

As empresas de transporte rodoviário de cargas só conseguem sobreviver tirando coelhos da cartola. Mas tudo indica que estes coelhos estão acabando.

FRETES AVILTADOS

Os coelhos da cartola do TRC estão no fim

É fato que o frete rodoviário de carga no Brasil é barato. A constatação deste fato é fácil: basta comparar o frete recebido com o custo envolvido na operação para ficar claro que o primeiro é insuficiente para cobrir o segundo. Então fica a questão: como as empresas de transporte conseguem sobreviver operando neste setor por anos a fio?

COELHOS NA CARTOLA

A resposta está nos “coelhos” do setor. Assim como os mágicos que há muito tempo tiram coelhos da sua cartola, os empresários do transporte de carga também têm retirado os seus. Mas o que são estes “coelhos”? Na verdade, são artifícios, nem sempre legais, que ajudam as empresas a pagar suas contas, e sobreviver por longos períodos:

- “Coelho 1” - Pagamento a funcionários de forma indevida: falta de registro em carteira, pagamentos executados por “fora”, não pagamento de benefícios, etc.
- “Coelho 2” - Prática de sobrepeso: coloca-se mais carga do que os veículos e as vias suportam.
- “Coelho 3” - Exigência de jornadas de trabalho do motorista acima do permitido por lei.
- “Coelho 4” - Não recolhimento de impostos devidos.

Além dos coelhos mágicos, o setor sofre ainda com a falta de conhecimento dos custos e dos riscos envolvidos na atividade de transporte rodoviário de carga. Contribui para agravar esta situação o fato de o regime de caixa das empresas ser bem menos exigente que o econômico, ou seja, o custo efetivo é bem maior que o valor que sai do caixa das empresas durante a viagem.

FIM DOS COELHOS

Mas, voltando novamente a atenção para os “coelhos”, verifica-se que os mesmos estão acabando:

- “Coelho 1” – Deixar de registrar ou executar pagamentos por “fora” para funcionários são práticas que já não são mais possíveis hoje em dia. O máximo que se consegue é adiar o pagamento, mas depois a acaba-se pagando muito mais, com os juros e correção monetária nas causas perdidas nas reclamações trabalhistas. E, se não fosse isto, a falta de motoristas vêm pressionando as empresas a oferecerem melhores salários, mais benefícios ou melhora dos já existentes.
- “Coelho 2” – Apesar da morosidade dos órgãos governamentais na implantação dos postos de pesagem de veículos, o número destes postos vem crescendo e já incomoda muitas empresas através das autuações por excesso de peso. Além disso, a verificação costuma ser feita também por meio da nota fiscal. Portanto, já não é tão vantajoso trafegar com carga em excesso, pois em muitos casos, a multa é maior que o frete recebido ou o lucro de meses de trabalho. E, como em vários casos, a Lei imputa a multa ao embarcador, para evitar as autuações, ele mesmo está determinando que o carregamento seja feito abaixo da capacidade do caminhão ou até mesmo abaixo do que a lei permite.

- “Coelho 3” –Este “coelho” foi caçado em 17 de junho de 2012 pela Lei 12.619, que trata da profissão de motorista, tanto do empregado quanto dos profissionais autônomos. Portanto, a prática de pagar um motorista para fazer o trabalho de dois, três ou até quatro, através de jornadas de trabalho que chegavam ao limite de 24 horas por dia, depois da entrada em vigor da 12.619 ficou praticamente impossível, sem sofrer as punições impostas pela Lei. A proposta de lei é acabar com os abusos e diminuir o número de acidentes de trânsito da categoria – com relação aos acidentes, destaca-se que os números do TRC conseguiram superar o setor historicamente campeão, a construção civil.
- “Coelho 4” – A emissão obrigatória para todas as empresas do CTe – Conhecimento de Transporte Eletrônico, a partir de 1 de setembro de 2013, vai praticamente sepultar, no médio/curto prazo, o atraso no recolhimento, ou mesmo, a sonegação de impostos pelas empresas. Os impostos devidos serão cobrados em tempo real, não haverá mais espaço, em um futuro próximo, para situações onde o poder público demorava anos e anos para executar as cobranças de débitos passados. Com um agravante, pois há a possibilidade, como já ocorre com a NFe, de o órgão controlador (Receita Federal) impedir que a empresa devedora emita mais conhecimentos sem a quitação dos débitos vencidos.

CARTOLA MENOR

Mas não são só os coelhos que estão acabando. O espaço dentro da cartola está ficando cada vez menor. As empresas transportadoras não se deram conta de que não há mais margem para absorver custos que não são seus, tais como:

- Tempo excessivo parado na carga, descarga e em filas;
- Assumir riscos de acidentes, greves, roubos, desvios, ações trabalhistas, entre outros;
- Aceitar prazos de recebimentos superiores ao razoável de 15 dias (há empresas concedendo/aceitando até quatro meses de prazo);
- Armazenar gratuitamente cargas em seus depósitos e terminais;
- Execução gratuita de serviços fora da atividade de transporte: separação de mercadorias, consolidação de cargas, montagem de paletes etc.;
- Pagamento para o dono da carga, por serviços de descarga da sua carga;
- Entregas com veículos dedicados sem acréscimo de tarifa.

Não há nada de errado em prestar estes serviços ou assumir alguns riscos. O problema está em não ser remunerado por isto, como vem ocorrendo até hoje.

MAIS RESTRIÇÕES

Além disso tudo, há o fato de que as condições operacionais estão cada vez piores. As exigências e restrições, por parte do governo e das empresas contratantes, vêm aumentando. Com a justificativa de melhorar o trânsito nas cidades e nas estradas, em nome da segurança ou do meio ambiente, algumas vezes até por conveniência, são criadas cada vez mais taxas, vistorias, licenças, e restrições à circulação dos veículos comerciais. Tais fatores, na grande maioria das vezes, não são contemplados pelos indicadores de custos, reduzem muito a produtividade e encarecem substancialmente o serviço de transporte rodoviário de cargas – sem falar na piora do trânsito das principais ligações rodoviárias e nos grandes centros urbanos.

O setor não é perfeito. Há espaço para melhorar os seus índices de consumo de combustível, de pneus, de peças, entre outros. Além de ter que melhorar a sua produtividade. Entretanto, mesmo que ele tivesse atingido a sua plenitude, esta não seria suficiente para zerar o déficit existente hoje entre o valor recebido e os custos efetivos.

SEM MÁGICAS

A ilusão causada pelos supostos lucros do setor é grande e acaba enganando muita gente. Quem não conhece a atividade, por exemplo, por ser novo na área ou observar de fora, acredita que o transporte rodoviário de carga é um setor altamente lucrativo. Desconhece seus riscos, as dificuldades enfrentadas pelas empresas do setor e que, na realidade, a margem de lucro sobre o frete, quando positiva, gira em torno de 3% a 5%. O transporte possui um custo fixo alto, exige muito capital e, apesar dos avanços dos últimos anos das áreas de comunicação e processamento de dados, por ser uma atividade predominantemente externa, ainda é difícil e caro alcançar o seu total controle.

Mas mesmo executivos antigos e experientes, muitas vezes, são ludibriados pelos custos que não estão explicitados pela contabilidade ou pela área financeira (veja o Box): depreciação dos veículos e instalações, custos de manutenção e rodagem, provisão para cobrir custos de acidentes, roubos e indenizações, ressarcimento de contas/taxas/impostos pagos antecipadamente, entre outros. Ainda contribuem para o engodo: as quilometragens rodadas com os veículos vazios (que o cliente não paga), o tempo ocioso sem trabalho (por exemplo: em manutenção, sem carga para transportar, em viagens de retorno, parado em filas, etc.) e, nas cargas fracionadas, a ociosidade na ocupação da capacidade do veículo, só para citar alguns.

Enfim, é melhor que os dirigentes das empresas de transporte de cargas deixem as mágicas para os que dela vivem e passem a olhar o seu negócio com mais seriedade, cobrando valores justos, exigindo que cada operação dê lucro, mesmo que com margens “pequenas”, pagando todos os custos e os impostos resultantes da atividade, sem que, para isto, tenha que tirar coelhos da cartola - até porque, até agora, só quem se divertiu com este show foram os que utilizam o serviço. Do lado dos transportadores, ao longo do tempo, o que se tem visto são empresários de todos os tamanhos “morrendo pobres” com suas mágicas.

box

O LUCRO ILUSÓRIO

O exemplo é simples, para que todos entendam o quanto a prestação de serviço de transporte rodoviário de carga pode iludir as pessoas com relação ao seu retorno financeiro, o lucro.

Analise-se um dos serviços prestados por uma transportadora: Transportar a carga de terceiros entre dois pontos distantes entre si em 350 quilômetros. Supondo que, entre carrega e descarga, ir e voltar consumam-se 3 dias. E, que, neste serviço, seja utilizado um conjunto composto de cavalo mecânico 4x2 e semirreboque três eixos em tandem, com capacidade para 25 t.

Portanto, para custear esta operação, basta verificar qual é o custo do tempo gasto, somado ao gasto dos 700 quilômetros percorridos. Estes custos têm como base os custos do veículo na operação (Custo fixo mensal de R\$ 10.801,00 e custo variável por quilômetro de R\$ 1,2807), mais uma parte das despesas administrativas indiretas da empresa. Além das taxas e impostos incidentes.

Planilha de Custo	CM+SR 3E Baú
Depreciação	2.500,00
Remuneração	1.300,00
Licenc. IPVA, Seg Obrig. e outros	275,00
Seguro do Casco	750,00
Custo do(s) Motorista(s)	5.976,00
Total do custo fixo mensal	10.801,00
Manutenção	0,2100
Combustível	0,8400
ARLA 32	0,0600
Pneus	0,1393
Lubrificantes	0,0114
Lavagens	0,0200
Total do custo variável por km	1,2807

Planilha de Custo Operacional do Caminhão Truck na Prestação do Serviço (viagem)

Dividindo-se o Custo Fixo mensal do veículo pelos dias efetivamente trabalhados (21), tem-se:

Custo da diária	514,33
Custo do km	1,2807

Custeando a viagem vem:

DURAÇÃO VIAGEM	*	DIÁRIA	=	TEMPO
3,0		514,33		1.543,00
DISTÂNCIA	*	CUSTO POR KM	=	KM
700		1,2807		896,51
Custo Operacional da Viagem = 2.439,51				

Somando as despesas administrativas e os impostos, chega-se ao valor de R\$ 3.085,26.

Despesas Administrativas =	370,23	→	12%
Impostos =	275,51	→	8,93% sem ICMS
Custo Total da Viagem =	3.085,26	por ton	123,41

Imagine-se que a empresa receba por este serviço um frete de R\$ 2.500,00. Fazendo a análise pelo lado financeiro, o resultado seria de R\$ 644,02 (2.500,00 – 1.855,98), uma margem de + 25,8%, frente a um desembolso financeiro de R\$ 1.855,98. Contudo, na realidade está operação traria um prejuízo de R\$ 585,26 (3.085,26 – 2.500,00), ou seja, - 23,4%. Como “mágica”, se cria uma ilusão transformando sinais negativos (prejuízos) em positivos (lucro).

(-) → (+)

E, porque isto acontece? É simples: como pode se observar no demonstrativo da viagem, existem vários custos que não são pagos nem durante a viagem nem ao final dela, como é o caso de:

- Depreciação (357,14): só efetivado no momento da troca do veículo;
- Remuneração de capital (185,71): no caso de capital próprio, é um valor que se deixa de receber, ou será efetivamente pago se o capital for de terceiro;
- Taxas e impostos sobre o veículo (39,29): neste caso, é apenas um reembolso, já que as mesmas são pagas praticamente a vista no início do ano ou no momento da aquisição do veículo;
- Uma parcela do custo do motorista referente ao provisionamento para as férias, o décimo terceiro salário, as multas sobre o fundo de garantia, as possíveis indenizações, etc.;
- Provisão para riscos de acidente e roubo (107,14): valores que só são efetivados quando ocorrem acidentes com o veículo ou quando os mesmos são roubados;
- Manutenção (147,00), rodagem (97,53), lubrificante (7,98): estes custos são cumulativos, ou seja, não se troca pneus, peças ou lubrificante ao final de cada viagem, mas cada quilômetro rodado contribui com o desgaste dos mesmos e o custo ocorrerá no final da vida útil de cada um;
- Parte das despesas administrativas: são valores referentes às despesas que também merecem ser provisionadas ou são ressarcimentos, por exemplo: encargos sociais do pessoal administrativo, indenizações, acidentes, manutenção predial, impostos prediais, possíveis multas, entre outras.

Este é o fato gerador do engodo: confunde-se sobre de caixa com lucro. Assim operações que dão prejuízos são vistas como “lucrativas”.

E pasmem, que a coisa ainda fica pior, pois, há empresários que acham que estão “ganhando” muito dinheiro (644,02 ou 25,8%) e resolvem diminuir seu “lucro”. E acabam concedendo descontos aos clientes ou os financia com prazos de recebimento de vários meses.

Demonstrativo de Viagem	Custos		
	Efetivos	Financeiros	Futuros
Depreciação	357,14	-	357,14
Remuneração	185,71	-	185,71
Licenc. IPVA, Seg Obrig. e outros	39,29	-	39,29
Seguro do Casco	107,14	-	107,14
Custo do(s) Motorista(s)	853,71	640,29	213,43
Manutenção	147,00	-	147,00
Combustível	588,00	588,00	-
ARLA 32	42,00	42,00	-
Pneus	97,53	-	97,53
Lubrificantes	7,98	-	7,98
Lavagens	14,00	14,00	-
Despesas Administrativas	370,23	296,18	74,05
Despesas de Viagem (Diárias)	-	-	-
Impostos	275,51	275,51	-
Total =	3.085,26	1.855,98	1.229,27
Margem de Lucro	(585,26)		