

Panorama

Macroeconômico e Setorial

Operadores Logísticos

Associação Brasileira de

Operadores Logísticos (ABOL)

25 de maio de 2017



Sumário

1.	Preâmbulo.....	2
2.	Disclosure.....	4
3.	Cenário Macroeconômico 2016/2017.....	5
4.	Cenário Logístico e Panorama da Infraestrutura de Transporte Brasileira.....	7
5.	Análise Macroeconômica e Setorial.....	11
5.1.	PIB Setoriais x PIB a Preços de Mercado.....	11
6.	Custos.....	13
6.1.	Custos Logísticos.....	13
6.2.	Custos Logísticos Por Segmento.....	14
6.3.	Custos do Transporte.....	15
6.3.1.	Índice Nacional de Custo de Transporte INCT.....	15
6.3.2.	Diesel.....	15
7.	Investimento.....	16
7.1.	Desembolsos do BNDES para Infraestrutura de Transporte e Armazenagem.....	16
7.2.	Perspectivas de Investimento 2016-2019.....	19
8.	Movimentação de Carga.....	19
8.1.	Transporte Rodoviário de Cargas (TRC).....	19
8.1.	Armazenagem.....	20
9.	Oferta.....	21
9.1.	Frota Nacional.....	21
9.2.	Ociosidade da Frota.....	22
10.	Pesquisa Operadores Logísticos.....	24
10.1.	Tamanho do mercado.....	25
10.2.	Total da arrecadação tributária.....	26
10.3.	Total de empregos diretos e indiretos.....	26
10.4.	Volume de investimentos.....	27
10.5.	Capacidade de Armazenagem.....	27
11.	Conclusão.....	28

1. Preâmbulo

Ao completar cinco anos no próximo dia 17 de julho, a Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL) tem muito a comemorar, sobretudo se considerarmos o ambiente inóspito como o qual vivemos, onde somente os obstinados-resilientes conseguem avançar!

Ainda que estejamos vivenciando um cenário político absolutamente adverso, no que concerne ao planejamento estratégico da ABOL, conseguimos evoluir na agenda regulatória, muito aquém, é certo, do que gostaríamos de ter progredido. Por outro lado, demos saltos ousados e pujantes na agenda auto regulatória, com o desdobramento de projetos estruturantes os quais propiciaram melhor conhecimento da atividade e do setor.

Focamos na análise de benchmarking, quer seja na dimensão de excelência operacional e inovação, quer seja no campo do desenvolvimento humano. Parceiros importantes fizeram parte desta agenda, como a Integration Consulting, a PwC/Sextante, a Korn Ferry/Hay Group e a Dupont Sustainable Solutions (DSS).

Cumprindo nosso compromisso de informar e compartilhar os trabalhos da ABOL, firmamos acordo de cooperação com a Tecnológica para que, com o suporte da Parallaxis Consultoria, pudéssemos participar da edição anual da revista que traz o panorama dos operadores logísticos no Brasil, podendo reportar uma análise mais acurada do setor.

Nesta edição, que ora é distribuída, algumas notas merecem destaque. Primeiramente ainda sentimos um ambiente pouco colaborativo, cujos atores não compartilham seus dados, os quais, certamente,

propiciariam um salto qualitativo de preciosas informações ao mercado, permitindo melhores análises e planejamento, tanto para os próprios operadores logísticos, quanto para os embarcadores, que teriam dados e informações mais confiáveis. Entendemos, contudo, que há restrições de *compliance*, governança e que, em sendo um processo evolutivo, gradualmente veremos o amadurecimento do mesmo, permitindo melhores bases e fontes de informações ao longo do tempo.

Outra questão precisa ser, de antemão, esclarecida. O levantamento realizado pela ABOL parte, inicialmente, do estudo realizado em 2014 com a KPMG Consulting, Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr. e Quiroga Advogados, com o suporte técnico-acadêmico da Fundação Dom Cabral (FDC), com base em 2013 e entregue em 2015, cujo estudo, encontra-se a disposição de todos, gratuitamente, no nosso site www.abolbrasil.org.br.

O estudo ao qual nos referimos, traz a taxonomia (definição conceitual) do que considera a ABOL ser o operador logístico, i.e., *“pessoa jurídica capacitada a prestar, através de um ou mais contratos, por meios próprios ou por intermédio de terceiros, os serviços de transporte (em qualquer modal), armazenagem (em qualquer condição ou regime fiscal) e gestão de estoque (utilizando-se de tecnologia adequada).*

A partir da taxonomia, identificamos quais Classificações Nacionais de Atividade Econômica (CNAEs) estão nela inseridas. Dessa forma, do universo de empresas encontradas, realizamos amplo estudo das CNAEs constantes nos CNPJs dessas empresas, resultando em um universo de **245 empresas**. É mister também

esclarecer, que o mercado sugere ser maior do que o que ora se identifica, pois, ainda que tenhamos realizado hercúleo esforço para buscar aproximarmos dessa fronteira, entendemos que não teremos atingido a sua plenitude.

Em pipeline de nossos projetos está a implantação da Norma de Pré-qualificação do Operador Logístico (NPQ-OL), que nos permitirá muito em breve, levantar com precisão, todos os atores que efetivamente se veem enquadrados como operadores logísticos. A tempestividade do seu lançamento está sendo cuidadosamente avaliada.

No que concerne aos números levantados pela Tecnológica, são fruto de questionário apresentado o que não necessariamente conversa na totalidade com o universo pela ABOL identificado.

Espera-se que com o avançar das pesquisas e estudos ao longo dos anos, estes universos convirjam ao ponto de termos o mesmo campo amostral mais harmonizado e um número hegemônico de respondentes.

Desejamos que tenham uma excelente leitura e que, juntos, Tecnológica e ABOL, tenhamos avançado um pouco mais para que com mais transparência, e conteúdo mais acurado para estudos e pesquisas, possamos ter melhor subsidiado de relevantes informações para o estabelecimento e lançamento de programas, projetos e ações para o bem do desenvolvimento competitivo do Brasil.

Preâmbulo escrito por:

Oswaldo Dias de Castro Júnior

Presidente do Conselho da ABOL

Carlos Cesar Meireles Vieira Filho

Presidente Executivo da ABOL (CEO)

2. Disclosure

As informações utilizadas para elaboração do relatório [Panorama Macroeconômico e Setorial dos Operadores Logísticos](#) foram obtidas em fontes primárias públicas (World Bank, World Economics Forum (WEF), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Instituto de Logística e Supply Chain (ILOS), Fundação Dom Cabral (FDC), Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&L), Associação Nacional de Petróleo (ANP), Index Mundi, Confederação Nacional de Transportes (CNT), Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), CBRE, Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (FENABRAVE), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) etc. e privadas, através de pesquisa proprietária desenvolvida pela Associação Brasileira dos Operadores Logísticos (ABOL) e Tecnológica que foi aplicada nas empresas que atendiam a taxonomia estabelecida pela própria ABOL.

Essa pesquisa foi enviada para as fontes primárias (operadores logísticos) relacionadas ao estudo realizado pela ABOL, em 2015 denominado [Operadores Logísticos: Panorama Setorial, Marco Regulatório e Aspectos Técnico-Operacionais](#) realizada pela KPMG Transaction and Forensic Services Ltda. & Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr. e Quiroga Advogados, com participação do Prof. PhD Paulo Resende, da Fundação Dom Cabral (FDC), que abordou o universo dos operadores logísticos no Brasil pela primeira vez, e chegou a apontar um mercado composto por 159 empresas, bem assim complementada por fontes secundárias extraídas de publicações especializadas e

fontes online, como: Tecnológica, Mundo Logística, Valor 1000, Melhores & Maiores do Transporte (Transporte Moderno), Exame Melhores & Maiores etc.

Esse grupo de 159 empresas tinha Receita Operacional Bruta (ROB) cerca de R\$44,3 bilhões por ano, empregava diretamente 243,5 mil funcionários e, de forma indireta, mais de 466,5 mil. Importante ressaltar que a arrecadação de tributos e encargos superava à época, os R\$9,2 milhões.

Como sabido, os operadores logísticos ainda não são regulamentados, ou seja, não dispõem de uma Classificação Nacional de Atividade Econômica (CNAE) o que impede que haja uma leitura precisa desses quantitativos. Sendo, contudo, um integrador de CNAEs os levantamentos se dão com o estudo de empresas em atividade, a partir dos seus CNPJ e a identificação das CNAEs que se vêm contidas na própria taxonomia, definida pela ABOL no estudo citado, a qual define que o operador logístico é a pessoa jurídica capacitada a prestar, através de um ou mais contratos, por meios próprios ou por intermédio de terceiros, os serviços de transporte, armazenagem e gestão de estoque.

Dessa forma, nesta atualização dos números do setor, obteve-se uma lista de 245 empresas aderentes a este conceito, cujos CNPJ contêm no mínimo as CNAEs constantes no quadro a seguir, ou a combinação delas.

Principais CNAEs utilizadas pelos Operadores Logísticos no Brasil	
Transporte rodoviário de carga (CNAE 2.2: 49.30-2)	Atividades abrangidas pela CNAE 49.30-2 (Transporte Rodoviário de Cargas): (i) Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, municipal (49.30-2/01); (ii) Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e (iii) Transporte rodoviário de produtos perigosos (49.30-2/03), internacional (49.30-2/02).
Armazenamento (CNAE 2.2: 52.11-7)	Atividades abrangidas pela CNAE 52.11-7 (Armazenamento): (i) Armazéns gerais – emissão de warrant (52.11-7/01) e (ii) Depósitos de mercadorias para terceiros, exceto armazéns gerais e guarda-móveis (52.11-7/99).
Carga e descarga (CNAE 2.2: 52.12-5)	Atividades abrangidas pela CNAE 52.12-5 (Carga e Descarga): (i) Baldeação, baldeio; serviços de; (ii) Carga e descarga com locação de mão-de-obra e equipamento de movimentação ao contratante; serviços de; (iii) Carga e descarga; serviços de e (iv) Carga, movimentação de.
Atividades relacionadas à organização do transporte de carga (CNAE 2.2: 52.50-8)	Atividades abrangidas pela CNAE 52.50-8 (Atividades relacionadas à organização do transporte de carga): (i) Comissaria de despachos (52.50-8/01); (ii) Atividades de despachantes aduaneiros (52.50-8/02); (iii) Agenciamento de cargas, exceto para o transporte marítimo (52.50-8/03); (iv) Organização logística do transporte de carga (52.50-8/04) e (v) Operador do transporte multimodal – OTM (52.50-8/05).

metodologia de aproximação de números. Todavia o volume de informações recebido foi considerado suficiente, em termos de qualidade e quantidade, para a realização da pesquisa.

Dado o grau de maturidade do mercado o *disclosure* para a Parallaxis foi considerado bom, dispondo de informações detalhadas para a avaliação dos dados do setor.

3. Cenário Macroeconômico | 2016/2017

O Brasil, como muitos outros países, sentiu o impacto da mudança na situação da conjuntura internacional. O ajuste do mercado, em reação ao FED (Banco Central Norte Americano), juntamente com os protestos populares que ocorreram em meados de 2013 produziram muitas mudanças no ambiente macroeconômico e político brasileiro nos últimos quatro anos.

A depreciação da moeda brasileira seguiu a mesma tendência de outras moedas emergentes, atingindo altos índices de depreciação, e liderou entre as moedas que mais perderam valor ante o dólar no último biênio 2014-2015, dada sua liquidez. Contudo, ao longo de 2017 espera-se moderada valorização da moeda brasileira frente ao dólar, devido a um melhor cenário econômico (inflação controlada, certa estabilização da recessão e reformas de impacto de médio e longo prazo) que deverá ser percebido pelos agentes e auxiliar na

Para que houvesse uma leitura mais assertiva, a Tecnológica e a ABOL firmaram neste ano de 2017, parceria para realizar este levantamento, bem assim tratar estas informações em benefício de todos os *stakeholders*. Assim, o questionário foi enviado para 245 empresas com 144 respostas, das quais 129 empresas se enquadram na classificação da ABOL.

Em relação a pesquisa, a Parallaxis tomou como base nos seguintes dados: Receita Operacional Bruta (ROB), Empregos diretos (CLT¹ + Terceirizados + Contratos), Tributos (CSLL², IRPJ³, PIS⁴, COFINS⁵, ICMS⁶ e ISS⁷), Encargos Trabalhistas (INSS⁸ e FGTS⁹), Investimentos (Treinamento, Tecnologia e Ativos) e Capacidade de Armazenagem.

É importante ressaltar que ainda não é habitual as empresas passarem todas informações solicitadas, o que faz ser necessário o desenvolvimento de

¹ CLT – Consolidação das Leis Trabalhistas

² CSLL - Contribuição Social sobre o Lucro Líquido

³ IRPJ - Imposto de Renda Pessoa Jurídica

⁴ PIS - Programa de Integração Social

⁵ COFINS - Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social

⁶ ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

⁷ ISS – Imposto Sobre Serviços

⁸ INSS - Instituto Nacional do Seguro Social

⁹ FGTS - Fundo de Garantia por Tempo de Serviço

retomada da atividade econômica, principalmente puxada pelo agronegócio e a indústria (transformação e extrativa), sendo a primeira através da recomposição dos estoques que foram minimizados no biênio passado e a segunda por conta do bom desempenho dos segmentos de extração de minério de ferro e petróleo.

Nas contas externas brasileiras, o problema do déficit em conta corrente corrigiu-se rapidamente, influenciado pela desvalorização cambial e pela recessão doméstica, que gerou forte recuo das importações, acima das exportações. Por outro lado, mais cíclico, o fluxo de recursos externos segue relevante, especialmente o Investimento Direto no país. Tal ajuste nas contas externas pode permitir uma recuperação significativa à frente com relação as expectativas da economia e aliviar o profundo pessimismo.

Toda essa desvalorização ocasionou um choque sobre a inflação em 2015-2016 e sobre as expectativas de inflação para os anos à frente, dado a alta dependência das importações. Por outro lado, tal fato deve ajudar a elevar o nível das exportações no médio e longo prazo sendo importante para auxiliar o desempenho do setor agrícola na exportação - após o fim do ciclo de commodities – gerando possibilidades de reequilíbrio na nossa balança de pagamentos, através da geração de grandes excedentes, para um tempo de dólares escassos nos próximos períodos.

Como temos observado nas leituras recentes, a queda na inflação deverá acontecer independente das

condições políticas, desde que não tenhamos uma nova disparada cambial. Porém, esse risco parece ter-se reduzido bastante, apesar da volatilidade verificada nos mercados internacionais devido ao “Efeito *Trump*”. As expectativas de inflação já estão recuando gradualmente na ponta, ao passo que a recessão pressiona fortemente e os preços dos serviços começam a ceder.

Deste modo, acreditamos que o governo conseguirá colher os benefícios de uma inflação decadente. O baixo nível de atividade, confirmada pela piora dos indicadores de atividade, a distensão do mercado de trabalho e a queda dos salários reais, juntamente com o recuo dos preços de alimentos, já estão exercendo pressão deflacionária significativa no curto e médio prazo. Para 2017, esperamos que o IPCA¹⁰ fique em 4,1% e para 2018 projetamos 3,9%.

Com o alívio da inflação e o péssimo desempenho da atividade econômica no biênio 2015-2016, já vemos o início do ciclo longo de redução dos juros, dada as condições da inflação, atividade corrente e suas expectativas. Porém, acreditamos que o Banco Central Brasileiro (BACEN) será bastante cauteloso na condução desta flexibilização, de acordo com os últimos comunicados do BACEN e de nossa interpretação da conjuntura atual. Projetamos que a Selic será reduzida e deve atingir 8,5% a.a. ao final de 2017. Para 2018, projetamos que a Selic recuará até 7,5% a.a.. Essa queda na taxa de juros é importantíssima para criar condições de retomada do investimento na economia e diminuir o

¹⁰ IPCA - Índice de Preços ao Consumidor Amplo

montante das despesas com juros da dívida pública, que tem ajudado a agravar a situação fiscal.

O governo atual enfrentará dificuldades para antecipar a retomada da atividade e a saída da crise, isto caso as reformas e as implementações das políticas econômicas necessárias demorem a ser colocadas em prática.

Apesar do otimismo, o que determina a realização do investimento, além da taxa de juros, é o retorno do capital frente a demanda agregada futura, esperada no momento de realização dos investimentos. Atualmente, a tendência é que a renda dos trabalhadores siga declinando e contraindo demanda, ao passo que o crédito siga restritivo em meio a uma situação de desalavancagem do setor privado.

O panorama para a economia brasileira muda do cenário pernicioso e recessivo de 2015 e 2016 para uma conjuntura de estabilidade e resultado positivo este ano de 2017, vendo uma retomada da Formação Bruta de Capital Fixo, diante de um biênio passado com resultados negativos brutais. A mudança nas expectativas tende a contribuir para a retomada da atividade, mas é preciso que a demanda acompanhe.

E para tal, precisaremos avaliar os efeitos líquidos das políticas econômicas que serão anunciadas. Para 2017, nossa expectativa de crescimento do PIB é de +0,5%. Já para 2018, podemos ver um PIB mais robusto, com crescimento de 2,2% que deverá crescer de maneira mais sustentável nos períodos subsequentes.

4. Cenário Logístico e Panorama da Infraestrutura de Transporte Brasileira

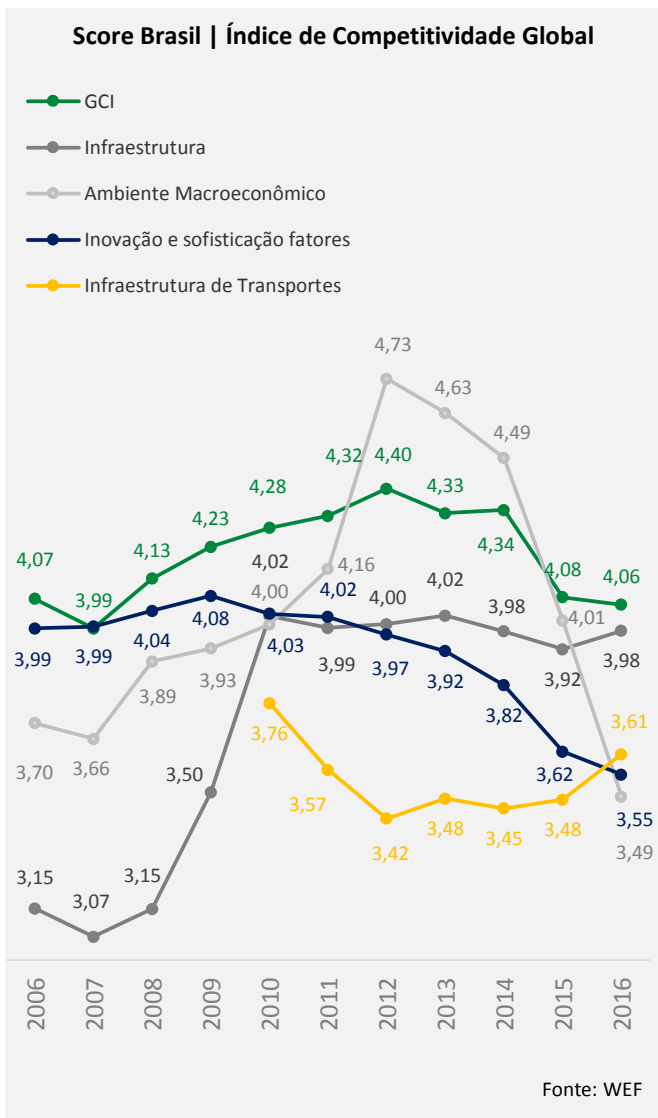
O Brasil se configura a algum tempo como um país em desenvolvimento, porém esbarra em aspectos relevantes que postergam sua evolução para o patamar de nação desenvolvida. Dessa forma somos conhecidos como o “país do futuro”, um futuro que tem demorado para se transformar em presente.

O setor de infraestrutura e logística é um dos pontos chaves e é extremamente relevante para auxiliar no processo de expansão econômica e mudança da classificação brasileira nos rankings globais.

Ao avaliar o Índice de Competitividade Global (ICG), desenvolvido pelo WEF, que expressa o conjunto de pontos, fortes e fracos, que são o núcleo determinante para o crescimento econômico tendo como base a competitividade dos países, nota-se que o score (nota) do Brasil, apresenta trajetória de crescimento até 2012 onde apresenta um ponto de inflexão e inicia o declínio do Índice Geral (GCI) e Índice de Ambiente Macroeconômico desde então. É interessante avaliar que os indicadores referentes a questões estruturantes como infraestrutura e inovação já apresentavam uma estagnação e/ou retração anteriormente a 2012 o que indica que com o fraco desenvolvimento desses setores, que seriam potencializadores do crescimento econômico, poderiam ter melhorado a conjuntura economia doméstica nos períodos seguintes.

Em relação a infraestrutura de transporte nota-se uma melhora no índice a partir de 2012, atingindo o segundo melhor patamar da série histórica em 2016, muito por conta dos avanços na infraestrutura aeroportuária,

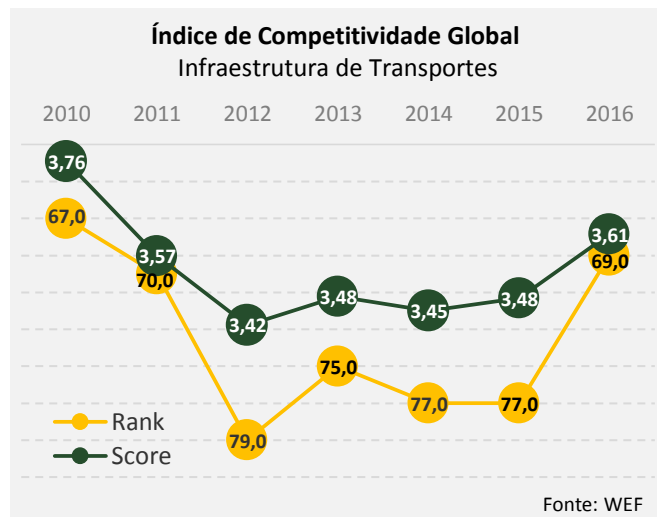
rodoviária e portuária no período, por conta das concessões feitas à iniciativa privada nesses setores, porém a percepção dos avanços ainda não é efetivamente sentida na rotina das operações.



Ainda analisando o setor de infraestrutura de transporte destacamos que com a melhora relativa da nota, o Brasil ganhou 8 posições no ranking o que não significa melhoria de fato, dado que ainda está atrás de alguns países latino americanos como México (33ª) e Chile e na frente da Argentina (82ª) e Colômbia (99ª).

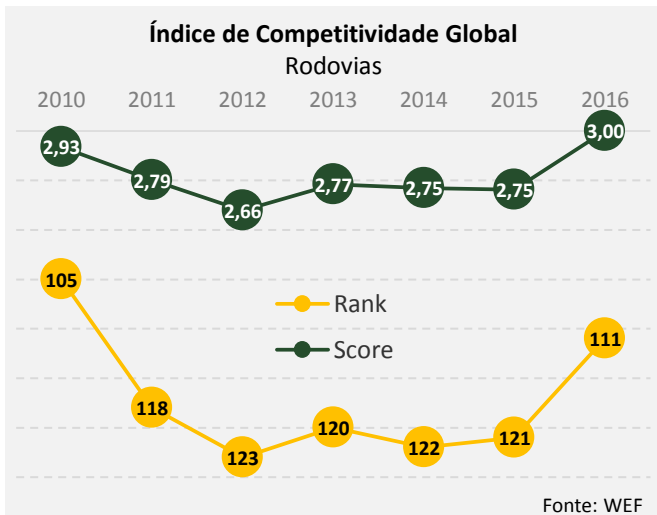
Ainda estamos muito abaixo do cenário ideal para o país, fruto do baixíssimo nível de investimento no setor em

relação ao PIB, e essa situação está amplamente ligada por sermos uma economia baseada em políticas de ajuste fiscal, bem como pelo alto custo de captação e pressão de baixa na rentabilidade dos investimentos, o que acaba inibindo a participação da iniciativa privada, impactando em menor oferta de infraestrutura, aumento dos custos dos nossos produtos e a consequente perda de competitividade.

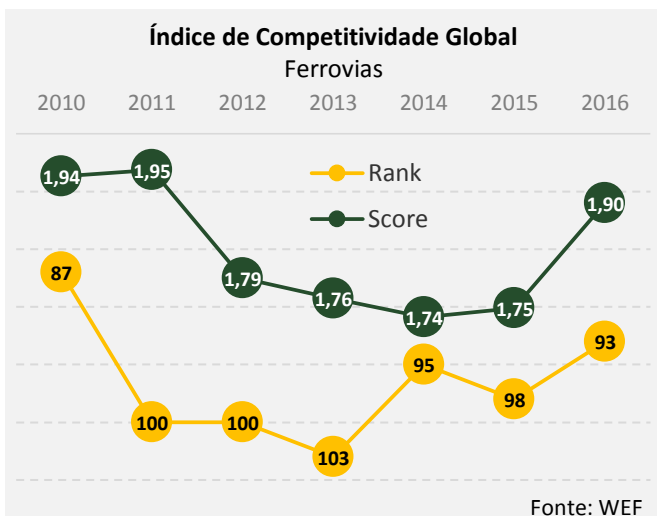


No modal rodoviário destacou-se a alta no score de 2006 a 2010 fruto de uma sinalização de grande volume contingenciado por parte do PAC 1, que previa um montante de investimento expressivo para o setor quando comparado aos demais planos do governo até então, porém não foram efetivados em sua totalidade, bem como foram insuficientes para cobrir o déficit acumulado de investimento para o setor.

De acordo com as perspectivas de desembolso do BNDES para o quadriênio 2016-2019 o modal rodoviário deve apresentar um crescimento de 17,4% no montante investido quando comparado ao quadriênio 2011-2014, o que, se efetivados, deve trazer resultados positivos para o setor nos próximos levantamentos.

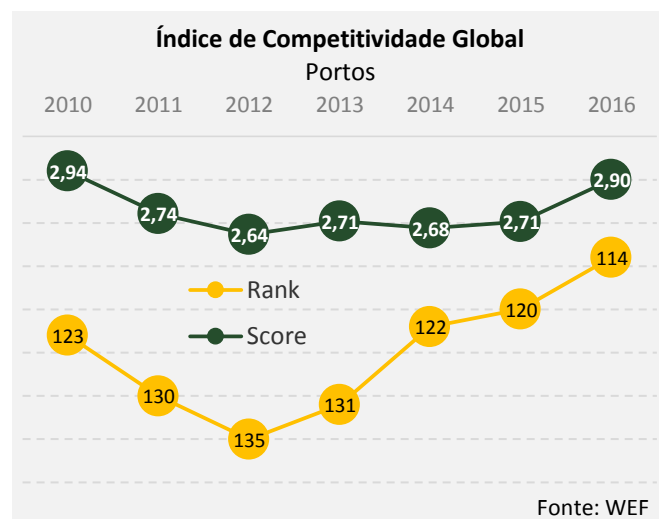


Para o modal ferroviário os investimentos têm fatores críticos que inibem a maior celeridade dos investimentos no segmento, como o alto custo de implementação, problemas com garantia de acesso a terceiros, com direito de passagem e tráfego mútuo, dentre outros fatores. Porém, em 2014 e 2015 o BNDES registrou os maiores desembolsos para o setor (R\$ 4,1 bi e R\$ 5,1 bi), o que corroborou para melhora da perspectiva, refletindo no crescimento do índice do setor, apresentado no gráfico ao lado.



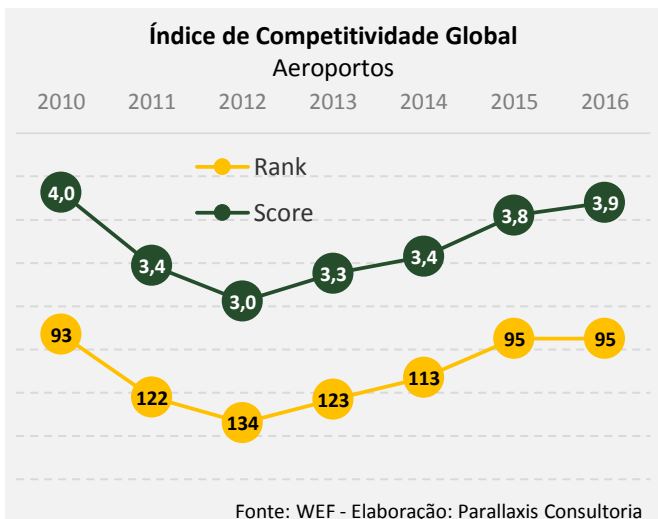
O setor portuário ainda se encontrava em patamar muito baixo no que tange a competitividade, ocupando a 135ª posição em 2012. O governo federal criou

programas para acelerar o desenvolvimento e modernização do setor priorizando a otimização dos acessos terrestres e marítimos, com foco na manutenção, recuperação e ampliação da infraestrutura portuária, bem como ampliação da eficiência logística dos portos brasileiros. A partir de 2012 o setor começou a apresentar melhores avaliações avançando 15 posições (120ª em 2015), principalmente com os avanços com as parcerias estratégicas com empresas privadas, assinadas nos últimos anos. O PIL 2, apesar de ter reduzido suas perspectivas, viu no setor de portos seu melhor desempenho o que contribuiu para o resultado do ranking de 2016. O setor tem passado por melhorias regulatórias também, como a “Lei dos Portos” que deu segurança jurídica às empresas privadas e permitiram que TUP’s (Terminais de Uso Privativo) pudessem armazenar cargas próprias e de terceiros, aumentando a eficiência do setor.



O setor aeroportuário brasileiro é o segundo melhor colocado no ranking saindo da 134ª posição (2012) para 95ª (2016). Esse avanço se deve ao processo de concessão dos aeroportos a iniciativa privada que se iniciou em 2011 e tem contribuído para a melhoria da

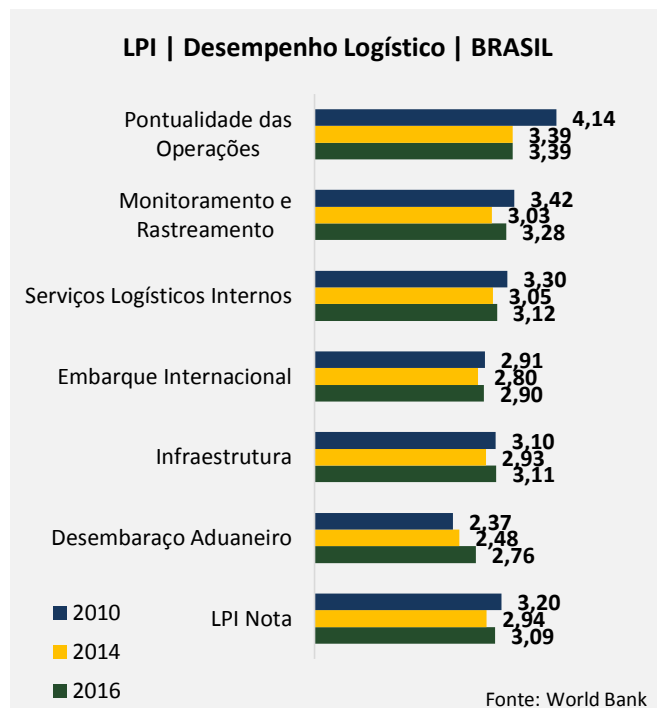
infraestrutura a fim de atender ao crescimento da demanda por voos. Um ponto relevante foi a obrigação de um sócio estrangeiro para habilitar a empresa a participar da licitação, com vista a garantir a atuação de atores com experiência na administração de aeroportos com movimento superior a 5 milhões de passageiros por ano, sendo que esse perfil, no Brasil, só era enquadrado na INFRAERO.



O *Logistics Performance Index* (LPI), desenvolvido pelo Banco Mundial desde 2002, analisa o desempenho logístico de 160 países e se baseia em seis critérios (apresentados nas arestas do gráfico radar) para a análise.

Os dados recentes (2016) mostram uma melhor colocação do país no ranking geral do Banco Mundial, saindo da 65ª posição (2014) para 55ª posição (2016), o que não quer dizer que melhoramos, e sim obteve-se uma melhora por conta da redução da atividade econômica e baixa na movimentação de cargas. Mesmo com essa melhora, o Brasil ainda está abaixo do resultado de 2010 (41ª posição), por conta de alguns problemas como: baixo nível de investimentos, burocracia e atrasos nas obras de infraestrutura.

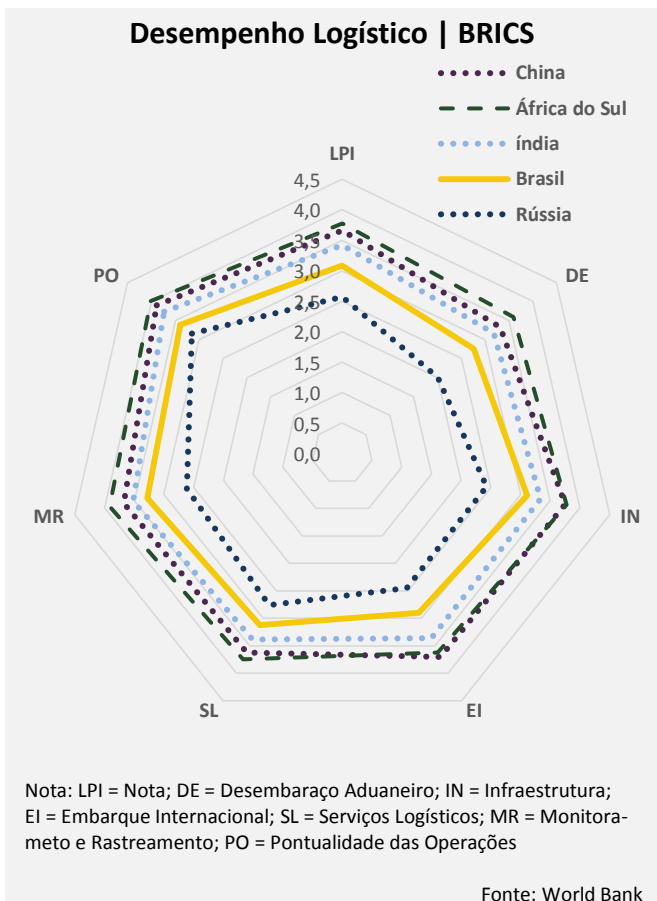
No ranking por categoria o Brasil apresentou as seguintes alterações no ranking de 2014 para 2016: Alfândega (De 94ª para 62ª); Embarques Internacionais (De 81ª para 72ª), Rastreabilidade (De 62ª para 45ª), Pontualidade (De 61ª para 66ª), Infraestrutura (De 54ª para 47ª) e Competência Logística (50ª em ambos).



Apesar da melhora no ranking global (2016), quando comparamos o indicador brasileiro (Índice Geral) contra a média do BRICS⁹, nota-se que o Brasil possui melhor avaliação que a Rússia, porém está abaixo da China, Índia e África do Sul, o que demonstra que ainda temos que eliminar o gap existente no setor de infraestrutura e logística quando comparado com as principais economias emergentes do mundo.

Vale ressaltar que o aparente positivismo dos dados de 2016 tem como base de comparação o pior resultado alcançado pelo Brasil desde 2007. Em 2007, o investimento previsto do PAC para melhorar as expectativas da infraestrutura favoreceu momentaneamente a colocação do Brasil no ranking.

Depois, com a percepção de que elas não seriam concluídas a tempo e/ou interrompidas, houve uma revisão da pontuação em 2014, que resultou no rebaixamento do Brasil no ranking geral.



Outro indicador importante desenvolvido pelo Banco Mundial e que deve ser acompanhado é o *Doing Business* que analisa a facilidade de se fazer negócios nos países. Vale ressaltar que no último Relatório de 2017 (Ano de Referência 2016), houve mudanças metodológicas, e com a revisão dos dados, o Brasil recuou duas posições no ranking do Banco Mundial ficando na 123ª posição em um total de 190 nações. Dentre os pontos negativos a burocracia ainda se configura como o maior gargalo para a competitividade brasileira.

Pela primeira vez na história 137 economias colocaram em prática métodos que facilitaram a abertura e as atividades das pequenas e médias empresas, fato que demonstra a atenção e busca por eficiência das economias de modo a explorar e desenvolver mais esse nicho de mercado.

O tempo médio global para abertura de uma empresa leva 21 dias, menos da metade do tempo de 10 anos atrás (tempo médio de abertura = 46 dias). No Brasil o tempo médio para abrir uma empresa é de 79,5 dias.

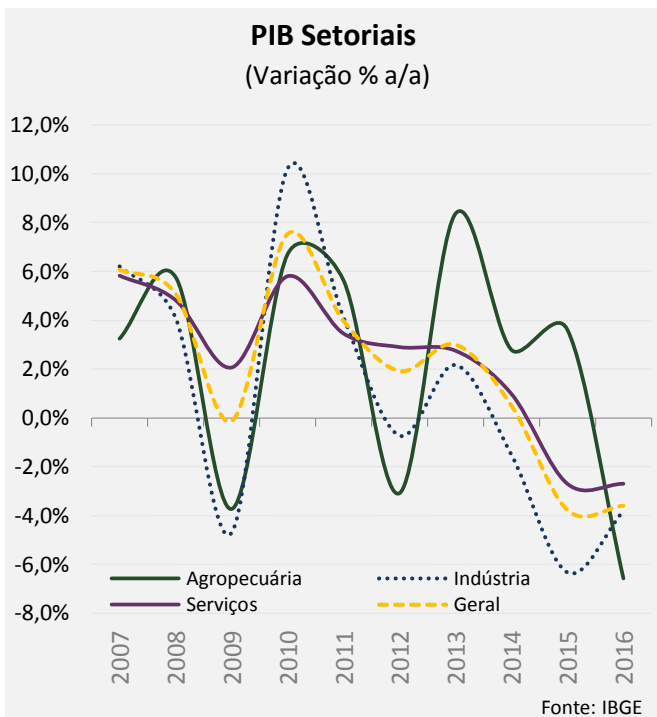
Os principais destaques do Brasil nos últimos dados divulgados foram:

Ranking Doing Business Mudanças 2015-2016 Brasil			
Quesitos	Ranking		
Positivos	2015	2016	Var.
Registro de propriedades	130	128	-2
Comércio Internacional	150	149	-1
Execução de Contratos	45	37	-8
Negativos	2015	2016	Var.
Abertura de empresas	174	175	1
Alvarás de construção	170	172	2
Obtenção de eletricidade	97	101	4
Obtenção de crédito	97	101	4
Proteção a investidores minoritários	30	32	2
Resolução de insolvência	60	67	7
Estável	2015	2016	Var.
Pagamento de impostos	181	181	0

5. Análise Macroeconômica e Setorial

5.1. PIB Setoriais x PIB a Preços de Mercado

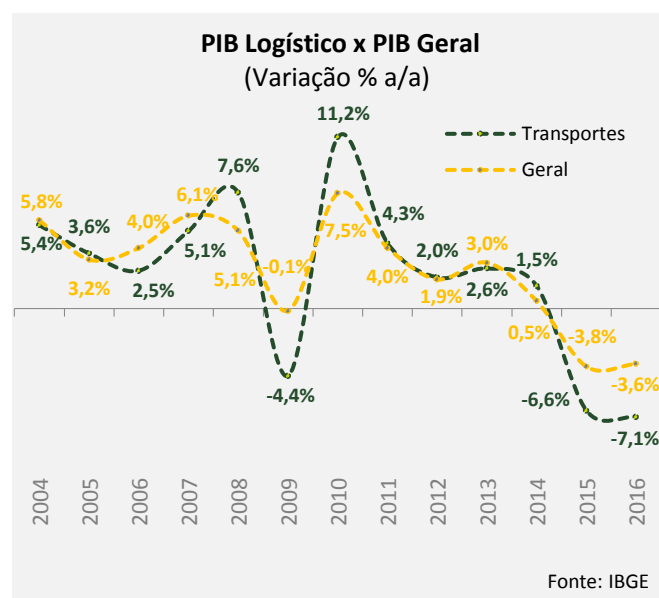
O crescimento econômico do país (PIB) nos últimos dez anos (2007-2016) apresentou taxa média anual de 2,1%, sustentado, entre outros fatores, pelo desempenho do setor de Serviços e Agronegócio que apresentaram, ambos, crescimento médio de 2,3%, enquanto o setor industrial cresceu em média 1,0%.



Desde 2014 vemos uma forte desaceleração do crescimento econômico brasileiro, que tem se arrastado até o ano passado (2016). O PIB de Serviços refletiu em 2016 o agravamento da crise econômica, dentre os setores que compõe o grupo e o PIB Logístico também sentiu os efeitos deletérios, culminando numa queda do PIB de -7,1% (2016).

Esse resultado demonstra o cenário turbulento e instável da economia brasileira nos últimos 3 anos, que teve como principais causas: conjuntura política, cenário internacional ainda fraco, magnitude do déficit fiscal, taxa de juros elevada, perda de confiança, alta da taxa de desemprego, dentre outros. Tais resultados têm reflexo sobre o setor produtivo, impactando as atividades logísticas, corroborando para os resultados do setor de transportes e armazenagem de cargas, que no mesmo período apresentou variação média anual de 1,6%.

O PIB Logístico apresenta movimentações mais fortes em relação a oscilação do PIB Total. De acordo com a projeção da Parallaxis de estabilidade no crescimento do PIB Total de 0,5% (2017) e crescimento em 2018 (+2,5%) espera-se uma conjuntura estável para o setor logístico para o biênio 2017-2018, via retomada da demanda, desalavancagem do setor privado, redução dos registros de recuperação judicial, com consolidação de fusões e aquisições etc.



O avanço do setor logístico ao longo dos anos apresenta alta correlação com o setor industrial (90%), bem como o setor de serviços (91%), o que demonstra sua elevada representatividade no grupo ao longo dos anos. Nesse sentido, segundo projeções da Parallaxis, o PIB Industrial e PIB Serviços devem registrar, respectivamente, crescimento de 1,0% e 0,0% (2018). Dessa forma vemos que a atividade de transporte e logística acompanha tais movimentações o que sugere uma expectativa de estabilidade do setor para os próximos dois anos.

Nesse cenário econômico visualizamos a transição do “sinal vermelho” para o “sinal amarelo”, o que gera

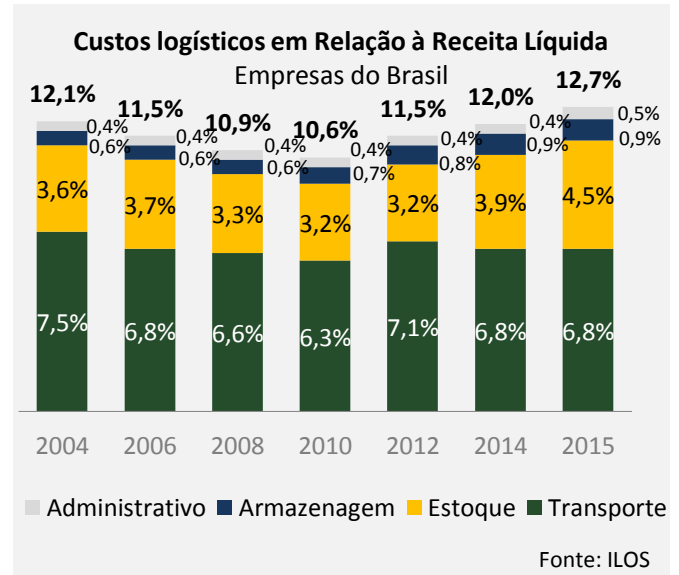
pressões negativas menos intensas para o setor de transportes e armazenagem, que deve verificar uma leve retomada (*ceteris paribus*) na demanda por conta das condições, ainda moderadas, da atividade econômica.

6. Custos

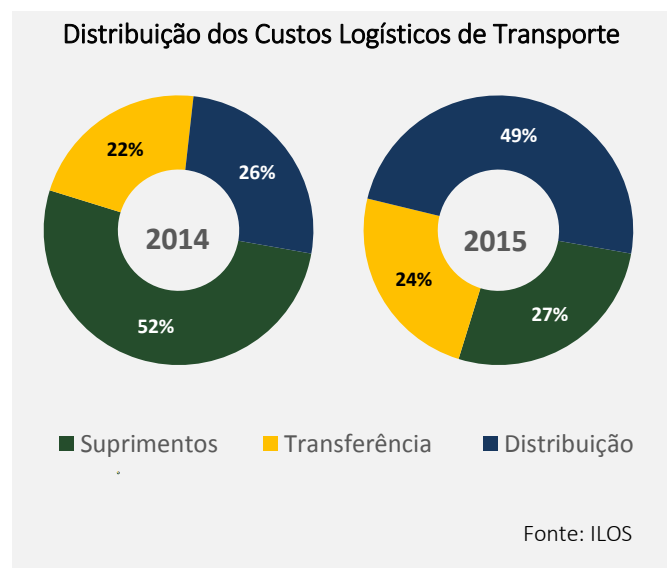
6.1. Custos Logísticos

Dentre os itens que compõe os custos logísticos podemos citar: Armazenagem; Processamento de pedidos (Administrativo); Estocagem e Transporte sendo este último o mais relevante para a análise do custo logístico total nas empresas brasileiras dada a grande concentração do modal rodoviário na matriz de transporte. A grande capilaridade das rotas de entrega, a deficiente malha rodoviária e a estrutura de transportes no país, são fatores que contribuem diretamente para os custos elevados do transporte, da evasão e distribuição da produção.

Segundo o ILOS, em relação à receita líquida das empresas o transporte corresponde a 6,8% do custo em 2015, mas já chegou a representar 7,5% em 2004. Em seguida o estoque aparece com a segunda operação mais custosa com 4,5% em 2015, devido ao encarecimento de terrenos e devido ao aquecimento da demanda por galpões classe A. Por último na estrutura de custos, a armazenagem e despesas administrativas aparece com 13% (somatório) em relação à receita líquida de 2015, não apresentando muita variação ao longo do período analisado.



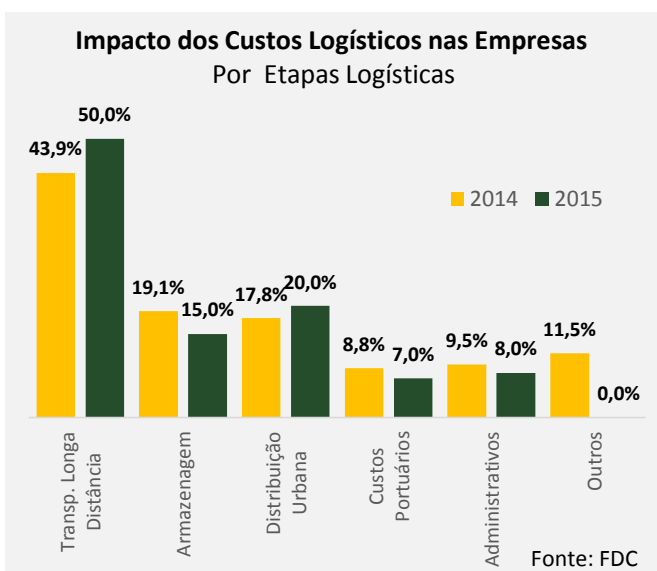
No que tange as operações logísticas de transporte, o custo da etapa de suprimentos conhecido por logística *inbound* era o mais representativo em 2014, respondendo por 52% dos custos, porém em 2015 passou a ser o segundo na composição, atrás da distribuição que correspondeu a quase 50% do custo com transporte. O custo com transferência não apresentou muita oscilação.



6.2. Custos Logísticos | Por Segmento

Sabe-se que o desbalanceamento da matriz de transportes de carga brasileira impacta negativamente nos gastos das empresas, porém vale ressaltar que esse impacto pode vir a ser mais ou menos impactante a depender do segmento de atuação em que se encontra.

Naturalmente, os custos variam segundo o setor da economia, sendo mais significativos justamente em segmentos que movimentam grandes volumes e longas distâncias, o que acabam sendo diretamente afetados pelo desequilíbrio da matriz brasileira. Segundo os dados levantados pela FDC, a atividade de transporte é que mais onera os custos logísticos das empresas dado que 50% dos custos logísticos estão atrelados a etapa de transferência de longa distância e 20% estão ligadas a Distribuição Urbana, sendo as que mais tiveram incremento de 2014 para 2015.



Na análise do impacto dos custos por segmento de atividade, em 2015, o segmento de papel e celulose foi o mais impactado (19,3%), dado que sua cadeia logística é dividida de acordo com sua cadeia de valor (madeira,

celulose e papel) e o transporte é predominantemente feito por caminhões, principalmente na última etapa (papel) onde percorrem até 5.000 km.

Os outros setores mais afetados são: Construção Civil (17,6%), Mineração (13,4%), Agronegócio (13,3%), dentre outros. Nesse contexto, nota-se que as atividades ligadas ao setor extrativista e indústria de base são os que são onerados pela baixa disponibilidade de infraestrutura de transportes do país.

Na outra ponta o setor têxtil e farmacêutico é o menos onerado por custos logísticos, em grande parte pela consolidação de pedidos de diferentes redes de farmácia e lojas/franquias do varejo para entrega dos pontos de vendas, reduzindo o custo de transferência e distribuição.

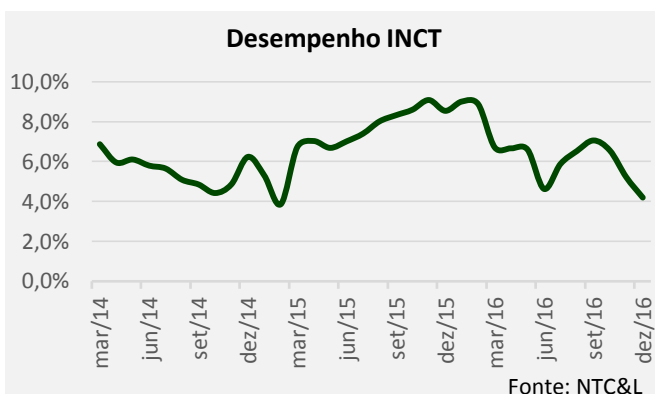


6.3. Custos do Transporte

6.3.1. Índice Nacional de Custo de Transporte | INCT

O INCT é um índice produzido pelo departamento de economia da NTC&L, o Departamento de Custos Operacionais, Estudos Técnicos e Econômicos da NTC&Logística (DECOPE). Seu funcionamento se dá como um índice de inflação (IPCA, IGP e INPC por exemplo), entretanto apenas em relação ao setor de transporte (insumos, salários, etc.) sendo assim, ele é corrigido do mesmo modo que a inflação, ou seja, de acordo com a variação dos preços de determinados produtos e o seu peso na formação do custo.

Acompanhando o indicador Índice Nacional de Custo de Transporte Carga Lotação (INCT-L) referente aos percursos médios (800 km), nota-se que o custo de transporte tem apresentado taxas crescentes ao longo dos últimos anos. O setor sofreu com aumentos de custos mais fortes durante o ano de 2015, por conta do desrepresamento dos preços administrados realizado pelo governo federal no final de 2014, que impactou sobremaneira o preço de alguns insumos, como combustíveis e energia elétrica, que pressionaram fortemente os custos do segmento de transporte rodoviário de cargas nesse período.



Já em 2016 vemos um cenário menos dramático, dado

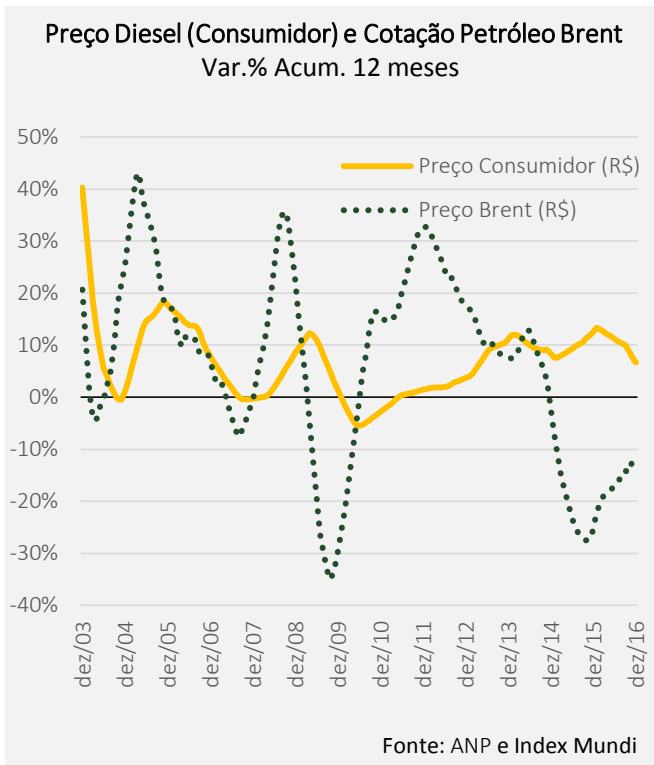
que mesmo com taxas positivas nos custos do setor, a tendência da curva esta negativamente inclinada, mostrando uma diminuição no ritmo de crescimento dos custos do setor. Este cenário é extremamente importante para que o setor consiga equalizar sua margem, dado que o preço do frete tem sido fortemente impactado pela queda da atividade econômica que além da diminuição do volume de cargas transportadas, também pressionou para baixo o preço médio dos fretes.

Vale ressaltar que a ABOL está desenvolvendo o Índice Nacional de Custo de Armazenagem e Gestão de Estoque (INCA) a fim de incrementar a análise dos custos do setor de transporte e logística. O INCA foi idealizado pela ABOL em 2015, em seu último relatório [Operadores Logísticos: Panorama Setorial, Marco Regulatório e Aspectos Técnico-Operacionais](#) que apresentou preliminarmente uma metodologia própria de acompanhamento dos principais custos atrelados a operação de armazenagem e gestão de estoque e permite mapear o desempenho dos custos deste segmento dentro das operações logísticas.

6.3.2. Diesel

No Brasil, e na maioria das modalidades de transporte com exceção do dutoviário, os combustíveis e lubrificantes contribuem para uma parte significativa custos sendo eles: 86% no modal ferroviário, 85% no modal aéreo, 55% no modal rodoviário e 23% no modal aquaviário). O preço do diesel (administrado pelo governo) apresenta trajetória de crescimento com variações positivas no acumulado 12 meses a partir do II-tri/11, desde então tem elevado seu patamar até atingir o pico do preço ao consumidor em fev16 (R\$

3,02), porém começa a ceder a partir do I-tri-16, iniciando a trajetória da curva negativamente inclinada, apesar de ainda estar em terreno positivo.



O preço médio do diesel no Brasil em 2014 era R\$ 2,51/litro, esse valor avançou 12,5% em 2015 passando para R\$ 2,82/litro e no acumulado do ano de 2016 o valor médio registrado foi de R\$ 3,01/litro. Esse aumento está atrelado ao aumento do custo ao distribuidor através da ação do governo como agente regulador da tarifa. Vemos no primeiro gráfico a trajetória decrescente do preço internacional do petróleo, em 2014/2015 enquanto o preço do diesel brasileiro aponta para a direção contrária.

Já em 2016 há um ponto de inflexão, significando redução no preço dos combustíveis nas refinarias, dado por conta do anúncio nos dias 1/10/16 e 08/11/2016, pela Petrobras. A diferença da curva do preço (distribuidor e consumidor) demonstra que distribuidor

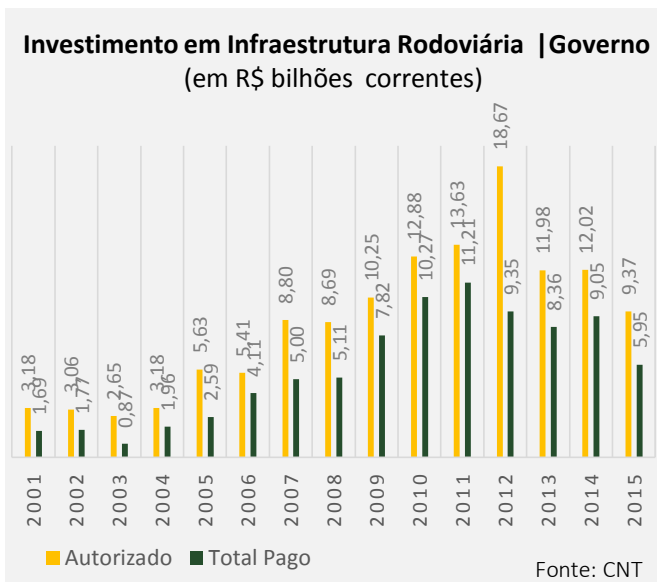
apresenta trajetória de queda mais forte, o que mostra que os repasses ao consumidor final ainda estão sendo feitos para recompor as margens dos períodos anteriores.

7. Investimento

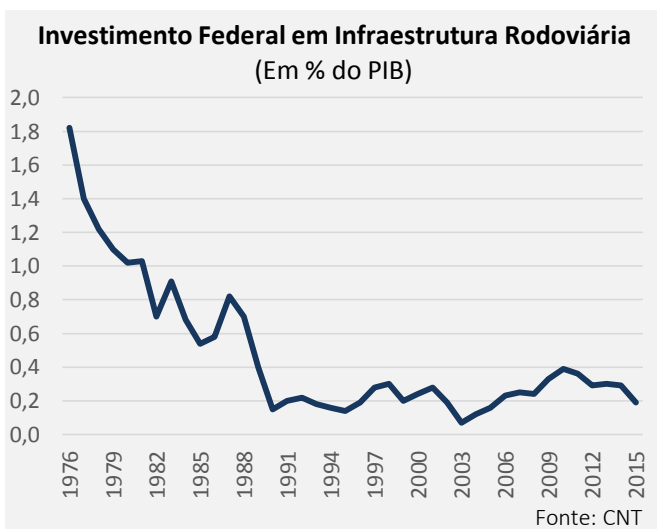
7.1. Desembolsos do BNDES para Infraestrutura de Transporte e Armazenagem

Para suportar o crescimento sustentável de uma economia, é necessário que se tenha um nível mínimo de investimento em infraestrutura de transportes. O aumento dos investimentos, com o objetivo de ampliar a oferta e melhorar a qualidade da infraestrutura, gera inúmeros efeitos positivos sobre a economia: reduz o tempo de viagem, juntamente com o aumento da segurança e da escala de operação, reduzindo os custos de transporte e com isso, toda a cadeia de abastecimento é beneficiada.

Entre 2001 e 2015, os investimentos realizados pelo governo federal em obras de infraestrutura rodoviária tiveram média anual de R\$ 5,67 bilhões, representando efetivamente aplicação de 62,7% do total autorizado. Vale ressaltar que desde 2012 o total investido pelo governo federal vem apresentando retração, fato que pode ser explicado pela maior participação do ente privado nos desembolsos do setor.

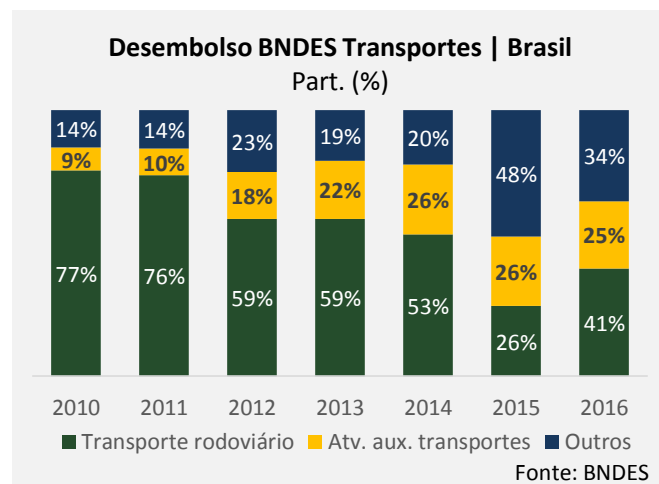


Em relação a representatividade (%) do PIB os investimentos públicos apresentaram ao longo das últimas duas décadas uma queda expressiva, que remete a uma grave falha de gestão e planejamento estratégico para o país, dado que o setor de Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) possui altíssima relevância na logística nacional, que, com a falta de investimento, impacta em subsequentes aumentos nos custos do setor e para os consumidores através do aumento dos preços dos produtos e serviços.



Aprofundando mais no setor de transporte, por este ser o segmento de maior impacto na composição do custo logístico, vemos no gráfico “Desembolso BNDES Transportes | Brasil” que o transporte rodoviário, até 2014, era o que recebia maior parte dos investimentos feitos com captação pelo BNDES. De 1995 a 2014 a média da representatividade do segmento nos desembolsos foi de 59%, porém em 2015 foi o período que segmento teve sua pior participação (26%).

Em 2016 o segmento rodoviário permaneceu abaixo em relação aos patamares históricos (acima de 50%). Vale ressaltar que desde 2010 o segmento rodoviário vem diminuindo sua participação nos desembolsos de infraestrutura de transporte, enquanto os outros segmentos têm ganhado relevância. As atividades auxiliares de transportes têm ganhado mais destaque saindo de 9% de participação em 2010 para 25% em 2016. Isso demonstra que o foco dos investimentos tem buscado avançar nos outros setores que são complementares ao modal rodoviário.

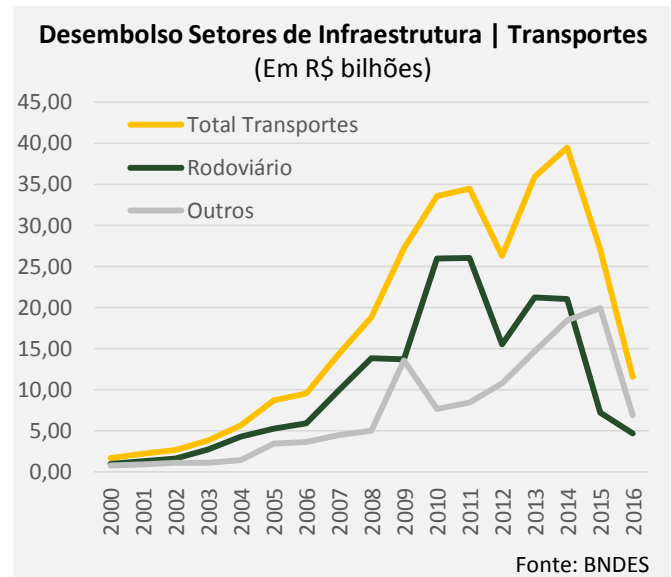


A categoria “outros” que faz menção aos outros modais (ferroviário, aeroportuário e aquaviário) tem aumentado sua representatividade, porém não de

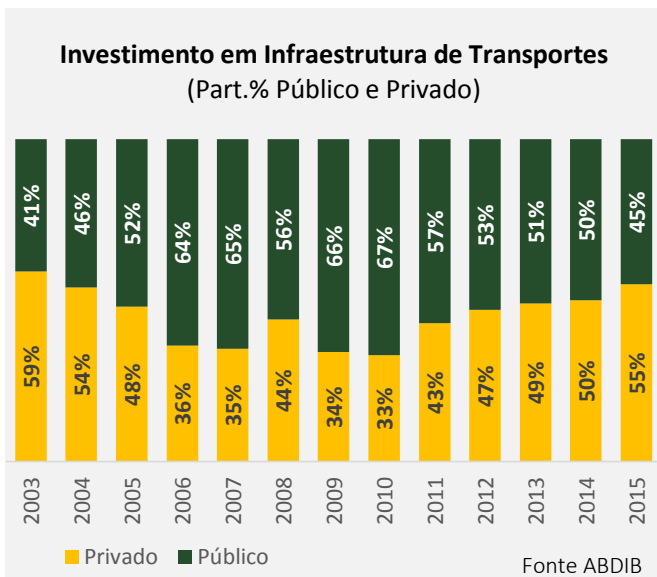
maneira constante, ao longo dos últimos anos. Isso se deve tanto pelo incremento de recursos ao longo dos anos direcionados a esses modais, mas em especial pelas sucessivas quedas do modal rodoviário desde 2010. Dessa forma se tem um efeito estatístico que distorce de certo modo o efetivo desempenho da categoria.

É extremamente importante que os investimentos em ambos os segmentos atrelados a atividade logística tenham crescimento e que sejam precedidos de um planejamento que pense os modais sendo utilizados de maneira complementar, aproveitando a máxima eficiência de cada um na condução das operações logísticas.

Em relação ao montante desembolsado pelo BNDES para infraestrutura de transportes apresentou crescimento médio anualizado (CAGR) de 2000 a 2016 na ordem de 12,8%. No último biênio (2015-2016) foi verificado uma redução do desembolso, muito por conta do esfriamento da atividade econômica que fez com que os investidores tivessem maior aversão ao risco por conta da diminuição da demanda agregada pelos ativos de infraestrutura, bem como por uma diminuição da participação do ente público nos investimentos do setor em relação ao ente privado.



Referente aos entes privados e públicos, nota-se um que o poder público tem diminuído sua participação desde 2009, quando atingiu 66% de representatividade do investimento em infraestrutura de transporte. A partir de então o ente privado tem ganhado representatividade, atingindo em 2015 mais da metade (55%) dos aportes realizados no setor. Essa tendência deve se manter nos próximos anos de acordo com as novas medidas do governo Temer que criam um teto para os gastos do governo, estimulando assim, uma maior participação do ente privado nos aportes através do Programa de Parceria de Investimento (PPI), através do fortalecimento da segurança jurídica, estabilidade regulatória e modernização a governança.

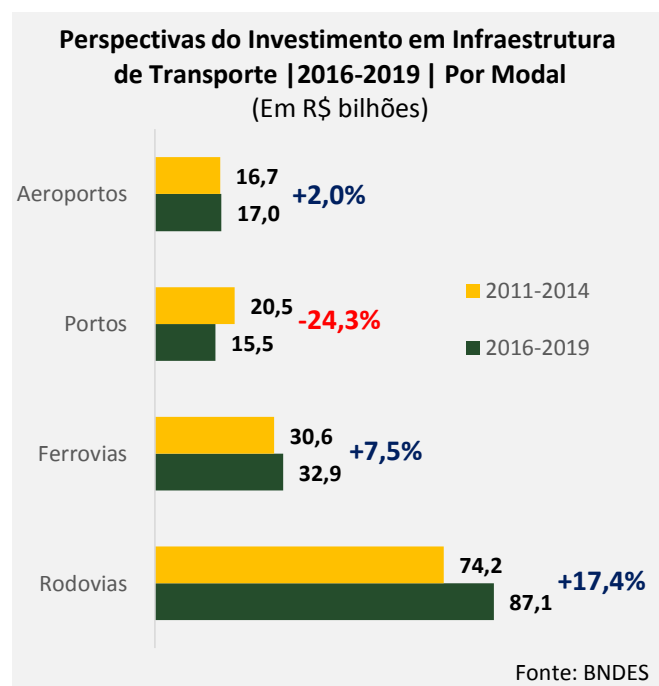


7.2. Perspectivas de Investimento | 2016-2019

As perspectivas de desembolso do BNDES em infraestrutura divulgadas em seu último relatório variaram positivamente comparando os quadriênios de 2016-2019 contra 2011-2014, porém com expansão moderada de 1,7%, saindo de R\$ 573,7 bilhões para R\$ 583,3 bilhões. Os resultados desse levantamento apresentam valores positivos, pois os investimentos desse setor são resultantes de um planejamento de mais longo prazo, menos sujeitos a oscilações conjunturais. Cabe ressaltar que esse levantamento feito pelo BNDES contempla investimentos financiados e não financiados pelo BNDES de 6 setores de infraestrutura.

O segmento de transportes tem perspectiva de expansão dos investimentos de 7,4%. Analisando a abertura do grupo transportes (portos, ferrovias, rodovias e aeroportos) o único que apresenta retração no montante projetado para desembolso é o setor portuário com retração de 24,3%, por conta dos impactos da retração econômica, os atrasos no processo de liberação de concessões por parte do Tribunal de

Contas da União (TCU) e também com mudanças nas regras dos leilões.



Perspectiva - Para 2017, espera-se uma conjuntura mais favorável, com expectativa de recuperação gradativa da economia e da demanda por recursos do BNDES ao longo do ano. Sinais macroeconômicos recentes, como a queda da inflação oficial, a redução do endividamento das famílias, a perspectiva de queda da taxa de juros e a melhora no nível de confiança no final de 2016 compõem este cenário.

8. Movimentação de Carga

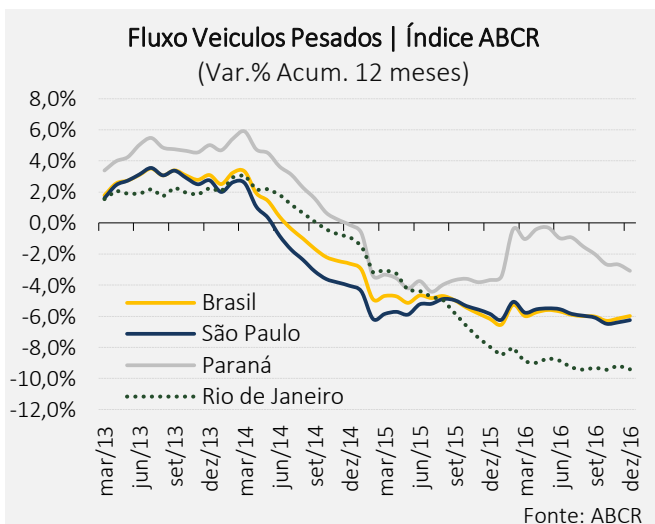
8.1. Transporte Rodoviário de Cargas (TRC)

De acordo com os dados da ABCR, analisando os últimos oito anos fechados (2008-2016) verificou-se um CAGR de 0,5% no fluxo de veículos pesados em todas as rodovias dos estados analisados, apesar das oscilações devido a períodos sazonais vinculados a alteração da atividade econômica, produção industrial, vendas no varejo, condições e taxas de financiamento do BNDES,

etc. que são condicionantes para a movimentação de veículos pesados nas estradas brasileiras.

Se analisarmos a variação do resultado fechado de 2016 e 2015, o fluxo de pesados retraiu 6,0%, puxado principalmente pela queda de 9,4% registrada no Rio de Janeiro, seguido de São Paulo (-6,2%) e Paraná (-3,1%) no mesmo período.

O fluxo de veículos é um importante indicador coincidente para mensurar o ritmo de retomada do crescimento da atividade econômica, dada que antecede movimentações para a atividade comercial e industrial. Dessa forma vemos que o índice Brasil, referente aos veículos pesados, começa a estabilizar a curva, porém ainda em patamar negativo, ou seja, perdeu sua característica essencialmente negativamente inclinada e começa a esboçar uma tendência de retomada para voltar a trajetória positivamente inclinada e deve encontrar o território positivo no acumulado 12 meses no primeiro semestre de 2018.

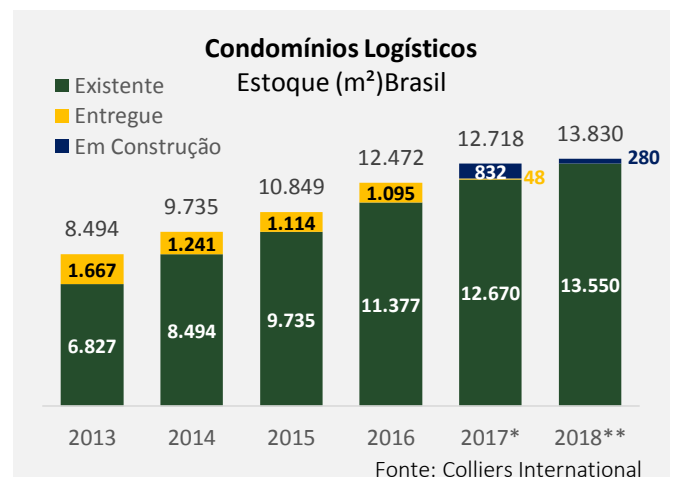


8.1. Armazenagem

Para analisar o mercado de galpões utilizou-se como fonte os dados da **Colliers International**, que contabiliza os números referente a condomínios logísticos Classe A.

Sabe-se que a atividade logística de armazenagem dos Operadores Logísticos não se dá apenas em condomínios logísticos, dado que alguns players e ainda executam tal atividade em galpões individuais e/ou *in house*. Porém, dado os benefícios que os condomínios logísticos proporcionam, criou-se uma tendência para a utilização de tal ativo pelos players do mercado e por este motivo esta categoria foi utilizada para apresentar o panorama setorial do mercado de *real estate* no Brasil.

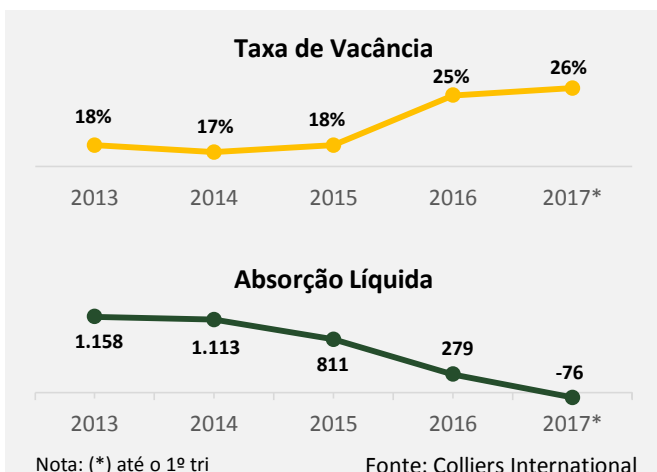
Em 2016, o mercado de condomínios logísticos registrou estoque de 12,5 milhões de metros quadrados existentes, crescimento de 16,9% em relação a 2015, motivado por fatores como: localização estratégica (eixos rodoviários importantes e polos de produção e/ou consumo); força de trabalho treinada (maior disponibilidade de mão-de-obra por conta das inúmeras empresas pertencentes ao condomínio); infraestrutura (serviços agregados e flexibilidade dos galpões modulares).



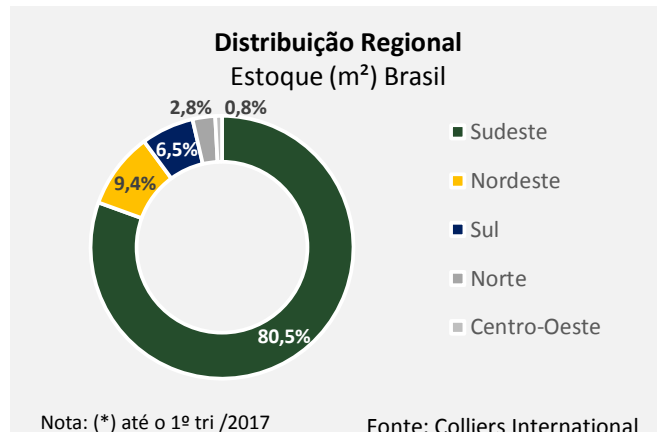
Nos últimos anos as entregas de m² tem diminuído gradativamente, mostrando que o setor tem adiado o avanço de alguns projetos, porém ainda tem realizado a entregas o que mantém o estoque total em crescimento.

A conjuntura econômica e setorial dos últimos anos teve forte impacto no mercado de condomínios logísticos, pois o país passou por um “boom” no setor que criou uma super-oferta, enquanto a baixa atividade econômica nos 3 últimos anos reprimiu substancialmente a demanda. Com isso o mercado de galpões logísticos apresentou aumento da taxa de vacância saltou de 18% (2013) para 25% (2016), causado, dentre outros fatores, pela desaceleração econômica de muitos setores, especialmente da indústria e do varejo.

Com o desempenho negativo do PIB brasileiro em 2015 e seu agravamento em 2016, muitos players do setor de logística paralisaram e/ou cancelaram contratos e operações, o que culminou, no primeiro trimestre de 2017, numa absorção líquida negativa, ou seja, uma diminuição real de espaço ocupado.



No contexto regional, o Sudeste apresenta a maior metragem de condomínios logísticos (81%), dos quais São Paulo (62%), Rio de Janeiro (13%), Minas Gerais (5,0%) e Espírito Santo (1,0%). Isso se deve a concentração de empresas e alta demanda agregada, que faz jus a atividade (PIB) da região.

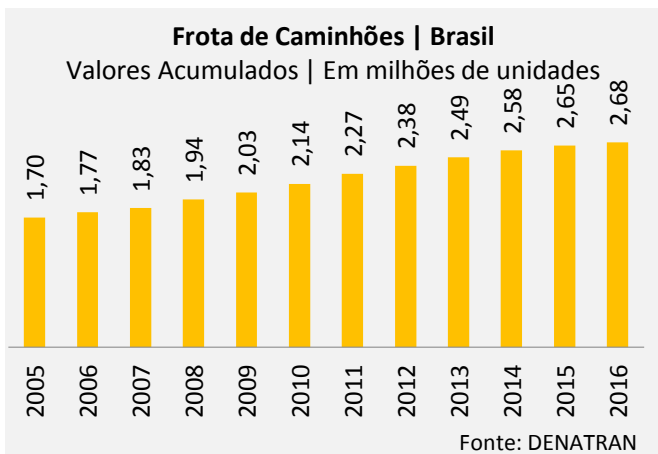


Vale ressaltar que com a tendência de terceirização da logística das empresas, os operadores logísticos passam a ter que buscar soluções customizadas e adequadas para seus clientes, atendendo as especificações e requisitos técnico-operacionais e locacionais. Sendo assim os players que atuam nesse mercado passam a ser grandes demandantes de condomínios logísticos.

9. Oferta

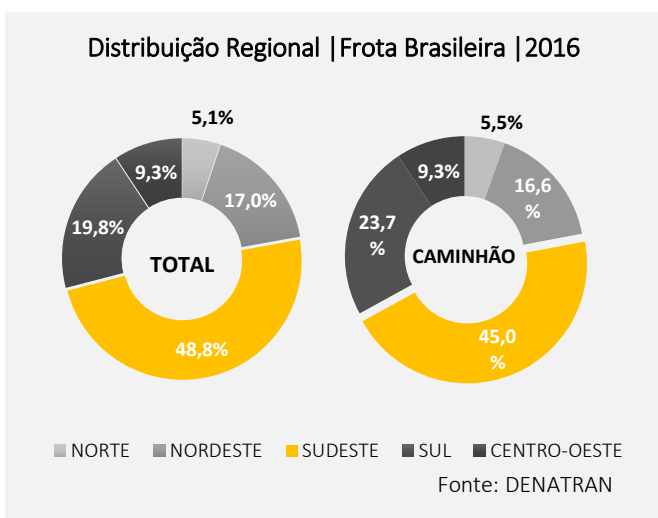
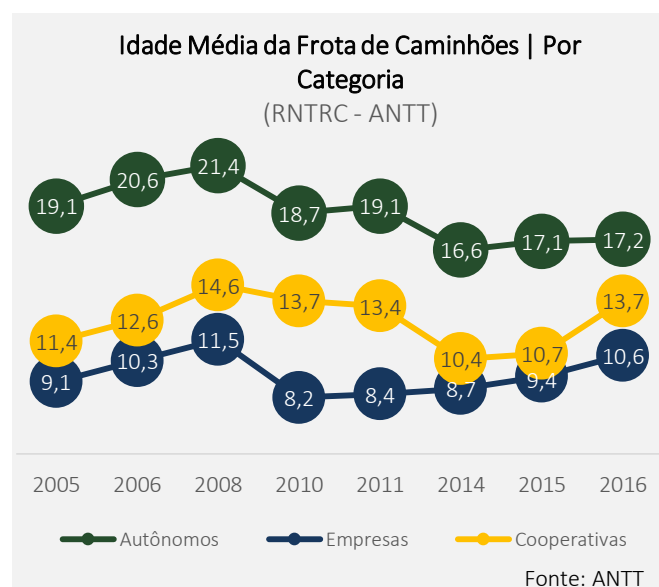
9.1. Frota Nacional

De acordo com os dados do DENATRAN a frota total de veículos no Brasil apresentou taxa anual de crescimento acumulado de 7,4% entre 2005 e 2016, acumulando 93,9 milhões de veículos. Desse total o segmento de automóveis é que possui maior representatividade com 54,6% ou 51.3 milhões, a categoria caminhão apresentou CAGR de 4,2%, totalizando 2,68 milhões ou 2,7% do total em 2016.



elevada (17,2 anos), porém foi a que menos contribuiu para o crescimento da média geral dado que, de 2015 a 2016, apresentaram expansão de 0,6% na idade média, enquanto que as empresas e cooperativas aumentaram, 12,8% e 28,0%. No geral vemos que não houve uma alteração significativa na série histórica, devido à deficiência da implementação de programas que estimulem a renovação da frota, bem como a queda da atividade econômica que adia tais investimentos.

Em relação à distribuição da frota total brasileira, é notória a representatividade da região Sudeste que concentra quase que metade (48,8%) do total de unidades do país, seguido por Sul (19,8%), Nordeste (17,0%), Centro-Oeste (9,3%) e Norte (5,1%). Ao analisarmos a categoria caminhões a distribuição é a mesma com pequenas alterações percentual, claramente explicada pela relativa representatividade da região Sudeste e Sul no PIB brasileiro, o que reflete o maior nível de industrialização e desenvolvimento de centros de consumo.

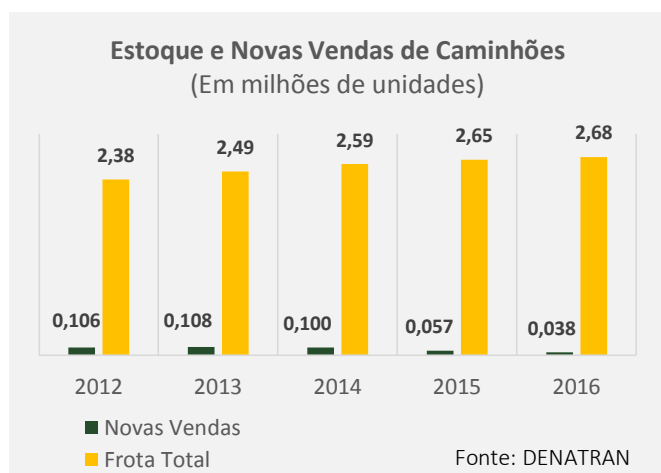


A idade média da frota de caminhões em 2016 foi de 13,8 anos, marginalmente igual a 2011 (13,6 anos). Os autônomos são a categoria com maior idade média mais

9.2. Ociosidade da Frota

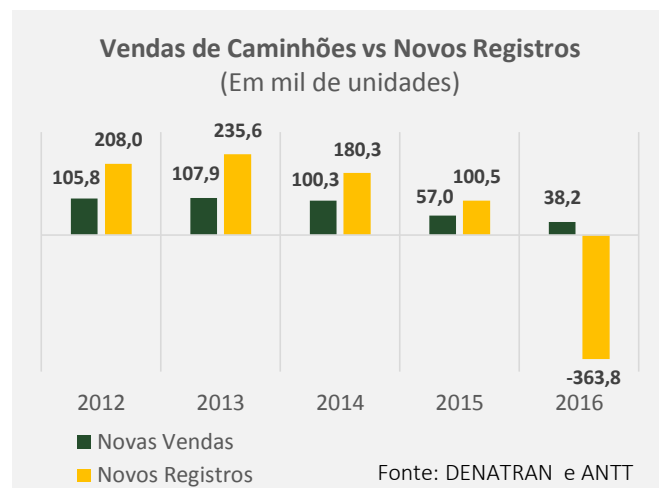
Para avaliar a ociosidade da frota brasileira é importante analisar o desempenho do mercado de caminhões no Brasil nos últimos anos. Nota-se que partir de 2014 as vendas de caminhões têm recuado expressivamente, dado que em 2013 foram vendidos 108 mil caminhões, enquanto em 2016 apenas 38 mil veículos foram comercializados. Esse resultado pode ser explicado por fatores conjunturais como a desaceleração econômica que desencadeou em uma das mais fortes recessões que o país já viveu.

Há uma questão estruturante que também pode explicar esse movimento de queda do setor que está relacionado aos incentivos dados a comercialização de veículos via PSI (Programa de Sustentação do Investimento) criado em meados de 2009, que propiciou um crescimento elevadíssimo nas vendas de caminhões desde sua implementação. Porém, como o programa havia “prazo de validade” houve uma injeção de ativos no mercado que, de certo modo, o deixou saturado e com o conseqüente encerramento do incentivo, associado ao desaquecimento da atividade econômica, fez com que o mercado sofresse os impactos dessa confluência de fatores.



Quando se faz um paralelo entre o volume de caminhões que entraram no mercado brasileiro versus a quantidade de novos registros (RNTRC) realizados pela ANTT, nota-se que o ambos apresentam a mesma trajetória de declínio a partir de 2014. Vale ressaltar que a ANTT, a partir da finalização do recadastramento, que tinha como objetivo adequar os transportadores à Resolução ANTT nº 3.056, de 2009, excluiu os transportadores que não solicitaram a renovação do RNTRC no prazo delimitado, bem como saíram do cômputo os transportadores com registro vencido e

cancelados (solicitado ou via penalidades), deixando os números mais aderentes a quantidade da frota legalmente ativa e com isso habilitada à executar o transporte rodoviário de cargas.

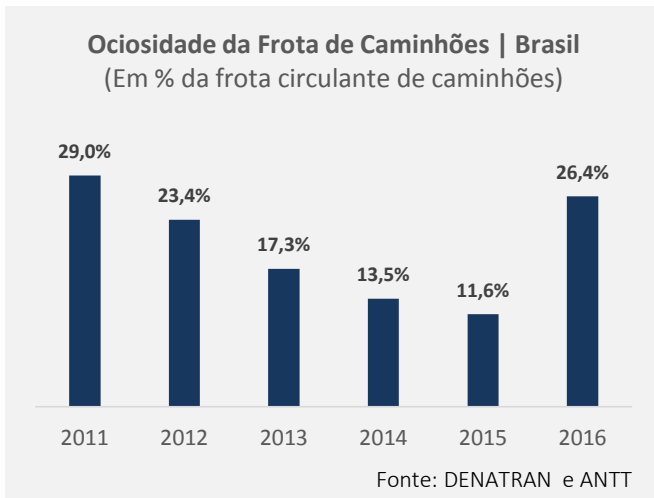


Dessa forma, mesmo com uma queda média de 28% das novas vendas de caminhões entre 2014 e 2016 a uma redução do número de registros (RNTRC) foi ainda maior, recuando em média 177% na mesma base de comparação.

Quando se analisa o resultado desse movimento do setor nos últimos anos, percebe-se que o resultado foi uma acentuação da capacidade ociosa da frota brasileira em 2016, que atingiu 26,4% da frota circulante do país.

Vale ressaltar que até 2015 muitas empresas que atuam no ramo de transporte rodoviário de cargas ainda mantiveram suas frotas por, em alguns casos, ainda ter caixa para manter as atividades e também por ter alguma perspectiva de uma possível retomada da demanda agregada nos próximos períodos, porém com o aprofundamento da crise em 2016 muitas empresas não tiveram fôlego para sustentar suas operações e iniciou-se um processo de venda de ativos, encerramento de operações, fusões e aquisições do

setor, que refletiram em um enorme número de exclusões de registros que totalizaram a saída de 364 mil veículos.



10. Pesquisa | Operadores Logísticos

Dentre os produtos (*deliverables*) do Projeto, a Parallaxis teve como atribuição atualizar o Panorama do mercado brasileiro dos OLS, a fim de trazer os números de 2016 referente a Receita Operacional Bruta (ROB), os números de geração de emprego e arrecadação de impostos, tributos e encargos, bem como o nível de investimento e capacidade de armazenagem do setor.

Os dados do setor que serão apresentados nesta etapa do trabalho, foram obtidos com base em fontes primárias e *proxys* (aproximações) de acordo com os parâmetros definidos e aplicados no estudo da ABOL de 2015 denominada [Operadores Logísticos: Panorama Setorial, Marco Regulatório e Aspectos Técnico-Operacionais](#).

Para esta edição o estudo teve como parceria a Revista Tecnológica, a qual foi responsável pela divulgação, aplicação e coleta das informações das fontes primárias, que foram feitas através de questionário online e

ligações, ambas respondidas por representantes das empresas listadas.

Esta atualização dos números do setor visa aprimorar e estimar, de acordo com a classificação da taxonomia definida pela ABOL, o tamanho do mercado de Operadores Logísticos (OLs) no Brasil em 2016, demonstrando a importância da função logística no País.

Vale ressaltar que ao longo dos últimos 5 anos, desde a fundação da ABOL, houve uma maior compreensão e maturação dos conceitos referentes a classificação da atividade dos operadores logísticos. Associado a esse avanço, as técnicas e estratégias para avaliar o enquadramento das empresas na taxonomia vigente também evoluíram.

Tendo como base o último estudo da ABOL, adicionando uma etapa complementar de pesquisa com altíssimo nível de aprofundamento, buscou-se empresas que estivessem enquadradas da taxonomia do setor através dos CNPJs (*holding* e/ou de outras empresas do grupo), de modo a verificar se os CNAES pertencentes compunham o mix necessário, de acordo com a classificação da ABOL, para ser considerado um operador logístico.

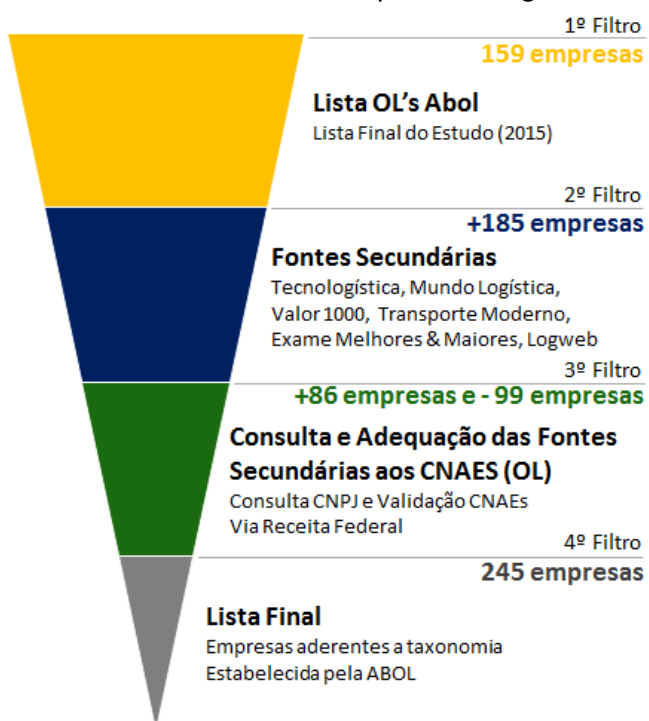
Após este minucioso trabalho, chegou-se a um total de 245 empresas de médio e grande porte, responde por uma receita operacional bruta igual a R\$ 65,2 bilhões (2016), cujas organizações têm um faturamento médio anual aproximado de R\$ 266,1 milhões por empresa.

No que tange a geração de empregos, o setor possui estoque de mão-de-obra de sendo responsável pela contratação de 365.902 funcionários diretos (CLT, terceirizados e contratos) e 731.805 empregos

indiretos, totalizando 1.097.707 empregos. Em relação a tributos e impostos o setor arrecadou R\$ 10,6 bilhões e R\$ 2,95 bilhões de encargos. Em 2016 os investimentos totalizaram R\$ 2,61 bilhões, o que representa, em média, 4,0% da receita operacional bruta das empresas do setor.

A seguir será apresentado de maneira ilustrativa os processos e parâmetros de filtragem que foram utilizados para seleção de 245 empresas enquadradas na taxonomia dos operadores logísticos definida pela ABOL.

Filtros aplicados para definição da lista final das empresas aderentes a taxonomia de Operadores Logísticos



Vale ressaltar que as informações fornecidas pelas empresas foram confrontadas com os dados históricos (disponíveis na lista de operadores logísticos da Tecnológica), bem como passaram por um processo de revisão por profissionais de mercado e especialistas.

Para entendermos a relevância do setor, se forem consideradas todas as 245 empresas que compõe a lista final e que são caracterizadas como OLs de fato, a receita operacional bruto total R\$ 65,2 bilhões corresponde a 1,0% do PIB brasileiro (R\$ 6,3 trilhões em 2016).

Panorama Setorial | Operadores Logísticos 2016

Números do Setor Operadores Logísticos Brasil - 2016	
Tamanho do mercado Operadores Logísticos	245 empresas
ROB Total estimado	R\$ 65,2 bilhões
Faturamento médio anual por empresa	R\$ 266,1 milhões
Empregos diretos (CLT + Teceirizados + Contratos)	365.902 funcionários
Empregos indiretos (cadeias periféricas)	731.805 empregados
Total pessoal empregado (empregos diretos + indiretos)	1.097.707 pessoas
Tributos e Impostos recolhidos	R\$ 10,6 bilhões
Encargos trabalhistas recolhidos	R\$ 2,95 bilhões
Investimentos realizados	R\$ 2,61 bilhões
Investimentos realizados (Part. % do faturamento)	4,0% do ROB

10.1. Tamanho do mercado

Para estipular o tamanho do mercado dos operadores logísticos usamos as premissas metodológicas o estudo da ABOL ([Operadores Logísticos: Panorama Setorial, Marco Regulatório e Aspectos Técnico-Operacionais](#)) que realiza uma análise *bottom-up*, que consiste na consolidação de dados individuais (receita operacional bruta das empresas da amostra), que através do

somatório delas consegue-se estimar o tamanho do mercado total.

Como forma de mitigar erros, foi realizado um *cross-checking* com informações de faturamento histórico e dados secundários (mídias especializadas) e avaliação por profissionais e especialistas de mercado, bem como utilizou-se a estatística descritiva (mediana) como método para estimar o valor de faturamento para as empresas não respondentes.

Tendo como base a ilustração do filtro, partiu-se inicialmente do total de empresas apresentadas no último estudo da ABOL, a qual apresentava um mercado com 159 empresas. Posteriormente foi feita uma busca em fontes secundárias para encontrar empresas que atuam no segmento de logística, transporte, armazenagem e gestão de estoque. Nessa etapa foram encontradas 185 novas empresas.

Com as 185 empresas listadas, iniciou-se a consulta e consolidação dos CNPJs e seus respectivos CNAES (principal e secundários) tanto na busca individual quanto na geral, que incluir as empresas que fazem parte da holding. Após esta etapa, 86 empresas apresentaram adequação a taxonomia vigente e foram incluídas na lista e 99 empresas estavam desenquadradas e, por isso, foram excluídas da lista.

Vale ressaltar que o aumento do número de empresas foi fruto de uma busca minuciosa para classificação das empresas o que não significa que o mercado apresentou crescimento da quantidade de players, mas sim foram adicionadas novas empresas que, pela consolidação dos CNAES presentes em seu(s) CNPJ(s), são caracterizados como OLS de fato.

10.2. Total da arrecadação tributária

Como pode-se notar, na análise do panorama do mercado dos operadores logísticos, o setor possui grande relevância no que tange ao faturamento das empresas. Tal importância pode ser verificada também ao estender a análise para o montante de arrecadação (tributos, impostos e encargos).

Ao consolidar os dados das 245 empresas, consegue-se ter uma dimensão do peso que o setor tem, no Brasil, em relação a arrecadação de tributos, impostos e encargos trabalhistas, totalizando R\$ 12,5 bilhões, sendo R\$ 2,95 bilhões de encargos trabalhistas (considerando Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) e contribuições para previdência social, privada e sindical) e R\$ 10,6 bilhões de tributos (considerando Imposto Sobre Serviços (ISS), Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS), Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (COFINS), Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) e Imposto de Renda Retido na Fonte (IRRF). A porcentagem média de tributos e encargos trabalhistas sobre o faturamento bruto do OLS analisados foi de 20,8%.

10.3. Total de empregos diretos e indiretos

Um importante indicador que demonstra a relevância do setor na atividade econômica de um país é o nível de emprego. Neste quesito o mercado dos operadores logísticos também marca forte presença, dentre outros fatores, por ser um serviço altamente ligado a atividade operacional envolvidas principalmente na

armazenagem e transporte, o setor apresenta intensiva utilização de mão de obra.

Quando se analisa as 245 empresas, chega-se a um estoque na ordem de 1.097.707 funcionários, dos quais os funcionários diretos (contratada via Consolidação das Leis do Trabalho (CLTs), terceirizados e contratados), representam um total de 365.902 postos de trabalho, e os funcionários indiretos respondem pelos 731.805 restantes, que fazem parte das cadeias periféricas as atividades dos operadores logísticos.

Cabe ressaltar que os dados de funcionários indiretos foram estimados com base no número de funcionários diretos (com base na pesquisa com as fontes primárias), sendo aplicada sobre ela uma proporção de 1 (funcionário direto) para 3 (funcionários indiretos). Estimativa essa definida pela Fundação Dom Cabral (FDC) que realizou um estudo na cadeia de transportes e concluiu que, no Brasil, a cada emprego direto no segmento de transportes, são gerados 3 (três) empregos nas cadeias periféricas em segmentos de apoio como prestadores de serviço e fornecedores

10.4. Volume de investimentos

Neste trabalho também buscou-se atualizar os números referentes aos recursos destinados aos investimentos no setor.

A pesquisa enviada as empresas do setor estavam desmembradas em 3 categorias: 1. Investimentos em treinamento; 2. Investimento em tecnologia (software e hardware) e 3. Investimento em ativos (frota e imóveis). Dessa forma consegue-se ter uma análise em qual segmento as empresas estão olhando estrategicamente

a fim de ganhar competitividade no mercado dos operadores logísticos no Brasil.

A avaliação que se tem com base nas respostas das empresas consultadas através do questionário online é que o setor investiu, em 2016, cerca de R\$ 2,61 bilhões.

Este valor leva em conta investimentos apenas das empresas que forneceram esta informação no questionário. É importante frisar que, tanto na pesquisa através de questionários online quanto através de contatos por telefone ou e-mail, muitas empresas se mostraram resistentes em fornecer dados sobre valores específicos de investimentos, por considerá-los informação de cunho estratégico.

Dessa forma, a soma de investimentos aqui considerados não necessariamente representa 100% dos investimentos previstos para os próximos três anos de todos os OLs considerados neste estudo.

Dentre as 3 categorias as quais os investimentos foram destinados o aporte de recursos em ativos (frota e imóveis) foi o mais representativo com 82% do total (R\$ 391 milhões), seguido dos investimentos em tecnologia (R\$ 70 milhões ou 15% do total) e os desembolsos realizados para treinamentos totalizaram R\$ 15 milhões ou 3% do montante.

10.5. Capacidade de Armazenagem

De acordo com a definição da taxonomia da ABOL, a atividade de armazenagem é um dos elementos inerentes a operação logística para que a empresas possam ser classificadas como tal.

A capacidade de armazenagem dos operadores logísticos apresentada neste trabalho, parte da mesma

premissa que foi feita a avaliação dos investimentos no setor, tendo como base apenas as empresas que forneceram esta informação no questionário.

O não preenchimento do campo não quer dizer necessariamente que a empresa não quis compartilhar tal dado, mas pode ser interpretado também como um perfil do operador logístico, que opta por ser um *non-asset*, ou seja, operar sem infraestrutura própria, se dedicando exclusivamente à operação *in house* do seu cliente.

Porém, como visto no tópico sobre investimentos no setor, nota-se que os ativos são os mais representativos dentre as opções de investimentos. Isso se deve por estar atrelado ao aumento da capacidade operacional das empresas, dado que, muitas vezes, o cliente necessita que a intralogística seja realizada nas dependências do próprio operador logístico.

A pesquisa apontou que os operadores logísticos no Brasil têm hoje uma capacidade de armazenagem de 371 milhões de m². Estes são divididos entre: Armazenagem Climatizada (127,6 milhões de m² ou 34% do total); Armazenagem Congelada (118,5 milhões de m² ou 32% do total); Armazenagem Seca (77,5 milhões de m² ou 21% do total) e Armazenagem Resfriada (47,6 milhões de m² ou 13% do total).

Essa composição mostra que para atividades ligadas operação com cargas sensíveis à temperatura, os operadores logísticos possuem 79% da sua capacidade de armazenagem adequada para os diversos perfis de mercadoria (farmacêutico, químicos, alimentos etc.).

Pode-se explicar tal fato, dado que as operações com carga seca necessitam de menos investimentos para

infraestrutura e manutenção dos armazéns, o que faz com que as atividades logísticas *in house* no cliente permitam uma menor ativação dos operadores logísticos, enquanto a intralogística de produtos sensíveis ao calor é terceirizada, a fim de diminuir o investimento do cliente.

11. Conclusão

Este estudo buscou trazer um panorama macroeconômico e setorial da atividade do Operador Logístico no mercado brasileiro, bem como atualizar os números do setor com base na pesquisa recente feita em parceria entre a ABOL, Tecnológica e Parallaxis.

Referente aos aspectos macroeconômicos, nota-se que as conjunturas domésticas e internacionais ainda não corroboram positivamente para a expansão da atividade logística no país, dado que o setor industrial e de comércio ainda se encontram em patamares muito baixos, não gerando demanda suficiente para estimular os serviços do mercado de operadores logísticos.

Um ponto relevante e que deve ser acompanhado com bastante afinco são os indicadores do setor de infraestrutura e logística. Como constatou-se ao longo do trabalho, os avanços dos indicadores e melhora do Brasil nos rankings globais não necessariamente tem relação direta com a redução de custo e aumento da eficiência operacional das empresas que atuam no mercado de logística brasileira. Sendo assim, é necessário que se tenha conhecimento do real impacto dos investimentos em infraestrutura de transporte e armazenagem, para que se consiga direcionar os investimentos para áreas críticas e estratégicas, a fim de criar uma logística competitiva no país.

O cenário de infraestrutura e logística do Brasil, deve se inserir no contexto global das cadeias de suprimentos, de modo que possamos avançar em questões relacionadas a eficiência e melhora do nível de serviço, tanto para os serviços domésticos quanto para aumentar a competitividade do produto brasileiro no mercado internacional.

A ABOL, tem realizado um excelente trabalho em prol do setor, contribuindo para criação de um marco regulatório sólido para que os avanços possam ser atingidos no setor cada vez mais.

Esse estudo trouxe consigo uma dimensão mais dilatada do tamanho do mercado dos operadores logísticos no Brasil, mostrando a importância dos players que atuam neste setor, bem como toda a dinâmica econômica que está inserida no contexto dos operadores logísticos.

A realidade do mercado dos OLs no Brasil se destaca dos demais países, dado que vai na contramão, criando um cenário de formalização da atividade econômica, de modo a propiciar um contexto de regulamentação para a atividade dos operadores logísticos, que trará consigo maior engajamento dos players do setor, bem como propiciará melhor plano de fundo para a atuação da ABOL como entidade de classe/setorial.