

Importância da Logística para o Comércio Exterior

Michel Abdo Alaby *



A logística é parte integrante, senão a principal variável de eficiência para o comércio exterior. Tempo, prazo de entrega, assistência técnica e pronta entrega são itens importantes da variável. Devemos entender a logística, não somente como transporte, mas, sim, desde a comunicação até a entrega do produto ao cliente.

No entanto, o quesito transporte é fundamental para o melhor desempenho da logística, ainda mais em um país como o Brasil, líder natural de um continente inteiro e dono de um potencial incalculável em termos de produção. Porém, aqui a situação das estradas de rodagem e ferrovias é muito precária, dificultando a chegada das exportações até portos e aeroportos. Infelizmente, o modelo brasileiro privilegiou as rodovias, em função da política nacional para incentivar as empresas automobilísticas. Com a privatização, houve uma certa melhoria das estradas, mas o custo de pedágio muitas vezes inviabiliza, por exemplo, a competitividade do setor agrícola para o mercado externo. Logo um dos setores de maior poderio na competição com outras nações. Diz-se inclusive, que o preço de um produto agrícola na porteira da fazenda é competitivo, mas o FOB e o CFR não são tão competitivos, em virtude dos custos de transporte interno e internacional serem caros.

Quanto às ferrovias, um país tão grande em dimensões deveria ter desenvolvido ferrovias no sentido Norte-Sul para ser competitivo. Espera-se que, com as privatizações realizadas no setor ferroviário, haja condições de melhorar o transporte em termos de qualidade e custos para se chegar aos portos.

Outra dificuldade para o comércio exterior é a precariedade no transporte marítimo, tanto interno quanto externo. Infelizmente, o Brasil não é rota principal do comércio exterior dentro deste modal. Os serviços portuários são ineficientes, dificultando as rotas dos navios. Não há marinha mercante nacional desenvolvida, apesar de existir uma política nacional para o setor. Quanto ao transporte por cabotagem, ainda há pouca utilização e os custos são altos.

Uma saída pelo Oceano Pacífico é uma alternativa positiva para a logística nacional. A saída ideal é pelo Peru. Caso se utilize o Pacífico, os custos de transporte para o Sudeste Asiático ficariam mais competitivos, já que pelo Atlântico o navio deve pagar pedágios no Canal do Panamá.

O governo federal deve privatizar verdadeiramente os serviços portuários, propiciar concorrência nos terminais privativos, buscar a implementação efetiva do transporte multimodal (hoje não se aplica por questões de tributação do ICMS nos estados) e buscar desenvolver o transporte de cabotagem. Estas entre outras medidas fortaleceriam a integração entre a logística e o comércio exterior.

Já a iniciativa privada (operadores logísticos e exportadores) precisa utilizar métodos modernos de tecnologia no sistema de logística. É necessário desenvolver estudos para Condomínios de Produção, os chamados Clusters, fomentar parcerias com fornecedores e operadores logísticos, procurar desenvolver Centros de Distribuição para pronta entrega no exterior e mais do que tudo, trabalhar com profissionais da área de logística.

* Michel Abdo Alaby – Consultor em Comércio Exterior da QualiLog Consulting. Economista, administrador e contador, é consultor da Organização das Nações Unidas (ONU) e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Vice-presidente da Associação dos Executivos de Comércio Exterior (Adebe), presidente da Associação de Empresas Brasileiras para a Integração de Mercados (Adebim), membro do Conselho Técnico da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB) e do Comitê Setorial de Comércio Exterior da Câmara de Comércio Árabe-Brasileira.