



PANORAMA E PERSPECTIVAS PARA O TRC

2021 | 2022

SONDAGEM ECONÔMICA

WWW.IPTCSP.COM.BR

Ficha Institucional do IPTC

Presidente

Adriano Depentor

Diretoria

Marcelo Rodrigues

Altamir Filadelfi Cabral

Marinaldo Barbosa dos Reis

Equipe Técnica

Fernando Zingler - Diretor Executivo

Raquel Serini - Economista

Bruno de Carvalho Rocha - Analista de Dados

Nicole J. Lazarus - Pesquisadora

Ficha Institucional do SETCESP

GESTÃO 2022 - 2024

Presidente

Adriano Depentor

Presidente Executiva

Ana Carolina Jarrouge

Diretoria

Marcelo Rodrigues

Altamir Filadelfi Cabral

Marinaldo Barbosa dos Reis

Todos os direitos reservados.

Este relatório técnico foi elaborado pelo IPTC – Instituto Paulista do Transporte de Cargas e encomendado pelo SETCESP – Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de São Paulo e Região e a citação de informações e dados aqui contidos é permitida desde que citada a fonte e para fins não comerciais.

A reprodução, total ou de parte, deste relatório técnico é proibida sem que haja a autorização prévia e expressa do IPTC.

SUMÁRIO EXECUTIVO

Todo trabalho de coleta de dados, entrevista, análise e elaboração deste relatório foi desenvolvido pelo IPTC (Instituto Paulista do Transporte de Carga), através de um questionário on-line estruturado com 28 perguntas objetivas, no período de 09 de dezembro de 2021 a 11 de janeiro de 2022.

Todo planejamento de divulgação deste formulário, se deu pelas mídias sociais da entidade, informativo SETCESP On-Line, ferramenta de e-mail marketing, além de contatos telefônico direto com os transportadores.

Das 759 empresas associadas ativas do SETCESP, contamos com a participação de 13% do universo total pesquisado. E através das respostas obtidas, adotou-se na metodologia, um critério para separação por porte das empresas:

- a) **Pequeno porte:** empresas com frota total até 50 veículos.
- b) **Médio porte:** empresas com frota total de 51 a 150 veículos.
- c) **Grande porte:** empresas com frota total acima de 150 veículos.

EMPRESA	%
PEQUENA	75%
MÉDIA	11%
GRANDE	13%
TOTAL	100%

(*) amostra dos participantes

Lembrando que todas as informações foram tratadas de forma sigilosa, a fim de respeitar a individualidade de cada empresa, ou seja, todos os resultados gerados serão divulgados de maneira ampla e geral. Assim, o material poderá ser útil a todas as empresas nos diversos estágios de planejamento dos negócios, bem como no processo de tomada de decisão para o ano que se segue.

RESULTADOS PRIMÁRIOS

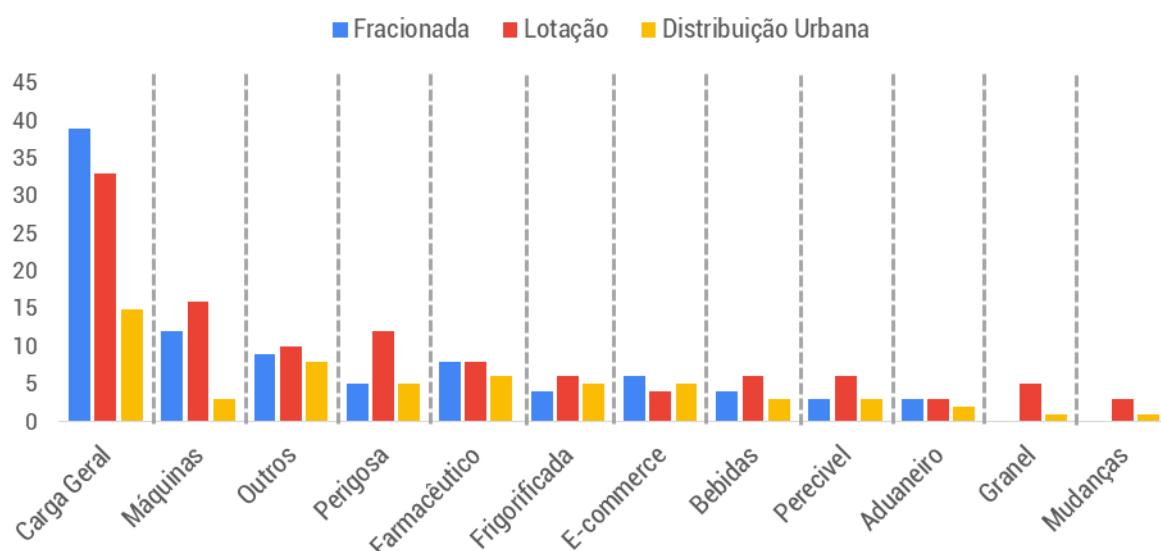
Esta sessão da pesquisa buscou caracterizar as empresas participantes e traçar o panorama do setor do transporte rodoviário de cargas dentro da base territorial do SETCESP, que abrange 50 municípios do Estado de São Paulo, incluindo a capital. A seguir os principais resultados:

As empresas geram 100.675 postos de trabalho diretos e indiretos
62,9% das empresas tiveram aumento no faturamento em comparação com 2020
O aumento médio do faturamento foi de 18,9%
48,5% das empresas pesquisadas operaram com lucro no ano de 2021
O lucro médio das empresas foi de 21,0%

- **Perfil de Carga por Empresa:**

A seguir, o perfil de carga das empresas respondentes da pesquisa.

Perfil de Carga x Tipo Transporte

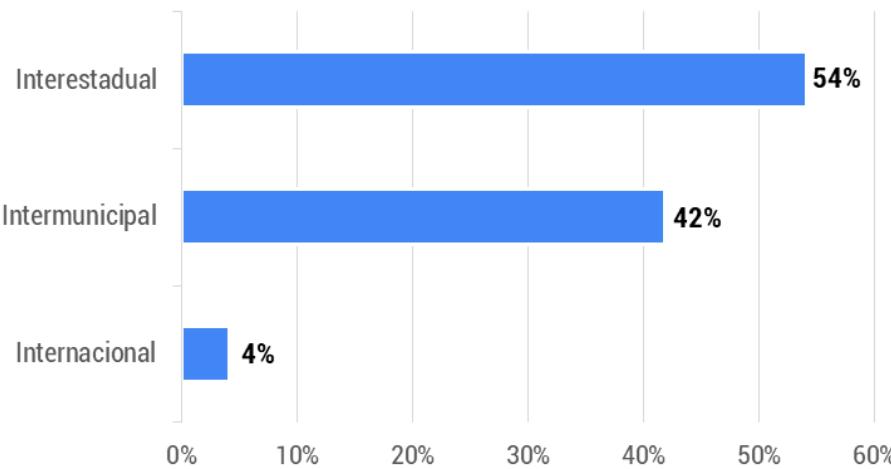


Pode-se observar que mais de 30% das empresas operam com carga geral nas modalidades de carga fracionada, lotação e distribuição urbana. Dentre os resultados, as especialidades que se destacam na sequência são: máquinas e equipamentos industriais, carga perigosa e farmacêuticos, segmentos que são conhecidos por terem diversas exigências de transporte como certificações e licenças específicas. Além do E-commerce, que vem se mostrando cada vez mais no mercado, reflexo de um novo cenário econômico devido a pandemia, que ampliou

este nicho dentro do setor de transportes. Dentre outras categorias citadas temos: cargas aéreas, operador logístico e transporte de veículos;

- **Área de Atuação por Empresa:**

A seguir, a área de atuação em nível territorial das empresas respondentes da pesquisa.



Nas áreas de atuação, destacam-se as operações interestaduais com 54% da amostra e intermunicipais com participação de 42%. Esta última modalidade apresentou um crescente em relação ao ano passado de 15%p.p, declarando sua expressividade, ainda mais em

grandes regiões metropolitanas como São Paulo. Já as operações internacionais representam 4% dos participantes, exigindo uma maior especialização e complemento de outros modais de transporte, para concluir o ciclo da cadeia logística.

- **Distribuição da Frota Própria e Terceirizada:**

Dando sequência ao mapeamento, a pergunta a seguir buscou caracterizar como as empresas pesquisadas preferem atuar em relação a frota de caminhões, seja com veículo próprios ou terceiros. Neste caso, computamos 19.111 veículos na frota própria destas empresas, enquanto 19.375 veículos são terceirizados. Apenas confirmando uma tendência de terceirização da frota frente aos altos custos fixos absorvidos pelo frotistas.

Se compararmos com os dados deste mesmo estudo imediatamente anterior, vamos comprovar que houve um aumento de 86% no investimento em frota própria. Já o número de agregados apresentou alta ainda maior na ordem de 327% em relação ao ano de 2020/2021.

Modalidade de Transporte	Idade Média Frotas Próprias	Frota Instalada
Intermunicipal	5,92	17.359
Interestadual	5,68	18.716
Internacional	5,17	13.920

Outro dado interessante é que a idade média da frota das empresas respondentes é de 5,92 anos, o que está abaixo da média nacional do RNTRC, que é de 10,8 anos. Os veículos das empresas que operam no transporte internacional são os com menor idade média, totalizando apenas 5,17 anos.

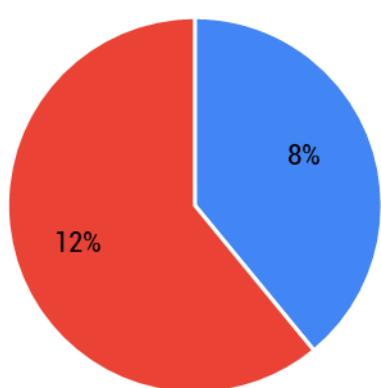
▪ Distribuição dos Colaboradores:

Dentre as empresas pesquisadas, totalizam 59.604 empregos diretos, uma média de 614,5 empregados por empresa. Também totalizam 41.071 empregos indiretos, que na média representa 423,4 contratados por empresas. Segundo na contramão da frota, as empresas de transporte ainda contrataram mais mão de obra direta em 2021 em relação a 2020, o que representa um aumento de 130% no quadro.

Modalidade de Transporte	Total Empregos Diretos	Total Empregos Indiretos	Relação
Intermunicipal	55.783	36.627	40%
Interestadual	57.684	40.787	41%
Internacional	44.370	34.200	44%

Dos segmentos que mais empregam, a operação interestadual se destaca no número de postos de trabalho seguido das operações intermunicipais e pôr fim a internacional.

Contratação de Motoristas



■ Motoristas Próprios ■ Motoristas Tercerizados

Sem contar que, dos mais de 100 mil postos de trabalho oferecidos por essas empresas, 20% deles são motoristas, que representam em números absolutos 19.800 colaboradores.

Deste modo, percebe-se um movimento diretamente proporcional ao da terceirização da frota, mencionado anteriormente, ou seja, a maioria das empresas estão contratando mais agregados/autônomos.

E com o aumento do transporte rodoviário de cargas nos últimos anos e as novas regras de jornada que os motoristas são submetidos, há uma preocupação em relação à atratividade desta profissão para as próximas gerações.

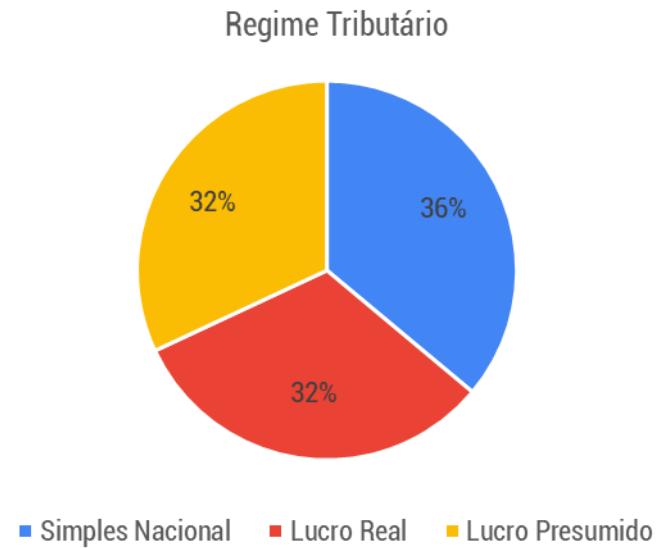
Haverá interesse pela profissão no futuro? E dos motoristas que já atuam na área, eles estão comprometidos em passar a imagem que a empresa necessita?

■ Tributação e Finanças:

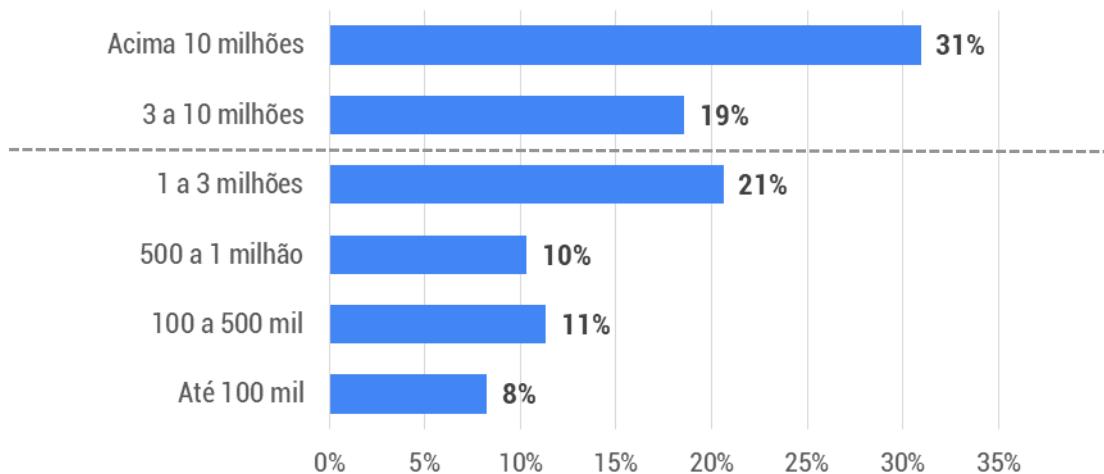
Mesmo sendo predominantemente empresas de pequeno porte, de acordo com os critérios estabelecidos pelo instituto, nossos entrevistados apresentaram uma divisão equilibrada entre as opções de regime de tributação disponíveis em nosso país.

Cerca de 36% das transportadoras são optantes pelo simples nacional e empatados com 32% cada estão o lucro presumido e o lucro real.

Em regra, no TRC, a opção pelo lucro presumido é a mais comum depois do Simples Nacional, por conta da facilidade de sua base de cálculo que é de 8% sobre a receita bruta, quando em outros segmentos como o de no transporte de passageiros é 16%, e de 32% para os demais serviços.



Seguindo as faixas de faturamento anual, 31% das transportadoras declararam faturar acima de R\$ 10 milhões no ano em média e outros 19% faturam entre R\$ 3 a 10 milhões, ou sejam estariam melhor enquadradas no Lucro Real ou Lucro Presumido. Mas 50% delas faturam até R\$ 3 milhões o que as classifica dentro do Simples Nacional, não podendo ultrapassar o valor de R\$4,8 milhões por ano.



Lembrando que, para as transportadoras que têm filiais, o regime tributário estabelecido deve ser o mesmo da matriz. Entretanto, em se tratando de Grupo Econômico, em que há transportadoras, armazéns e operadores logísticos, é possível optar por regimes diferentes para cada uma das empresas.

RESULTADOS OPERACIONAIS

Como todo indicador, os resultados operacionais são estratégicos para a organização da empresa, visando na maioria das vezes medir o desempenho com o objetivo de reduzir custos em um primeiro momento. No caso do transporte de cargas está ligado diretamente a performance e qualidade do serviço prestado.

Maior Carga Transportada: aumento do volume transportado em 21,0% comparado a 2020
Redução da ociosidade média da frota em 15% comparado a 2020
Idade Média da Frota Própria: redução de 1,6 anos em relação a 2020
Aumento significativo da frota terceirizada em relação a frota própria
Idade Média da Frota Terceirizada atinge os 7,1 anos em 2021

Alguns índices apresentaram variações positivas na pesquisa 2021/2022, onde principalmente o volume transportado aumentou consideravelmente, em relação à pesquisa anterior. Refletindo diretamente na produtividade da frota.

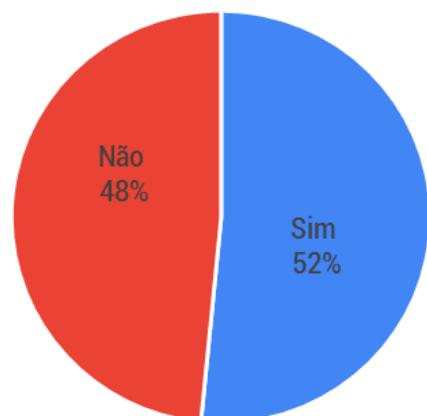
Apesar de apresentar um lucro ponderado positivo, acreditamos que as empresas diversificaram seu mercado e área de atuação, bem como apertaram os cintos e reduziram os custos operacionais drasticamente para equilibrar as contas e ainda fechar o ano no azul.

- Capacidade Ociosa:**

No geral, mais da metade das empresas participantes da pesquisa operaram com capacidade ociosa no ano de 2021.

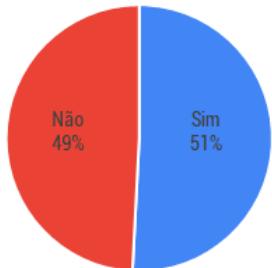
A média de ociosidade para estas empresas foi de 16,44%, mesmo assim apresentando um indicador menor do que o ano passado. Já uma parcela de empresas que realizam operações interestaduais operou com capacidade ociosa, embora os índices de ociosidade das empresas que operam intermunicipalmente sejam maiores, na ordem de 41,18%. Este cenário é negativo, pois afeta diretamente a produtividade e consequentemente os resultados operacionais da empresa.

Operação com Capacidade Ociosa



Média de Ociosidade: 16,44%

Capacidade Ociosa:
Transporte Intermunicipal



Capacidade Ociosa:
Transporte Interestadual



Capacidade Ociosa:
Transporte Internacional



Média de Ociosidade: 41,18%

Média de Ociosidade: 34,40%

Média de Ociosidade: 15,00%

A corrente de comércio exterior cresceu 35,8% em relação ao ano de 2020, segundo dados do ministério da economia. Isso impulsiona diretamente a cadeia logística, ou seja, 83% das empresas alegaram não ter operado com capacidade ociosa em 2021, contra 17% que responderam que sim. Veja que das três modalidades apenas o transporte internacional apresentou uma ociosidade abaixo da média geral, com apenas 15% da frota não operante.

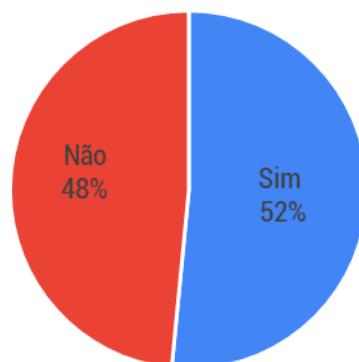
INVESTIMENTOS

Neste bloco de perguntas, a pesquisa buscou identificar onde o transportador pretende investir esse ano, e o quanto ele está disposto a investir nos itens contemplados. Em geral, o cenário é positivo para investimentos, priorizando a tecnologia da informação (telemetria, gerenciamento de risco, monitoramento e equipamentos de um modo geral) e também na contratação de novos colaboradores (CLT e terceirizados) além da sua qualificação profissional.

▪ A empresa pretende renovar a frota em 2022?

A frota das empresas de transporte é instrumento essencial de trabalho, além de ser um item fundamental de avaliação da atividade econômica, por isso medir se as empresas desejam renovar os veículos que compõe sua frota é muito importante. Neste caso, podemos apurar que 52% dos respondentes pretende adquirir novos veículos em 2022, reservando em média 3,32% do seu faturamento para tal.

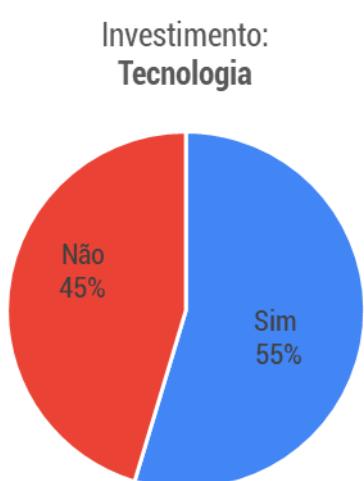
Investimento:
Renovação de Frota



Reserva do Faturamento para Investir: 3,32% em média

De maneira geral o mercado de caminhões, apesar de toda dificuldade com os impactos da pandemia e a falta de componentes, absorverá as demandas do agronegócio, construção, mineração e e-commerce preservando as vendas em alta, ou seja, a perspectiva é maior para 2022, projetando uma expansão perto de 9%, segundo a ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores).

- **A empresa pretende investir em novas tecnologias em 2022?**



Reserva do Faturamento para Investir: 1,12% em média

Em termos de investimentos, a maioria das empresas pesquisadas pretendem investir em tecnologia no ano de 2022, sendo que em média estas planejam investir até 1,12% do seu faturamento. A busca pela redução de custos e mais segurança, professionalizou o transporte logístico e a necessidade da renovação mais ágil abre um imenso mercado para a tecnologia embarcada, sistemas de rastreamento de cargas e de gestão de frotas. Além da adequação do tele trabalho e atendimento a distância, as empresas tem se preocupado com a compra de equipamentos e sistemas.

Tais situações requerem uma intensa integração e uso de informação em tempo real, o que faz com que o transportador precise investir mais neste quesito para que possam dar conta da demanda e acompanhar o mercado.

- **A empresa pretende investir na modernização de terminais em 2022?**

Assim como já havia uma tendência de o comércio trabalhar com menos estoques e consequentemente necessitar menos de terminais de apoio, as empresas de transporte perceberam que a estrutura física dos galpões e terminais não são mais tão essenciais (em grande escala). Tendo que administrar uma capacidade ociosa inerente a qualquer atividade além dos reflexos no momento econômico atual, os empresários do TRC, na sua maioria, cogitam não investir em terminais neste ano.

Investimento:
Mordenização/Ampliação de Terminais

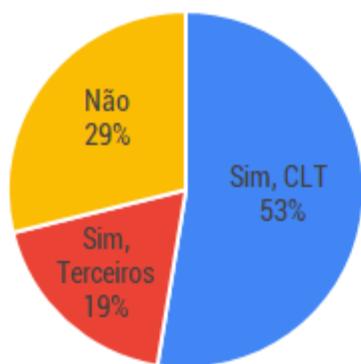


Reserva do Faturamento para Investir: 2,05% em média

Em contrapartida, as empresas que desejam investir neste quesito, planejam reservar, em média, 2,05% do faturamento em terminais, o que de qualquer forma já é um percentual mais baixo do que o reservado para 2021.

- **A empresa pretende aumentar o número de empregados e investir em capacitação profissional em 2022?**

Investimento:
Contratação de Colaboradores



Reserva do Faturamento para Investir: 3,87% em média

Investimento:
Treinamento de Colaboradores



Reserva do Faturamento para Investir: 3,04% em média

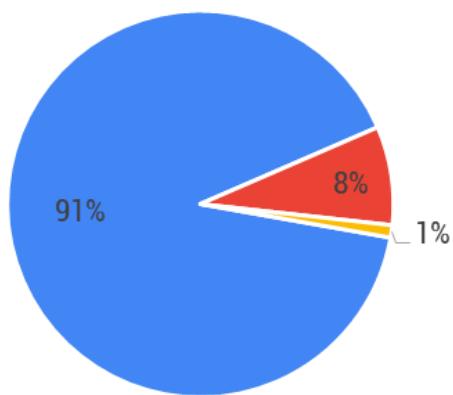
Para 2022 a projeção é de novas contratações pelo regime CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) por 53% das empresas respondentes. Já 19% das empresas preferem terceirizar a mão de obra, mas ainda sim contratando profissionais para o segmento. E infelizmente, 29% das empresas não pretendem ampliar o quadro de funcionário no próximo ano. A boa notícia é que 82% dessas empresas pretendem investir em treinamentos e na capacitação desses colaboradores também, reservando uma fatia de 3,04% do seu faturamento para tal oportunidade.

Portanto, o saldo positivo de empregos formais segue positivo. Até setembro/2021, foram registradas 13.127 vagas, um número levemente maior que agosto (13.026). As ocupações são resultado da diferença entre 70.238 admissões e 57.111 demissões ocorridas no mês, segundo dados do CAGED (Cadastro Geral de Empregados e Desempregados) e publicadas no Painel do Emprego pela CNT (Confederação Nacional do Transporte).

Estima-se que o mercado de trabalho se mantenha aquecido, isso mostra o empenho do transportador em manter a economia girando, apesar dos sucessivos aumentos nos insumos necessários para a operação das empresas.

COMPORTAMENTO DOS CUSTOS

A pesquisa buscou traçar um panorama dos custos operacionais das empresas, e constatou que estes aumentaram para 91% das empresas pesquisadas, se mantiveram estáveis para 8% e reduziram para uma pequena parcela, reunindo 1% da amostra.

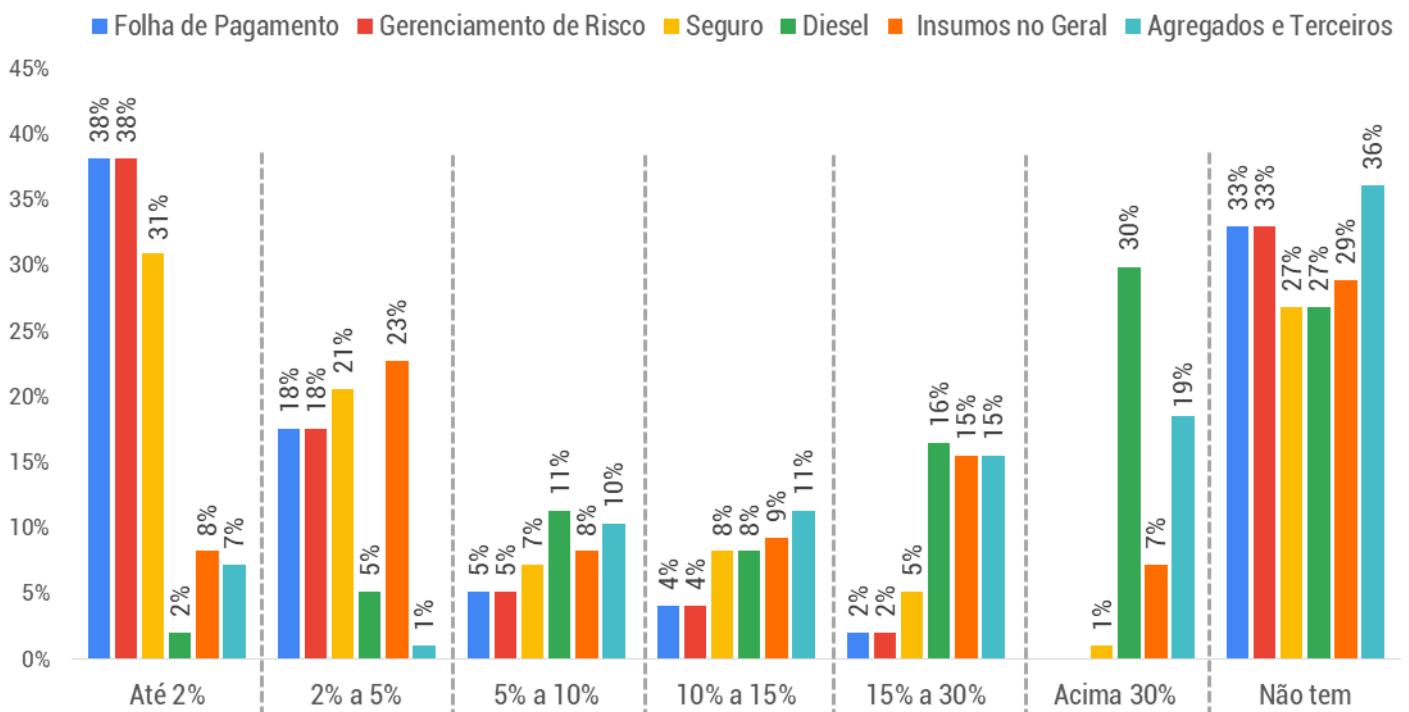


O aumento dos custos está diretamente relacionado a elevação de preços dos principais insumos, além de fatores externos e de políticas públicas envolvidas na atividade.

E para entender melhor esta estrutura de custos, a pesquisa também perguntou aos empresários a participação dos centros de custo sobre o faturamento, conforme visualizaremos a seguir:

- Aumentaram ■ Estáveis ■ Reduziram

Participação dos Centros de Custo no Faturamento



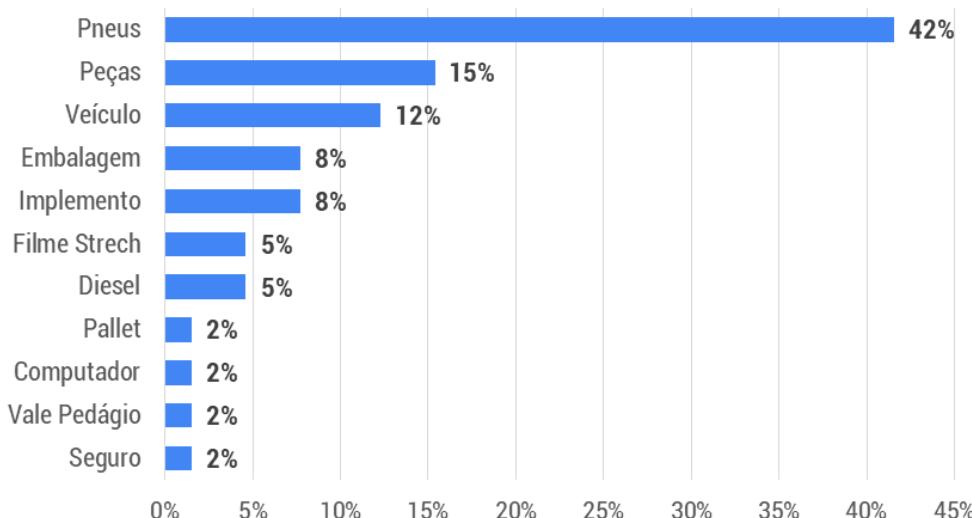
Interpretação Gráfica: no primeiro exemplo lê-se que, 38% das empresas respondentes alegaram que a folha de pagamento consome até 2% do seu faturamento; 38% das empresas disseram que o gerenciamento de risco consome até 2% do seu faturamento e assim por diante.

Portanto...

Dos centros de custos pesquisados, o que apresentaram maior participação no faturamento foram a contratação de agregados ou autônomos, seguido da folha de pagamento, gerenciamento de risco e por último, mas não menos importante a variação de preços dos seguros e insumos no geral. Chamando a atenção para os combustíveis que chegaram a registrar alta de 45,59% de janeiro a dezembro de 2021.

Definitivamente, é necessário estar a par de todo o movimento do mercado em que se está inserido, principalmente quando falamos dos custos. Isso foi apenas uma amostra dos itens mais relevantes de 'consumo' dos transportadores.

Ainda como se não bastasse, 49% das empresas declararam ter dificuldades de comprar determinados insumos, seja por falta de oferta ou pelos altos valores de mercado, vejam:



Inclusive, podemos observar no segmento pneumático que o modelo de pneu - 275/80 R 22,5 muito utilizado no transporte fracionado, apresentou uma variação acumulada em 12 meses (janeiro a dezembro/2021) de 18,57%; E variação acumulada de 23,35% para o modelo 295/80 R22 mais utilizado nas operações de carga lotação.

Depois de junho/21 não havíamos apresentado resultado negativo para o pneu utilizado no transporte de carga lotação. Em 6 meses os preços só apresentam oscilações positivas, com uma variação de 4,84% em dezembro/21, comparado ao mês anterior.

DIESEL

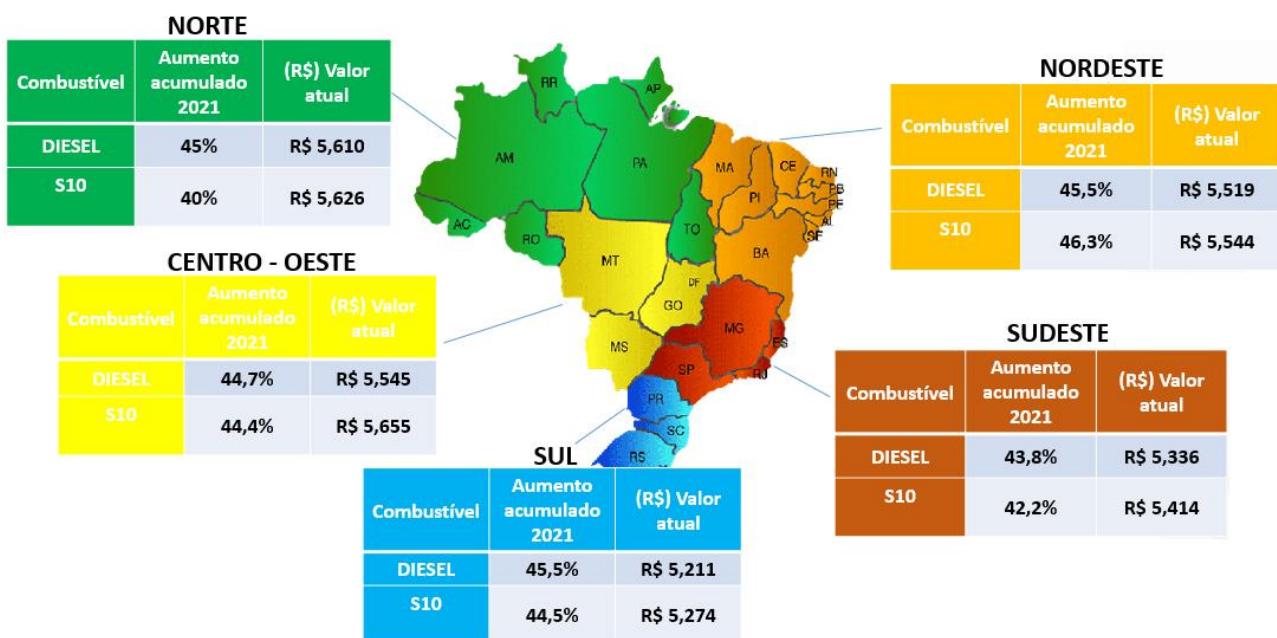
Os sucessivos reajustes do diesel, principal insumo do transporte rodoviário brasileiro, e falta de previsibilidade na política de preços da Petrobras colocam em xeque o planejamento e sobrevivência das empresas transportadoras. Por isso, trataremos em um capítulo a parte as oscilações de preço dos combustíveis ao longo deste último ano.

Desde janeiro de 2021 a Petrobras, reajustou os preços da gasolina 16 vezes, (sendo 5 reduções e 11 aumentos) e do diesel 12 vezes, (sendo 3 reduções e 9 aumentos). Acumulando uma alta em 12 meses, nas refinarias, de 77,03% e 78,80% respectivamente. Elevando os custos do transporte de cargas lotação em 22,33% na média geral, sacrificando mais as operações de longas distâncias (6000 km) em 32,21%.

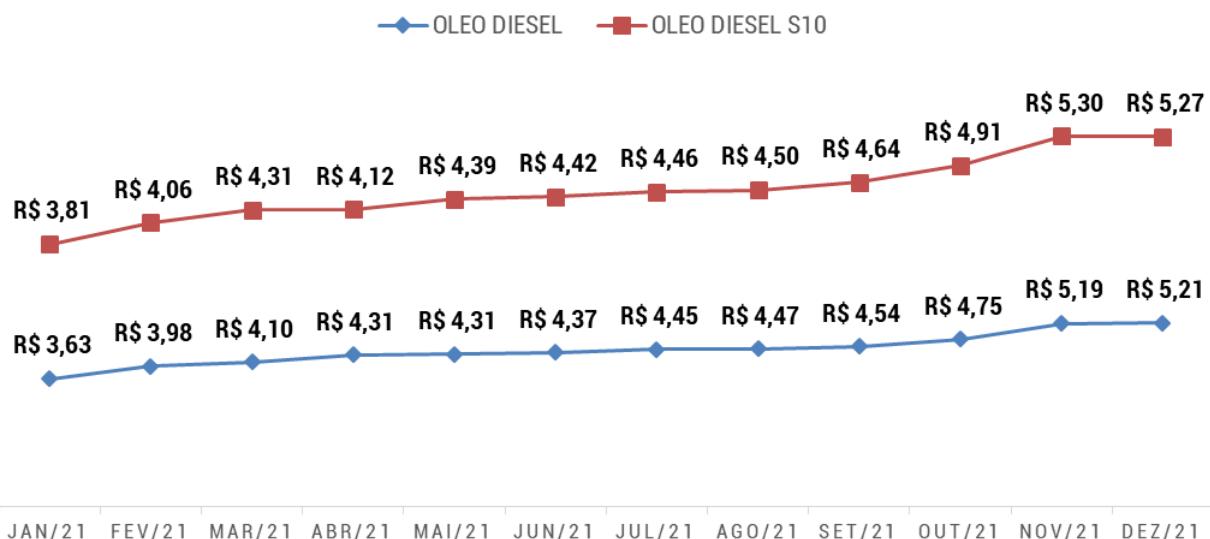
Isso porque, nem sempre esse repasse é integral para o bolso do consumidor na bomba, mas que de qualquer forma são números impactantes que refletem o preço de outros produtos pressionando a inflação.

De acordo com os dados coletados através do sistema de levantamento de preços da ANP (Agência Nacional de Petróleo) nos municípios do estado de SP em 2021, desde janeiro até dezembro, observa-se um aumento médio mensal na faixa de 3,50%, gerando um aumento acumulado de 45,36% no valor de revenda do óleo diesel e 43,00% do diesel S-10. O estado de SP encerrou o ano com o preço médio do diesel cobrado nos postos de abastecimento no valor de R\$ 5,32, incluindo o S-10, com uma média geral de R\$ 4,52. Em comparação com o cenário nacional, a média de preços do óleo diesel no estado de SP está 1,54 % abaixo da brasileira.

Comportamento nas regiões brasileiras.



Ao analisar os municípios do estado de São Paulo que abrangem a base territorial do SETCESP no mesmo período de 2021, de janeiro a dezembro, o preço do óleo diesel teve um crescimento médio mensal de 3,4% com um aumento acumulado de 43,43%. Já o diesel S-10 teve um aumento médio mensal de 3% e um acumulado de 37,88%. Ambos os combustíveis tiveram um acumulado menor quando comparados com a variação estadual.



As tabelas abaixo mostram os municípios da base do SETCESP que tiveram os maiores reajustes durante o ano de 2021.

ÓLEO DIESEL			
Rank	Municípios	Reajuste	Preço Dez/21
1º	Joanópolis	46,4%	R\$ 5,123
2º	Itaquaquecetuba	46,1%	R\$ 5,252
3º	Mairiporã	45,9%	R\$ 5,200
4º	Nazaré Paulista	45,8%	R\$ 5,198
5º	Bom Jesus dos Perdões	45,7%	R\$ 5,194
6º	Franco da Rocha	45,7%	R\$ 5,194

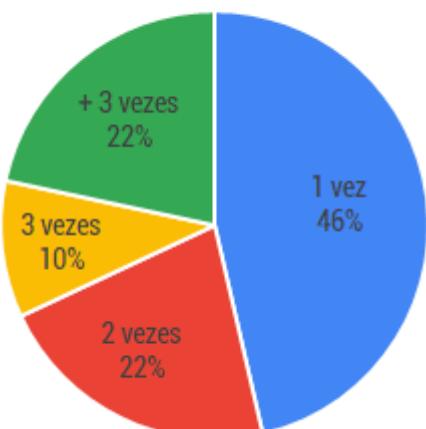
ÓLEO DIESEL S10			
Rank	Municípios	Reajuste	Preço Dez/21
1º	Itaquaquecetuba	46,0%	R\$ 5,399
2º	São Lourenço da Serra	44,5%	R\$ 5,308
3º	Embu Guaçu	44,5%	R\$ 5,307
4º	Bom Jesus dos Perdões	44,0%	R\$ 5,306
5º	Franco da Rocha	44,0%	R\$ 5,306
6º	Mairiporã	44,0%	R\$ 5,306

É possível observar ainda que a base do SETCESP também sofreu um impacto menor quando comparada a indicadores de alguns grandes municípios conforme a tabela abaixo.

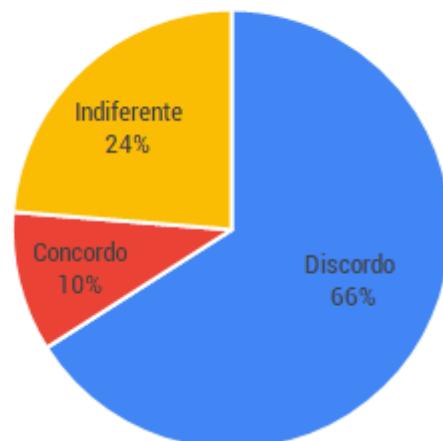
Municípios	Valor do Diesel Dez/20	Valor do Diesel Dez/21	Crescimento Mensal (%)	Crescimento acumulado no período (%)
Bauru	R\$ 3,475	R\$ 5,241	3,53%	45,36%
Presidente Prudente	R\$ 3,487	R\$ 5,268	3,57%	46,18%
Taboão da Serra	R\$ 3,487	R\$ 5,432	3,31%	42,34%
Campinas	R\$ 3,543	R\$ 5,192	3,42%	44,02%
Base SETCESP	R\$ 3,479	R\$ 5,265	3,20%	40,82%
São José do Rio Preto	R\$ 3,526	R\$ 5,149	3,41%	43,67%
Santos	R\$ 3,487	R\$ 5,331	2,43%	28,77%

Diante disso, avaliamos entre os nossos entrevistados o quanto isso afetou as negociações diretas com os clientes e qual sua avaliação sobre a política de preços dos combustíveis nas refinarias.

Frequência de Negociação com Cliente no Ano



Políticas de Preços da Petrobras



Todo esse movimento fez com que a relação transportadora x cliente ficasse desgastada, ou seja, 46% das empresas informaram que foi necessário renegociar os fretes praticados, devido as altas dos combustíveis, pelo menos 1 vez no ano. Já para 32% dos participantes essa conversa aconteceu de 2 a 3 vezes por ano, mas pior ainda é o cenário para 22% das empresas que abordaram seus clientes mais de 3 vezes no ano para solicitar reajustes.

Levando em consideração também, que 66% das empresas discordam da política de preços da estatal, o que podemos esperar do futuro? Os preços em 2022 devem continuar subindo?

Bom, fazer previsões sobre os combustíveis é muito difícil pois o mesmo depende de dois fatores muito voláteis, ou seja, que sofrem variação com grande facilidade: o petróleo e a cotação do dólar.

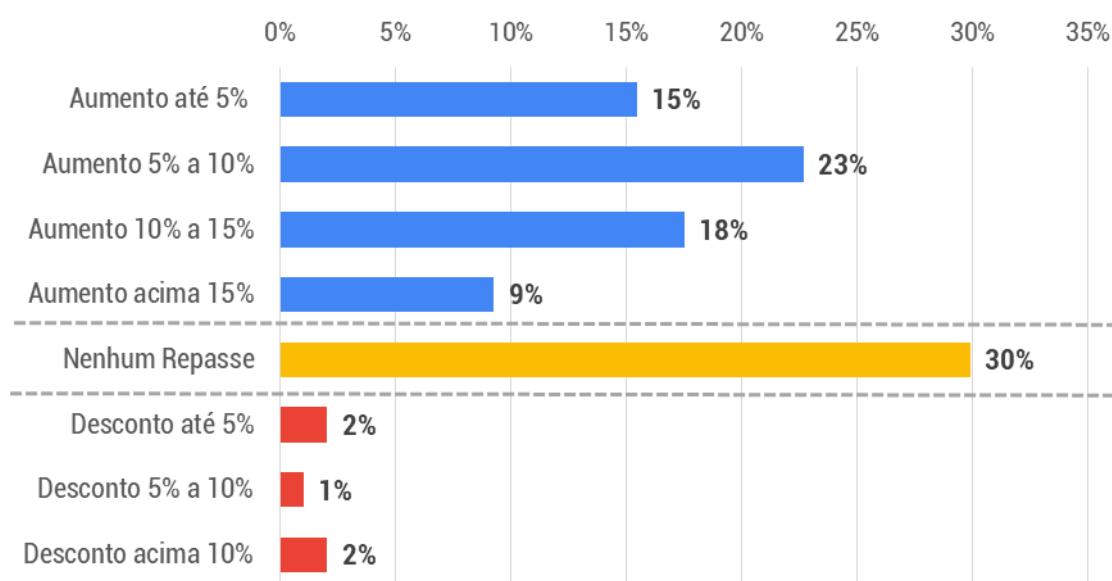
"O preço do petróleo interfere no valor dos combustíveis no mercado interno principalmente porque, desde 2016, a política de preços da Petrobras acompanha o valor do barril. Assim, quando o preço do petróleo sobe, a empresa também reajusta os valores dos combustíveis nas refinarias. Esse processo também ocorre com as importadoras de combustível: se compram mais caro no exterior, essas empresas repassam a alta dentro do país. O petróleo é negociado em dólares, ou seja, a taxa de câmbio entre a moeda norte-americana e o real também tem impacto sobre os preços cobrados. "

Entretanto, mercado vem apostando em uma inflação menos relevante, com um cenário de maior estabilização do preço em 2022. Para os combustíveis deve haver uma alta acumulada entre 6% a 10% para o ano de acordo com alguns economistas - bem abaixo do que presenciamos no ano passado. Mas tudo se trata de uma hipótese, claro!

REAJUSTE DE FRETE

A formação do preço de frete é bastante complexa e deve levar em consideração, além dos fatores de mercado, justamente os gastos operacionais diretamente ligados aos insumos. E assim, tornar possível determinar uma tarifa que seja suficiente para compensar todos os gastos do transportador em seu trabalho e garantir sua rentabilidade. Tudo isso cumpre um papel importante diante da saúde financeira dos negócios.

Reajuste de Frete em 2021



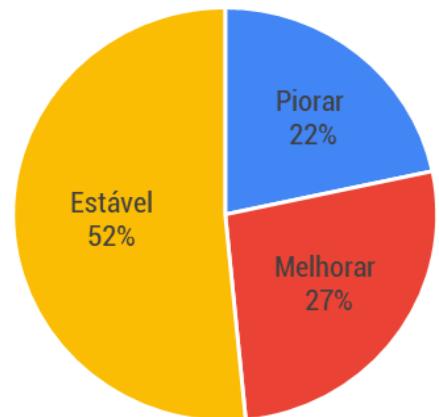
Diante da inflação do setor que atingiu esse ano (janeiro a dezembro) os 26,86% (carga lotação) e 18,00% (carga fracionada). Qual foi o repasse médio de frete atingido em 2021? Mais de 60% da nossa amostra, conseguiu fazer algum reajuste nos fretes, mas levando em consideração que apenas uma pequena fatia conseguiu repassar acima de 15% ou seja, muito longe do ideal. Sendo que 30% não conseguiram fazer nenhum repasser e 5% deste grupo obtou por oferecer descontos e assim manter seus clientes.

- **Como evoluirá o frete em 2022?**

O mercado de frete rodoviário no Brasil não sofre nenhum tipo de controle governamental, significando que os preços são formados a partir da negociação direta entre a oferta e a procura pelo serviço. E justamente por não sofrer interferências que precisamos conviver com as volatilidades.

Por isso, mais da metade dos entrevistados acreditam que o frete se manterá estável em 2022, 27% preferem acreditar que o valor do frete irá melhorar e 22% acreditam que irá piorar.

Evolução do Frete em 2022



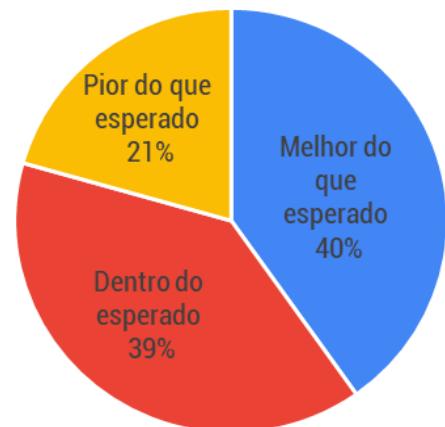
PERCEPÇÃO DE MERCADO

- **Em relação as expectativas para o início de 2022, o desempenho do setor na sua opinião deverá ser:**

O desempenho do TRC em 2021 não foi dos melhores, o que para 2022 gera um sentimento de "futuro comprometido". Mesmo assim a maioria tem a expectativa de que este ano será melhor do esperado, uma grande parcela acredita que será dentro do esperado, ou seja, equilibrando o cenário. Porém, uma parcela não demonstra muita confiança para o mundo dos negócios.

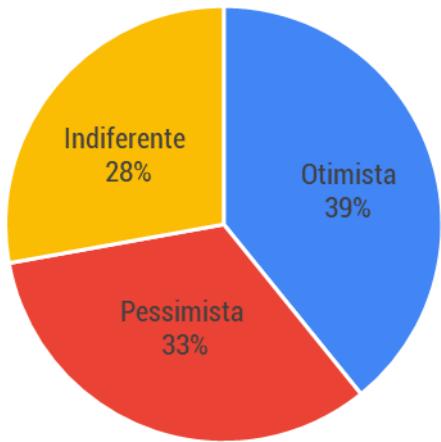
Estes números já eram esperados, dado que a economia ainda vive momentos turbulentos, sem contar a espera pela finalização do ciclo vacinal da população até que tudo se normalize, e o setor de transporte acompanha esta tendência.

Expectativas para o TRC em 2022



- Qual sua expectativa em relação as eleições presidenciais em 2022?**

Eleições Presidenciais em 2022



O ano de 2022 tem se mostrado uma nova chance para o país reavaliar as suas escolhas, colocando as finanças, saúde pública, economia, tudo em um momento decisivo.

Além disso, o empresário brasileiro aprendeu a tocar o seu negócio sem olhar para Brasília. Portanto, encontramos um cenário equilibrado entre o senso de esperança e o otimismo, onde 28% dos transportadores estão indiferentes com os resultados nas urnas, 39% está otimista e 33% estão pessimistas. Mas de qualquer forma

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Há uma melhora nos níveis de atividade econômica, no geral alcançando patamares próximos ao prépandemia. No entanto, esses resultados têm de ser analisados com parcimônia, pois ainda existem pontos de atenção a serem considerados.

Dentre os pontos de atenção estão a manutenção do crescimento econômico; a queda do desemprego; a possível escalada inflacionária, que tem guiado uma política de aumento de juros pelo Copom; e a manutenção do quadro de vacinação no país. A forma de desdobramento dessas e de outras variáveis colocam o cenário econômico em uma posição de neutralidade quanto ao futuro próximo, que pode se acentuar com a proximidade das eleições de 2022.

Em termos gerais, existe uma expectativa de investimento em várias áreas dentro das empresas do segmento de transporte, inclusive na contratação de mão de obra, mas que vão despeser uma quantia de aquisição menor do que nos anos anteriores, apesar da vontade do empresário de sempre expandir e crescer.

Por isso, podemos concluir que o transporte manterá o desempenho positivo, mas desafiador, suportando a pressão dos custos e da redução de margem de lucro diante do incremento dos juros. Sem esquecer da herança da pandemia, o e-commerce veio para ficar e continuará movimentando o serviço de entregas principalmente nos grandes centros, além do setor do agronegócio que deve seguir puxando a demanda rodoviária.

AGRADECIMENTOS

O IPTC e o SETCESP agradecem a todas as empresas que se disponibilizaram a participar deste estudo, colaborando com informações substanciais para este estudo de conjuntura econômica. Siga nossas redes sociais e comunicados para saber mais sobre futuros estudos e eventos relacionados ao setor do TRC.



<https://www.instagram.com/setcesp/>



<https://twitter.com/setcesp>



<https://www.facebook.com/setcesp/>



<https://br.linkedin.com/company/setcesp>