

INFORMAÇÕES SOBRE OS VALORES DO FRETE AGRÍCOLA NO BRASIL

Os valores estimados para o frete agrícola no Brasil divergem muito daqueles praticados no mercado, em função da metodologia utilizada; no artigo, os autores introduzem uma nova metodologia que tenta evitar essa distorção, a qual utilizam no sistema de informações de fretes para cargas agrícolas (SIFRECA).

Marcelo Gimenes Soares

José Vicente Caixeta Filho

mercado de frete rodoviário, e em particular o de cargas agrícolas, não sofre nenhum tipo de controle pelo governo, significando que os preços são formados a partir da livre negociação entre a oferta e a procura pelo serviço de transporte. Os transportadores têm que estar atualizados sobre todas as variáveis incorporadas em seu custo para estarem aptos para a negociação com os demandantes. Tais demandantes, exceto em algumas circunstâncias específicas (por exemplo, durante o plano Cruzado e início do plano Real), vêm desempenhando maior poder de negociação e exercendo uma pressão bastante grande para obter descontos no valor do frete.

Visando dar um apoio técnico ao transportador, em relação à determinação dos valores das tarifas para cargas diversas, órgãos de pesquisas econômicas ou entidades classistas, tais como a FIPE (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas) e NTC (Associação Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas), têm publicado tabelas de referência para o preço do frete.

Tais tabelas foram criadas em 1979 por um grupo formado pela NTC, trazendo tarifas absolutamente técnicas, mas que recentemente foram desativadas². Nos últimos anos esses valores foram calculados pela NTC e pela FIPE, através do Índice Nacional de Transporte de Cargas, obtido para a movimentação de cargas gerais.

A FIPE, responsável pelo trabalho de campo e pela verificação das condições do mercado de fretes e de insumos, tinha como referência o caminhão MB 1412/51 de três eixos, com capacidade de até 15 t de carga. Considerando que 90% do fluxo de carga no país são representados pela carga industrial, era este o tipo de carga priorizado nas pesquisas de mercado e consequente elaboração do índice.

Os transportadores têm que estar atualizados sobre todas as variáveis incorporadas em seu custo para estarem aptos para a negociação com os demandantes.

As planilhas eram então geradas a partir do cálculo do custo fixo e variável do transportador, além da *despesa terminal*. O custo fixo era calculado a partir de fórmulas contidas no "Manual de Custo e Formação de Preço"³. A definição dos custos fixos *mensais* e custos variáveis por km, de acordo com esse manual, são apresentadas a seguir:

$$\text{Custos fixos} = (a + b + c + d + e + f + g + h + i)$$

onde: a = remuneração de capital,

b = salário do motorista, c = salário de oficina, d = reposição do veículo, e = reposição da carroceria, f = licenciamento, g = seguro do casco do veículo, h = seguro do casco do equipamento, i = seguro de responsabilidade civil facultativa.

$$\text{Custos variáveis por km} = (j + k + l + m + n)$$

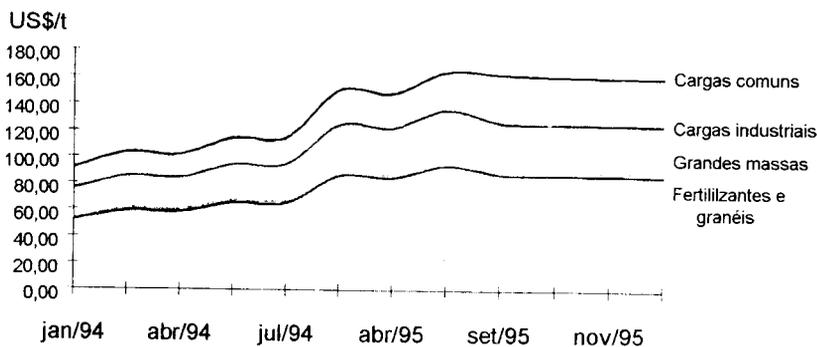
onde: j = peças e acessórios e materiais de manutenção, k = combustível, l = lubrificantes, m = lavagem e lubrificação, n = pneus.

Os valores de custo variável eram pesquisados pela FIPE no mercado, através dos preços fornecidos por quatro empresas representativas para cada item. Os insumos mais caros sempre foram os pneus, sendo que nos últimos tempos, o valor do pedágio (que não é citado na fórmula) também vinha se tornando bastante significativo.

A NTC recolhia as informações geradas pela FIPE para publicar as *Tarifas Referenciais de Fretes* na revista "NTC Indicadores do Transporte"⁴, sendo esta a principal referência para o setor de transportes. As informações geradas pela FIPE eram assim processadas de modo a se obter uma tabela que trazia valores de frete estimados para o transporte de cargas gerais.

No entanto, a revista "NTC Indicadores do Transporte" trazia outras tabelas contendo valores para diferentes tipos de cargas, tais como "grandes massas" e "fertilizantes e granéis", que poderiam ser consideradas como alusivas a cargas agrícola-

FIGURA 1
COMPORTAMENTO TEÓRICO DOS VALORES DE FRETE
PARA DISTÂNCIA DE 250-300 KM



Fonte: NTC.

las. A primeira era aplicável a embarques de safras, materiais de construção, maquinário e outras cargas que permitissem a lotação de um ou mais veículos com capacidade igual ou superior a 25 t. A segunda era aplicável especificamente ao embarque de fertilizantes, seus componentes e outras cargas que permitissem a utilização de combinações pesadas de transporte, com capacidade igual ou superior que 22 t.

Da Figura 1, onde são mostradas as variações dos preços de fretes para cargas gerais e algumas cargas específicas, se observa que o comportamento das curvas é idêntico. Tal observação leva a concluir que os valores de frete apresentados para cargas

específicas são extrapolados a partir da tabela de cargas gerais, gerada conforme descrito anteriormente. Portanto, as variações mensais observadas para os valores da tabela de cargas gerais eram simplesmente aplicadas para outras cargas, que não dispunham assim de um mecanismo de cálculo específico para seus valores de fretes.

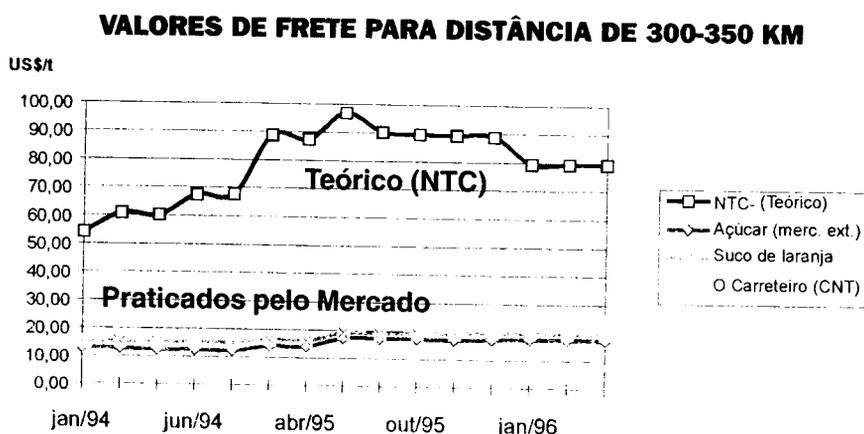
As tabelas fornecidas pela NTC eram importantes por tratar-se de uma referência para os negócios no mercado de frete, sobretudo no início de sua veiculação. No entanto, as tarifas publicadas estavam se distanciando progressivamente dos valores praticados no mercado de frete. Deste modo, não podem ser considera-

das como referências para a determinação da importância do valor do frete no preço final das *commodities* agrícolas. Faz-se assim necessário que seja verificado, na prática, os valores negociados para os fretes entre os demandantes e as transportadoras por outros meios. A Figura 2 reproduz alguns resultados de pesquisa de campo realizada pela ESALQ, ilustrando a disparidade entre os valores apresentados nas tabelas e os valores realmente praticados.

Nas tabelas da NTC, por exemplo, assume-se que o transporte de cargas gerais seja efetuado em caminhões "trucados", com capacidade de até 15 t, os quais não necessariam-

Os resultados da pesquisa realizada pela ESALQ ilustram a disparidade entre os valores de fretes obtidos por outras metodologias e os valores realmente praticados no mercado.

FIGURA 2



Fontes: Diversas.

te estão associados ao mercado de frete para cargas agrícolas. Portanto, a correção feita para outras cargas mostra que a extrapolação de um mercado para outro não é aplicável, uma vez que os veículos envolvidos possuem características distintas, assim como a estrutura do mercado de frete que envolve embarcadores de *commodities* é bastante peculiar. Deste modo, fica claro que as tarifas técnicas disponíveis para cargas supostamente agrícolas se distanciam dos valores efetivamente praticados no mercado de frete para aqueles produtos.

Em vista disto, o transportador fica novamente sem um auxílio técnico externo para calcular seus custos, se tornando mais vulnerável à pressão

O "Sistema de Informações de Fretes para Cargas Agrícolas" (SIFRECA) fornece periodicamente valores de frete, por rota e para uma série de produtos agrícolas.

exercida pelos demandantes. Somando-se a isto a agressividade da concorrência, são observados descontos que chegam a 50%, 60%, 70% em relação à tabela, o que nem sequer garante o repasse integral do aumento de insumos.

Existem outras fontes de valores de frete que têm se firmado como indicadores de custo de transporte. A revista "O Carreteiro"⁵, direcionada aos motoristas autônomos, apresenta uma tabela referencial com valores de fretes mínimos elaborada por uma seção específica da CNT (Confederação Nacional do Transporte), que visa orientar as negociações de fretes entre carreteiros e empresas. Aos valores desta tabela deve-se acrescentar a margem do agenciador, para que se possa determinar o valor do frete cobrado para produtos agrícolas.

Há também um serviço de informações *on line* da Agência "Estado", denominado *AgroCast*. Este sistema é derivado de um outro mais amplo, o *BroadCast*, possibilitando acesso a uma gama variada de informações relevantes para os negócios dentro do escopo agroindustrial, incluindo uma tabela de fretes para grãos, atualizada quinzenalmente para algumas rotas representativas.

Mais recentemente, vem sendo operacionalizado o "Sistema de Informações de Fretes para Cargas Agrícolas" (SIFRECA), envolvendo grupo de alunos e pesquisadores lotados no Departamento de Econo-

2. mia e Sociologia Rural da ESALQ. Através dessa iniciativa, empresas associadas ao ramo de transporte, processamento e *trading* fornecem periodicamente valores de frete, por rota e para uma série de produtos agrícolas. A informação básica que vem sendo gerada diz respeito aos valores médios, máximos e mínimos de frete, por carga, por rota e por período.

Ressalte-se assim que, para a determinação adequada dos custos de transporte para cargas agrícolas, valores de fretes representativos para todo o mercado devem estar disponíveis. Além disso, existe um número muito elevado de variáveis que condicionam a formação dos preços, sendo que essas variáveis incidem distintamente sobre os agentes, dependendo da natureza da carga. De qualquer forma, a integração logística da atividade de transporte, tal como enfatiza Caixeta Filho (1996)⁶, depende de um dimensionamento e gerenciamento de sistemas eficientes e confiáveis de informações sobre cargas e fretes.

AAA

NOTAS

¹ Texto baseado no relatório final da pesquisa "Características do transporte de produtos agrícolas e valores de fretes", de autoria de Marcelo Gimenes Soares e José Vicente Caixeta Filho, apoiada pela FAPESP - Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, durante o primeiro semestre de 1996.

² De acordo com a revista "NTC Indicadores do Transporte", no. 68, junho de 1996, às páginas 6 a 8, o CONET (Conselho Nacional das Entidades Representativas do Transporte Rodoviário de Cargas) deliberou, em reunião realizada em abril de 1996, pelo fim da publicação das *Tarifas Referenciais de Fretes*, que deveriam ser publicadas pela última vez na edição de junho daquela mesma revista.

³ Publicação da Associação Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (NTC), editada em 20/10/1990.

⁴ Publicação mensal editada pela Lótus Comunicações Ltda.

⁵ Publicação mensal, editada pela G. G. Editora de Publicações Técnicas Ltda.

⁶ Caixeta Filho, J.V. *Transporte e Logística no Sistema Agroindustrial. Preços Agrícolas*, 119, p. 2-7, Piracicaba, Setembro 1996.



Marcelo Gimenes Soares

Marcelo é acadêmico em Engenharia Agrônoma pela ESALQ/USP e atualmente está realizando Residência Agrônoma no Royal Agricultural College, em Cirencester, Inglaterra.



José Vicente Caixeta Filho

O Professor Caixeta tem desenvolvido intensa atividade de pesquisa na área de logística e transporte, sendo um dos respeitados especialistas brasileiros nessa área. É Professor Associado da Universidade de São Paulo no Departamento de Economia e Sociologia Rural da ESALQ.