

**CARGA AÉREA E COMPETITIVIDADE DA INDÚSTRIA BRASILEIRA****José Tavares de Araujo Junior**

Diretor do Centro de Estudos de Integração e Desenvolvimento (Cindes).

Este trabalho discute o papel da carga aérea como instrumento de competição na indústria brasileira, a partir de um levantamento da pauta de comércio exterior do país, desagregada por capítulos do Sistema Harmonizado (SH), comparando as parcelas de carga aérea com as de outras economias.

A pesquisa foi motivada por duas ordens de fatores. A primeira é de natureza conceitual. O crescimento da parcela de carga aérea no comércio mundial das últimas décadas deu origem a uma literatura teórica que procura tratar o fator *tempo* como um instrumento de competição. Em virtude das tecnologias contemporâneas de informação e dos avanços recentes na logística de transportes, a rapidez na realização das transações econômicas pode alterar as estruturas de mercado por meio de mecanismos variados, tais como: *i)* redução dos custos de manutenção de estoques; *ii)* agilidade nas alterações das pautas de produção; *iii)* maior eficiência nas exportações de produtos perecíveis, como flores, frutas, laticínios e vegetais; e *iv)* serviços de manutenção e reposição de peças de equipamentos importados.

A segunda fonte motivadora desta pesquisa diz respeito ao estado da infraestrutura de transporte aéreo no Brasil. Desde 1995, as edições anuais do *Global Competitiveness Report* (GCR) reafirmam que a infraestrutura brasileira é uma das piores do mundo. No entanto, a rigor, o índice do GCR não mede a eficiência dos terminais aeroportuários, apenas registra o grau de satisfação dos usuários com os serviços ofertados no seu país. Assim, as notas atribuídas a países como Angola, Bolívia, Equador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Moçambique, Nicarágua, Ruanda e Uganda, todas elas bem superiores à do Brasil, revelam que os empresários desses países estão menos insatisfeitos, ou são menos exigentes que os brasileiros, mas não permitem comparar a qualidade efetiva da infraestrutura de cada país.

A despeito de suas limitações metodológicas, o índice do GCR levanta, indiretamente, duas questões

relevantes para o presente estudo. A primeira refere-se à relação entre o estado da infraestrutura de transportes e o perfil da carga aérea da economia. A segunda questão é saber se a interação entre estas duas variáveis tem algum impacto sobre a competitividade internacional da indústria brasileira.

A análise foi realizada em duas etapas. A primeira identificou semelhanças e diferenças entre o perfil de carga aérea do comércio exterior brasileiro e o de economias selecionadas. A segunda examinou a evolução das exportações e importações brasileiras em dois conjuntos de capítulos: os que acompanham os padrões contemporâneos quanto ao uso de carga aérea; e aqueles que revelaram um comportamento divergente.

As evidências apresentadas neste trabalho mostram que o principal desafio enfrentado atualmente pela indústria brasileira é o de reduzir as disparidades de desempenho de seus diferentes segmentos. Alguns setores operam na fronteira tecnológica e adotam as melhores práticas contemporâneas, mesmo quando as condições logísticas não são ideais, como atesta a experiência da GE Celma. Outros procuram preservar sua eficiência por meio de investimentos que visam melhorar a exploração sustentável das vantagens comparativas naturais do país. Entretanto, vários setores não conseguem reestruturar seus métodos produtivos, a fim de ajustá-los às novas tendências do progresso técnico internacional, porque são impedidos ou desestimulados pelas barreiras protecionistas impostas pelo governo.

Quanto ao uso de carga aérea como instrumento de competição, a comparação com os indicadores de outras economias demonstrou que inúmeras firmas brasileiras se comportam de acordo com as previsões da teoria econômica. Ora, tal conduta não seria viável se a infraestrutura dos aeroportos do país estivesse entre as piores do mundo, como sugere o índice do GCR. Uma descrição mais convincente do estado atual desta infraestrutura é fornecida pelo *Logistics Performance Index* (LPI), que é computado pelo Banco Mundial, que, desde 2007, tem atribuído notas intermediárias

à cadeia logística brasileira, que foram crescentes até 2010, e declinantes em seguida. Entre os 150 países avaliados em 2007, o Brasil obteve a 61ª posição, com uma nota de 2,75. Em 2010, alcançou a 41ª posição, em uma amostra maior de países, com uma nota de 3,20. Nos últimos quatro, o desempenho ficou aquém da média mundial. Embora a avaliação obtida em 2014 (2,94) tenha sido superior à de 2007, sua classificação caiu para a 65ª posição.

Entrevistas realizadas com alguns dos principais usuários de carga aérea revelaram que as perspectivas deste modal de transporte no Brasil não só dependem de investimentos contínuos na manutenção e ampliação dos terminais aeroportuários, mas também de uma revisão do desenho da malha aérea nacional, com foco nos vínculos com os demais países da América do Sul. Entretanto, tal revisão implica desafios não triviais.

## SUMÁRIO EXECUTIVO