

(X) Graduação () Pós-Graduação

ANÁLISE SITUACIONAL DOS TRANSPORTADORES BRASILEIROS DURANTE O PRIMEIRO ANO DA COVID-19

Juliana de Lima Gualberto
Universidade Federal da Grande Dourados - UFGD
juliana.gualberto038@academico.ufgd.edu.br

Júlio César da Silva
Universidade Federal da Grande Dourados - UFGD
julliocsilva@gmail.com

Eduardo Luis Casarotto
Universidade Federal da Grande Dourados - UFGD
eduardocasarotto@ufgd.edu.br

RESUMO

Este artigo tem por objetivo desenvolver um panorama do transporte de cargas no Brasil, durante o primeiro ano de influência da pandemia de Covid-19. Buscou-se também, elaborar uma análise dos resultados apresentados nas “pesquisas de impacto no transporte – Covid-19” realizadas e disponibilizadas pela Confederação Nacional do Transporte (CNT). Trata-se de uma pesquisa descritiva, com caráter qualitativo, com a utilização de dados secundários de fontes como: CNT; CONASS; e IBGE. Como principais resultados observou-se: um impacto duradouro, afetando a demanda, a situação financeira e o emprego no setor de transporte; Flutuações nas admissões e desligamentos ao longo do período, com um início mais difícil devido às restrições e incertezas econômicas; e, em um cenário sem pandemia, o resultado do PIB dos transportes de 2021 ficou estagnado. Em geral, as análises dos cenários de Covid-19, mercado de trabalho e PIB do transporte parecem estar alinhadas (ou corroboram) a visão pessimista dos empresários do setor de transporte. A pandemia afetou significativamente o setor, impactando a demanda, o emprego e a situação financeira das empresas.

Palavras-chave: Transporte; Covid-19; PIB do Transporte; Financeiro; Emprego.

1 INTRODUÇÃO

O Brasil enfrenta diversos desafios relacionados ao transporte, incluindo infraestrutura inadequada, congestionamentos, altos custos logísticos e falta de integração entre os diferentes modos de transporte. Segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT), "a carência de investimentos em infraestrutura, tanto em termos de quantidade como de qualidade, é um dos principais obstáculos enfrentados pelo setor de transporte brasileiro" (CNT, 2021, p. 10).

De acordo com um estudo do Banco Mundial (2019), a má qualidade das rodovias brasileiras afeta negativamente a eficiência dos transportes, aumentando os custos de frete e atrasando a entrega de mercadorias. Além disso, segundo a CNT (2021), a falta de planejamento e a lentidão na execução de obras rodoviárias também contribuem para a situação precária das estradas brasileiras.

O setor de cargas e passageiros desenvolve um papel importante na infraestrutura e na economia do Brasil. Com um vasto território e uma economia diversificada, o país necessita de um sistema de transporte eficiente para movimentar mercadorias e pessoas por todo o país. O Brasil é reconhecido internacionalmente como um dos maiores produtores e exportadores de produtos agrícolas, minerais e industriais. Nesse sentido, o setor de fretes tem um papel fundamental para viabilizar a movimentação desses produtos, tanto nos mercados domésticos quanto nos destinos internacionais. A logística de cargas consiste em uma complexa rede de rodovias, ferrovias, hidrovias e portos que conectam diversas áreas de produção com centros de distribuição e exportação.

Nos estágios iniciais da pandemia, o transporte de cargas enfrentou grandes desafios quando muitos países implementaram medidas de bloqueio e restrições de viagens. Houve interrupções nas rotas marítimas, congestionamentos em portos e aeroportos e restrições operacionais para conter a propagação do vírus. Apesar das dificuldades, o setor desempenhou um papel fundamental durante a pandemia do Covid-19”.

O setor de transportes desempenhou um papel fundamental ao garantir o abastecimento de mercadorias e insumos durante a pandemia do Covid-19. As empresas de transporte e logística rapidamente se adaptaram às restrições e adotaram medidas de segurança para garantir a continuidade das operações. Entre essas medidas, estão o uso obrigatório de máscaras e álcool em gel pelos profissionais, a higienização frequente dos veículos e equipamentos, o monitoramento da saúde dos trabalhadores e a redução do contato físico nas entregas.” (CNT, 2021). Os profissionais enfrentaram desafios e riscos para sustentar cadeias de suprimentos e

atender às necessidades das pessoas.

Este trabalho tem por objetivo desenvolver um panorama do transporte de cargas no Brasil, durante o primeiro ano de influência da pandemia de Covid-19. Buscou-se também, elaborar uma análise dos resultados apresentados nas “pesquisas de impacto no transporte – Covid-19” realizadas e disponibilizadas pela CNT. Com isso, identificar oportunidades de estudos e pesquisas com base nos resultados apresentados nas pesquisas da CNT e relacionar os dados das pesquisas com publicações na mídia jornalística a respeito do impacto da Covid-19 no setor de transporte terrestre.

2 TRANSPORTE

O transporte desempenha um papel crucial no desenvolvimento econômico e social de um país. No Brasil, um país de dimensões continentais, o setor de transporte desafia constantemente as autoridades e a sociedade em geral. Considerado um serviço de consumo intermediário que permite a movimentação de carga entre diferentes ambientes, colaborando assim com o para o progresso e desenvolvimento sustentável do sistema socioeconômico. a habilidade de comunicação, tecnologia e transporte impulsionaram a globalização (MACHADO, 2009).

O desenvolvimento humano e a expansão territorial enfrentaram limites devido à instabilidade do transporte. A mobilidade era fornecida pelo uso de animais para transportar cargas. A invenção da roda, estradas pavimentadas, ferrovias e a introdução do automóvel espalharam a humanidade por diferentes regiões e trouxeram progresso (SANTOS, 2002).

2.1 Modais de transportes

O setor de transportes é composto pelos segmentos rodoviário, ferroviário, aquaviário, aeronáutico e dutoviário que atendem à movimentação de pessoas e mercadorias. Os modais de transporte diferem em termos de velocidade do veículo, capacidade de transporte, risco de acidentes e avarias, acessibilidade das rotas, regularidade do transporte, impacto ambiental, etc. Devido a essas diferenças, melhorar a eficiência de cada segmento e modernizar a rede de transporte como um todo requer uma visão sistemática do setor, baseada no uso integrador e complementar dos diferentes modais de transporte.

A CNT possui diversas operações específicas de transporte, com informações detalhadas

sobre as realidades de cada modal de transporte, e trabalha de forma coordenada para alcançar o melhor desempenho do sistema. Para este trabalho abordaremos apenas modais terrestres.

2.1 Modal Rodoviário

O modal de transporte rodoviário faz uso das estradas e das vias urbanas, o qual é considerado como prática e mais simples de se implantar. De acordo com Bowersox e Cloos (2001, p. 285) “o transporte rodoviário se expandiu rapidamente nos EUA a partir do fim da Segunda Guerra Mundial. [...] O crescimento do setor resultou da flexibilidade operacional alcançada com o serviço porta a porta e a velocidade de movimentação intermunicipal”.

Ao contrário do ferroviário, o modal rodoviário é utilizado para transporte de mercadorias semiacabadas e acabadas e também transportam cargas de médio porte, além de passageiros. O sistema de transporte rodoviário apresenta baixos custos fixos e altos custos variáveis (BALLOU, 2001).

2.2 Modal Ferroviário

No Brasil, o transporte ferroviário é usado principalmente para transportar grandes quantidades de produtos homogêneos em distâncias relativamente longas. Exemplos desses produtos incluem minérios transportados a granel (ferro, manganês), carvão betuminoso, derivados de petróleo e grãos. Os meios de transporte ferroviário incluem vagões, contêineres ferroviários (1 a 5 toneladas) e transporte ferroviário usando reboques rodoviários. Caracteriza-se pelo transporte de baixa velocidade e em longas distâncias de matérias-primas e produtos industriais de baixa tecnologia (SLACK; CHAMBERS; HARLAND, 2002).

A baixa velocidade em relação a outros modais de transporte e o uso em curtas distâncias fazem com que ele gaste até 88% de seu tempo em cargas e descargas, deslocando-se de um terminal a outro, classificando e agregando configurações de transporte (JOHNSON et al., 1998).

2.3 Modal Dutoviário

Apesar de ser um importante meio de transporte estratégico o Brasil possui baixa concentração de dutovias, resultando em baixa participação na matriz logística de transporte

(CNT, 2021). O modal dutoviário refere-se a um modo de transporte através de um duto que move um produto de um ponto a outro. Embora pouco comentado, o modo modal revelou-se economicamente muito importante (MURTA, 2003).

O transporte dutoviário utiliza um sistema de tubos ou cilindros pré-arranjados ou acessos que transportam produtos. Dentro desses contadores, por meio da pressão ou resistência através de componentes condutivos ocorre a dissipação de carga e circulação. Uma tubulação consiste em conectores, tubos e juntas de conexão associadas. Este modo de transporte oferece muitas vantagens para o transporte doméstico de mercadorias (PEREIRA, 2013).

3 COVID-19

A transmissão da doença do coronavírus (Covid-19) geralmente ocorre através do contato próximo com uma pessoa infectada. Segundo o Ministério da Saúde (2020), o contato por aperto de mão é o principal modo de transmissão. Outras formas comuns de transmissão incluem espirros, gotículas de saliva, tosse, objetos ou superfícies contaminadas e estar a menos de 1 metro de uma pessoa infectada por 15 minutos ou mais (CDC, 2020; OMS, 2023).

Devido à disseminação da doença do novo coronavírus (Covid-19), as empresas de transporte enfrentam desafios significativos que a pandemia impõe às suas operações, além de atender aos requisitos de transporte existentes (SHENZHEN BUS GROUP, 2020).

Mesmo as companhias de navegação que já tinham fortes programas de gestão de emergências tiveram que adaptar suas medidas à situação de pandemia. A maioria das ameaças e vulnerabilidades potenciais previstas nos planos de gerenciamento de emergência são de natureza muito diferente daquelas encontradas em uma pandemia. Os desastres geralmente afetam a infraestrutura e causam danos físicos aos sistemas. As pandemias, por outro lado, afetam os recursos humanos das organizações de transporte e da sociedade como um todo (FLETCHER et al., 2014).

A pandemia de Covid-19 impactou significativamente o setor de transporte em todo o mundo, incluindo o Brasil. As restrições de mobilidade e o medo do contágio levaram a uma redução drástica na demanda por viagens aéreas, transporte público e deslocamentos em geral. De acordo com a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), "as companhias aéreas brasileiras enfrentaram uma queda de 60% na demanda de passageiros durante a pandemia (IATA, 2022, p. 8).

4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Esta pesquisa utiliza a metodologia descritiva, com caráter qualitativa. A investigação documental é realizada em documentos conservados no interior de órgãos públicos e privados de qualquer natureza, ou com pessoas, sendo, registros, anais, regulamentos, circulares, ofícios, memorandos, balancetes, comunicações informais, entre outros (VERGARA, 2007).

Também, trata-se de uma análise de dados secundários de fontes como: CNT; Conselho Nacional dos Secretários de Saúde (CONASS); e Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Como ferramenta principal de fornecimento de dados se utilizará a “Pesquisa de Impacto no Transporte – Covid-19” da CNT. A análise dos dados consiste na interpretação e comparação das informações da pesquisa e informações referentes a situação do transporte no Brasil.

Por fim apresenta-se a análise situacional do primeiro ano sob influência da pandemia da Covid-19. Para isso, foram selecionadas as seguintes categorias de análises: 1) identificação do número de casos de Covid-19 no período de março de 2020 a abril de 2021; 2) desempenho do mercado de trabalho no setor de transportes nos anos de 2019, 2020 e 2021; 3) PIB do transporte nos anos de 2019, 2020 e 2021; 4) Principais resultados da Pesquisa de Impacto no Transporte – Covid-19; e 5) análise comparativa dos dados.

5 DISCUSSÃO E ANÁLISE DOS DADOS

A Pesquisa de Impacto no Transporte – Covid 19 teve sua primeira rodada divulgada em abril de 2020, e a última em março de 2021, contemplando o primeiro ano de influência da pandemia de Covid-19. Trata-se de uma realização e publicação da CNT que teve como fonte de insumos entrevistas com representantes do setor de transporte de cargas e passageiros de todos os modais. No Quadro 01 se apresenta as informações sobre cada rodada da pesquisa.

Quadro 01. Informações sobre as rodadas da pesquisa.

Rodada	Período de coleta	Nº Participantes
1º rodada	1 a 3 de abril de 2020	776
2º rodada: Relações Trabalhistas	20 a 24 de abril de 2020	600
3º rodada	5 a 10 de junho de 2020	619
4º rodada	9 a 15 de julho de 2020	858
5º rodada	25 de agosto a 3 de setembro de 2020	914
6º rodada	24 a 30 de março de 2021	580

Fonte: CNT - Pesquisa de Impacto no Transporte – Covid 19 (2021)

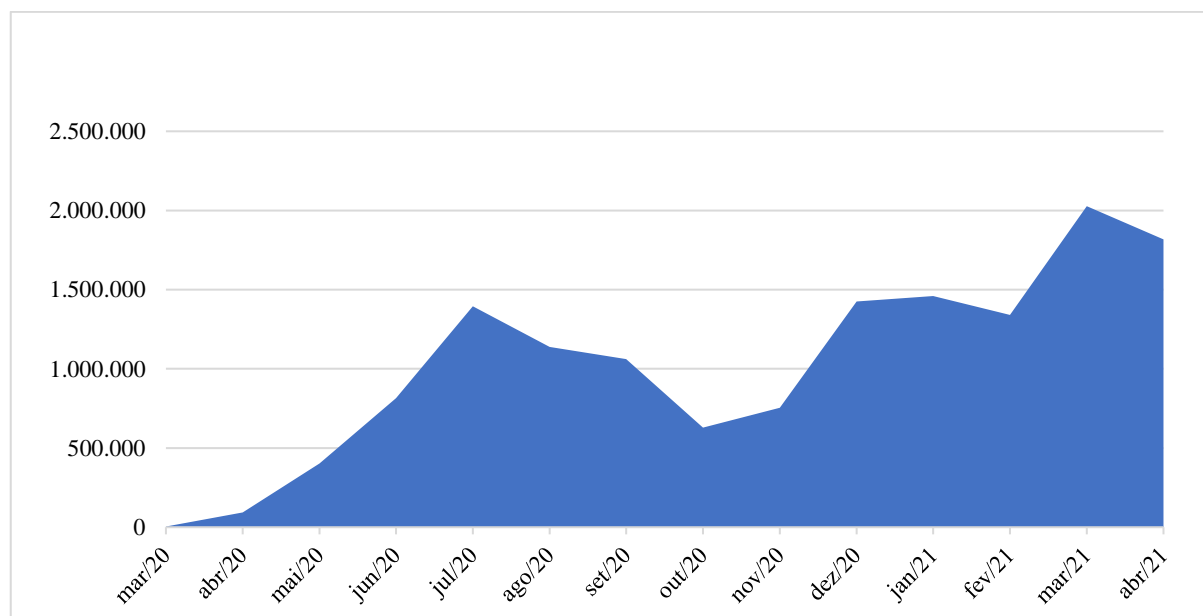
Observa-se no Quadro 01, que a pesquisa contou com a participação média de 725 empresas de cargas e de passageiros de todos os modais de transporte, sendo que a quinta rodada teve o maior número de participantes (914) e a sexta o menor (580). Neste trabalho no foi utilizada a pesquisa da rodada 2, pois esta, tratava apenas das relações trabalhistas.

5.1 Identificação do número de casos de Covid-19 no período de abril de 2020 a abril de 2021

Para a construção de uma análise comparativa, foram coletados os dados da evolução das informações sobre casos de Covid-19 da semana epidemiológica 13/2020 até a semana 16/2021.

As semanas foram ajustadas, dentro do possível, nos respectivos meses, muito embora, em alguns casos tenham começos ou finais de outros meses. Sendo assim, no Figura 01 se apresenta a evolução dos casos de Covid-19, no período de março de 2020 a abril de 2021. Este período corresponde ao mesmo período de pesquisas e divulgações da Pesquisa CNTCovid-19, no primeiro ano, objeto de estudo deste trabalho.

Figura 01. Gráfico da evolução dos casos de Covid-19 (março/2020 a abril/2021)



Fonte: CONASS (2023).

No período de março de 2020 a abril de 2021, o total da casos de Covid-19 registrados no Brasil chegou a 14.361.765 (Quadro 02).

Quadro 02. Casos Informados

Mês/ano	Número de Casos
Março 2020	3.912
Abril 2020	92.737
Mai 2020	401.881
Junho 2020	815.227
Julho 2020	1.394.210
Agosto 2020	1.138.276
Setembro 2020	1.060.680
Outubro 2020	628.772
Novembro 2020	754.127
Dezembro 2020	1.426.133
Janeiro 2021	1.460.570
Fevereiro 2021	1.340.257
Março 2021	2.027.130
Abril 2021	1.817.853
Total	14.361.765

Fonte: CONASS (2023).

A partir desses números, pode-se extrair algumas observações como a ocorrência de um aumento inicial gradual, com números relativamente baixos nos meses anteriores a março. Entretanto pode-se considerar que oficialmente no Brasil os registros começaram a ocorrer em março de 2020, chegando a 3.912 casos.

Abril, registra o pico inicial, 92.737 casos, marcando o início de um crescimento exponencial da pandemia em muitos lugares. Os meses subsequentes continuaram a mostrar aumentos significativos nos casos, culminando em mais de 1.394.210 casos em julho de 2020.

Após julho de 2020, os números começaram a variar e, em alguns meses, até diminuíram um pouco (como em outubro de 2020), mas ainda permaneceram em patamares elevados. A partir de novembro de 2020 ocorre uma segunda onda de crescimento, com pico em janeiro de 2021. Os casos, aparentemente pareciam ter se estabilizado, quando em março de 2021, um novo pico se estabelece com o registro de 2.027.130 casos.

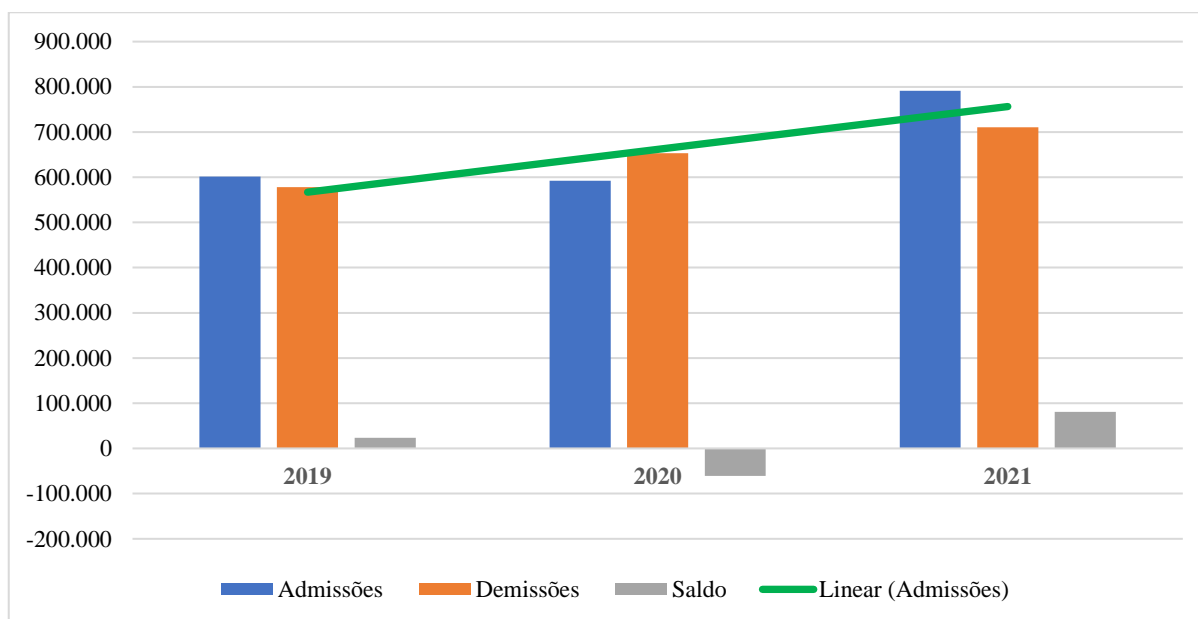
Ao longo do período, se observou-se então, variações sazonais nos casos registrados. Possivelmente isso foi em decorrência de fatores climáticos, comportamentais ou até pela metodologia de registro e divulgação dos casos.

Ocorreram variações nos números de casos devido a fatores como medidas de contenção, testagem, taxa de vacinação e disseminação do vírus. Importante observar que os números de casos, também variam de acordo com a região, país e momento específico.

5.2 Desempenho do mercado de trabalho no setor de transportes no período de abril de 2020 a abril de 2021

O mercado de trabalho durante o período da pandemia da Covid-19 foi fortemente afetado em todos os setores. O setor de transportes não ficou indiferente a isso, principalmente no início da pandemia. O Gráfico 02 e o Quadro 03 apresentam os dados do setor.

Gráfico 02: Evolução Mensal do Mercado de Trabalho no Setor de Transporte



Fonte: CNT (2023).

Quadro 03. Mercado de Trabalho do Setor de Transportes

Emprego	2019	2020	2021
Admissões	601.550	592.260	790.985
Demissões	578.138	652.939	710.364
Saldo	23.412	(60.679)	80.621

Fonte: CNT (2023).

Ao longo do período, as admissões e desligamentos variaram mensalmente. Houve meses em que as admissões eram mais altas do que os desligamentos, como mostra março de 2021, enquanto em outros meses os desligamentos eram mais altos. No início da pandemia, entre abril e maio de 2020, houve um número significativamente maior de desligamentos em comparação com as admissões, possivelmente devido às restrições e incertezas econômicas geradas pela crise.

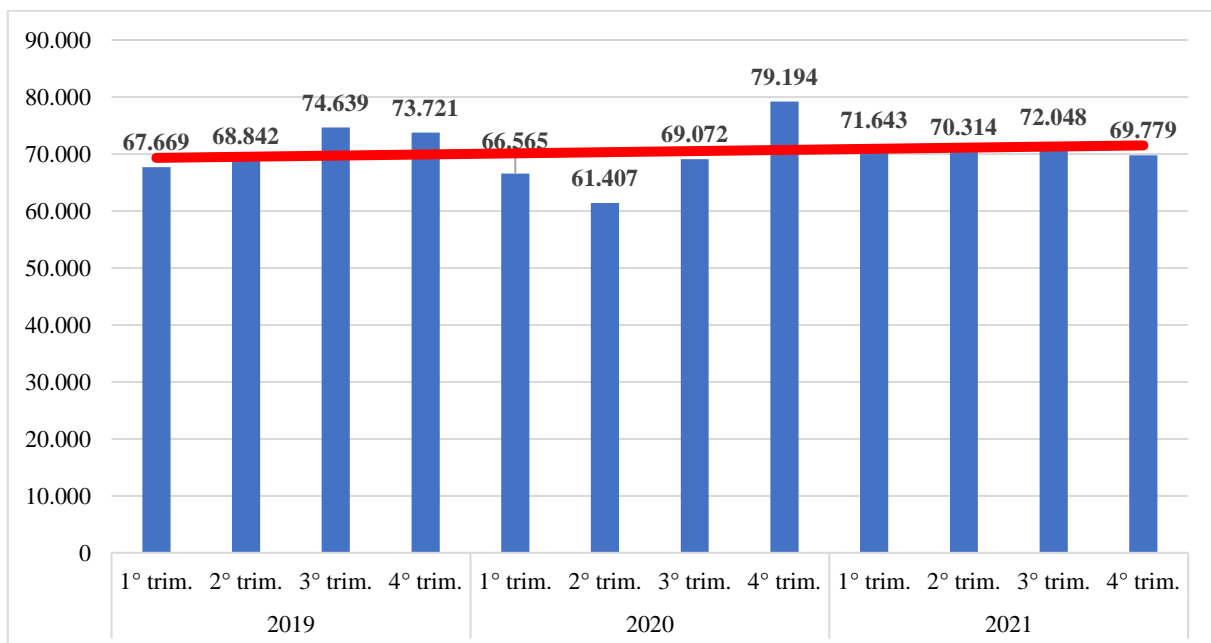
A partir de junho de 2020, as admissões começaram a aumentar progressivamente, indicando uma recuperação gradual no setor de cargas em transporte. Essa tendência de recuperação continuou ao longo dos meses subsequentes. Embora tenha havido flutuações mensais nas admissões e desligamentos, a tendência geral parece ser de aumento nas admissões ao longo do período, sugerindo uma melhoria gradual nas condições econômicas do setor. Apesar das flutuações mensais, a tendência geral parece ser de recuperação, com admissões aumentando ao longo dos meses, o que pode sugerir uma retomada progressiva da atividade econômica no setor de transporte de cargas.

5.3 PIB do transporte no período de abril de 2020 a abril de 2021

Assim como os demais setores da economia, o setor de transporte foi abalado com o advento da pandemia. Todavia, foi um dos setores que permaneceu ativo durante o período, as empresas do setor se adequaram e redefiniram seus processos para manterem-se em operação.

A atuação das empresas do setor era fortemente destacada, tanto em suas tarefas normais de operação, como em tarefas de apoio aos setores da saúde. A Figura 03, apresenta o gráfico do PIB do transporte por valores correntes nos anos de 2019, 2020 e 2021.

Figura 03. Gráfico do PIB do transporte em Valores Correntes (R\$ 1.000.000)



Fonte: IBGE (2023).

O PIB do transporte em valores absolutos registrou em 2019, R\$ 284,871 bi., em 2020,

R\$ 276,238 bi. e em 2021, 283,784 bi. Em relação a isso, observa-se que ocorreu uma queda de 3,12% no valor em 2020 e queda de 0,38% em 2021 comparados a 2019.

Percebe-se pelo gráfico na Figura 03 a ocorrência de variações mais significativas em 2020 e um princípio de recuperação em 2021. Sem considerar os efeitos da inflação na variação de preços, o ano de 2021, praticamente ficou igual ao de 2019. Em um cenário sem pandemia, isso seria considerada uma estagnação de mercado.

Considerando a pandemia, apresentação um cenário de recuperação do mercado. O segundo trimestre de 2020, foi o mais traumático para a economia dos transportes. Não por coincidência, são os três primeiros meses de registro de casos da pandemia no Brasil.

5.4 Principais resultados da Pesquisa de Impacto no Transporte – Covid-19

Nesta seção é apresentada uma análise do conteúdo das Pesquisas de Impacto no Transporte – Covid-19, realizadas pela CNT. As análises serão primeiramente apresentadas pelas rodadas da pesquisa e consolidadas ao final. Também, o foco da análise do conteúdo baseou-se em três categorias principais: Demanda; Financeiro; e Emprego.

5.4.1 Primeira rodada da pesquisa - abril de 2020

Demanda: a pandemia de Covid-19 teve um impacto significativo na demanda das empresas de transporte, com mais de 90% dos participantes da pesquisa avaliando que teria um impacto negativo em suas operações. A redução da demanda foi generalizada, afetando tanto empresas de passageiros quanto de cargas. A paralisação de atividades educacionais, o aumento do teletrabalho e a redução do comércio e indústria foram os principais fatores que contribuíram para essa diminuição.

Em março, 85,3% das empresas perceberam redução na demanda, sendo que 61,6% delas afirmaram que a queda foi muito significativa. Essa redução continuou a se agravar ao longo do tempo, com algumas empresas relatando quedas superiores a 80%. As expectativas (na época) para os próximos 30 dias eram de uma redução significativa no faturamento das atividades internas, com mais de 50% das transportadoras esperando uma diminuição de 60% ou mais.

Financeiro: a queda de demanda teve um impacto direto nas receitas das empresas de transporte, sendo o principal problema enfrentado durante a pandemia, conforme indicado por 71,1% das empresas participantes da pesquisa. Com a redução da demanda e do faturamento, a

situação financeira das transportadoras ficou comprometida. A maioria das empresas relatou ter recursos próprios para operar por no máximo um mês, e apenas 28,8% delas tinham condições de se manter em atividade por mais de dois meses sem apoio financeiro.

A dificuldade em obter crédito também foi um desafio, com mais de 35% das transportadoras relatando acesso mais difícil a linhas de crédito. A situação financeira precária destacava a urgência de medidas de apoio do governo para evitar um grande número de falências no setor.

Emprego: o setor de transporte enfrentou mudanças significativas em suas características laborais devido à pandemia. Muitas empresas adotaram medidas para preservar os funcionários, como alternância de turnos de trabalho, concessão de férias coletivas e utilização de banco de horas. No entanto, cerca de 22,2% das empresas relataram ter realizado demissões em março de 2020. A incerteza quanto à magnitude e à duração da pandemia tornou o planejamento difícil para as empresas, e a falta de recursos para mais de três meses evidenciou a difícil situação do setor em relação ao emprego.

Percebe-se de maneira geral que o panorama da pandemia de Covid-19 para o setor de transporte foi crítico. A demanda reduzida, a situação financeira precária e os desafios relacionados ao emprego criaram um momento de grande incerteza e dificuldade para as empresas de transporte. As medidas de isolamento, a paralisação de atividades e as restrições de movimentação afetaram negativamente o setor de forma sistêmica.

As transportadoras necessitaram de apoio governamental, como disponibilização de linhas de crédito com carência e taxas reduzidas, para conseguir atravessar a crise. O setor também precisou se adaptar rapidamente e encontrar soluções para lidar com as mudanças nas demandas e comportamentos de consumo durante a pandemia.

5.4.2 Terceira rodada da pesquisa - junho de 2020

Demanda: em maio, terceiro mês da epidemia de Covid-19 no Brasil, cerca de 80,6% das empresas de transporte ainda enfrentavam uma queda de demanda, sendo que mais de 60% delas apontaram que essa queda foi significativa. Esse cenário mostrava que o setor continuava operando em um nível perigoso por um período prolongado, sem melhora significativa em relação aos números de março. A falta de demanda resultou em uma redução do faturamento das empresas, colocando em risco a sustentabilidade financeira de muitas delas. A expectativa para junho era desanimadora, com a maioria das empresas esperando uma nova queda no faturamento, e muitas projetando uma redução superior a 60%. A extensão da crise provocada

pela pandemia tendia a ser maior do que inicialmente avaliado.

Financeiro: a queda abrupta da demanda e seus efeitos negativos sobre o faturamento resultaram em uma rápida deterioração da capacidade de pagamento das empresas de transporte. Mais de 60% delas informaram que sua capacidade de pagamento estava comprometida, sendo que 34,1% a consideravam muito comprometida. A situação era preocupante, com muitas empresas relatando que tinham recursos próprios para operar por no máximo mais um mês.

A falta de demanda e a ausência de entrada de receitas tornou urgente a liberação de crédito para evitar o fechamento de muitas empresas. No entanto, 44,8% das empresas de transporte tiveram suas solicitações de crédito para financiar capital de giro negadas por instituições financeiras, devido aos modos convencionais de avaliação de risco.

Emprego: a redução da demanda e a deterioração financeira estava levando as empresas de transporte a tomarem medidas de ajuste nas relações de trabalho. Cerca de 45,6% delas já tinham adotado a suspensão temporária do contrato de trabalho, enquanto 42,2% aplicaram redução proporcional de carga horária e salários. Além disso, 38,1% precisaram efetuar demissões em razão da pandemia. A falta de acesso a crédito e a redução de demanda, segundo os entrevistados, poderia levar a novas demissões 30 dias seguintes.

Contextualmente o setor de transporte enfrentou uma crise prolongada devido à pandemia de Covid-19. A queda de demanda e a consequente redução do faturamento comprometeram a sustentabilidade financeira das empresas. A capacidade de pagamento estava deteriorada, e muitas empresas tinham recursos próprios para operar por apenas mais um mês. A liberação de crédito mostrava-se urgente para evitar o fechamento de empresas e manter os empregos. As medidas adotadas até aquele momento, como a suspensão temporária do contrato de trabalho e a redução de jornada e salários, eram insuficientes para enfrentar a crise de forma efetiva.

A isenção de tributos federais e a disponibilização de crédito com carência e taxas reduzidas eram consideradas as principais medidas necessárias para amenizar a crise. O descompasso entre a necessidade de financiamento das empresas e o baixo acesso a crédito precisava ser solucionado para que o setor de transporte pudesse atravessar a crise sem maiores prejuízos à economia brasileira.

5.4.3 Quarta rodada da pesquisa - julho de 2020

Demanda: a tendência de queda na demanda por serviços de transporte continuava

persistente, com 74,6% das empresas relatando uma redução em junho. Mais da metade (57,2%) delas enfrentou uma queda considerável na demanda, sinalizando um impacto significativo na atividade do setor. As projeções para julho permaneciam sombrias, com 80,1% das empresas esperando uma nova diminuição no faturamento. A persistência desse cenário ressaltava a gravidade da situação.

Financeiro: o faturamento das empresas de transporte foi duramente afetado, refletindo a queda na demanda. Em junho, 60,7% das empresas experimentaram nova diminuição nas suas receitas. Dentre essas, um terço (33,8%) sofreu uma queda acentuada, igual ou superior a 80,0%. A deterioração financeira ficou evidente, com 41,8% das empresas enfrentando sérias dificuldades na capacidade de pagamento. A busca por alternativas de financiamento tinha se tornado uma dura realidade, com 21,3% das empresas recorrendo a linhas de crédito para manter suas operações.

Emprego: a crise também impactou o emprego no setor de transporte. Medidas como suspensão temporária de contratos (42,5%), redução proporcional de jornada e salários (42,7%) e demissões (43,6%) foram adotadas pelas empresas para mitigar as consequências financeiras. O risco de demissões futuras ainda se mostrava relevante, com 40,9% das empresas que já haviam demitido, planejando novas demissões nos próximos 30 dias. As incertezas persistiam quanto à estabilidade das relações de trabalho.

O cenário global do setor de transporte permanecia desafiador. A demanda continuava a diminuir, afetando diretamente o faturamento e a sustentabilidade financeira das empresas. As medidas adotadas para enfrentar a crise incluíam ajustes nas operações e relações de trabalho, mas o acesso a crédito se tornava mais difícil.

A persistência das dificuldades financeiras e a busca por alternativas de financiamento indicavam a urgência de ações governamentais para apoiar o setor. A isenção de tributos, a disponibilização de crédito com taxas reduzidas e outras medidas emergenciais, cada vez mais, se tornavam essenciais para ajudar as empresas de transporte a superar aquele período de incertezas prolongadas.

5.4.4 Quinta rodada da pesquisa - setembro de 2020

Demanda: a análise revela que a crise decorrente da pandemia da Covid-19 teve um impacto significativo nas transportadoras no Brasil. Cerca de 63,6% das empresas relataram uma redução na demanda em relação a agosto de 2019, indicando uma queda substancial na procura por seus serviços. Isso foi reflexo da interrupção abrupta da atividade econômica

durante o período da pandemia.

No entanto, havia um vislumbre de otimismo, uma vez que houve uma melhora estatisticamente significativa em comparação com pesquisas anteriores. Embora a perspectiva futura da demanda fosse mais otimista, com um número representativo de transportadoras esperando estabilização ou crescimento nos próximos meses, cerca de 20% ainda previam uma possível piora em seis meses. Isso ressaltava a incerteza em relação à recuperação total da demanda em curto prazo.

Financeira: durante a pandemia. Cerca de 50,8% das transportadoras relataram uma diminuição no faturamento em relação a julho de 2020, o que demonstra a dificuldade de manter níveis adequados de receita. Além disso, a capacidade de pagamento das empresas foi amplamente comprometida, com 63,0% indicando que enfrentam dificuldades financeiras para cumprir suas obrigações correntes, como salários, financiamentos, tributos e aluguéis.

O acesso ao crédito emergia como uma medida crucial para muitas transportadoras, mas mais da metade teve seus pedidos negados pelas instituições financeiras. A busca por linhas de crédito com carência estendida e taxas de juros reduzidas, bem como a isenção de tributos federais durante a pandemia, foram demandas destacadas pelas empresas como essenciais para enfrentar seus desafios financeiros.

Emprego: a adoção de medidas trabalhistas pelas transportadoras para enfrentar os desafios da crise foi expressiva. Cerca de 41,8% das empresas suspenderam temporariamente contratos de trabalho como forma de reduzir custos. O uso dessas alternativas deveria continuar, uma vez que a prorrogação das medidas fora implementada.

A retomada do emprego foi uma preocupação, com 52,3% das transportadoras planejando readmitir empregados demitidos após o fim da pandemia. A análise também destacou que o acesso a crédito foi visto como crucial para a manutenção dos empregos, e medidas como a desoneração da folha de pagamento foram demandadas pelas transportadoras para proteger os postos de trabalho no setor.

A análise revela que as transportadoras no Brasil enfrentaram desafios significativos devido à pandemia da Covid-19. A demanda foi fortemente afetada, resultando em prejuízos generalizados e redução do faturamento. As empresas também enfrentaram dificuldades financeiras, com a busca por crédito sendo um ponto crítico. Medidas trabalhistas foram adotadas para enfrentar os desafios, incluindo suspensão de contratos de trabalho.

Houve melhorias modestas em relação à demanda e ao faturamento quando comparadas a pesquisas anteriores, mas os impactos negativos ainda persistiam. O otimismo em relação ao

futuro parecia ser visível, com muitas transportadoras esperando uma estabilização na demanda e no faturamento nos meses seguintes. No entanto, a incerteza permanecia, e a maioria das empresas projetava impactos duradouros em seus negócios.

A situação financeira das transportadoras foi uma preocupação significativa, com acesso limitado ao crédito e demandas por medidas de apoio, como linhas de crédito com taxas reduzidas e isenções tributárias. O mercado de trabalho também foi impactado, com empresas adotando medidas para reduzir custos, como suspensão de contratos de trabalho.

Entretanto, havia sinais de melhoria, as transportadoras enfrentavam desafios complexos e duradouros relacionados à demanda, ao financeiro e ao emprego devido à pandemia da Covid-19. As medidas de apoio financeiro e a adaptação dos modelos de negócios foram e seriam essenciais para a recuperação sustentável do setor no futuro.

5.4.5 Sexta rodada da pesquisa - março de 2021

Demanda: a demanda por serviços de transporte foi severamente impactada pela pandemia, com mais de 40% das transportadoras relatando redução significativa na demanda, faturamento e aquisição de veículos e equipamentos. A queda na demanda foi acentuada, com mais de 40% das empresas relatando uma redução "muito grande" na demanda, faturamento e aquisição de veículos e equipamentos. Esse cenário refletia a diminuição da atividade econômica devido às restrições de mobilidade social e à redução da renda, causando um efeito cascata nas operações das transportadoras.

Financeiro: o impacto financeiro da pandemia foi evidente, com a maioria das transportadoras sofrendo prejuízos significativos. A capacidade de pagamento foi afetada, com cerca de dois terços das empresas com capacidade financeira comprometida. A busca por crédito no mercado foi uma estratégia para manter as operações, porém, mais de 45% das empresas tiveram seus pedidos de crédito negados, refletindo a fragilidade financeira do setor.

O aumento da taxa básica de juros (Selic) era percebido como uma ameaça ao acesso a crédito e ao aumento dos custos financeiros das transportadoras, levava a uma visão pessimista em relação à economia.

Emprego: a situação do emprego foi gravemente afetada, com cerca de 40% das transportadoras adotando demissões. A incerteza econômica e a redução da demanda impactaram a manutenção dos empregos no setor. Apesar disso, uma parcela considerável das empresas que demitiram manifestava intenção de recontratar os funcionários quando a situação melhorasse, demonstrando um desejo de estabilização e recuperação gradual.

De maneira geral a situação das transportadoras diante dos impactos causados pela pandemia de Covid-19, observadas pela ótica de Demanda, Financeiro e Emprego revelou uma imagem detalhada das dificuldades que as empresas do setor enfrentaram no primeiro ano da pandemia e suas expectativas para o futuro. A análise evidenciou que a crise causada pela pandemia não apenas persistiria por mais algum tempo, mas também se aprofundaria ao longo do tempo, afetando negativamente a demanda, o desempenho financeiro e o emprego nas transportadoras.

A análise mostrava um cenário sombrio para as transportadoras, indicando que a crise causada pela pandemia de Covid-19 ainda persistiria, e pior, se aprofundaria. A análise dos três tópicos (Demanda, Financeiro e Emprego) reforçou a ideia de que as transportadoras enfrentam desafios financeiros e operacionais significativos, com perspectivas pessimistas em relação à recuperação econômica. A busca por soluções, como acesso facilitado ao crédito e medidas de apoio do governo, era constantemente destacada como essencial para a sobrevivência e a recuperação do setor no futuro.

Destaca-se que:

No decorrer dos períodos analisados, desde abril de 2020 até março de 2021, a situação geral do mercado de transporte foi caracterizada por desafios constantes e um “humor” predominantemente pessimista. A pandemia de Covid-19 exerceu um impacto significativo e duradouro sobre o setor, afetando os pilares de demanda, situação financeira e emprego.

Inicialmente, em abril de 2020, a incerteza e a dificuldade foram as principais notas. O setor enfrentou uma demanda em queda, uma situação financeira precária e desafios relacionados ao emprego. No decorrer dos meses, a situação não melhorou substancialmente. Junho de 2020 mostrou uma crise prolongada, com a redução de demanda e faturamento comprometendo a sustentabilidade financeira das empresas. Em julho de 2020, a persistência das dificuldades e a busca por alternativas de financiamento revelaram um cenário desafiador.

Setembro de 2020 trouxe sinais modestos de melhoria em relação à demanda e ao faturamento, mas o otimismo estava mitigado pela persistente incerteza. O acesso limitado ao crédito e a necessidade de medidas de apoio continuavam sendo uma preocupação.

Em março de 2021, a análise abrangente ressaltou que a crise continuaria e se aprofundaria, afetando a demanda, o desempenho financeiro e o emprego nas transportadoras. A situação crítica das empresas foi acentuada, indicando uma busca constante por soluções, com o acesso facilitado ao crédito e apoio governamental. O humor predominante era de preocupação e dificuldade, com perspectivas pessimistas em relação à recuperação econômica.

Em resumo, ao longo desses períodos, o mercado de transporte enfrentou uma crise prolongada e desafiadora, com um clima geral predominantemente pessimista. As transportadoras buscaram adaptações e soluções para lidar com os impactos contínuos da pandemia, enquanto ansiavam por medidas de apoio do governo e acesso a crédito para garantir a sobrevivência e a recuperação do setor.

6 ANÁLISE DOS RESULTADOS

6.1 Cenário do Setor de Transporte (abril 2020 a abril 2021)

Claramente o cenário foi caracterizado por desafios constantes e um clima predominantemente pessimista. A pandemia de Covid-19 teve um impacto duradouro, afetando a demanda, a situação financeira e o emprego no setor de transporte. A busca por alternativas de financiamento, a incerteza e a necessidade de medidas de apoio indicavam que os empresários tinham razões concretas para seu pessimismo.

6.2 Covid-19 no Período de abril 2020 a abril 2021

Destacam-se as variações nos casos de Covid-19 ao longo do período, mencionando fatores como medidas de contenção, testagem, vacinação e disseminação do vírus. A variação nos casos ao longo do tempo e por região é normal, mas isso também pode ter afetado a demanda por serviços de transporte e contribuído para o pessimismo dos empresários.

6.3 Desempenho do Mercado de Trabalho no Setor de Transportes (abril 2020 a abril 2021)

Contatou-se flutuações nas admissões e desligamentos ao longo do período, com um início mais difícil devido às restrições e incertezas econômicas. No entanto, as admissões começaram a aumentar gradualmente a partir de junho de 2020, sugerindo uma recuperação lenta, mas consistente, no mercado de trabalho. Isso pode ser interpretado como um sinal positivo, mas ainda havia preocupações sobre a estabilidade a longo prazo.

6.4 PIB do Transporte no Período de abril 2020 a abril 2021

Os números do PIB do transporte mostraram uma queda em 2020 (3,12%) em comparação com 2019, mas uma recuperação modesta em 2021 (-0,38% em relação a 2019). Constatou-se que, em um cenário sem pandemia, o resultado de 2021 seria considerado uma estagnação, mas considerando a situação, ele é visto como uma recuperação. Isso sugere que a situação ainda é desafiadora, mas havia sinais de melhora.

7 CONCLUSÕES

Devido a importância do setor de transportes para o desenvolvimento da economia no Brasil, os agentes do setor se empenharam em manter suas atividades e, também buscar formas de enfrentar a nebulosidade do período. Contudo, a tarefa não foi fácil, mas muitas empresas souberam lidar com o desafio e encontrar na crise uma forma de se manter ativa e, ou ainda preparar terreno para uma retomada futura.

Em geral, as análises dos cenários de Covid-19, mercado de trabalho e PIB do transporte parecem estar alinhadas (ou corroboram) com a visão pessimista dos empresários do setor de transporte. A pandemia afetou significativamente o setor, impactando a demanda, o emprego e a situação financeira.

Embora houvessem alguns sinais de recuperação, como as admissões no mercado de trabalho e o modesto aumento no PIB em 2021, esses indicadores não necessariamente apontavam para uma recuperação completa e rápida. Portanto, parece que os empresários tinham fundamentos sólidos para justificar seu pessimismo.

Como limitações este trabalho encontrou: a impossibilidade de separar o setor de cargas com o de passageiros, uma vez que os dados não especificavam por tipo de atuação; a metodologia da pesquisa da CNT não seguiu o mesmo padrão para as questões em todas suas rodadas; e a disponibilidade e acessibilidade de alguns dados geraram dúvidas quanto a acuracidade.

Como contribuições a trabalhos futuros, a análise *ex-post* dos dados e consequências da pandemia podem ajudar a definir o comportamento do setor, se o pessimismo refletido não poderia por exemplo, estar maquiando um comportamento oportunista dos agentes, ou até mesmo sob a ótica da percepção da incerteza.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio dos Programas de Iniciação Científica (PIBIC) da Universidade Federal da Grande Dourados – UFGD, do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - CNPq e da Fundação de Apoio ao Desenvolvimento do Ensino, Ciência e Tecnologia do Estado de Mato Grosso do Sul – Fundect.

REFERÊNCIAS

BALLOU, R. H. Gerenciamento da cadeia de suprimentos: planejamento, organização e logística empresarial. 4 ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

BANCO MUNDIAL. Brasil: rodovias eficientes para um transporte competitivo. Brasília, DF: Banco Mundial, 2019.

BOWERSOX, D. J.; CLOSS, D. J. Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimento. São Paulo: Atlas, 2001.

CDC - Center for Disease Control and Prevention. Coronavirus Disease 2019 (Covid-19). Cleaning and Disinfection for Households, 2020. Disponível em: <https://www.cdc.gov/coronavirus/2019-ncov/prevent-getting-sick/cleaning-disinfection.html>. Acesso em 21 jul. 2023.

CONASS - Conselho Nacional dos Secretários de Saúde. Painel Conass Covid. Disponível em: <https://cieges.conass.org.br/paineis/listagem/situacao-de-saude-da-populacao/casos-e-obitos-covid-19>. Acesso em: 05 dez. 2023.

CNT - Confederação Nacional do Transporte. Pesquisa de Impacto no Transporte Covid-19. 1ª, 3ª, 4ª, 5ª e 6ª rodadas. Diretoria Executiva – CNT, 2023. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/pesquisas>. Acesso em: 20 abr. 2023.

CNT - Confederação Nacional do Transporte. Relatório CNT de Transporte e Logística 2021. Brasília, DF: CNT, 2021.

FLETCHER, K. et al. A guide for public transportation pandemic planning and response. No. Project 20-59 (44), 2014.

IATA - Associação Internacional de Transporte Aéreo. Impacto da Covid-19 na aviação brasileira: uma análise da situação atual e perspectivas futuras. São Paulo, SP: IATA, 2022.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Produto Interno Bruto, 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/pib.php>. Acesso em: 24 jun. 2023.

JOHNSON, J. C. et al. Contemporary logistics. 7 ed. New Jersey: Prentice Hall, 1998.

MACHADO, C. C. et al. Transporte rodoviário florestal. Viçosa: Editora UFV, 2009.

Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Machado-Cardoso2/publication/313657753_Transporte_rodoviario_florestal/links/58a34819aca272d3a4960314/Transporte-rodoviario-florestal.pdf. Acesso em: 20 jun. 2023.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. Painel de leitos e insumos do Ministério da Saúde: Coronavírus, 2020. Disponível em: <https://coronavirus.saude.gov.br/>. Acesso em: 15 ago. 2023.

MURTA, A. L. S. Subsídios para o Desenvolvimento de Estudos de Impactos Ambientais para projetos de Transporte Dutoviário. 2003. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes, Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro, 2003.

PEREIRA, D. P. et al. Apostila de sistemas de transportes, 2013, 195f.

OMS – Organização Mundial da Saúde. 2023. Disponível em: <https://www.who.int/pt>. Acesso em: 02 mar. 2023.

SANTOS, J. A. História do transporte rodoviário. Revista Ibero-Americana de Estratégia, v. 1, n. 1, p. 27-32, 2002. Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/228817757.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2023.

SHENZHEN BUS GROUP. Combating Covid-19. Shenzhen Bus Group's Experience. Disponível em: https://d1vpzb8ccuu79x.cloudfront.net/wp-content/uploads/SZBG_Combating_COVID-19.pdf. Acesso em: 15 jun. 2023.

SLACK, N.; CHAMBERS, S.; HARLAND, C. Administração da produção. 2 ed. São Paulo: Atlas, 2002.

VERGARA, S. C. Projetos e relatórios de pesquisa em administração. 9 ed. São Paulo: Atlas, 2007.