



EXPECTATIVAS ECONÔMICAS DO TRANSPORTADOR

SONDAGEM | 2016

CNT | Confederação
Nacional do
Transporte





EXPECTATIVAS ECONÔMICAS DO TRANSPORTADOR

SONDAGEM | 2016

CNT | Confederação
Nacional do
Transporte



Sondagem: expectativas econômicas do transportador 2016.
- Brasília: CNT, 2016.

78 p. : il.

1. Desenvolvimento econômico - setor de transporte. 2. Transporte de pessoas e carga. 3. Transportador. 4. Infraestrutura de transporte. 5. Expectativas econômicas. I. Confederação Nacional do Transporte. II. Título.

CDU 656.1/7

APRESENTAÇÃO

A crise econômica tem causado impacto negativo no setor de transporte. Nesta edição da Sondagem Expectativas Econômicas do Transportador, mostramos que 2016 foi um ano difícil para o empresário que atua nos diferentes modais, na área de cargas e de passageiros. A instabilidade econômica e política teve papel decisivo na redução dos deslocamentos, o que diminuiu a receita das empresas e forçou a redução das atividades do setor. Também tivemos mais um ano de aumento no custo operacional do transporte.

São muitas as dificuldades e os desafios a serem enfrentados. Mas, ao ouvir os transportadores neste levantamento, percebemos que há um moderado otimismo para 2017 e 2018, reflexo da maior confiança no novo cenário político do país. Acreditamos em um novo momento, com esse governo, que está fazendo o ajuste fiscal necessário e fortes investimentos em infraestrutura de transporte.

É imprescindível que esses investimentos, voltados para a integração dos modais, sejam, de fato, concretizados. A participação da iniciativa privada, nacional e estrangeira, é fundamental para o alcance desses objetivos. Ações de curto prazo precisam ser tomadas com urgência para que as empresas retomem a demanda e consigam reequilibrar sua estrutura financeira.

Acreditamos que, uma vez fortalecidos, poderemos ser fator preponderante para impulsionar a retomada de crescimento do país, com aumento da eficiência logística, com fortes investimentos em infraestrutura de transporte e com mais geração de emprego.

Clésio Andrade
Presidente da CNT

SUMÁRIO

Apresentação.....	3
Dados técnicos.....	8
Introdução	9
Grau de confiança na gestão econômica aumenta e afeta expectativas de desempenho ...	11
53,5% dos transportadores afirmaram que seu grau de confiança na gestão econômica do governo aumentou desde 2015	11
Após queda histórica do PIB em 2015 e 2016, transportadores apostam em melhor desempenho em 2017	12
47,7% dos empresários esperam por aumento da receita bruta em 2017.....	14
Preço dos insumos pode comprometer rentabilidade da atividade em 2017.....	16
Setor não acredita que novo governo será capaz de viabilizar solução para entraves de infraestrutura de transporte	17
Empresários afirmam que crise política prejudicou o desempenho do setor transportador	19
90,7% dos transportadores consideraram que foram afetados negativamente pela crise política	19
Transportadores têm expectativas frustradas em 2016.....	21
Demanda fraca e manutenção dos preços cobrados reduziram produtividade do transporte em 2016.....	22
Transporte ferroviário, de cargas e de passageiros, não teve redução no número de veículos em operação devido à crise.....	24
Sem demanda, transportadoras demitiram em 2016 mais do que planejavam	25
Dificuldade de acesso ao crédito compromete investimentos do transporte.....	27
77,0% das empresas de transporte classificam o acesso ao crédito como difícil	27
Relatório por modal	31

Transporte rodoviário	33
Transportadores não acreditam em melhoria das rodovias no curto prazo	33
Cobrança da CIDE eleva o custo dos transportadores, mas não é convertida em investimentos para o setor	35
Aumento do número de assaltos e roubos nas rodovias preocupa empresários.....	36
Monitriip trará custos para o setor de transporte rodoviário de passageiros, mas seus benefícios não são claros para empresários	36
Transporte ferroviário de cargas.....	39
Concessionárias projetam mais investimentos e destacam a importância das prorrogações de contrato para o sistema ferroviário brasileiro.....	39
Transporte urbano de passageiros por ônibus	41
83,5% das empresas tiveram queda no volume de passageiros transportados.....	41
Infraestrutura viária é avaliada como insuficiente e inadequada por transportadores	43
Transporte metroferroviário de passageiros.....	47
Apesar da queda de demanda, empresas investiram no aumento da capacidade de seus sistemas.....	47
Transporte aquaviário	51
36,7% das empresas de navegação avaliam que o Porto Sem Papel não foi capaz de reduzir significativamente a burocracia	51
Empresas brasileiras de navegação interior têm pouca esperança na melhoria da condição da infraestrutura	52
Transportadores estão céticos quanto ao aumento dos investimento no setor portuário	54
Transporte aéreo.....	57
75,0% das empresas aéreas apoiam a ampliação da participação de capital estrangeiro.....	57
Queda de demanda evidencia gargalos do setor	57

Apesar da crise, segmento tem interesse em ampliar a área de cobertura do serviço	59
Considerações finais	63
Anexos	65
Anexo A	65
Prazos Monitriip (Portaria nº 92/2016 ANTT)	65
Apêndices	67

DADOS TÉCNICOS

Sondagem¹: Expectativas Econômicas do Transportador 2016.

Público-alvo: Empresas de transporte rodoviário de cargas e passageiros, ferroviário de cargas, aquaviário (navegação marítima e interior), aéreo de passageiros e serviços de transporte urbano de passageiros por ônibus e metroferroviário.

Abrangência geográfica: Nacional.

Método de coleta de dados: Contato telefônico.

Respostas válidas: 795.

Período de coleta: 17/10/2016 a 11/11/2016.

	Entrevistas	Percentual (%)
Rodoviário de cargas	425	53,4%
Urbano de passageiros por ônibus	200	25,2%
Rodoviário de passageiros	103	13,0%
Aquaviário	50	6,3%
Metroferroviário	8	1,0%
Ferrovário de cargas	5	0,6%
Aéreo de passageiros	4	0,5%
Total	795	100,0%

1 A diferença entre a sondagem e pesquisa deve-se, principalmente, ao rigor científico em suas aplicações. Na sondagem, há autosseleção da amostra e livre delineamento amostral com a contribuição dos participantes que se encontram disponíveis e têm interesse no tema. Já a pesquisa é caracterizada pela seleção dos respondentes mediante controle do perfil seguida de critérios científicos (com observância, entre outros, da representatividade da população).

INTRODUÇÃO

Atividade essencial ao país, o setor transportador é um importante instrumento de propagação de políticas econômicas. Devido à sua capilaridade e conexão direta com trabalhadores e demais agentes econômicos, o setor é tanto um termômetro da atividade econômica nacional quanto um multiplicador de seus efeitos. Assim, identificar a avaliação do transportador sobre o desempenho de sua atividade e o da economia, bem como as suas expectativas quanto ao comportamento que essas variáveis terão no futuro, é indispensável tanto para a compreensão ampla do quadro econômico nacional quanto para a definição de uma estratégia eficaz de recuperação econômica.

Dessa forma, com o objetivo de contribuir para a dinamização e o desenvolvimento do setor transportador e, com isso, da economia brasileira, a Confederação Nacional do Transporte - CNT disponibiliza aos transportadores, aos tomadores de decisão e à sociedade a oitava edição da Sondagem Expectativas Econômicas do Transportador. Em 2016, o estudo, que contou com a participação de 795 empresas de transporte, apurou a percepção dos transportadores sobre temas econômicos, políticos e empresariais. Nesta edição, foram sondadas empresas dos segmentos rodoviário de cargas e de passageiros, ferroviário de cargas, urbano de passageiros por ônibus, metroferroviário, aquaviário (navegação interior e marítima) e aéreo.

As percepções e expectativas avaliadas são apresentadas neste relatório-síntese em dois blocos. O primeiro evidencia a análise agregada do setor sobre temas, como a confiança na gestão econômica, o crescimento da economia, o impacto da crise sobre a atividade, o comportamento da demanda e da receita dos serviços de transporte e a expectativa de contratação de funcionários e novos investimentos. No segundo, com análises segmentadas por modal, são apontadas as avaliações dos transportadores quanto à infraestrutura que utilizam para a prestação de seus serviços, além de entraves que dificultam a operação e possíveis soluções. Complementarmente, Anexos e Apêndices disponibilizam informações adicionais e os principais resultados por modalidade.

A Sondagem, realizada anualmente, contempla as percepções dos transportadores sobre o desempenho do ano que se encerra e os prognósticos para 2017 e, ainda, fornece indicações de intervenções capazes de solucionar entraves e permitir maior eficiência na prestação do serviço de transporte. Assim, a CNT elabora novamente um instrumento útil para o planejamento de ações e políticas públicas que, ao transformar e dinamizar o setor de transporte, terão efeito sobre todas as cadeias produtivas do país, dado o potencial multiplicador do transporte.

GRAU DE CONFIANÇA NA GESTÃO ECONÔMICA AUMENTA E AFETA EXPECTATIVAS DE DESEMPENHO

53,5% DOS TRANSPORTADORES AFIRMARAM QUE SEU GRAU DE CONFIANÇA NA GESTÃO ECONÔMICA DO GOVERNO AUMENTOU DESDE 2015

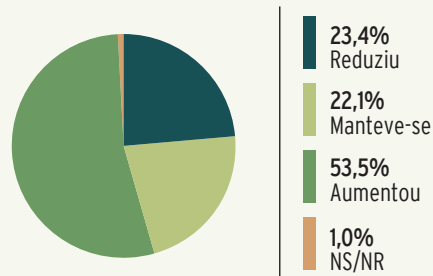
Apesar de as principais variáveis econômicas apresentarem resultados ruins para 2016 e de o setor registrar queda de 7,0% no volume de serviços no acumulado no ano², as mudanças no cenário político ocorridas no ano contribuíram para que o transportador aumentasse sua convicção na gestão econômica do governo federal. 53,5% dos empresários que participaram desta Sondagem evidenciaram que seu grau de confiança na condução da política econômica aumentou.

Ainda que 61,0% dos transportadores afirmem que seu atual grau de confiança é moderado, esse quadro representa uma mudança significativa das expectativas em relação ao ano anterior. Na Sondagem do ano de 2015, 84,0% dos entrevistados afirmaram que seu grau de confiança na gestão econômica do país havia reduzido em relação a 2014, e 86,0% afirmaram que tinham um baixo grau de confiança (apenas 13,3% o declararam moderado).

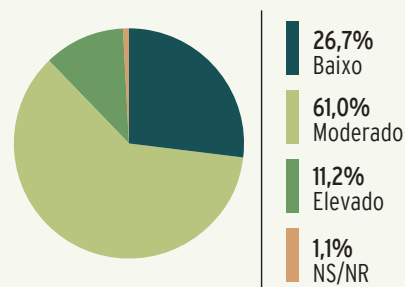
Além da mudança política, as propostas do novo governo influenciaram positivamente as expectativas do setor. Dessa forma, 60,5% dos entrevistados concordam com as medidas fiscais anunciadas pelo governo federal. Em 2015, 77,2% não apoiavam as propostas da equipe econômica. Um dos fatores que podem ter influenciado a aprovação das medidas propostas é a ausência, até o momento, de previsão de aumento da carga tributária. Isso porque 92,2% dos empresários não concordam com o aumento de impostos no país.

Contudo, a demora para a solução da questão política e o baixo desempenho econômico do país em 2016 fizeram com que os transportadores modificassem sua percepção sobre a efetiva retomada do crescimento e, agora, 49,3% acreditam que isso só será percebido em 2018³.

Em comparação a 2015, seu atual grau de confiança na gestão econômica do governo federal:



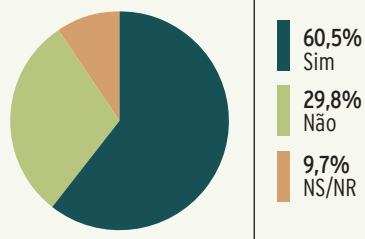
Qual o seu atual grau de confiança na gestão econômica do governo federal?



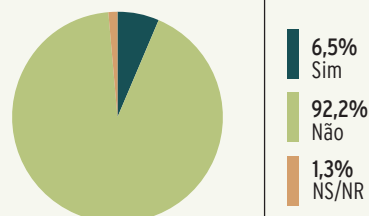
2 Pesquisa Mensal de Serviços do IBGE (setembro de 2016).

3 A previsão para 49,0% dos entrevistados na Sondagem 2015 era que o crescimento seria percebido em 2017.

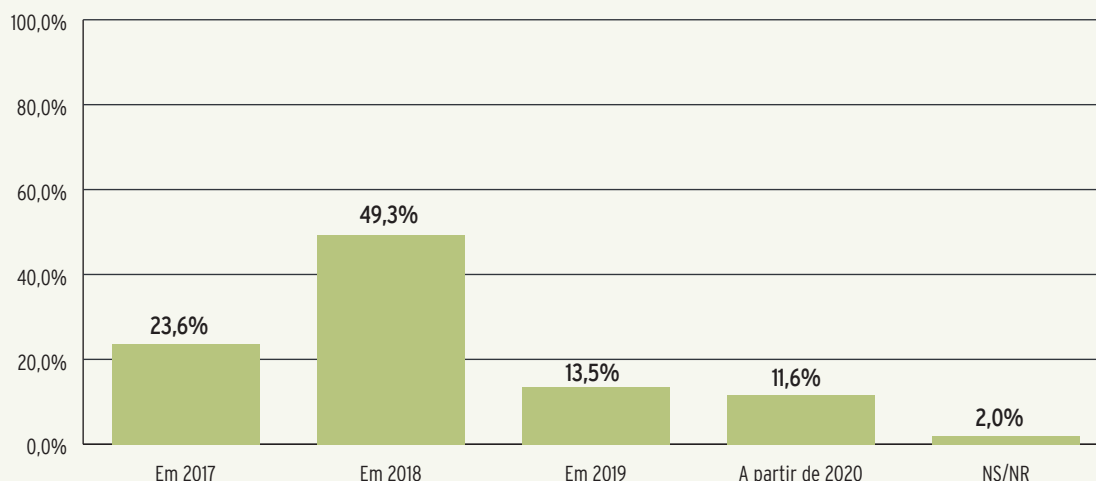
Aprova as medidas fiscais propostas pelo novo governo?



Concorda com um aumento de impostos, taxas e contribuições para auxiliar o governo federal a solucionar a atual crise fiscal?



Quando a retomada do crescimento econômico do país será percebida?



APÓS QUEDA HISTÓRICA DO PIB EM 2015 E 2016, TRANSPORTADORES APOSTAM EM MELHOR DESEMPENHO EM 2017

Mesmo com prognóstico de um maior dinamismo da atividade econômica apenas em 2018, 48,8% dos transportadores confiam que a atividade econômica terá melhor desempenho no próximo ano. A percepção dos empresários está alinhada àquela publicada no Relatório Focus do Banco Central do Brasil (Bacen). Segundo o levantamento do Bacen⁴, a expectativa do mercado é que o PIB, após queda estimada de 3,37% em 2016⁵, cresça 1,13% em 2017.

A maior confiança na equipe econômica influenciou, ainda, a expectativa em relação às demais variáveis econômicas avaliadas pela Sondagem. No tangente à carga tributária, 52,2% dos empresários acreditam que ela será mantida em 2017. Esta é a primeira vez, desde o início da Sondagem⁶, em

4 Focus - Relatório de Mercado de 11/11/2016. Disponível em: <<https://www.bcb.gov.br/pec/GCI/PORT/readout/R20161111.pdf>>.

5 Em 2015, a variação do PIB brasileiro foi de -3,8%.

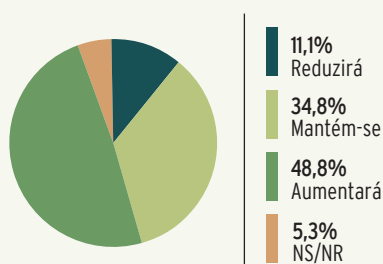
6 A primeira edição da Pesquisa Sondagem Expectativas Econômicas do Transportador foi realizada em 2012.

2012, em que mais de 50,0% dos transportadores sondados revelaram crer na manutenção da carga tributária do setor⁷.

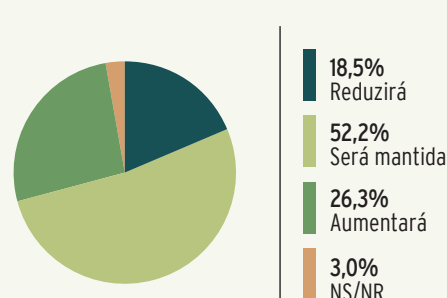
A inflação, medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), deverá manter-se, em 2017, no mesmo patamar observado em 2016 para 39,3% dos entrevistados. Contudo, 38,1% acreditam em queda. Esta última percepção está mais alinhada à previsão do mercado. Após encerrar 2015 com inflação de 10,67% a.a. (4,17 p.p. acima do teto da meta⁸) e prever fechar 2016 em 6,84% a.a. (0,34 p.p. acima do teto da meta), o mercado avalia que, em 2017, a inflação irá convergir para um patamar próximo ao centro da meta, com IPCA previsto para 4,93% a.a. Caso essa previsão seja confirmada, a queda da inflação poderá representar para os transportadores uma redução da pressão sobre os seus custos, com a possibilidade de recuperação de parte da rentabilidade perdida nos últimos anos.

Outra variável macroeconômica sem expectativa de crescimento em 2017 para 77,0% dos entrevistados é a taxa de juros. Vale considerar que o processo de redução da taxa básica de juros já teve início. Após cerca de 15 meses mantida em 14,25% a.a.⁹, a Selic teve redução de 0,25 p.p. na reunião de 19/10/2016 do Comitê de Política Monetária (Copom). Já para a taxa de câmbio, a perspectiva de 39,1% dos entrevistados é de manutenção¹⁰.

Em comparação a 2016, a taxa de crescimento do PIB brasileiro em 2017:



Em comparação a 2016, qual a expectativa para a Carga Tributária em 2017?



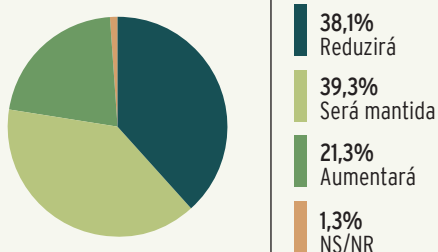
7 Na segunda fase de 2014, realizada entre o primeiro e o segundo turnos das eleições presidenciais, 48,8% dos entrevistados apostavam na manutenção da carga tributária. Nas outras seis edições da Sondagem, a expectativa predominante era de aumento dos tributos.

8 O centro da meta de inflação do Brasil é de 4,5% a.a., mas variações de 2 p.p. para mais ou para menos são consideradas toleráveis.

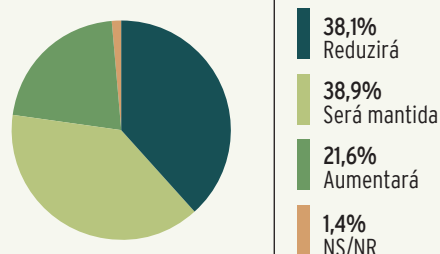
9 Definida na reunião do Copom de 29/07/2015.

10 A Sondagem foi realizada antes da realização da Eleição Presidencial dos Estados Unidos da América, em 08/11/2016.

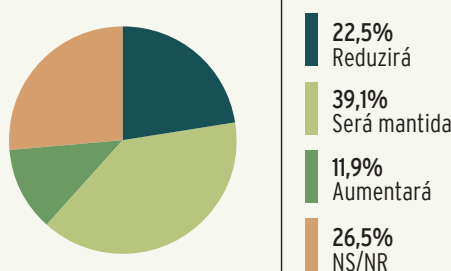
Em comparação a 2016, qual a expectativa para a Inflação em 2017?



Em comparação a 2016, qual a expectativa para a Taxa de Juros em 2017?



Em comparação a 2016, qual a expectativa para a Taxa de Câmbio em 2017?

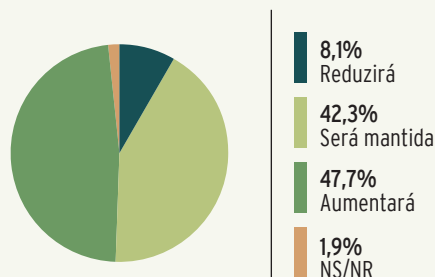


47,7% DOS EMPRESÁRIOS ESPERAM POR AUMENTO DA RECEITA BRUTA EM 2017

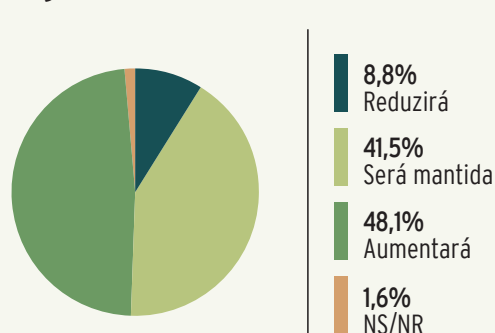
No acumulado no ano, a queda de 7,0% no volume de serviços de transporte acumulada no ano, após a redução de 6,1% em 2015, divide transportadores quanto ao desempenho da atividade em 2017. Contudo, o aumento da confiança na gestão econômica do governo e as projeções de melhor desempenho da atividade econômica para o próximo ano impactaram positivamente a expectativa do setor sobre a receita bruta, a quantidade de viagens e o volume de cargas e passageiros que serão transportados.

47,7% dos entrevistados esperam crescimento de suas receitas brutas oriundas do incremento no número de viagens (48,1%) e da movimentação de cargas (58,1%) e de passageiros (40,4%). Outros 42,3% esperam que a receita bruta será mantida no mesmo patamar de 2016. Apesar de confiantes em relação ao desempenho da economia, os transportadores mantêm-se cautelosos quanto à expansão de suas empresas. Dessa forma, 64,3% afirmaram que manterão o tamanho de suas frotas, 74,6% a área de atuação e 82,2% suas instalações físicas.

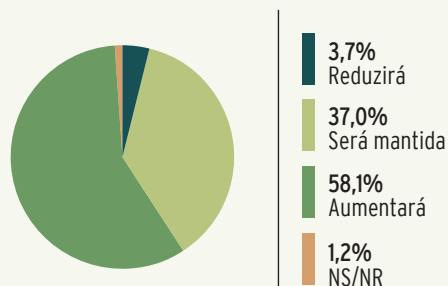
Em comparação a 2016, qual a expectativa para a Receita Bruta em 2017?



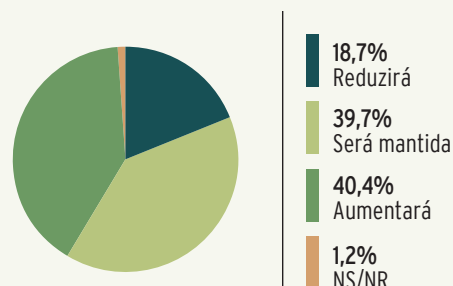
Em comparação a 2016, qual a expectativa para o número de viagens em 2017?



Em comparação a 2016, qual a expectativa para a quantidade de cargas transportada em 2017?



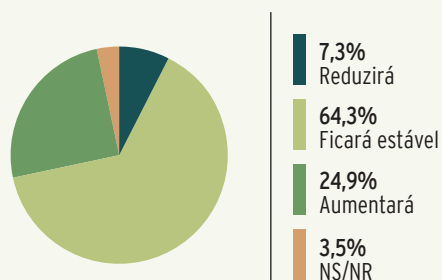
Em comparação a 2016, qual a expectativa para a quantidade de passageiros em 2017?



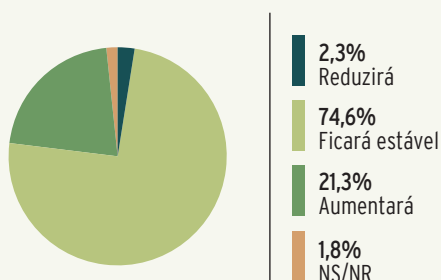
Apenas para as empresas que realizam transporte de cargas.

Apenas para as empresas que realizam transporte de passageiros.

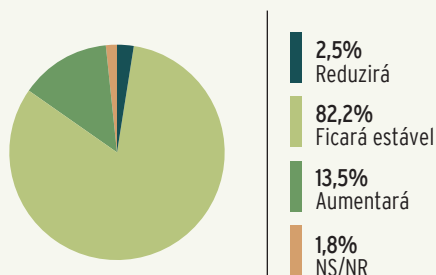
Em comparação a 2016, qual a expectativa para o tamanho da frota em 2017?



Em comparação a 2016, qual a expectativa para área de atuação da sua empresa em 2017?



Em comparação a 2016, qual a expectativa para as instalações físicas da sua empresa em 2017?

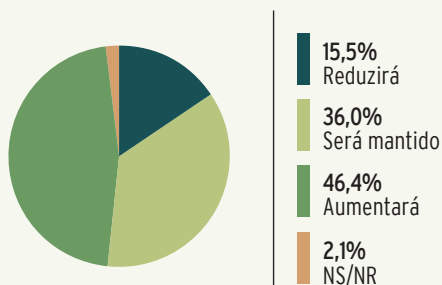


PREÇO DOS INSUMOS PODE COMPROMETER RENTABILIDADE DA ATIVIDADE EM 2017

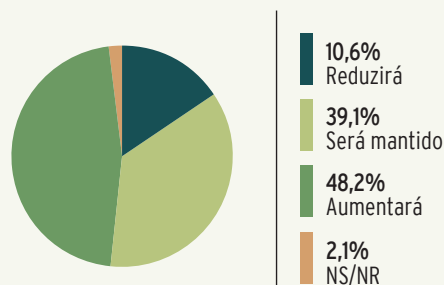
Mesmo esperando uma manutenção do nível de preços em 2017, os transportadores temem pelo aumento de preços dos seus principais insumos. 46,4% esperam por aumento no preço dos combustíveis¹¹ e 48,2% no preço dos lubrificantes. Para a maioria dos empresários do transporte rodoviário (cargas e passageiros) e de transporte urbano de passageiros por ônibus, o preço dos pneus também aumentará (50,6%). As Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) que utilizam o serviço de praticagem acreditam que seu preço será mantido em 2017 (56,5%), assim como as taxas portuárias para 60,0% das EBNs entrevistadas.

Diante dessa expectativa e considerando que, em 2016, o aumento do custo operacional não foi transferido para o preço do serviço de transporte, 55,4% dos empresários projetam aumento no preço cobrado pelos serviços de transporte em 2017. Esse aumento é necessário para recuperar o fluxo de caixa, comprometido durante a crise, e restabelecer a rentabilidade das empresas de transporte do país.

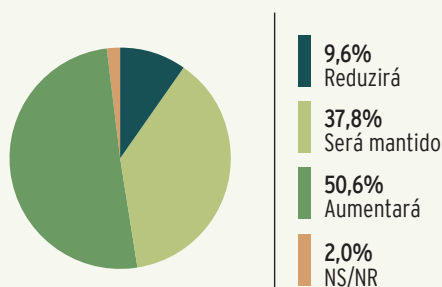
Qual a expectativa para o preço dos combustíveis em 2017?



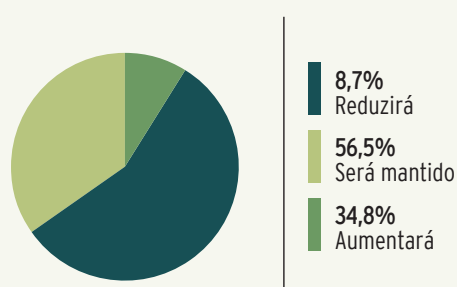
Qual a expectativa para o preço dos lubrificantes em 2017?



Qual a expectativa para o preço dos pneus em 2017?

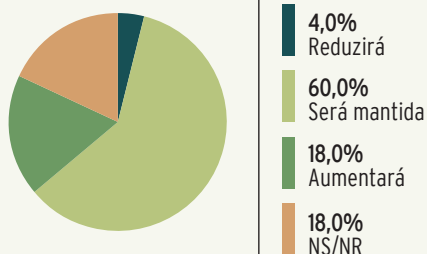


Qual a expectativa para o preço da praticagem em 2017?

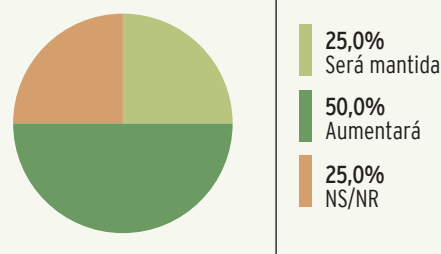


¹¹ Diesel, bunker, QAV e energia elétrica.

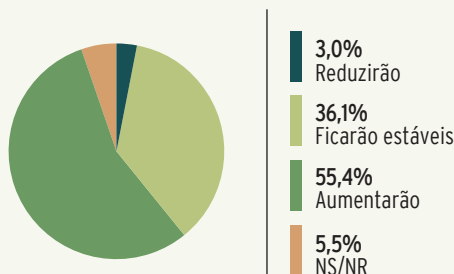
Qual a expectativa para o preço das taxas portuárias em 2017?



Qual a expectativa para o preço das taxas aeroportuárias em 2017?



Qual a expectativa para os preços cobrados pelos serviços de transporte em 2017?



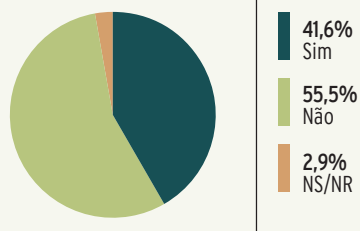
SETOR NÃO ACREDITA QUE NOVO GOVERNO SERÁ CAPAZ DE VIABILIZAR SOLUÇÃO PARA ENTRAVES DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE

A confiança revelada na capacidade de o governo federal reverter a atual crise econômica não parece se estender para as questões setoriais. Questionados sobre a capacidade de o novo governo viabilizar a solução dos problemas de infraestrutura de transporte, 55,5% dos entrevistados se mostraram céticos e 41,6% acreditam que as ações apresentadas serão capazes de iniciar um processo de recuperação e adequação da infraestrutura no país.

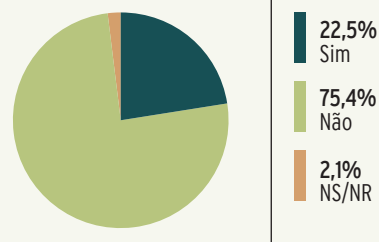
Cabe destacar que 75,4% dos entrevistados não conhecem o Programa de Parceria de Investimento (PPI), principal frente do governo federal para destravar os investimentos no país. Dos que conhecem o PPI, 39,7% não têm conhecimento do Projeto Crescer, iniciativa do PPI, que consiste no primeiro bloco de concessões de infraestrutura à iniciativa privada. 78,2% daqueles que têm conhecimento das propostas do PPI avaliam que as inovações propostas pelo programa aumentarão a quantidade e a qualidade dos investimentos privados em infraestrutura de transporte no Brasil.

É válido ressaltar que, como apresentado nas edições anteriores da Sondagem, o empresário do setor de transporte apoia a participação da iniciativa privada no provimento de infraestrutura. 60,7% dos participantes concordam totalmente com a aplicação do capital privado nesse tipo de atividade e 83,5% apoiam a participação de investidores internacionais nas novas concessões.

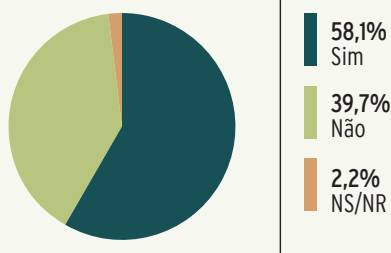
O novo governo será capaz de viabilizar a solução dos problemas de infraestrutura de transporte no país?



Conhece o PPI?

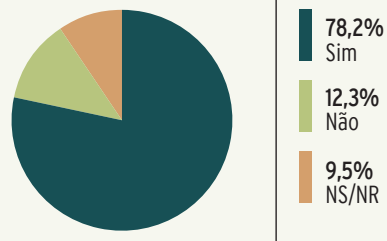


Conhece o Projeto Crescer?



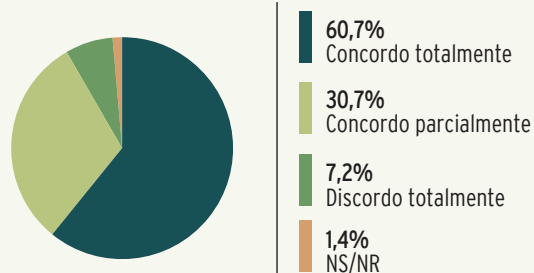
Apenas para os empresários que conhecem o PPI.

As inovações propostas pelo PPI aumentarão a quantidade e a qualidade dos investimentos privados em infraestrutura de transporte?



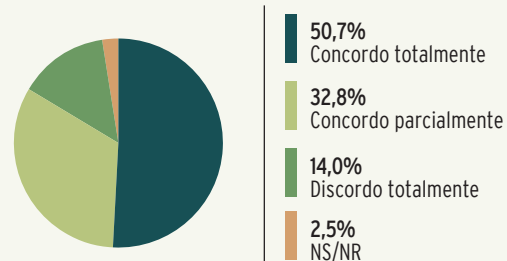
Apenas para os empresários que conhecem o PPI.

Concorda com a participação da iniciativa privada nos investimentos em infraestrutura de transporte



Apenas para os empresários que conhecem o PPI.

Concorda com a participação de investidores internacionais nas novas concessões?



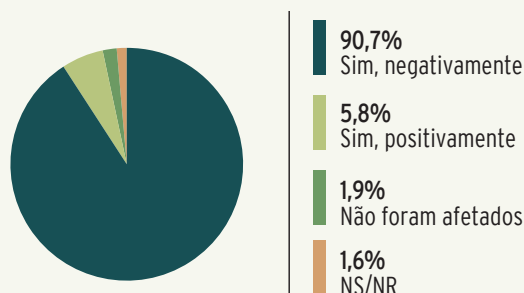
EMPRESÁRIOS AFIRMAM QUE CRISE POLÍTICA PREJUDICOU O DESEMPENHO DO SETOR TRANSPORTADOR

90,7% DOS TRANSPORTADORES CONSIDERAM QUE FORAM AFETADOS NEGATIVAMENTE PELA CRISE POLÍTICA

Como evidenciado anteriormente, a modificação da situação política no país afetou positivamente a expectativa dos empresários do setor de transporte tanto sobre o desempenho da economia quanto o da atividade transportadora. Isso se deve ao fato de que, para 90,7% dos entrevistados nesta Sondagem, a crise política afetou negativamente o mercado de fretes e de viagens no país.

O agravamento da questão política, no início de 2016, acentuou a crise econômica. Dessa forma, os resultados do PIB e da taxa de juros foram piores do que o antecipado pelo setor. Na Sondagem 2015, 49,9% dos entrevistados previam a queda do PIB em 2016. Contudo, a percepção de recessão é destacada por 64,5% dos participantes da Edição de 2016. No tangente à taxa de juros¹², 66,4% acreditavam que ela aumentaria, mas a percepção de incremento foi destacada por 70,0% dos entrevistados nesta Sondagem. Para as demais variáveis, o resultado foi melhor do que o esperado.

O desempenho do setor transportador foi afetado pela crise política brasileira?

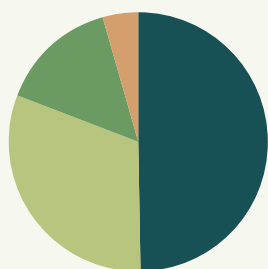


¹² Aquela percebida pelos empresários no mercado.

Expectativa para 2016
 (Sondagem 2015)

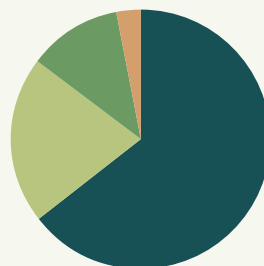
Percepção de 2016
 (Sondagem 2016)

Crescimento do PIB



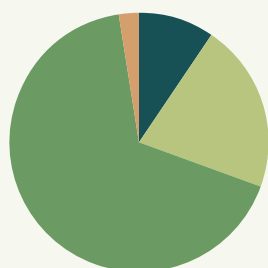
- 49,9% Reduzirá
- 31,2% Mantém-se
- 14,7% Aumentará
- 4,2% NS/NR

Crescimento do PIB



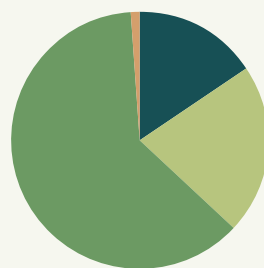
- 64,5% Reduzirá
- 21,0% Mantém-se
- 11,7% Aumentará
- 2,8% NS/NR

Inflação



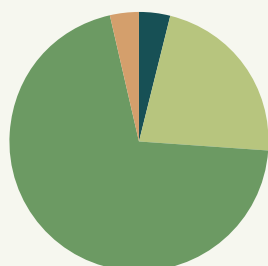
- 9,7% Reduzirá
- 20,9% Mantém-se
- 67,0% Aumentará
- 2,4% NS/NR

Inflação



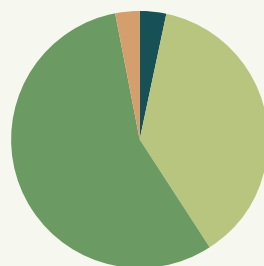
- 15,8% Reduziu
- 21,4% Manteve-se
- 61,9% Aumentou
- 0,9% NS/NR

Carga Tributária



- 3,9% Reduzirá
- 22,3% Mantém-se
- 70,4% Aumentará
- 3,4% NS/NR

Carga Tributária



- 3,4% Reduziu
- 37,6% Manteve-se
- 56,1% Aumentou
- 2,9% NS/NR

TRANSPORTADORES TÊM EXPECTATIVAS FRUSTRADAS EM 2016

A expectativa dos transportadores entrevistados na Sondagem 2015 era de que houvesse manutenção dos já baixos níveis de receita bruta (44,2%), do número de viagens (50,2%) e da quantidade de cargas e passageiros (44,3%) em 2016. Contudo, os resultados da Sondagem 2016 revelam que essas expectativas foram frustradas e o setor registrou redução em todas essas variáveis.

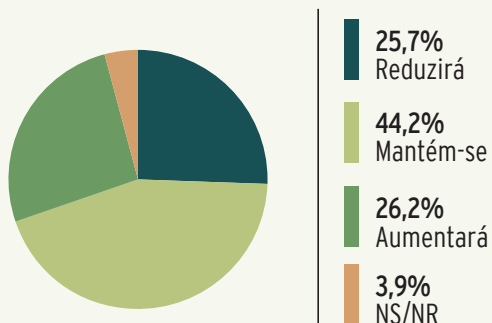
Assim, 60,1% das empresas de transporte confirmaram redução da receita bruta em 2016. 58,8% destacaram a queda no número total de viagens. Das transportadoras de cargas, 49,8% tiveram queda no volume de bens transportados. Já os transportadores de passageiros, 68,5% registraram diminuição no número de pessoas deslocadas.

Apesar da expressiva redução da demanda, o setor manteve o atendimento da população e não houve, de forma agregada, redução da área de atuação das empresas em 2016 (83,6%). Para a manutenção dessa oferta, instalações físicas (83,2%) e tamanho da frota (57,4%) ficaram estáveis.

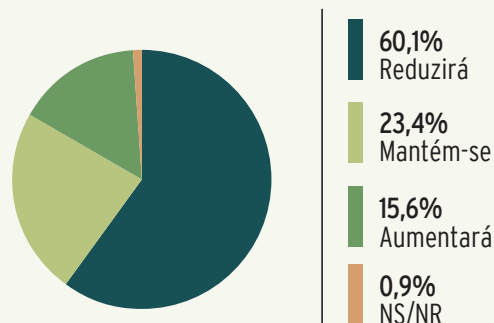
Expectativa para 2016
(Sondagem 2015)

Percepção de 2016
(Sondagem 2016)

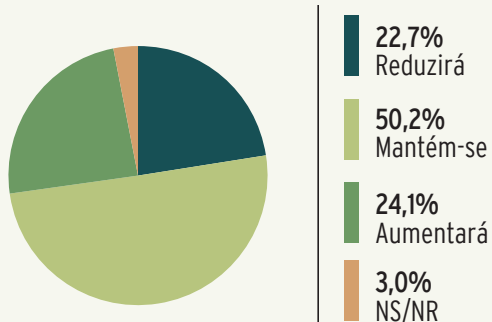
Receita Bruta



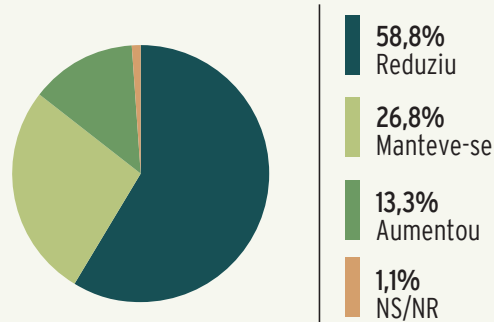
Receita Bruta



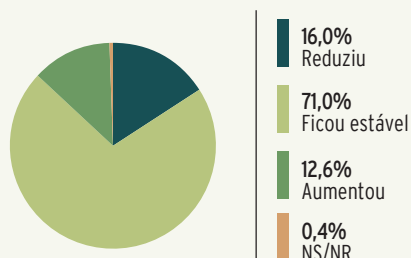
Número de Viagens



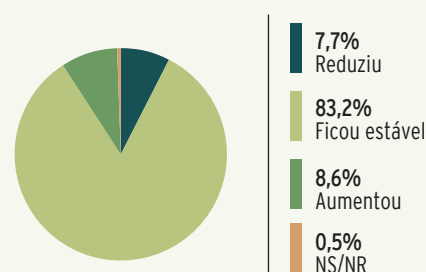
Número de Viagens



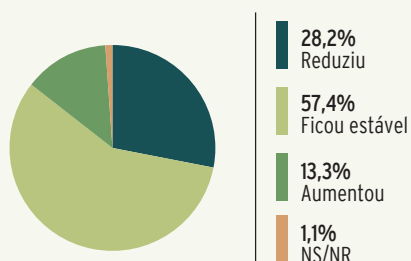
Em 2016, a área de atendimento da sua empresa (setor de transporte agregado):



Em 2016, a quantidade de instalações físicas de sua empresa (setor de transporte agregado):



Em 2016, a frota da sua empresa (setor de transporte agregado):



DEMANDA FRACA E MANUTENÇÃO DOS PREÇOS COBRADOS REDUZIRAM PRODUTIVIDADE DO TRANSPORTE EM 2016

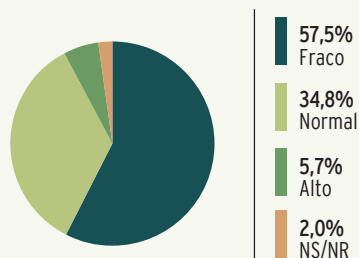
57,5% dos empresários classificaram a demanda por serviços de transporte de 2016 como fraca, quando comparada aos anos anteriores. Apesar disso, 61,3% dos entrevistados não reduziram o número de veículos em operação por causa da crise¹³. Com isso, 60,7% das empresas tiveram utilização média da capacidade instalada de até 80,0% e, apenas 25,5% delas utilizaram mais de 80,0% de sua capacidade.

Assim, a fraca demanda e a manutenção da oferta fizeram com que, mesmo diante do aumento do custo operacional das empresas (74,6%) - resultante da elevação do preço dos principais insumos¹⁴ - o preço do frete e/ou passagens praticados, em 2016, ficasse estável para 43,1% das empresas e fosse reduzido em 25,2% delas. Como resultado desse cenário, houve queda de produtividade em 43,0% das transportadoras que participaram desta Sondagem.

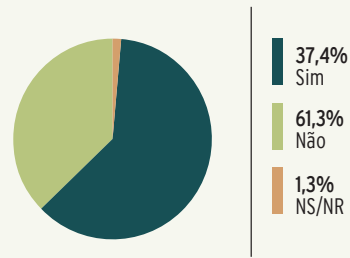
¹³ Para aqueles que reduziram, ver na próxima seção as destinações.

¹⁴ Ver Apêndice.

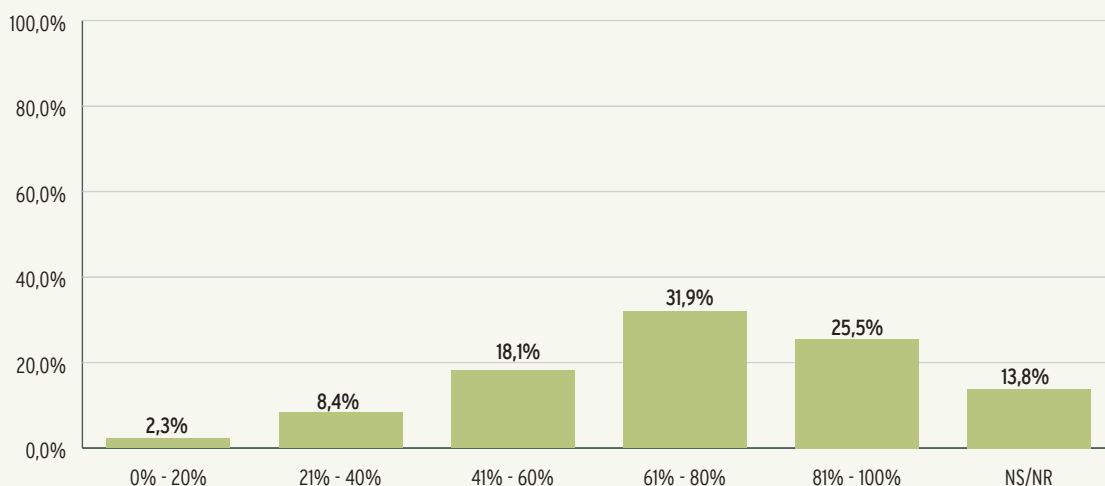
Considerando os anos anteriores, o volume de serviços demandados à sua empresa em 2016 foi:



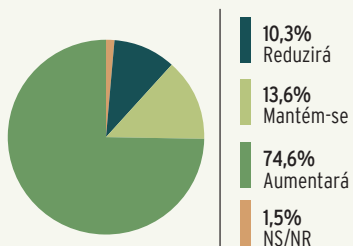
Houve redução do número de veículos em operação devido à crise?



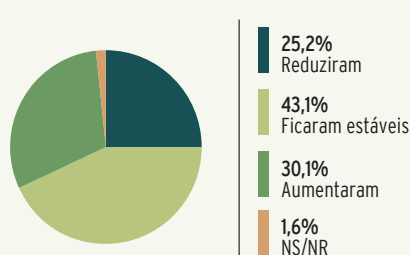
Qual o nível médio de utilização da capacidade instalada de transporte da sua empresa em 2016?



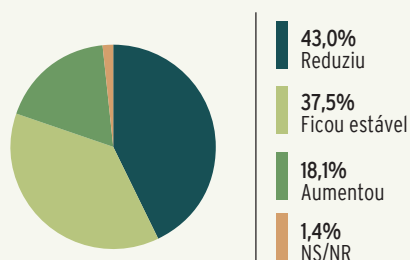
Em comparação a 2015, em 2016 os custos operacionais da sua empresa:



Em comparação a 2015, em 2016 os preços de fretes e passagens cobrados por sua empresa:



Em comparação a 2015, em 2016 a produtividade de sua empresa:



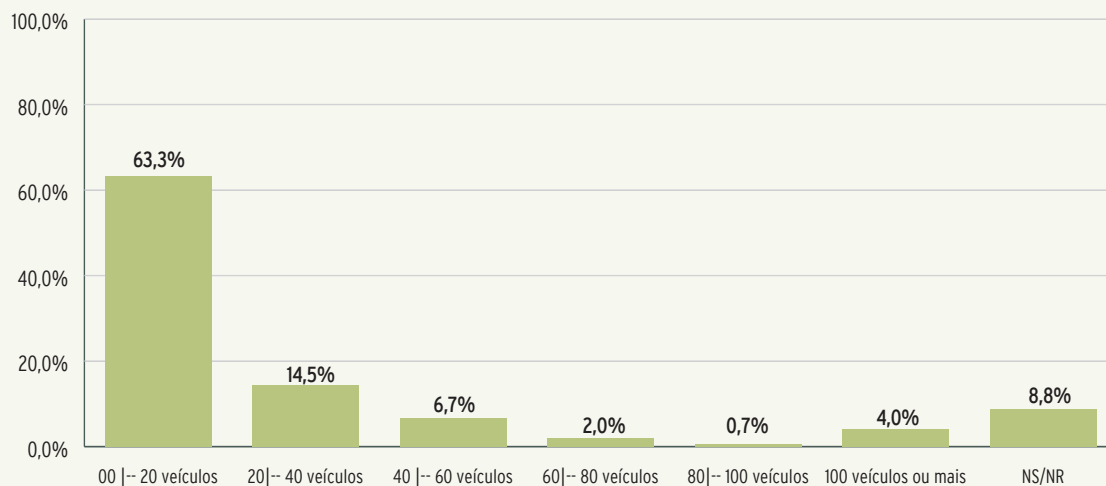
TRANSPORTE FERROVIÁRIO, DE CARGAS E DE PASSAGEIROS, NÃO TEVE REDUÇÃO NO NÚMERO DE VEÍCULOS EM OPERAÇÃO DEVIDO À CRISE

Das 37,4% de empresas que reduziram o número de veículos em operação devido à crise, nenhuma é do segmento ferroviário de cargas ou do metroferroviário. Em termos absolutos, o segmento com o maior número de empresas que eliminaram veículos é o rodoviário de cargas. Contudo, em termos relativos, o aéreo é o que teve maior redução, pois 50,0% das empresas diminuíram o número de aeronaves.

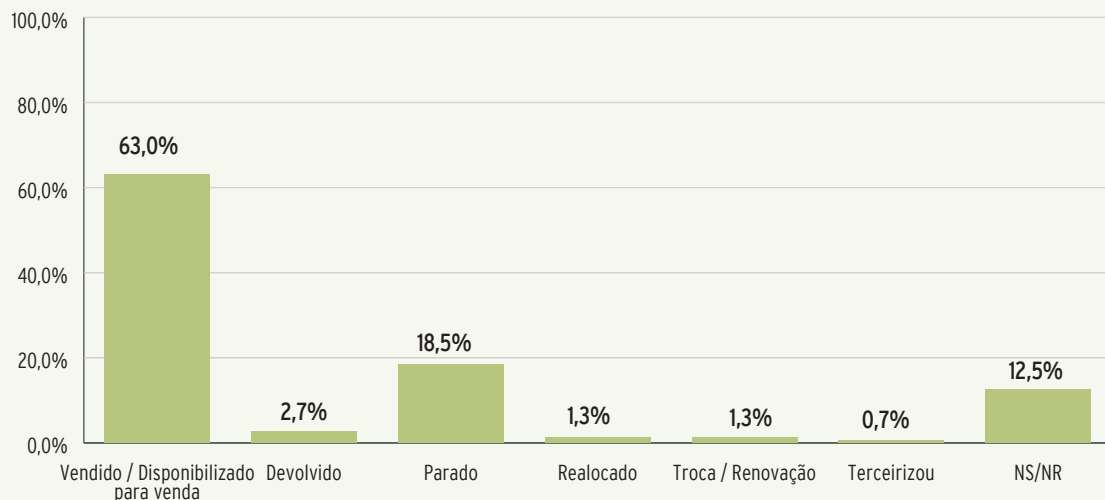
Questionadas sobre a quantidade de veículos retirados de operação, 63,3% dos entrevistados afirmaram ter eliminado até 20 equipamentos e 4,0% excluíram 100 veículos ou mais de suas operações. A maioria das empresas (63,0%) os vendeu ou disponibilizou para venda, 18,5% mantiveram os equipamentos parados nos pátios e 2,7% delas os devolveram.

O cenário é bastante preocupante, pois evidencia que a crise afetou o principal ativo das empresas. Além de operarem com capacidade ociosa e cancelarem seus planos de expansão e renovação de frota, situação que afetou negativamente a indústria automotiva, os transportadores tiveram de desmobilizar ativos para gerar caixa. Isso foi necessário, pois, dada a dificuldade de geração de receita, as empresas tiveram seu fluxo de caixa comprometido.

Quantos veículos foram retirados de operação em sua empresa devido à crise econômica?



Qual foi a destinação dos veículos retirados da operação?



Apenas para os empresários que retiraram os veículos de operação.

SEM DEMANDA, TRANSPORTADORAS DEMITIRAM EM 2016 MAIS DO QUE PLANEJAVAM

A expectativa revelada na Sondagem 2015 era de manutenção do nível de contratação formal de empregados em 2016 (52,8%). Porém, 58,1% das empresas tiveram de reduzir o número de funcionários nos últimos seis meses, como consequência da crise econômica. Entre dezembro de 2015 e setembro de 2016, o setor transportador desempregou 52.444 pessoas, segundo dados do Ministério do Trabalho¹⁵. Por isso, não houve dificuldade de contratação de profissional qualificado (54,6%) para os 52,0% de empresas que realizaram processos seletivos nos últimos seis meses.

Apesar da já evidenciada expectativa de crescimento da demanda em 2017, 58,1% dos entrevistados afirmaram que apenas manterão o seu quadro de funcionários. Contudo, 30,7% dos empresários acreditam que aumentarão, em 2017, a contratação de funcionários em suas transportadoras.

Vale destacar que a recuperação do emprego é mais lenta do que a da receita em todos os setores da economia após uma crise como a atual. No caso do transporte, a queda da atividade e, consequentemente, da demanda por fretes e viagens, além de ocasionar demissões no setor, pode ter feito com que os funcionários mantidos para a manutenção da atividade ficassem ociosos em parte do tempo¹⁶. Assim, com o aumento da demanda, as empresas tendem a aumentar a carga horária desses funcionários, inclusive com a realização de horas-extras no primeiro momento. As contratações começam quando não é mais possível atender à demanda com os funcionários disponíveis. Adicionalmente, o elevado custo de contratação e demissão inibe novas admissões em períodos de maior incerteza.

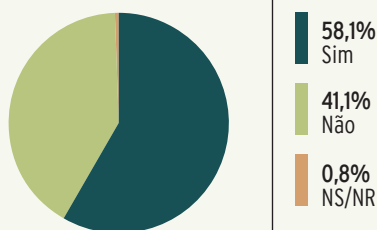
No caso do transporte rodoviário de cargas, existe uma maior flexibilidade para o aumento imediato da oferta de serviços, dada a possibilidade de contratação de Transportadores Autônomos de Carga Agregados (TAC-agregados). Diante disso, 50,4% das empresas reduziram a contratação de TAC-agregados em 2016¹⁷, mas 39,8% já revelaram planejar aumentar esse tipo de contratação em 2017.

15 RAIS/CAGED.

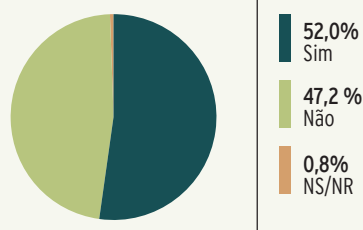
16 Assim como os veículos.

17 Em comparação a 2015.

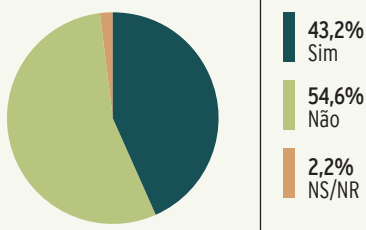
Sua empresa reduziu o número de funcionários nos últimos 6 meses?



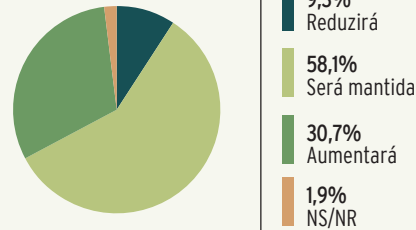
Sua empresa contratou funcionários nos últimos 6 meses?



Sua empresa teve dificuldade de contratar profissionais qualificados?

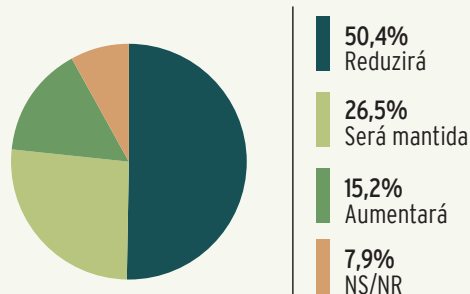


Em comparação a 2016, qual a expectativa para a contratação formal de funcionários em 2017?

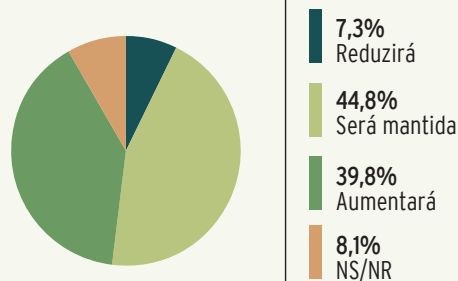


Apenas para os empresários que contrataram funcionários nos últimos 6 meses.

Em comparação a 2015, a contratação de TAC-agregados em 2016:



Em comparação a 2016, qual a expectativa para a contratação de TAC-agregados em 2017?



DIFICULDADE DE ACESSO AO CRÉDITO COMPROMETE INVESTIMENTOS DO TRANSPORTE

77,0% DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE CLASSIFICAM O ACESSO AO CRÉDITO COMO DIFÍCIL

63,7% das empresas de transporte entrevistadas nesta Sondagem não adquiriram veículos em 2016 e 44,6% não pretendem adquiri-los em 2017. Além do fator crise, a dificuldade de acesso ao crédito e o aumento do custo do capital são fatores que inibem a realização de investimentos pelo setor. Destaca-se que apenas 3,9% dos empresários declararam que o acesso ao crédito em 2016 foi fácil.

No que se refere ao custo do capital, dados do Bacen¹⁸ evidenciam que a taxa média de juros¹⁹ para a aquisição de veículos por pessoas jurídicas²⁰ teve aumento de 3,7 pontos percentuais entre dezembro de 2011 (17,9% a.a.) e setembro de 2016 (21,6% a.a.²¹), ou seja, incremento de 20,7% no período.

Ainda segundo o Bacen, o aumento do custo de capital fez com que houvesse uma redução no saldo de empréstimos ao setor transportador de 8,9% em 12 meses, chegando ao mês de setembro de 2016 com R\$ 150,69 bilhões²². Apenas entre agosto e setembro, a queda foi de 0,9%, a maior do setor de serviços no período.

A redução do volume de contratação de financiamentos atingiu, inclusive, as operações realizadas com o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Cabe destacar que os empresários entrevistados afirmaram que o BNDES tem uma alta importância para a viabilização dos investimentos das empresas (45,0%) e 59,5% deles utilizaram as linhas de crédito da instituição nos últimos cinco anos. Dos que as utilizaram, 53,1% financiaram até 60% dos seus investimentos com recursos do banco. Para os empresários que fizeram aquisição de veículos em 2016, 43,8% utilizaram recursos do BNDES²³.

Segundo dados da instituição, os desembolsos das operações de crédito para o setor de transporte somaram R\$ 6,35 bilhões nos primeiros seis meses de 2016, ou seja, 64,7% menores que os registrados no mesmo período de 2014²⁴. Em 2015, foram desembolsados R\$ 13,30 bilhões nos primeiros seis meses²⁵, isto é, mais do que o dobro do realizado em 2016. Contudo, é possível que esse volume aumente já em 2017, dado que o percentual de empresas de transporte que pretendem usar as linhas de financiamento do BNDES é superior ao das que as utilizaram em 2016.

18 Nota para a imprensa de 26/10/2016. Disponível em: <<http://www.bcb.gov.br/htms/notecon2-p.asp>>. Acesso em: 10/11/2016.

19 Crédito livre.

20 Considera as pessoas jurídicas e inclui empresas de transporte de passageiros e cargas em todos os modais.

21 Equivale à taxa de 1,64% a.m.

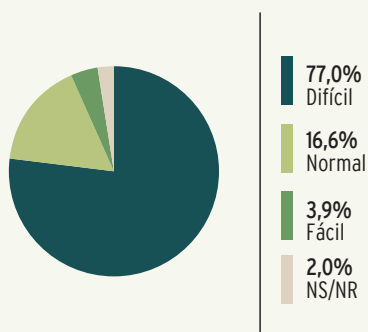
22 Em outubro de 2015, o volume contratado pelo setor era de R\$ 165,50 bilhões.

23 O percentual tende a ser superior, dado que parte dos *leasings* são vinculados ao BNDES. Contudo, essa diferenciação não foi feita nesta edição da Sondagem.

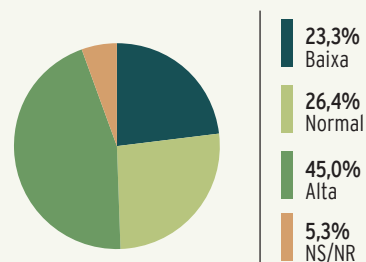
24 Entre janeiro e junho de 2014, o BNDES desembolsou R\$ 18,01 bilhões em financiamentos para o setor de transporte.

25 R\$ 27,10 bilhões no ano.

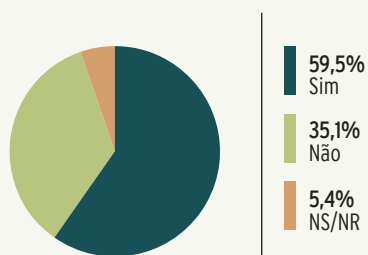
Como foi o acesso ao crédito em 2016?



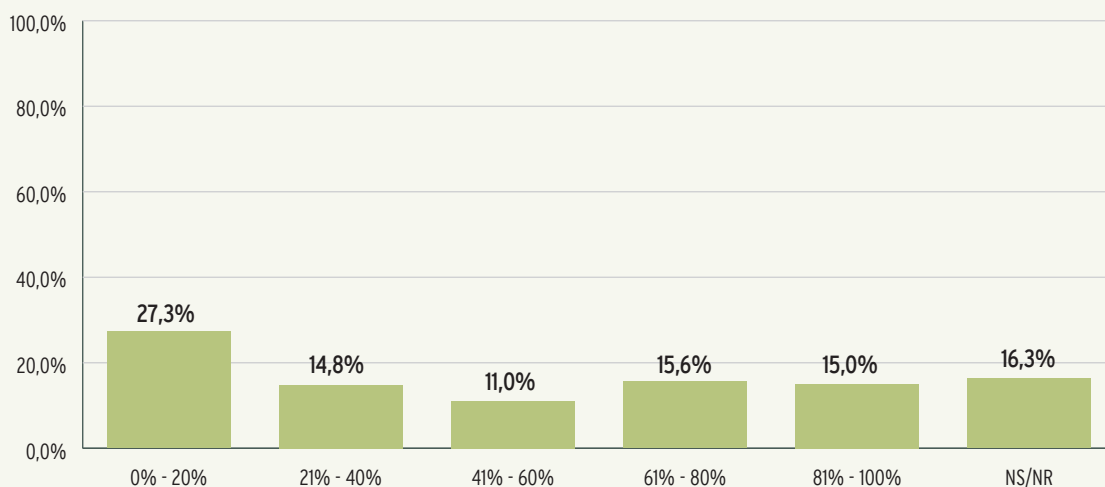
Qual a importância das linhas de crédito do BNDES para os investimentos da sua empresa?



Utilizou as linhas de financiamento do BNDES nos últimos 5 anos?

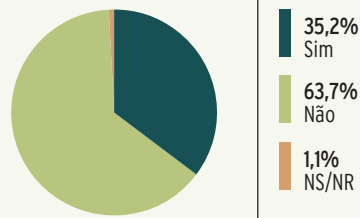


Em média, qual o percentual dos seus investimentos realizados com recursos do BNDES?

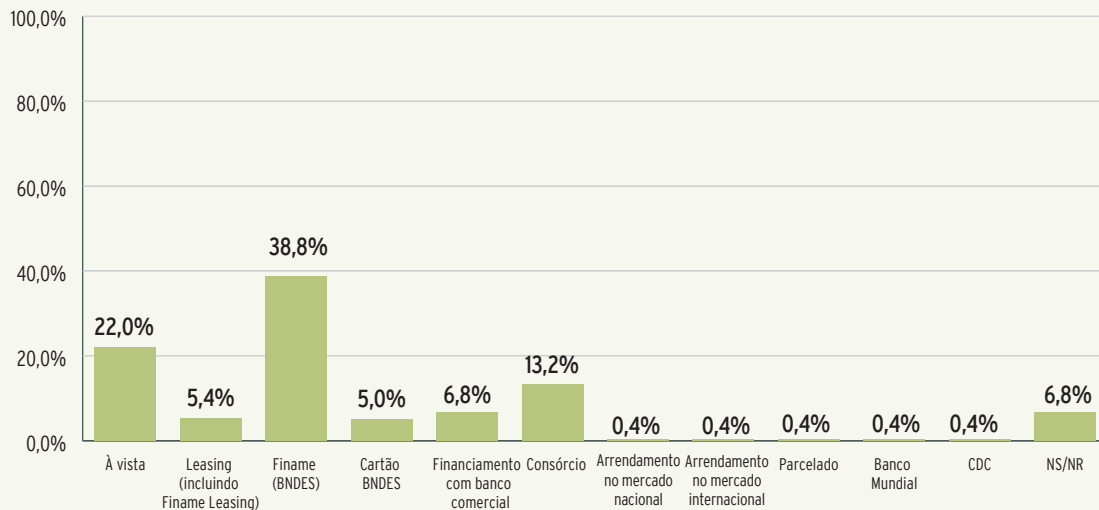


Apenas para as empresas que utilizaram as linhas de crédito.

Sua empresa adquiriu veículos em 2016?

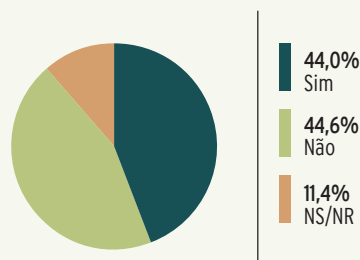


Qual a modalidade de pagamento mais utilizada para a aquisição de veículo em 2016?

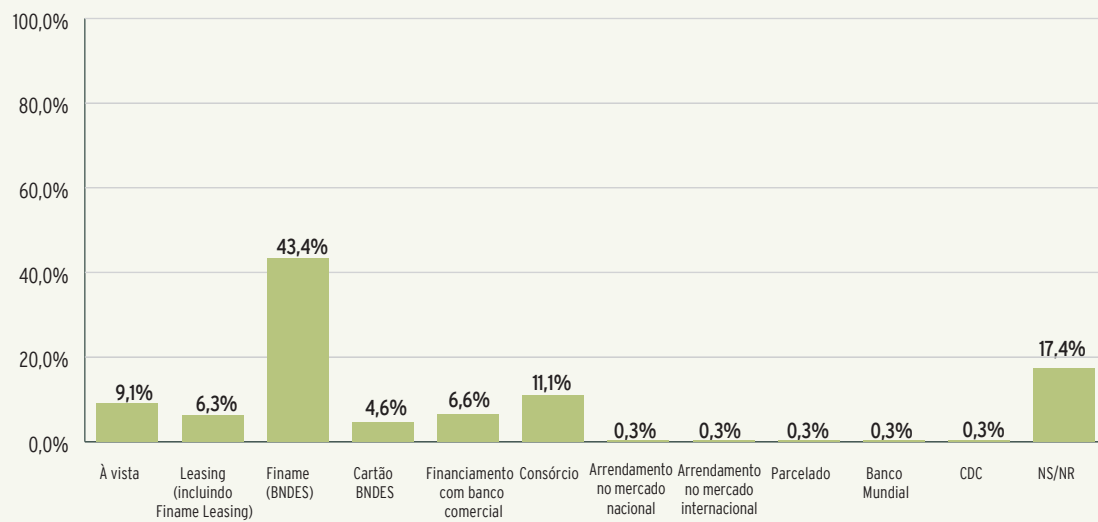


Apenas para as empresas que fizeram aquisição de veículos

Sua empresa pretende adquirir veículos em 2017?



Qual modalidade de pagamento pretende utilizar para a aquisição de veículos em 2017?





RELATÓRIO POR MODAL

TRANSPORTE RODOVIÁRIO

TRANSPORTADORES NÃO ACREDITAM EM MELHORIA DAS RODOVIAS NO CURTO PRAZO

Assim como revelado pelo setor, transportadores rodoviários não acreditam em uma rápida retomada dos investimentos em infraestrutura rodoviária no país. Após 60,2% dos entrevistados perceberem uma queda no volume de recursos públicos aplicados nas rodovias em 2016, comparativamente a 2015, e manutenção dos aportes privados (42,6%), as empresas de transporte de cargas e passageiros projetam continuidade desse cenário também para 2017. Cabe destacar que a qualidade das rodovias brasileiras é classificada como regular, ruim ou péssima por 88,6% dos entrevistados.

No caso dos investimentos públicos, 45,7% dos empresários creem na manutenção do nível dos aportes em 2017 e, dessa forma, esperam que a condição das rodovias públicas observadas em 2016 seja apenas mantida no próximo ano. O fato é preocupante, pois 52,8% dos entrevistados destacaram que a condição das rodovias públicas piorou em 2016. Essa percepção é confirmada pela Pesquisa CNT de Rodovias 2016²⁶. O levantamento, realizado pela CNT, apurou que, em 12 meses²⁷, houve aumento de 2.559 km²⁸ de rodovias sob gestão pública classificados como Regular, Ruim ou Péssimo²⁹. Se confirmada a previsão, o setor transportador será ainda mais prejudicado, dado que as atuais inadequações das rodovias públicas já elevam os custos operacionais, em média, 28,7%³⁰. Assim, cabe ao governo federal definir uma estratégia para potencializar as inversões necessárias para a manutenção da infraestrutura.

Apesar dos anúncios recentes de realização de novas concessões pelos governos federal e estaduais, os empresários estão divididos quanto à efetivação dos investimentos ainda em 2017. Para 44,9% o aporte de recursos privados deverá ser mantido no mesmo patamar do observado em 2016, mas para 43,8% ele será maior. Complementarmente, 45,3% esperam por manutenção da condição das rodovias concessionadas, enquanto 46,1% acreditam na melhoria em 2017.

O exposto reforça que, apesar de apoiar o novo governo, o setor não confia que ele será capaz de viabilizar a solução dos entraves de infraestrutura de transporte no país. Para que isso seja realizado, o esforço terá de ser significativamente maior do que o até então proposto. Isso porque, além de promover a melhoria da qualidade das rodovias já instaladas, é fundamental que se amplie a malha pavimentada atual que é tida como insuficiente por 50,0% dos empresários do segmento rodoviário³¹.

26 Disponível em: <<http://pesquisarodovias.cnt.org.br/>>.

27 Tempo entre a Pesquisa CNT de Rodovias 2015 e a edição de 2016.

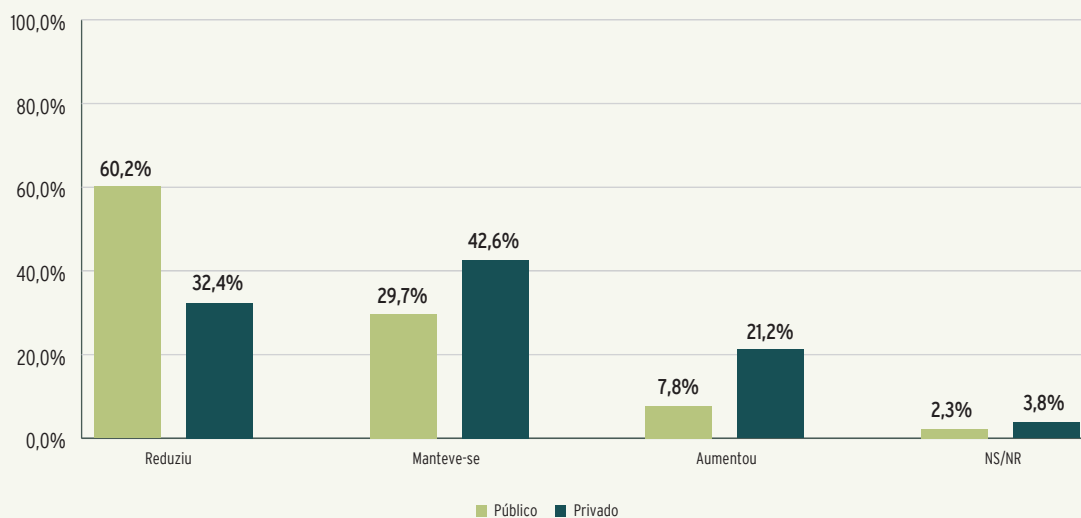
28 Apenas para efeito comparativo, a BR-158 teve 2.538 km pesquisados nos Estados: RS, SC, PR, SP, GO, MS, MT e PA.

29 Para uma análise dos resultados da Pesquisa CNT de Rodovias, acesse: <http://www.cnt.org.br/Imprensa/noticia/rodovias-em-condicoes-inadequadas-comprometem-desenvolvimento-do-pais>.

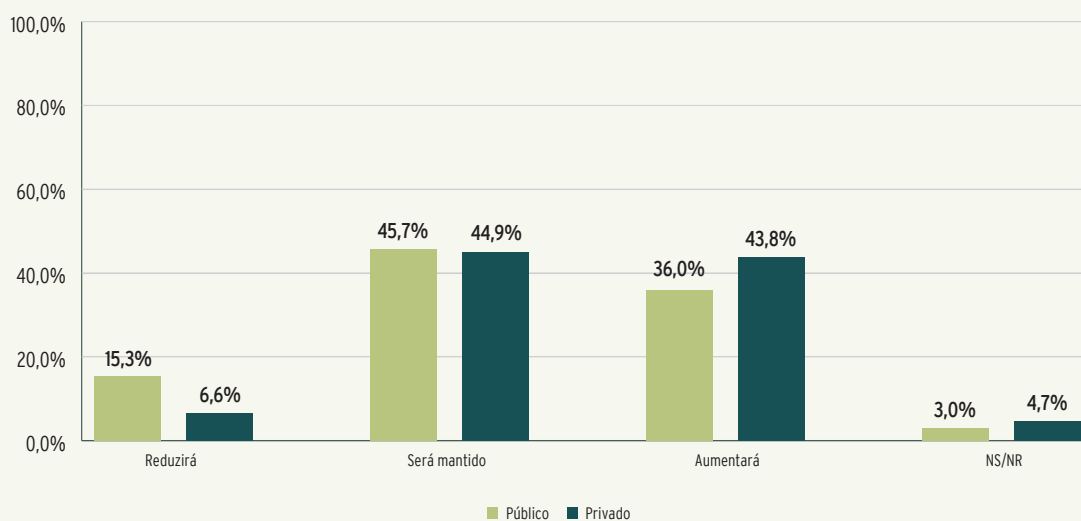
30 Para todas as rodovias, públicas e concessionadas, o aumento médio do custo operacional devido às inadequações no pavimento é de 24,9%.

31 A Pesquisa CNT de Rodovias 2016 destacou que apenas 12,3% das rodovias brasileiras são pavimentadas.

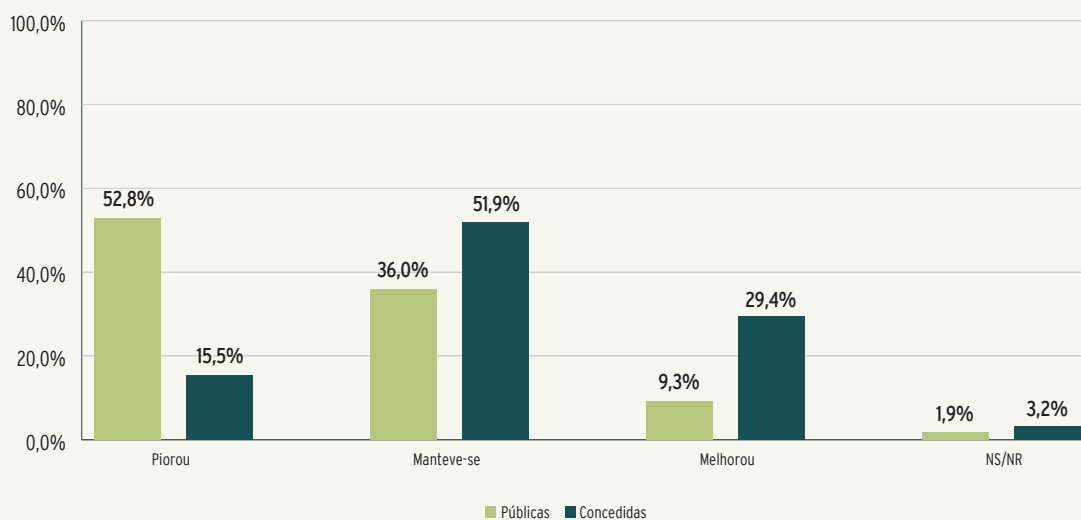
Em comparação a 2015, o volume de investimento (público e privado) nas rodovias em 2016:



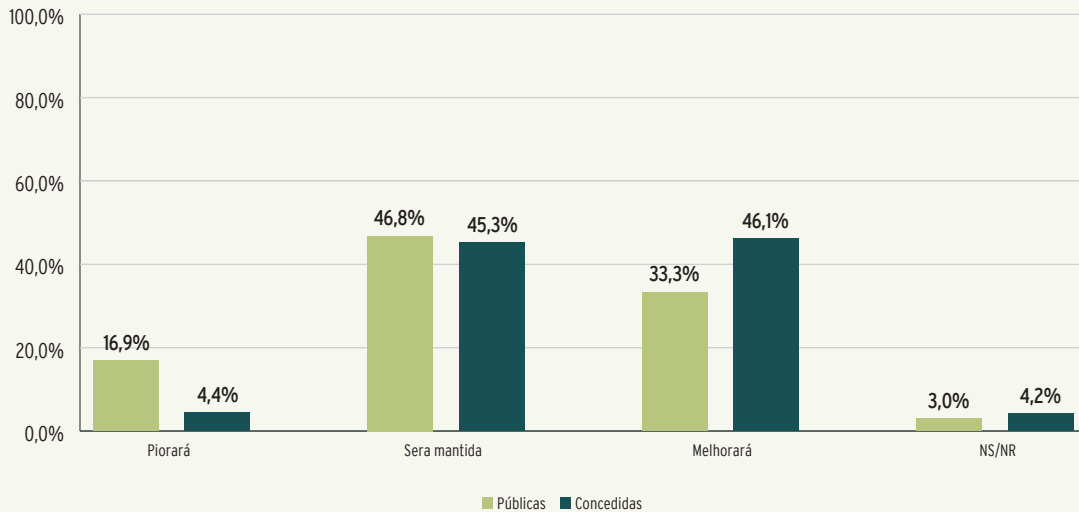
Em comparação a 2016, o volume de investimento (público e privado) nas rodovias em 2017:



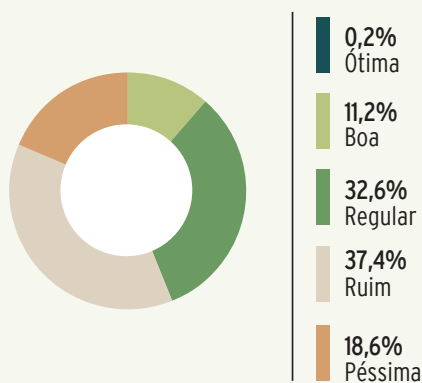
Em comparação a 2015, a condição das rodovias (públicas e concedidas) em 2016:



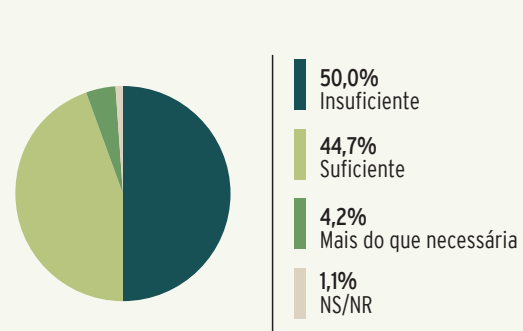
Em comparação a 2016, a condição das rodovias (públicas e concedidas) em 2017:



Qual a qualidade das rodovias brasileiras?



A quantidade de rodovias no Brasil é:



COBRANÇA DA CIDE ELEVA O CUSTO DOS TRANSPORTADORES, MAS NÃO É CONVERTIDA EM INVESTIMENTOS PARA O SETOR

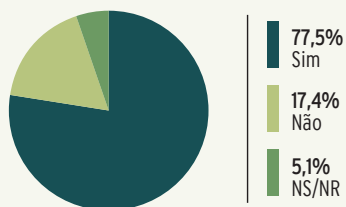
77,5% dos empresários revelaram que tiveram aumento do custo operacional em suas operações em razão da retomada da cobrança da Cide-combustíveis em 2015. O tributo, que estava com a alíquota zerada, foi reativado pelo Decreto nº 8.395, de 28 de janeiro de 2015. Dessa forma, desde maio de 2015, recolhe-se R\$ 0,05 de cada litro de diesel vendido no país³². Desde então, já foram arrecadados R\$ 7,53 bilhões, segundo dados publicados pela Secretaria da Receita Federal. Contudo, o acompanhamento da execução orçamentária³³ aponta que apenas R\$ 575,75 milhões (7,6%) foram investidos com recursos da Cide-combustíveis no período³⁴. Desse modo, evidencia-se que, apesar de ser onerado, o setor não recebe do Estado a devida contrapartida. Os recursos já pagos pelo setor e não investidos até o momento deveriam ser destinados à recuperação das rodovias do país que, como destacado pelos transportadores, encontram-se em condições inadequadas.

32 A alíquota para a gasolina é de R\$ 0,10/litro.

33 Consulta feita pelo Siga Brasil.

34 Para mais informações sobre a execução orçamentária do governo federal, acesse o Boletim Econômico da CNT disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Paginas/boletim-economico>>.

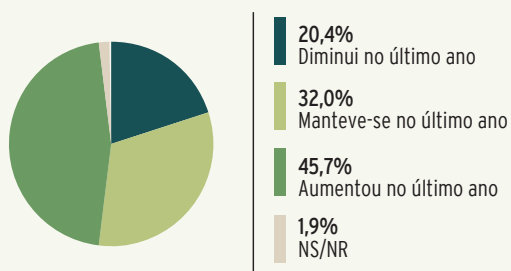
Percebeu aumento no custo operacional da sua empresa devido à volta da cobrança da Cide-combustíveis?



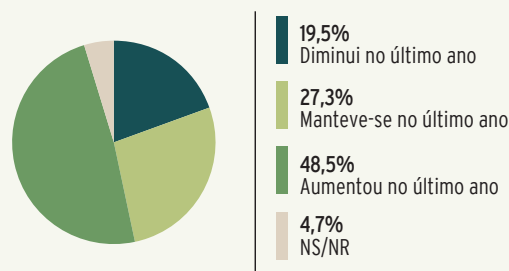
AUMENTO DO NÚMERO DE ASSALTOS E ROUBOS NAS RODOVIAS PREOCUPA EMPRESÁRIOS

As ocorrências de assaltos a ônibus e roubos de cargas aumentaram no último ano, segundo a percepção dos transportadores. 45,7% dos empresários do segmento rodoviário de passageiros afirmaram que o número de assaltos na região onde sua empresa opera aumentou e, apenas 20,4% perceberam queda. Para 48,5% das empresas de transporte rodoviário de cargas houve aumento da quantidade de roubos. A situação evidencia a falta de segurança nas rodovias do país, que compromete não apenas a eficiência da produção do setor, mas, também, a vida dos trabalhadores do transporte e de seus passageiros.

Considerando o número de ocorrências de assaltos aos ônibus na região de operação da sua empresa, esse número:



Considerando o número de ocorrências de roubo de cargas na região de operação da sua empresa, esse número:



MONITRIIP TRARÁ CUSTOS PARA O SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS, MAS SEUS BENEFÍCIOS NÃO SÃO CLAROS PARA EMPRESÁRIOS

Disciplinado pela Resolução nº 4.499 da ANTT, de 28 de novembro de 2014, o Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros (Monitriip) estabelece os padrões para a coleta, o armazenamento, a disponibilização e o envio de dados sobre cada viagem realizada pelo transportador rodoviário de passageiros. Para atender à Resolução, deverão ser instalados, em todos os ônibus da frota, dispositivos homologados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) que farão a transmissão de dados por meio de uma conexão móvel de dados (exemplo: EDGE, 3G). Apesar de o período de cadastro das empresas no Portal Monitriip³⁵

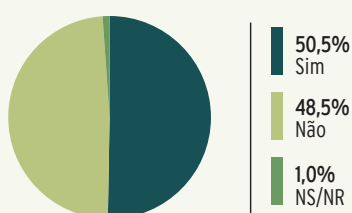
35 Portal disponível em: <<https://appweb1.antt.gov.br/monitriipPortal/default.aspx>>.

já ter começado³⁶, 48,5% das empresas de transporte rodoviário de passageiros participantes desta Sondagem não tinham conhecimento sobre o sistema.

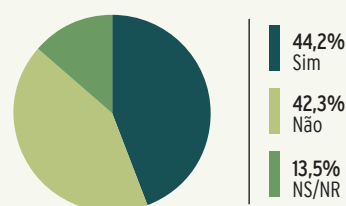
O desconhecimento preocupa e indica falha no processo de comunicação da ANTT. Diante do fato, é possível que uma prorrogação do prazo seja necessária para que o setor possa realizar as ações necessárias. Isso porque todo o custo de compra, de instalação dos equipamentos, de coleta e de envio dos dados é de responsabilidade das empresas transportadoras e, como já evidenciado por esta Sondagem, as empresas passam por um período de severa crise com queda no volume de serviços, redução da receita bruta e elevação de seus custos operacionais.

É exatamente o custo o maior obstáculo ao Monitriip segundo 36,5% das empresas de transporte rodoviário de passageiros que se manifestaram sobre as dificuldades de implementação do sistema. Além desse, foram destacados a falta de informações sobre o sistema (15,4%) e o reduzido tempo de implementação (3,8%). Diante da escassez de informações, os empresários³⁷ estão divididos quanto aos possíveis benefícios advindos do início da operação do Monitriip. Assim, uma campanha de esclarecimento para as próximas ações e destinação dos dados coletados torna-se essencial.

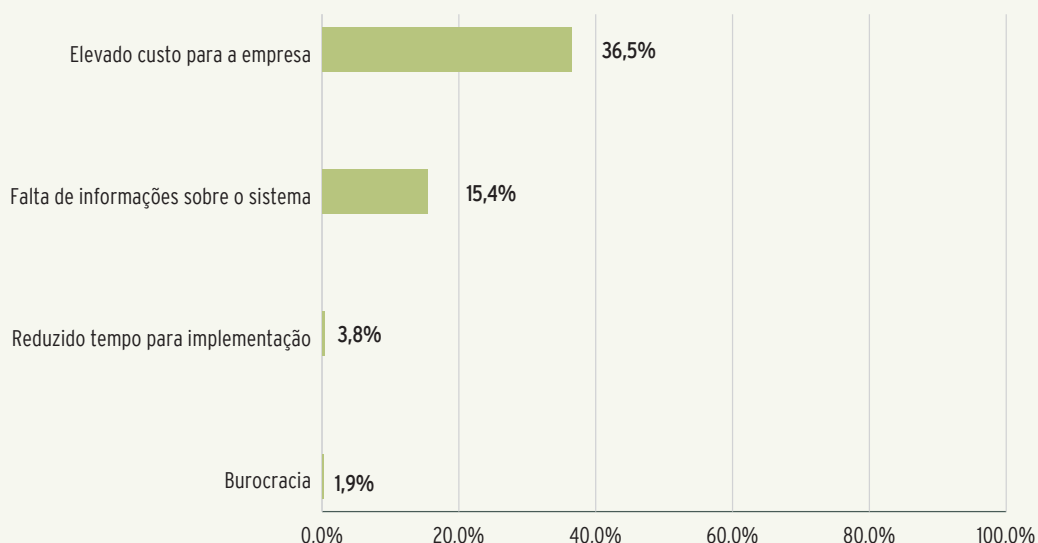
Conhece o Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros (Monitriip)?



Acredita que o Monitriip trará benefícios para o setor transportador?



Quais os principais obstáculos para a implementação do Monitriip?



Apenas para as empresas que conhecem o Monitriip.

36 Veja no Anexo os prazos definidos pela Portaria nº 92 da ANTT.

37 Perguntou-se apenas para aqueles que conhecem o Monitriip.

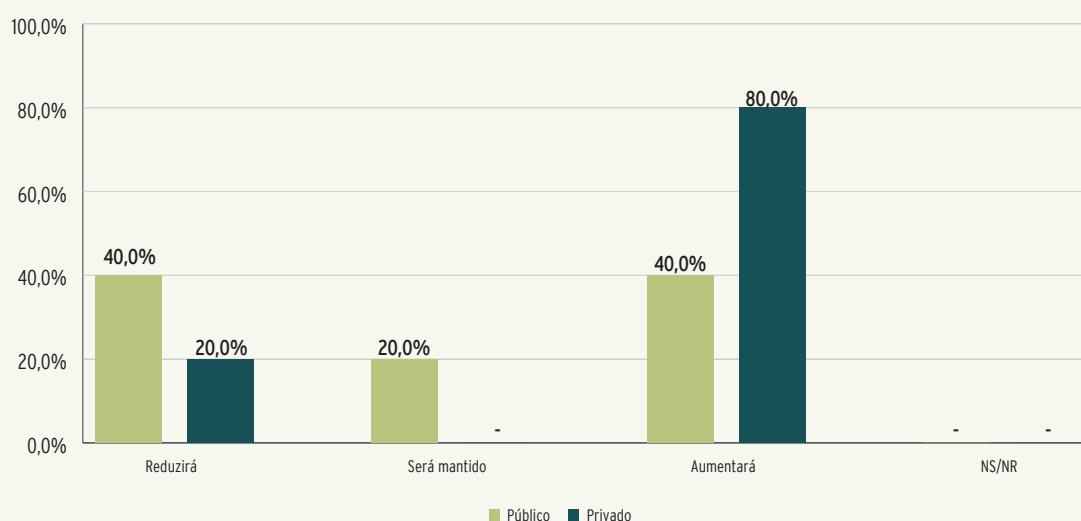
TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS

CONCESSIONÁRIAS PROJETAM MAIS INVESTIMENTOS E DESTACAM A IMPORTÂNCIA DAS PRORROGAÇÕES DE CONTRATO PARA O SISTEMA FERROVIÁRIO BRASILEIRO

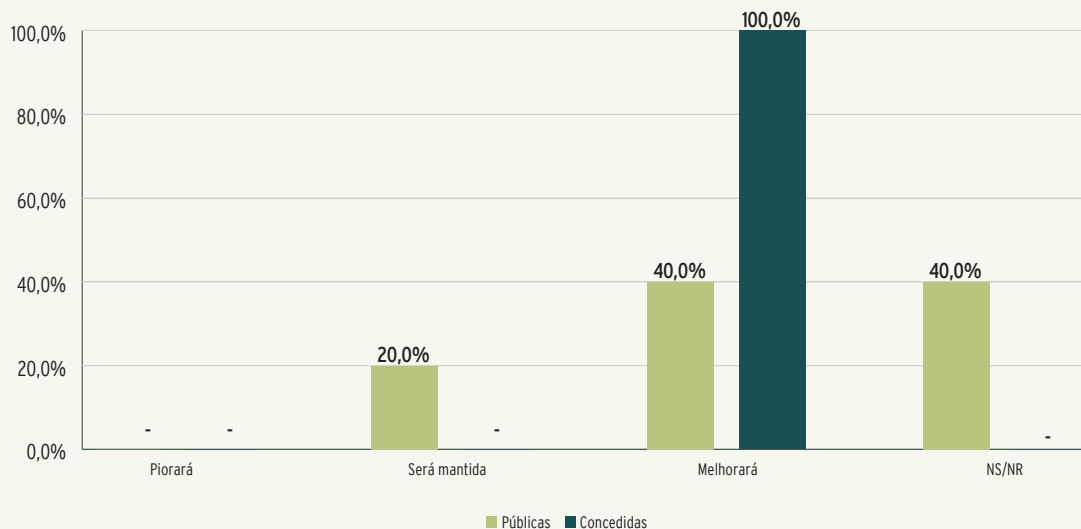
Para as concessionárias de ferrovias sondadas, apesar das melhorias no sistema que permitiram o aumento da produtividade e a redução do número de acidentes, há espaço para mais avanços. Dessa forma, 80,0% dos entrevistados afirmaram que os aportes privados em infraestrutura ferroviária aumentarão e 100,0% acreditam que a condição das ferrovias concedidas melhorará em 2017. Contudo, apenas 40,0% deles esperam por elevação também nas intervenções promovidas pelo setor público.

Diante da insuficiente malha ferroviária do país (100,0%) e das dificuldades enfrentadas pelo governo, tanto na realização de investimentos diretos e quanto na promoção das novas concessões ferroviárias no curto prazo, as empresas afirmam que as renovações de contrato são a melhor forma de viabilizar os investimentos necessários para a infraestrutura ferroviária no curto e médio prazos. No entanto, cabe ressaltar que, para viabilizar tais aportes, os contratos devem passar por prorrogação, pois os atuais não têm previsão de investimentos. Questionadas se teriam interesse em renovar seus contratos, 80,0% das participantes afirmaram que sim.

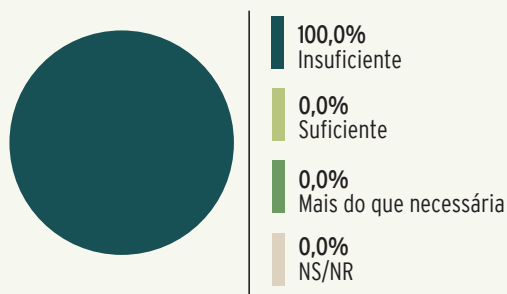
Em comparação a 2016, o volume de investimento (público e privado) nas ferrovias em 2017:



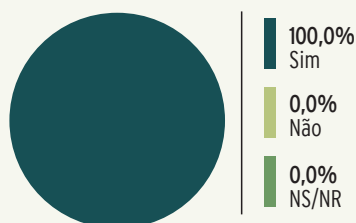
Em comparação a 2016, a condição das ferrovias (públicas e concedidas) em 2017:



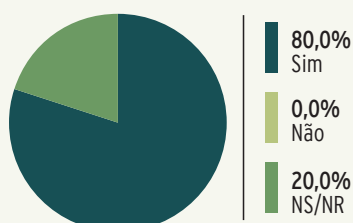
A quantidade de ferrovias no Brasil é:



Sobre a proposta de prorrogação das concessões ferroviárias já existentes, acredita que é a melhor forma de se viabilizar investimentos ferroviários no país?



Sua empresa tem interesse em prorrogar seu contrato de concessão com o governo federal?



TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS

83,5% DAS EMPRESAS TIVERAM QUEDA NO VOLUME DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

Diante da crise econômica e do aumento do desemprego, principalmente nas áreas urbanas, 83,5% das empresas de transporte urbano de passageiros por ônibus consultadas tiveram queda no volume de clientes transportados nos últimos 12 meses. Dessas, 18,6% evidenciaram que a redução de demanda foi igual ou superior a 20,0%. Esse resultado comprometeu a receita bruta de 61,5% dos entrevistados³⁸.

Cabe destacar que 83,0% das empresas participantes da Sondagem não recebem nenhum tipo de subsídio para operar, apesar de terem suas tarifas reguladas e transportarem passageiros beneficiados por gratuidades legais (19,0% dos empresários revelaram que as gratuidades representam mais de 30,0% de seus passageiros transportados). Dessa forma, toda a queda da receita foi absorvida por elas, que não podem utilizar automaticamente mecanismos de mercado, como o ajuste de preço.

Adicionalmente, 81,0% dos entrevistados informaram que tiveram aumento nos custos operacionais em 2016³⁹. Esse incremento é resultado tanto do aumento do preço dos principais insumos, notadamente o diesel, quanto da elevação do custo causados pelos crescentes congestionamentos em áreas urbanas. Os engarrafamentos, além de reduzir o conforto percebido pelos usuários, comprometem a eficiência do transporte e aumentam o consumo de combustível - ao elevar o tempo em que os veículos ficam parados ou se locomovem em velocidade inferior a ideal e, também, a quantidade de frenagens necessárias no percurso -, o de manutenção e a necessidade de mão de obra.

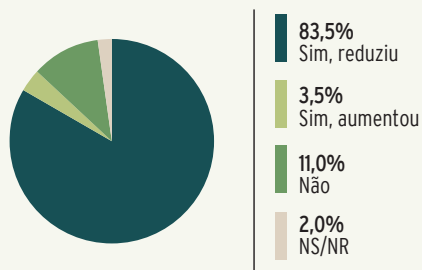
Diante desse cenário, ações públicas são necessárias para se garantir a prestação do serviço de transporte público de passageiros por ônibus. Contudo, a mais urgente delas é a imediata revisão das tarifas praticadas para permitir que as empresas possam ajustar seus fluxos de caixa à atual composição da demanda e de seus custos operacionais. A não permissão dos ajustes solicitados para as tarifas de transporte poderá comprometer a qualidade do serviço e, em alguns casos, sua interrupção por falta de capacidade financeira de algumas empresas que foram mais afetadas pela crise.

No médio prazo, é imperativo que seja revisada a metodologia para a precificação dos serviços de mobilidade urbana a fim de viabilizar uma maior flexibilidade para que as empresas tenham instrumentos eficazes de adaptação às mudanças da demanda. Com isso, ao garantir uma melhor gestão de recursos para as empresas, será criado um ambiente mais propício aos investimentos do segmento.

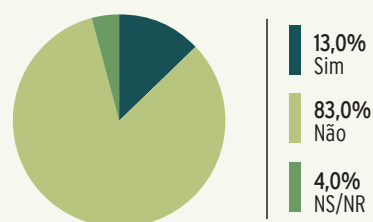
38 Ver Apêndice.

39 Ver Apêndice.

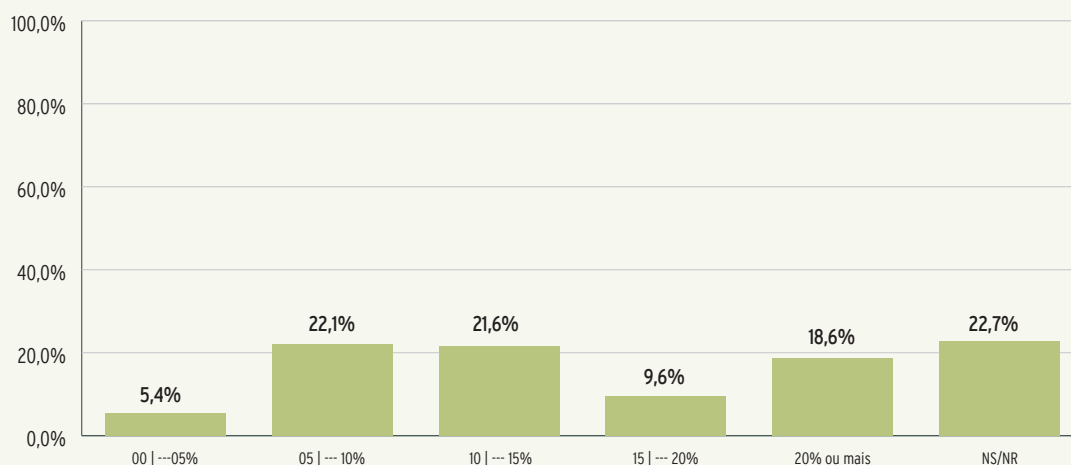
O sistema operado por sua empresa teve variação do volume de passageiros diários nos últimos 12 meses?



Recebe algum tipo de subsídio para operar?

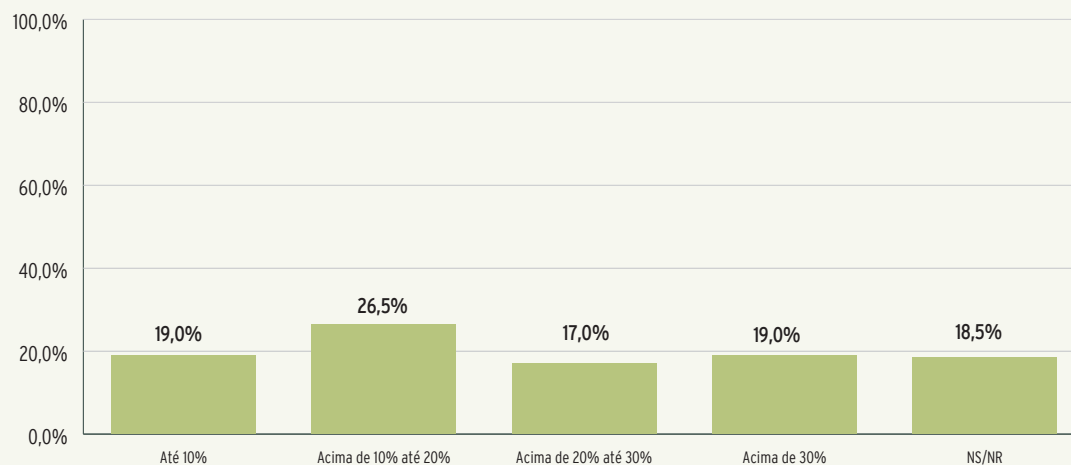


Qual o percentual de variação (redução)?



Obs.: Apenas para os empresários que tiveram redução no volume de passageiros diários nos últimos 12 meses.

Qual o percentual de passageiros transportados em seu sistema que são beneficiados por gratuidades definidas em Leis



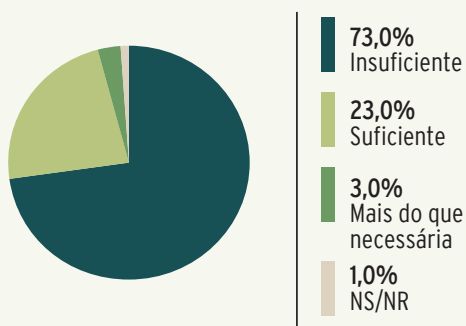
INFRAESTRUTURA VIÁRIA É AVALIADA COMO INSUFICIENTE E INADEQUADA POR TRANSPORTADORES

A quantidade de infraestrutura disponível para a realização do transporte urbano de passageiros por ônibus é considerada insuficiente por 73,0% dos empresários e de qualidade inadequada (regular, ruim ou péssima) por 82,5% deles. Apesar disso, transportadores perceberam queda no volume de investimentos realizados em 2016 e esperam apenas pela manutenção dos aportes em 2017. Como consequência dos reduzidos investimentos, não houve melhoria na condição das vias em 2016, situação que deve ser mantida no próximo ano.

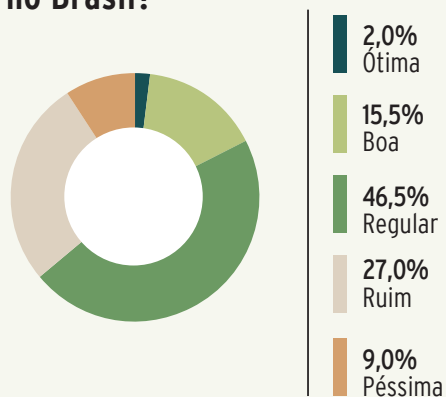
As deficiências na infraestrutura elevam os custos de operação das empresas, reduzem a eficiência da prestação do serviço, comprometem a segurança e o conforto dos usuários. Além disso, esses problemas são majorados pelo crescimento do número de veículos particulares que comprometem a utilização do espaço viário de forma eficiente e geram crescentes congestionamentos nos principais centros urbanos. Esse é um problema que deve ser solucionado urgentemente no país, principalmente porque a mobilidade urbana é um dos principais indutores de crescimento econômico.

Uma forma de reduzir o impacto da inadequação da malha viária urbana e do aumento do número de veículos particulares nas cidades é a implantação de faixas exclusivas para os ônibus. Essas faixas, que evidenciam a priorização do transporte público coletivo de passageiros, geram como principais benefícios a redução do tempo de trânsito dos ônibus, a maior pontualidade nas rotas operadas, a redução do número de acidentes e a economia de combustível. Apesar dos significativos benefícios, 56,5% das empresas de transporte urbano de passageiros por ônibus não dispõem desse instrumento nas cidades onde operam. Logo, a implementação das faixas nas cidades onde elas ainda não estão disponibilizadas contribuirá para a melhoria da mobilidade urbana e, assim, da produção nacional.

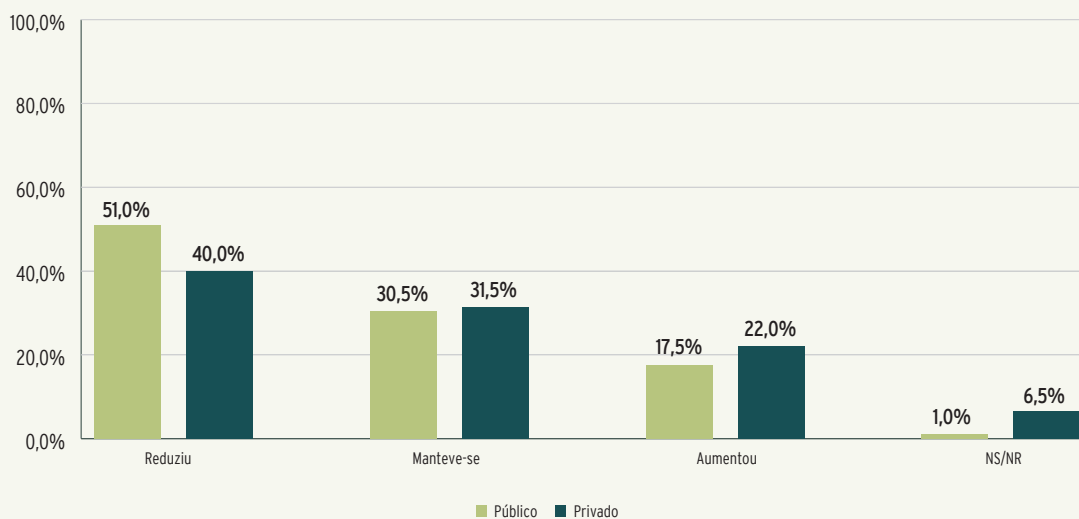
A quantidade de infraestrutura de transporte urbano no Brasil é:



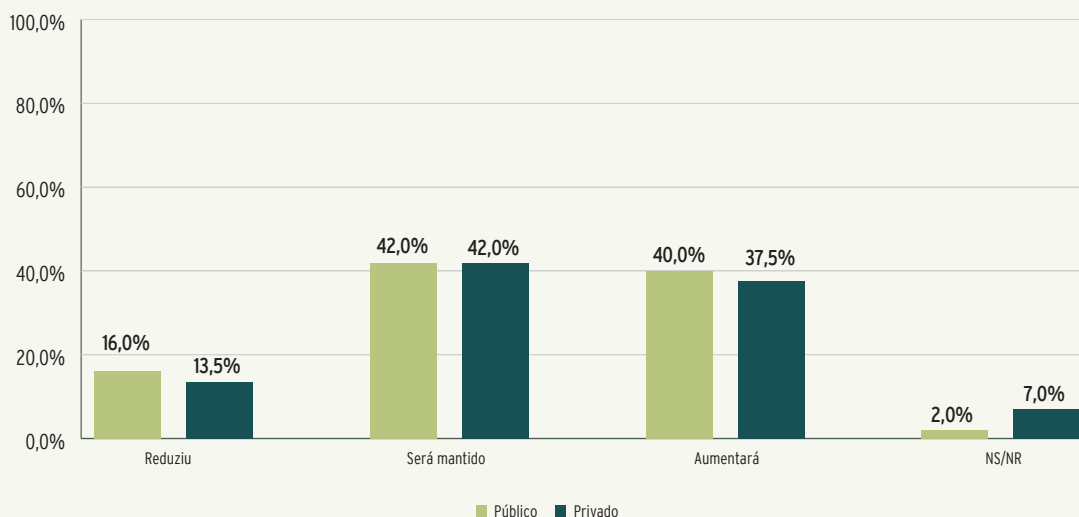
Qual a qualidade da infraestrutura de transporte urbano no Brasil?



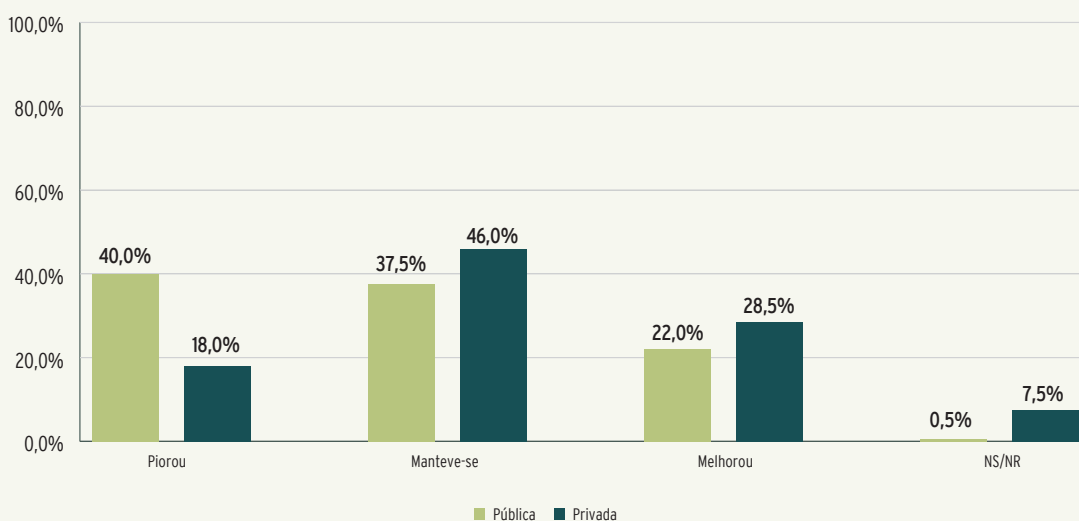
Em comparação a 2015, o volume de investimento (público e privado) em infraestrutura de transporte urbano em 2016:



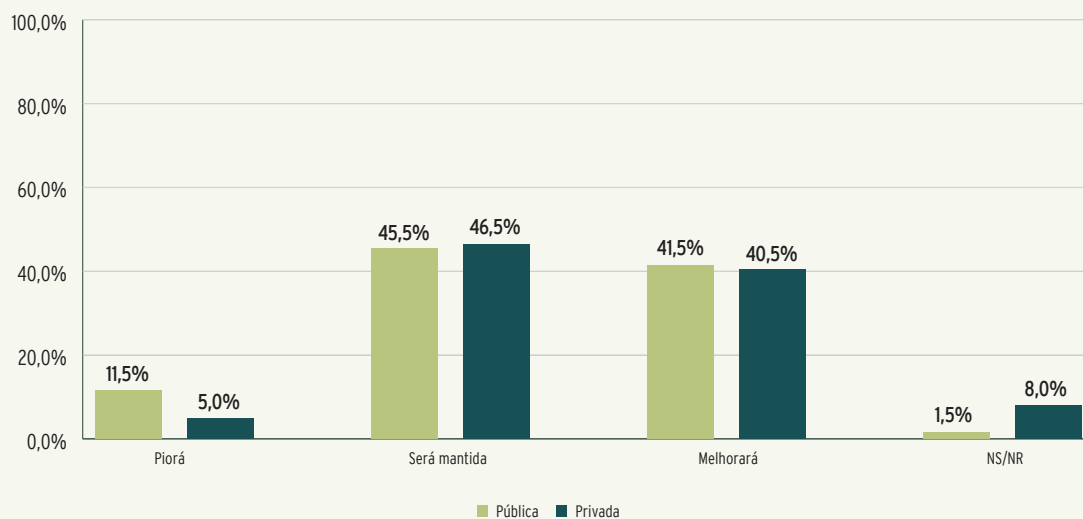
Em comparação a 2016, o volume de investimento (público e privado) em infraestrutura de transporte urbano em 2017:



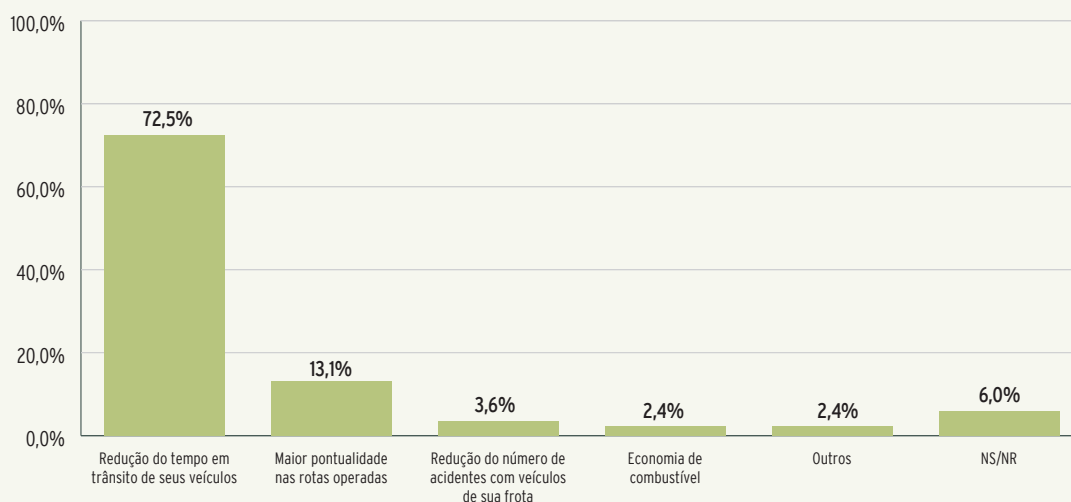
Em comparação a 2015, a condição da infraestrutura (pública e privada) de transporte urbano em 2016:



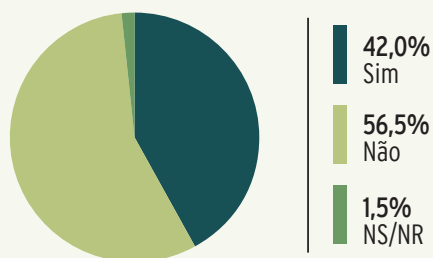
Em comparação a 2016, a condição da infraestrutura (pública e privada) de transporte urbano em 2017:



Principais benefícios das faixas exclusivas (não inclui BRT):



Existem faixas exclusivas para ônibus nos municípios onde opera?



TRANSPORTE METROFERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

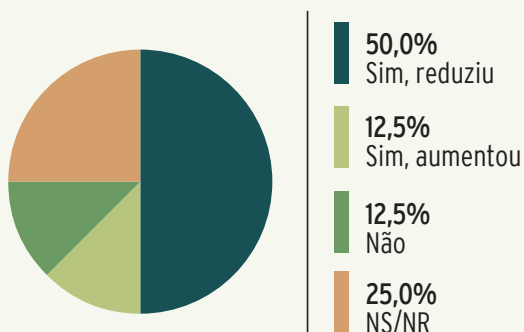
APESAR DA QUEDA DE DEMANDA, EMPRESAS INVESTIRAM NO AUMENTO DA CAPACIDADE DE SEUS SISTEMAS

50,0% das empresas de transporte metroferroviário participantes desta edição revelaram queda no volume diário de passageiros transportados nos últimos 12 meses, 12,5% mantiveram-no e 12,5% perceberam aumento em sua demanda. Para as que registraram redução, essa foi de até 7,0%. Pelo evidenciado, o segmento sofreu menos com a redução da demanda do que o transporte urbano de passageiros por ônibus⁴⁰.

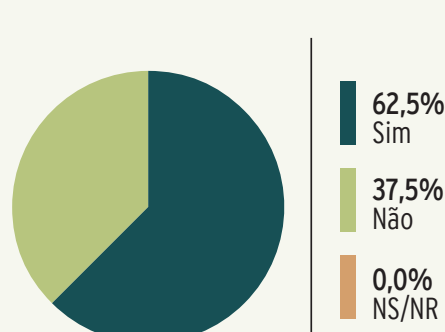
Nesse cenário, as empresas mantiveram seus planos de investimento e 62,5% delas aumentaram a quantidades de carros de passageiros ou carros-motores em operação. Com isso, elas foram capazes de aumentar a capacidade de transporte dos sistemas onde operam. Contudo, 100,0% delas evidenciaram que a quantidade de infraestrutura de transporte urbano sobre trilhos é insuficiente, sendo necessário expandir a malha de forma a aumentar tanto a capacidade de transporte quanto a área de cobertura do serviço. Adicionalmente, melhorias na qualidade são essenciais, visto que 87,5% das empresas classificaram a qualidade da infraestrutura como regular ou ruim.

Ainda no que se refere à condição da infraestrutura, 50,0% dos entrevistados afirmaram ter percebido uma melhoria no último ano, resultado dos aumentos dos investimentos em infraestrutura (37,5% dos entrevistados afirmaram ter percebido aumento tanto nos aportes públicos quanto nos privados). Contudo, a expectativa é que, em 2017, essas inversões se reduzam, mas sem impacto significativo na infraestrutura, que deverá manter sua condição.

O sistema operado por sua empresa teve variação do volume de passageiros diários nos últimos 12 meses?

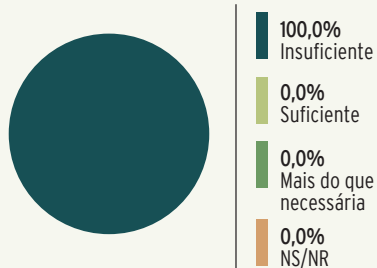


O sistema operado por sua empresa teve aumento do número de carros de passageiros ou carros motor nos últimos 12 meses?

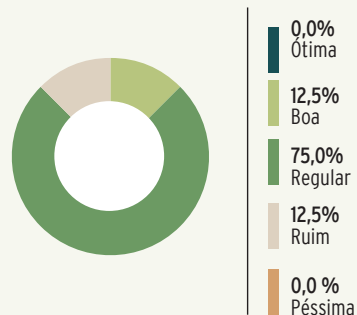


⁴⁰ 83,5% das empresas de transporte urbano de passageiros por ônibus tiveram queda no volume de passageiros transportados. Dessas, 18,6% evidenciaram que a redução de demanda foi acima de 20,0%.

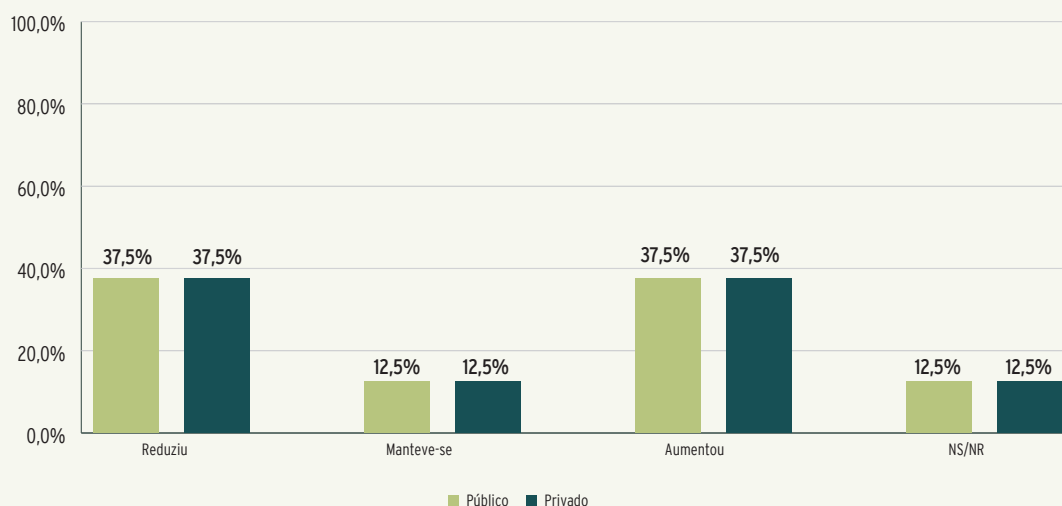
A quantidade da infraestrutura de transporte urbano sob trilhos no Brasil é:



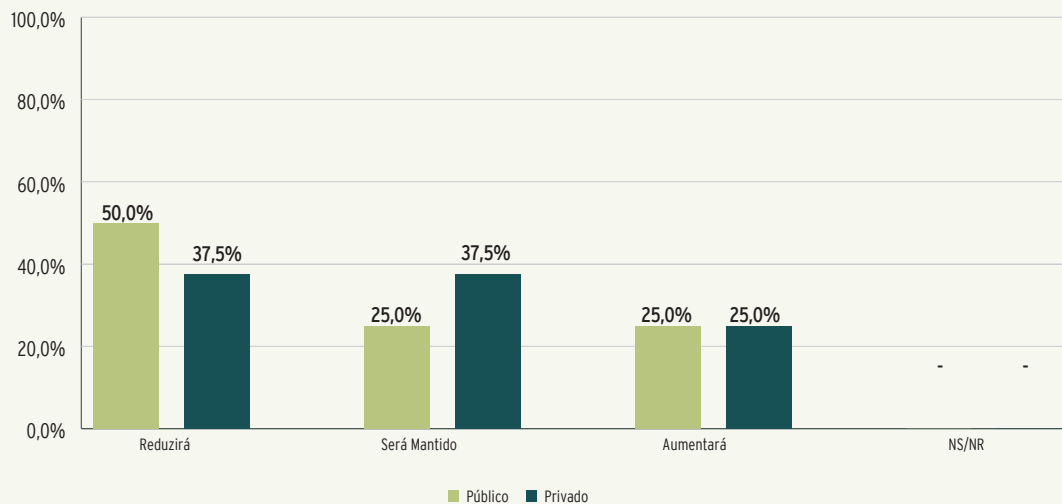
A qualidade da infraestrutura de transporte urbano sob trilhos no Brasil é:



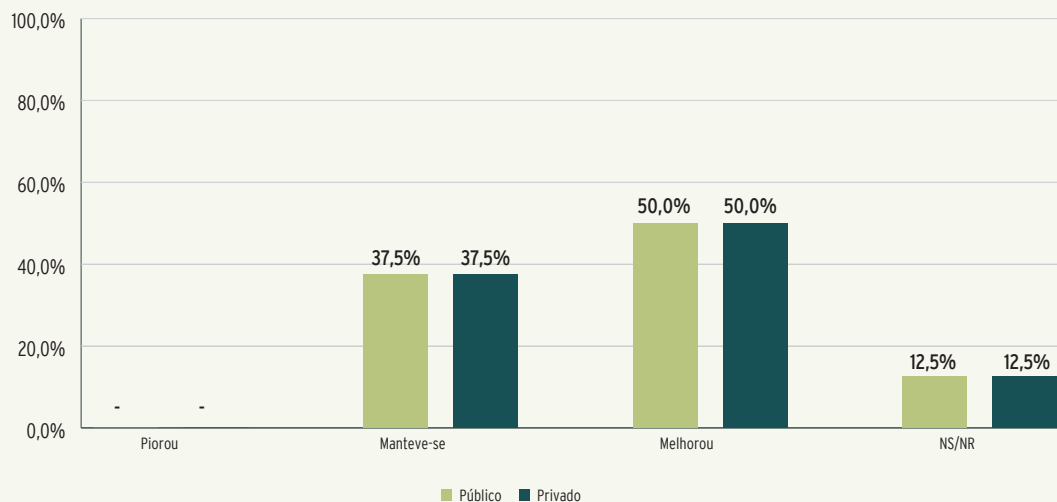
Em comparação a 2015, o volume de investimento (público e privado) em infraestrutura de transporte urbano sob trilhos em 2016:



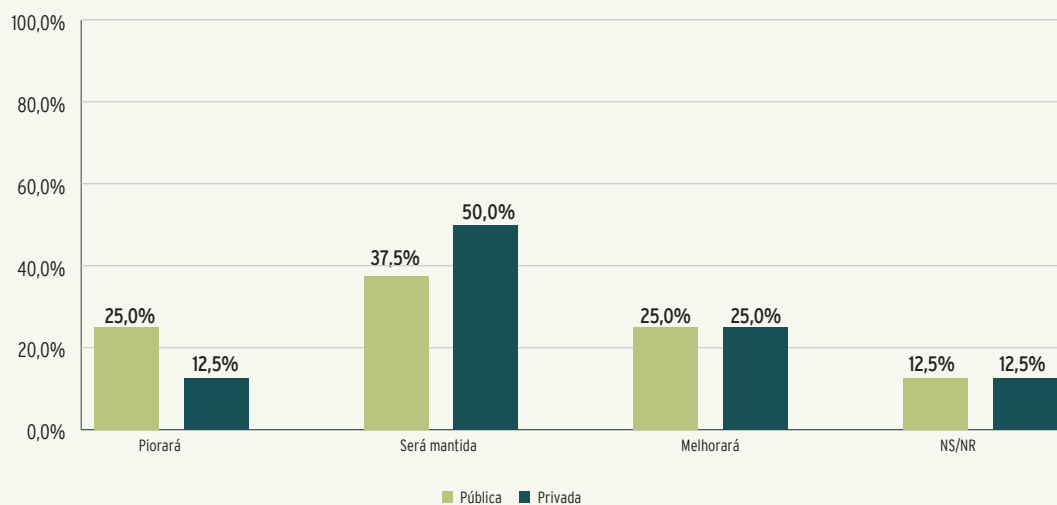
Em comparação a 2016, o volume de investimento (público e privado) em infraestrutura de transporte urbano sob trilhos em 2017:



Em comparação a 2015, a condição da infraestrutura (pública e privada) de transporte urbano sob trilhos em 2016:



Em comparação a 2016, a condição da infraestrutura (pública e privada) de transporte urbano sob trilhos em 2017:

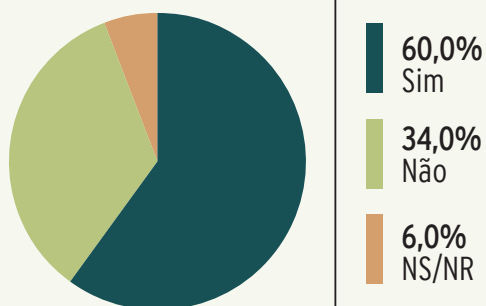


TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

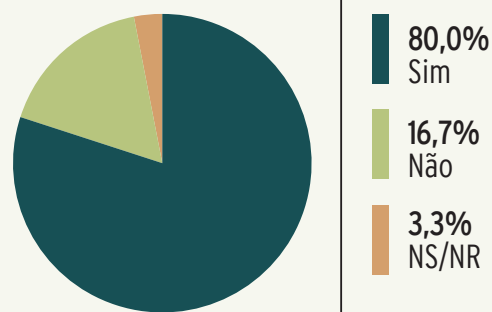
36,7% DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO AVALIAM QUE O PORTO SEM PAPEL NÃO FOI CAPAZ DE REDUZIR SIGNIFICATIVAMENTE A BUROCRACIA

60,0% das empresas de navegação consultadas afirmaram que o Porto Sem Papel é utilizado nas instalações portuárias onde operam. Dessas, 80,0% o utilizam. Para as que fazem uso do sistema, que teve sua implantação iniciada em 2011, 46,6% consideram que houve significativa redução da burocracia nos portos brasileiros, enquanto 36,7% avaliam que a melhoria não foi significativa. A avaliação, realizada por empresas de navegação interior e marítima, indica a necessidade de revisão, modernização e maior estímulo para a utilização do Porto Sem Papel de forma a garantir uma maior eficiência na operação com redução dos custos envolvidos e, principalmente, do tempo necessário para a apresentação dos documentos.

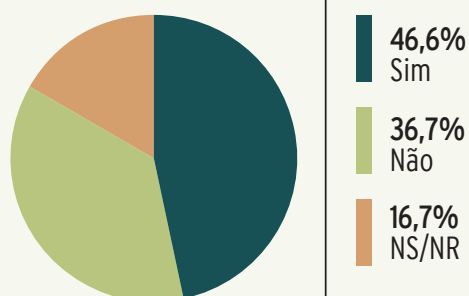
Nos portos em que sua empresa opera, o sistema do Porto Sem Papel é utilizado?



Utiliza o sistema do Porto Sem Papel nas atividades de sua empresa?



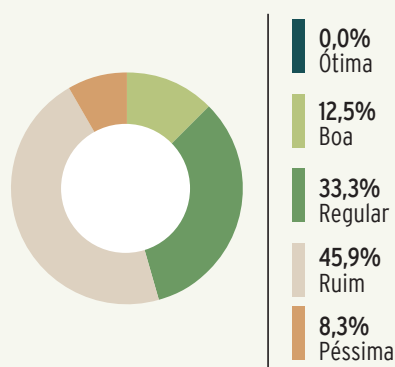
A utilização do Porto Sem Papel reduziu significativamente a burocracia nos portos brasileiros?



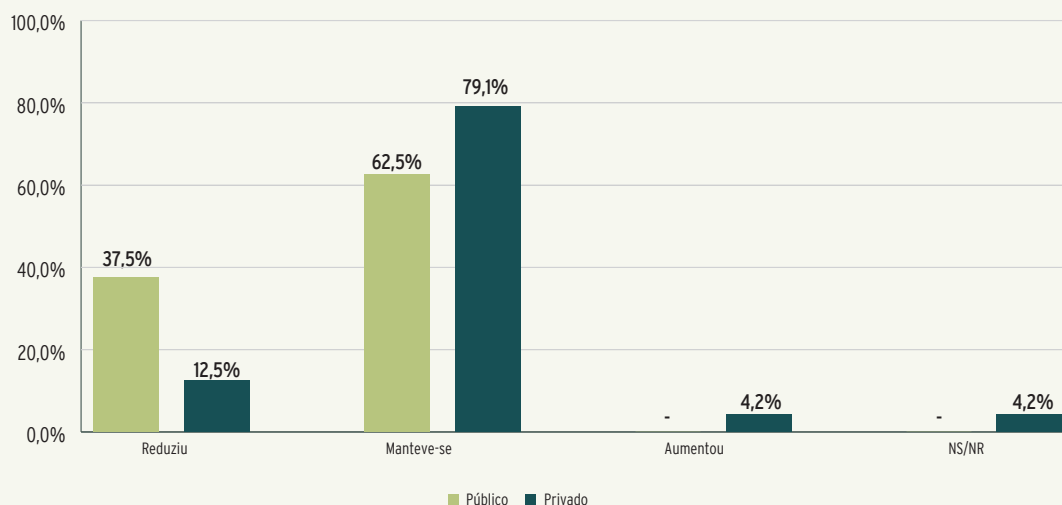
EMPRESAS BRASILEIRAS DE NAVEGAÇÃO INTERIOR TÊM POUCA ESPERANÇA NA MELHORIA DA CONDIÇÃO DA INFRAESTRUTURA

Para as empresas de navegação interior, a qualidade das vias navegáveis do país é inadequada ⁴¹(87,5%). Apesar disso, a condição não deve melhorar em 2017. A maioria dos entrevistados afirmou que a infraestrutura pública piorou em 2016 (54,2%) e 62,4% esperam que essa condição será mantida em 2017. No tangente às infraestruturas mantidas pelo setor privado, notadamente terminais, a expectativa também é de manutenção. Esse resultado está alinhado à previsão quanto aos investimentos que devem ser mantidos no mesmo baixo patamar registrado em 2016. Contudo, o setor tem esperança de que, realizadas as intervenções necessárias no Pedral do Lourenço, a participação da navegação interior no escoamento da produção no país aumentará, garantindo maior eficiência para o transporte e ganhos de competitividade para o Brasil.

Qual a qualidade das vias navegáveis no Brasil?



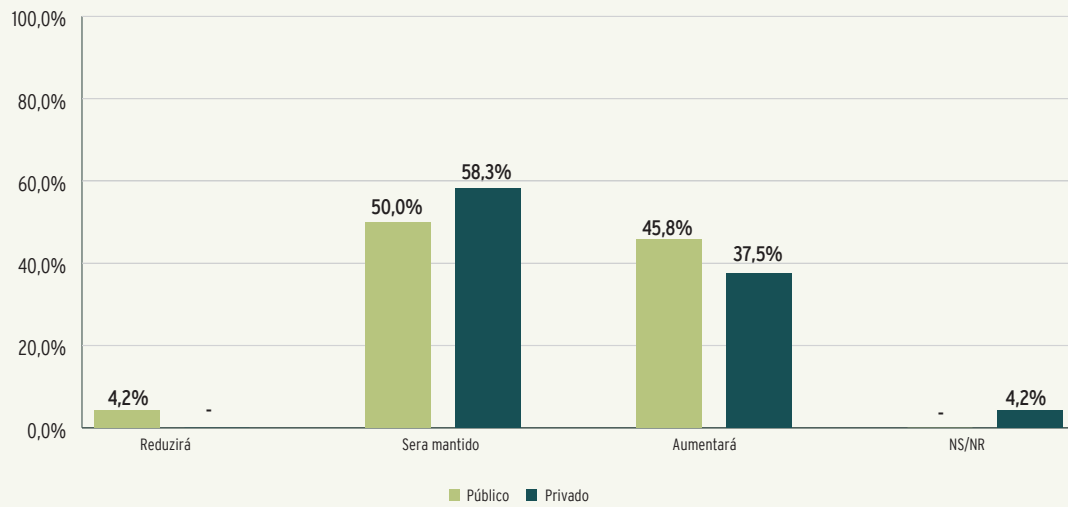
Em comparação a 2015, o volume de investimento (público e privado) nas vias navegáveis em 2016:



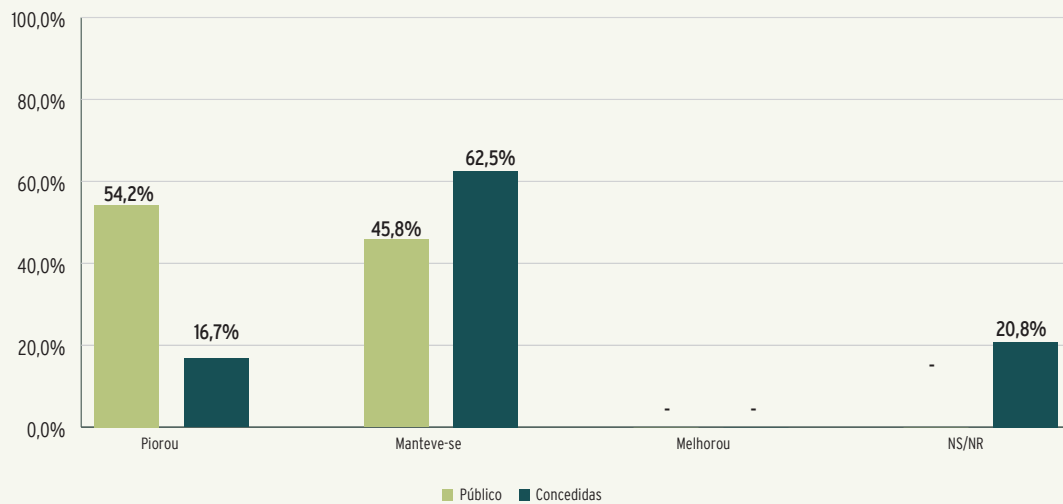
Obs.: Para os investimentos privados, foram considerados os aportes em terminais.

41 Regular, ruim ou péssima.

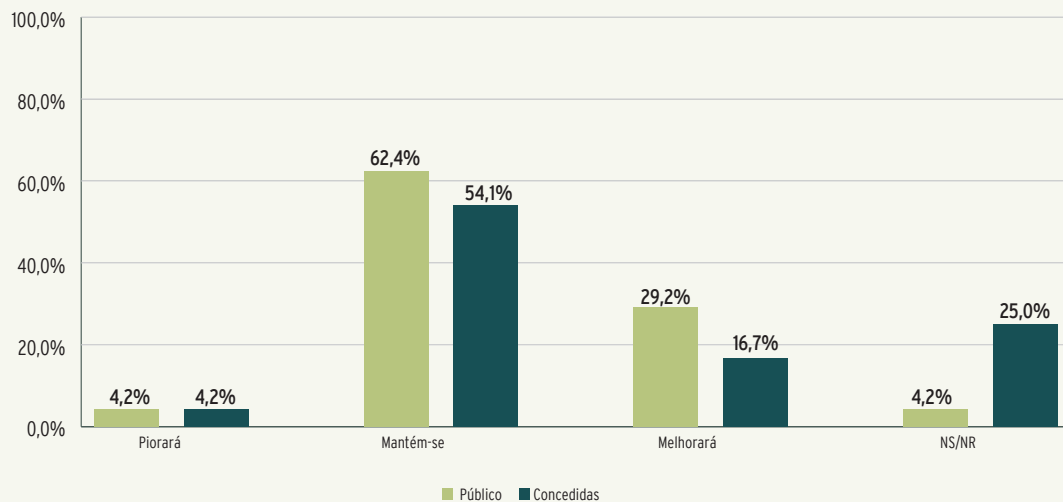
Em comparação a 2016, o volume de investimento (público e privado) nas vias navegáveis em 2017:



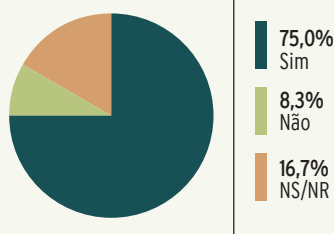
Em comparação a 2015, a condição das vias navegáveis (públicas e concedidas) em 2016:



Em comparação a 2016, a condição das vias navegáveis (públicas e concedidas) em 2017:



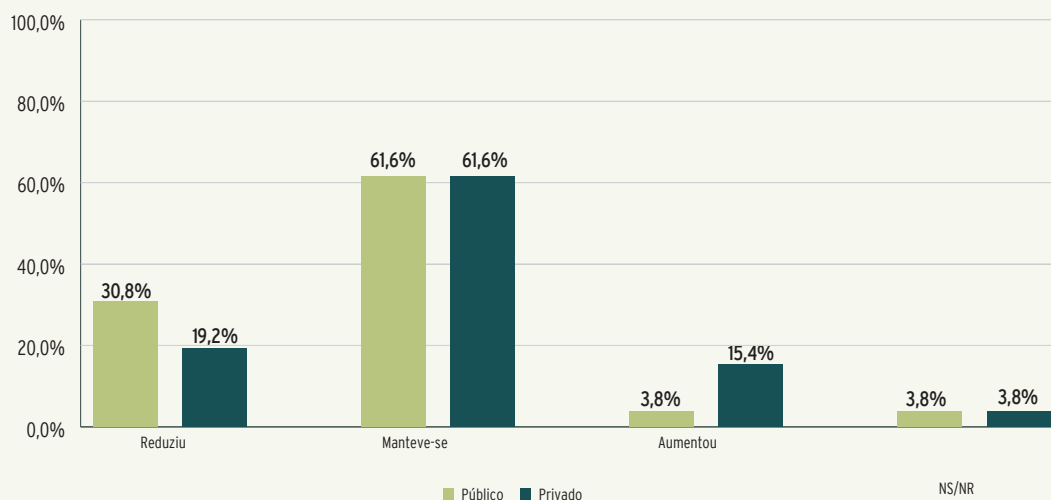
O derrocamento do Pedral do Lourenço, localizado no rio Tocantins-Araguaia, poderá aumentar a participação da navegação interior no escoamento da produção do país?



TRANSPORTADORES ESTÃO CÉTICOS QUANTO AO AUMENTO DOS INVESTIMENTOS NO SETOR PORTUÁRIO

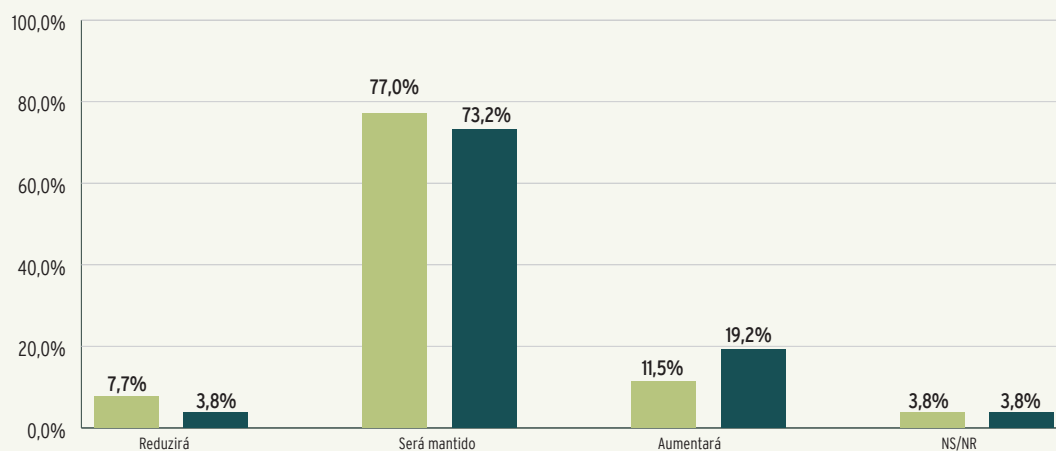
Apesar dos anúncios do governo federal de incentivo aos investimentos em infraestrutura e a celebração da renovação antecipada dos contratos de arrendamento do Terminal de Contêineres (Tecon), no Porto de Salvador (BA), e do Terminal de Fertilizantes (Fospar S/A), no Porto de Paranaguá (PR), transportadores não acreditam no aumento do volume de investimentos nos portos em 2017. Após evidenciarem que os aportes públicos e privados nos portos se mantiveram estáveis em 2016, comparativamente ao ano de 2015, os entrevistados declararam que não esperam aumento no nível de investimentos portuários em 2017. Como consequência, a expectativa é que a condição da infraestrutura seja apenas mantida. Assim, a percepção de insuficiência (50,1%) e de inadequação⁴² (88,5%) dos portos tende a ser verificada também no próximo ano.

Em comparação a 2015, o volume de investimento (público e privado) nos portos em 2016:

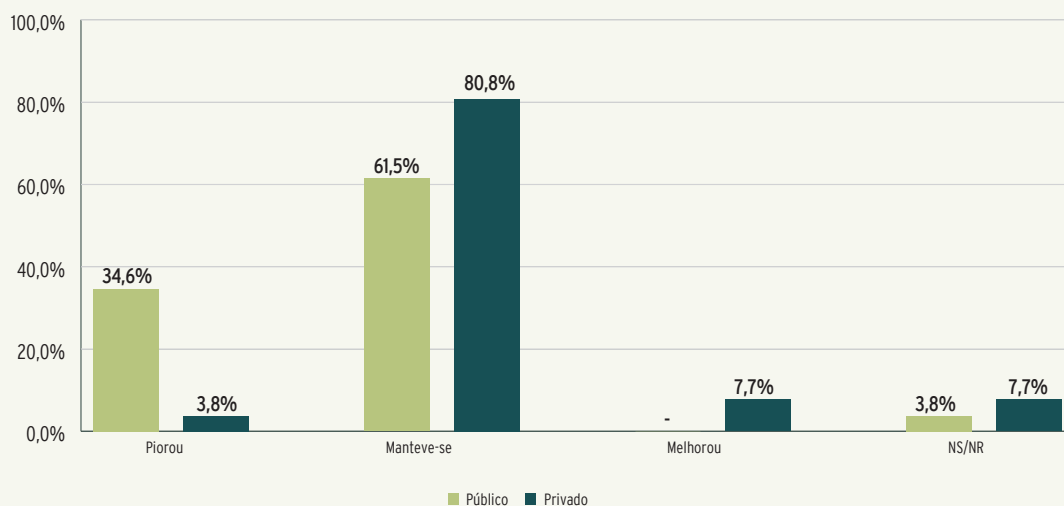


42 Regular, ruim ou péssimo.

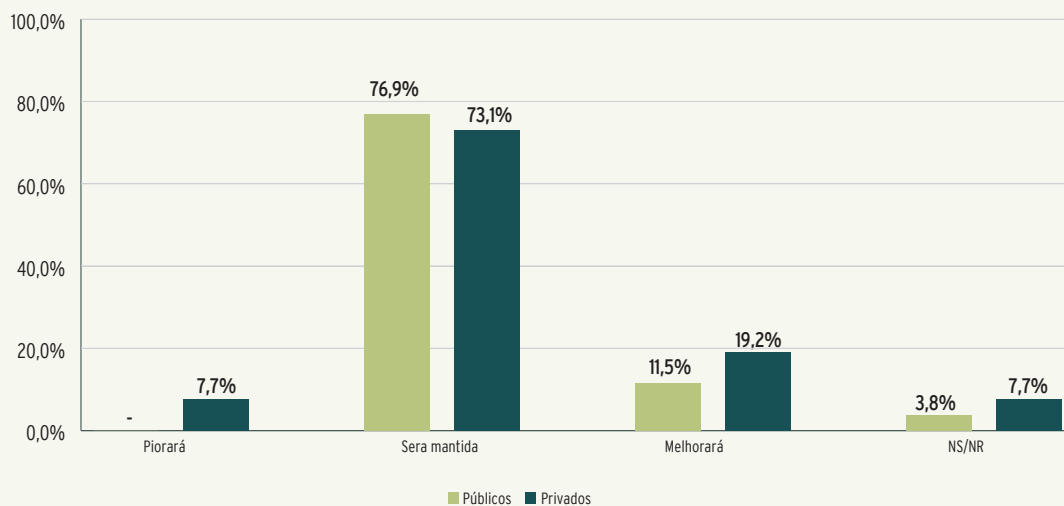
Em comparação a 2016, o volume de investimento (público e privado) nos portos em 2017:



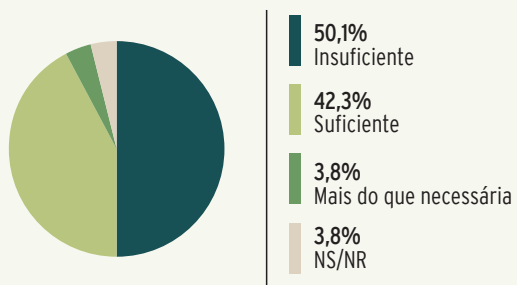
Em comparação a 2015, a condição dos portos (públicos e privados) em 2016:



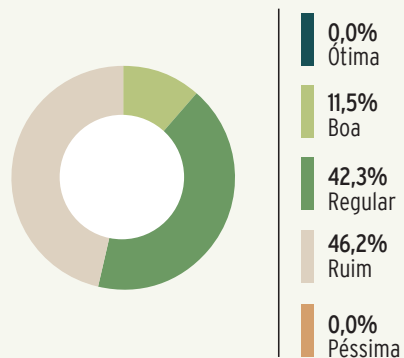
Em comparação a 2016, a condição dos portos (públicos e privados) em 2017:



A quantidade de portos no Brasil é:



A qualidade dos portos no Brasil é:

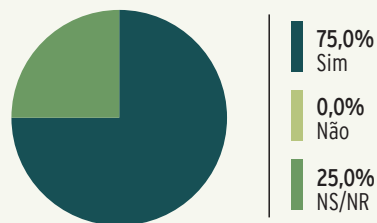


TRANSPORTE AÉREO

75,0% DAS EMPRESAS AÉREAS APOIAM A AMPLIAÇÃO DA PARTICIPAÇÃO DE CAPITAL ESTRANGEIRO NO SETOR

Questionadas sobre a proposta de aumento da participação de capital estrangeiro nas empresas aéreas brasileiras, 75,0% das entrevistadas afirmaram apoiar a medida e acreditam que a atração de investimentos é seu maior benefício (66,7%).

Acredita que o aumento da possibilidade de participação de capital estrangeiro nas empresas aéreas brasileiras é um avanço para o setor?



Quais os principais benefícios do aumento da participação de capital estrangeiro?



Obs.: Cada empresa poderia indicar até 3 benefícios.

QUEDA DE DEMANDA EVIDENCIA GARGALOS DO SETOR

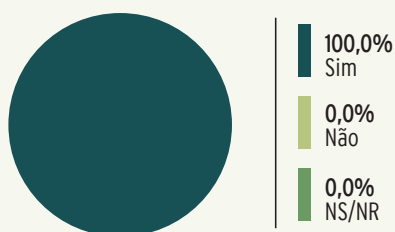
Como reflexo da atual crise econômica⁴³, 100,0% das empresas de transporte aéreo de passageiros perceberam queda no número de clientes transportados nos últimos 12 meses e, dada a reduzida demanda

⁴³ Para mais informações sobre a relação entre economia e mercado de transporte aéreo, veja o estudo da CNT Transporte e Economia: transporte aéreo de passageiros. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Estudo/estudo-transporte-economia-transporte-aereo-passageiros-cnt>>.

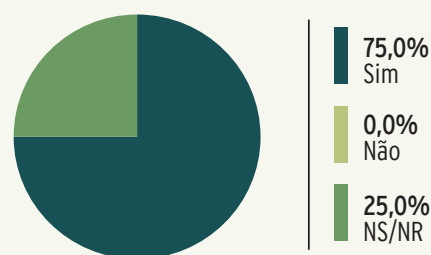
e o elevado custo operacional das rotas, 75,0% dos empresários tiveram de cancelar rotas. Consequentemente, 50,0% das empresas reduziram o número de aeronaves em operação.⁴⁴ Contudo, os ajustes realizados pelas empresas não foram suficientes para combater os efeitos da redução da receita.

Uma das alternativas para promover o equilíbrio financeiro das empresas é a revisão de questões institucionais. Nesse sentido, as empresas reforçaram a necessidade de revisão da regra para a incidência do ICMS sobre o Querosene de Aviação - QAV. Dessa forma, 75,0% afirmaram que a definição da alíquota máxima de 12,0% incidente sobre o combustível é uma medida muito importante para o desenvolvimento do segmento no país por reduzir a carga tributária em um de seus principais insumos.

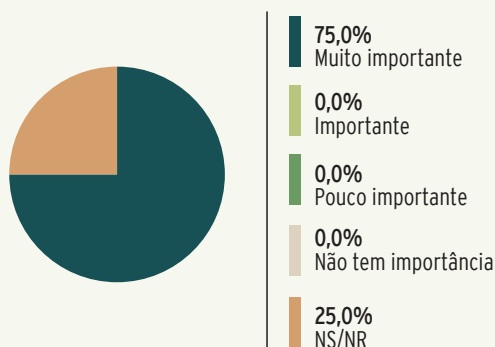
Sua empresa percebeu redução do número de passageiros domésticos nos últimos 12 meses?



A empresa teve de deixar de operar alguma rota devido à redução da demanda nos últimos 12 meses?



Avalia que a alíquota máxima de 12% para o ICMS incidentes sobre o QAV tem qual nível de importância para o setor?



44 Parte das aeronaves foram vendidas e as demais foram devolvidas aos proprietários (no caso dos equipamentos arrendados).

APESAR DA CRISE, SEGMENTO TEM INTERESSE EM AMPLIAR A ÁREA DE COBERTURA DO SERVIÇO

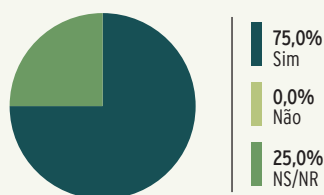
Mesmo com a queda de demanda e a necessidade de cancelamento de algumas rotas deficitárias, as empresas aéreas brasileiras têm interesse em ampliar o número de voos regionais ofertados (75,0%). 66,6% declararam a possibilidade em incrementar o número de voos em até 60,0%.

Para que essa expectativa se concretize, é necessário ampliar o número de aeroportos, já que os em operação são considerados insuficientes por 75,0% dos entrevistados. Especificamente no caso da aviação regional, é imperativo que o Programa de Aviação Regional seja posto em prática de forma a implantar ou reativar os aeroportos de menor porte destinados a esse tipo de serviço. Além disso, intervenções nos principais aeroportos devem ser realizadas para que eles possam receber o maior fluxo de passageiros provenientes das novas rotas regionais.

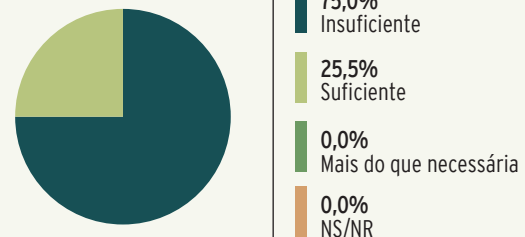
Nesse sentido, 100,0% dos entrevistados apoiam a continuidade do programa de concessões aeroportuárias e o aumento da participação da iniciativa privada no provimento de infraestrutura de transporte.

Sobre os aportes, as empresas aéreas estão otimistas, pois acreditam no aumento dos investimentos, principalmente vinculados à atividade das concessionárias. Questionados sobre os recursos destinados aos aeroportos em 2017, 100,0% dos entrevistados acreditam no aumento do montante que será empregado nos aeroportos pelos investidores privados em comparação a 2016. Cabe destacar que, em 2016, a percepção dos empresários é de que houve incremento nos investimentos em relação a 2015. Consequentemente, evidenciou-se a percepção de melhoria na condição dos aeroportos sob gestão privada. Para os administrados pela Infraero, destacou-se a manutenção da condição em 2016, mas a esperança de melhoria em 2017.

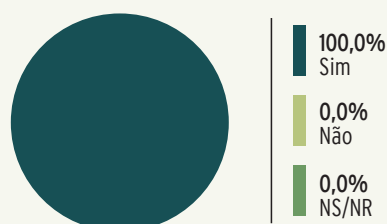
Sua empresa tem interesse em aumentar o número de voos regionais regulares operados?



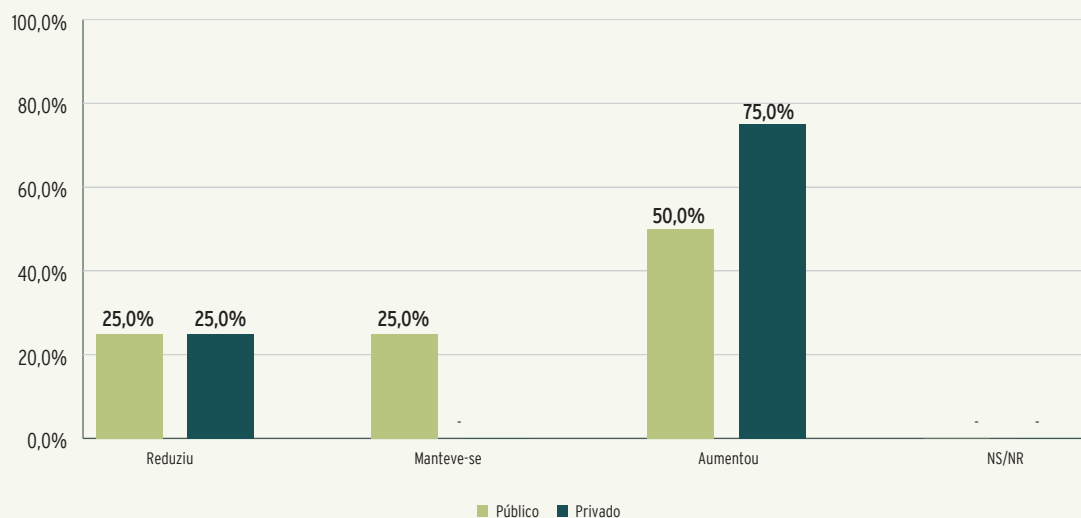
A quantidade de aeroportos no Brasil é:



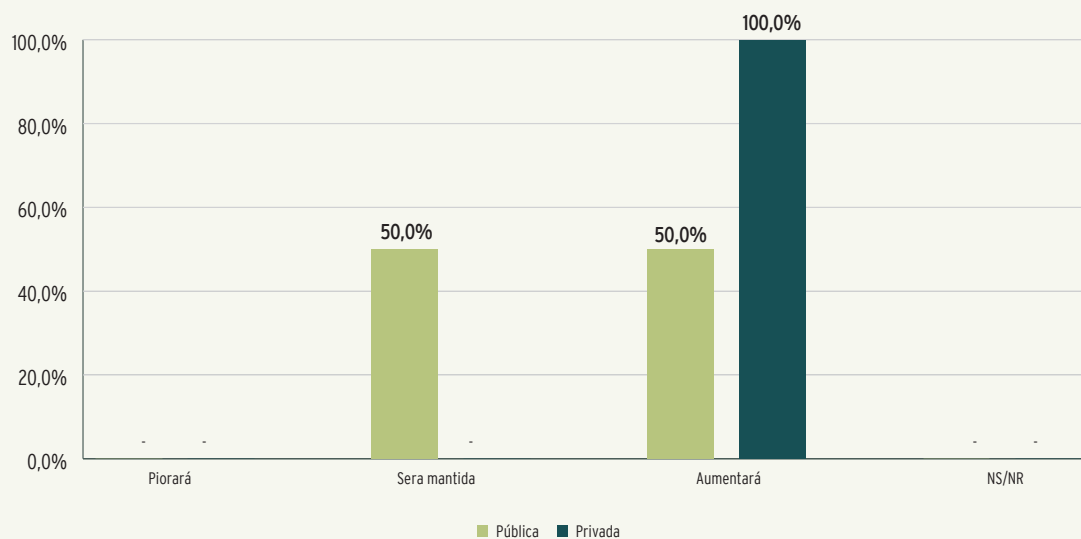
Concorda que o governo federal deve dar continuidade ao programa de concessão de aeroportos e aumentar o número de aeroportos concessionados no país?



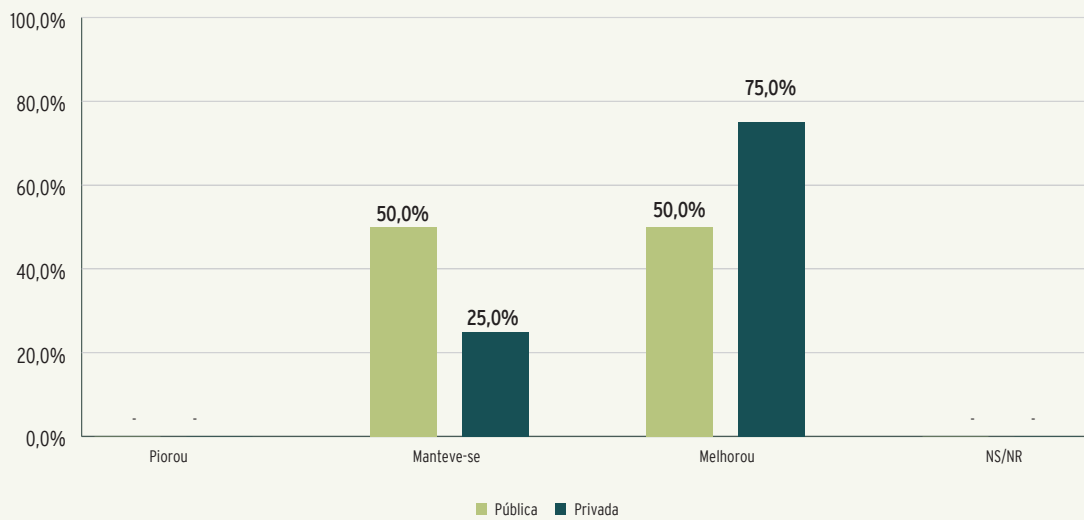
Em comparação a 2015, o volume de investimento (público e privado) nos aeroportos em 2016:



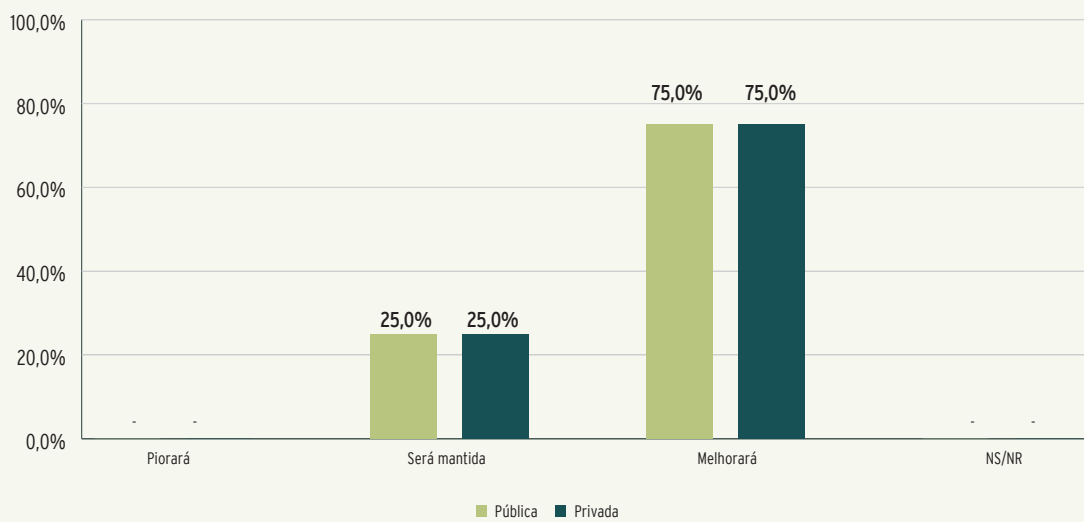
Em comparação a 2016, o volume de investimento (público e privado) nos aeroportos em 2017:



Em comparação a 2015, a condição dos aeroportos (públicos e privados) em 2016:



Em comparação a 2016, a condição dos aeroportos (públicos e privados) em 2017:



CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Sondagem Expectativas Econômicas do Transportador 2016 revelou que o setor passa por uma crise, assim como os demais setores da economia. O ano de 2016 foi marcado por queda do número de viagens (58,8%) e, conseqüentemente, da receita bruta (60,1%), além do aumento do custo operacional (74,6%) que comprometeu a produtividade das empresas. Apesar de se revelarem moderadamente otimistas quanto ao dinamismo da atividade em 2017, para 49,3% dos entrevistados, a retomada efetiva do crescimento econômico só deverá ser percebida em 2018.

Em 2016, 58,1% dos transportadores que participaram da Sondagem tiveram de reduzir o número de funcionários devido à fraca demanda por fretes e viagens, destacada por 57,5% deles. Além disso, 37,4% das empresas tiveram de reduzir o número de veículos em operação. Dessas, 63,0% venderam seus ativos, o que indica que o setor está enfrentando problemas com o capital de giro disponível.

A crise política foi, segundo 90,7% dos participantes, prejudicial à atividade transportadora. Assim, a definição da questão no Poder Executivo contribuiu para que a confiança na gestão econômica aumentasse (53,5%) e, com isso, a expectativa de melhor desempenho econômico em 2017. Apesar de cautelosos quanto à contratação de novos funcionários e à aquisição de veículos, os empresários se mostram moderadamente otimistas, e 47,7% deles esperam por aumento da receita bruta em 2017.

Entretanto, fica claro pela Sondagem que a recuperação do setor está condicionada à concretização da expectativa de recuperação da economia brasileira. Assim, para que os transportadores voltem a contratar e a investir, é imperativo que a demanda e o faturamento aumentem e possibilitem a recomposição financeira das empresas. Adicionalmente, para que os investimentos atualmente suspensos sejam realizados, o acesso ao crédito, considerado difícil por 77,0% dos entrevistados, deve ser facilitado como forma de incentivar a retomada do processo de investimento na renovação e modernização da frota brasileira, interrompido pela atual crise econômica.

Já para aumentar a eficiência no transporte, os empresários evidenciam a imprescindibilidade de eliminação dos gargalos de infraestrutura e a adequação de sua capacidade. Nesse sentido, as ações devem ser concentradas em dois eixos: a recuperação da infraestrutura de transporte já existente, porém considerada inadequada pelos transportadores, e a expansão da malha que atualmente é avaliada como insuficiente para atender às demandas de deslocamentos e integração nacional. Para que os investimentos necessários sejam realizados, mesmo diante das restrições orçamentárias enfrentadas pelo governo brasileiro, os transportadores indicam como alternativas a maior participação da iniciativa privada e dos investimentos internacionais.

A segurança é um ponto que preocupa os transportadores. No segmento rodoviário, 45,7% os entrevistados afirmaram ter percebido aumento no número de assaltos a ônibus e 48,5% destacaram aumento nas ocorrências de roubos aos veículos de carga. Adicionalmente, 77,5% dos transportadores rodoviários revelaram que tiveram aumento de seus custos operacionais em decorrência da retomada da cobrança da Cide-combustíveis. Vale destacar que o acompanhamento da execução orçamentária realizado pela CNT aponta que, até setembro de 2016, apenas R\$ 575,75 milhões dos R\$ 7,53 bilhões arrecadados entre 2015 e 2016 foram investidos em infraestrutura de transporte pelo governo federal.

A situação evidencia o baixo volume de recursos destinados para intervenções na infraestrutura do transporte. A realidade é compartilhada por todos os segmentos do setor e destaca a emergência de se viabilizar novos e vultuosos aportes. Nesse sentido, as concessionárias ferroviárias afirmam que a melhor forma de propiciar os investimentos necessários na malha ferroviária, em curto e médio prazos, é a prorrogação contratual, com a inserção de parte dos investimentos necessários nos contratos das concessionárias já estabelecidas. Das participantes, 80,0% revelaram ter interesse em prorrogar os instrumentos vigentes.

Necessidade de intervenções na infraestrutura também é enfatizada pelas empresas de transporte urbano de passageiros por ônibus, que acreditam que as vias urbanas são inadequadas e insuficientes para a atual quantidade de veículos em circulação. Nesse sentido, as faixas exclusivas para ônibus são apontadas como solução por garantirem a prioridade do transporte coletivo em detrimento do individual. Ao melhorarem a eficiência e reduzirem o tempo das viagens, as faixas podem contribuir, ainda, para uma maior atratividade do segmento que, com isso, poderia reverter parte da queda de demanda evidenciada por 83,5%.

Ações que privilegiem o transporte coletivo são demandadas também pelos operadores de transporte metroferroviário. Apesar da queda de passageiros transportados em 50,0% dos sistemas que participaram do estudo, 62,5% das empresas investiram em ampliação da capacidade de transporte de passageiros com a aquisição de veículos. Contudo, 100,0% das empresas destacam a necessidade de se ampliar a capacidade com a expansão da infraestrutura, que é insuficiente.

Para aumentar a participação da navegação interior nos deslocamentos da produção nacional, a realização das intervenções no Pedral do Lourenço (PA) é fundamental. Além das ações na infraestrutura, avanços na questão institucional também devem ser implementados de forma a aumentar a competitividade das hidrovias no país. Nesse quesito, destaca-se o incentivo à modernização e à maior utilização do Porto Sem Papel, como única forma de apresentação de documentos com o objetivo de elevar a eficiência nos portos brasileiros.

Ajustes institucionais também são necessários na aviação. Um maior destaque pode ser dado à premente necessidade de se reformular a legislação tributária sobre a incidência de ICMS sobre o QAV (Querosene de Aviação), com a definição da alíquota máxima de 12,0%. Além disso, a revisão do limite para a participação de capital estrangeiro nas empresas aéreas brasileiras tem potencial de impulsionar os investimentos do segmento.

Por fim, é possível afirmar que, ainda que identifique diversos obstáculos para a realização do serviço de transporte e perceba uma atividade econômica ainda em recessão, o transportador dá sinais de acreditar na possibilidade de melhoria das condições a partir do próximo ano. Entretanto, a expectativa de 49,3% dos empresários é que a retomada efetiva seja percebida apenas em 2018. O quadro é de maior otimismo, quando comparado ao que está disposto na Sondagem Expectativas Econômicas do Transportador 2015. Contudo, evidencia-se a necessidade de que ações sejam implementadas em curto prazo, para que se retome gradualmente a demanda e as empresas possam restaurar suas finanças. Além disso, os investimentos na infraestrutura são imperativos para preparar o país à próxima fase de crescimento e garantir que as empresas de transporte possam operar de forma eficaz.

ANEXOS

ANEXO A

PRAZOS MONITRIIP (PORTARIA Nº 92/2016 ANTT)

Os prazos do Monitriip são estabelecidos na Portaria nº 92/ANTT e são divididos em 3 etapas que variam de acordo com o tipo de serviço prestado.

1ª ETAPA: Período de cadastro no Portal Monitriip

TRANSPORTE REGULAR: data de publicação da licença operacional (LOP) + 90 dias, ou 30/11/2016, sendo válida a data que ocorrer primeiro.

TRANSPORTE SEMIURBANO: as permissionárias dos serviços licitados de transporte interestadual semiurbano de passageiros devem se cadastrar até a data de início da operação.

TRANSPORTE FRETADO: tabela abaixo

	Tamanho da frota	Prazo de implantação
1º Fase	>= 30 veículos	31/07/2016
2º Fase	De 8 a 29 veículos	31/10/2016
3º Fase	Até 7 veículos	31/01/2017

2ª ETAPA: Indicação do fornecedor da tecnologia e início da transmissão dos dados

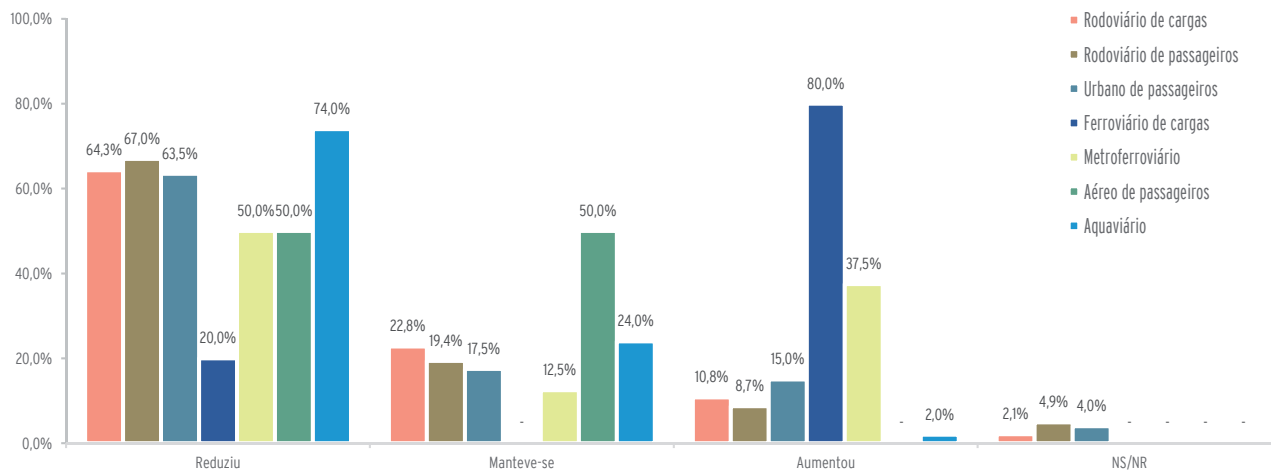
Período de cadastro + 60 dias.

3ª ETAPA: Prazo para início da transmissão de todos os registros de dados definidos na Resolução 4.499/2014

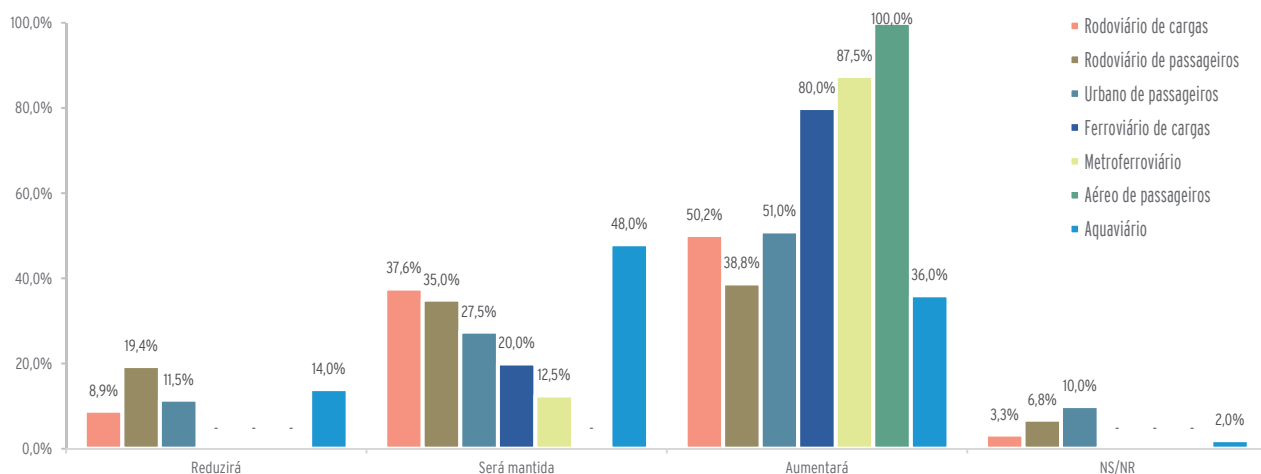
Período de cadastro + 120 dias.

APÊNDICES

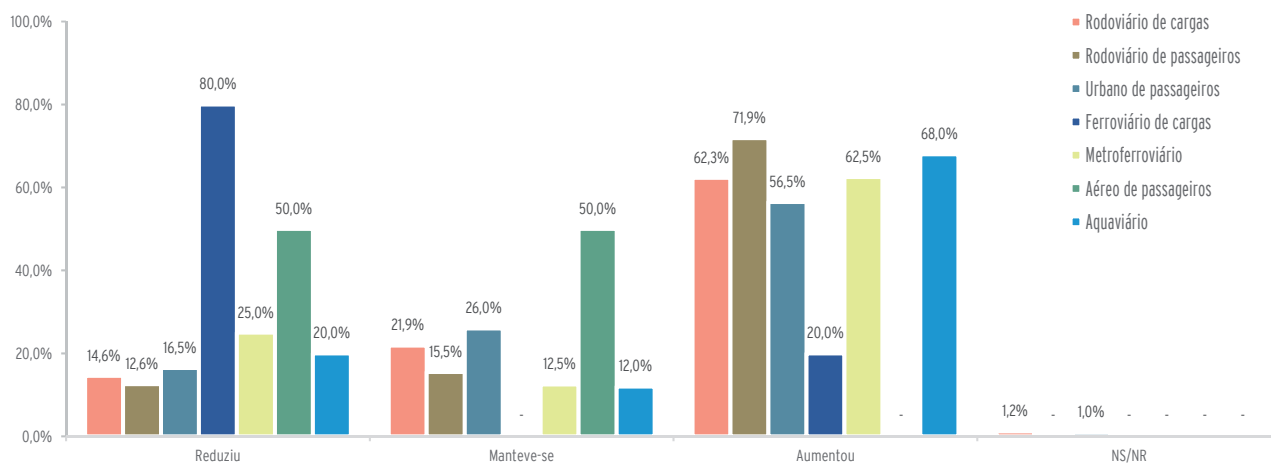
Em comparação a 2015, a taxa de crescimento do PIB brasileiro em 2016 por modal:



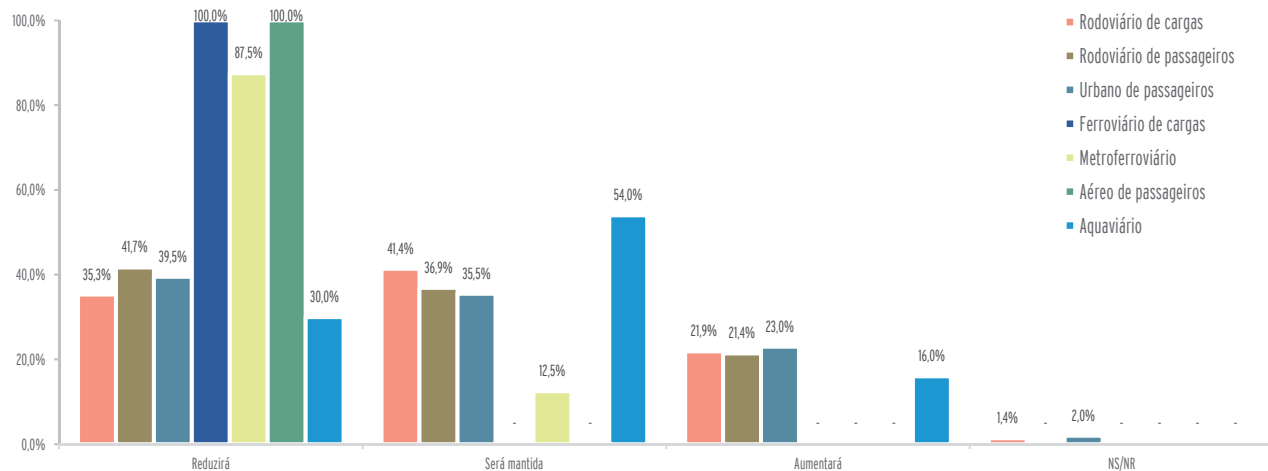
Em comparação a 2016, a taxa de crescimento do PIB brasileiro em 2017 por modal:



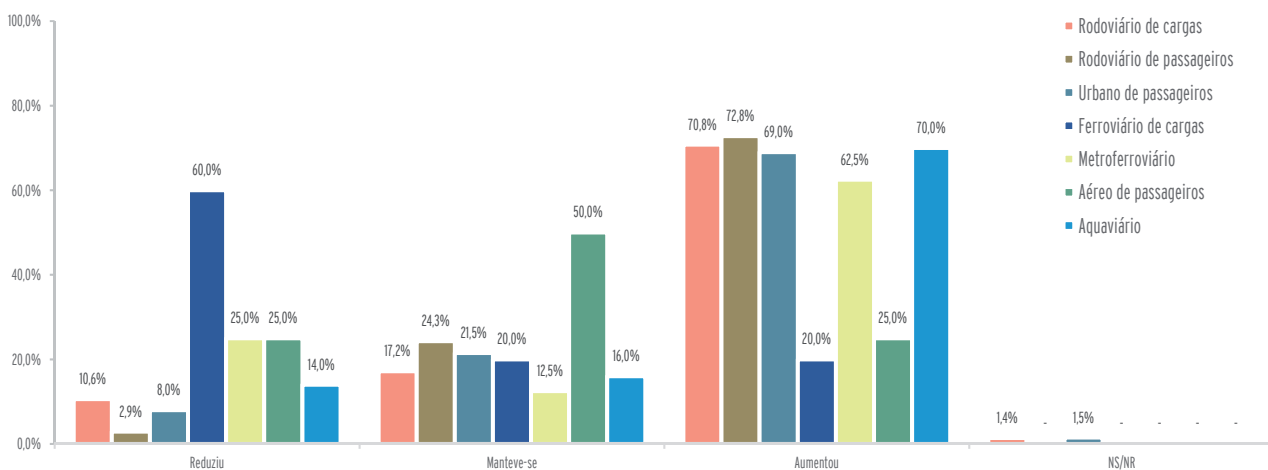
Em comparação a 2015, a inflação em 2016 por modal:



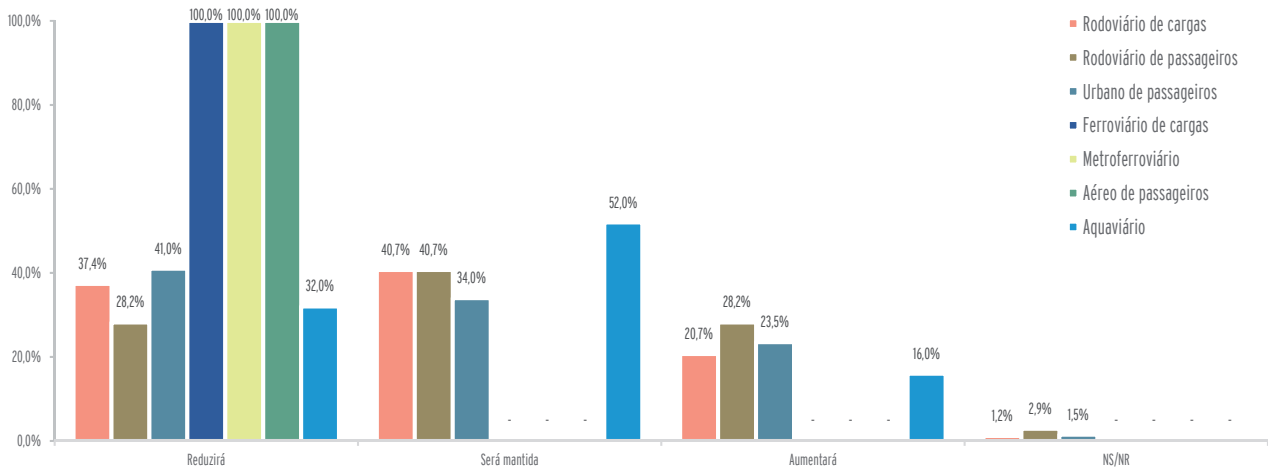
Em comparação a 2016, a inflação em 2017 por modal:



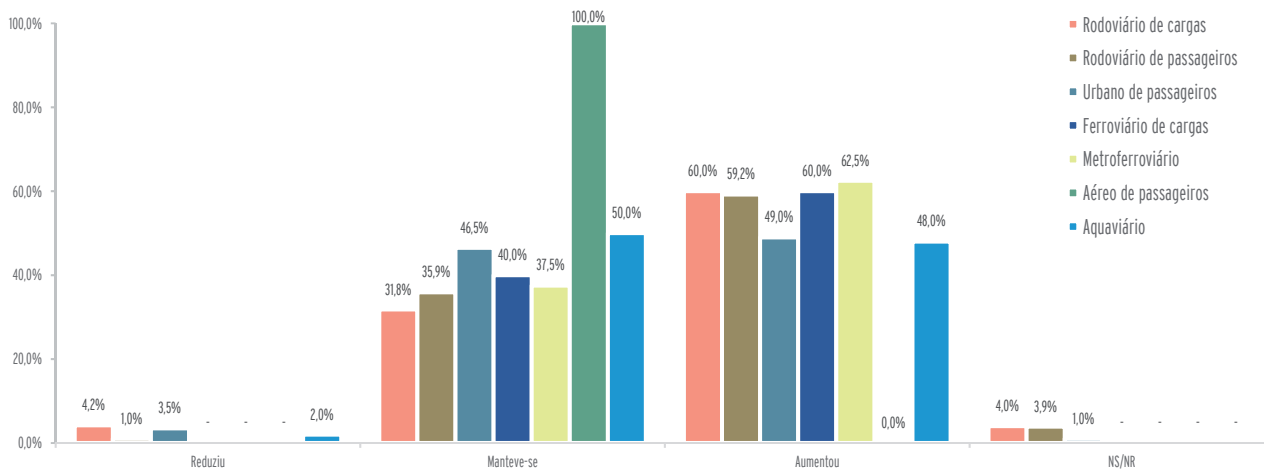
Em comparação a 2015, a taxa de juros em 2016 por modal:



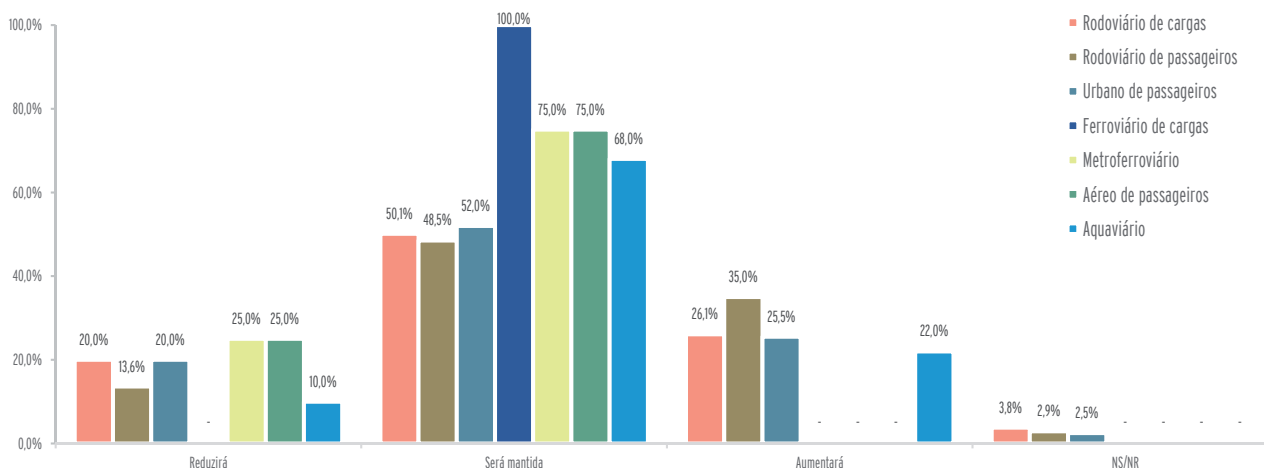
Em comparação a 2016, a taxa de juros em 2017 por modal:



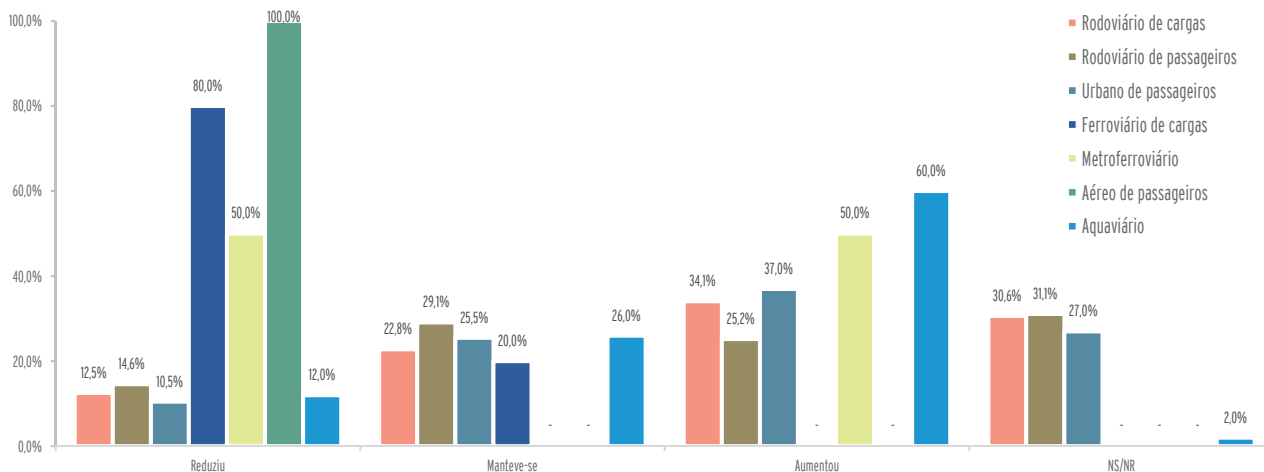
Em comparação a 2015, a carga tributária em 2016 por modal:



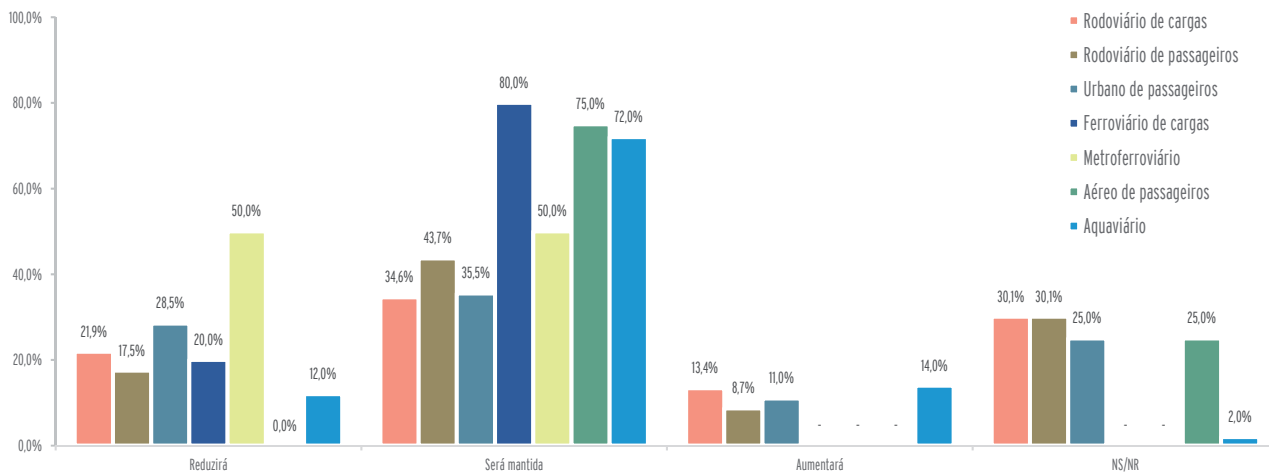
Em comparação a 2016, a carga tributária em 2017 por modal:



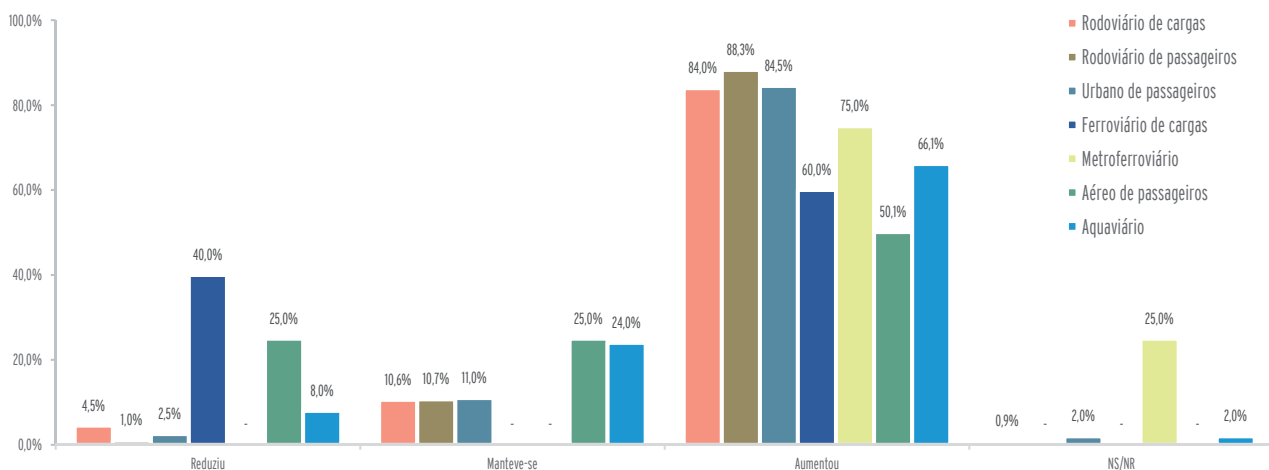
Em comparação a 2015, a taxa de câmbio em 2016 por modal:



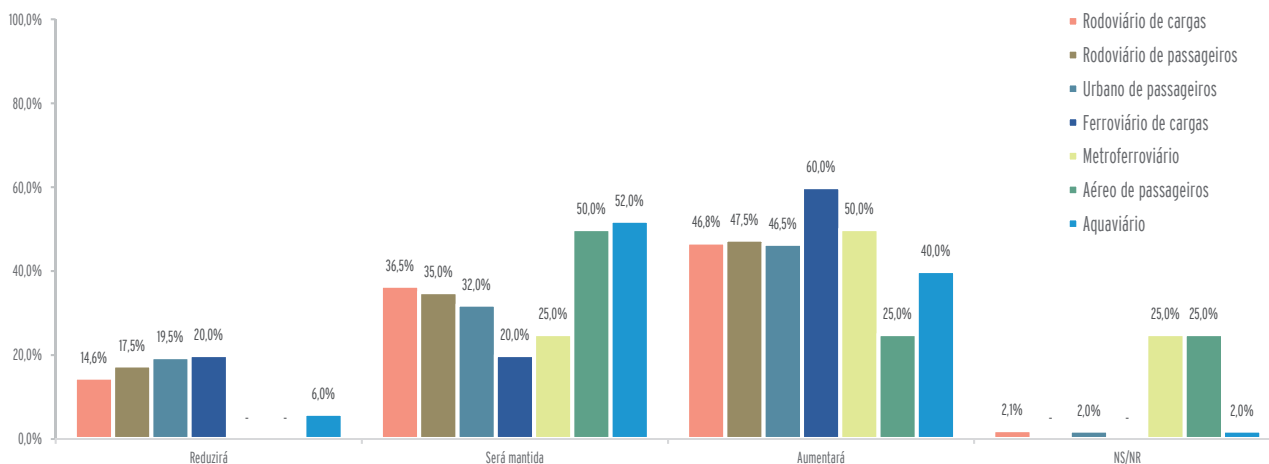
Em comparação a 2016, a taxa de câmbio em 2017 por modal:



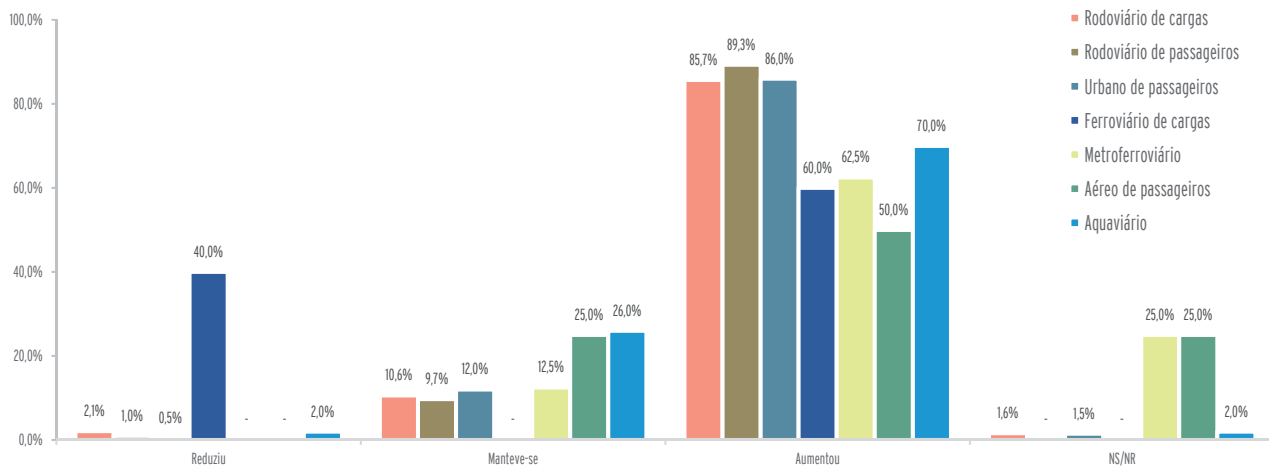
Em comparação a 2015, o preço do Diesel/ Bunker/ QAV/ Energia elétrica 2016 por modal:



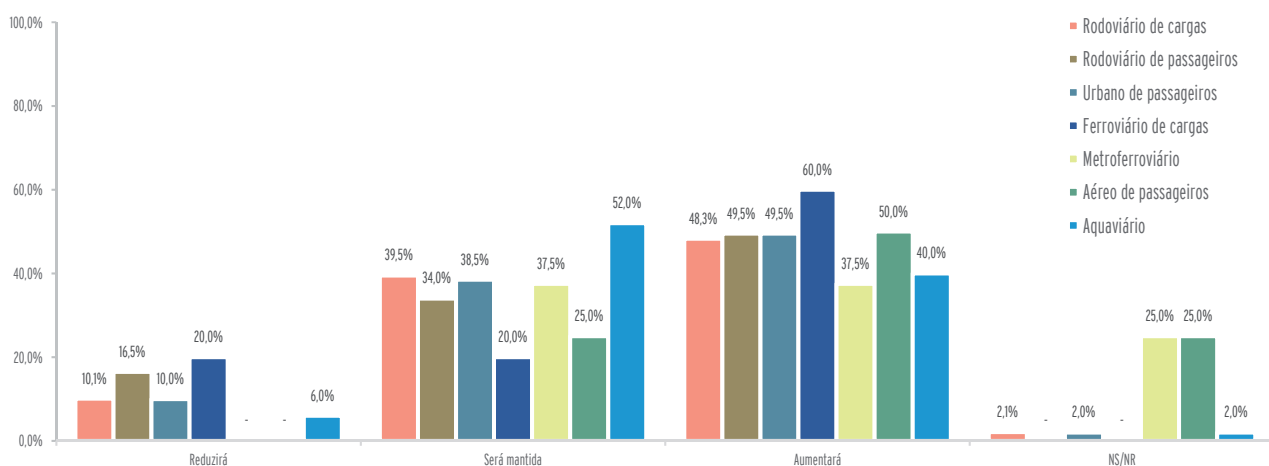
Em comparação a 2016, o preço do Diesel/ Bunker/ QAV/ Energia elétrica 2017 por modal:



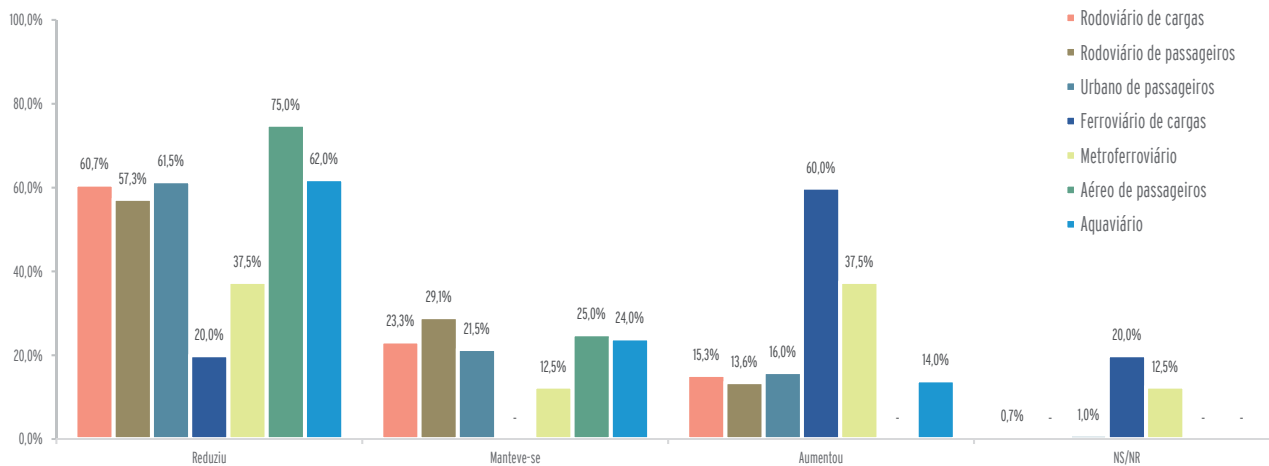
Em comparação a 2015, o preço de lubrificantes 2016 por modal:



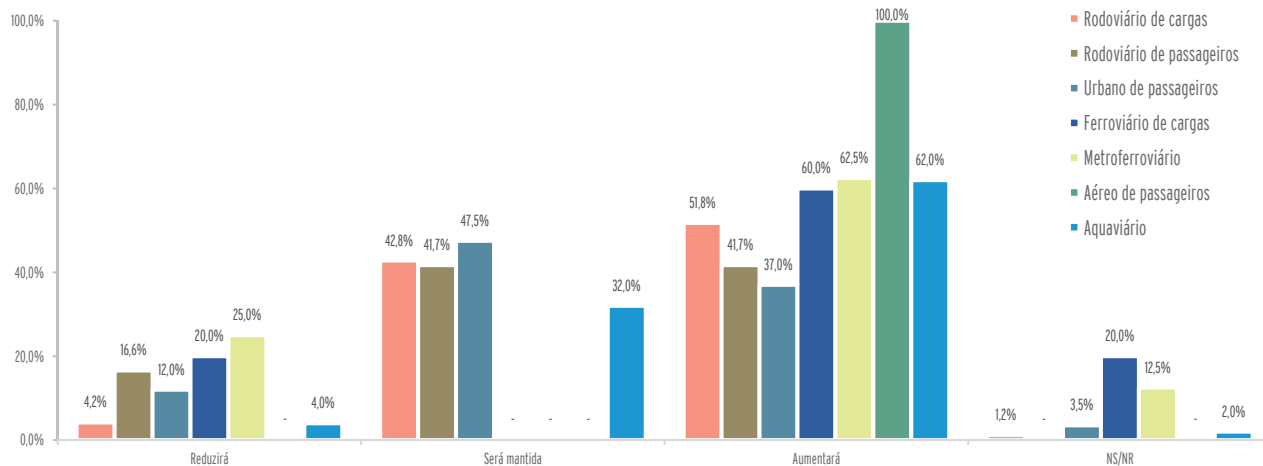
Em comparação a 2016, o preço de lubrificantes 2017 por modal:



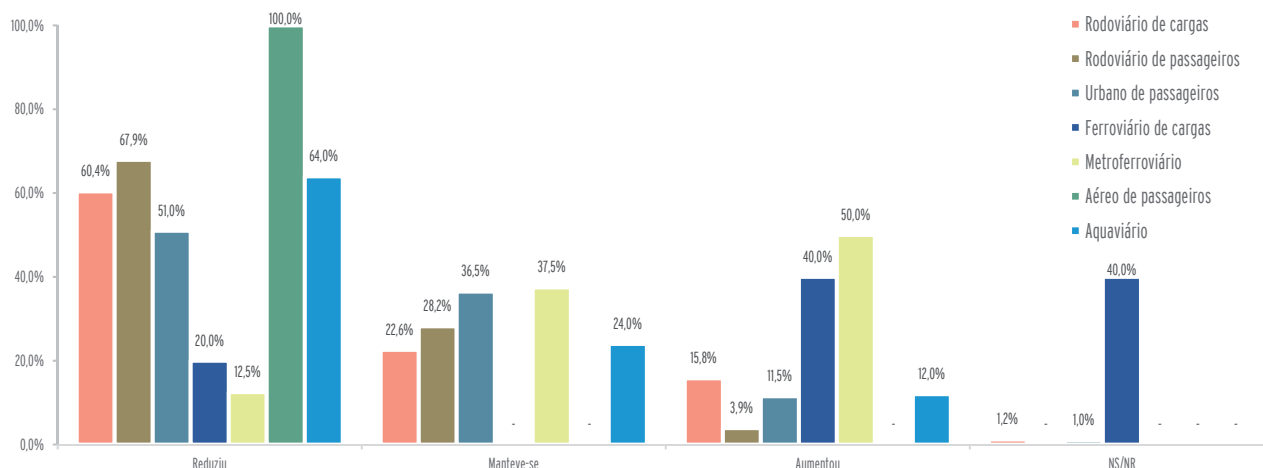
Em comparação a 2015, a receita bruta em 2016 por modal:



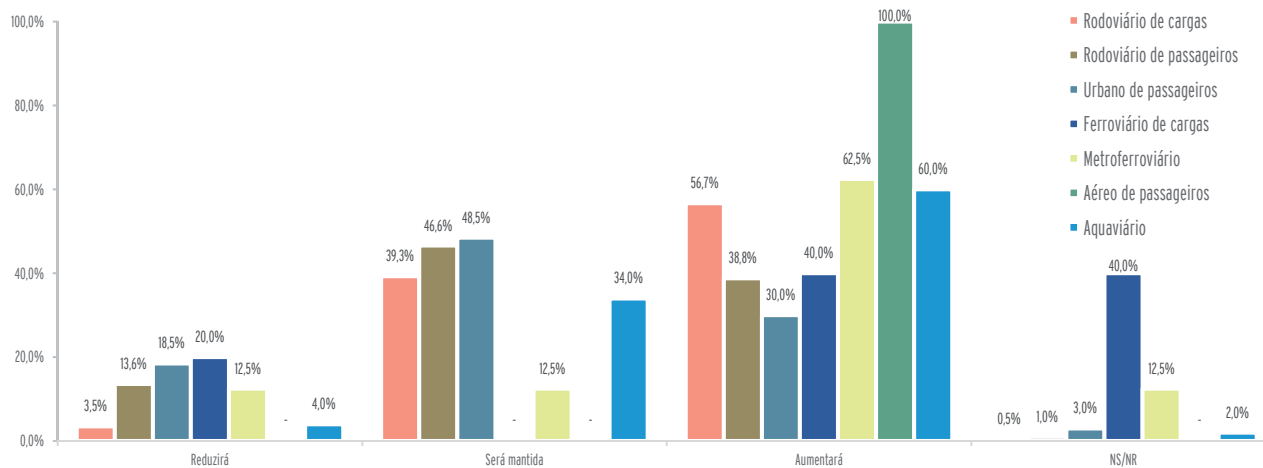
Em comparação a 2016, a receita bruta em 2017 por modal:



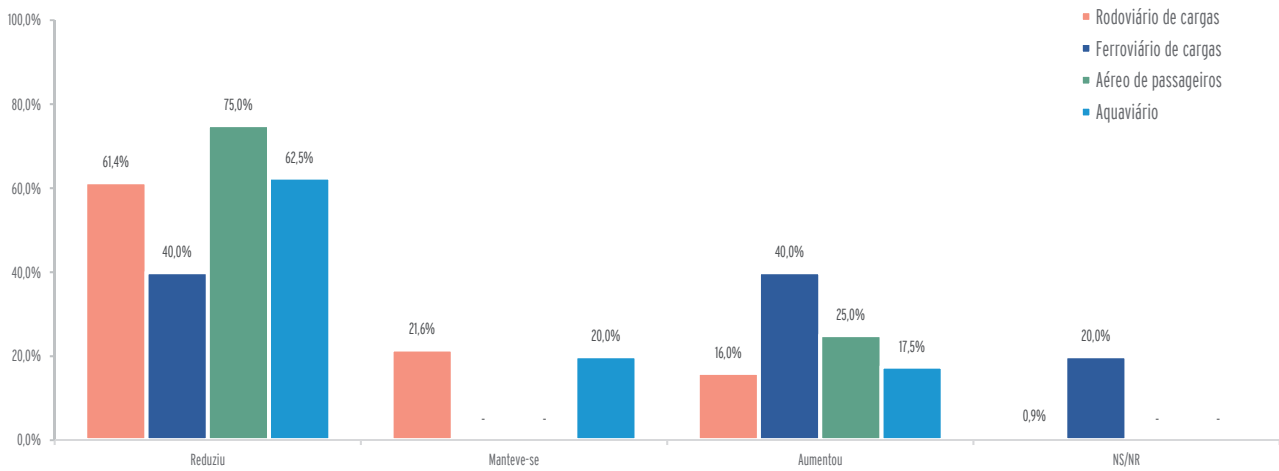
Em comparação a 2015, o número de viagens em 2016 por modal:



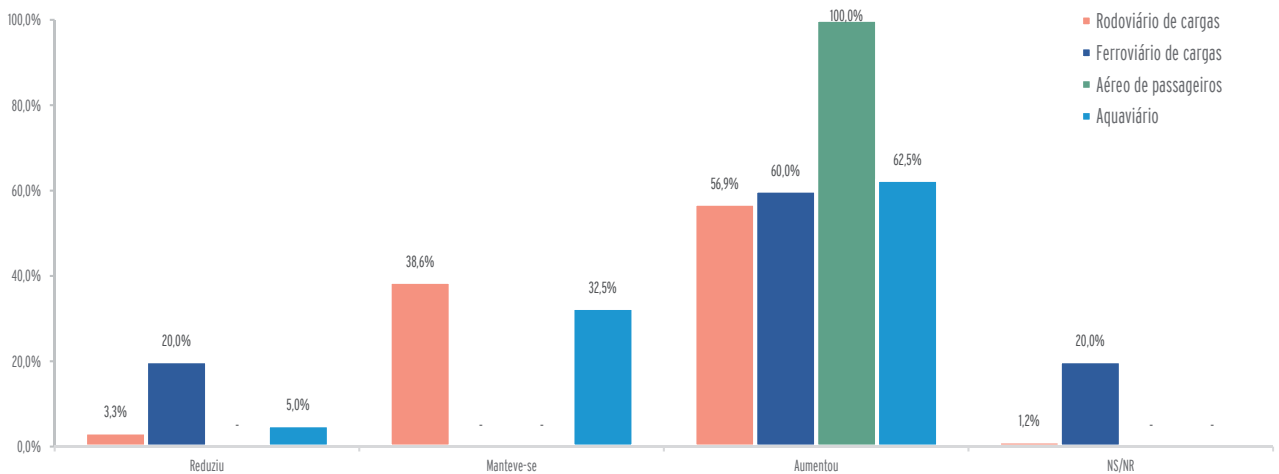
Em comparação a 2016, o número de viagens em 2017 por modal:



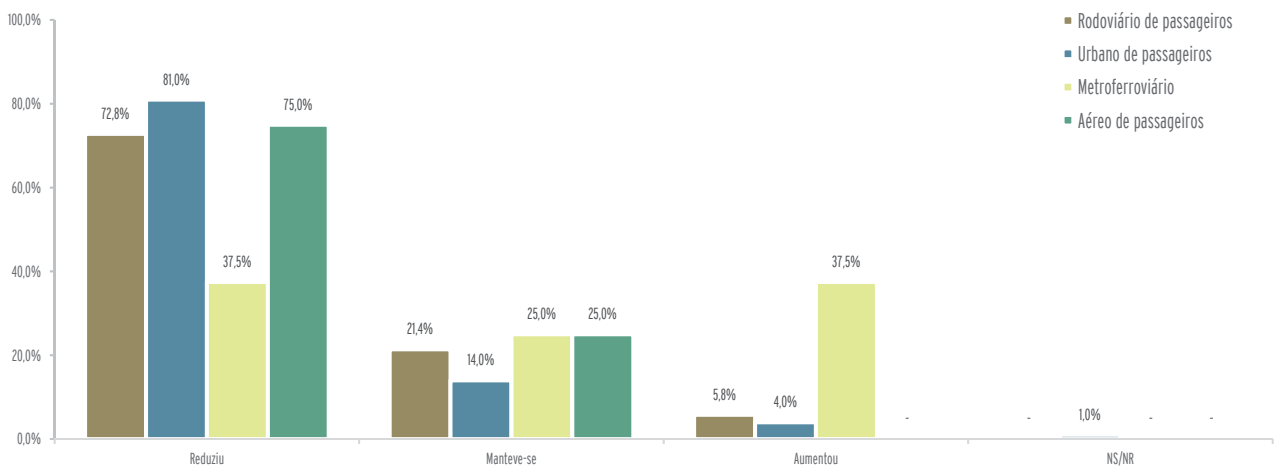
Em comparação a 2015, o total de carga transportada em 2016 por modal:



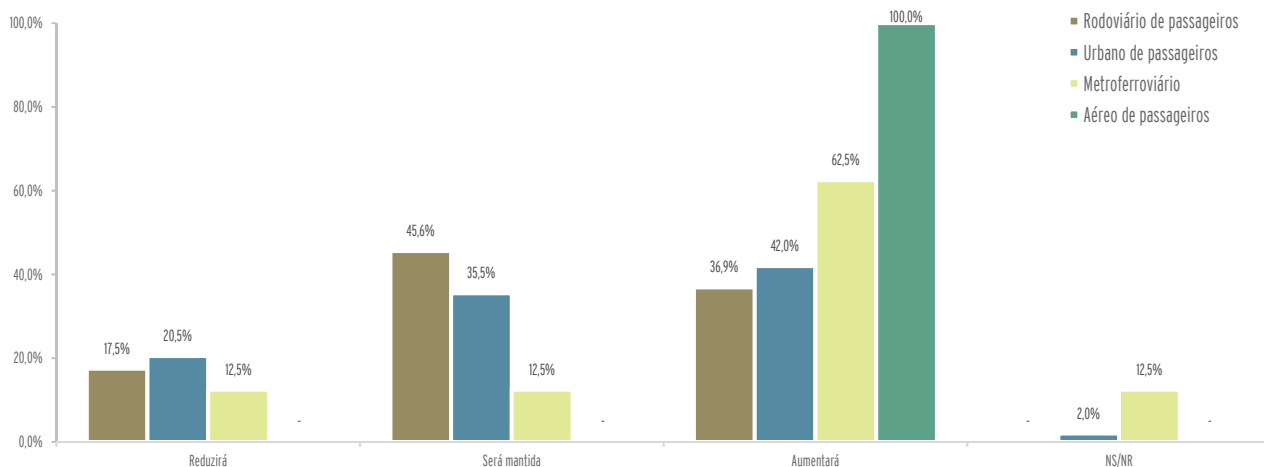
Em comparação a 2016, o total de carga transportada em 2017 por modal:



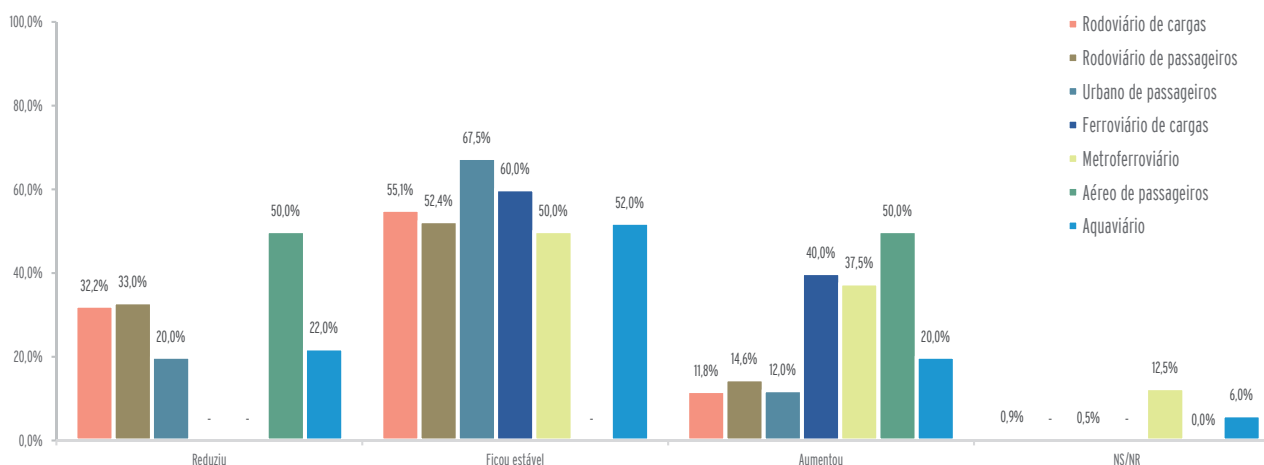
Em comparação a 2015, o número de passageiros transportados 2016 por modal:



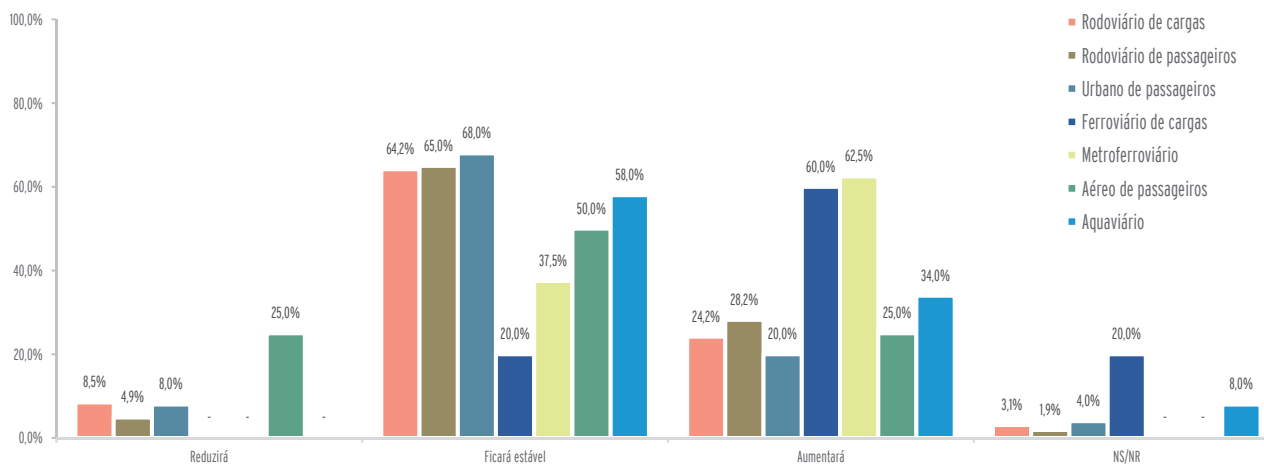
Em comparação a 2016, o número de passageiros transportados 2017 por modal:



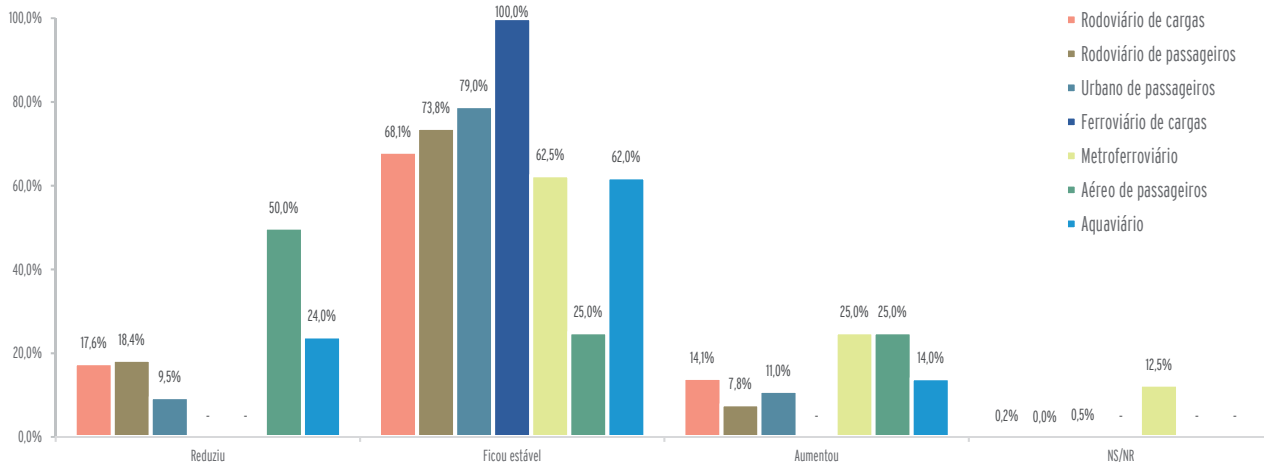
Em comparação a 2015, o tamanho da frota em 2016 por modal:



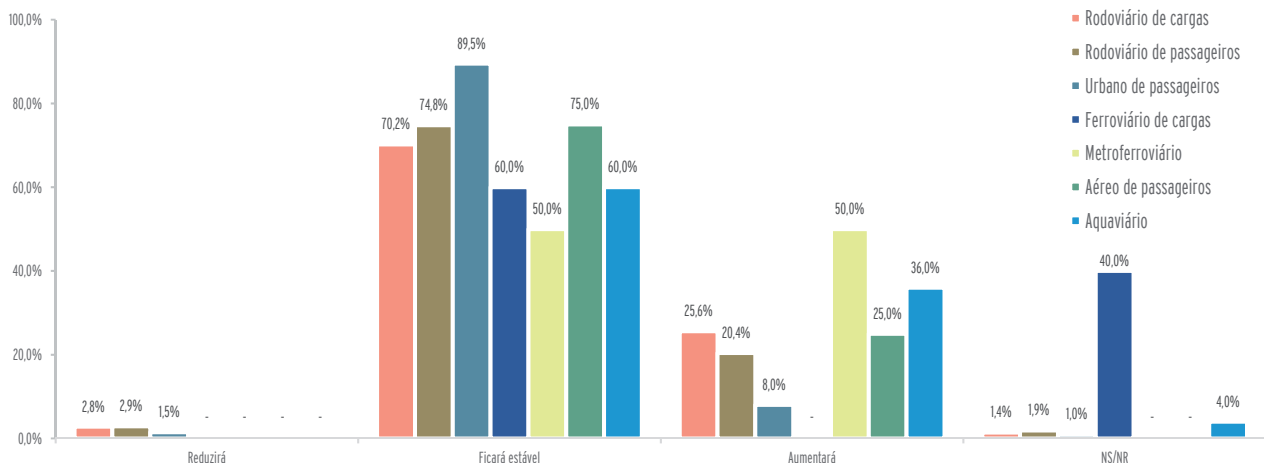
Em comparação a 2016, o tamanho da frota em 2017 por modal:



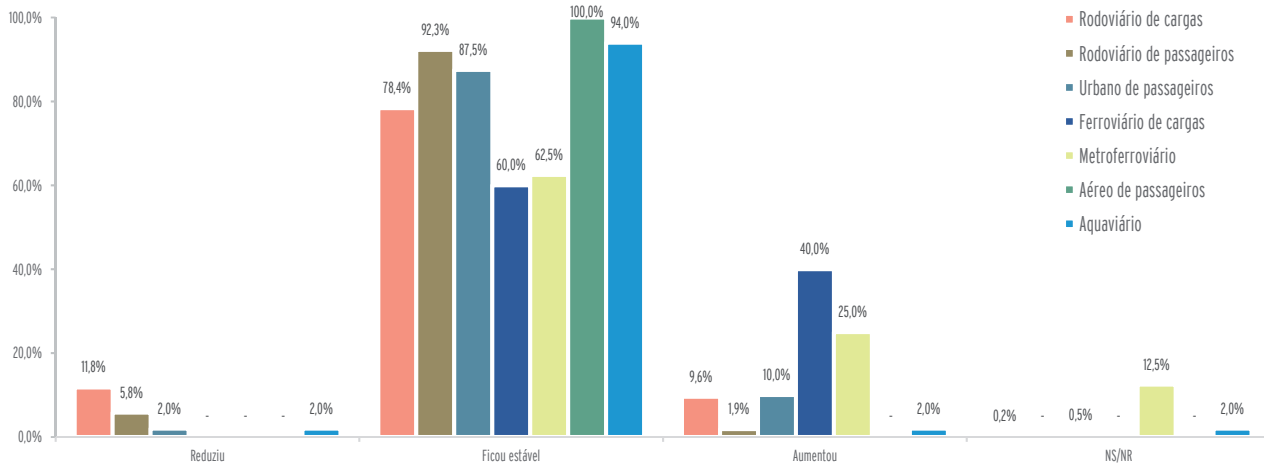
Em comparação a 2015, a abrangência geográfica da prestação de serviços 2016 por modal:



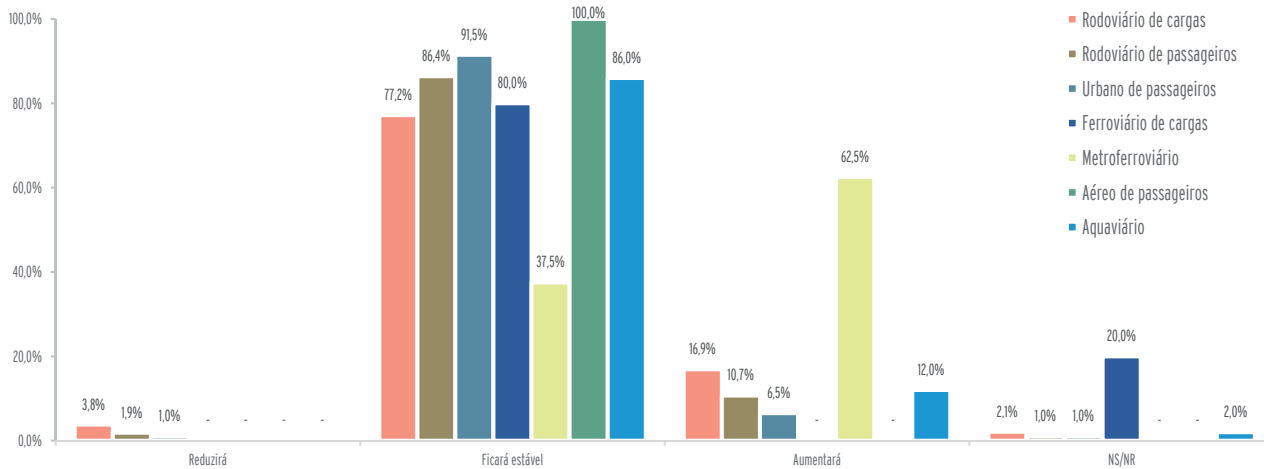
Em comparação a 2016, a abrangência geográfica da prestação de serviços 2017 por modal:



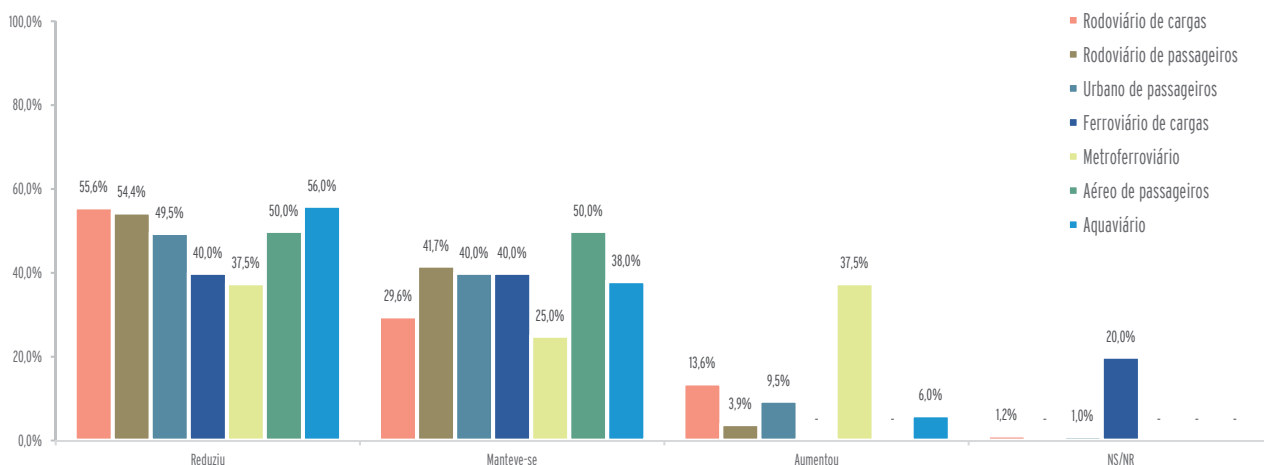
Em comparação a 2015, as instalações físicas 2016 por modal:



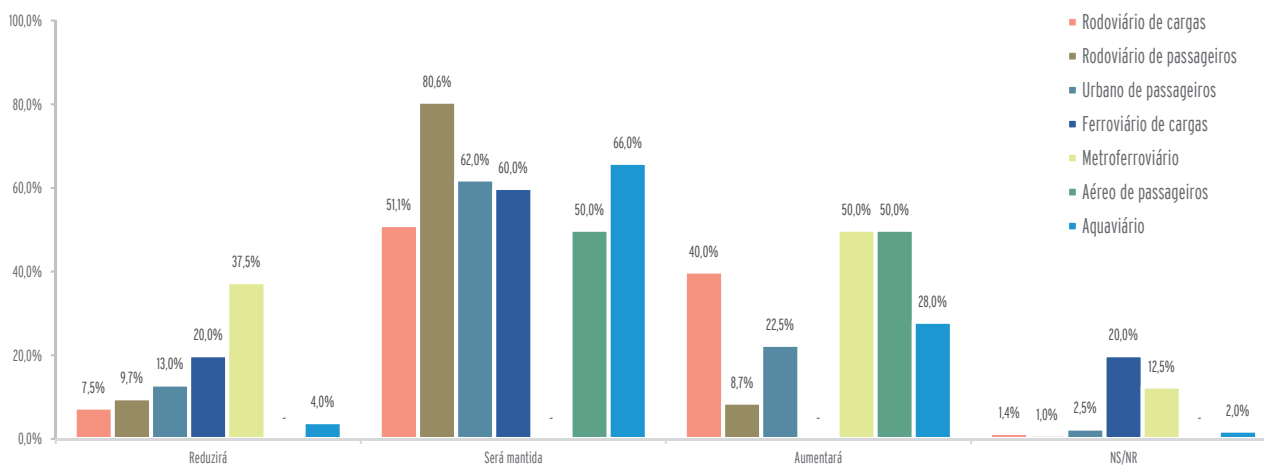
Em comparação a 2016, as instalações físicas 2017 por modal:



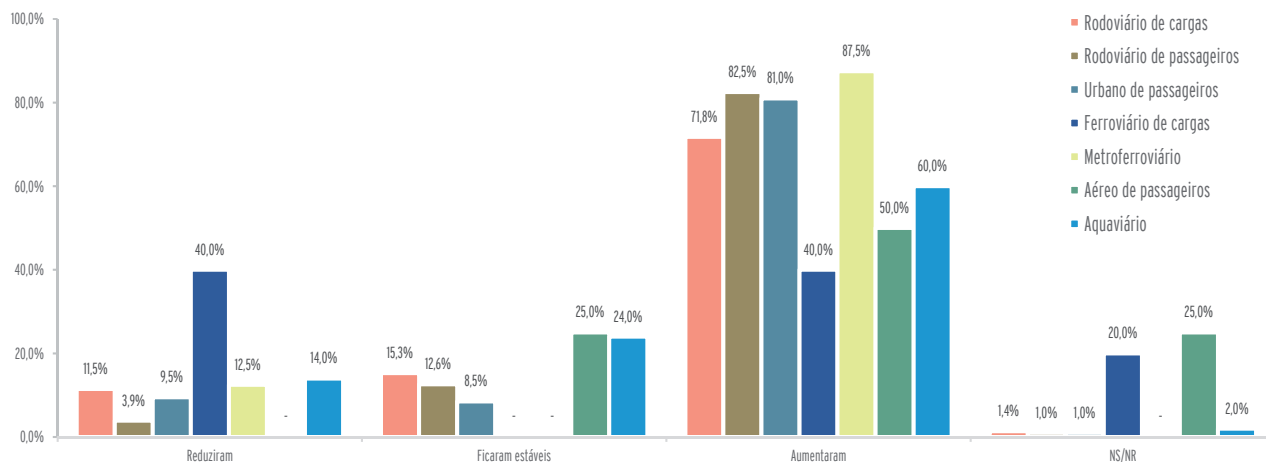
Em comparação a 2015, a contratação de empregados em 2016 por modal:



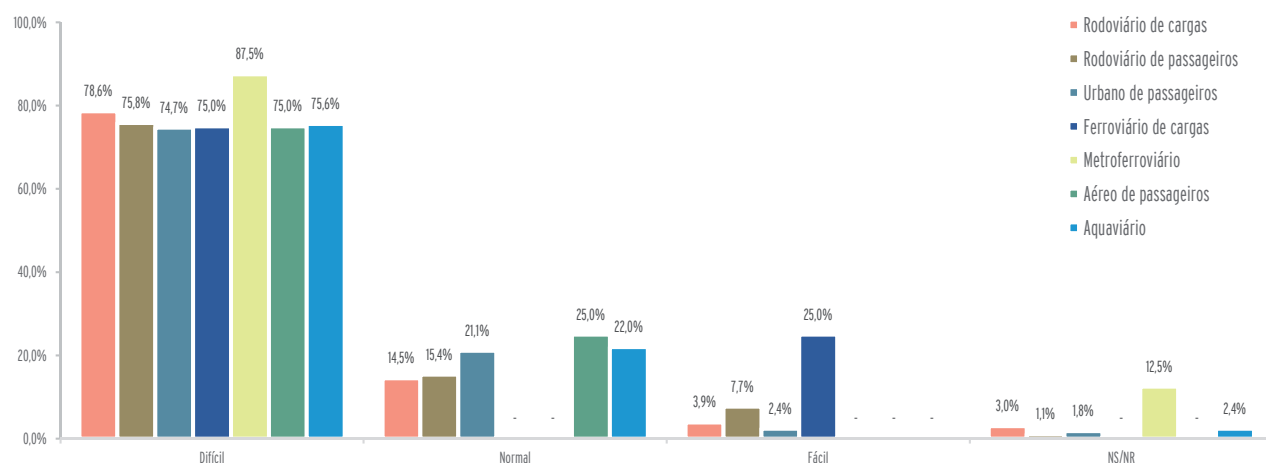
Em comparação a 2016, a contratação de empregados em 2017 por modal:



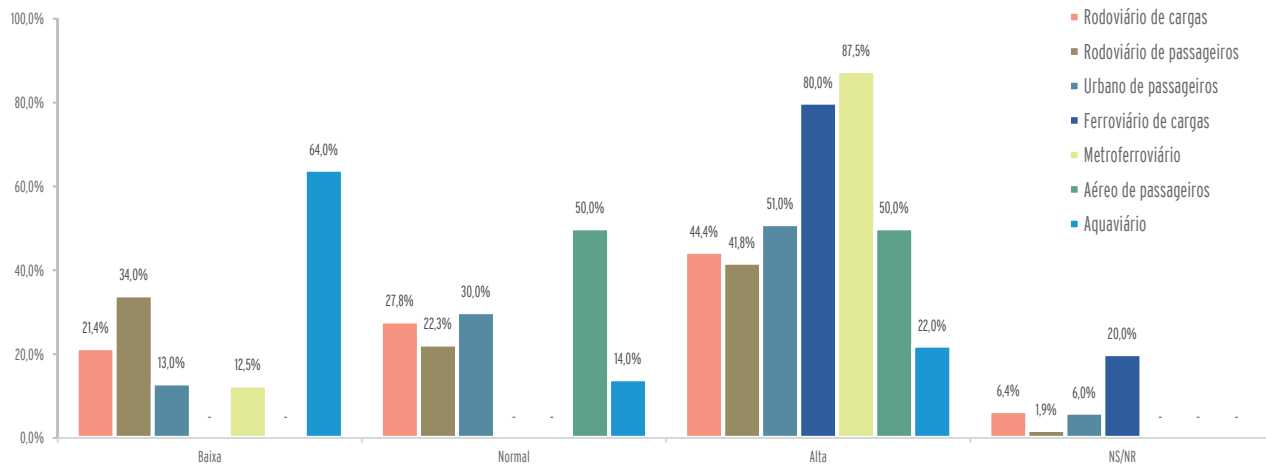
Em comparação a 2015, os custos operacionais da sua empresa em 2016 por modal:



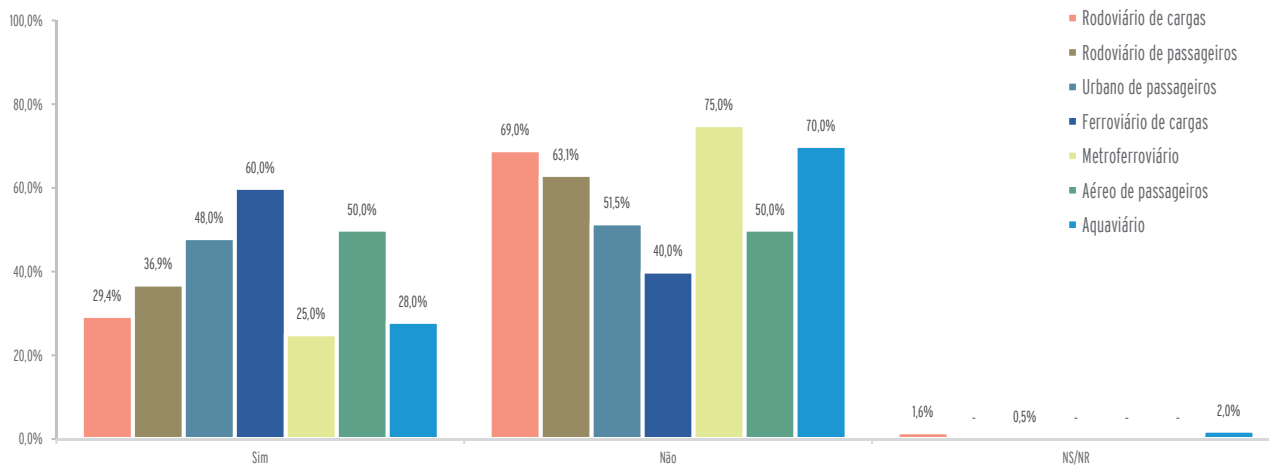
Em 2016, o acesso ao crédito por modal foi:



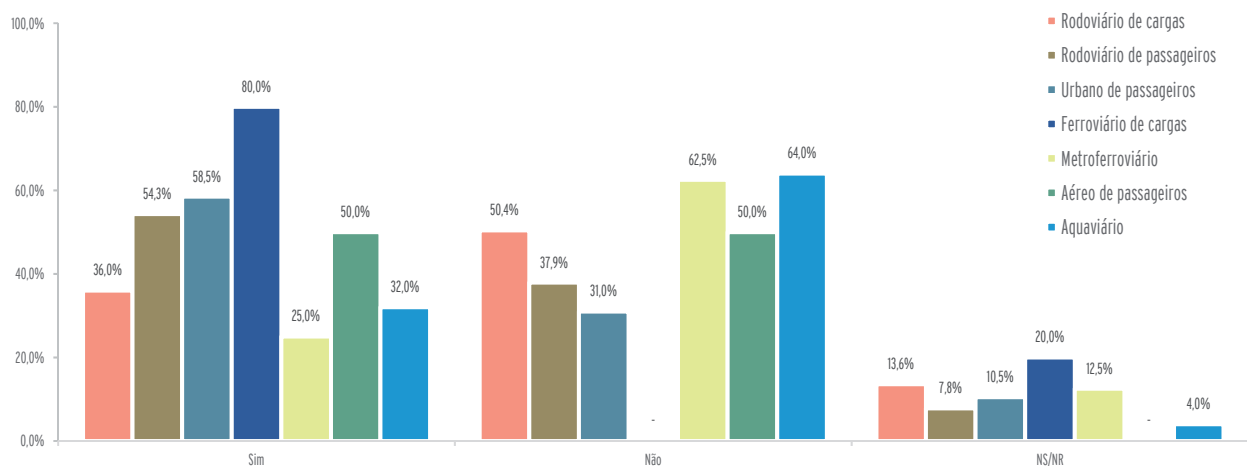
Importância das linhas de financiamento do BNDES para os investimentos de sua empresa por modal



Realizou ou realizará aquisição de veículos em 2016 por modal



Pretende fazer aquisição de veículos em 2017 por modal





EXPECTATIVAS ECONÔMICAS DO TRANSPORTADOR

SONDAGEM | 2016

Setor de Autarquias Sul, Quadra 1 - Bloco "J" Ed. Confederação Nacional do Transporte
13º andar - CEP: 70070-944 - Brasília/DF Brasil Tel.: (61) 2196.5700
Central de Relacionamento: 0800 728 2891 - www.cnt.org.br