

ANÁLISE COMPARATIVA DOS FRETES PRATICADOS POR TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS E POR AUTÔNOMOS

Maria da Penha da Silva Araújo
Vânia Barcellos Gouveia Campos
Renata Albergaria de M. Bandeira
Programa de Engenharia de Transportes – PGT
Instituto Militar de Engenharia - IME

RESUMO

Este estudo apresenta uma análise dos fretes praticados pelos transportadores rodoviários de carga autônomos no Brasil. Devido às baixas receitas operacionais dos transportadores autônomos, observa-se que a idade média da frota nacional de veículos tem aumentado, o que acaba por reduzir a eficiência operacional destes transportadores. Esta questão reflete em problemas de ordem maior como jornadas de trabalho excessivas, sobrecarga nos veículos, incapacidade de renovação de frota, aumento do índice de acidentes e inadimplência fiscal, gerando impactos diversos para a sociedade. Neste trabalho, será realizada uma pesquisa *survey* em uma amostra de empresas transportadoras e de transportadores autônomos que atuam na região sudeste com o intuito de analisar as variáveis consideradas na composição do custo do frete dos autônomos, comparado estes valores àqueles praticados pelas transportadoras. Comprovada a distorção do frete do autônomo, serão identificados os impactos para sociedade, sendo propostas ações de melhorias no sistema de transportes visando um pagamento mais justo nos fretes praticados no mercado.

1 INTRODUÇÃO

Empresas transportadoras são contratadas por fabricantes de produtos para transportar matéria prima até os parques industriais ou sua produção final até os mercados consumidores. Como forma de reduzir custos e otimizar rotas, as transportadoras acabam por terceirizar novamente este serviço para transportadores autônomos, que praticam preços abaixo do que seria recomendável sob a ótica econômico-financeira. As baixas receitas oriundas destes fretes com os preços distorcidos acarretam em problemas de manutenção veicular, jornadas de trabalho excessivas, sobrecarga nos veículos, incapacidade de renovação de frota, aumento da idade média da frota, aumento do índice de acidentes, inadimplência fiscal e, conseqüentemente, impactos diversos para a sociedade, no que pode ser chamado de Circulo Vicioso do Transporte Rodoviário de Cargas.

Ainda, devido aos baixos preços cobrados pelos transportadores rodoviários de cargas autônomos no Brasil, observa-se uma maior dificuldade na integração entre os diversos modos de transporte, além da utilização incorreta e dificuldade de crescimento dos outros modos de transportes, o que acaba gerando externalidades negativas para a sociedade. Este fenômeno pode ser explicado pela excessiva oferta de serviços de transporte autônomos.

Dentre as questões que motivam a entrada de novos transportadores no mercado estão os índices de desemprego, facilidade para se tornar motorista autônomo (basta possuir habilitação específica e o veículo) e o faturamento mensal médio atraente, de cerca de R\$ 3.000,00 a R\$ 5.000,00 por mês (CNT, 2007). Entretanto, apesar do faturamento mensal ser relativamente alto, os custos associados também são (manutenção, combustível, pneus, etc.), o que torna a remuneração líquida baixa. Contudo, estas considerações não costumam serem feitas previamente ao ingresso na profissão. Além disso, a saída de autônomos do mercado saturado torna-se difícil pela baixa qualificação profissional em outras áreas e baixo nível de escolaridade destes profissionais.

Assim, pode-se observar que o problema incide na grande dificuldade por parte dos autônomos em arcar com todos os custos inerentes à profissão, o que demonstra uma possível inviabilidade do mesmo em honrar todos os fluxos de pagamentos com a receita oriunda dos fretes outrora praticados pelo mercado.

2 OBJETIVO E JUSTIFICATIVA

Esta pesquisa tem como objetivo fazer uma análise comparativa entre os custos de transporte e o frete praticado pelos transportadores autônomos. Tal comparação visa identificar a possibilidade de o transportador autônomo arcar com todos os custos envolvidos nesta atividade ou se é necessária a redução de alguns custos operacionais, sacrificando o cronograma de manutenções e jornadas de trabalho em prol da viabilização da operação.

3 METODOLOGIA DA PESQUISA

De modo a atingir o objetivo proposto a pesquisa está sendo realizada em 5 etapas:

- Etapa 1– Revisão bibliográfica sobre os principais custos do transporte rodoviário de cargas.
- Etapa 2 – Identificar itens e fatores que participam da formação do custo final do frete e métodos de cálculos.
- Etapa 3 – Identificar o método mais adequado para cálculo de fretes, tomando como base aquele com maior detalhamento das variáveis que constituem o custo de transporte.
- Etapa 4 – Realização de um pesquisa de campo do tipo *survey* com corte transversal em uma amostra de transportadoras e de autônomos, a fim de levantar os dados de custos de fretes praticados pelas transportadoras junto aos autônomos.
- Etapa 5 – Identificar os problemas gerados pela distorção entre o custo real e o frete cobrado pelos autônomos.

4 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Existem, no Brasil, cerca de 71 mil empresas transportadoras rodoviárias de carga. Este segmento conta ainda com transportadores autônomos e cooperativas. As cooperativas de transporte detêm 1% do mercado, enquanto os autônomos que representam 84% do mercado e são responsáveis pelo transporte da maior parte das cargas no país (ANTT,2011).

Uma primeira questão relacionada com o valor do frete é que este deve estar em conformidade com os custos do transporte. Para Martins(2008), o conceito de custo pode ser definido como o “gasto relativo ao bem ou serviço utilizado na produção de outros bens ou serviços”. Este custo pode ser dividido em dois componentes: (i) custos fixos; e (ii) custos variáveis. Os custos fixos incluem os itens que têm desgaste ou desembolsos independentes da quantidade produzida ou, no caso de transportes, da quilometragem rodada no período. São considerados exemplos custos fixos: o valor de reposição do veículo, IPVA/ Licenciamento, seguro de veículos, salários (motoristas e oficina). Por sua vez, os custos variáveis podem ser apropriados diretamente aos produtos ou serviços, variando conforme o volume de atividade, que, no caso de transportes, é medida por quilômetro rodado dos veículos. Dentre os principais itens de custos variáveis do setor de transportes, destacam-se: combustível, pneus, óleo de motor, caixa e diferencial, peças acessórios e material de manutenção, lavagem e graxas (NTC, 2001).

As características do setor de transportes no Brasil também afetam a estrutura de custos das empresas transportadoras. Uma pesquisa realizada por Fleury, em 2003, mostrava que, comparativamente, o custo do motorista no Brasil era aproximadamente 50% menor que o custo nos Estados Unidos. Este baixo custo de motorista é resultado da ausência de legislação sobre as condições de trabalho, levando motoristas autônomos a cumprirem jornadas de trabalho extremamente longas. Nesta pesquisa comparativa, também se observou maiores custos de pneus e manutenção no Brasil que, provavelmente, são consequência do mau estado de conservação das rodovias brasileiras.

Hijjar (2006) realizou um estudo comparativo entre as tarifas praticadas no mercado e aquela necessária para cobrir todos os custos e garantir uma margem de ganho para o transportador, a qual denomina de tarifa referencial, observando distorções apresentadas na Figura 1. Nesta figura, verifica-se que, no transporte de carga seca por *truck* e carreta, o preço médio pago pelo frete é mais baixo do que as tarifas referenciais. Esta distorção é influenciada pela grande atuação de transportadores autônomos. Em relação às carretas Baú, observa-se uma tarifa praticada mais alta, pois, nesta categoria de transporte, é pequena a participação dos transportadores autônomos.

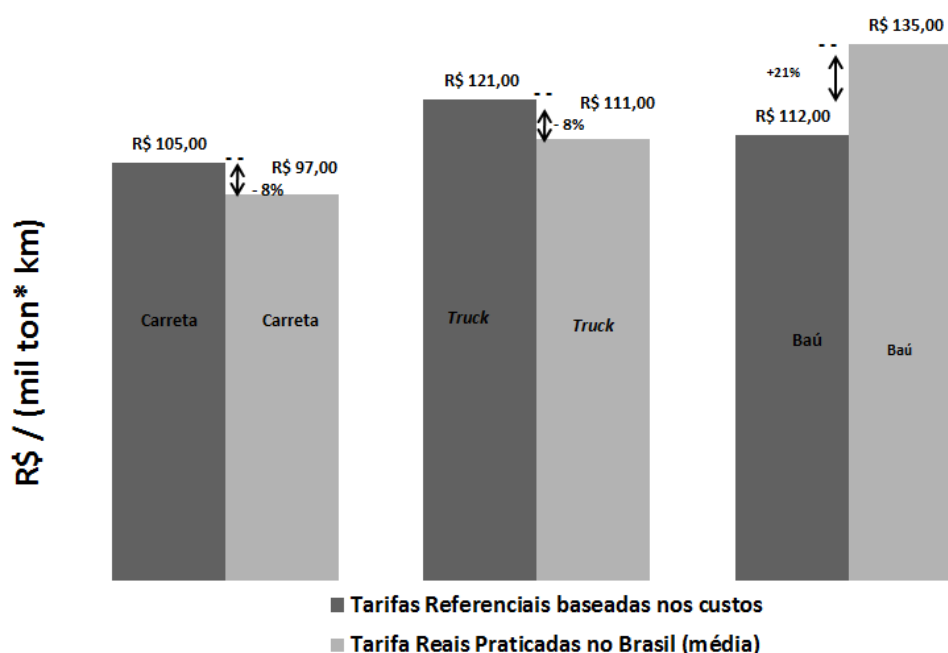


Figura 01: Comparação entre Tarifa praticada e tarifa referencial

Apesar da recente modernização das empresas de transporte rodoviário no país, empurradas pelo movimento da logística e dos operadores logísticos, o segmento esbarra com uma série de problemas estruturais, como: má conservação das estradas, corrupção policial, roubo de cargas, excesso de idade da frota, tempos de espera excessivamente longos para carregamento e descarregamento das cargas (Fleury, 2003). Atualmente, o excesso de oferta, combinado com a falta de regulação adequada, faz com que o preço do transporte rodoviário no país esteja inferior ao padrão americano. Deste modo, o transporte rodoviário no Brasil possui hoje uma tarifa média que é 46% da americana (ANTT, 2010).

A distância percorrida é, muitas vezes, um fator determinante para o preço do frete. Porém, Caixeta Filho e Martins (2011) destacam a existência de outros fatores que também podem influenciar essa tarifa, não havendo uma relação direta e proporcional com a distância percorrida. Algumas variáveis que também exercem influência no estabelecimento do frete são os custos operacionais, a possibilidade da carga de retorno, carga e descarga, sazonalidade, perdas, vias utilizadas, pedágios e fiscalização, prazo de entrega, etc.).

5 RESULTADOS ESPERADOS

Espera-se com esse estudo poder avaliar a distorção entre o frete atualmente praticado por autônomos e os custos de transporte, bem como propor ações de melhorias no sistema de transportes visando um pagamento mais justo pelos fretes praticados no mercado. Deste modo, pretende-se que esta pesquisa possa servir para avaliar o quanto se perde na logística nacional por conta das distorções da matriz de produção de transporte (participação de cada modalidade na produção total), através da identificação das prováveis distorções nos preços dos fretes cobrados pelo transportador autônomo, quantificando os valores praticados por este mercado atualmente e os valores que deveriam ser praticados de forma correta e economicamente viável.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTT (2010) Agência Nacional de Transportes Terrestres. www.antt.gov.br, consultado em 2010.
- ANTT (2011) Agência Nacional de Transportes Terrestres. Informações sobre o Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Cargas. Disponível em www.antt.gov.br, consultado em 2011.
- CIBULSKA, P. C. M. V. et al.(2010) Panorama da frota dos transportadores rodoviários remunerados de cargas no Brasil, XVI PANAM, Lisboa, Portugal.
- CAIXETA FILHO, J.V.; Martins. R.S.; (2011) Gestão Logística do Transporte de Cargas, 1ª Edição, Ed. Atlas, São Paulo, SP.
- CNT (2007) Confederação Nacional Dos Transportes. Plano Nacional de Logística, Brasília, DF.
- CNT (2011) Confederação Nacional Dos Transportes. Plano CNT de Transporte e Logística, Brasília, DF.
- DOWNING, D.; Clark, J. (2006) Estatística Aplicada, 2ª Edição, Ed. Saraiva, São Paulo, SP.
- FLEURY, Paulo F. (2003) Nota Sobre o Setor de Transporte de Cargas no Brasil – CEL – Centro de Estudos em Logística, Artigos CEL, COPPEAD/UFRJ, www.coppead.ufrj.br, consultado em 2011.
- GUIA DO TRANSPORTADOR DE CARGAS, Disponível em www.guiadotrc.com.br/, consultado em 2011.
- HIJJAR, M. F.(2006) Preços de Frete Rodoviário no Brasil, Artigos CEL, COPPEAD/ UFRJ.
- NTC (2001) Associação Nacional de Transporte de cargas , Manual de Cálculo de Custos e Formação de Preços do Transporte Rodoviário de Cargas. Disponível em www.antt.gov.br, consultado em 2011.
- SCHLÜTER, M. R.; (1999) A Estrutura De Decisão Do Operador De Transporte De Cargas Pelo Usuário Varejista De Pequeno Porte, Dissertação de Mestrado, PPGE/UFRGS.
- LEVINE, D. M. et al. (2008) Estatística Teoria e Aplicações, 5ª Edição, Ed. LTC, Rio de Janeiro, RJ.
- MARTINS, Eliseu. (2008) Contabilidade de Custos. Editora Atlas, São Paulo.
- VALENTE, A. M. et al. (2011) Gerenciamento de Transportes e Frotas, 2ª Edição, Ed.Cengage Learning, São Paulo, SP.
- WANKE, P .F. (2010) Logística e Transporte de Cargas no Brasil Produtividade e Eficiência no Século XXI, Ed. Atlas, São Paulo, SP.

Maria da Penha da Silva Araújo (penha_murta@hotmail.com)
Vânia Barcellos Gouvêa Campos (vania@ime.eb.br)
Renata Albergaria de M. Bandeira (renata_albergaria@hotmail.com)
Instituto Militar de Engenharia
Seção de Ensino de Engenharia de Fortificação e Construção
Mestrado em Engenharia de Transportes