

**Veículo:** *Valor Econômico*

**Data:** 23/9/2008

**Autores:** Raquel Landim

## **Estudo do BID sugere reduzir custo do transporte**

Uma redução nos custos de transporte teria impacto significativo para as exportações do Brasil, muito superior às reduções de tarifas de importação prometidas pelos acordos comerciais. A conclusão é a mesma para os demais países da América Latina. É o que comprova um novo estudo do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Se o custo de transporte diminuísse 10% no Brasil, as exportações para os Estados Unidos aumentariam 43%. Em contrapartida, um corte de 10% nas tarifas de importação americanas significaria alta de apenas 1,9% nos embarques. O cálculo pressupõe que seriam mantidos estáveis os demais fatores, como câmbio e crescimento da economia.

O Brasil é o segundo país da região que mais lucraria com uma melhor infra-estrutura, só atrás da Argentina. Na média, uma redução de 10% no custo de transporte permitiria que as exportações de nove países latino-americanos para os EUA aumentassem 39%, enquanto corte idêntico nas tarifas representaria menos de 2% de alta. O grupo inclui Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Peru, Paraguai e Uruguai.

O raciocínio não vale só para os Estados Unidos, cujas tarifas de importação estão entre as mais baixas do planeta. Mesmo para os vizinhos da América Latina, o impacto do custo da infra-estrutura ruim é grande. Uma redução de 10% no frete significaria alta de 39% nas exportações brasileiras para a região. Já o corte de 10% nas tarifas resultaria em ganho de 6,3%.

"A política comercial da região está fora de foco", disse Maurício Moreira Mesquita, autor que liderou o estudo "Desobstruindo as artérias: os impactos dos custos de transporte sobre o comércio exterior da América Latina e do Caribe". Para o

economista do BID, a redução do custo das tarifas - que permeia o esforço das negociações da Rodada Doha, da Organização Mundial de Comércio, e do Mercosul - é baixo.

Na sua avaliação, a agenda dos governos da América Latina está dirigida para a remoção das taxas de importação, um obstáculo para o comércio internacional nas décadas de 70 e 80, que hoje perdeu importância. As barreiras tarifárias foram reduzidas por negociações ou unilateralmente, o tempo ganhou destaque nas transações comerciais à medida que a produção se fragmentou entre os diversos países, e surgiram economias com abundância de mão-de-obra barata como China e Índia.

"Se resolvermos o problema de infra-estrutura, poderíamos ficar 20 anos sem Doha", disse André Nassar, diretor-executivo do Instituto de Estudos do Comércio e Negociações Internacionais (Icône). Para ele, o Brasil deve perseguir os dois caminhos ao mesmo tempo: reduzir o custo de transporte e avançar nas negociações. "Com uma boa infra-estrutura, o câmbio de equilíbrio seria outro", disse José Augusto de Castro, vice-presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB).

Mesquita, do BID, diz que as exportações da América Latina são "intensivas em transporte". A infra-estrutura é importante para a região por conta da composição das exportações, que são fortemente baseadas em commodities. Um dólar exportado de minério de ferro brasileiro ou cobre chileno "pesa" várias vezes mais que um dólar exportado de semicondutores pela China.

Uma das vantagens da América Latina em relação aos concorrentes asiáticos é a proximidade com os maiores mercados do mundo. O custo do frete, no entanto, não cresce linearmente. Por exemplo: a distância entre Brasil e Estados Unidos é metade da distância entre China e EUA, mas o frete é apenas 70% menor. "A vantagem geográfica tende a desaparecer se a infra-estrutura for ruim", disse Mesquita, do BID.

Os cálculos do BID apontam que as despesas com fretes marítimos cairiam 20% se os portos brasileiros atingissem o mesmo nível de eficiência dos Estados Unidos. O banco comparou os gastos da América Latina e da Holanda, um país com portos altamente eficientes. Os países da região gastam, em média, 70% mais de frete para enviar um

produto aos EUA do que a Holanda. Cerca de 70% do gasto extra é consequência da diferença de composição da pauta exportadora, mas os outros 30% podem ser atribuídos a ineficiência dos portos latino-americanos.

Reduzir o custo de transporte também teria um impacto significativo na diversificação da pauta exportadora, porque tornaria competitivos produtos que hoje a região não consegue exportar. Um declínio de 10% nos custos do frete aumentaria em 26% o número de mercadorias diferentes que o Brasil exporta para os Estados Unidos, por exemplo.

Uma infra-estrutura ruim não prejudica só as exportações, mas também as importações. Segundo o BID, o Brasil gasta 48% mais que os EUA com frete. Nos EUA, o frete responde por 3,7% das importações e, no Brasil, chega a 5,5%. A Argentina gasta 22% que os americanos, o Chile duas vezes mais e o Paraguai o quádruplo.

**URL:** <http://www.valoronline.com.br/>