

Contêiner para China é mais barato que Sedex no Brasil

Enviar uma carga de 20 toneladas para o país asiático custa menos do que um Sedex de três quilos de São Paulo para Brasília

Cristian Favaro

Por R\$ 300 não dá para pagar o serviço de um motoboy para ir e voltar dos aeroportos de Campinas e Guarulhos, em São Paulo (107 quilômetros de distância), ou mandar uma caixa por Sedex pelos Correios, de Brasília a São Paulo (mil quilômetros). Mas é o suficiente para pagar o frete de um contêiner com 20 toneladas de produtos da China para o Brasil (mais de 17 mil quilômetros).

O valor do frete marítimo de contêineres entre a Ásia e o Brasil caiu até 85% em relação a 2014 e é o menor da história da navegação entre os países, segundo o maior operador de navios no Brasil, a Maersk.

O preço de US\$ 75 (R\$ 301) apurado com operadores portuários para trazer um contêiner de 40 pés de Hong Kong para o porto de Santos (SP), o maior do Brasil, equivale a menos de 10% do custo para trazer o mesmo equipamento de Miami, nos EUA, que é mais perto.

Também é mais baixo que enviar por Sedex, serviço de entrega dos Correios, uma caixa cúbica de 60 centímetros, com três quilos, de São Paulo a Brasília (R\$ 337, segundo o site da empresa).

Para um motoboy levar um documento entre os aeroportos de Guarulhos e Campinas, o preço do frete vai a R\$ 424.

E o frete não é o único custo para quem traz o contêiner. A empresa ainda tem que pagar outros valores, como movimentação e estocagem. Nesse tipo de caixa, em geral, chegam produtos de maior valor, como peças para carros.



MOVIMENTAÇÃO no porto de Hong Kong: valor do frete marítimo entre Ásia e Brasil caiu até 85% em relação a 2014

O preço baixo é gerado por uma distorção no mercado. As companhias de navegação aumentaram a capacidade dos navios que fazem linhas entre a Ásia e o Mercosul, apostando no aumento no comércio entre as duas regiões.

Mas a brusca queda da demanda dos países da região por importados trouxe uma gigantesca ociosidade nos navios, reduzindo os preços.

O economista e coordenador geral da Faculdade Pio XII, Marcelo Loyola Fraga, defendeu que o sistema de transporte no Brasil é um dos maiores entraves da economia e, anualmente, representa milhões em prejuízo aos empresários.

“Os países desenvolvidos busca-

ram resolver as questões de infraestrutura como base para continuar avançando num mundo moderno. O Brasil, na contramão, investiu pouco em suas infraestruturas e se limitou nas rodovias”.

Loyola explicou, entretanto, que não vê os investimentos em rodovias como algo negativo. “O problema é que novos investimentos não foram feitos. Estamos há 40 anos com o mesmo sistema”.

ADEMIR RIBEIRO - 14/08/2015



“Não vejo os investimentos em rodovias como algo ruim. O problema é que novos investimentos não foram feitos. Estamos há 40 anos com o mesmo sistema”

Marcelo Loyola Fraga, economista

ENTENDA

Navios têm mais capacidade de transporte

Transporte marítimo

> **SEGUNDO LEVANTAMENTO** com empresas do setor, o frete para transportar um contêiner entre São Paulo e a China consegue ser mais barato do que serviços com motoboy e Sedex no Brasil.

> **O BAIXO CUSTO** no comércio marítimo se dá por causa do aumento na capacidade dos navios que fazem linha entre a Ásia e o Mercosul.

Alguns números

> **FRETE PARA** importação de contêiner de 40 pés de Hong Kong para Santos (SP) custa US\$ 75 (R\$ 301).
> **DE MIAMI** (Estados Unidos) para Santos custa US\$ 840 (R\$ 3,3 mil).



CONTÊINERES: baixo custo

> **NO BRASIL**, custa R\$ 337 para enviar um Sedex em uma caixa cúbica de 60 centímetros e pesando três quilos de São Paulo para Brasília.

Por que boas condições de transporte são importantes?

> **SEGUNDO ESPECIALISTAS**, as condições de transporte são fundamentais para uma melhor logística na hora de movimentar cargas.

> **COM MAIS OPÇÕES** e melhores rodovias, os custos com transportes são menores e isso afeta diretamente o preço final do produto para o consumidor.

Fonte: Especialistas consultados.

ANÁLISE

“O Brasil cometeu erro logístico ao escolher o modal rodoviário”

O Brasil cometeu um erro logístico. Fez opção pelo modal rodoviário como meio de transporte de bens e serviços, tanto nos canais de distribuição de insumos, quanto nos de bens de consumo.

Enquanto a Europa e os Estados Unidos adotaram o sistema rodoviário como mecanismo de irrigação da atividade econômica, sem abdicar do modelo ferroviário, o nosso país abandonou todos os projetos dessa ordem e ficou dependente de suas rodovias, que não são boas. Isso gerou o elevado “Custo Brasil”.

Antônio Marcus Machado, economista e professor universitário



“Precisamos repensar o transporte no País”

As inovações tecnológicas e as mudanças nos padrões de consumo da população criaram, mais do que nunca, a necessidade de se repensar o sistema logístico no Brasil, defendeu o presidente do Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Estado (Sindiex), Marcelo Rodrigues Machado.

“Nós precisamos repensar o transporte e, principalmente, o Brasil. Temos que adotar práticas mais modernas e condizentes com o século e levar em consideração as tecnologias disponíveis”, disse.

O presidente do sindicato explicou que, muitas vezes, o fabricante não está próximo dos portos e, por isso, precisa de um sistema logístico para transportar suas mercadorias.

Segundo Machado, a falta de alternativas de transportes, as barreiras trabalhistas e o preço do combustível seriam alguns dos principais entraves para o desenvolvimento de um sistema de transporte mais eficiente.

A falta de integração do transporte é tão grande que, segundo o economista americano Nathaniel Leff — que se dedicou a estudar a economia brasileira no século XIX — foi responsável pelo atraso do Brasil se comparado aos Estados Unidos.

O principal argumento do pesquisador era de que até o século XVIII, a renda per capita nos dois países era muito parecida. Foi após o processo de industrialização e o constante investimento americano em logística (sobretudo no transporte hidroviário) que os Estados Unidos passaram na frente do Brasil.

Segundo o economista e coordenador geral da Faculdade Pio XII, Marcelo Loyola Fraga, a falta de logística brasileira anula até os ganhos de produtividade nas fábricas.

“Não adianta produzir com baixo custo se o frete é caro. O custo competitivo dos produtos é fundamental, mas com o frete elevado ele é praticamente anulado”, disse, reforçando que a crise tem dificultado ainda mais o cenário.

Outro erro foi a chamada lei da cabotagem, que durante décadas impediu que empresas estrangeiras utilizassem nossa costa marinha como meio de transporte.

Também temos a abolição do bonde, ainda existente em inúmeras e importantes cidades mundiais, como transporte coletivo.

No setor dos aeroportos, o problema também persiste e aeroportos regionais, que seriam uma solução, são ineficientes.

A solução é reinvestir no que abrimos mão, sem inventar soluções mirabolantes.