

# TRANSPORTE em NÚMEROS

## DESEMPENHO DO TRANSPORTE NO 1º SEMESTRE DE 2020

### Impactos da pandemia de COVID-19

Esta edição do Transporte em Números tem o objetivo de detalhar os resultados da atividade econômica no primeiro semestre de 2020, mostrando a magnitude dos impactos da crise mundial provocada pela pandemia da Covid-19 no acumulado do período. Destacam-se três pontos de análise:

a) A atividade econômica

brasileira, tanto pela ótica da produção, ou seja, da oferta, quanto dos tipos de despesa na economia, isto é, da demanda, com foco especial para o setor de transporte;

b) A título comparativo, serão apresentados resultados da atividade econômica em países e regiões selecionadas do mundo, mostrando os mais impactados

pela crise e as economias mais resilientes;

c) serviços prestados nos modais de transporte rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo, mostrando as modalidades mais impactadas.

O quadro abaixo resume as principais conclusões do estudo.

Quadro 1 - Quadro-Resumo dos resultados no 1º Semestre de 2020

Descrição	Varição 1º semestre
<b>Macro</b>	
PIB Total do Brasil	- 5,9%
PIB do Transporte	- 11,3%
<b>PIB de países e regiões selecionadas</b>	
EUA	- 4,6%
União Europeia	- 8,4%
México	- 10,8%
Japão	- 6,0%
Coreia	-0,8%
<b>Modais</b>	
<b>Rodoviário</b>	
Fluxo pedagiado de pesados	-5,5%
Fluxo pedagiado de leves	-23,1%
Fluxo pedagiado total	-18,8%
<b>Ferrovário</b>	
Movimentação (TU)	-7,6%
Produção (TKU)	-5,2%
<b>Aquaviário</b>	
Longo Curso	-7,7%
Cabotagem	1,5%
Vias Interiores	-15,2%
<b>Aéreo</b>	
RPK	-48,8%
RPK Voos Internacionais	-55,4%
RPK Voos Nacionais	-45,7%

## Macro

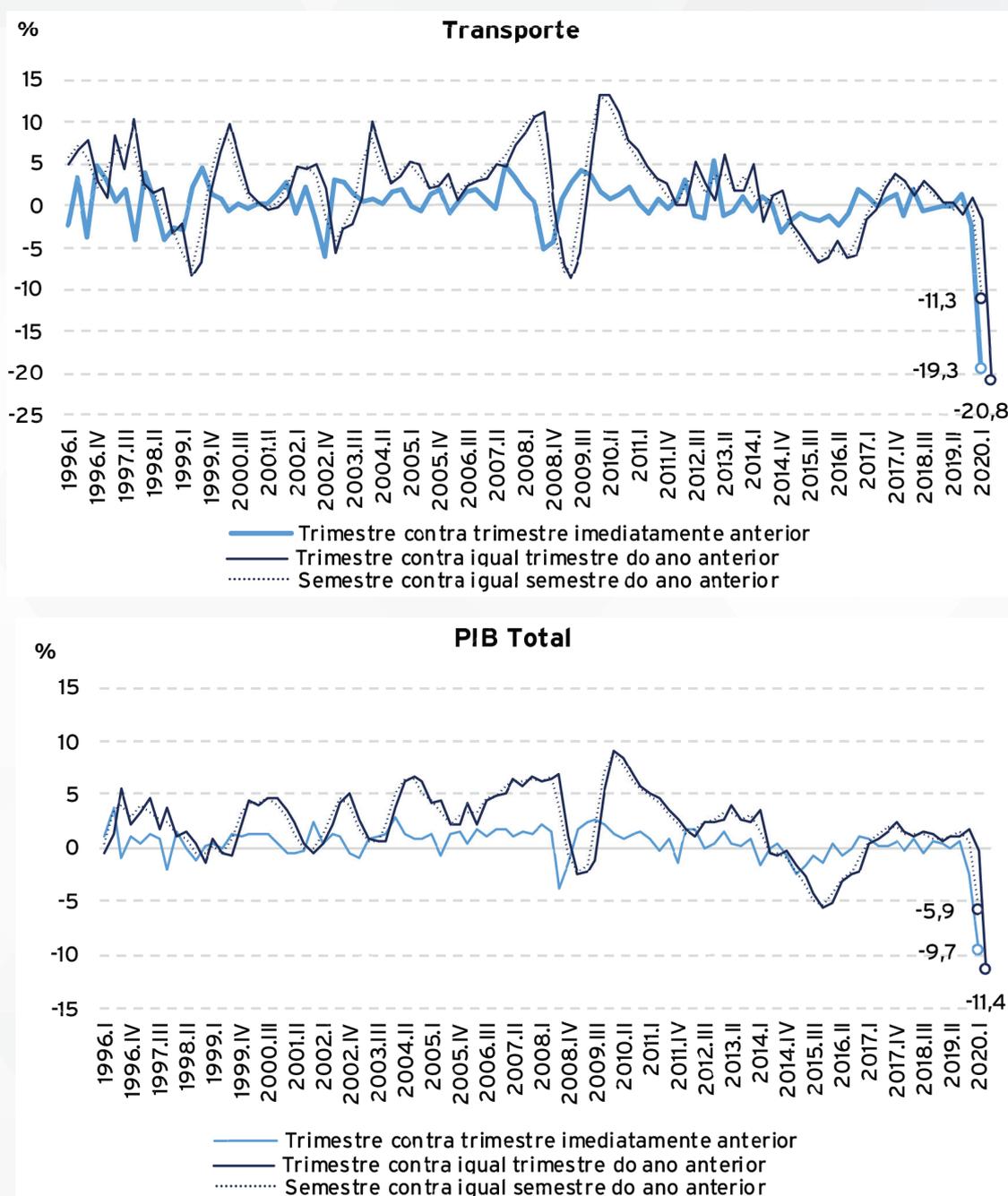
### Resultados do PIB do Brasil no 1º semestre de 2020

O primeiro semestre de 2020 foi um período difícil para o transporte e para a economia brasileira, em razão da crise desencadeada

pela pandemia do coronavírus. A crise gerou contrações do nível de atividade que se concentraram no segundo trimestre e foram as

piores registradas desde o primeiro trimestre de 1996, quando se inicia a série histórica (Gráfico 1).

Gráfico 1 - Taxa de variação do PIB do transporte e do PIB do Brasil em diversas bases de comparação (%) - Trimestre contra trimestre imediatamente anterior, trimestre contra igual trimestre do ano anterior e semestre contra igual semestre do ano anterior



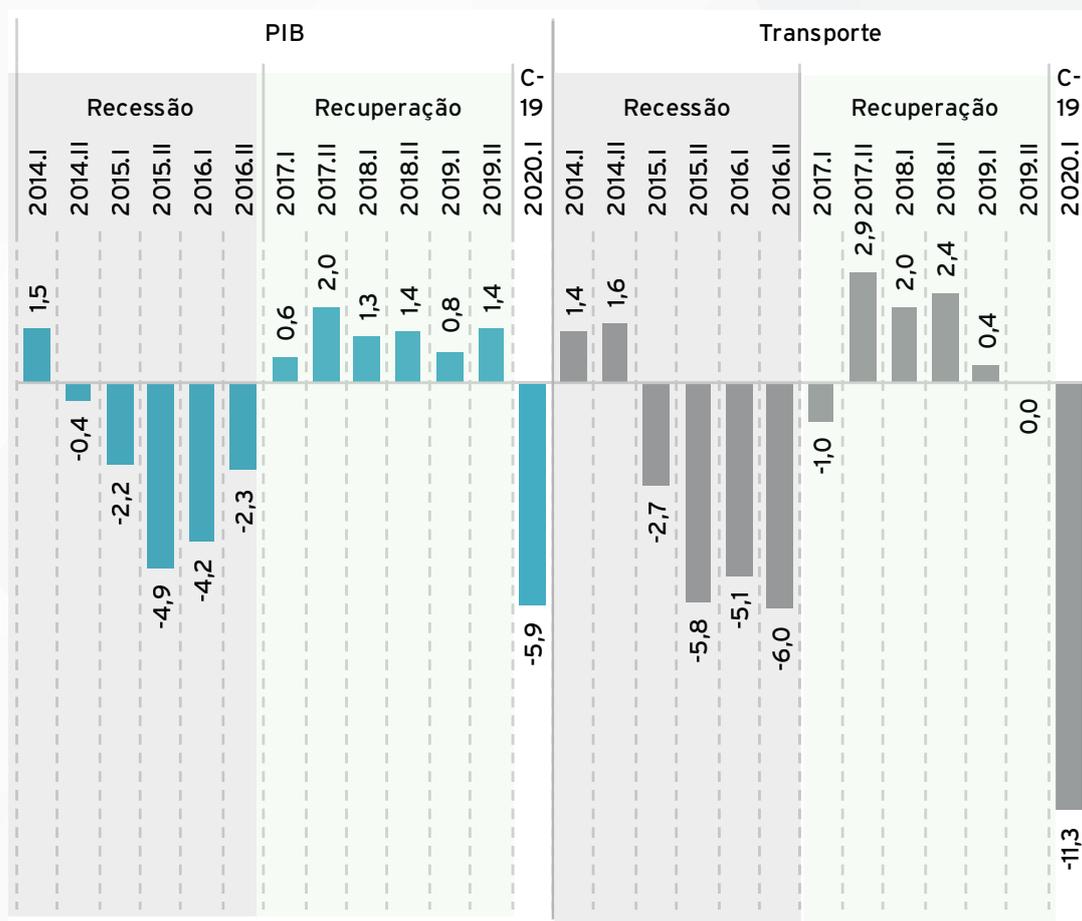
Fonte: Elaboração CNT com dados das Contas Nacionais Trimestrais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Sob a ótica semestral, de janeiro a junho de 2020, o Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil contraiu 5,9% na comparação com igual período do ano anterior. O valor adicionado pelo transporte de cargas e passageiros no semestre caiu quase o dobro do registrado no PIB to-

tal: a retração do setor foi de 11,3%. Esses são os primeiros resultados semestrais negativos para o PIB total e setorial brasileiros desde que o país iniciou o ciclo de recuperação da economia no 1º semestre de 2017. Para a economia total, a magnitude da queda é comparável ao que havia sido

registrado no auge da recessão de 2014-2016; enquanto para o transporte, representa quase o dobro do que havia sido registrado no auge daquela recessão, como ilustra o Gráfico 2.

Gráfico 2 - Taxa de variação semestral do PIB do Brasil - total e setor de Transporte, armazenagem e correio (jan-jun/2014 a jan-jun/2020 - variação % em relação a igual semestre do ano anterior)



\*C-19 = Período de pandemia da Covid-19.

Fonte: Elaboração CNT com dados das Contas Nacionais Trimestrais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Entre os grandes grupos de atividade econômica, o que mais retraiu no 1º semestre de 2020 foi a indústria (-6,5%), seguida dos serviços (-5,9%); enquanto a agropecuária conseguiu manter um desempenho positivo no período (+1,6%), embora bem abaixo do que já foi registrado ao longo da série histórica (Gráfico 3).

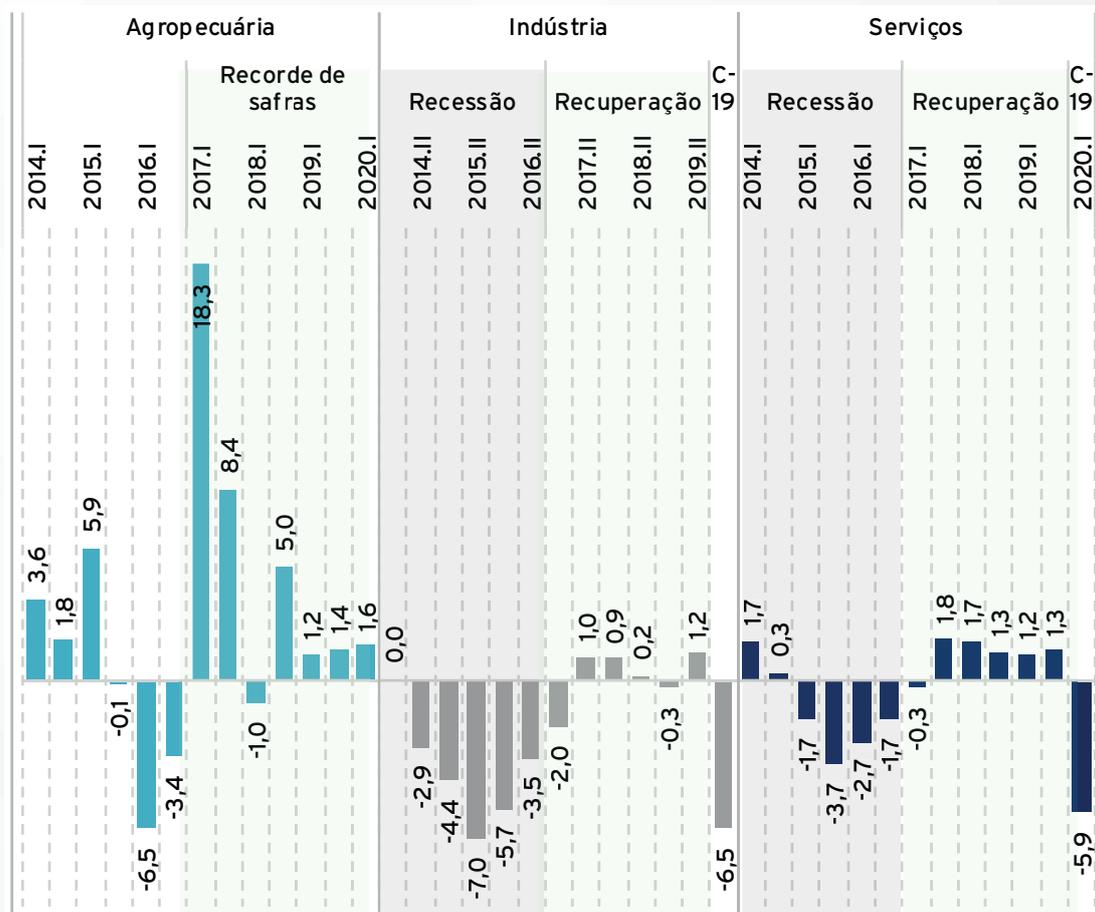
O resultado agregado dos serviços, por tratar de atividades bastante heterogêneas, camufla o fato de que os impactos mais imediatos e abruptos da crise se fizeram sentir justamente em segmentos desse setor. Entre todos os

segmentos apurados nas Contas Nacionais Trimestrais do IBGE, o que registrou a maior queda de janeiro a junho de 2020 foi o de Outras atividades de serviços (-13,6%), que inclui serviços de alojamento, alimentação, saúde e educação consumidos pelas famílias, serviços domésticos remunerados e serviços culturais, desportivos e recreativos prestados por instituições privadas sem fins lucrativos<sup>1</sup>. Os serviços de Transporte de cargas e passageiros (-11,3%) e o Comércio (-6,9%) apresentaram, respectivamente, a 2ª e a 4ª maior contração no semestre. As atividades

industriais de Transformação (-10,7%) e da Construção Civil (-6,1%) registraram a 3ª e a 5ª maior retração no período, respectivamente.

A perspectiva setorial mostra que os efeitos recessivos da crise da Covid-19 atingiram de forma relativamente generalizada as atividades produtivas no Brasil, mas determinadas atividades, como o transporte, os serviços prestados às famílias e a indústria de transformação, até o momento, concentraram mais prejuízos; ao passo que a agropecuária foi relativamente menos impactada.

Gráfico 3 - Taxa de variação semestral do PIB do Brasil - grandes grupos de atividades (jan-jun/2014 a jan-jun/2020 - variação % em relação a igual semestre do ano anterior)



\*C-19 = Período de pandemia da Covid-19.

Fonte: Elaboração CNT com dados das Contas Nacionais Trimestrais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Entre os tipos de despesa na economia, ou seja, entre as possíveis destinações de tudo o que foi produzido, a maior queda ficou por conta dos componentes da demanda interna, refletindo um corte abrupto na capacidade de gasto dos brasileiros. De janeiro a junho de 2020, o investimento retraiu 5,7% e o consumo das famílias, impressionantes 7,1%. As importações de mercadorias para consumo das famílias e de máquinas, partes e peças para a operação das empresas tendem a acompanhar a tendência

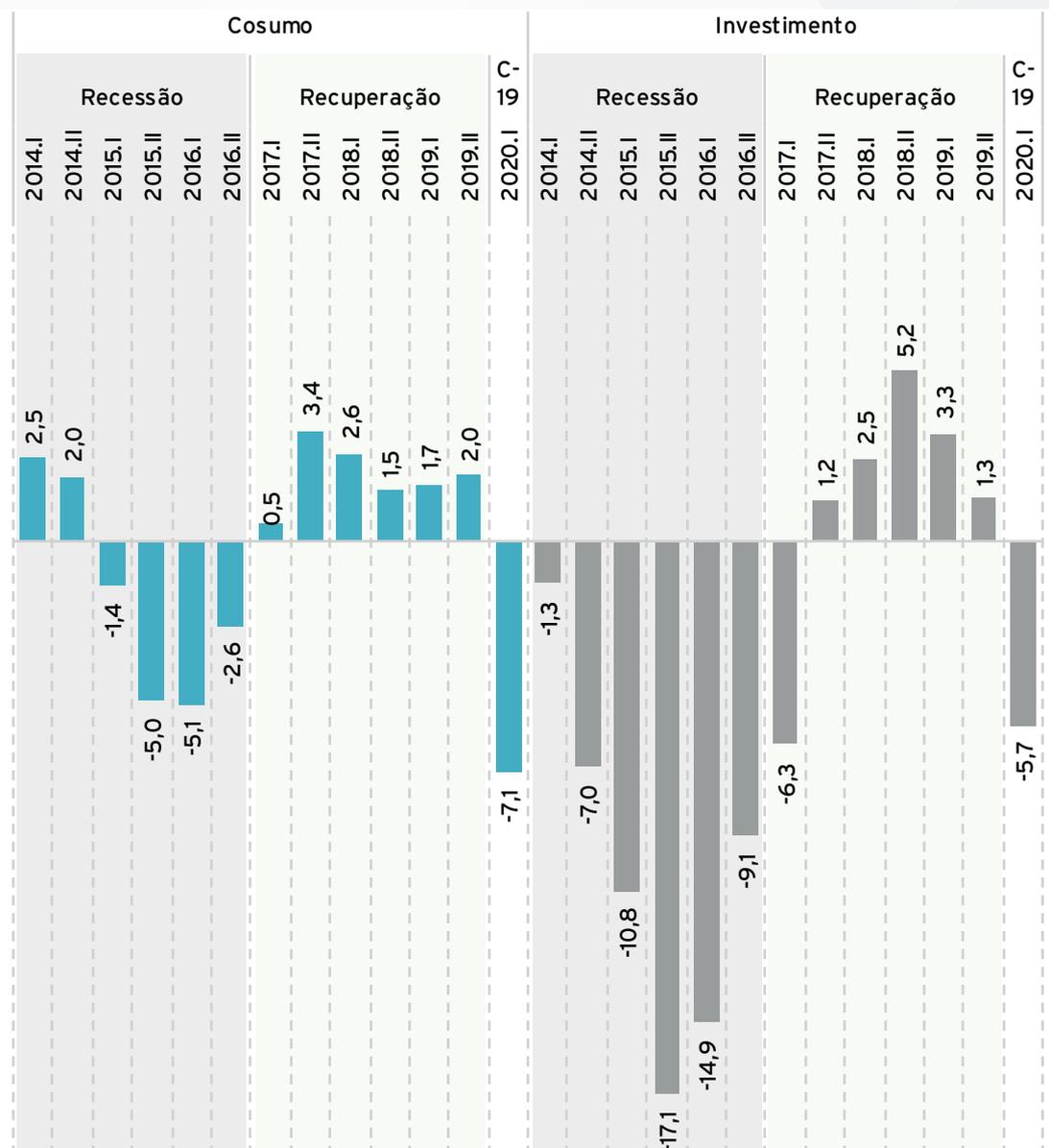
geral da economia brasileira, pois também são impactadas pela perda da capacidade de consumo e investimento no país. Por isso, elas retraíram 5,0% no semestre (Gráfico 4).

Ainda no escopo da demanda interna, é preocupante que o consumo do governo tenha retraído 4,4% no período (Gráfico 4). Nas Contas Nacionais Trimestrais do IBGE, o consumo do governo mensura o volume de atendimentos individuais e coletivos prestados gratuitamente pelas esferas de governo federal, estadual e municipal à

população, principalmente nas áreas de educação e saúde<sup>2</sup>.

Do ponto de vista da demanda externa, ou seja, das exportações do Brasil para os demais países - que já vinham registrando um desempenho negativo tanto no primeiro quanto no segundo semestre de 2019 -, o resultado de janeiro a junho de 2020 ficou mais próximo da estabilidade: queda de 0,8% (Gráfico 4). Esse indicador deve ser analisado a partir do comércio internacional e dos impactos mais aparentes da pandemia da Covid-19 na economia global.

Gráfico 4 - Taxa de variação semestral do PIB do Brasil - por tipo de gasto (jan-jun/2014 a jan-jun/2020 - variação % em relação a igual semestre do ano anterior)



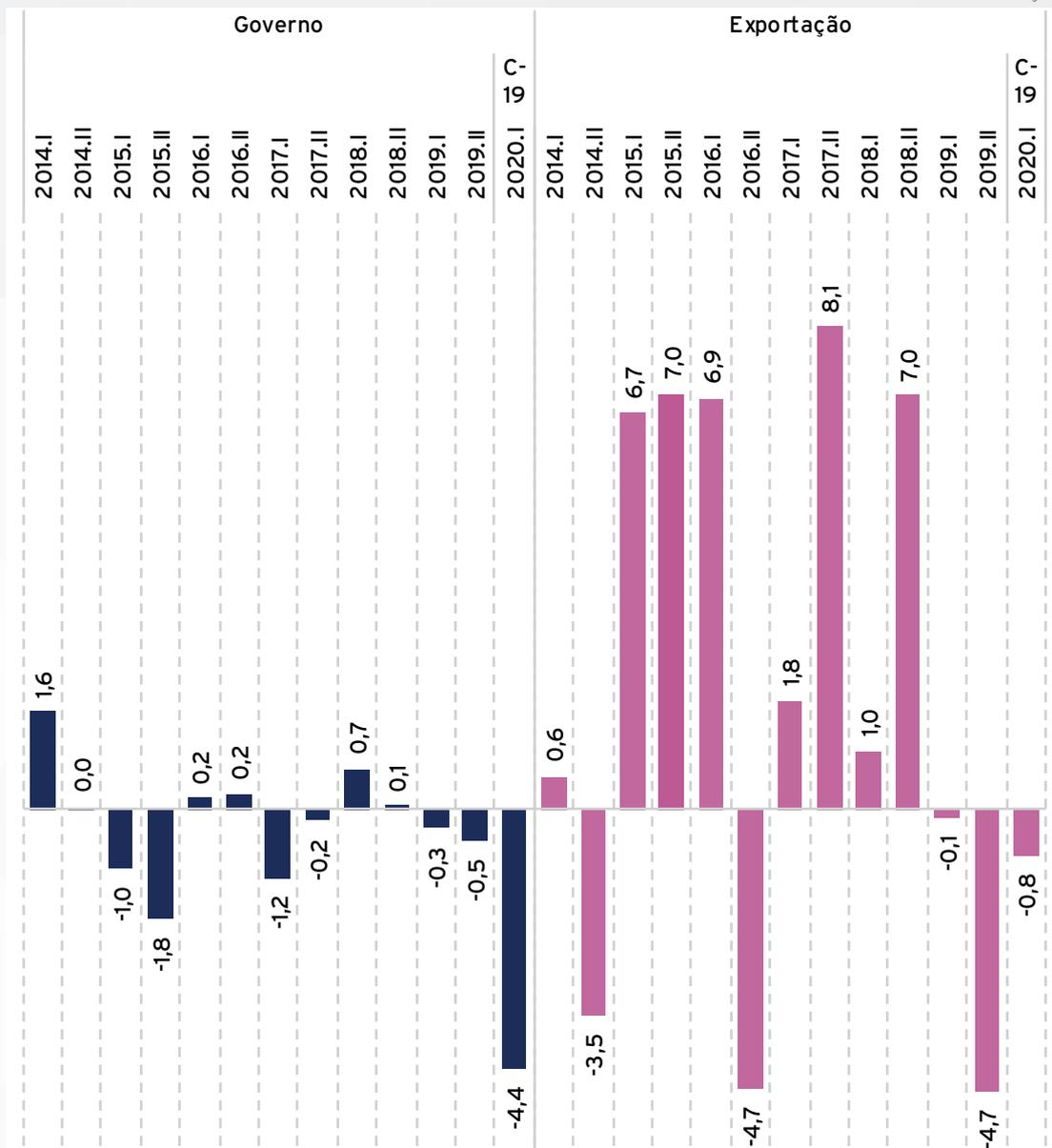
\*C-19 = Período de pandemia da Covid-19.

continua

Fonte: Elaboração CNT com dados das Contas Nacionais Trimestrais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Gráfico 4 - Taxa de variação semestral do PIB do Brasil - por tipo de gasto  
(jan-jun/2014 a jan-jun/2020 - variação % em relação a igual semestre do ano anterior)

continuação



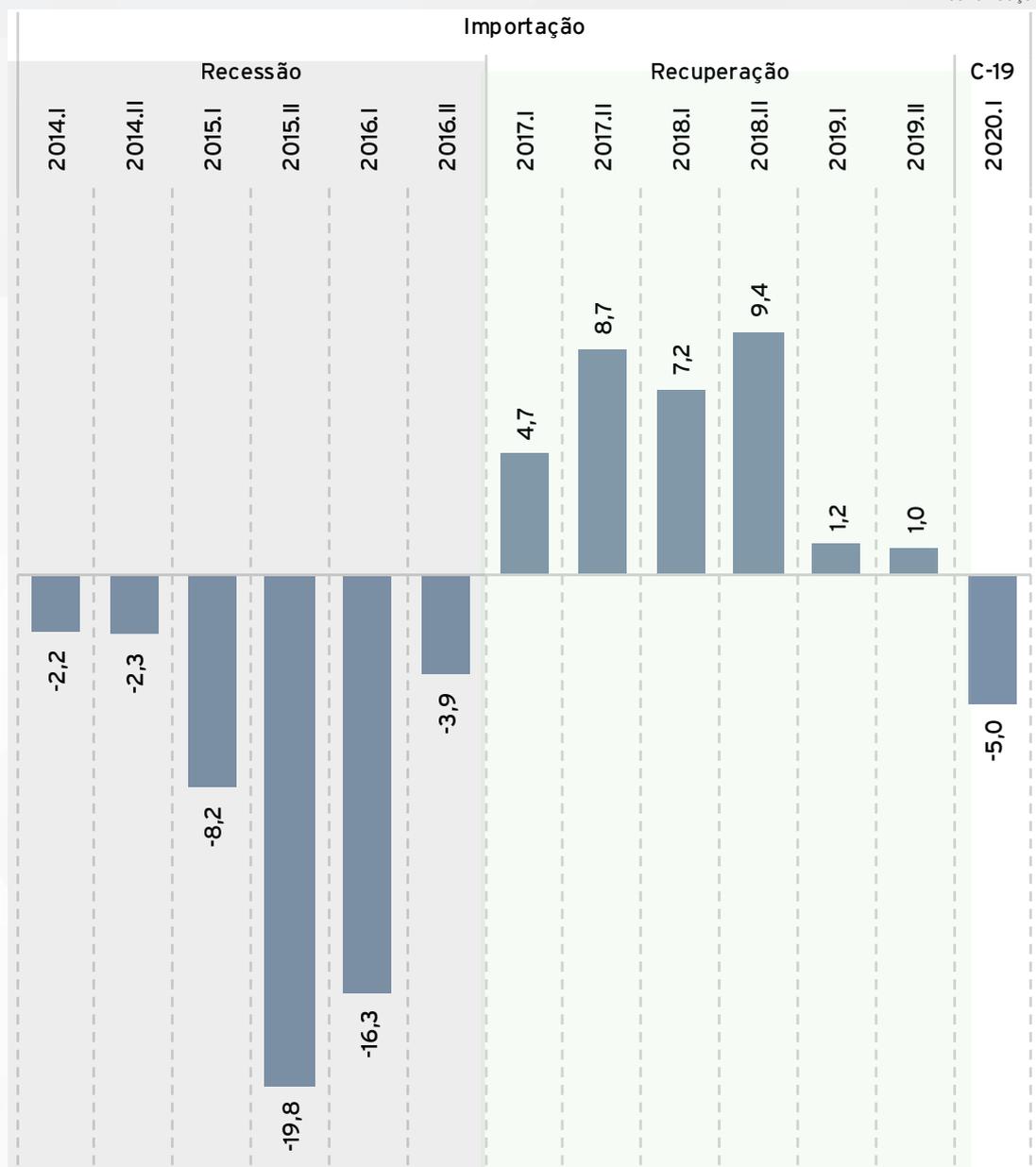
continua

\*C-19 = Período de pandemia da Covid-19.

Fonte: Elaboração CNT com dados das Contas Nacionais Trimestrais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Gráfico 4 - Taxa de variação semestral do PIB do Brasil - por tipo de gasto  
(jan-jun/2014 a jan-jun/2020 - variação % em relação a igual semestre do ano anterior)

continuação



\*C-19 = Período de pandemia da Covid-19.

Fonte: Elaboração CNT com dados das Contas Nacionais Trimestrais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

## Resultados de países selecionados no 1º semestre de 2020

Indicadores disponíveis da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) já revelam a contração que ocorreu de janeiro a junho de 2020 em algumas das economias mais representativas do mercado internacional.

A economia americana, que representou 15,1%<sup>3</sup> do PIB mundial em 2019, retraiu 4,6% no semestre. Já a União Europeia, que produziu 13,8% do PIB mundial em 2019, retraiu 8,4%. O Japão, com 4,0% do produto mundial de 2019, caiu 6,0%. Entre as economias latino-americanas, a do México é a segunda mais representativa<sup>4</sup>, com 1,8% do PIB global de 2019, e retraiu 10,8%. Na região asiática, além do Japão, também chama a atenção a economia

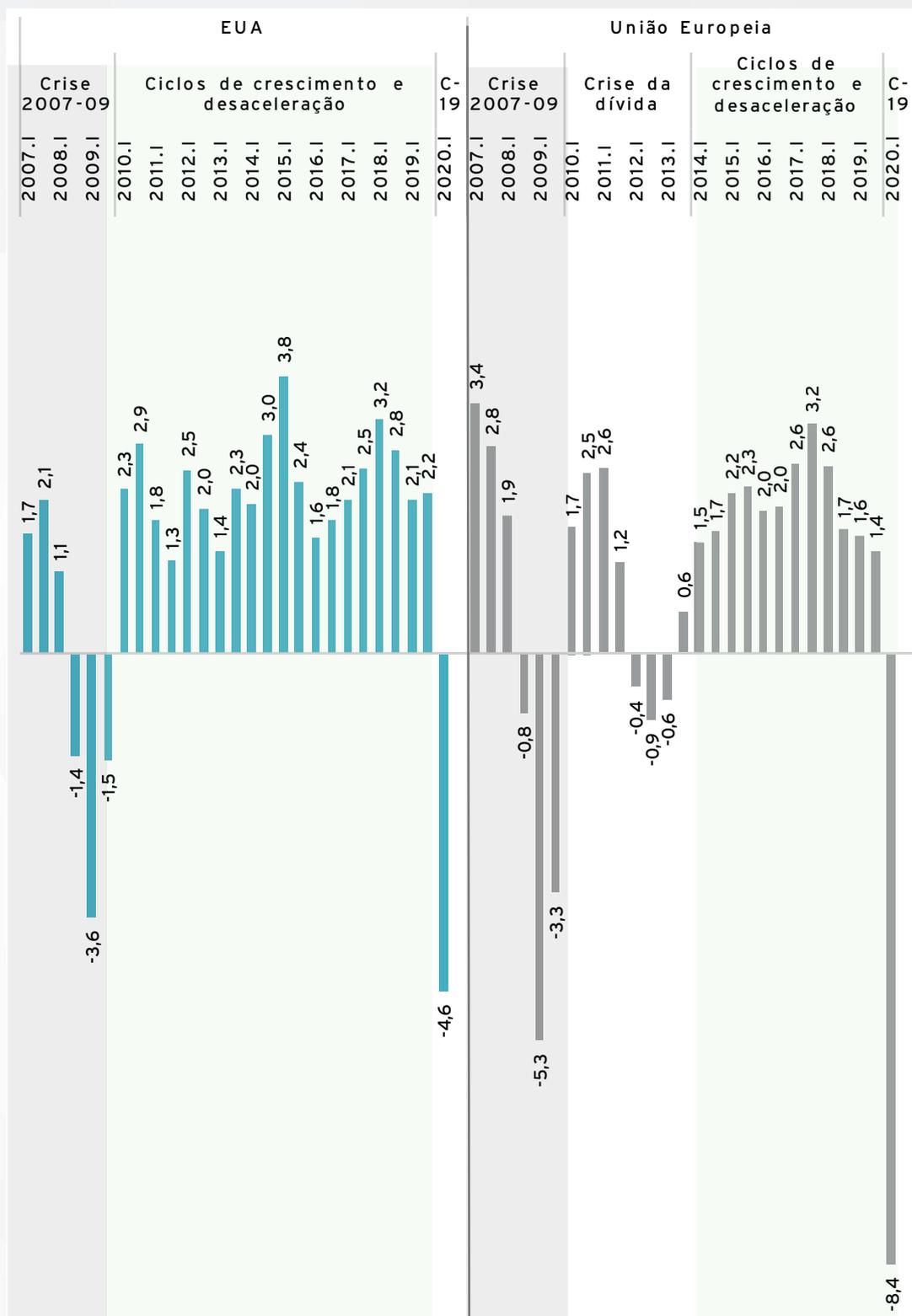
da Coreia, que produziu 1,6% do PIB global em 2019 e registrou uma retração muito mais suave do que os demais países no semestre: somente -0,8% (Gráfico 5).

A queda semestral provocada pela crise da Covid-19 nos EUA, União Europeia e México foi pior do que a registrada no auge da crise financeira internacional de 2007-2009, no primeiro semestre de 2009. Nos casos da Europa e do México, a retração semestral causada pela Covid-19 superou a gerada pela crise financeira no primeiro semestre de 2009 em mais de 3,0 pontos percentuais. Na economia japonesa, a contração semestral provocada pela Covid-19 não foi pior, mas é comparável à registrada no pior semestre

da crise financeira mundial (Gráfico 5).

Já a economia coreana vem demonstrando alto grau de resiliência frente a crises mais agudas que ocorrem no cenário internacional. Durante a crise financeira mundial de 2007-2009, o desempenho negativo da Coreia durou menos tempo e registrou quedas mais suaves do que nos demais países. Até o momento, os indicadores de 2020 apontam que, novamente, a Coreia tem feito uma gestão da crise que parece mais bem-sucedida do que a dos demais países (Gráfico 5).

Gráfico 5 - Taxa de variação semestral do PIB de países e regiões selecionadas (jan-jun/2014 a jan-jun/2020 - variação % em relação a igual semestre do ano anterior)



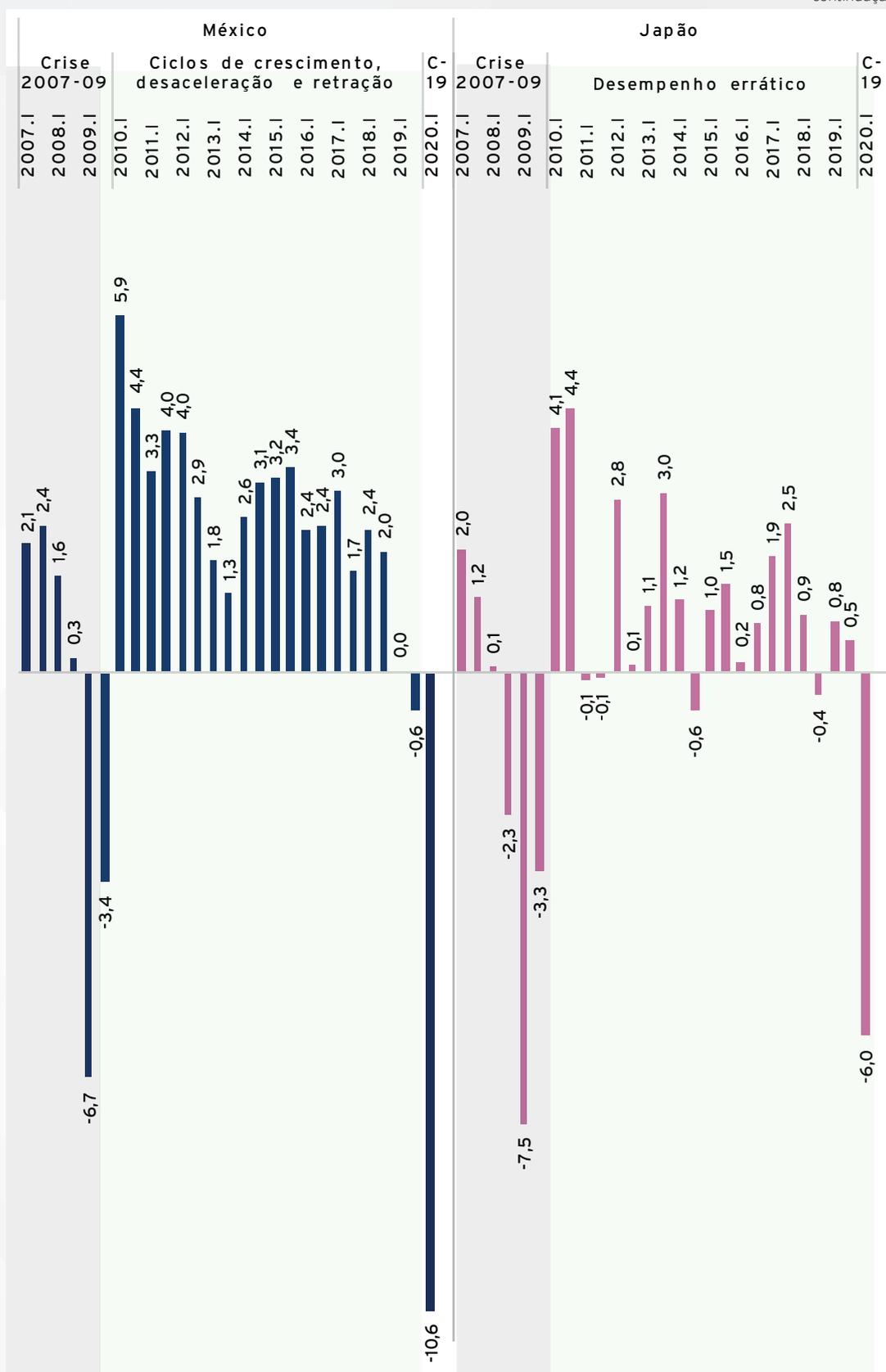
\*C-19 = Período de pandemia da Covid-19.

Fonte: Elaboração CNT com dados da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

continua

Gráfico 5 - Taxa de variação semestral do PIB de países e regiões selecionadas (jan-jun/2014 a jan-jun/2020 - variação % em relação a igual semestre do ano anterior)

continuação



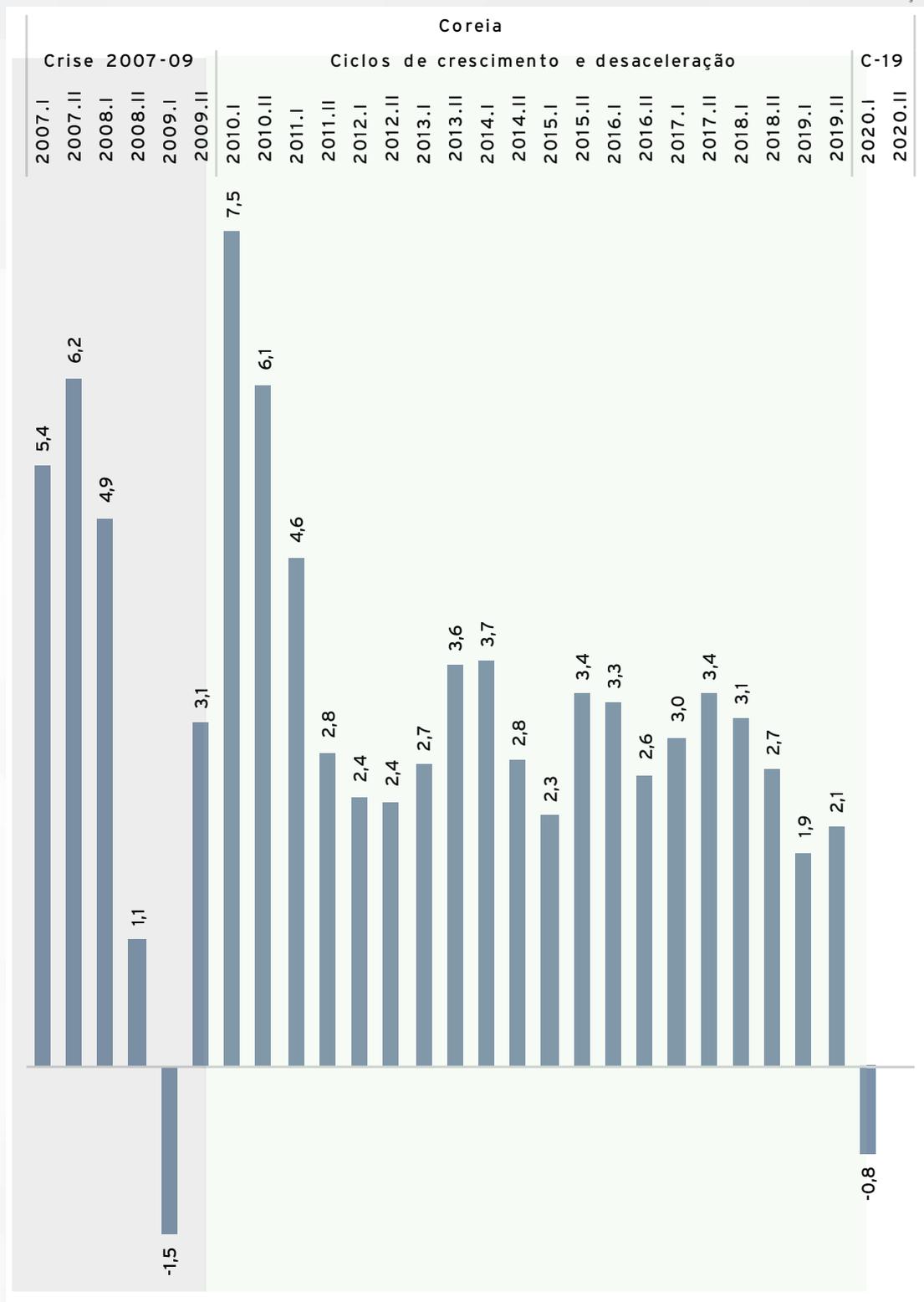
\*C-19 = Período de pandemia da Covid-19.

Fonte: Elaboração CNT com dados da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

continua

Gráfico 5 - Taxa de variação semestral do PIB de países e regiões selecionadas (jan-jun/2014 a jan-jun/2020 - variação % em relação a igual semestre do ano anterior)

continuação



\*C-19 = Período de pandemia da Covid-19.

Fonte: Elaboração CNT com dados da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

As estatísticas da China não estão disponíveis em bases semestrais, mas encontram-se estruturadas em bases anuais nos dados do *World Economic Outlook* (WEO) do Fundo Monetário Internacional (FMI). Essas estatísticas mostram a potência e a resiliência da economia chinesa frente a crises. Desde 2011, a economia chinesa passa por um processo de desaceleração; porém, quando a China desacelera, cresce na faixa dos 6,0% no ano - algo muito impressionante. No contexto da crise da Covid-19, o FMI estima que a economia chinesa crescerá 1,2% em 2020 - desempenho bem abaixo dos demais registros da série histórica, mas que, por ser positivo, contrasta com o desempenho negativo proje-

tado para os demais países, regiões e para o agregado mundial (Gráfico 6).

Com 19,2% do PIB mundial em 2019, sendo a maior economia do mundo<sup>5</sup>, e o principal destino das exportações brasileiras, com 28,1% do valor exportado pelo Brasil em 2019, o desempenho menos vigoroso da China em 2020 exercerá uma influência desfavorável para os resultados da economia mundial e das exportações brasileiras em 2020. Por outro lado, ainda que menos vigoroso, o desempenho do país tende a ser melhor do que o dos demais países, o que tem duas implicações:

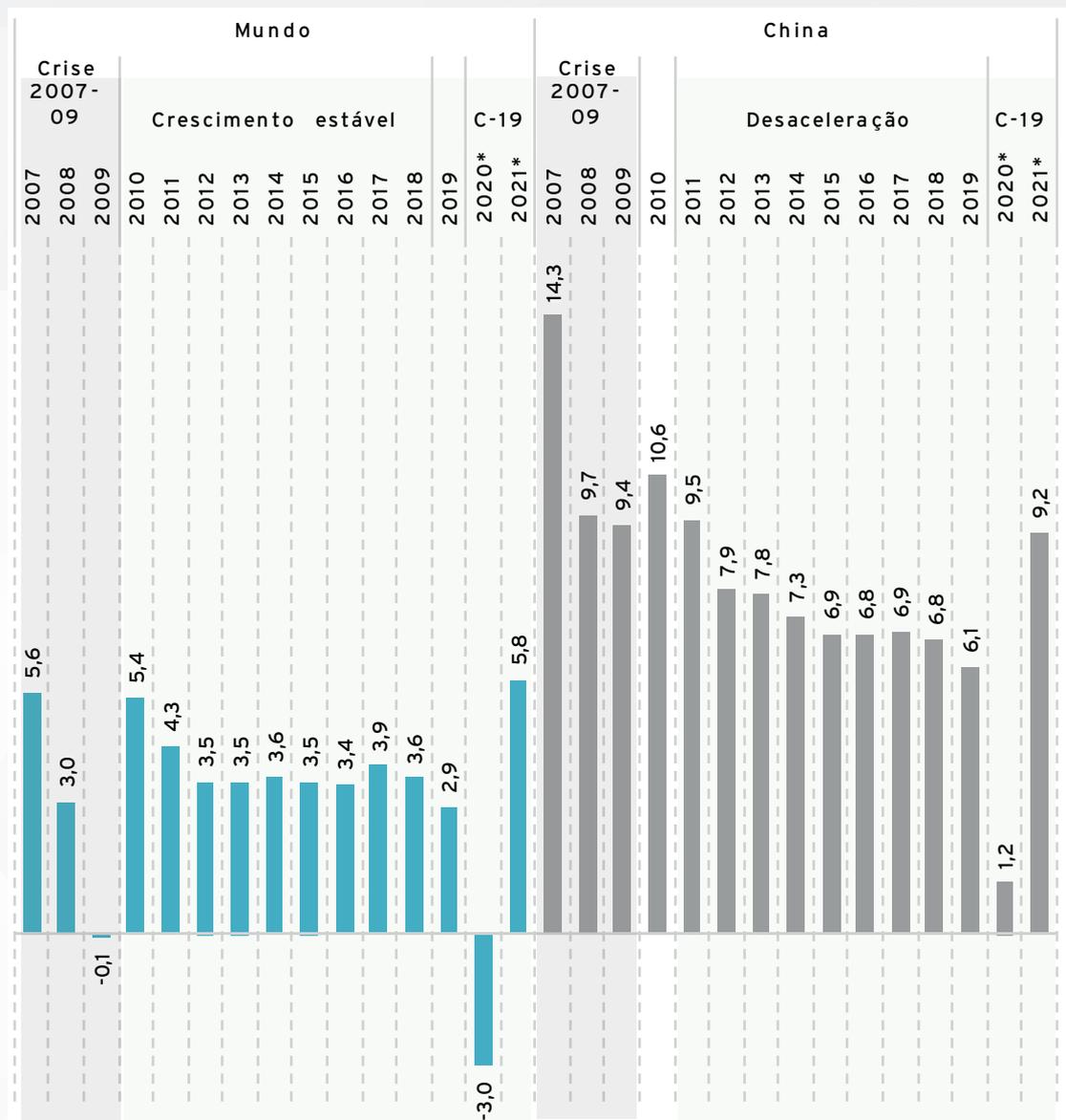
(i) o amortecimento do tombo da economia mundial no ano e algum grau de sustentação para as exportações de países que têm na

China um importante parceiro comercial; e

(ii) o aumento da participação chinesa na economia mundial e na pauta de exportação de países como o Brasil.

Outro ponto importante no banco de dados do WEO/FMI é que a instituição prevê uma recuperação rápida e expressiva da crise da Covid-19 já em 2021 em regiões diversas do planeta (Gráfico 6). Como ainda há muita incerteza em relação à crise, é necessário acompanhar os próximos indicadores para verificar se o FMI deverá manter ou ajustar para baixo as suas projeções efetuadas em abril para o ano de 2021.

Gráfico 6 - Taxa de variação anual do PIB mundial, regiões e países selecionados 2007 a 2019: valores observados; 2020 a 2021: valores projetados - variação percentual em relação ao ano anterior



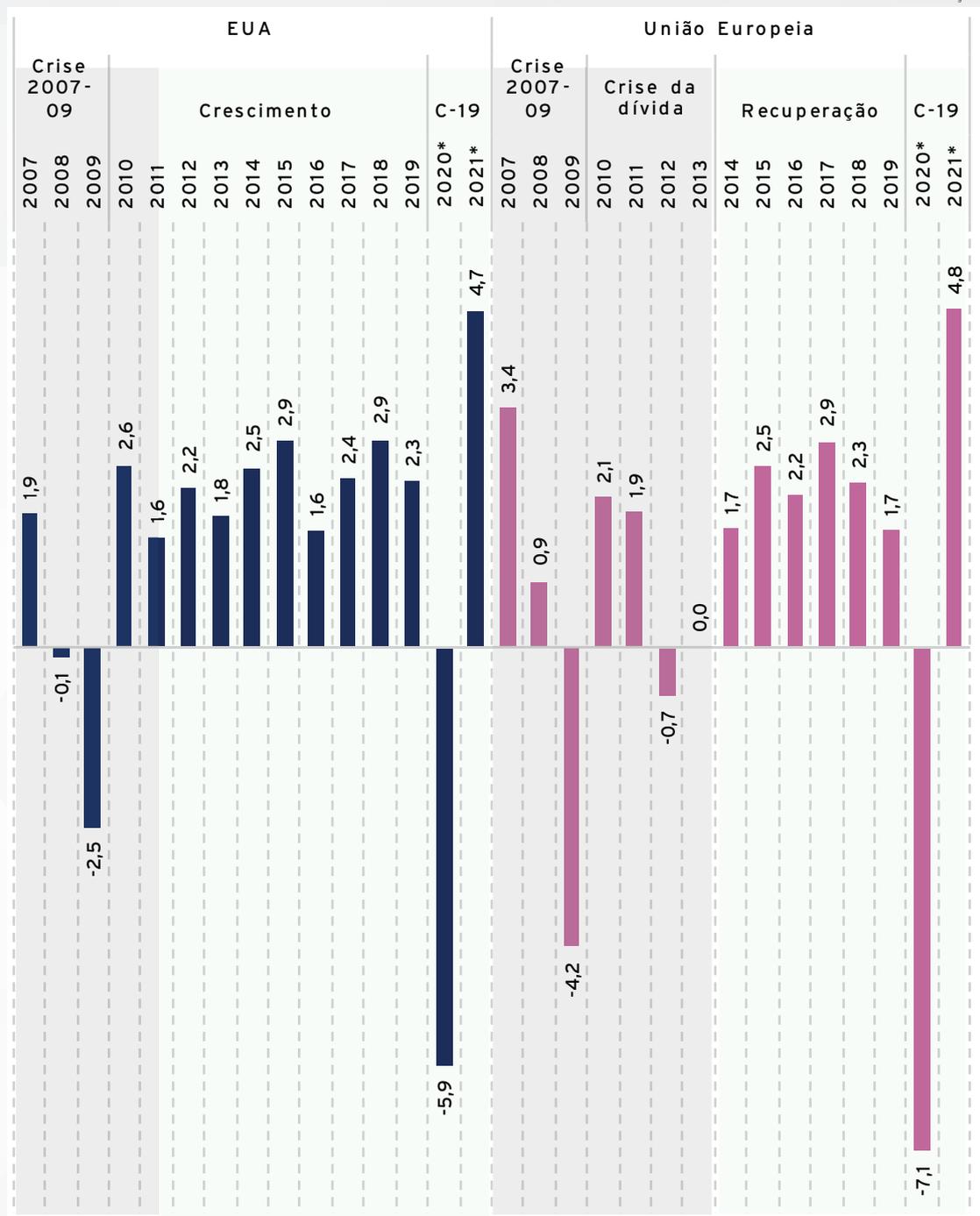
\*C-19 = Período de pandemia da Covid-19.

continua

Fonte: Elaboração CNT com dados da base do *World Economic Outlook* do Fundo Monetário Internacional (FMI).

Gráfico 6 - Taxa de variação anual do PIB mundial, regiões e países selecionados 2007 a 2019: valores observados; 2020 a 2021: valores projetados - variação percentual em relação ao ano anterior

continuação



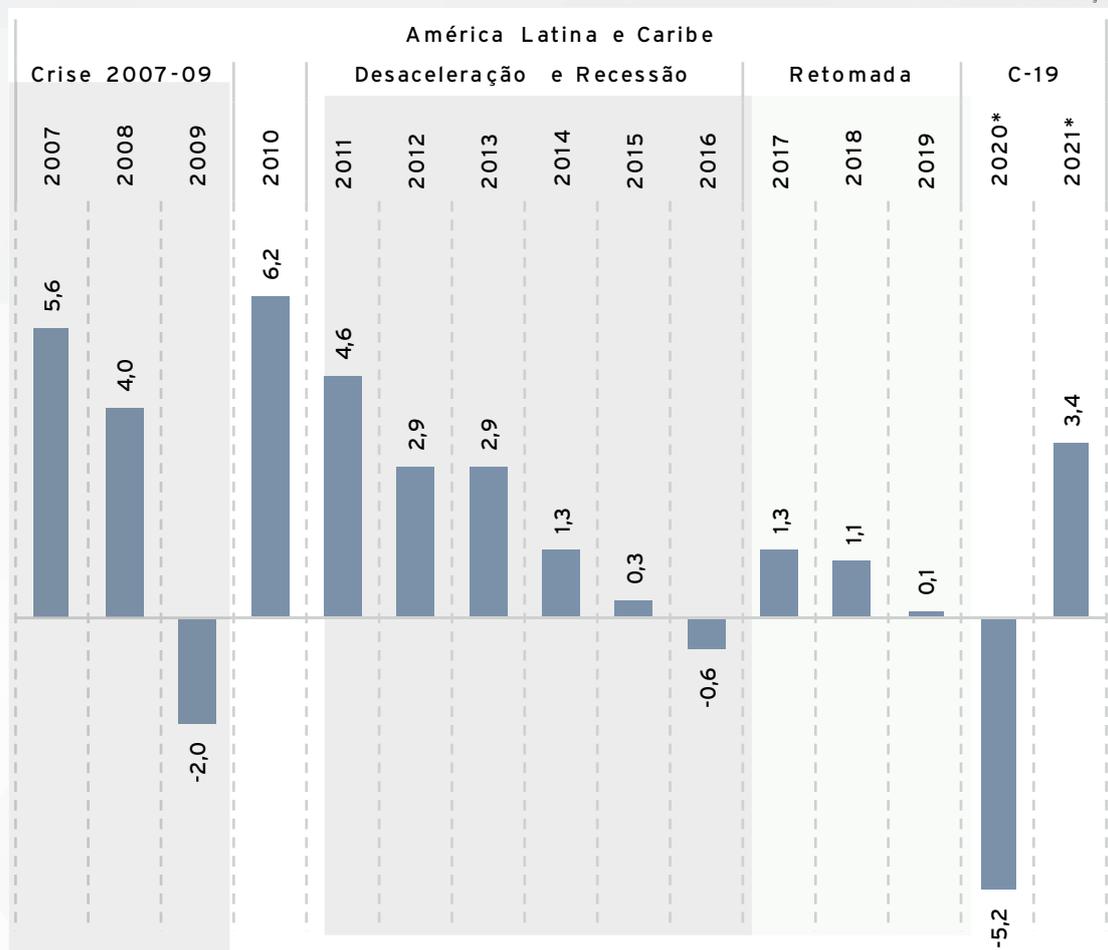
\*C-19 = Período de pandemia da Covid-19.

continua

Fonte: Elaboração CNT com dados da base do *World Economic Outlook* do Fundo Monetário Internacional (FMI).

Gráfico 6 - Taxa de variação anual do PIB mundial, regiões e países selecionados 2007 a 2019: valores observados; 2020 a 2021: valores projetados - variação percentual em relação ao ano anterior

continuação



\*C-19 = Período de pandemia da Covid-19.

Fonte: Elaboração CNT com dados da base do *World Economic Outlook* do Fundo Monetário Internacional (FMI).

## Modais

### Rodoviário

No acumulado de janeiro a junho de 2020, o desempenho do fluxo de veículos nas rodovias pedagiadas do Brasil foi negativo, impactado pela crise da Covid-19 sobre a atividade econômica. O fluxo de veículos leves retraiu 23,1% no período, comparado com igual semestre do ano anterior; já o de veículos pesados contraiu 5,5%, na mesma base de comparação;

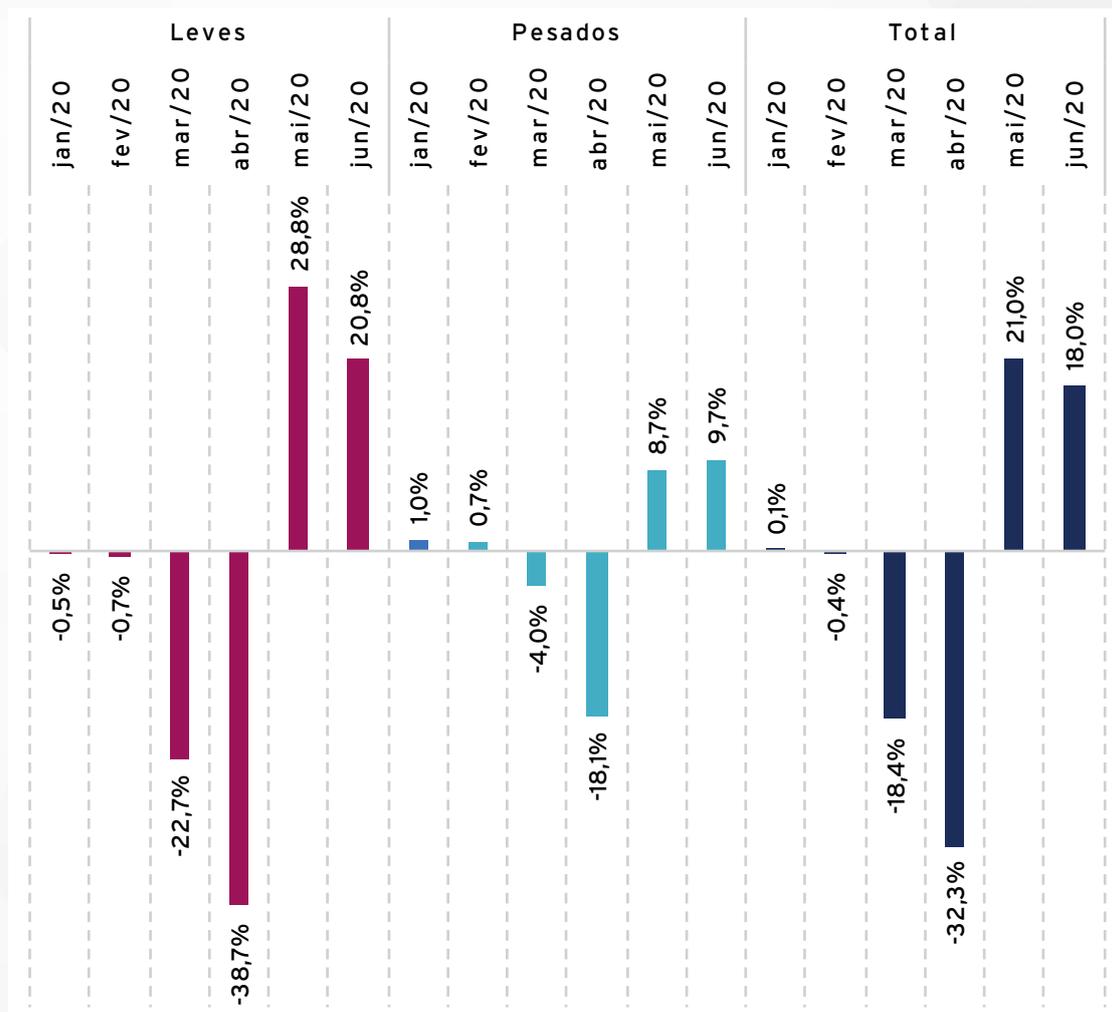
resultando em uma queda do fluxo total de 18,8%<sup>6</sup>.

A abertura mensal do desempenho, comparado com o mês imediatamente anterior, mostra que o vale da crise parece ter ocorrido em abril de 2020 (Gráfico 7.A). Isso, considerando que não haverá novas ondas da pandemia capazes de provocar vales ainda mais profundos no futuro. Ao mesmo tem-

po, bases de comparação menos deprimidas, como em relação a igual mês do ano anterior, mostram que, apesar de não estarmos mais no vale, a situação ainda é crítica, caracterizada por taxas negativas de grande magnitude e prolongadas (Gráfico 7.B) - algo que compromete a situação financeira das empresas.

Gráfico 7 - Variação mensal do fluxo de veículos nas rodovias pedagiadas do Brasil (jan/2020 a jun/2020 - Em percentual (%))

A. Comparado ao mês imediatamente anterior



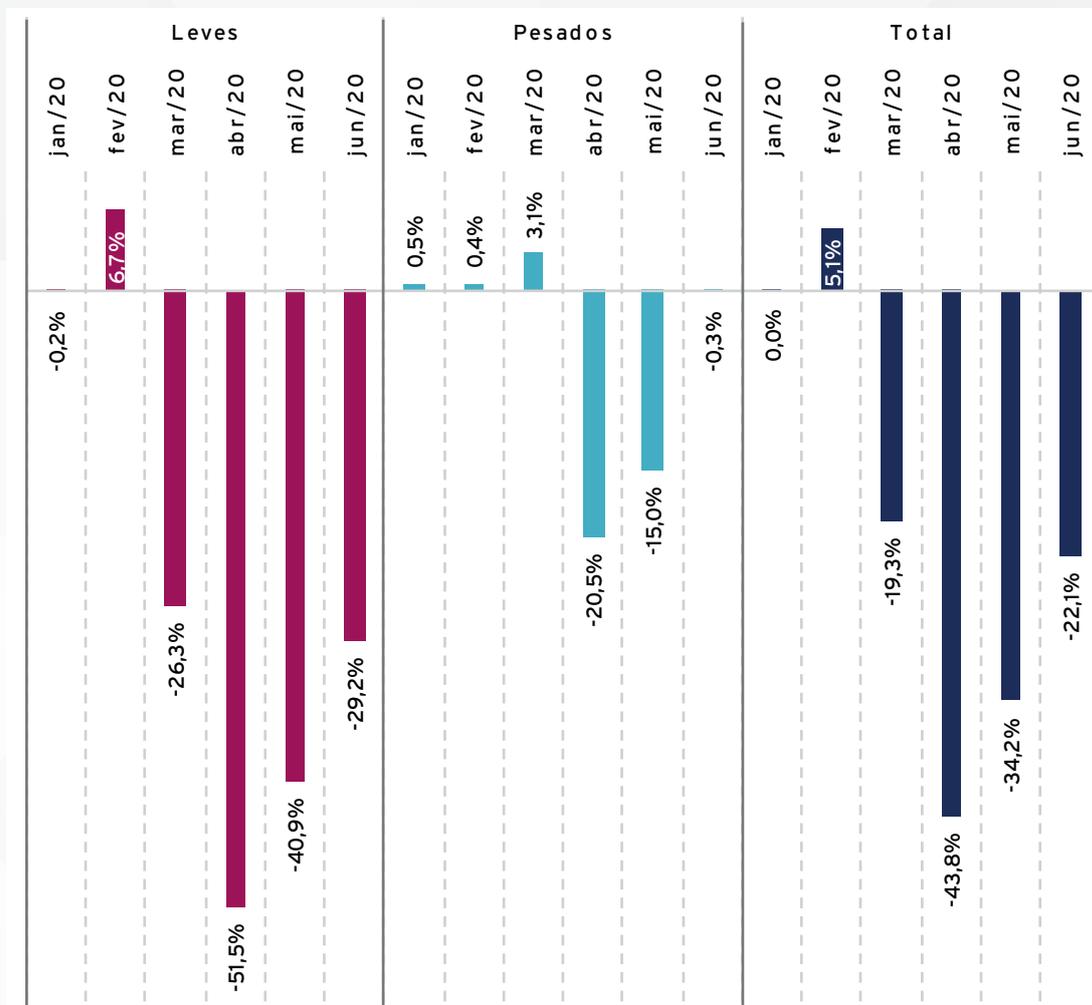
Fonte: Elaboração CNT com dados da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias.

continua

Gráfico 7 - Variação mensal do fluxo de veículos nas rodovias pedagiadas do Brasil (jan/2020 a jun/2020 - Em percentual (%))

B. Comparado ao mesmo mês do ano anterior

continuação



Fonte: Elaboração CNT com dados da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias.

Para além da conjuntura da crise da Covid-19, é importante analisar como essa crise se insere do ponto de vista da trajetória mais ampla de recuperação da economia. Desde a eclosão da recessão de 2014-2016, o Brasil tem como “missão” recuperar o nível de produção perdido durante a longa recessão e superar esse nível pré-recessão, construindo uma nova trajetória de expansão. Nesse sentido, março de 2014, véspera da recessão de

2014-16, é a referência para se analisar quão longe estamos desse objetivo e quanto tempo estamos demorando para, no mínimo, retornar a esse patamar referencial (Gráfico 8.A).

A recessão de 2014-16 foi mais sentida no segmento de veículos pesados do que no de leves. Ao final da recessão (dez/16), o fluxo de veículos pesados nas rodovias pedagiadas do país estava 12,4% abaixo do volume observado na véspera da

recessão, enquanto o de leves, 3,3% abaixo. Após a recessão, iniciou-se no país um ciclo de recuperação que durou mais de 3 anos (jan/2017 a fev/2020) e, mesmo assim, não conseguiu repor o fluxo de veículos pesados ao nível pré-recessão. Em fev/2020, ele ainda estava 6,1% abaixo do pré-recessão. O de leves, 1,4% acima. Nesse meio tempo, houve um evento agudo, porém pontual, que foi a paralisação dos caminhoneiros e afetou diretamente o fluxo

de pesados, enquanto o de leves foi apenas indiretamente afetado (Gráfico 8.B).

A crise da Covid-19 mostra um efeito inverso: o fluxo de leves e de pesados foi afetado, porém o de leves foi mais forte. No vale da crise (abr/2020), o fluxo de leves estava 51,9% abaixo do patamar mínimo de referência, o da véspera da recessão de 2014-16 (mar/2014). Em junho de 2020, no fechamen-

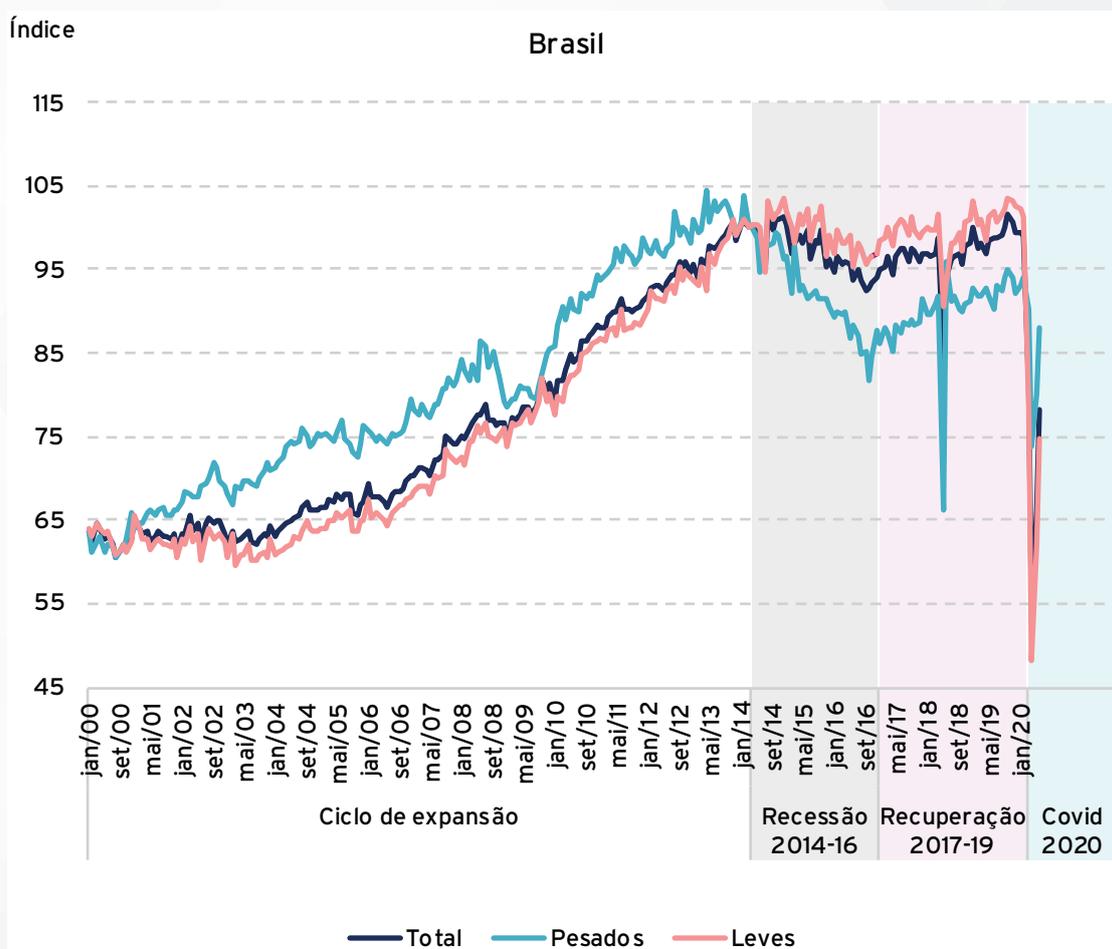
to do primeiro semestre do ano, estava 25,1% abaixo. Já o fluxo de pesados chegou ao vale da crise da Covid-19 26,2% abaixo do patamar de mar/2014 e, em junho, estava 12,0% abaixo desse patamar.

Vemos que no mês de paralisação dos caminhoneiros, em mai/2018, o fluxo de veículos pesados se distanciou mais do patamar de mar/2014, ficando 33,8% abaixo dele, do que no mês

de vale da crise da Covid-19, em abr/2020, quando ficou 26,2% abaixo desse patamar. Contudo, a paralisação foi pontual, durou dez dias; enquanto a crise da Covid-19 sustentou resultados negativos de grande magnitude por mais tempo. Além disso, há toda a incerteza envolvida na Crise da Covid-19, muito maior do que a relacionada à paralisação de 2018.

Gráfico 8 - Cronologia do fluxo de veículos nos ciclos econômicos recentes do Brasil

A. Índice ABCR (Período base = mar/2014, véspera da recessão de 2014-16)



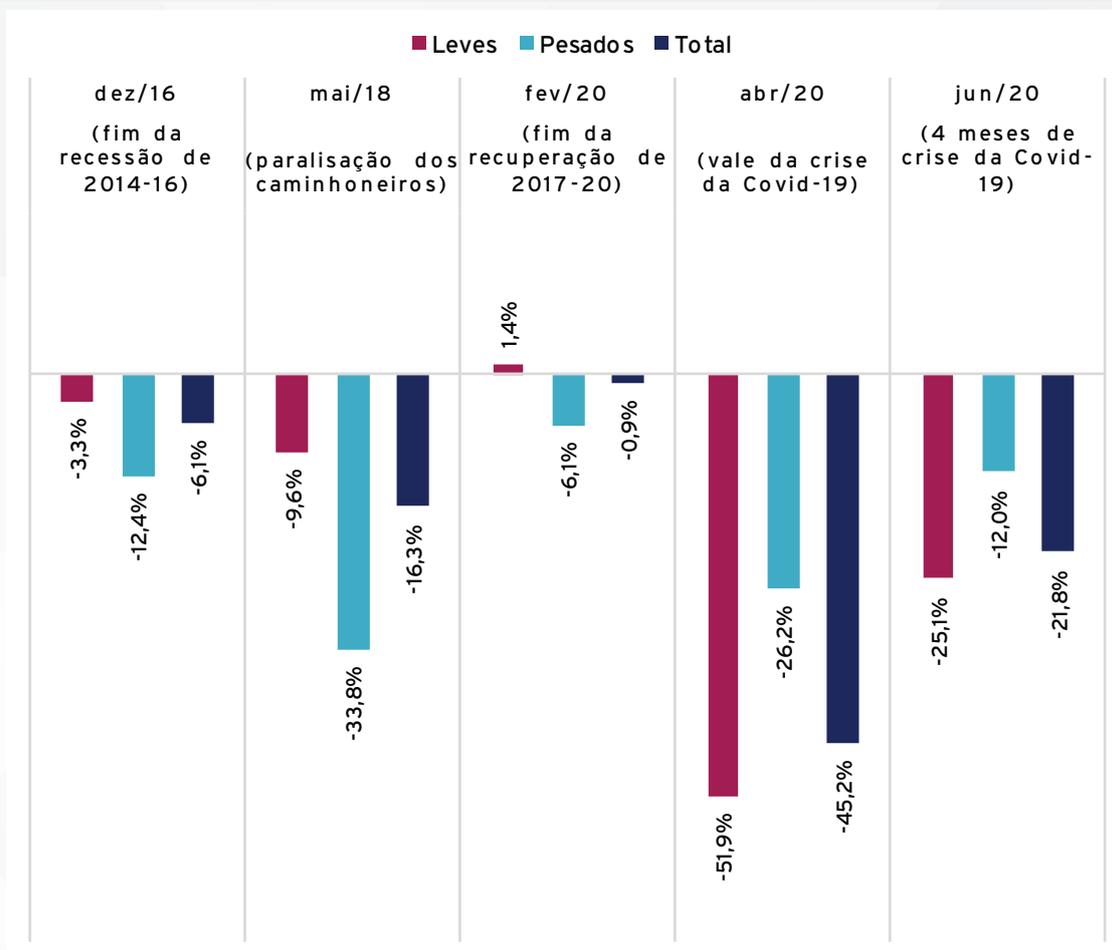
Fonte: Elaboração CNT com dados da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias.

continua

Gráfico 8 - Cronologia do fluxo de veículos nos ciclos econômicos recentes do Brasil

B. Variação do Índice ABCR - meses selecionados em relação à mar/2014 (véspera da recessão de 2014-16)

continuação



Fonte: Elaboração CNT com dados da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias.

## Ferroviário

De janeiro a junho de 2020, a movimentação ferroviária brasileira total caiu 7,6% em toneladas úteis transportadas (TU), na comparação com igual período de 2019 (Gráfico 9.B)<sup>7</sup>. É importante ressaltar que o primeiro semestre de 2019 foi um período desafiador para o segmento de transporte ferroviário, pois foi afetado pelo rompimento da barragem de Brumadinho, comprometendo a produção e o transporte de minério

de ferro - mercadoria que, historicamente, representa mais de 70,0% do volume total transportado por ferrovias brasileiras (Gráfico 9.A). Portanto, a queda registrada no primeiro semestre de 2020 se dá sobre uma base de comparação já bastante fraca.

A desagregação do volume transportado por grupos de mercadorias mostra que a queda foi puxada por praticamente todos os tipos de

produtos, exceto a carga de soja, que cresceu 4,5% no período, e a de outros produtos agrícolas, que registrou crescimento de 3,4% (Gráfico 9.B). Dada a participação majoritária do minério de ferro no volume total transportado, o desempenho total do transporte ferroviário acaba sendo mais aderente ao desempenho desse tipo de carga.

Do ponto de vista das ferrovias que compõem a malha

ferroviária brasileira, observa-se que as mais representativas são também as que transportam majoritariamente o minério de ferro, a saber: Estrada de Ferro Carajás (EFC); Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM); e a MRS Logística (MRS), sendo que as duas últimas vem perdendo participação para a primeira desde 2015 (Gráfico 10.A). O desempenho do

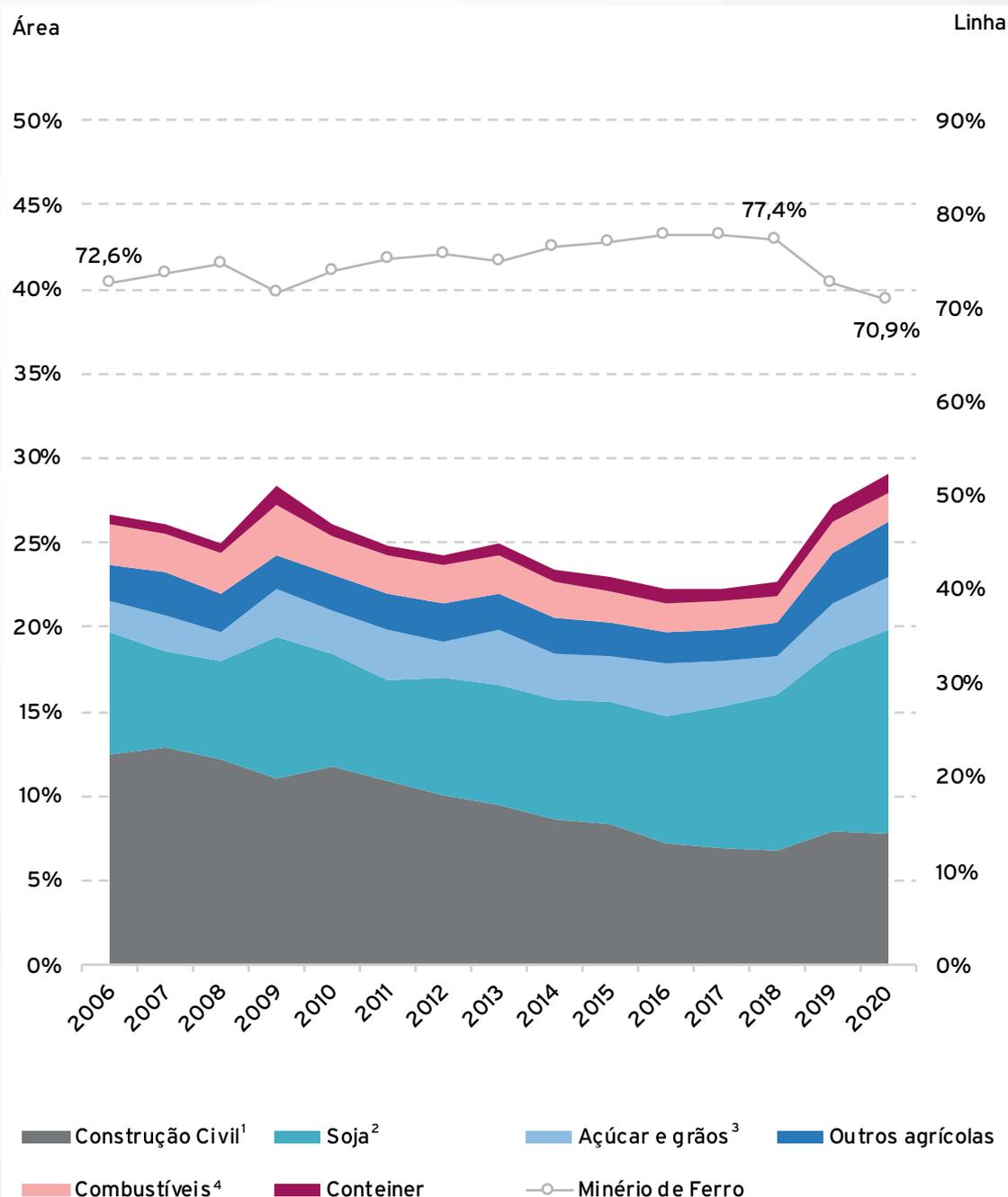
volume transportado nessas ferrovias é também o que mais influencia o desempenho do volume transportado total nas ferrovias brasileiras (Gráfico 10.B).

Para complementar a análise, o indicador Tonelada Quilômetro Útil (TKU) é uma medida de serviço ou esforço do transporte ferroviário, pois é calculado multiplicando-se o indicador de TU pela

distância em quilômetros percorrida pelas cargas movimentadas. Nessa métrica, a produção ferroviária brasileira no primeiro semestre de 2020 caiu 5,2%, considerando que, dado o volume de toneladas úteis transportadas no período, a distância média percorrida pelas ferrovias brasileiras foi de 744,25 quilômetros no período.

Gráfico 9 - Perfil e desempenho do transporte ferroviário no Brasil segundo o tipo de carga

A. Participação dos tipos de carga no volume total transportado em toneladas úteis (TU) no 1º semestre de cada ano - (%)



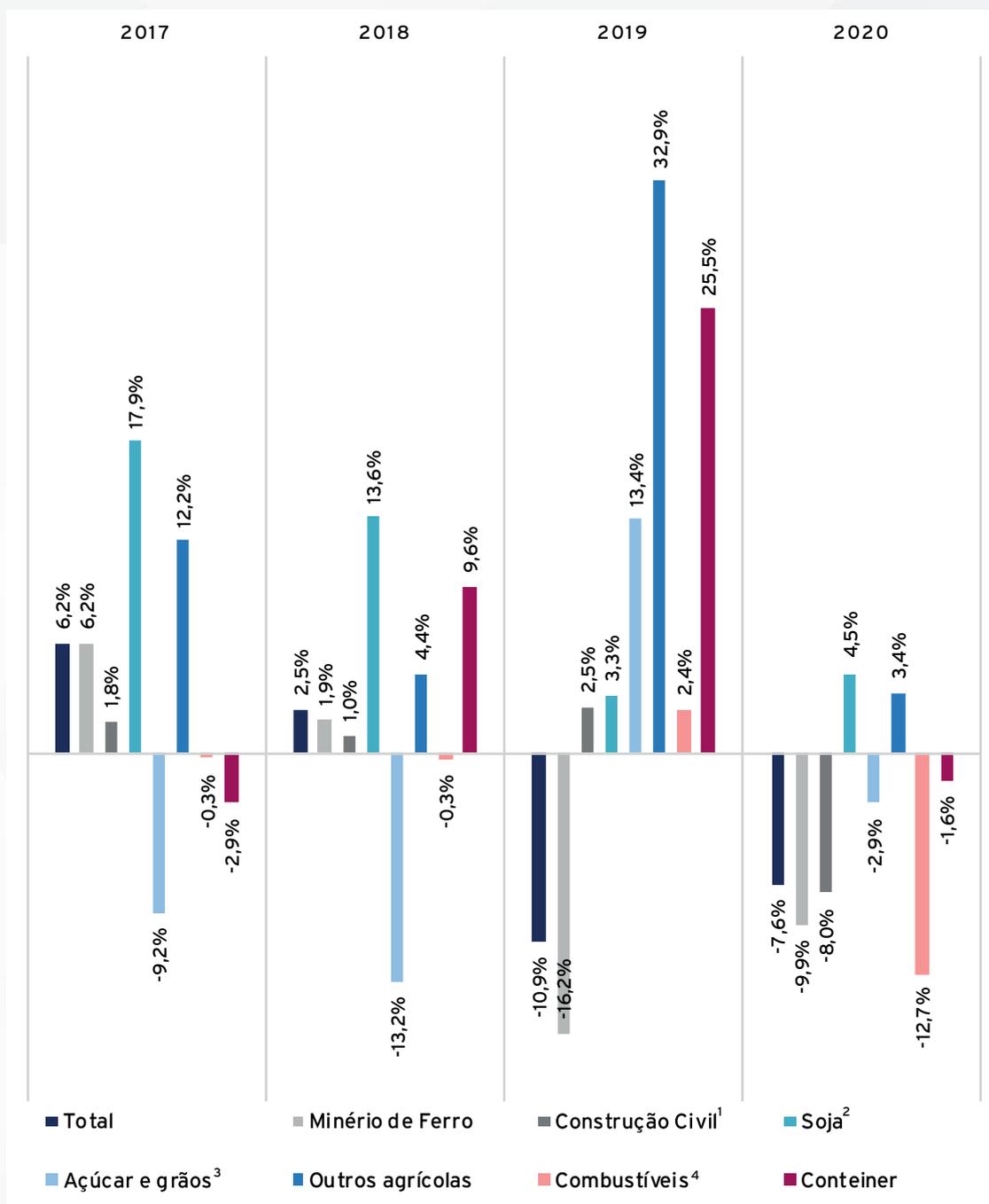
Fonte: Elaboração CNT com dados.

continua

Gráfico 9 - Perfil e desempenho do transporte ferroviário no Brasil segundo o tipo de carga

B. Variação do volume total transportado em toneladas úteis (TU) - acumulado do 1º semestre em relação a igual semestre do ano anterior - (%)

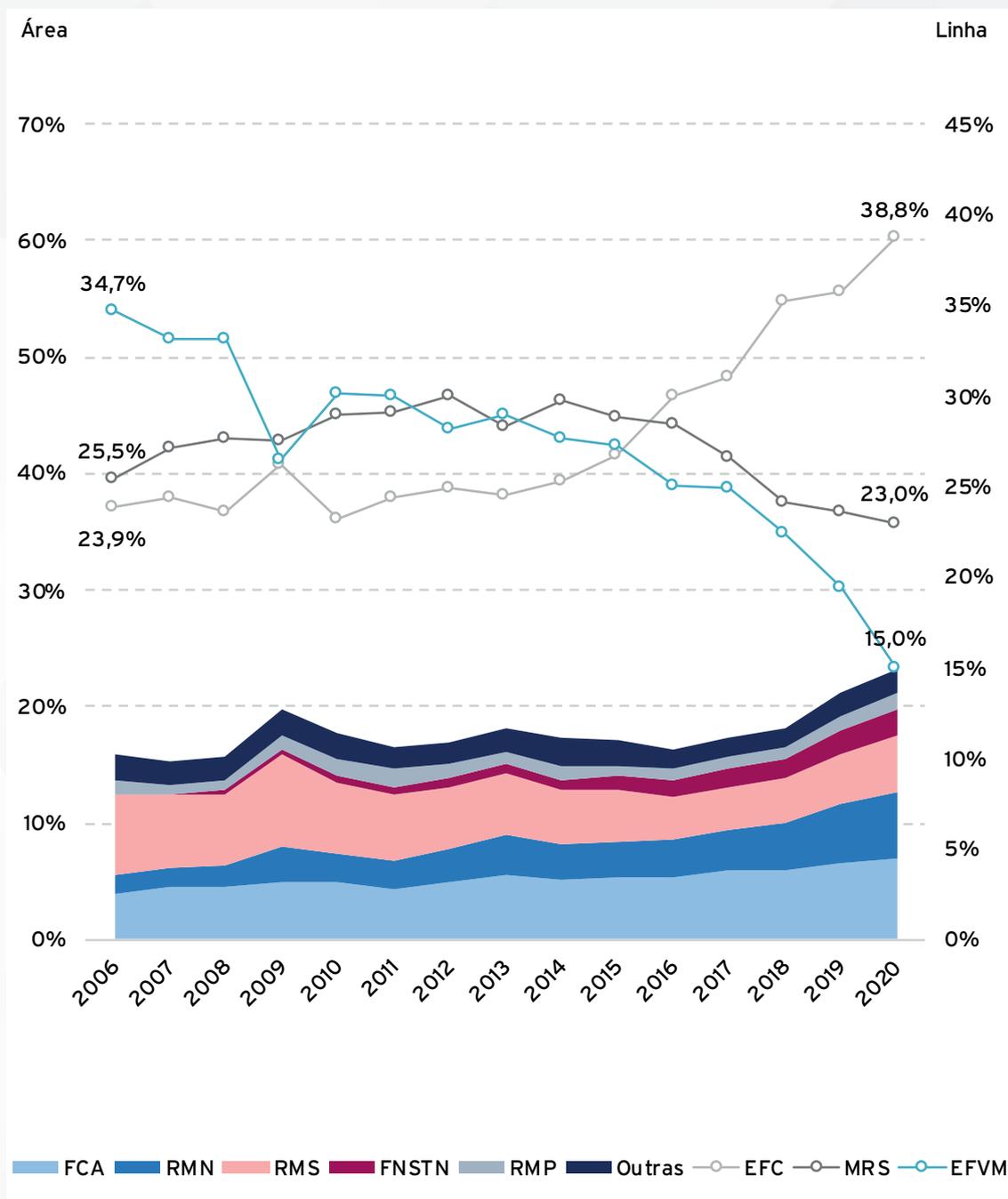
continuação



Fonte: Elaboração CNT com dados.

Gráfico 10 - Perfil e desempenho do transporte ferroviário no Brasil segundo as ferrovias que compõem a malha brasileira

A. Participação das ferrovias no volume total transportado em toneladas úteis (TU) no 1º semestre de cada ano - (%).



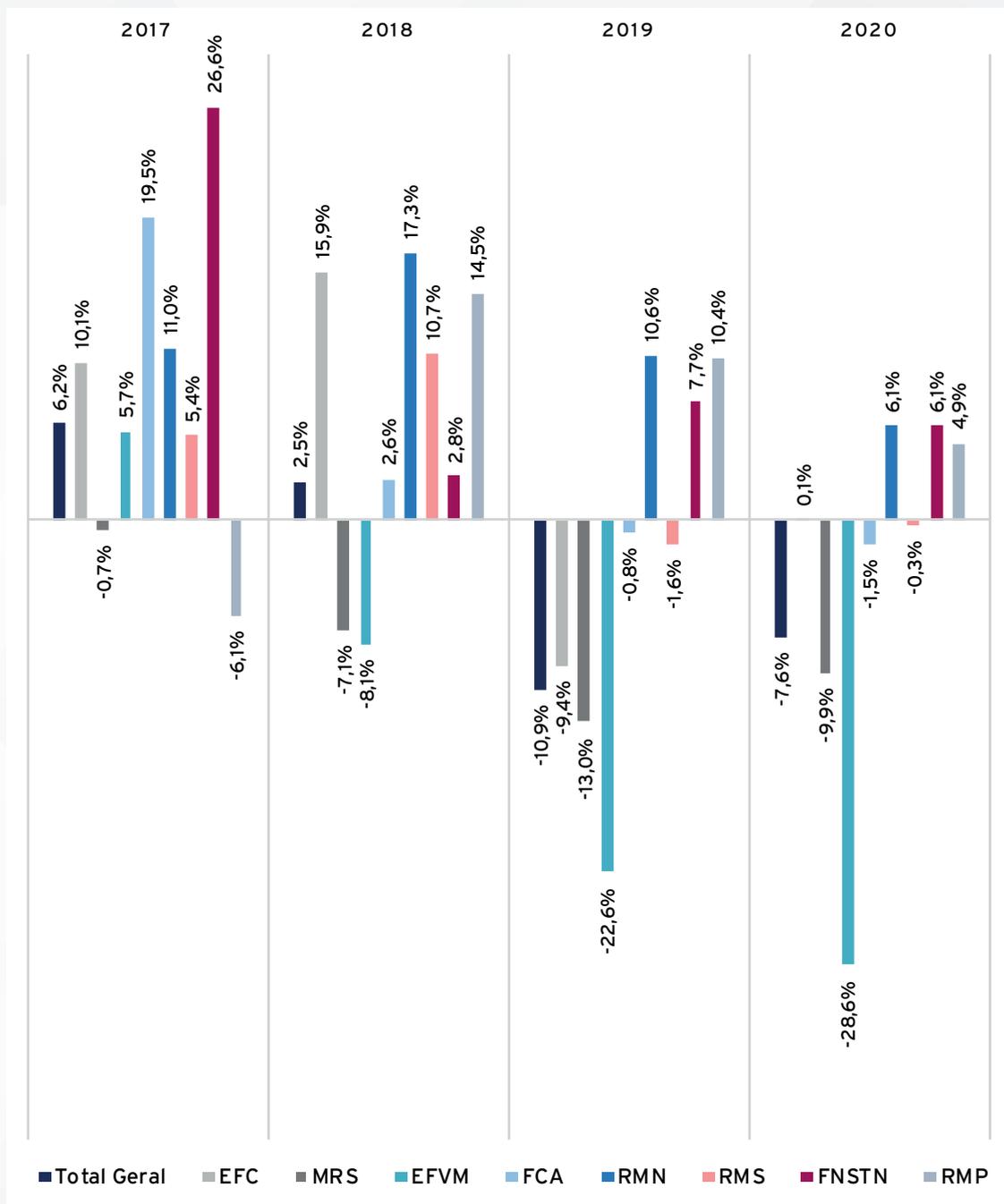
continua

Fonte: Elaboração CNT com dados do Anuário do Setor Ferroviário da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Gráfico 10 - Perfil e desempenho do transporte ferroviário no Brasil segundo as ferrovias que compõem a malha brasileira

B. Variação do volume total transportado em toneladas úteis (TU) - acumulado do 1º semestre em relação a igual semestre do ano anterior - (%)

continuação



Fonte: Elaboração CNT com dados do Anuário do Setor Ferroviário da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

A abertura mensal do volume transportado nas ferrovias brasileiras mostra que existe uma sazonalidade, caracterizada por um volume mais baixo de toneladas transportadas nos primeiros meses do ano - período iniciado em janeiro e que pode ser estender até março ou abril -, seguido de um perí-

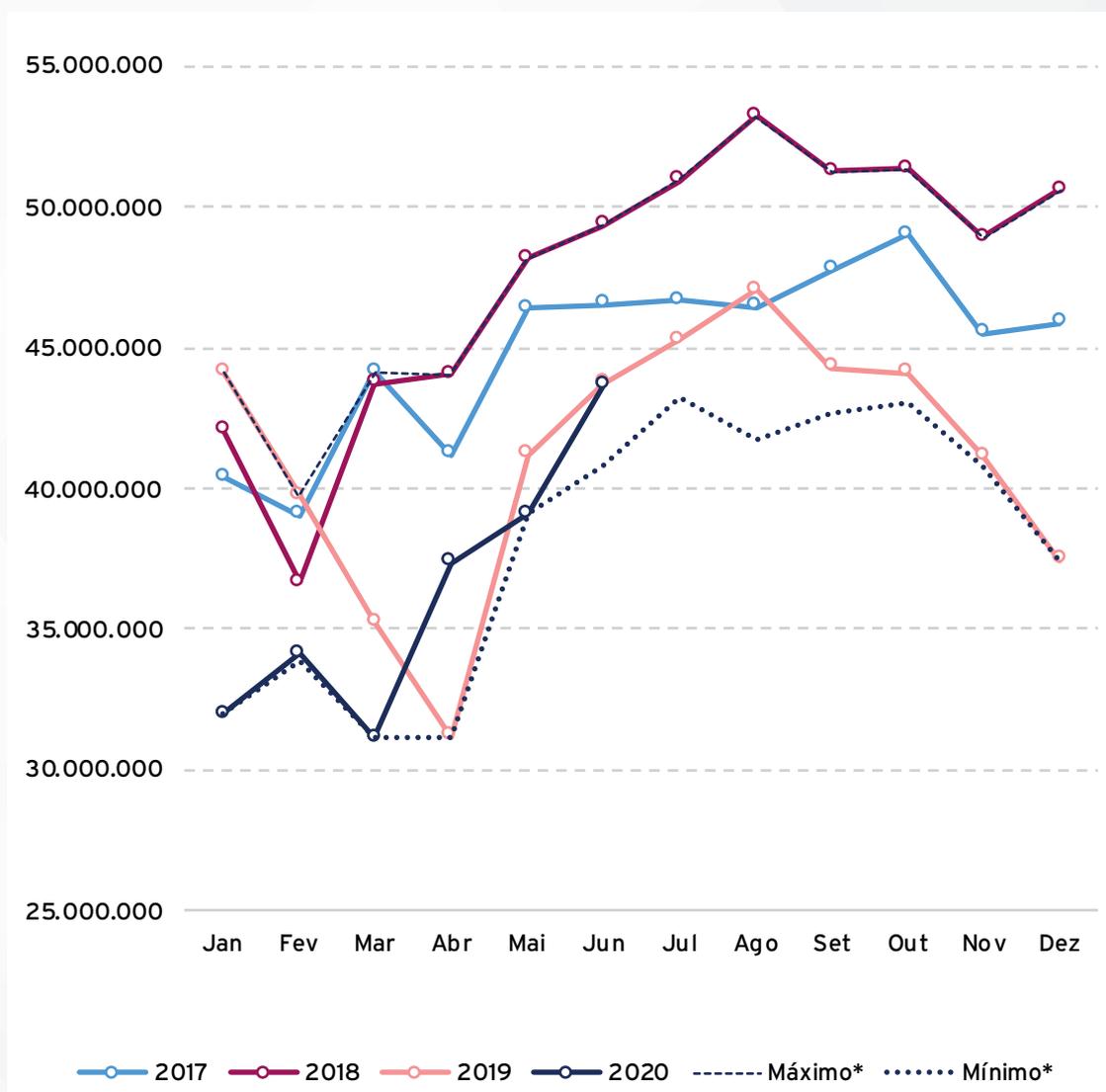
odo de aumento do volume transportado - geralmente, de maio a julho ou agosto - e, por fim, um momento de desaceleração do volume transportado nos últimos meses do ano (Gráfico 11.A).

Esse padrão sazonal observado no transporte ferroviário de cargas do país provém do perfil da produção bra-

sileira de minério de ferro - mercadoria cuja participação no volume transportado por ferrovias supera os 70% e cuja produção é afetada pelo período de chuvas no início do ano, que acaba atrasando algumas etapas do processo produtivo.

Gráfico 11 - Evolução do volume transportado por ferrovias no Brasil e da produção mundial de aço

A. Volume transportado nas ferrovias do Brasil - em toneladas úteis (TU) mensais



continua

\* Máximos e mínimos de cada mês considerando o período de 2015-2020.

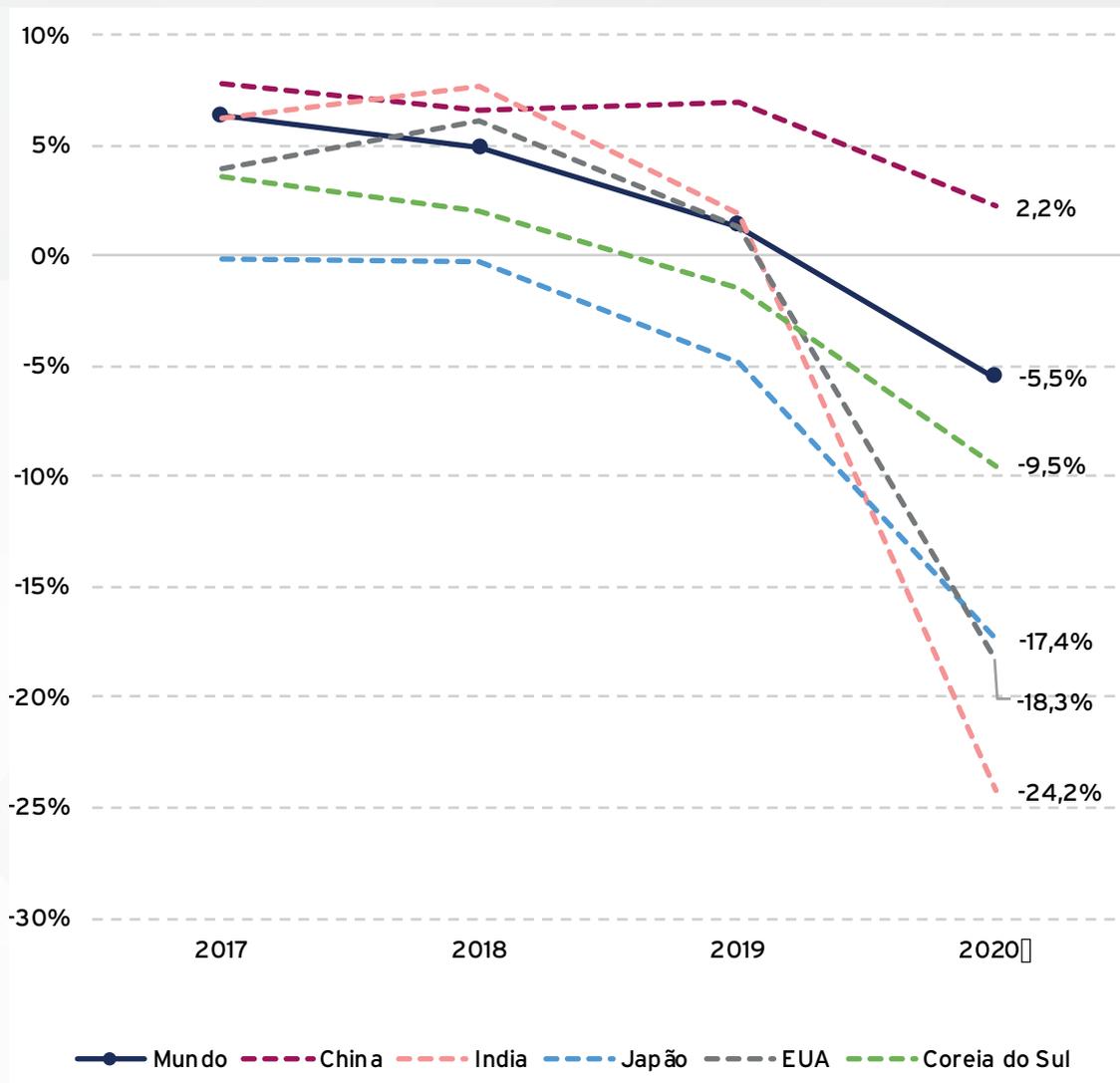
<sup>1</sup> 2020 corresponde ao acumulado de janeiro a junho.

Fonte: Elaboração CNT com dados do Anuário do Setor Ferroviário da Agência Nacional de Transportes Terrestres e do World Steel Association.

Gráfico 11 - Evolução do volume transportado por ferrovias no Brasil e da produção mundial de aço

B. Variação anual da produção mundial de aço por países selecionados - (%) com base em toneladas produzidas

continuação



\* Máximos e mínimos de cada mês considerando o período de 2015-2020.

<sup>1</sup> 2020 corresponde ao acumulado de janeiro a junho.

Fonte: Elaboração CNT com dados do Anuário do Setor Ferroviário da Agência Nacional de Transportes Terrestres e do *World Steel Association*.

Os efeitos da pandemia sobre o segmento de transporte ferroviário de cargas podem ser analisados segundo condicionantes pelo lado da demanda e pelo lado da oferta de minério de ferro. Do lado da demanda, a produção mundial de aço, que tem no minério de ferro seu principal insumo, caiu,

mas a magnitude da queda foi amortecida porque a China conseguiu sustentar a sua produção (Gráfico 11.B). Como a China é o comprador majoritário do minério de ferro brasileiro, a produção da *commodity* e seu transporte também tiveram alguma sustentação nesse aspecto.

Esse comportamento da China nesse mercado mostra a capacidade da economia chinesa e, ao mesmo tempo, a importância de uma política externa e diplomacia brasileira que não deteriore as relações com o país e sejam benéficas à produção e transporte de commodities brasileiras de exportação.

Já do lado da oferta, a pandemia da Covid-19 veio em um momento em que a sazonalidade das chuvas do início do ano, somada à desativação ou interrupção da produção de sítios da Vale desde Brumadinho e cuja reabilitação precisa seguir um cronograma de médio prazo, contribuíram para um menor volume produzido e transportado, conforme mostram os relatórios de produção da mineradora da Vale<sup>8</sup>.

Nos próximos meses, pas-

sado o período de efeito negativo da sazonalidade sobre a oferta, será possível observar se a demanda mundial de minério de ferro, determinada pela produção mundial de aço, poderá acomodar o volume de minério adicional. Com o ritmo de produção de aço da China, é mais provável que acomode. Mas, pela queda da produção nos demais países, a participação da China na compra de minério brasileiro tende a se elevar, como já pode ser ob-

servado nos dados de 2020 de exportação de minério brasileiro segundo países de destino. De janeiro a junho de 2020, a participação chinesa no volume de minérios de ferro e seus concentrados<sup>9</sup> exportados pelo Brasil, em quilogramas líquidos, chegou a 67,9% - 10 pontos percentuais (p.p.) a mais do que a média dos últimos três anos (2017-19)<sup>10</sup>.

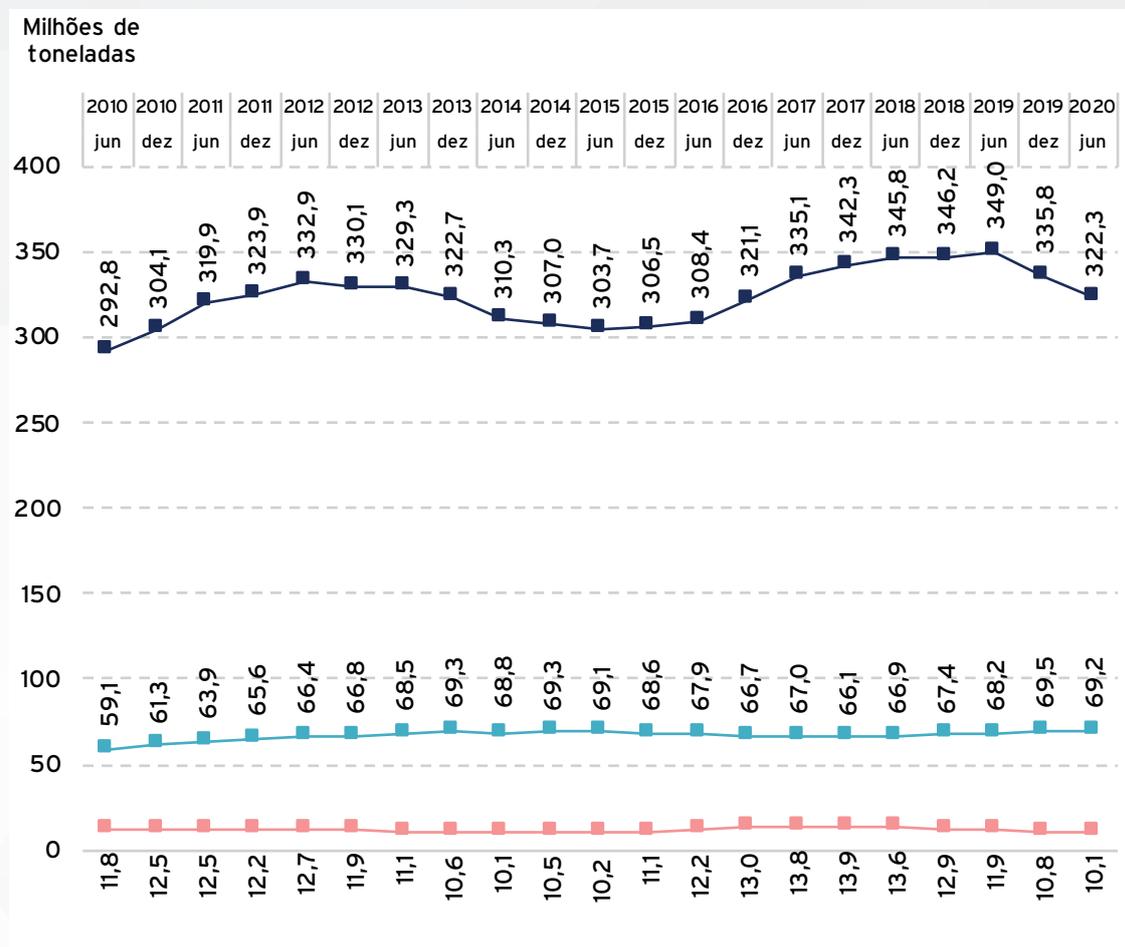
## Aquaviário

A navegação de longo curso transportou 322,33 milhões de toneladas de janeiro a junho de 2020 (Gráfico 12), o que resultou em uma queda de 7,7% no volume transportado, na comparação com igual período de

2019<sup>11</sup>. Parte da queda tem relação com a crise mundial da Covid-19 e seus impactos no comércio internacional de mercadorias. Contudo, é importante observar que a navegação de longo curso já havia registrado queda de

3,0% no volume transportado no segundo semestre de 2019 e vinha desacelerando seu ritmo de crescimento desde 2018, resultado de um ciclo de desaceleração no comércio e na economia internacional (Gráfico 13).

Gráfico 12 - Volume semestral transportado por tipo de navegação - Brasil - jan-jun/2010 a jan-jun/2020 - milhões de toneladas.



Fonte: Elaboração CNT com dados do Anuário Estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

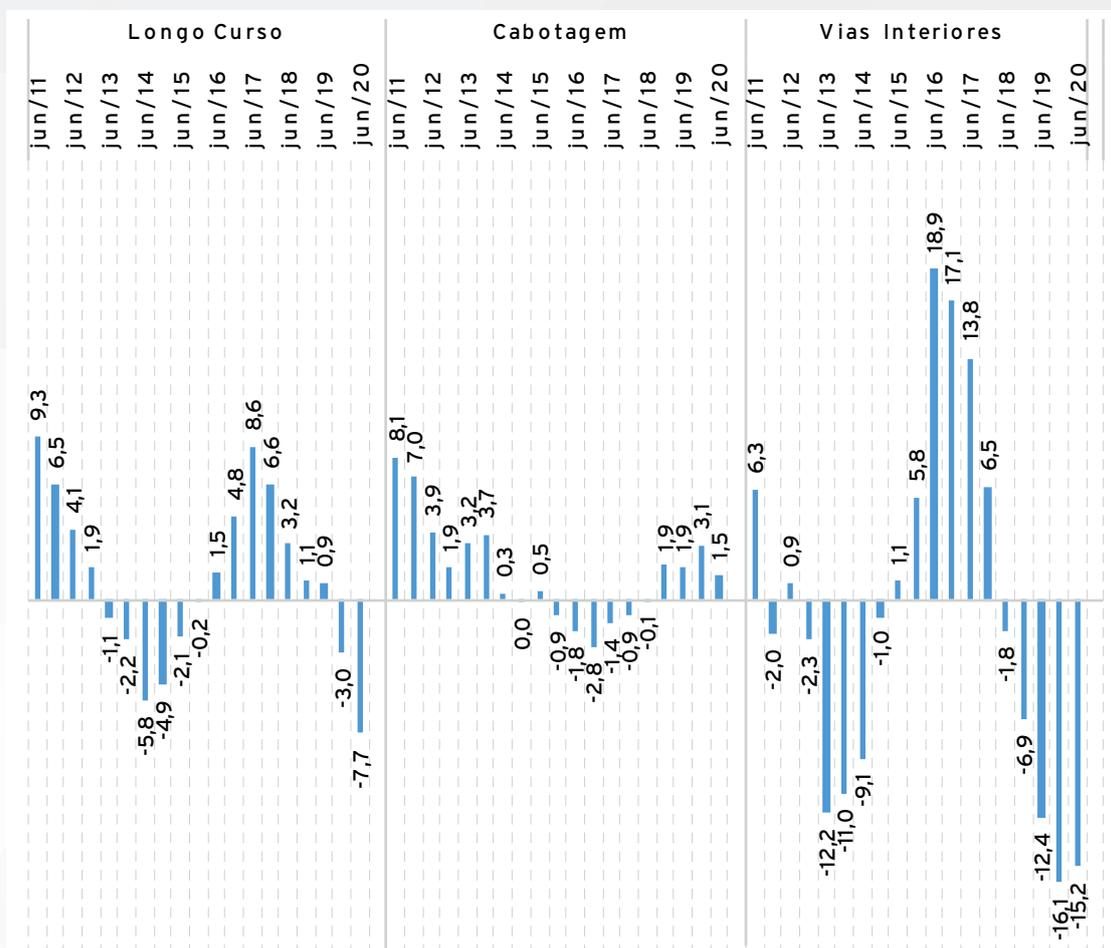
Já a navegação por cabotagem transportou 69,20 milhões de toneladas no acumulado de janeiro a junho de 2020 (Gráfico 12), representando um crescimento de 1,5% em relação a igual semestre de 2019 (Gráfico 13). A navegação por cabotagem foi a única modalidade do aquaviário que registrou

crescimento neste semestre afetado pela pandemia em termos de volume.

A navegação por vias interiores transportou 10,09 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2020 (Gráfico 12), o que significou uma queda de 15,2% na comparação com igual período de 2019 (Gráfico 13).

Embora a crise da Covid-19 tenha contribuído para esse desempenho desfavorável, é importante notar que esse é o quinto resultado negativo da navegação por vias interiores na base de comparação semestral.

Gráfico 13 - Variação semestral do volume transportado no modal aquaviário por tipo de navegação - Brasil - jan-jun/2011 a jan-jun/2020 - percentual (%).



Fonte: Elaboração CNT com dados do Anuário Estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

## Aéreo

A procura por transporte aéreo das empresas brasileiras, captada pelo número de passageiros transportados por quilômetro (RPK<sup>12</sup>), caiu drasticamente com a pandemia da Covid-19, uma realidade já captada nas análises da CNT publicadas nos documentos Economia em Foco de junho e julho. De janeiro a junho de 2020, a queda foi de 48,8% em relação a igual semestre de 2019, considerando tanto voos internacionais quanto domésticos. A retração foi mais intensa no mercado de voos interna-

cionais (-55,4%); embora a queda da procura por voos domésticos também tenha sido significativa (-45,7%)<sup>13</sup>.

Já a oferta das empresas brasileiras de transporte aéreo, medida pela quantidade de assentos por quilômetro disponíveis (ASK<sup>14</sup>), caiu 46,8% de janeiro a junho de 2020, comparado com igual período de 2019 - um pouco menos do que a diminuição da demanda, o que resultou em uma queda de 3,1 p.p. da taxa de aproveitamento, que expressa o grau de ocupação das aeronaves. Esse mo-

vimento de ajuste da oferta de assentos à demanda por transporte aéreo ocorreu tanto no mercado de voos domésticos quanto no de voos internacionais. No mercado doméstico, a oferta de assentos por quilômetro das empresas brasileiras caiu 44,1%, resultando em uma redução de 2,3 p.p. na taxa de aproveitamento. Já no mercado internacional, a oferta caiu 52,6%, também menos do que a queda da demanda, fazendo com que a taxa de ocupação das aeronaves reduzisse 4,9%.

Com essa configuração do mercado, e mesmo com os ajustes operacionais realizados pelas empresas brasileiras para ajustar a oferta de assentos à demanda, houve uma queda do patamar de aproveitamento das aeronaves. Tanto no mercado de voos domésticos quanto no de voos internacionais, esse patamar caiu abaixo dos 80,0%, algo que não é comum no histórico do mercado aéreo (Tabela 1).

**Tabela 1** - Demanda e oferta de transporte aéreo de empresas brasileiras por tipo de mercado - em número de passageiros-quilômetros transportados (RPK), número de assentos-quilômetros ofertados (ASK) e taxa de aproveitamento (%)

	Passageiros-quilômetros transportados (RPK)	Assentos-quilômetros ofertados (ASK)	Taxa de aproveitamento (%)
<b>Doméstico</b>			
janeiro a junho de 2017	44.015.662.786	54.971.460.092	80,1%
janeiro a junho de 2018	45.844.485.991	57.250.969.251	80,1%
janeiro a junho de 2019	46.352.458.089	56.486.243.217	82,1%
janeiro a junho de 2020	25.187.799.305	31.566.286.507	79,8%
<b>Internacional</b>			
janeiro a junho de 2017	17.609.340.041	20.724.240.197	85,0%
janeiro a junho de 2018	20.383.508.627	24.671.629.151	82,6%
janeiro a junho de 2019	21.845.424.930	26.203.119.804	83,4%
janeiro a junho de 2020	9.739.526.808	12.414.541.213	78,5%
<b>Total</b>			
janeiro a junho de 2017	61.625.002.827	75.695.700.289	81,4%
janeiro a junho de 2018	66.227.994.618	81.922.598.402	80,8%
janeiro a junho de 2019	68.197.883.019	82.689.363.021	82,5%
janeiro a junho de 2020	34.927.326.113	43.980.827.720	79,4%

Fonte: Elaboração CNT com dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

## Conclusão

A pandemia da Covid-19 gerou resultados negativos de magnitude sem precedente em diversos países, incluindo o Brasil. Grandes economias do mundo registraram, no primeiro semestre de 2020, uma queda comparável ao que havia sido observado no auge da crise financeira internacional de 2007-2009, a exemplo dos EUA (-4,6%), União Europeia (-8,4%) e Japão (-6,0%).

No Brasil, a contração econômica no primeiro semestre de 2020 foi de 5,9%. O setor de transporte do país retraiu 11,3% - quase o dobro da economia total, segundo dados publicados pelo IBGE em 01/09/2020. Em ambos os casos, o desempenho foi o pior registrado desde 1996, quando se inicia a série histórica.

Ao mesmo tempo, a retração da atividade transpor-

tadora foi a segunda maior entre todos os segmentos apurados pelo IBGE, ficando atrás apenas das atividades de outros serviços. Por si só, essa realidade já é preocupante. Contudo, a gravidade é elevada ao se considerar que o setor de transporte foi impactado em um contexto de dificuldades, em que as perdas recentes da recessão de 2014-16 ainda não haviam sido repostas.

O índice de fluxo de veículos nas rodovias pedagiadas do país, publicado pela ABCR, mostra que, em fevereiro de 2020 - mês em que foram registrados os primeiros casos de coronavírus no Brasil -, o fluxo de veículos pesados ainda estava 6,1% abaixo do nível anterior à recessão de 2014-2016. Em junho de 2020, após quatro meses de crise, o fluxo de pesados acumulou perdas novas e mais intensas, ficando 12,0% abaixo desse nível de referência.

Esse indicador, divulgado em periodicidade mensal e que tem alta aderência ao comportamento da economia como um todo, mostra que o vale da crise da Covid-19 parece ter ocorrido em abril. O fluxo de veículos nas rodovias voltou a registrar taxas positivas em maio, mas o crescimento ocorreu sobre uma base de comparação bastante fraca. Já na

comparação com bases menos deprimidas, o desempenho permaneceu no terreno negativo.

Os demais modais de transporte também registraram retração no primeiro semestre de 2020, com exceção da navegação por cabotagem, que cresceu 1,5% no período. O transporte ferroviário de cargas retraiu 7,6%, em termos de toneladas úteis transportadas; o aquaviário de longo curso, -7,7%, em toneladas transportadas; a navegação interior de cargas, -15,2%; e o transporte aéreo de passageiros, -48,8%, em termos de passageiros-quilômetro transportados.

Os indicadores por modal de transporte refletem o fato de que o segmento de cargas precisou manter, em alguma medida, a sua operação - seja para o abastecimento interno de mercadorias essenciais ou para o

abastecimento externo de *commodities*. Já o segmento de passageiros, em razão das medidas de isolamento social, foi mais profundamente impactado.

Em suma, o momento é de dificuldades e os desafios escalaram rapidamente. A saída requer, na esfera internacional, a cooperação entre países e, no Brasil, um planejamento estratégico para viabilizar o retorno à recuperação - daquilo que foi e está sendo perdido com a pandemia da Covid-19 e do que já havia sido perdido na recessão de 2014-2016. Uma das chaves estruturantes nessa agenda deve ser o investimento em infraestrutura, mobilizando de forma complementar os aportes públicos e privados, além do apoio às empresas, para que tenham condições, destacadamente financeiras, de manter e voltar a crescer suas operações.

1. Para definição conceitual da classificação de atividades nas Contas Nacionais Trimestrais do IBGE, ver Série de Relatórios Metodológicos nos endereços: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv96834.pdf> , p.33, e <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv41217.pdf> , p. 33.
2. Para definição conceitual da classificação de tipos de despesa nas Contas Nacionais Trimestrais, ver Série de Relatórios Metodológicos nos endereços: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv96834.pdf> , p.60, e <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv41217.pdf> , p. 56.
3. Participações relativas dos países no PIB mundial foram calculadas com base no PIB de cada país a preços correntes em Paridade do Poder de Compra, conforme disponibilizado na base de dados do World Economic Outlook do Fundo Monetário Internacional (FMI).
4. A maior economia latino-americana é a brasileira, com uma participação de 2,5% no PIB mundial de 2019, segundo o PIB do país a preços correntes em Paridade do Poder de Compra, conforme disponibilizado na base de dados do World Economic Outlook do Fundo Monetário Internacional (FMI).
5. Considerando o PIB de cada país pela Paridade do Poder de Compra, conceito econômico usado para converter valores gerados por países distintos em uma mesma base de comparação, porém sem desconsiderar o custo de vida de cada local, a China já é a maior economia do mundo desde 2014. Essa unidade de medida (PIB a preços correntes em Paridade do Poder de Compra) é também a utilizada pelo FMI em seu relatório já tradicional, o World Economic Outlook. Ao converter em dólar o valor gerado em cada país apenas pela taxa de câmbio, os EUA permanecem como a maior economia do mundo.
6. Segundo dados da Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias (ABCR).
7. Dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).
8. Para acessar os relatórios de produção da Vale, buscar no endereço: <http://www.vale.com/sites/search/pt/Paginas/results.aspx?k=relat%C3%B3rio%20de%20produ%C3%A7%C3%A3o&u=http://www.vale.com/brasil/PT> .
9. Posição 2601 do Sistema Harmonizado (SH4).
10. Dados do Comexstat, portal oficial do Governo Federal para as estatísticas do comércio exterior brasileiro.
11. Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).
12. Refere-se ao volume de Passageiros Quilômetros Transportados, ou seja, a soma do produto entre o número de passageiros pagos e as distâncias das etapas.
13. Segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).
14. Refere-se ao volume de Assentos Quilômetros Oferecidos, ou seja, a soma do produto entre o número de assentos oferecidos e as distâncias das etapas.