

PREÇO DOS FRETES MARÍTIMOS PARA O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO: INFLUÊNCIAS DA FROTA MERCANTE NACIONAL

CASSANO, F. A.

Centro Universitário Lusíada (UNILUS)

Rua Armando Salles de Oliveira, 150 – 11050-071 – Santos – SP – Brasil

Fone (13) 3235-1311; Fax (13) 3221-4488

famcassano@uol.com.br

Resumo

O objetivo do estudo será investigar se o preço dos fretes marítimos para o comércio exterior brasileiro pode ser influenciado por uma frota mercante nacional mais forte. Organizou-se um método de análise baseado em uma variável independente, frota mercante nacional, e uma variável dependente, formação dos preços dos fretes marítimos. Por ser uma pesquisa exploratória, o método se baseará em uma revisão da literatura e em dados secundários. A conclusão obtida é a de que, com a modernização do transporte de cargas internacionais e a concentração dessa modernidade em poucos controladores, não há a mínima chance da frota nacional mesmo crescendo, interferir na formação dos preços internacionais e obter uma redução de frete para as negociações brasileiras com o mercado internacional. Como alternativa, seria interessante a frota nacional estar aparelhada para operar no sistema de cabotagem. Sob essa forma, ajudaria na redução dos custos de distribuição interna de mercadorias, tornando mais competitivos a produção e o consumo interno.

Palavras-chave: Comércio Exterior. Transporte Marítimo. Frota Mercante Nacional.

1 INTRODUÇÃO

A influência do transporte marítimo sobre a performance do comércio exterior brasileiro, há algum tempo, é significativa e ainda maior no momento em que os preços dos fretes se aceleram em ritmo superior ao do próprio comércio internacional. Em 2003, as despesas com transporte marítimo representaram 58% do total das despesas com transportes [1].

[2] aponta a necessidade de uma frota mercante nacional com navios próprios, a fim de se equilibrar o fluxo de divisas na conta Despesas com Transporte – reduzindo o saldo deficitário dessa conta no Balanço de Pagamentos Internacionais do país – e, principalmente, aumentando a competitividade dos produtos brasileiros.

Segundo o Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio Exterior – MDIC [3], órgão que administra as estatísticas brasileiras do comércio exterior, em 2002 foram dispendidos US\$ 6 bilhões com o pagamento de fretes internacionais e afretamentos de navios estrangeiros para uma corrente comercial de US\$ 107 bilhões.

1.1 QUESTÃO PROBLEMA

Verificada a significatividade do item transporte marítimo – tanto no Balanço de Pagamentos como na performance comercial – surge uma questão importantíssima para a redução dos fretes cobrados tanto às mercadorias nacionais exportadas quanto às que para cá se destinam: o aumento da frota mercante nacional interferiria na formação desses preços de fretes?

De outra forma, e admitindo-se que se confirme a hipótese de um aumento da frota nacional interferir na formação dos preços do setor, uma questão complementar surgiria: como seria possível aumentar a frota mercante nacional?

Discutir essas questões, e encontrar solução para as mesmas é a questão problema deste estudo.

1.2 OBJETIVOS

O objetivo principal deste estudo é investigar se o preço dos fretes internacionais nas operações do comércio exterior brasileiro pode ser influenciado pela frota nacional, bem como, a se confirmar essa hipótese, investigar também a possibilidade de se aumentar o porte dessa frota.

Para que esse objetivo principal possa ser alcançado, alguns objetivos secundários devem também ser definidos:

- a) Analisar o transporte de carga internacional e, especificamente, o transporte marítimo;
- b) Verificar como se forma o preço do frete marítimo internacional;
- c) Avaliar a evolução dos preços do frete marítimo internacional;
- d) Apurar a composição da atual frota mercante nacional;
- e) Identificar a participação da frota nacional em relação à movimentação de carga nos portos brasileiros.

1.3 RELEVÂNCIA DO ESTUDO

Dada a importância que o comércio internacional tem representado para a economia, e

principalmente à dos países em desenvolvimento, o transporte das mercadorias – em especial o modal marítimo, segundo [4] – é significativo para a viabilização da atividade comercial. E essa intersecção da área de operações com outras áreas, permite uma maior interação das atividades em busca de uma maior competitividade, que é fundamental para a sobrevivência das organizações.

Em função dessa importância, o preço cobrado pelo transporte das mercadorias também tem significatividade face à influência exercida sobre o preço final dos bens.

Por outro lado, a disponibilidade de uma frota mercante moderna, ágil e econômica é vital para que o transporte internacional assuma um papel de agente viabilizador de negócios sem, contudo, interferir – via elevados preços – no resultado desses negócios.

Reunidos, estes fatores dão relevância ao tema e justificam a importância deste estudo.

1.4 DELIMITAÇÃO DO ESTUDO

Na atividade do transporte internacional há carência de literatura científica e, dessa forma, este estudo terá um caráter exploratório, limitando-se a uma análise da literatura existente e a uma investigação sobre dados secundários.

Para caracterizar o método de análise, considerar-se-á a frota mercante nacional como uma variável independente, capaz de influenciar – como hipótese a ser testada – a variável dependente caracterizada como os preços dos fretes marítimos para mercadorias originadas e destinadas ao Brasil. Entretanto, deixa de fazer parte do escopo do estudo uma análise de correlação e / ou de regressão entre as variáveis, por se considerar como ponto mais importante a capacidade da frota nacional para o preço final das mercadorias e não a possibilidade de interferência direta na formação do preço internacional dos fretes – o que seria, de antemão, uma possibilidade remota.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

A fim de melhor conduzir o método analítico, proceder-se-á a uma inversão na elaboração do referencial teórico, ou seja, em primeiro plano será desenvolvido o referencial da variável dependente – preços dos fretes marítimos internacionais – para em seguida elaborar-se o referencial da variável independente – frota mercante nacional.

Tal inversão se justifica face à observação de [2] sobre a dependência brasileira em relação ao transporte marítimo – cerca de 90% do comércio exterior brasileiro, em valor, é realizado por via marítima –, além das estatísticas do MDIC mostrarem a dependência brasileira em relação ao transporte marítimo – 94%; 94,5%; 95,5%; 96,1%; 95,5% respectivamente nos anos de 1999 até 2003 na consideração de peso das mercadorias exportadas e 93,9%; 92,8%; 91,7%; 89,4%; 91,4% no peso das mercadorias importadas – o que, em tese, tornaria paradoxal a denominação de variável independente para a frota mercante nacional.

Entretanto, como a hipótese para a solução da questão problema deste estudo é o aumento da frota

nacional para redução nos preços dos fretes cobrados ao comércio exterior brasileiro, o constructo elaborado permanecerá inalterado. Daí a necessidade deste registro.

2.1 FORMAÇÃO DOS PREÇOS DOS FRETES MARÍTIMOS

Uma operação de comércio internacional sempre envolverá uma necessidade de transporte para a mercadoria. Em função do melhor aproveitamento de espaço, e, portanto, com grande vantagem na relação custo x benefício, o transporte marítimo tem uma vantagem competitiva em relação aos demais modais de transporte.

Essa observação inicial é consubstanciada por [5] que afirmam estar a formação do preço do transporte relacionada em três dimensões:

- a) Fatores econômicos = embora não façam parte das tabelas de frete – explicitamente – são considerados no cálculo do preço: a distância, o volume, a densidade, a facilidade de acondicionamento, a facilidade de manuseio, a responsabilidade e o mercado;
- b) Estrutura de custos = critérios para apropriação dos componentes de custo devem considerar a perspectiva da empresa de transporte e, também, do embarcador, de tal forma que haja boa margem para negociação do preço;
- c) Estratégias de formação de preço = poder definir o preço com base no custo do serviço ou no valor desse serviço, de tal forma que haja a combinação entre custo incorrido no serviço e o valor do serviço para o cliente.

Assim, enquanto a demanda por transporte for superior à oferta – o componente mercado, contido nos fatores econômicos de Bowersox e Closs, superando os demais –, sempre haverá uma movimentação de alta nos preços. A única hipótese disso não ocorrer seria a diminuição do volume comercializado em todo o mundo, o que está ainda distante de ocorrer mesmo com as perspectivas recessivas que rondam a economia mundial em função da oscilação nos preços do petróleo.

Além disso, com a desregulamentação dos serviços de transporte nos Estados Unidos da América-EUA – a partir dos anos 1980 – ocorreu uma maior flexibilidade na formação de preços para as transportadoras e reduziu as restrições que existiam nas relações entre empresas e prestadores de serviços de transporte em geral [5].

Em função dessa maior flexibilidade a partir dos anos 1980, [6] afirmam que ofertas de serviços de transporte passaram a ser feitas mundialmente, ao contrário do que se praticava anteriormente, ou seja, os países negociavam acordos que lhes atendiam convenientemente.

Sob essa nova estratégia, [7] afirma que o transporte internacional é dominado por transportadores marítimos, com movimentação de 50% do volume do comércio em valor e 99% em peso.

Entretanto, [8] afirma que os longos prazos envolvidos nas viagens marítimas forçam as empresas a usar frete aéreo em uma maior dimensão, mesmo considerando o seu preço mais caro, a fim de compensar esse maior preço com a redução de custos de manutenção de estoques, perdas de receita e melhor atendimento ao mercado.

Daí, o transporte marítimo – segundo a observação de [7] –, movimentar apenas metade do volume em valor e quase que a totalidade em peso. Isto, porém, não significa que o transporte marítimo sofrerá diminuição drástica ao longo do tempo.

Como reflexo disso, o transporte marítimo de carga solta, segundo [9], praticamente deixou de existir – exceto em rotas para países com menor nível de desenvolvimento ou para produtos a granel. Com isso, a utilização do container passou a ser uma tendência universal para o transporte marítimo.

Sob essa nova forma de transporte de carga, implantaram-se sistemas multimodais interligando todos os continentes e fazendo com que, conforme [9], as empresas de navegação mudassem a sua estratégia de atendimento porto-a-porto para o porta-a-porta.

Tal avanço também acarretou em uma outra estratégia de atendimento, ou seja, os navios de longo curso passaram a atender apenas os principais portos – segundo [4], denominados de concentradores de carga ou hub-ports – e a distribuição destes para os portos menores feita pelos denominados feeder service. Essa estratégia – que no Brasil ainda não foi implementada, conforme [4] – tem como objetivo principal a redução dos custos de operação e, conseqüentemente, a redução no preço dos fretes.

Face à enorme aceleração do comércio internacional, inclusive pela inserção da China – segundo [10], Hong-Kong, Cingapura e Kaohsiung foram, em 1999, os portos que mais movimentaram containers no mundo –, e pela mais intensa demanda por navios mais modernos (capazes de movimentar um maior número de containers em menor espaço de tempo), ocorreu um rápido avanço dos países mais desenvolvidos no setor rumo ao controle deste novo conceito – de acordo com [9], tais países controlam mais de 50% da atual frota mundial – e os preços dos fretes, que deveriam estar se reduzindo, vêm aumentando significativa e consistentemente.

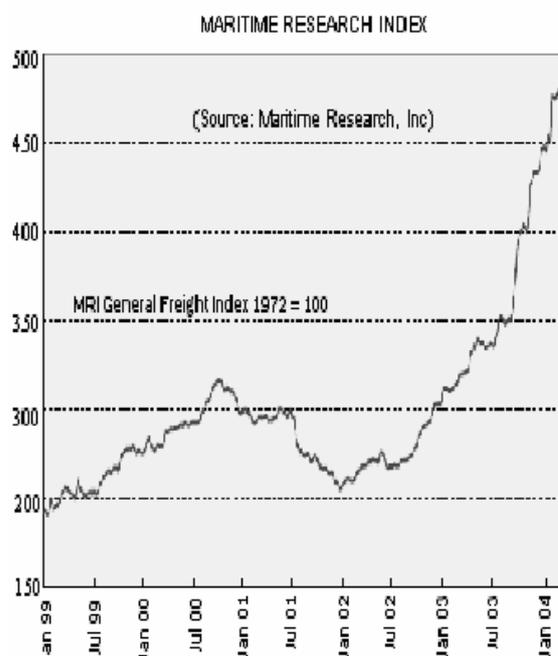
Tabela 1 - Índice de preços dos fretes marítimos internacionais – 1972 = 100.

Período	Início	Final	Variação %	Variação média mensal (%)
Jan/03-dez/03	262,4	384,0	46,3	3,9
Fev/03-jan/04	261,8	396,8	51,6	4,3
Mar/03-fev/04	269,4	426,2	58,2	4,9
Abr/03-mar/04	273,5	430,6	57,4	4,8
Mai/03-abr/04	288,5	420,8	45,9	3,8

Fonte dos dados brutos: <http://www.mol.co.jp/research-info/dry%20bulk.pdf>.

Conforme apresentado na Tabela 1, verifica-se um aumento sistemático no índice de variação dos preços de fretes marítimos internacionais, porém, tal

incremento vem diminuindo de intensidade – no último período de doze meses encerrado em abril/2004 a variação média mensal chegou a 3,8% – enquanto que em outros períodos essa média foi bem mais elevada – no período mar/03-fev/04 chegou ao pico das variações com média mensal de 4,9%. A Figura 1 ajuda a se visualizar esse comportamento de alta constante no preço dos fretes marítimos a partir de janeiro de 2002.



Fonte: <http://www.mol.co.jp/researche/info/dry%20bulk.pdf>.

Figura 1 – Comportamento do índice de preços dos fretes marítimos internacionais.

2.2 FROTA MERCANTE NACIONAL

Foi a partir dos anos 1950, com a instituição do Fundo de Marinha Mercante pelo então Ministro da Viação e Obras Públicas – Almirante Lúcio Meira –, que teve início a constituição de uma frota mercante no Brasil [9].

Após a criação da Comissão de Marinha Mercante – sucedida pela Superintendência Nacional de Marinha Mercante - SUNAMAM –, estabeleceu-se o Adicional de Fretes para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM que estipulava uma alíquota extra sobre os fretes de importação – esse percentual sobre os fretes reverteria em benefício dos navios nacionais [9].

Em 1967 implementou-se o I Plano de Construção Naval, com linhas de financiamento para que as três empresas estatais brasileiras adquirissem os seus navios nos próprios estaleiros nacionais. Vale destacar que somente essas empresas estatais operavam sob bandeira brasileira, o que significava um controle total do governo brasileiro sobre o transporte marítimo. Com tal proteção do mercado, as empresas privadas se estimularam a participar como

associadas ao Lloyd Brasileiro no transporte de carga geral nas rotas estabelecidas pelo mesmo [9].

Teve início então, segundo [9], um período de grandes equívocos – projetos ultrapassados, navios com excessivo consumo de combustível e, principalmente, desconsideração da modernidade do container – que vieram a constituir uma frota mercante nova mas de cara construção e com alto custo de manutenção, resultando em fretes mais caros. Com essa falha operacional, o governo brasileiro, por volta de 1983, suspendeu o financiamento para construção de novos navios e passou a utilizar os recursos do AFRMM para as despesas correntes da União. O resultado disso foi o rápido envelhecimento da frota, a forte demanda por fretes em navios estrangeiros e a redução da oferta de navios com bandeira nacional – o que acarreta em maior dispêndio de divisas e forte dependência aos armadores internacionais.

Tabela 2 - Frota Mercante Brasileira - Total das embarcações existentes.

Tipo de embarcação	1997	1999	2000
Cargueiro	8	2	1
Graneleiro	40	30	28
Petroleiro	53	49	49
GLP	8	9	8
Ro-Ro	11	2	2
Minero/Petroleiro	10	7	8
Multipropósito	4	13	13
Porta-container	12	6	5
Frigorífico	1	-	-
Químico	12	7	8
Cisterna	8	1	-
Barcaça	3	3	3

Fonte dos dados brutos: ANTAQ / Ministério dos Transportes.

A situação da atual frota nacional pode ser avaliada pela Tabela 2, na qual se percebe a contínua diminuição do número de embarcações principalmente dos navios porta-containers, que são os mais procurados pelos operadores do comércio internacional.

No entanto, essa ainda não é a constatação mais intensa. Pela Tabela 3, a seguir, pode-se verificar que a maior quantidade de navios está destinada à cabotagem, ou seja, a frota mercante brasileira tem condições para operar com eficácia no transporte de cargas domésticas. Mas, para um país que movimenta cerca de US\$ 160 bilhões por ano, como ocorreu em 2004, dispor de apenas cinco porta-containers para as operações de longo curso, significa uma total incapacidade para competir em setor que requer uma modernização constante e muito volume de comércio para compensar os elevados custos [11].

Tabela 3 - Frota Mercante Brasileira - Distribuição por percurso em 1999.

Tipo de embarcação	Longo curso	Cabotagem	Total
Cargueiro	-	2	2

Tabela 3 - Frota Mercante Brasileira - Distribuição por percurso em 1999.

Tipo de embarcação	Longo curso	Cabotagem	Total
Graneleiro	8	22	30
Petroleiro	6	43	49
GLP	1	8	9
Ro-Ro	1	1	2
Minero/Petroleiro	4	3	7
Multipropósito	13	-	13
Porta-container	5	1	6
Frigorífico	-	-	-
Químico	7	-	7
Cisterna	-	1	1
Barcaça	-	3	3

Fonte dos dados brutos: ANTAQ / Ministério dos Transportes.

Um outro ponto importante que se constata através da Tabela 3 é a disponibilidade de vários navios para transporte de uma via apenas – no caso, graneleiros, petroleiros e químicos, representando 42% do total da frota de longo curso – e que são utilizados na exportação de minérios e grãos mas que retornam vazios para o país, com ônus total para a conta de transporte. Os petroleiros e químicos, por sua vez, operam na importação de produtos específicos e não podem transportar outro tipo de produtos nas rotas de retorno.

A Tabela 4, a seguir, permite constatar que apenas 12,1% do total das cargas movimentadas nos portos brasileiros em 2002 eram de carga geral, contra 57,1% e 30,8%, respectivamente, de granéis sólidos e líquidos.

Tabela 4 - Evolução da Movimentação de Cargas nos Portos Brasileiros - Em milhões de toneladas.

Ano	Granel sólido	Granel líquido	Carga geral	Total
1992	183,9	123,1	33,5	340,5
1993	190,9	121,7	34,4	347,0
1994	204,6	117,7	38,1	360,4
1995	222,5	122,7	42,5	387,7
1996	221,1	124,5	40,8	386,4
1997	241,1	130,9	42,2	414,2
1998	250,5	148,0	44,5	443,0
1999	242,5	145,3	47,9	435,7
2000	281,3	154,6	48,8	484,7
2001	289,3	164,0	52,9	506,2
2002	302,0	163,1	63,9	529,0

Fonte dos dados brutos: ANTAQ / Ministério dos Transportes.

Uma maior frequência na utilização, gerando economias de escala, poderá permitir tarifas mais baixas. A possibilidade de existência ou não de fretes de retorno também é determinante na formação do preço do frete [7].

Assim, quanto maior a assimetria no fluxo de transporte entre duas localidades (neste caso, entre o Brasil e o resto do mundo), predominando maior volume nos dois sentidos, mais baixos serão os preços. Por outro lado, ao predominarem maiores volumes em um dos sentidos, menor a possibilidade de frete de retorno e mais altos serão os preços.

No caso do Brasil, portanto, os fatores determinantes para o estabelecimento do preço de fretes mais competitivos estão relacionados com a natureza das cargas transportadas – tanto na exportação como na importação, a fim de permitirem fretes de retorno – e o volume de comércio existente com as áreas demandadas por transporte marítimo.

Dadas essas constatações e o volume de comércio operado pelas empresas brasileiras, fica evidente que a hipótese de modernizar e ampliar a frota mercante nacional para escapar à alta dos preços dos fretes internacionais é praticamente inviável.

3 CONCLUSÃO

Ao se analisar a formação dos preços dos fretes marítimos internacionais constatou-se alguns pontos importantes e que merecem ser destacados:

- a) O incremento do comércio internacional nos anos de 2003 e 2004 não foi acompanhado por uma oferta de meios de transporte proporcional à demanda – principalmente no setor marítimo, que é o mais utilizado – o que tornou o mercado submetido aos grandes grupos controladores do setor;
- b) A maior demanda por carga containerizada faz com que os navios – o setor marítimo é o mais apropriado para esse tipo de carga – se dirijam apenas a alguns portos estratégicos, com os containers sendo transportados internamente por cabotagem ou por outro modal mais específico;
- c) Com a concentração do transporte de containers em poucos controladores – 50% da frota mundial pertencem a esse grupo – os preços têm sido impostos aos usuários que, pela falta de alternativa, acabam tendo que aceitar aumentos constantes.

Com relação à frota mercante nacional, o estudo também permitiu algumas constatações importantes:

- a) A frota mercante nacional está desaparelhada para atuar de forma mais competitiva – que exige navios modernos, ágeis e econômicos;
- b) Há uma frota de cabotagem em condições de atuar conforme a premissa acima;
- c) No longo curso, para o qual a frota nacional está desaparelhada, há um forte componente que atua no encarecimento do frete – a não existência de frete de retorno para mercadorias a granel.

Em função dessas constatações, percebe-se a impossibilidade da frota mercante nacional exercer qualquer interferência no preço dos fretes marítimos.

Com relação à questão complementar, e mesmo que houvesse a possibilidade de ser aceita a suposta interferência nos preços dos fretes marítimos, o reaparelhamento e a modernização da frota nacional custaria um valor inviável para qualquer empresa ou grupo, independentemente da vontade política governamental.

7 REFERÊNCIAS

- [1]. BOLETIM do Banco Central do Brasil. Relatório Anual, 2003.
- [2]. FADDA, E. Áreas. A Conta Serviços e a Contribuição de uma Marinha Mercante Nacional Forte. Monografia para titulação no Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 1999.
- [3]. MINISTÉRIO do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br>>. Acesso em 10/09/04.
- [4]. VIEIRA, G. B. B. Transporte Internacional de Cargas. São Paulo: Aduaneiras, 2001.
- [5]. BOWERSOX, D. J.; CLOSS, D. G. Logística Empresarial: O Processo de Integração da Cadeia de Suprimento. Tradução da equipe do Centro de Estudos em Logística e de Adalberto Ferreira das Neves. São Paulo: Atlas, 2001.
- [6]. DORNIER, P. P. et al. Logística e Operações Globais: texto e casos. Tradução de Arthur Itagaki Utiyama. São Paulo: Atlas, 2000.
- [7]. BALLOU, R. H. Gerenciamento da Cadeia de Suprimento: Planejamento, Organização e Logística Empresarial. Tradução de Elias Pereira. 4. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.
- [8]. CHRISTOPHER, M. Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: Estratégias para Redução de Custos e Melhoria dos Serviços. Tradução de Francisco Roque Monteiro Leite. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2002.
- [9]. RODRIGUES, P. R. A. Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.
- [10]. FARIA, S. F. S. Fragmentos da História dos Transportes. São Paulo: Aduaneiras, 2000.
- [11]. BALLOU, R. H. Logística Empresarial: Transportes, Administração de Materiais e Distribuição Física. São Paulo: Atlas, 1995.

PRICE OF MARITIME FREIGHTS FOR THE BRAZILIAN FOREIGN TRADE: INFLUENCES OF THE NATIONAL MERCHANT FLEET

Abstract

The purpose of this paper is to investigate if the maritime freights prices have an influence of the stronger Brazilian merchant fleet. An analysis method was organized with basis in an independent variable, the Brazilian merchant fleet, and in a dependent variable, the maritime freights prices formation. As the search is explorative, the method is based in a literature revision and in secondary data. The conclusion obtained, by the modernization of the international transport

of charges and the concentration of this modernity in few controllers, there is not the least chance of the Brazilian fleet, same with the increasing, to interfere in the formation of the international freights prices. How an alternative, would be interested to the Brazilian fleet to be prepared to operate in the coasting trade system. By this form, would assist in the reduction of internal distribution costs, making more competitive the internal production and consumption.

Keywords: External Trade. Maritime Transport. National Merchant Fleet.