



SONDAGEM ECONÔMICA

Panorama do TRC em 2022
Perspectivas para 2023

Parceria
SETCESP

Realização
IPTC

11 2632-1023
contato@iptcsp.com.br
www.iptcsp.com.br

SOBRE O IPTC E EQUIPE



O Instituto Paulista do Transporte de Carga, é uma instituição sem fins lucrativos fundada em 2017 com a finalidade de trazer embasamento técnico aos estudos e pesquisas do setor de transporte rodoviário de cargas e funcionar como um centro de informações confiáveis ao TRC. Além disso, desenvolve ferramentas personalizadas com uso de informações técnicas para a tomada de decisões estratégicas nas esferas comercial e operacional.



RAQUEL SERINI

COORDENADORA DE PROJETOS

Organiza o cronograma, recursos e informações do projeto. Definindo o escopo e objetivos a fim de garantir que as necessidades sejam atendidas a medida que o projeto evolui. Além de colaborar com a equipe interna.



RICARDO SILVA

ANALISTA DE DADOS

Responsável por coletar, identificar e interpretar dados do TRC capazes de traduzir de forma eficiente e organizada informações estratégicas que auxiliam na tomada de decisão orientada por estudos.



NICOLE LAZARUS

PESQUISADORA

Atua nas entrevistas ativas com os empresários. Com capacidade de observação, investigação, espírito crítico e perseverança na coleta das informações a fim de oferecer os dados mais confiáveis frente ao cenário.



NÍVEL DE CONFIANÇA DO PROJETO

Representa a probabilidade de uma pesquisa ter os mesmos resultados se for aplicada com um outro grupo de pessoas, dentro do mesmo perfil de amostra e com a mesma margem de erro. Isso significa que, se ela for aplicada 100 vezes, ela daria resultados dentro da margem de erro em 95 casos.





SOBRE O PROJETO

O cenário econômico tem se mostrado desafiador. Por isso, a pedido do SETCESP, o IPTC, está realizando esta Sondagem Econômica para avaliar o desempenho econômico do setor de transporte rodoviário de cargas em 2022, bem como as perspectivas para 2023.



ETAPA 1

Planejamento: momento de elaboração das 28 perguntas pertinentes ao tema, conclusão do questionário online e fase de testes.



ETAPA 2

Divulgação: definição do cronograma de divulgação pelo whatsapp, e-mail marketing, informativos e redes sociais.



ETAPA 3

Coleta de dados: período de captação de respostas através das mídias entre 18/11/22 a 14/01/23.



ETAPA 4

Entrevistas: fase de entrevistas por telefone, com uma amostra de empresários do transporte, associados ao SETCESP.



ETAPA 5

Tabulação Estatística: apuração dos resultados através de métodos estatísticos e cruzamento de dados para análise mais profunda.



ETAPA 6

Relatório Final: elaboração de relatório conclusivo com apresentação de gráficos, tabelas e análises que justifiquem os resultados,

SUMÁRIO EXECUTIVO



Todo trabalho de coleta de dados, entrevista, análise e elaboração deste relatório foi desenvolvido pelo IPTC. Além disso, das 794 empresas associadas ativas do SETCESP, contamos com a participação de 11% do universo total pesquisado. E através das **91 respostas** obtidas, adotou-se na metodologia, um critério para separação por porte das empresas, sendo:



AMOSTRA

Pequeno porte: com frota até 50 veículos.

Médio porte: com frota de 51 a 150 veículos.

Grande porte: com frota acima de 150 veículos.

Partindo desse princípio, 64% da nossa amostra é representada por pequenas empresas, 23% por médias empresas e 13% por grandes empresas. Com uma frota própria total de 9.770 veículos.

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.



64%
PEQUENA



23%
MÉDIA



13%
GRANDE

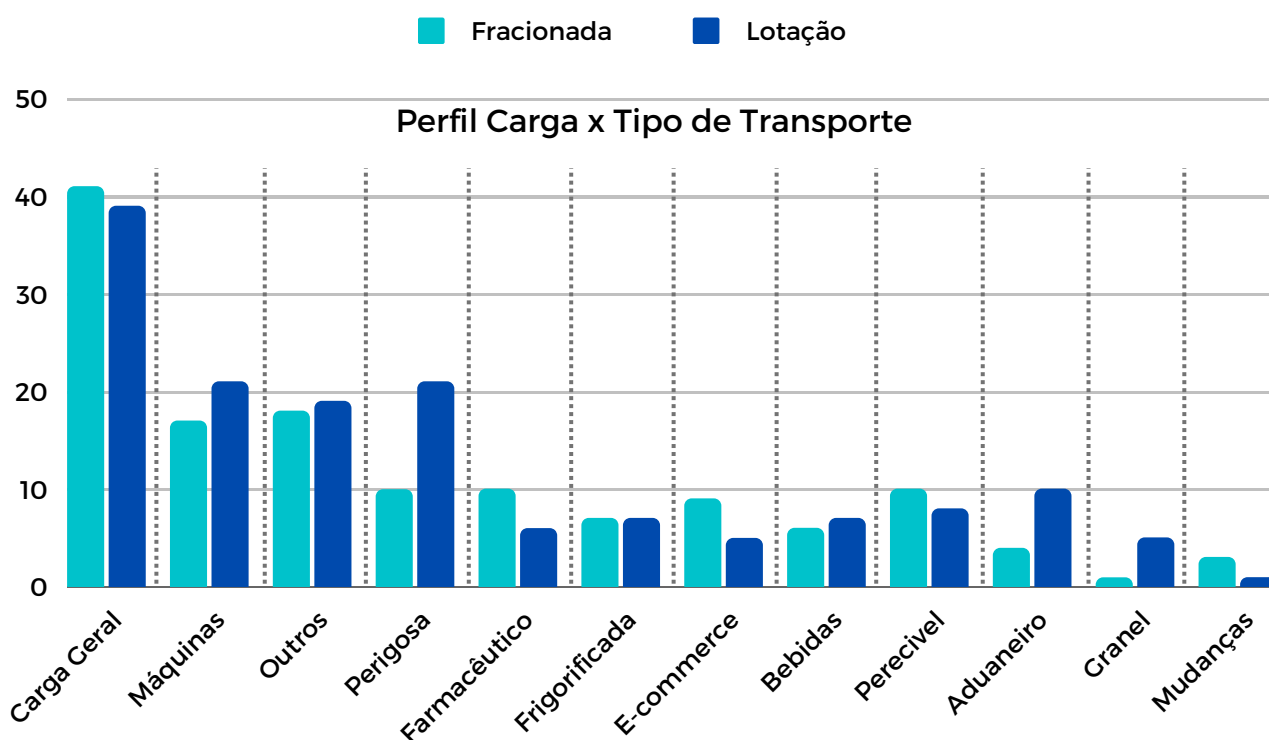


9.770
FROTA TOTAL



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 sobre o perfil das empresas:



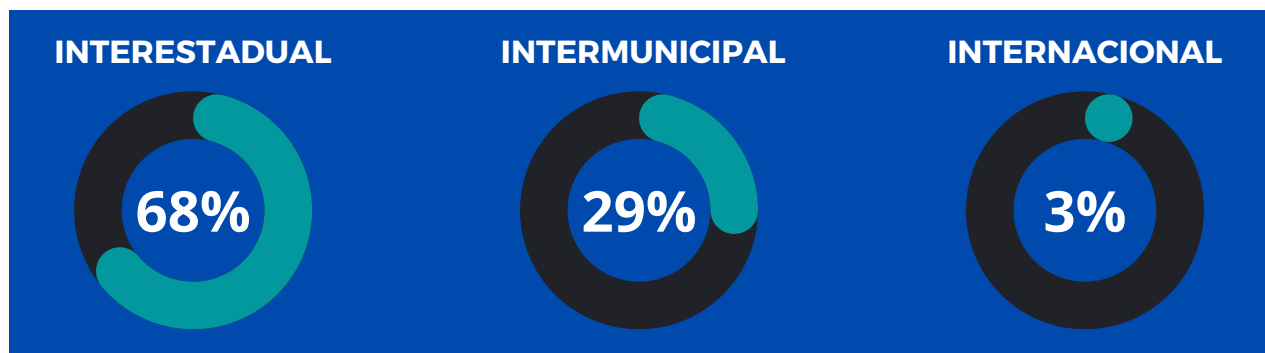
Pode-se observar que mais de 28% das empresas operam com carga geral nas modalidades de carga fracionada e lotação. Dentre os resultados, as especialidades que se destacam na sequência são: máquinas e equipamentos, carga perigosa e farmacêuticos, segmentos que são conhecidos por terem diversas exigências de transporte como certificações e licenças específicas.

Além disso...

- As empresas geram **42.422** postos de trabalho diretos e indiretos;
- **81%** das empresas apresentaram faturamento positivo em 2022;
- O aumento médio do faturamento foi de **16,0%**
- **56%** das empresas pesquisadas operaram com lucro no ano de 2022

ÁREA DE ATUAÇÃO

POR EMPRESA



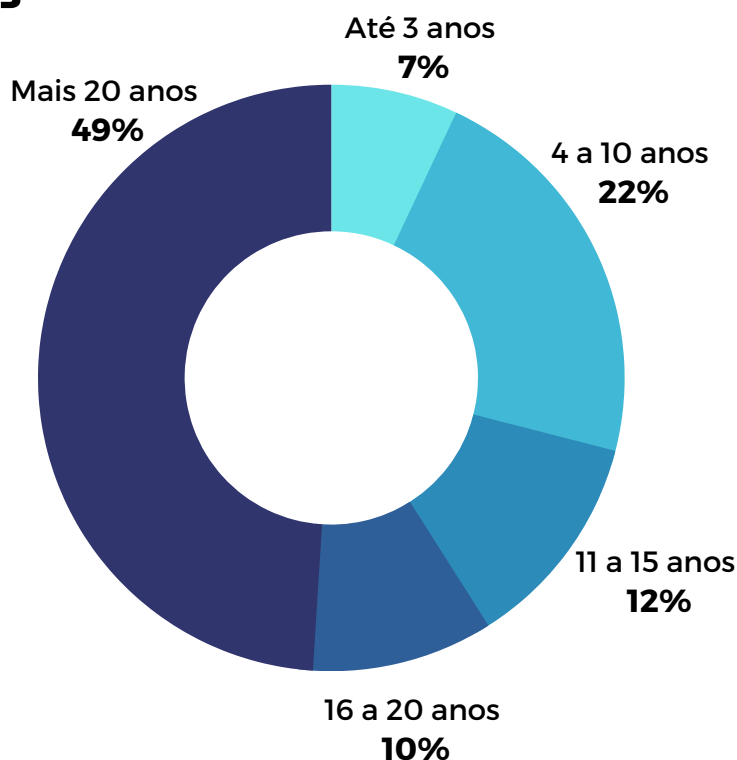
Nas áreas de atuação, analisando o nível territorial das empresas, destacam-se as operações interestaduais com 68% da amostra e intermunicipais com participação de 29%. Esta primeira modalidade apresentou um crescente em relação ao ano passado de 14% p.p, declarando sua expressividade, ainda mais em grandes regiões metropolitanas como São Paulo. Já as operações internacionais representam apenas 3% dos participantes, exigindo uma maior especialização e complemento de outros modais de transporte, para concluir o ciclo da cadeia logística.

TEMPO DE ATUAÇÃO

NO MERCADO

Por essa ótica, analisamos que 49% das transportadoras possuem mais de 20 anos no mercado. Outro maior recorte dessa amostra demonstrou que 22% das empresas tem de 4 a 10 anos de experiência. Levando em consideração que a maioria das empresas entrevistadas são de pequeno porte isso comprova a solidez das operações e qualidade na prestação de serviço.

Por outro lado, apenas 7% delas foram instituídas a menos de 3 anos, ou seja, uma parcela das empresas surgira, talvez, para suprir uma necessidade do mercado, devido as entregas derivadas do comércio eletrônico, por exemplo.



DISTRIBUIÇÃO 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 9.770 veículos na frota própria destas empresas, enquanto 12.735 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 queda de 49% na quantidade de veículos próprios. Já o número de agregados vem aumentando em relação ao ano de 2021/2022.

Modalidade de Transporte	Idade Média Frota Própria	Frota Instalada
Intermunicipal	7,25	1.587
Interestadual	6,07	9.081
Internacional	7,00	610

Outro dado interessante é que a idade média da frota das empresas respondentes é de 6,4 anos, o que está abaixo da média nacional do RNTRC, que é de 10,96 anos. Os veículos das empresas que operam no transporte interestadual são os com menor idade média, totalizando apenas 6,07 anos.

Dentre as empresas pesquisadas, totalizam 20.492 empregos diretos, uma média de 225 empregados por empresa. Também totalizam 21.930 empregos indiretos, que na média representa 241 contratados por empresas. O que demonstra uma proporção bem próxima, ou seja, as empresas tem optado não só pela terceirização da mão de obra mas também da frota, como alternativa devido as incertezas da demanda.

COLABORADORES

DIRETOS E INDIRETOS

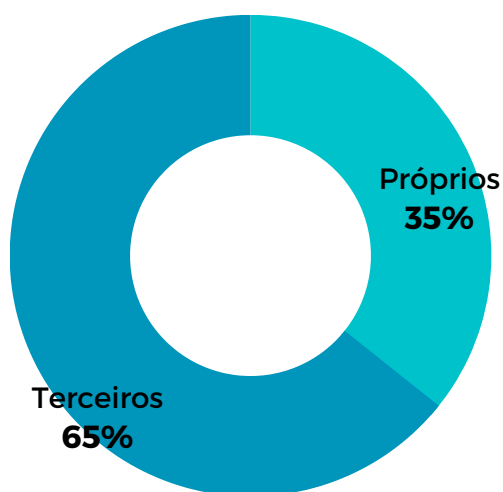


Tudo isso influenciado pelo volume transportado originário do Estado de São Paulo, responsável por despachar uma quantidade considerável de carga destinada as outras unidades federativas.

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.

Modalidade de Transporte	Total Empregados Diretos	Total Empregados Indiretos	Relação
Intermunicipal	4.020	8.131	67%
Interestadual	18.215	14.655	45%
Internacional	1.154	642	36%

Contratação de Motoristas



Sem contar que, dos mais de 40 mil postos de trabalho ofertados por essas empresas, 42% deles são motoristas, que representam em números absolutos 17.928 colaboradores.

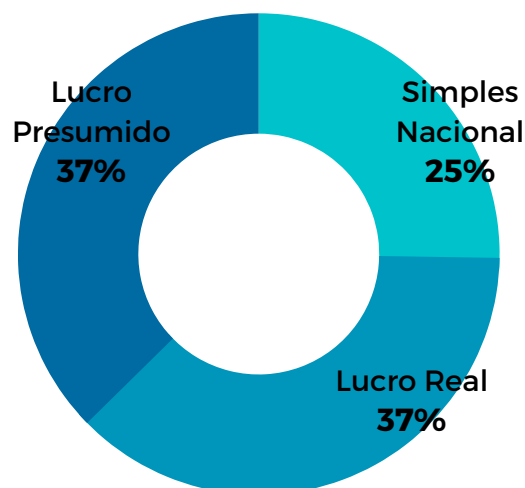
Deste modo, percebe-se um movimento diretamente proporcional ao da terceirização da frota, mencionado anteriormente, ou seja, a maioria das empresas estão contratando mais agregados/autônomos.

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.

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.

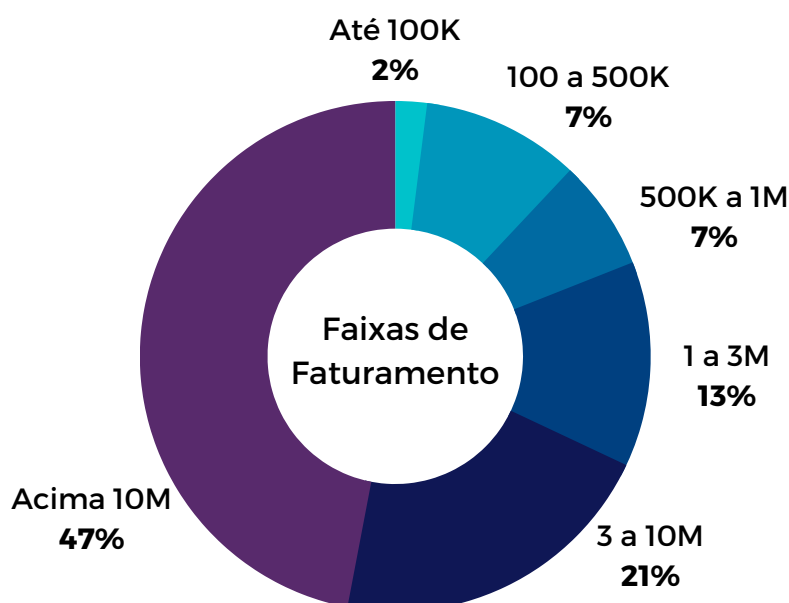
Cerca de 25% das transportadoras são optantes pelo simples nacional e empatados com 37% cada estão o lucro presumido e o lucro real.

Regime Tributário



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, 47% das transportadoras declararam faturar acima de R\$ 10 milhões no ano em média e outros 21% faturam entre R\$ 3 a 10 milhões, ou sejam estariam melhor enquadradas no Lucro Real ou Lucro Presumido. Mas 32% 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, visando na maioria das vezes medir o desempenho com o objetivo de reduzir custos em um primeiro momento. No caso do transporte está ligado diretamente a performance e qualidade do serviço prestado.

- 1 Aumento do volume transportado em 13,1% comparado a 2021
- 2 Aumento da ociosidade média da frota em 9% comparado a 2021
- 3 Idade Média da Frota Própria: redução de 0,5 anos em relação a 2021
- 4 Aumento significativo da frota terceirizada em relação a frota própria
- 5 Idade Média da Frota Terceirizada atinge os 8,2 anos em 2021

Alguns índices apresentaram variações não tão positivas na pesquisa 2022/2023, onde principalmente o volume transportado reduziu consideravelmente, em relação à pesquisa anterior. Refletindo diretamente na produtividade da frota, com aumento da ociosidade.

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.

Mesmo com essas questões, o segmento aguarda ainda na expectativa de uma retomada nos moldes anteriores a pandemia em termos de produtividade e aproveitamento.

CAPACIDADE

OCIOSA

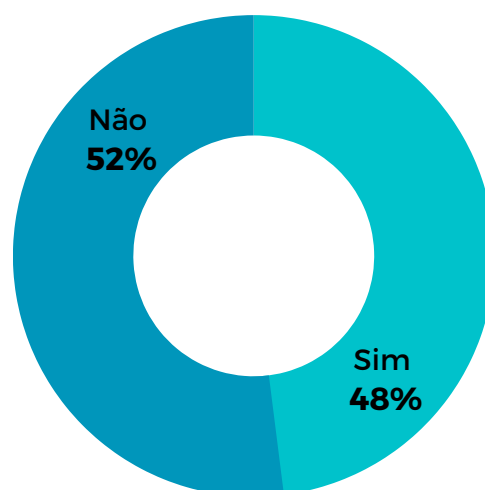


No geral, um pouco menos da metade das empresas participantes da pesquisa operaram com capacidade ociosa no ano de 2022.

A média de ociosidade para estas empresas foi de 20,45%, apresentando um indicador maior do que o ano passado.

Já uma parcela de empresas que realizam operações interestaduais e interestaduais também estiveram subutilizadas, embora os índices de ociosidade das empresas que operam internacionalmente sejam maiores, na ordem de 67%. Este cenário é negativo, pois afeta diretamente a produtividade e consequentemente os resultados operacionais da empresa.

Capacidade Ociosa



Média de Ociosidade:
20,45%



**Média de
Ociosidade:**
17,62%

**Média de
Ociosidade:**
13,97%

**Média de
Ociosidade:**
12,73%

Uma vez que, a corrente do comércio exterior, afetada pela guerra na Ucrânia e pelas consequências mundiais da pandemia, desestimulam diretamente a cadeia logística pelo desequilíbrio no abastecimento de alguns produtos, além da instabilidade econômico-financeira.



RESULTADOS INVESTIMENTO

Neste bloco, a pesquisa buscou identificar onde o transportador pretende e o quanto ele está disposto a investir nos itens contemplados. Em geral, o cenário é positivo para investimentos, priorizando a contratação, capacitação de novos colaboradores e tecnologia.

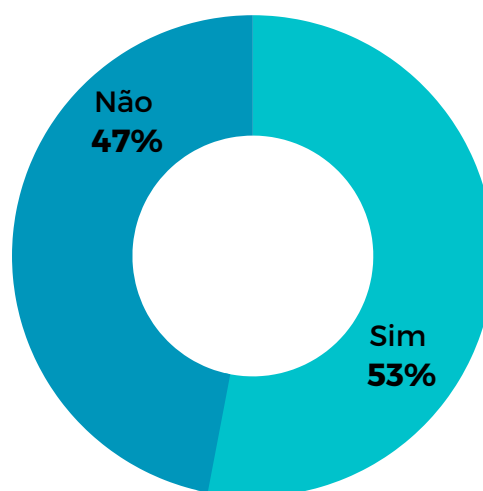
Vamos acompanhar cada item na integra:



RENOVAÇÃO FROTA

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 53% dos respondentes pretende adquirir novos veículos em 2023, reservando em média 7,54% do seu faturamento para tal.

Intenção de Investimento



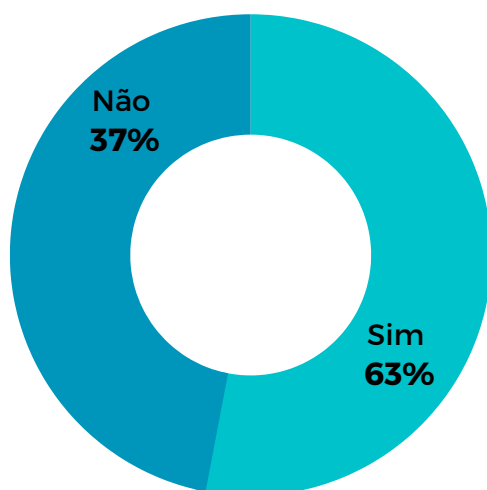
**Reserva do Faturamento
para investir: 7,54% em média**

De maneira geral o mercado de caminhões, apresentou uma leve retração de 2,12%, segundo dados da FENABRAVE (Federação Nacional da Distribuição de veículos Automotores), muito ocasionado pela limitação de crédito. Isso significa que as fabricantes venderam 124.584 caminhões ante 127.281 em 2021. Para 2023, as projeções da indústria, são bem parecidas repetindo o volume de emplacamentos de 2022.



NOVAS TECNOLOGIAS

Intenção de Investimento



**Reserva do Faturamento
para investir: 2,65% em média**

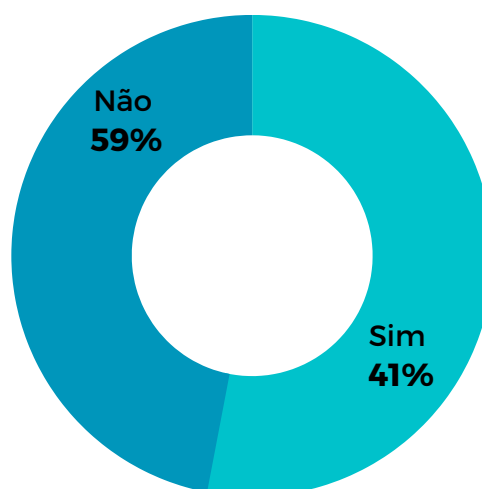
Em termos de investimentos, a maioria das empresas pesquisadas pretendem investir em tecnologia no ano de 2023, mais que ano passado, cerca de até 2,65% do seu faturamento. A busca pela redução de custos e mais segurança, profissionalizou o transporte logístico e a necessidade da renovação mais ágil abre um imenso mercado para a tecnologia embarcada, sistemas de rastreamento de cargas e de gestão de frotas, também.

Além de manter as condições do teletrabalho e pronto atendimento online, 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.



MODERNIZAÇÃO TERMINAIS

Intenção de Investimento



**Reserva do Faturamento
para investir: 7,54% em média**

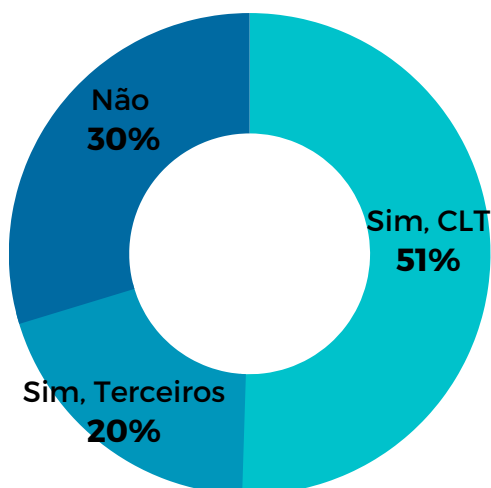
Com as mudanças globais, as empresas de transporte perceberam que a estrutura física dos galpões e terminais não são mais tão essenciais (em grande escala). Além de ter que administrar uma capacidade ociosa inerente a qualquer atividade, os empresários do TRC, na sua maioria, cogitam não investir em terminais neste ano. E a parcela das empresas que pretendem investir, reservou em média 7,54% do faturamento.



NOVAS CONTRATAÇÕES

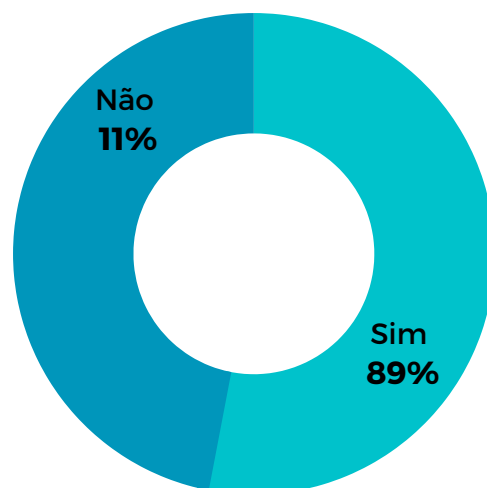
& CAPACITAÇÃO PROFISSIONAL

Intenção em Contratações



**Reserva do Faturamento
para investir: 9,82% em média**

Investimento em Treinamento



**Reserva do Faturamento
para investir: 2,79% em média**

Para 2023 a projeção é de novas contratações pelo regime CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) por 51% das empresas respondentes. Já 20% das empresas preferem terceirizar a mão de obra, mas ainda sim contratando profissionais para o segmento. E infelizmente, 30% das empresas não pretendem ampliar o quadro de funcionário no próximo ano. A boa notícia é que 89% dessas empresas pretendem investir em treinamentos e na capacitação desses colaboradores também, reservando uma fatia de 2,79% do seu faturamento para tal oportunidade.

Analisando dados macro do CAGED (Cadastro Geral de Empregados e Desempregados), para o setor em 2022, o saldo de empregos formais segue positivo. Sendo, São Paulo, o estado que mais emprega no transporte rodoviário de cargas, com 26.312 novos postos de trabalho. O que representa 35% de todas as vagas disponíveis no Brasil.

As ocupações são resultado da diferença entre 615.264 admissões e 539.505 demissões ocorridas no último ano, publicadas no Painel do Emprego pela CNT (Confederação Nacional do Transporte). Estima-se que o mercado se manterá aquecido, isso mostra o empenho do transportador em manter a economia em constante movimento.



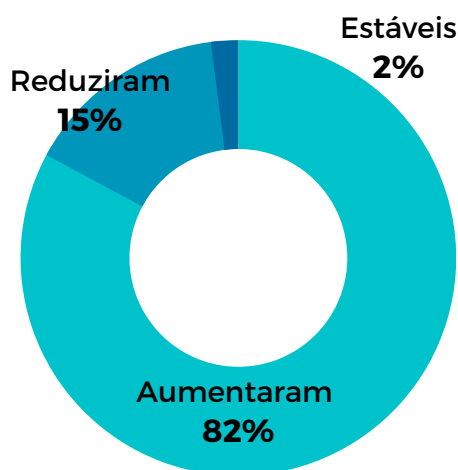
VARIAÇÃO DE CUSTOS

Este estudo buscou traçar um panorama dos custos operacionais das empresas, e constatou que estes aumentaram para 82% das empresas pesquisadas, se mantiveram estáveis para 15% e reduziram para uma pequena parcela, reunindo 2% da amostra.

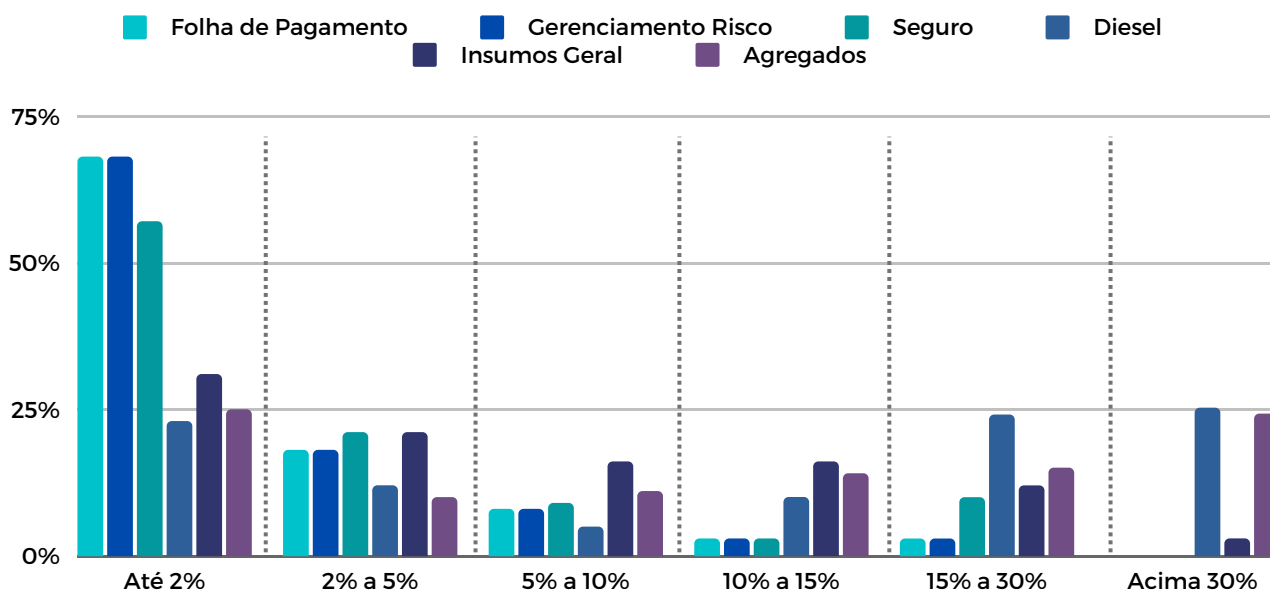
O aumento dos custos está diretamente relacionado a elevação de preços dos principais insumos, além de fatores externos e de políticas públicas envolvidas na atividade.

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

Comportamento dos Custos



Participação dos Centros de Custo no Faturamento

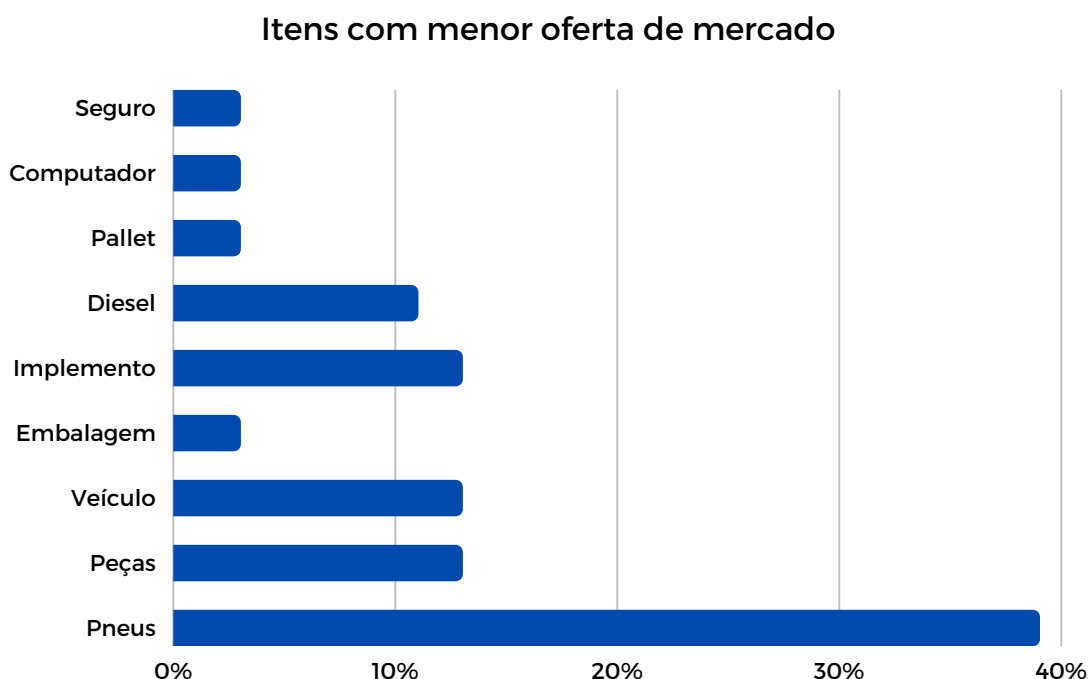


Portanto...

Dos centros de custos pesquisados, os que apresentaram uma parcela maior das despesas para a maioria dos entrevistados, na faixa acima 30% foram: consumo de diesel, seguido da contratação de agregados e terceiros e por último, mas não menos importante a variação de preços dos insumos de uma maneira geral. Chamando a atenção para os combustíveis que chegam a representar até 50% do faturamento para algumas empresas.

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, 32% 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/2022) de 8,86%; E variação acumulada de 1,36% para o modelo 295/80 R22 mais utilizado nas operações de carga lotação. Um cenário bem melhor do que os dados apresentados em 2021.

E essa dificuldade de aquisição muito se reflete na falta de matéria prima para a produção desse item tão essencial para a categoria. Pois, diversas empresas do segmento de pesados estão com equipamentos parados em suas garagens porque faltam rodas e pneus no mercado, o que também acontece com aço e alumínio.



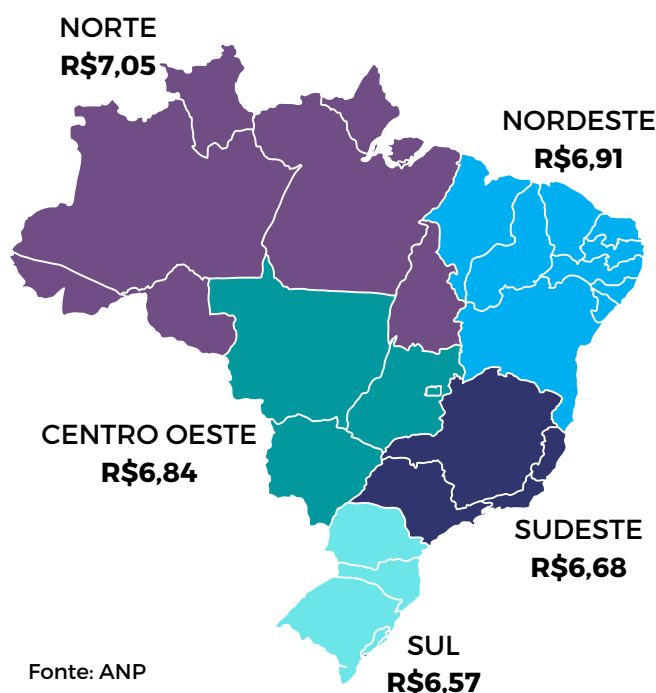
PREÇOS DO DIESEL

O cenário de instabilidade nos preços dos combustíveis colocam em xeque o planejamento e a sobrevivência das empresas transportadoras. Por isso, trataremos em um capítulo a parte as variações, políticas e impactos ao longo deste último ano.

Desde janeiro de 2022 a Petrobras, reajustou os preços da gasolina 08 vezes, (sendo 5 reduções e 3 aumentos) e do diesel 8 vezes também, (sendo 4 reduções e 4 aumentos), deixando um saldo de 34,36% de aumento nas refinarias. Elevando os custos do transporte de cargas lotação (transferência) em 9,55% na média geral, sacrificando mais as operações de longas distâncias (6.000 km) em 13,71%. 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.

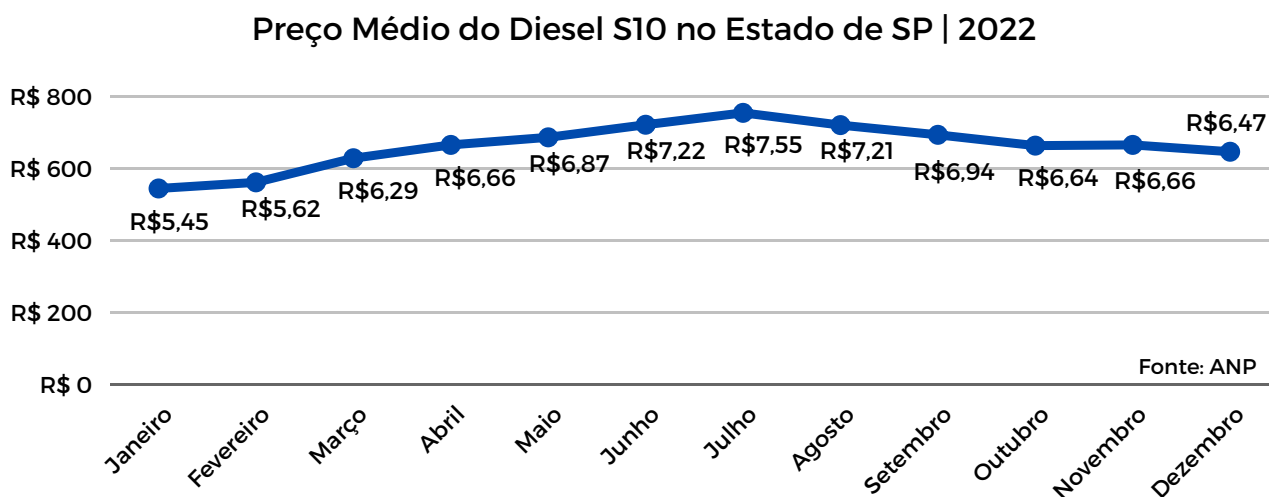
De acordo com os dados coletados através do sistema de levantamento de preços da ANP (Agência Nacional de Petróleo) nas cinco regiões do Brasil em 2022, desde janeiro até dezembro, observa-se um aumento médio na faixa de 16,89% no valor de revenda do óleo diesel S10. Comparando o cenário nacional, destacamos a região norte com preço médio de R\$ 7,05 por litro, apresentando uma variação acumulada de 18,95%. Dando ênfase a região sul que apresentou a menor variação de preços, sendo cobrado em média R\$ 6,57 por litro mas ainda sim acumulando em 12 meses uma variação de 18,5%.

Preço Médio Diesel S10



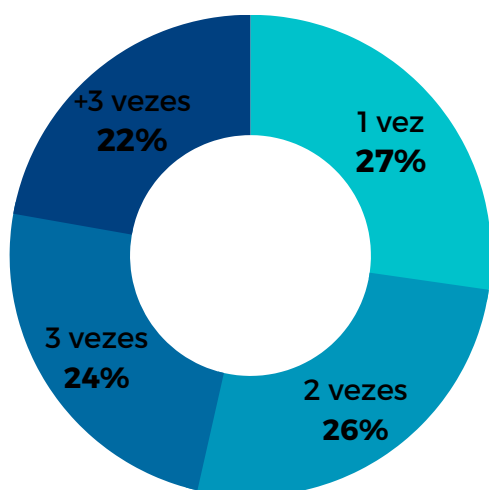
Fonte: ANP

Ao analisar o estado de São Paulo no mesmo período de 2022, o preço do óleo diesel S10 teve um aumento acumulado de 23,66%. Atingindo o seu auge em julho do ano passado com preço médio por litro de R\$ 7,55 e fechando o ano com variação média de R\$6,47 por litro, ou seja, R\$ 0,34 por litro a menos do que a média nacional.

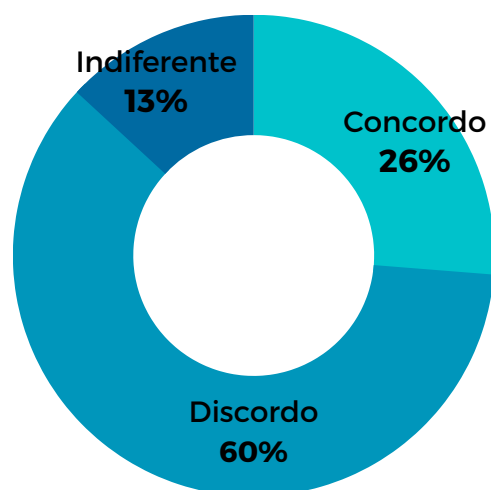


Diante disso, avaliamos entre os nossos entrevistados o quanto isso afetou as negociações diretas com os clientes e qual sua avaliação sobre a política de preços dos combustíveis nas refinarias.

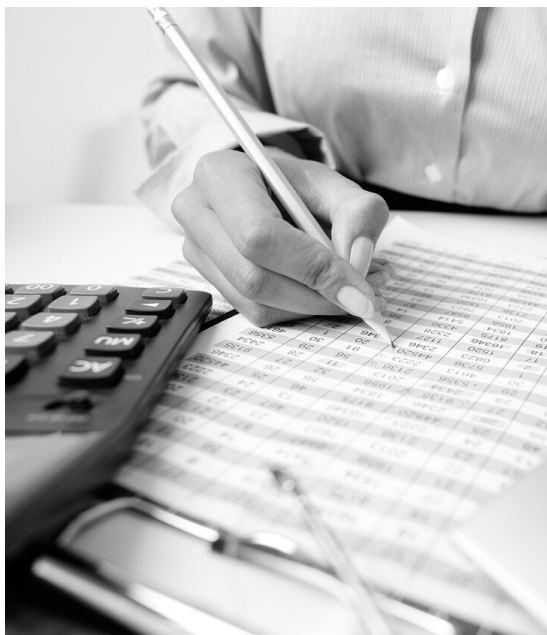
Frequência de Negociação



Política Preços Petrobras



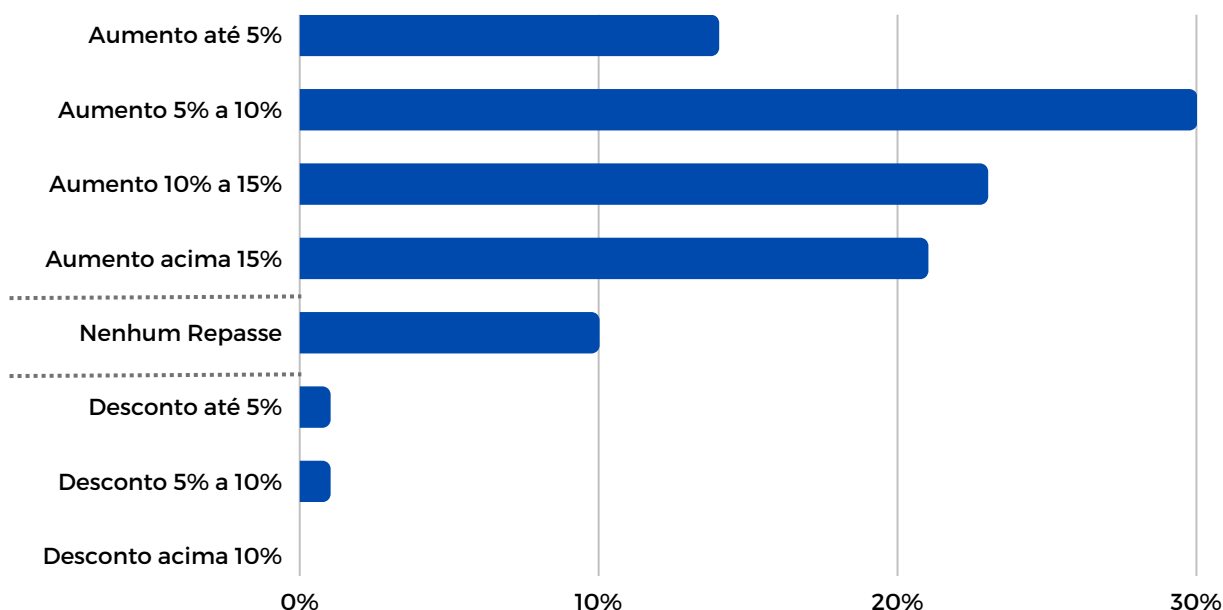
Todo esse movimento fez com que a relação transportadora x cliente ficasse desgastada, ou seja, 27% das empresas informaram que foi necessário renegociar os fretes praticados, devido as altas dos combustíveis, pelo menos 1 vez no ano o que seria de praxe. Já para 50% dos participantes essa conversa aconteceu 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.



REAJUSTE DE FRETE

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

Reajustes de Frete em 2022



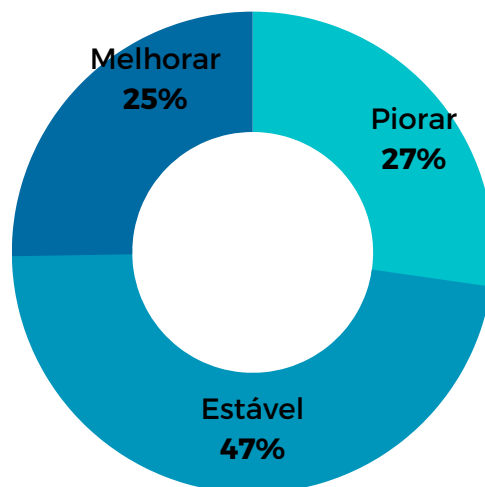
A formação do preço de frete é bastante complexa e deve levar em consideração, além dos fatores de mercado. Mas a situação se mostra alarmante quando 10% das empresas declaram não ter aplicado nenhum repasse de frete aos seus clientes ano passado. Sendo que 14% delas só conseguiram repassar a inflação, se comparado aos resultados do IPCA (Índice de Preços ao Consumidor Ampliado), por exemplo, que foi de 5,78% de janeiro a dezembro/22. Além disso, 2% informaram ter concedido descontos nos contratos já vigentes, o que gera uma preocupação diante da saúde financeira dos negócios.

E como evoluirá o frete em 2023?

O mercado de frete rodoviário no Brasil não sofre nenhum tipo de controle governamental, justificando 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, menos da metade dos entrevistados acreditam que o frete se manterá estável em 2023, 25% preferem acreditar que o valor do frete irá melhorar e 27% acreditam que irá piorar.

Evolução Frete em 2023



Isso demonstra um cenário mais pessimista, frente ao mesmo estudo divulgado o ano passado. Uma vez que, as empresas não tem conseguido fazer com o frete acompanhe, na mesma velocidade, a escalada de preços do mercado.

Por isso, estima-se que com o bom desempenho das exportações e do agronegócio, pesquisas projetadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) mostram que, ainda este ano, o Brasil poderá alcançar um recorde histórico no transporte de cargas, contribuindo talvez para o aumento do valor do frete pela forte demanda.

Portanto, podemos concluir que do ponto de vista do valor do serviço vislumbra-se um cenário que continua construtivo o que permite que a empresas recuperem o repasse de custos e assim restaurem a margem em patamares saudáveis.

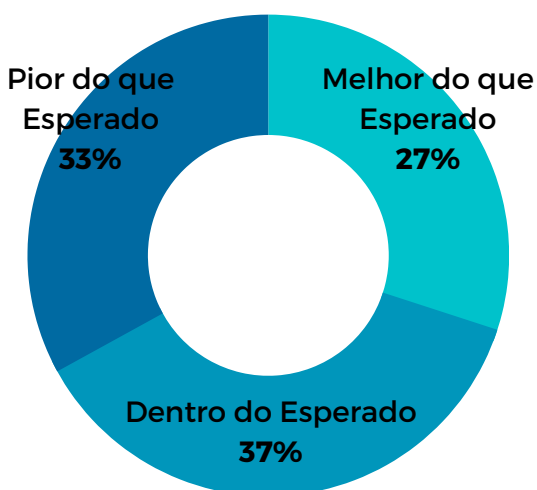




PERCEPÇÃO DE MERCADO

Nesta seção, questionamos a opinião dos empresários sobre as expectativas para o início de 2023, o desempenho do setor e como os acontecimentos globais podem afetar a atividade de transporte.

Expectativa TRC para 2023

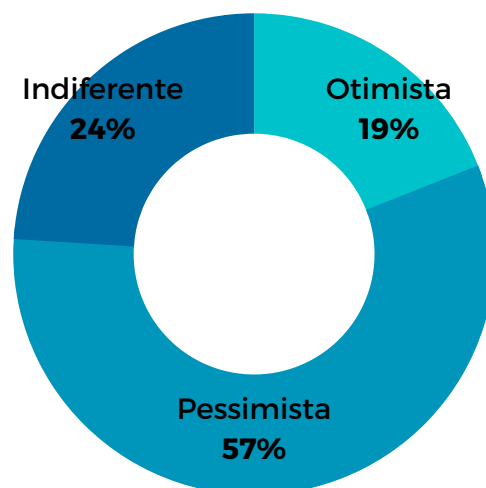


Encerramos 2022 com um sentimento de “futuro incerto” mesmo assim grandes expectativas são geradas em torno do TRC. Por isso, 2023 será ainda um ano desafiador, porém vemos que as empresas estão mais preparadas para as divergências.

Mesmo assim, 37% dos empresários tem a percepção de que este ano será dentro do esperado, sem grandes saltos. Uma parcela de 33% acredita que será pior do que o esperado e 27% espera que seja melhor do que o esperado, ou seja, equilibrando o cenário.

O ambiente de negócios está instável pela falta de previsibilidade do que virá pela frente, após a polarização eleitoral pela qual passamos, mas que ao menos nos trouxe uma definição, independente das preferências. De qualquer forma 57% dos transportadores estão pessimistas com os reflexos dos resultados nas urnas, 19% está otimista e 24% estão indiferentes.

Reflexos Eleições Presidenciais





CONCLUSÕES FINAIS

Dentre as especificidades apresentadas neste estudo, serão mencionadas algumas considerações, reflexões e análises com o objetivo de subsidiar os empresários no momento da tomada de decisão estratégica frente ao seu negócio, sabendo da importância e peso que as ações podem refletir no coletivo.

Dito isso, podemos avaliar que a economia nacional ainda apresente juros altos em todo o ano de 2023, mas com a reabertura e a recomposição do mercado de trabalho os empregos devem sustentar a circulação de dinheiro, embora a massa salarial não esteja nos patamares pré pandemia.

E mesmo apesar dos preços dos insumos ainda continuarem elevados o mercado de transporte rodoviário de cargas vem se mostrando **resiliente** e **deve crescer**, devido ao período de sazonalidade das operações de final de ano puxado pelo consumo das famílias. Consequentemente espera-se um valor de frete mais estável para o futuro.

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

Por fim, apesar das previsões positivas, 2023 pode ser um ano ainda difícil para o transporte rodoviário de cargas, que está ligado diretamente ao desempenho da economia e de outros setores.



NOTA DE AGRADECIMENTO

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.



[linkedin.com/iptc](https://www.linkedin.com/company/iptc)



contato@iptcsp.com.br



<http://iptcsp.com.br/>

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.