilian competitiveness in agreement of the Porter's model.

1. INTRODUÇÃO

Consagrado como o principal modo utilizado para a movimentação de cargas no Brasil, o transporte rodoviário representa hoje, cerca de 60% de toda matriz de transporte de cargas do país (CNT 2002). Formado por cerca de 47 mil empresas de transporte de cargas, as ETC's, o TRC é responsável por 1,6% do PIB e gera um faturamento anual de mais de 21 bilhões (IBGE 2002), o que evidencia uma estreita relação deste sistema com o nível de desenvolvimento de um país.

Em um mundo globalizado, as nações irremediavelmente devem buscar a competitividade internacional como o meio mais favorável para o seu desenvolvimento. Porter (1993) relata que, mesmo que uma indústria seja relativamente mais produtiva do que outras na economia e possa atrair recursos humanos e outros necessários, será incapaz de exportar, a menos que seja também competitiva com os rivais estrangeiros.

O propósito maior deste trabalho é o de apresentar uma análise sistêmica do Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil e apresentar as características influentes no aspecto da competitividade nacional frente aos determinantes proposto pelo modelo de Porter. Para que seja alcançado este objetivo, utilizar-se-á de ferramentas para a análise econométrica, relacionando variáveis relacionadas ao setor e suas influências em variáveis que estimam o desenvolvimento nacional.

2. TRC NO BRASIL: CENÁRIO ATUAL

No Brasil, a ênfase para o transporte rodoviário, que se consolida desde a década de 50, está associada à implantação da indústria automobilística no país e à necessidade de interiorização e integração do território nacional, que foram acompanhadas de um vasto programa de construção de rodovias.

Embora apresente uma série de características positivas, como flexibilidade, disponibilidade, e velocidade, o modal rodoviário possui um conjunto de limitações que crescem de importância em um país como o Brasil, caracterizado por sua dimensão continental e uma forte participação de bens primários na formação do produto interno bruto (CNT-CEL-COPPEAD, 2002). De acordo com a revisão bibliográfica realizada, foi possível detectar alguns dos principais problemas do setor, a Tabela 01 mostra um quadro dos problemas encontrados no setor em nível nacional:

TABELA 01 – Principais problemas do Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil

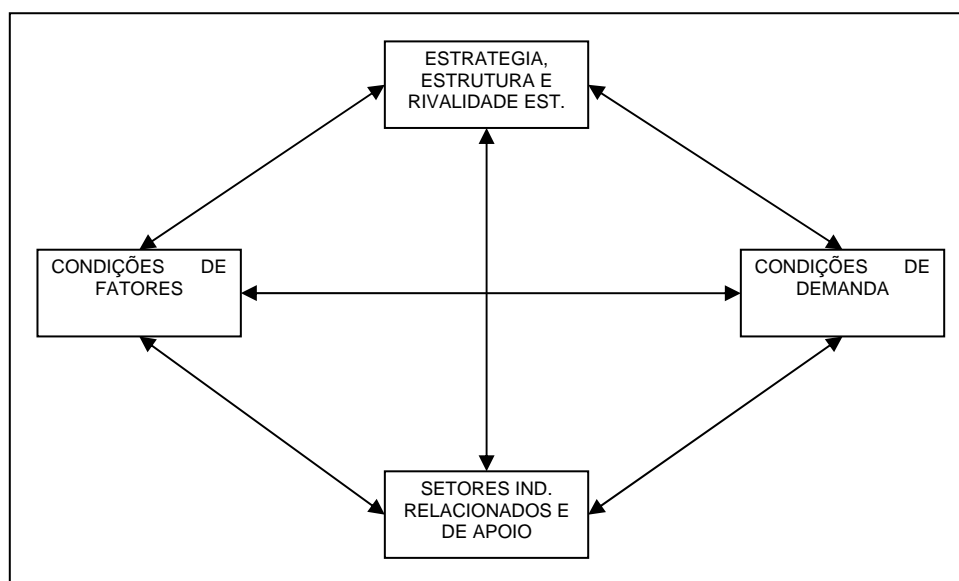
ASPECTO	PROBLEMA	CAUSAS	CONSEQUÊNCIAS
FRETES	<ul style="list-style-type: none">Os fretes são praticados com preços baixos, muitas vezes até menor que o custo.	<ul style="list-style-type: none">A concorrência acirrada e gestão empírica e intuitiva fazem com que a mensuração dos custos seja ineficiente e muitas vezes inútil	<ul style="list-style-type: none">As transportadoras têm que praticar preços cada vez mais baixos;Em longo prazo, a transportadora fica impossibilitada de renovar sua frota e os custos operacionais só aumentam;O ciclo se torna vicioso o que prejudica ainda mais a competitividade da empresa.
ROUBO DE CARGAS	<ul style="list-style-type: none">É crescente o roubo de cargas	<ul style="list-style-type: none">A maioria das empresas não possui sistema monitoramento;O policiamento por parte do Estado é realizado de forma ineficiente	<ul style="list-style-type: none">Os custos com seguro tendem a crescer o que eleva ainda mais os custos totais e diminui a competitividade;Eleva-se também o número de assassinatos de motoristas
PAVIMENTOS	<ul style="list-style-type: none">Deteriorização dos pavimentos	<ul style="list-style-type: none">Para cobrir os custos, aumenta-se o sobre-peso;O Estado não é eficaz na fiscalização do peso e na política de investimentos em infra-estrutura do setor.	<ul style="list-style-type: none">Aumento do prejuízo com perda das cargas por conta da qualidade do pavimento cresce;Mior custo com manutenção da frota
REGULAMENTAÇÃO	<ul style="list-style-type: none">Regulamentação inerte ou até mesmo inexistente	<ul style="list-style-type: none">Livre acesso ao setor;Ausência de responsabilidade técnica;Inexistência de capacidade econômica.	<ul style="list-style-type: none">Entrada de operadores despreparados gerencialmente;Impossibilidade de intervenção;Inacessibilidade ao crédito.Práticas abusivas com relação ao peso e às horas trabalhadas;Empecilho a intermodalidade.

3. A NATUREZA EVOLUTIVA DA COMPETIÇÃO INTERNACIONAL

Em um mundo globalizado, as nações irremediavelmente devem buscar a competitividade internacional como o meio mais favorável para o seu desenvolvimento. Porter (1993) relata que, mesmo que uma indústria seja relativamente mais produtiva do que outras na economia e possa atrair recursos humanos e outros necessários, será incapaz de exportar, a menos que seja também competitiva com os rivais estrangeiros.

Em seu livro "A Vantagem Competitiva das Nações", Michael Porter (1990) apresenta constatações da análise realizada em dez nações comercialmente líderes durante quatro anos. O autor tenta demonstrar que a competitividade de uma nação está relacionada mais diretamente com a capacidade de seus setores industriais para a inovação e modernização, do que intervenções cambiais, taxas de juros e economias de escala.

O chamado “diamante” de Porter é constituído por quatro determinantes relacionados que definem o a vantagem de uma nação em relação as suas concorrentes (Figura 01). A união destes determinantes demonstra a propensão da nação quanto a sua capacidade para aderir a um processo de inovação



Fonte: adaptado Porter (1993)

Figura 01 – Determinantes da Vantagem Nacional.

4. A ANÁLISE ECONOMETRICA

Segundo Matos, 1995, Econometria é o ramo da Economia que trata da mensuração de relações econômicas. De uma outra forma, pode-se interpretar este conceito como o processo pelo qual o analista infere sobre determinado cenário econômico utilizando de ferramentas matemáticas propositadamente adequadas. Seguindo esse conceito, a Econometria tem como propósito mensurar variáveis econômicas, estimando parâmetros de relações estabelecidas pela teoria

econômica, assim como formular e testar hipóteses sobre o comportamento da realidade, prevendo assim valores de variáveis econômicas.

5. METODOLOGIA

Na primeira fase realizou-se a revisão bibliográfica onde foi colhido o conteúdo histórico do Transporte Rodoviário de Cargas e sua relação com o desenvolvimento econômico do país. Além disso, foi estudado o modelo de Michael Porter sobre a competitividade das nações. O estudo da teoria econométrica também faz parte desta fase e servirá como base para a ferramenta utilizada na análise. A segunda etapa do trabalho consiste na escolha das variáveis econômicas envolvidas com o Transporte Rodoviário de Cargas bem como variáveis envolvidas com o desenvolvimento do país e sua inserção no mercado internacional. Na terceira fase, deve-se tratar as variáveis elencadas de modo a favorecer a análise entre as mesmas. Em seguida, envolver-se-á as variáveis em um modelo econométrico que mensure as relações existentes entre as variáveis envolvidas. E, por último, ter-se-á a análise propriamente dita, demonstrando o cenário do TRC no Brasil de forma a relacioná-lo com os determinantes da vantagem competitiva propostos por Porter.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho encontra-se na terceira fase da metodologia, ou seja, os tratamentos das variáveis elencadas. Deve-se considerar também, que a revisão bibliográfica ainda está em curso, sendo estudado os modelos econométricos de análise de regressão múltipla que será empregado para explicar as relações entre as variáveis.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BALLOU, Ronald H. Logística Empresarial – transporte, administração de materiais e distribuição física. São Paulo: Atlas, 1995.
- CNT, (2002). Pesquisa Empresas de Carga CNT – Relatório Analítico. Confederação Nacional do Transporte.
- CNT, *Transporte de Cargas no Brasil – Ameaças e Oportunidades para o Desenvolvimento do País*. Centro de Estudos Logísticos da COPPEAD/UFRJ, 2002
- FARIA, Sérgio Fraga Santos. *Fragments da História dos Transportes*. São Paulo: Aduaneiras, 2001
- IBGE (2002). Pesquisa Anual de Serviços. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- MACOHIN, Gilmar Amilton, De Transportador Rodoviário de Cargas a Operador Logístico – a lacuna a ser preenchida: um estudo de caso Dissertação de Mestrado, UFSC. Santa Catarina, 1995
- MATOS, Olando Carneiro de. Econometria Básica: teoria e aplicações. São Paulo: Atlas, 1995
- MELLO, Romeu Zarske de. *Alternativas para o Posicionamento Estratégico das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC) sob uma Abordagem Logística*. Dissertação de Mestrado, UFSC. Santa Catarina, 1995.
- PORTER, Michael E. *A Vantagem Competitiva das Nações*. Tradução: Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Campus, 1993.

Universidade de Brasília ¹ricardoalgo@unb.br ²ixcanil@un.br