

4. Análise do mercado de transporte rodoviário

Este capítulo tem como principais fontes, pesquisa de mercado executada pelo Instituto ILOS (Panorama ILOS, 2012), CEL/COPPEAD-UFRJ (2007), CNT (2012) e revistas setoriais como: Tecnológica e Transporte Moderno, que são especializadas em pesquisas de transporte.

Os indicadores financeiros que foram analisados foram: receita operacional líquida, lucro operacional, lucro líquido, patrimônio líquido e endividamento geral (amostra média de 113 transportadores por ano). As informações de mercado que foram analisadas: atuação geográfica, tecnologias utilizadas, número de filiais, número de funcionários, certificação ISO, escritório no exterior, tempo de mercado e frota própria (amostra média de 52 transportadores por ano).

4.1. Comportamento do Mercado – Transportadores

4.1.1. Análise financeira e de mercado

Com o mercado brasileiro aquecido, a receita e o lucro médio dos transportadores apresentaram crescimento contínuo nos últimos anos (vide figura 21). O crescimento anual médio da receita por transportador, entre 2005 e 2009, foi de 10%. Esse índice é superior ao PIB de Serviço, à inflação brasileira e ao salário dos motoristas.

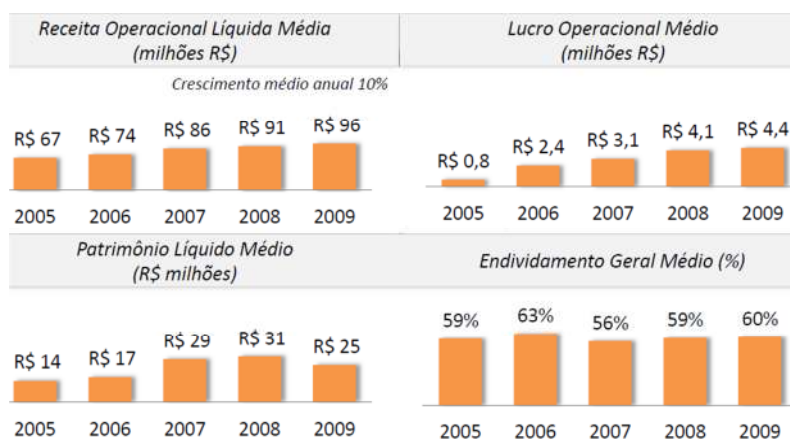


Figura 21 - Receita e lucro operacional

Fonte: revista Transporte Moderno

Quanto à forma de atuação, as transportadoras possuem maior cobertura no Sudeste, investimentos em frota própria, gerenciamento de risco e rastreamento (vide figura 22).

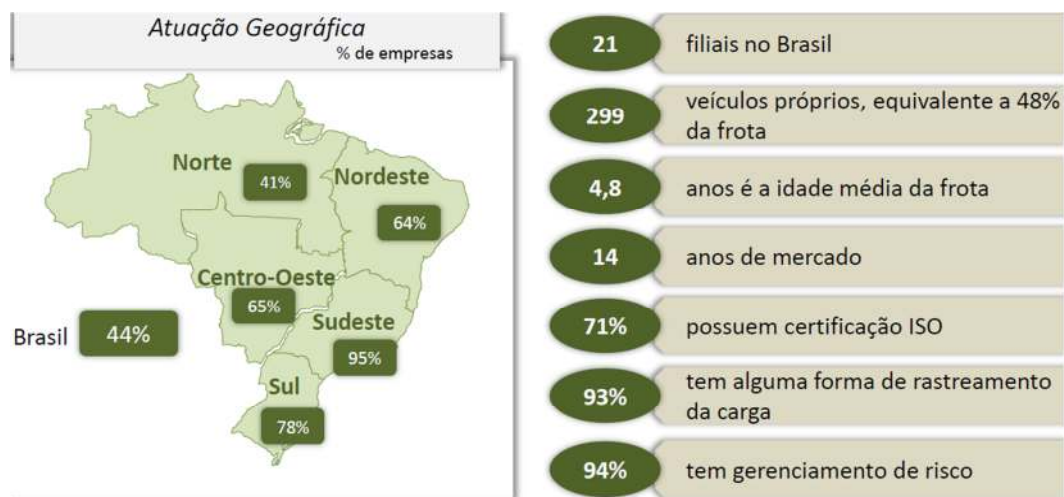


Figura 22 - Atuação geográfica e indicadores

Fonte: Revista Tecnológica.

Preocupados em não atuar em um único setor, muitos transportadores optam por trabalhar com mais produtos (vide figura 23), diversificando suas operações e diminuindo o risco.

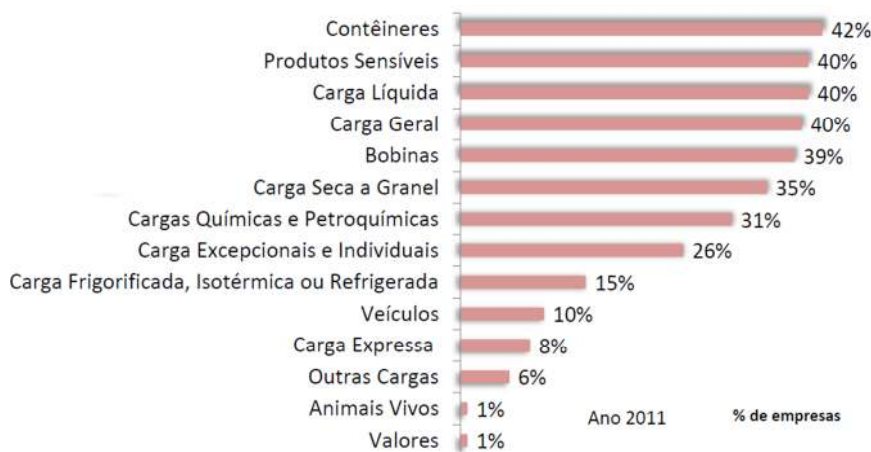


Figura 23 - Diversificação de operações

Fonte: revista Transporte Moderno

4.1.2. Percepção dos transportadores sobre o mercado

Há uma grande expectativa por parte das transportadoras, de todos os setores, pelo crescimento da demanda por seus serviços nos próximos anos. Na

média, 20% dos transportadores afirmam que a demanda está acima da sua capacidade de atendimento, enquanto 48% estão no limite da capacidade (vide figura 24). No setor de material de construção 53% estão no limite da capacidade e 40% atendem a demanda com alguma folga.

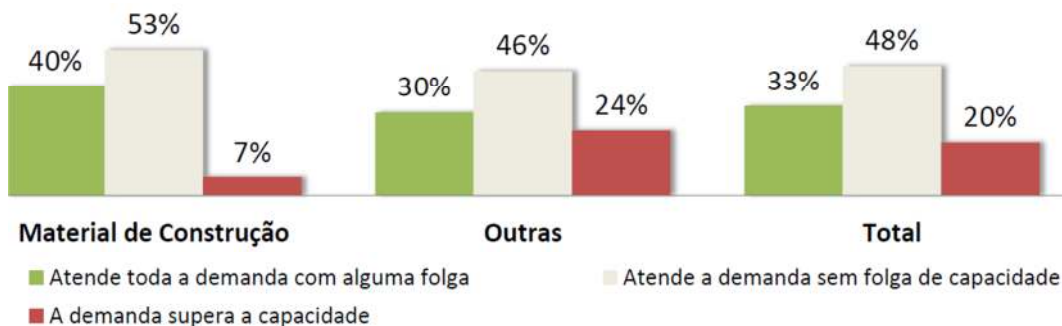


Figura 24 - Atendimento da demanda

Fonte: pesquisa ILOS (2012)

Entre as transportadoras que atendem o setor de material de construção, 93% recusaram propostas de serviços de transporte recentemente. O principal motivo para recusar propostas é a atratividade do ganho nos novos contratos. Em geral, os transportadores concordam que, para melhorar suas margens antes de aumentar o preço dos serviços, deve-se buscar a melhoria da eficiência. Entretanto, aumentar o preço está nos planos de 40% das transportadoras que atendem o setor de material de construção.

O mercado de transporte é um negócio de escala e margens reduzidas e, no Brasil, isso é ainda mais latente, principalmente, devido ao perfil e a quantidade de transportadores autônomos. A margem dos prestadores de serviços logísticos varia bastante de acordo com o nível de serviço prestado, as atividades envolvidas, o segmento de mercado do cliente e a possibilidade ou não de prestação de serviços complementares e/ou dependência tecnológica. Estima-se que as margens praticadas aos clientes de material de construção girem em torno de 5%, podendo ser maior para serviços diferenciados. Os operadores logísticos possuem margens maiores, com média em torno de 15%, pois possuem um portfólio de serviços maior, permitindo uma melhor precificação.

4.2. Tendências

Os gastos com terceiros tendem a aumentar até 2016, segundo a pesquisa *The State of Logistics Outsourcing 2009 third-party logistics*

(LANGLEY, 2009), e o mercado de transporte cresce junto com a economia, sendo a previsão da ADVFN (Advanced Financial Network) uma expansão da ordem de 4% ao ano, com viés para baixo, entre 2013 e 2015. Para 2016, a previsão é de um crescimento um pouco menor, de 3,7%. Entre 2003 e 2012, o PIB cresceu acima de 5% em quatro oportunidades: 2004 (5,7%), 2007 (6,09%), 2008 (5,17%) e 2010 (7,5%).

Entre as atividades de transporte, o transporte de cargas fracionadas e a distribuição porta-a-porta são aquelas com maior tendência de aumento, impulsionadas principalmente pela demanda do e-commerce. O transporte na logística reversa também é uma das atividades que deve crescer nos próximos anos, por dois motivos: crescimento do e-commerce e aumento das exigências legais.

O governo pretende, cada vez mais, obrigar as indústrias a serem responsáveis pelo destino final dos seus produtos. Com o aumento da legislação, o Governo pretende disciplinar mais o setor de transporte no País, o que representa mais investimentos e custos para os transportadores.

Com a economia estabilizada e a logística assumindo cada vez mais importância, Operadores Logísticos internacionais foram atraídos para o país. Na última década, grandes operadores logísticos consolidaram suas posições no mercado nacional e alguns prestadores de serviços logísticos (PLS) adquiriram outros players, aumentando sua participação no mercado, e também aumentando a profissionalização do setor.

Dos Dados apresentados nas seções 4.1 e 4.2, podem-se extrair algumas conclusões:

- Nos últimos anos as transportadoras apresentaram crescimento da receita e lucro médio, tendo um endividamento constante possivelmente atrelado à renovação de frota e gastos com novas tecnologias.
- Existe tendência de melhoria no padrão de gerenciamento de risco, além do maior uso de rastreamento pelas transportadoras.
- Com o mercado aquecido, existe maior pressão para aumento dos preços, busca pela eficiência e melhoria das margens praticadas.
- Existe evidência de crescimento e maior profissionalização do mercado de transporte.

4.3. Comportamento do Mercado - Embarcadores

4.3.1. Gestão do transporte - embarcadores

Cerca de 50% dos custos logísticos das empresas são relacionados ao transporte (vide figura 25). No segmento de material de construção o custo logístico representa cerca de 10,5% da receita e o transporte 6,4%.



Figura 25 - Custo do transporte

Fonte: pesquisa ILOS (2012)

A maior parte das empresas (73%) tem a gestão do transporte centralizada, inclusive a empresa pesquisada. No setor de material de construção este número cai para 60%. A forma mais usual de descentralização é por fluxo de transporte (vide figura 26).

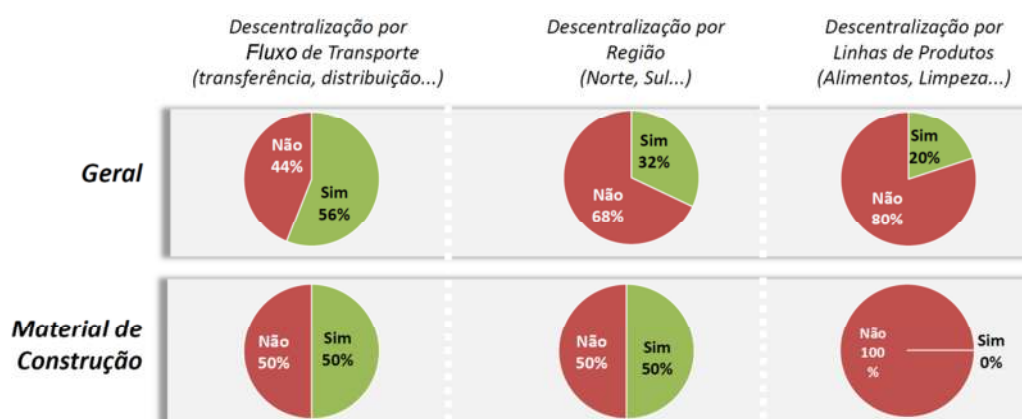


Figura 26 - Descentralização do transporte

Fonte: pesquisa ILOS (2012)

As empresas em geral usam 38 transportadoras em média, onde o principal transportador na distribuição é responsável por cerca de 41% da carga movimentada. Já as empresas de material de construção, utilizam 55 em média, sendo que o principal transportador na distribuição é responsável por 26% da carga movimentada. Na empresa estudada, o principal transportador é responsável por 20% da carga movimentada. O setor de material de construção é o que utiliza mais autônomos em suas operações (vide figura 27).

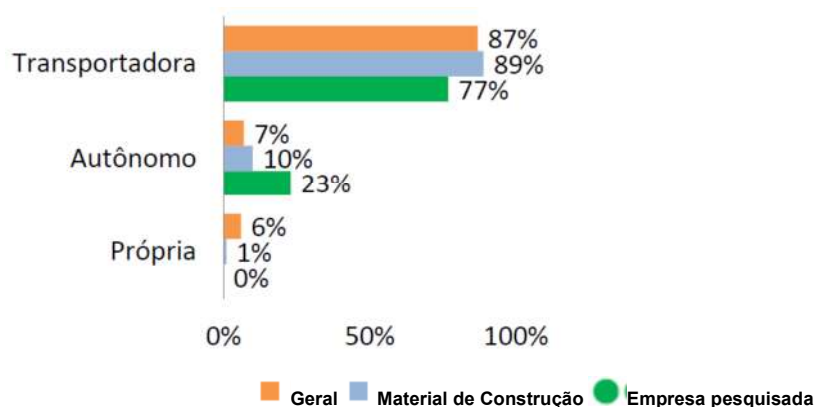


Figura 27 - Carga movimentada por responsável

Fonte: pesquisa ILOS (2012).

Embora RFIs (*Request for Information*) e RFQs (*Request for Quotation*) sejam as formas mais tradicionais na seleção dos transportadores, fazer leilões eletrônicos e não eletrônicos também estão bem disseminados entre as empresas de material de construção (vide figura 28).

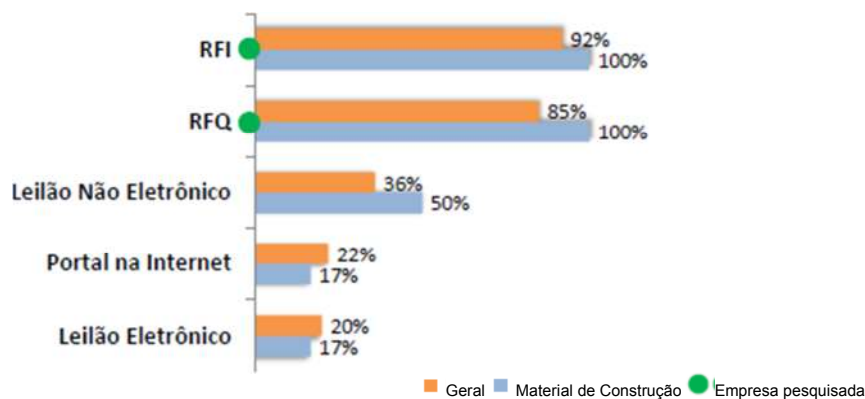


Figura 28 - Forma de seleção do transportador

Fonte: pesquisa ILOS (2012)

Entre 2002 e 2011, houve um crescimento expressivo da utilização de contratos formais entre as empresas e seus transportadores (vide figura 29), com tempo médio de 24 meses (geral) e 29 meses (material de construção).

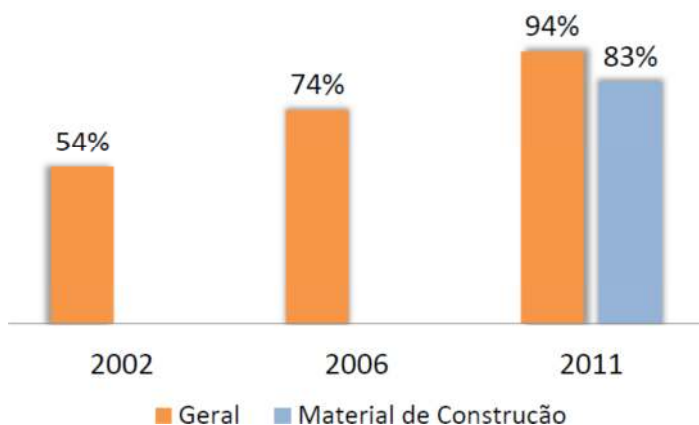


Figura 29 - Percentual de contratos formais

Fonte: pesquisa ILOS (2012); CEL/COPPEAD-UFRJ (2007)

Entre 2006 e 2011, cresceu a utilização de gatilhos (indexação automática, com base em índices de mercado) baseados no preço do diesel para reajustar as tarifas de frete (vide figura 30). A empresa pesquisada tem contratos atrelados a este indicador.

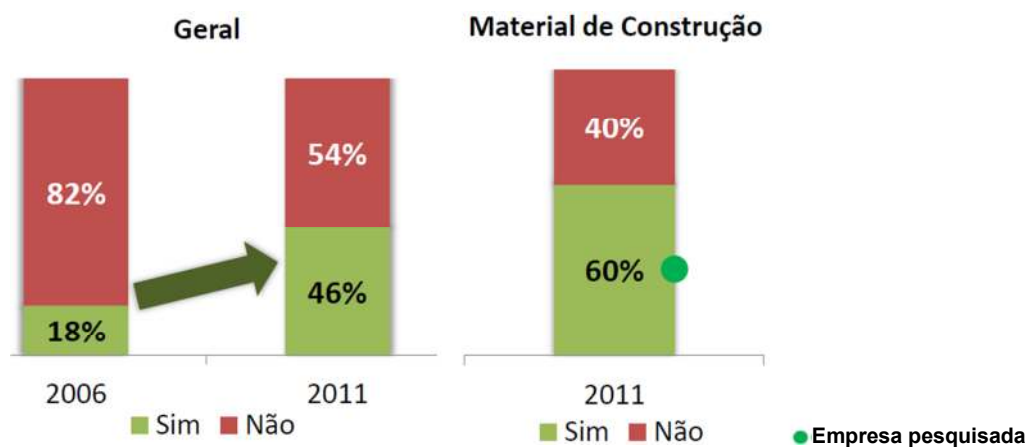


Figura 30 - Gatilho do diesel

Fonte: pesquisa ILOS (2012); CEL/COPPEAD-UFRJ (2007)

Entre 2006 e 2011 aumentou a quantidade de empresas que exigem idade máxima dos veículos (vide figura 31), devido ao aumento do nível de segurança e confiabilidade da operação, entre outros.

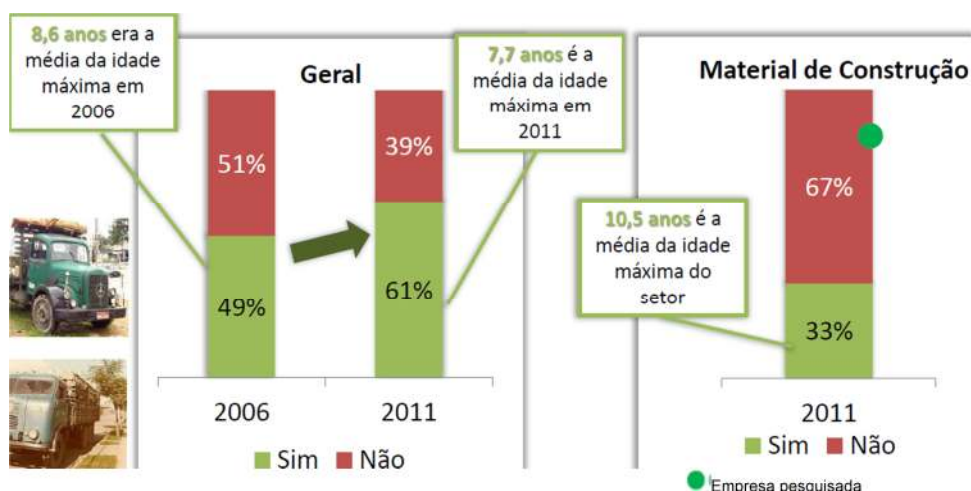


Figura 31 - Exigência de idade da frota

Fonte: pesquisa ILOS (2012); CEL/COPPEAD-UFRJ (2007)

Os principais indicadores de desempenho utilizados pelos embarcadores estão referenciados na figura 32, que inclui os percentuais em que os mesmos aparecem na pesquisa.

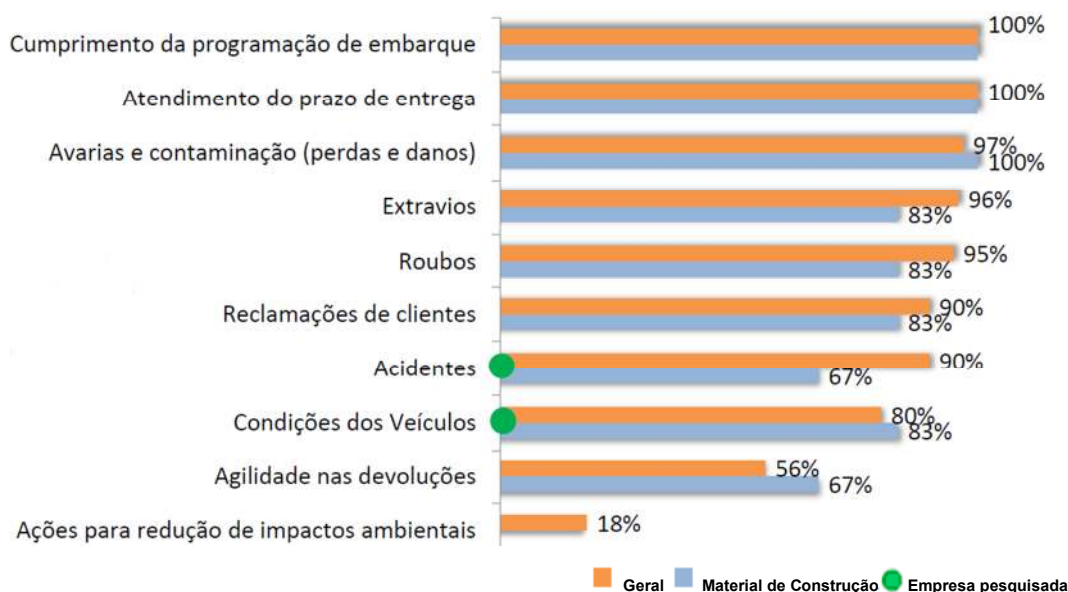


Figura 32 - Principais indicadores de desempenho

Fonte: pesquisa ILOS (2012); CEL/COPPEAD-UFRJ (2007)

4.3.2. Tendências de preço - embarcadores

Existe elevada preocupação com melhoria de serviço, principalmente quando se considera o setor de Material de Construção, onde 67% dos

embarcadores priorizam este quesito, enquanto 17% prezam prioritariamente para a redução de custos, já que 41%, no geral, observaram aumentos de preços, sendo que no setor de material de construção 50% dos entrevistados também observaram aumentos de preços.

Na média, 18% das empresas estão com dificuldades em contratar serviço de transporte devido à falta de oferta de frete (vide figura 33). Quando se trata do setor de Material de Construção, esse valor sobe para 67%.

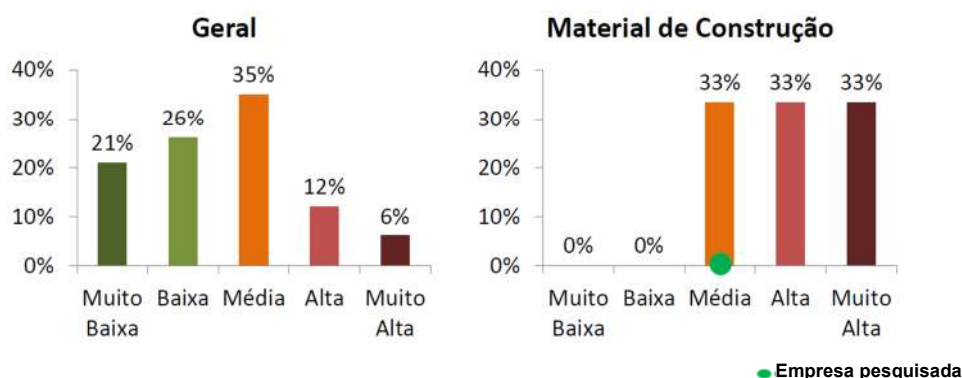


Figura 33 - Grau de dificuldade na contratação

Fonte: pesquisa ILOS (2012)

Dos dados apresentados na seção 4.3, pode-se extrair algumas conclusões:

- Verifica-se que as empresas estão gastando cada vez mais com transporte ao longo dos anos;
- Com maior terceirização, observa-se maior utilização de transportadoras, crescimento de contratos formais, bem como aumento da exigência de idade dos veículos, que indicam maior profissionalização no setor de transportes;

Observa-se maior preocupação com a melhoria de serviço, o que pode acarretar aumento do preço do frete acima de índices de mercado, e especificamente no setor de construção, nota-se uma preocupação com o aumento na dificuldade da contratação do serviço de transporte.

4.4. Entrevistas

4.4.1. Transportador

Ao todo, oito transportadoras foram entrevistadas (pesquisa ILOS, 2011). Todas as transportadoras entrevistadas afirmaram que seus clientes estão

ficando mais exigentes. As principais exigências identificadas foram: segurança (63%), qualidade (38%), cumprimento do prazo de entrega (25%), restrição por idade da frota (25%), meio ambiente (13%).

Existe uma tendência para uma maior profissionalização do setor, e clientes estão mais exigentes quanto à qualidade e ao nível de serviço. Entretanto, não estão dispostos a abrir mão da margem para obter um serviço com a qualidade que exigem. Percebe-se que os clientes buscam cada vez mais as transportadoras para suprir a falta de autônomos, profissionalizando o setor. Com esta substituição, as transportadoras estimam que o custo do transporte aumente entre 30% e 50% para as empresas contratantes. Para 100% das transportadoras, está cada vez mais difícil contratar autônomos.

Três principais razões foram citadas pelas transportadoras, para que não trabalhem com autônomos, sendo uma delas a qualidade de atendimento ao cliente (vide figura 34).

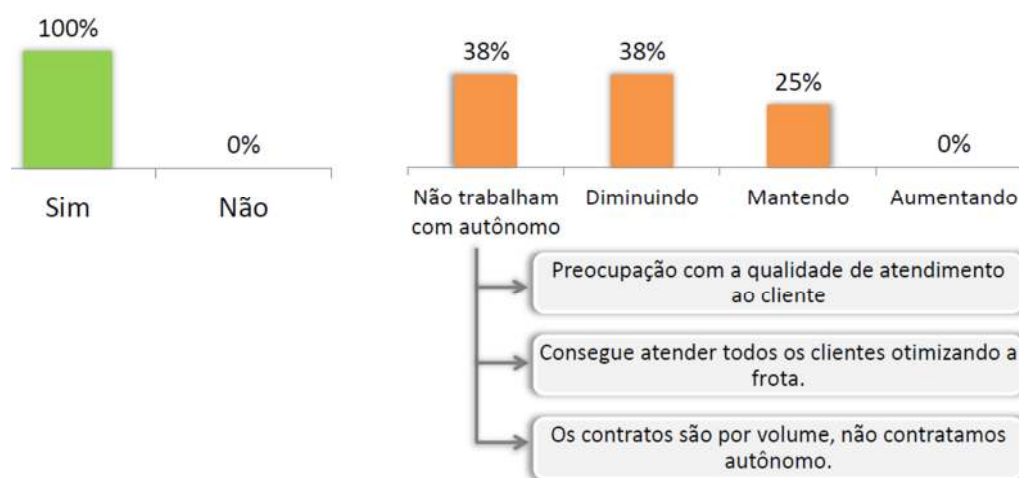


Figura 34 - Contratação de autônomos

Fonte: pesquisa ILOS (2012)

Acredita-se que o setor de material de construção seja um dos mais promissores até 2016. Entretanto, para as transportadoras, esse setor também é visto como de margens baixas. Segundo a pesquisa do ILOS, 38% dos transportadores não têm interesse de aumentar a sua participação no setor de material de construção/cimento. Por outro lado, com grande número de projetos de construção para a Copa e Olimpíadas, alguns transportadores enxergam

novas oportunidades de negócios. Entretanto, alinhar os interesses comerciais é fundamental para que, de fato, as oportunidades se transformem em negócios.

Alguns transportadores não pretendem aumentar a participação neste setor, apenas manter os clientes já existentes. Eles acreditam que há setores mais atrativos e com maiores margens. Em períodos de alta demanda por transporte, como o atual, algumas transportadoras podem escolher com quais clientes querem trabalhar. E o critério de decisão tem como um dos pontos principais setores com maiores margens.

Dos dados da seção 4.4.1, pode-se extrair algumas conclusões:

- Os transportadores afirmam que o mercado está mais maduro e com maior grau de exigências;
- Com o aumento das exigências, os transportadores são forçados a aumentar a profissionalização do setor;
- A totalidade dos transportadores pesquisados tem preocupação com a maior dificuldade de contratar autônomo, principalmente os que possuem capacidade de atendimento em termos de qualidade e volume.
- Percepção de que o setor é um dos mais promissores até 2016, devido ao mercado estar em expansão, mas com preocupação com a taxa de retorno pouco atrativa, devido ao baixo valor agregado.

4.4.2. Embarcadores

Foram entrevistadas seis empresas de Material de Construção e uma de Siderurgia, onde 100% do transporte é terceirizado. A maioria segmenta as atividades na hora da terceirização, sendo as segmentações mais comuns por região e atividade. Dentre os entrevistados, a variabilidade do número de transportadoras foi de 1 a 30, sendo que o número máximo de transportadoras cadastradas é de 85. A variabilidade da porcentagem movimentada pela principal transportadora foi de 19% a 100%, no caso da empresa que trabalha com uma única transportadora. Nenhuma das entrevistadas considera seu prestador de serviço logístico um operador logístico. A maior parte das empresas (86%) tem contrato formal com seus transportadores. O tempo médio desses contratos varia de um a cinco anos. 71% dos entrevistados têm indicadores de desempenho e penalizações escritas em contrato, onde os indicadores mais citados foram: volume, nível de atendimento, nível de serviço e segurança.

Os embarcadores não demonstram ter muitas exigências na contratação de seus transportadores, sendo que 86% não possuem critério para seleção de motoristas, como por exemplo: registro de desvios de conduta, não utilização de equipamento de proteção individual (EPI), não obediência às normas de segurança interna das fábricas; bem como, nenhuma tem exigência de idade mínima dos mesmos.

Cerca de 43% dos embarcadores entrevistados realizam algum programa de treinamento, citando a integração de segurança e direção defensiva. Os embarcadores entrevistados afirmaram que nenhuma das transportadoras utilizadas consegue identificar desvios através de sistema de computador de bordo acoplado a GPS, e o *turnover* dos motoristas, citado pelos embarcadores, foi de 20%.

Na gestão do nível de serviço, as exigências de desempenho de motoristas e qualidade da frota são importantes para as embarcadoras entrevistadas, sendo que 29% delas acompanham a jornada do motorista, e metade gerencia o desempenho dos mesmos, com principal atenção para acidentes e infrações de trânsito. Todos os embarcadores afirmaram que realizam auditorias de manutenção preventiva, seja por checagem ou amostragem. 57% dos embarcadores tem limite de idade para a frota na contratação, variando a idade entre 5 e 13 anos.

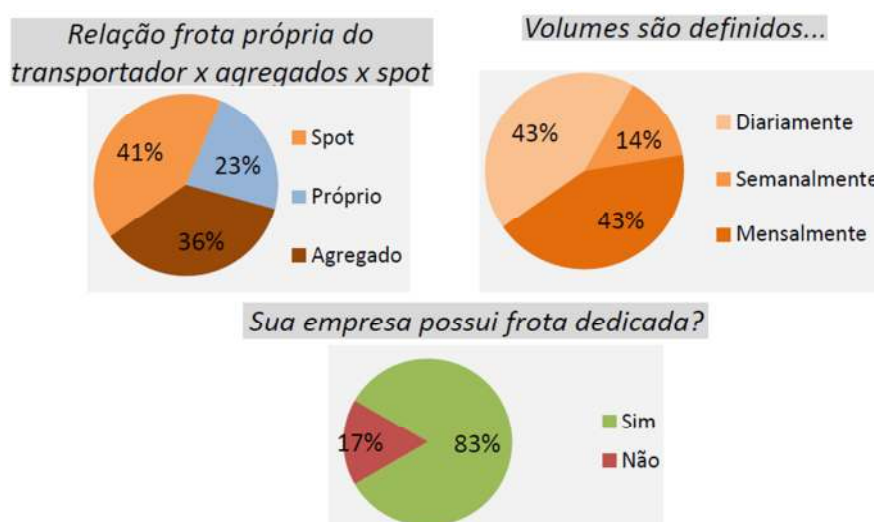


Figura 35 - Gestão do transporte

Fonte: pesquisa ILOS (2012)

Elevada utilização de transporte spot e de autônomos, assim como o uso de frota dedicada (vide figura 35). A utilização de frota dedicada geralmente ocorre:

- Em apenas algumas rotas e/ou regiões;
- Porque possui implementos silo graneleiros, que estão em comodato com transportadoras.

Empresas com tendência de aumento da frota dedicada (vide figura 36). Em relação aos autônomos, não existe um comportamento padrão no mercado quanto a sua maior ou menor utilização nos próximos anos.

Com relação à utilização de autônomos, as empresas pretendem...				Com relação à utilização de frota dedicada, as empresas pretendem...			
	Diminuir 29%	Manter 29%	Aumentar 42%		Diminuir 0%	Manter 57%	Aumentar 43%
Motivações	- Falta de motorista - Requisição de cliente - Iniciativa interna	-	- Meta agressiva da empresa - Região favorável - Contra fluxo de safra	Motivações	-	- Ainda não sofre pressão do mercado	- Condição atual de operação é favorável - Apenas na transferência

Figura 36 - Tendência - frota dedicada x autônomos

Fonte: pesquisa ILOS (2012)

A pesquisa do Instituto ILOS (2012), também mostra a preocupação dos embarcadores em faltar transporte no futuro, sendo que 63% dos entrevistados sinalizaram positivamente para esta tendência.

Dos dados da seção 4.4.2, pode-se extrair algumas conclusões:

- Observa-se forte utilização de frota de agregados e contratação spot;
- Em paralelo ao aumento do transporte terceirizado, existe a tendência de aumento da frota dedicada;
- Tem-se a percepção de que existe muita variabilidade das exigências no transporte;
- Observa-se baixa exigência com relação aos motoristas (perfil de atendimento), bem como o baixo nível de percepção na qualidade e uso da tecnologia embarcada nos transportadores.