

Baixo nível de atividade e lento crescimento marcam a recuperação econômica no Brasil

Entre 2014 e 2016, a economia brasileira passou por uma das maiores crises de sua história, registrando queda do nível de atividade por onze trimestres consecutivos (Gráfico 1). Em 2017, houve uma reversão dessa trajetória: o país voltou a crescer, saindo tecnicamente da recessão e iniciando um processo de recuperação cíclica da economia (Gráficos 1 a 4). Desde então, o processo de recuperação tem se caracterizado por um baixo nível de atividade (Gráfico 4) e taxas de crescimento bastante reduzidas, considerando diferentes parâmetros de comparação do desempenho do PIB (Gráficos 1 a 3).

Na comparação com igual período do ano anterior, que suaviza oscilações e aponta a trajetória geral do indicador, o PIB brasileiro cresceu 1,0% no segundo trimestre de 2018 (Gráfico 1) e 1,1% no acumulado do primeiro semestre do ano (Gráfico 2). Dessa maneira, tem-se que a economia avançou a uma taxa média de 1,1% nos últimos seis trimestres - o que denota um ritmo lento de crescimento, dada a fraca base de comparação dos períodos anteriores.

Gráfico 1 - Taxa de variação do PIB - trimestre x igual trimestre do ano anterior - %

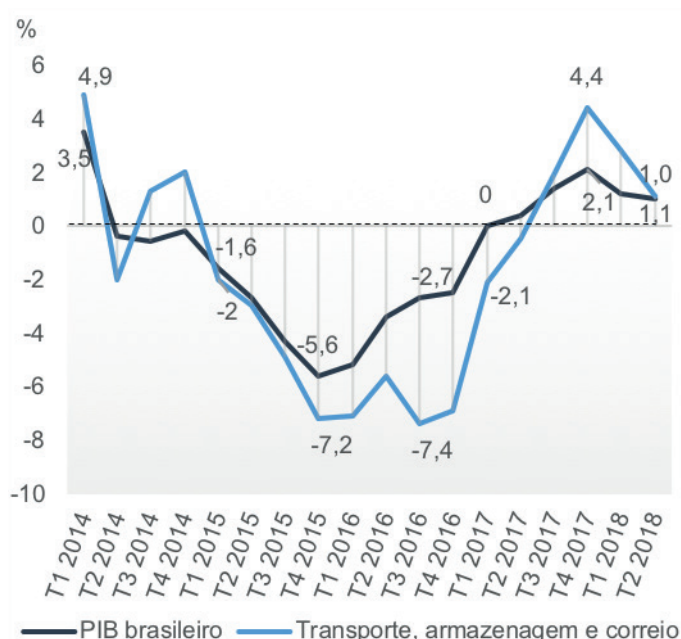


Gráfico 2 - Taxa de variação do PIB - acumulada ao longo do ano - %



Fonte: Elaboração CNT com dados das Contas Nacionais Trimestrais do IBGE.

Já na comparação com o período imediatamente anterior, que aponta as oscilações mais conjunturais da economia, o PIB brasileiro cresceu 0,2% no segundo trimestre de 2018 (Gráfico 3). Nesse comparativo, o melhor resultado registrado durante a recuperação ocorreu no primeiro trimestre de 2017, quando o advento de supersafras nas culturas de soja e milho geraram uma expansão de 11,5% da agropecuária, impulsionando também o PIB agregado. De fato, do crescimento total de 1,0% naquele período, a agropecuária foi responsável por 0,7 ponto percentual. Passado o escoamento da supersafra, a economia brasileira voltou a crescer a taxas menores, com variações próximas de zero nos trimestres seguintes - o que configura uma relativa estagnação dentro do processo de recuperação.

Gráfico 3 - Taxa de variação do PIB - trimestre x trimestre imediatamente anterior - %

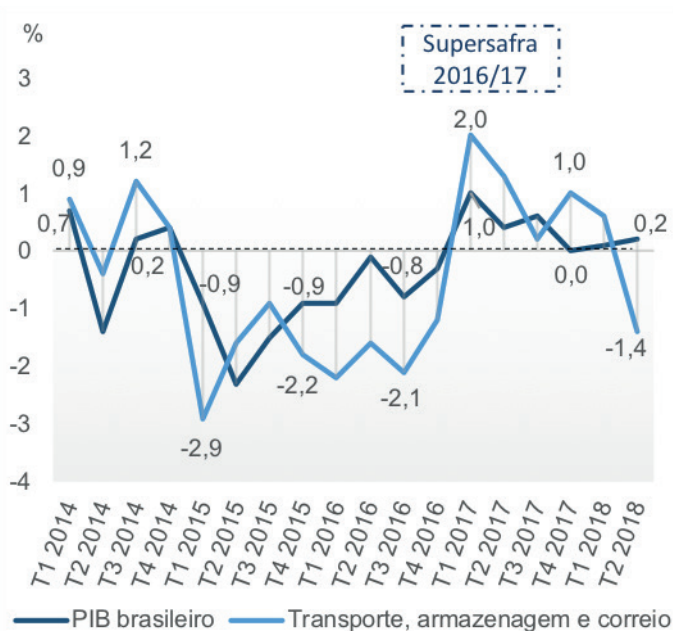
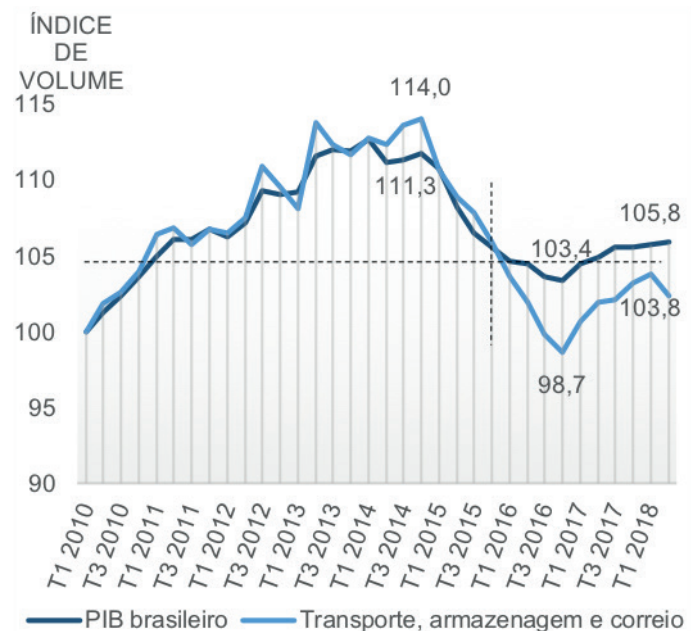


Gráfico 4 - Nível de atividade da economia brasileira - índice de volume dessazonalizado



Fonte: Elaboração CNT com dados das Contas Nacionais Trimestrais do IBGE.

O setor de transporte e logística tradicionalmente opera em um patamar alinhado ao do PIB brasileiro, acompanhando as tendências da economia agregada (Gráficos 1 a 4). Isso acontece porque as atividades de transporte estão presentes em todas as etapas da produção e do consumo de bens e serviços, movendo pessoas, insumos e bens finais ao longo das cadeias produtivas e viabilizando o acesso a diferentes pontos do território. Em razão dessa dinâmica, o atual cenário de fraca expansão da produção e do consumo agregados também tornou limitada a demanda por serviços de transporte de carga e de passageiros, levando o setor a operar nos mesmos moldes da economia agregada: em baixos níveis de atividade (Gráfico 4) e a taxas de crescimento reduzidas (Gráficos 1 a 3).

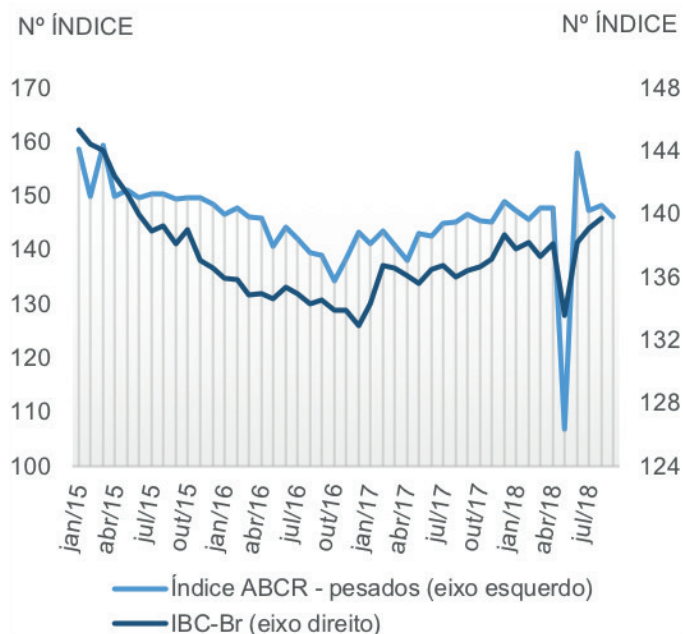
Nessa conjuntura setorial, alguns pontos merecem destaque. Primeiro, como apontado no último Conjuntura do Transporte - Macroeconomia¹, o setor de transporte e logística vem operando em um patamar inferior ao do PIB brasileiro desde o primeiro trimestre de 2016 (Gráfico 4), o que significa que os transportadores ainda não recuperaram as perdas acumuladas no período mais severo da crise. Segundo, o setor registrou uma queda particularmente acentuada no segundo trimestre de 2018 (Gráficos 1 a 4) - o que é um reflexo da paralisação dos caminhoneiros entre 21 e 30 de maio deste ano.

Impacto da paralisação no PIB é pontual; precificação dos combustíveis ainda é incerta

Entre 21 e 30 de maio, os caminhoneiros interromperam temporariamente os serviços de transporte rodoviário de cargas no Brasil, travando o escoamento das exportações e o abastecimento de insumos e bens finais aos setores produtivos e à sociedade de forma geral. Essa paralisação gerou prejuízos diretos à economia e principalmente aos próprios transportadores, conforme observado em diferentes índices mensais do nível de atividade da economia brasileira, tais como o IBC-Br² do Banco Central, o Índice ABCR do fluxo de veículos pesados e os índices de volume da Pesquisa Mensal de Serviços do IBGE. Em todos eles, verifica-se uma queda acentuada no mês de maio ou, no caso dos modais aquaviário e aéreo, uma queda defasada no mês seguinte (Gráficos 5 e 6).

Por outro lado, os prejuízos acumulados com a paralisação foram pontuais, uma vez que o desabastecimento ocorreu dentro de um intervalo de 10 dias. O caráter pontual desses prejuízos pode ser observado nos mesmos indicadores mensais do nível de atividade, que apontam um padrão de recuperação em "V" da economia brasileira, com queda acentuada em maio e rápida retomada no mês subsequente (Gráficos 5 e 6). Isso significa que as perdas ocasionadas em maio terão impacto negativo, mas relativamente estanque, no resultado acumulado do PIB de 2018, apenas acentuando de forma pontual o desempenho já pouco vigoroso que vem pautando o processo de recuperação da economia brasileira.

Gráfico 5 - Indicadores mensais de atividade econômica - índices dessazonalizados



Fonte: Elaboração CNT com dados das Contas Nacionais Trimestrais do IBGE.

Mas além desses efeitos pontuais, a paralisação levou o governo federal a implementar um pacote de medidas de cunho regulatório e político-econômico (Tabela 1), cujos impactos são mais abrangentes, alterando a estrutura de custos da economia, o planejamento empresarial e o processo de tomada de decisão das firmas para o médio e longo prazo.

Tabela 1 - Pacote de medidas adotadas após a paralisação dos caminhoneiros³

Objeto	Medida Provisória	Lei ou Decreto
I. Reserva de 30% do frete contratado pela Conab para cooperativas e associações de transportadores autônomos.	MP nº 831/2018	Lei nº 13.713/2018
II. Política de preços mínimos do transporte rodoviário de cargas (tabelamento do frete).	MP nº 832/2018	Lei nº 13.703/2018
III. Isenção de pedágio sobre eixos suspensos de veículos de carga que circularem vazios nas rodovias do país.	MP nº 833/2018	Lei nº 13.711/2018
IV. Subvenção econômica aos produtores e importadores de óleo diesel até 31 de dezembro de 2018 visando à redução do preço do combustível.	MP nº 838/2018	Decretos nº 9.403/2018 e 9.454/2018
V. Corte de impostos (Cide-combustíveis e PIS/COFINS) sobre o diesel visando à redução no preço do combustível.	-	Decreto nº 9.391

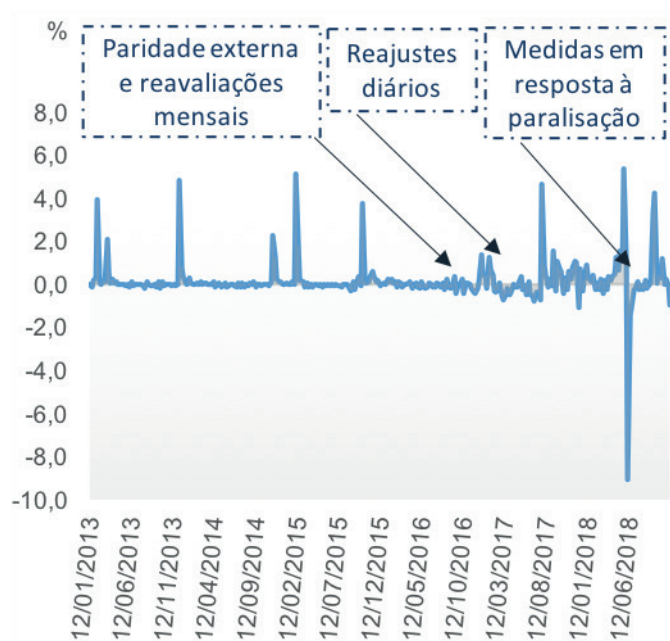
Fonte: Elaboração CNT com base em normativos da Presidência da República.

Nesse âmbito, a precificação de combustíveis foi um tema emergencial (Tabela 1, itens IV e V). Isso porque, a partir de outubro de 2016, os combustíveis no Brasil entraram em uma trajetória de forte volatilidade (Gráfico 7), apresentando, a partir de julho de 2017, uma tendência de alta rápida e contínua do seu preço médio, que atingiu o ápice em maio de 2018 (Gráfico 8). De fato, na semana de 27 de maio a 02 de junho, o preço médio do diesel nos postos de combustíveis chegou à máxima de R\$ 3,83 por litro e o da gasolina, a R\$ 4,61 por litro. Considerando as 48 semanas entre julho de 2017 e junho de 2018, o preço médio do diesel acumulou uma alta de 29,9% e a gasolina acumulou alta ainda maior, de 32,2%.

Como analisado no último Conjuntura do Transporte - Macroeconomia⁴, essa dinâmica foi um resultado, fundamentalmente, da política de precificação de combustíveis adotada pela Petrobras em julho de 2017. Essa política atrelou os reajustes da Petrobras à cotação internacional do petróleo e definiu uma periodicidade muito curta para as revisões de preços - que chegaram a ser diárias -, em meio a um contexto de escalada da cotação do petróleo (Gráfico 9) e desvalorização sincronizada de diversas moedas emergentes (Gráfico 10).

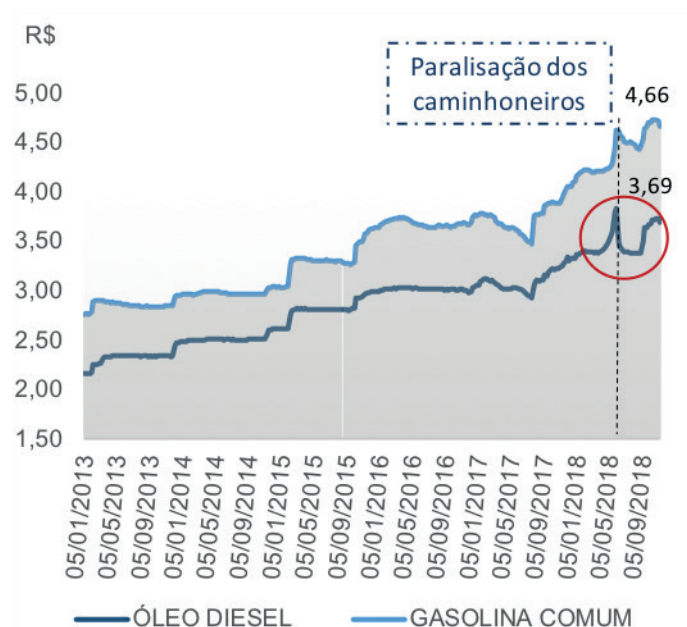
Nessa conjuntura, o governo federal congelou o preço do diesel por 3 meses findos em 31 de agosto, determinou a concessão de subsídios econômicos a produtores e importadores do combustível até 31 de dezembro (Tabela 1, item IV) e cortou impostos (Tabela 1, item V), buscando a redução e a estabilização imediata do preço do diesel. Terminado o período de congelamento, a Agência Nacional do Petróleo (ANP), amparada na Resolução ANP 743/2018, passou a calcular os subsídios a produtores e importadores de diesel com base em um preço de referência, estimado pela própria agência a partir da cotação internacional do diesel, da taxa de câmbio brasileira e de custos adicionais com armazenamento e frete.

Gráfico 7 - Taxa de variação semanal do preço médio de revenda* do óleo diesel - %



Fonte: Elaboração CNT com dados das Contas Nacionais Trimestrais do IBGE.
*Preço na bomba, incluindo a incidência de impostos.

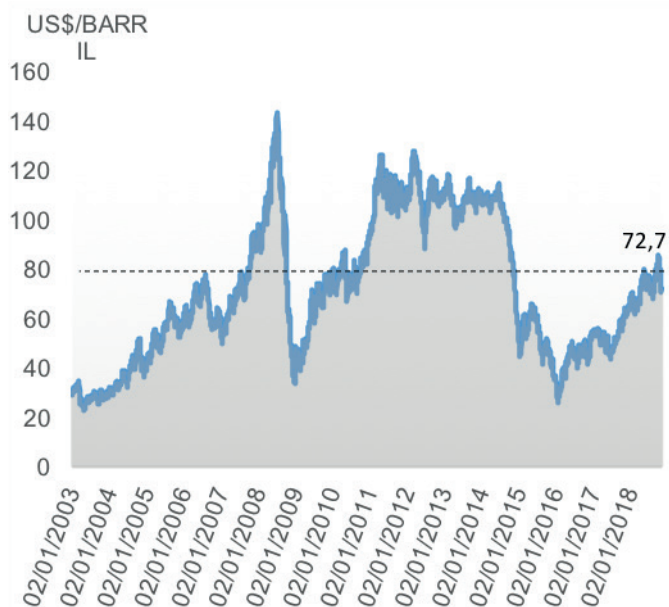
Gráfico 8 - Preço médio semanal de revenda* de combustíveis - R\$/litro



Porém, desde o fim do congelamento e a adoção do preço de referência pela ANP, o preço médio do diesel no Brasil voltou a apresentar uma tendência de elevação acelerada. Na semana de 4 a 10 de novembro, os preços chegaram a R\$ 3,69 na bomba dos postos, aproximando-se do patamar de pico observado na semana de 27 de maio a 02 de junho (Gráfico 8). Diante desses indicadores, o que se apreende das medidas adotadas pelo governo federal é que elas foram concebidas em caráter emergencial, priorizando resultados de curtíssimo prazo, sem, no entanto, dotar o país de uma política sustentada de precificação de combustíveis, capaz de estabilizar e dar transparência à trajetória de longo prazo dos preços e, ao mesmo tempo, assegurar a saúde financeira, otimizar a gestão e promover a competitividade da Petrobras.

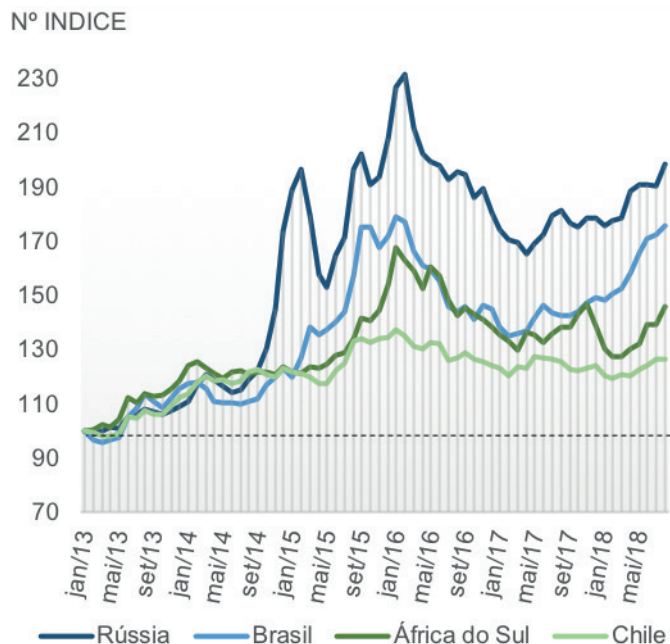
Sem esses fundamentos, o ambiente no país ainda é de forte incerteza quanto às diretrizes que deverão pautar a formação de preços dos combustíveis no futuro.

Gráfico 9 - Cotação diária do petróleo bruto Brent - US\$/barril



Fonte: Elaboração CNT com dados do Ipeadata e do FMI.

Gráfico 10 - Taxa de câmbio de países selecionados - índice de variação mensal



Fraca economia, incerteza política e paralisação dos caminhoneiros deterioram expectativas

As diferentes fontes de incerteza presentes hoje na economia brasileira têm deteriorado as expectativas e a confiança de empresários e consumidores, levando ao adiamento das decisões de investimento e consumo e, portanto, freando o ritmo de recuperação no país.

Como observado nos Índices de Confiança Empresarial e do Consumidor apurados pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), o grau de confiança de empresários e consumidores no Brasil passou por um ciclo de queda entre 2010 e 2015, apresentando uma retração mais acentuada a partir dos primeiros meses de 2014. Em meados de 2016, a confiança dos agentes econômicos começou a se recompor, ancorada na ideia de que o *impeachment* da ex-presidente Dilma Rousseff desencadearia a retomada do crescimento e, em dezembro de 2017, o grau de otimismo no país havia voltado ao nível de meados de 2014. Contudo, a recomposição do otimismo no Brasil vem apresentando sinais de esgotamento desde o início de 2018, com desaceleração e queda dos índices de confiança (Gráfico 11).

Quais são os fatores que, na atual conjuntura, mais influenciam a percepção dos agentes econômicos quanto à situação do país, impactando negativamente o seu grau de confiança? A FGV fez essa pergunta aos entrevistados na enquete de junho e chegou aos seguintes resultados: entre as empresas, os fatores mais citados foram o ritmo lento da economia (62,0%), incertezas políticas (57,0%), a falta de confiança no governo (48,0%) e problemas relacionados a greves ou similares (34,0%); já entre os consumidores, foram citados, nesta ordem, a falta de confiança no governo (77,0%), incertezas políticas (64,0%), o ritmo lento da economia (47,0%), dificuldades de conseguir emprego (42,0%) e a alta do dólar (42,0%).

Essa combinação de fatores reflete o papel determinante do ritmo de recuperação da economia brasileira sobre a formação de expectativas dos agentes econômicos. De fato, o que os empresários precisam para realizar novos investimentos é a perspectiva de venda da produção a uma taxa de retorno que compense os custos, enquanto os consumidores precisam de emprego e renda para dar sustentação às suas decisões de consumo. Nesse sentido, o lento ritmo da economia, ao gerar uma fraca demanda por bens e serviços e provocar uma alta taxa de desemprego (12,1%), inibiu investimentos e travou o consumo - formando um círculo vicioso de deterioração das expectativas. Dessa maneira, as incertezas relacionadas às eleições e aos efeitos da paralisação dos caminhoneiros são entraves conjunturais que vieram a agravar essas limitações estruturais da economia brasileira.

Gráfico 11 - Índices de Confiança Empresarial e do Consumidor - índices dessazonalizados

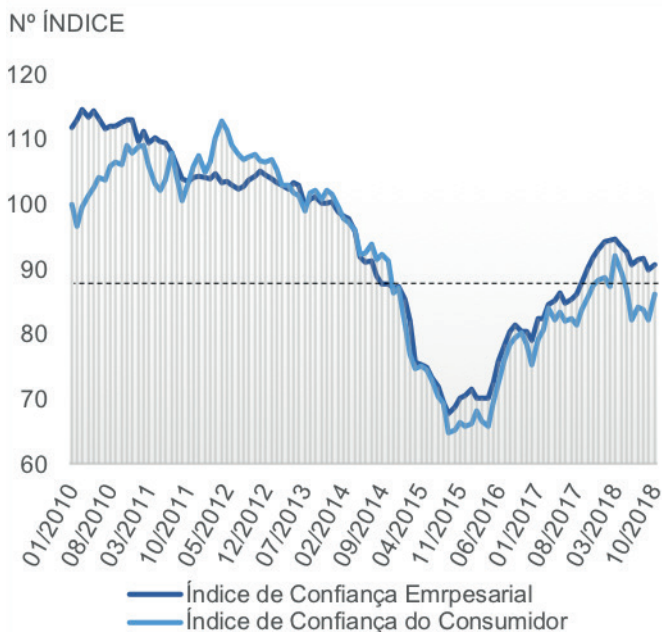
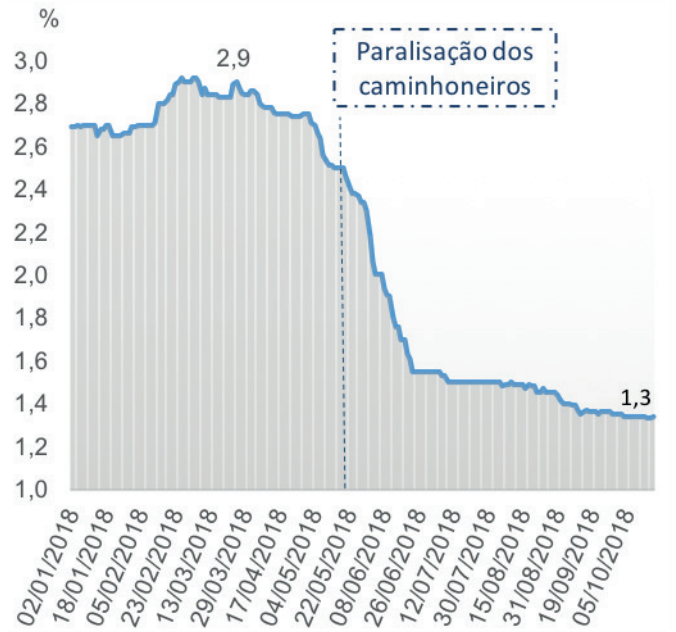


Gráfico 12 - Expectativas⁵ de mercado para o PIB 2018 - %



Fonte: Elaboração CNT com dados do Banco Central e da FGVdados (Fundação Getúlio Vargas).

As limitações estruturais e conjunturais à recomposição da confiança no Brasil também aparecem de forma subjacente nas projeções para o desempenho do PIB brasileiro de 2018, apuradas pelo Banco Central junto a analistas do mercado (Gráfico 12).

A queda acentuada das projeções de crescimento entre o final de maio e o final de junho mostra que os analistas foram surpreendidos pela paralisação dos caminhoneiros em maio, tendo de incorporar, em seus modelos de previsão, as perdas econômicas acumuladas naquele período. Por outro lado, como destacado no último Conjuntura do Transporte - Macroeconomia⁶, as projeções para o desempenho do PIB brasileiro de 2018 já vinham sendo ajustadas para baixo, semana após semana, desde o mês de março - antes, portanto, da paralisação. Ademais, passada a revisão mais brusca das expectativas, as projeções de crescimento para 2018 continuaram em trajetória de queda: no início de julho, os analistas ainda projetavam uma expansão de 1,5% para a economia brasileira em 2018, mas na segunda semana de outubro, essa projeção caiu para 1,3%.

Diante desses indicadores, fica claro que os analistas estavam excessivamente otimistas no início do ano. Mas além dos prejuízos econômicos inesperados de maio, eles parecem ter subestimado, em seus modelos de previsão, o grau de incerteza política relacionado às eleições de 2018 e o papel desempenhado pelo lento ritmo da economia como uma trava estrutural ao investimento, ao consumo e, portanto, à retomada sustentada do crescimento.

Diante da alta capacidade ociosa e fraco consumo, retomada do crescimento precisa ser puxada por um programa de investimentos em infraestrutura

Para que o setor de transporte e a economia agregada superem as perdas acumuladas no período mais severo da crise e retomem um patamar mais elevado de operação, são necessárias taxas de crescimento maiores e sustentadas ao longo do tempo. No entanto, o país está em um círculo vicioso, no qual entraves de natureza estrutural, conjuntural e circunstancial, combinados, reforçam a dinâmica de relativa inércia no desempenho do PIB.

Considerando os componentes de demanda da economia, o crescimento de 1,1% no primeiro semestre de 2018 foi puxado pelo consumo das famílias e pelo investimento, que registra seu segundo resultado positivo após uma série de quinze trimestres consecutivos em queda na comparação interanual do resultado acumulado no ano. Já as exportações desaceleraram no primeiro semestre de 2018, gerando uma contribuição pequena, mas ainda positiva, ao crescimento agregado (Tabela 1).

Tabela 2 - Desempenho dos componentes do PIB - Taxa de crescimento acumulada no ano - %

Setores	2017	2018 ¹	Tipos de Despesa	2017	2018 ¹
Agropecuária	13,0	-1,6	Consumo	1,0	2,3
Indústria	0,0	1,4	Governo	-0,6	-0,3
Serviços	0,3	1,4	Investimento	-1,8	3,6
Transporte	0,9	1,9	Exportações	5,2	1,3
Impostos	1,3	2,2	Importações	5,0	7,3
PIB agregado	1,0	1,1	PIB agregado	1,0	1,1

Fonte: Elaboração CNT com dados das Contas Nacionais Trimestrais do IBGE.

¹ Acumulado de janeiro a junho.

A reação do investimento é positiva, mas há algumas dificuldades. Em relação ao investimento público, há a restrição fiscal do governo, que impôs cortes no orçamento dos investimentos federais - que acabam sendo a primeira variável de ajuste em contextos de contenção de gastos. Em relação ao investimento privado, o grau de capacidade ociosa resultante da crise ainda justifica o adiamento de novos investimentos das empresas (Gráfico 14). Além desses fatores, há fortes incertezas nos programas de concessões, relacionadas a lacunas regulatórias que comprometem a execução eficiente dos contratos

Nesse cenário de capacidade ociosa ainda elevada, de incertezas quanto ao comportamento da demanda por bens e serviços e lacunas regulatórias nos programas de concessões, o resultado positivo do investimento reflete, ao menos em parte, um estágio ainda inicial de retorno dos aportes das empresas, relacionados com troca de maquinário, manutenção de equipamentos em geral e recomposição da capacidade produtiva instalada. Mas é necessário avançar na questão dos investimentos. De acordo com o Plano CNT de Transporte e Logística 2018⁷, o Brasil demanda aportes da ordem de R\$ 1,7 trilhão só na área de infraestrutura de transporte. Esses aportes podem e devem ser realizados em parceria com a iniciativa privada, porém o Estado também tem um papel importante a cumprir, viabilizando diretamente, por exemplo, projetos com alto benefício social e baixo retorno financeiro.

Gráfico 13 - Taxa de variação do PIB da indústria - trimestre x trimestre imediatamente anterior

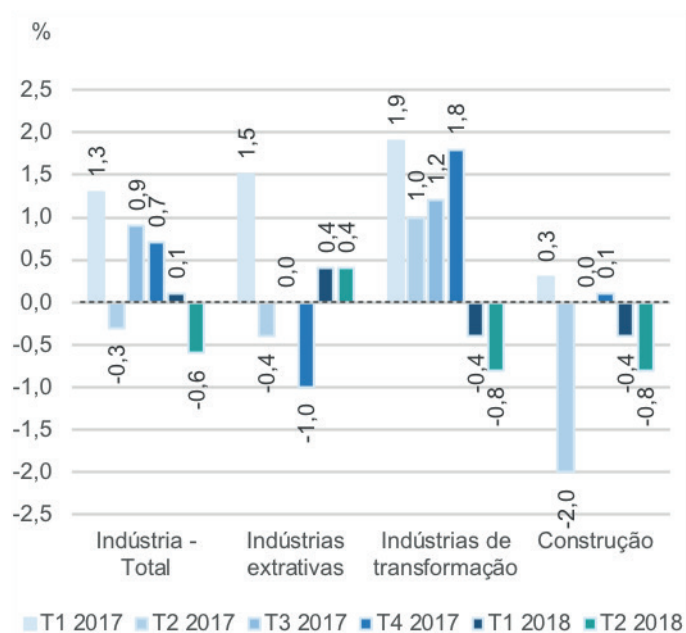
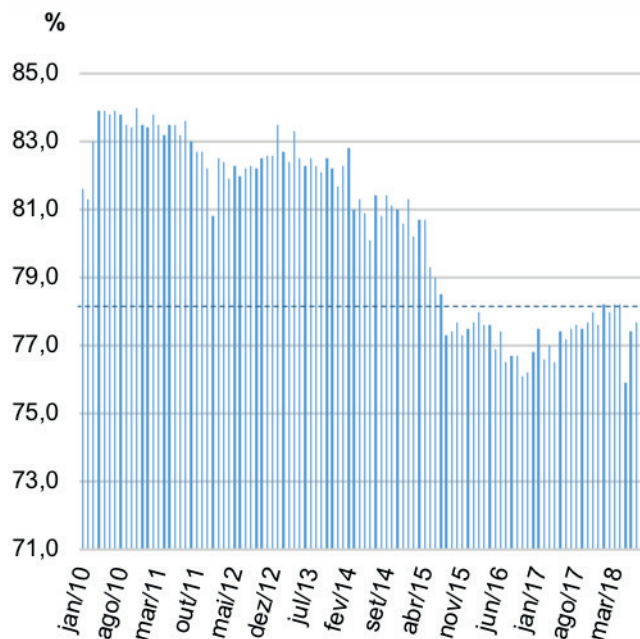


Gráfico 14 - Utilização da capacidade instalada na indústria de transformação - % médio



Fonte: Elaboração CNT com dados das Contas Nacionais Trimestrais do IBGE e Indicadores Industriais da CNI.

Do ponto de vista da oferta, há indícios de que a estrutura produtiva do país carece de elos intra e inter-setoriais importantes para propagar o crescimento ao longo da cadeia de produção e dar sustentação a um processo mais consistente de recuperação da economia, como indica o desempenho errático da indústria (Gráfico 13). Esses elos são as relações entre empresas e seus fornecedores de insumos, peças, máquinas, consultorias de otimização de processos, entre outros. Para além de seu papel de mobilidade, a conectividade gerada pelo setor de transporte estimula a formação desses múltiplos vínculos, que são importantes para propagar a incorporação de novas tecnologias, os ganhos de produtividade e a aceleração do crescimento ao longo das cadeias de produção e nas áreas mais longínquas do território. Por isso, é importante retomar o crescimento para que o setor de transporte possa voltar a desempenhar esse papel.

Em relação ao consumo das famílias, ele representou, na média dos últimos 10 anos, 62,3% do PIB, desempenhando um papel determinante na trajetória da economia agregada (Gráfico 15). A reação mais expressiva do consumo no segundo e terceiro trimestres do ano passado resultou principalmente da política de liberação de recursos de contas inativas do FGTS. Esgotado este estímulo pontual, as compras de bens e serviços finais voltaram a crescer a taxas menores, inibindo o ritmo de recuperação no país (Gráfico 16). Este ano, o governo recorreu a medidas pontuais da mesma natureza.

Entre as medidas, destacam-se: a liberação de saques do fundo PIS/PASEP entre junho e setembro de 2018, estimando-se a injeção de R\$ 34,40 bilhões na economia; o acordo com bancos para liberação de recursos relacionados às perdas geradas nos planos econômicos das décadas de 1980 e 1990, estimando-se uma injeção de R\$ 11,00 a R\$ 12,00 bilhões; e a antecipação para agosto do 13º do INSS, estimando-se a injeção de R\$ 21,00 bilhões na economia. É possível que essas medidas gerem uma melhora do consumo das famílias e do segmento de comércio entre o terceiro e o quarto trimestre de 2018. Contudo, sem uma melhora estrutural no mercado de trabalho, o consumo das famílias deverá continuar apresentando resultados aquém dos necessários para a retomada sustentada do crescimento econômico.

Gráfico 15 - Nível de atividade dos componentes da demanda - número índice

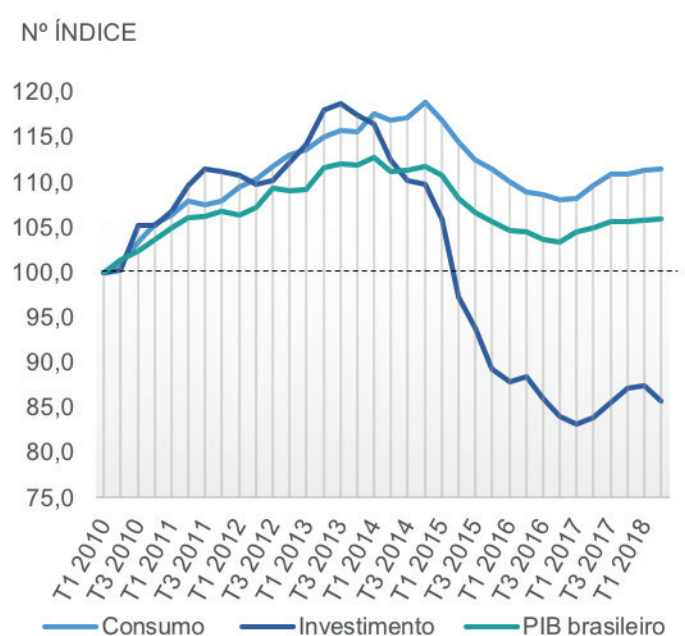
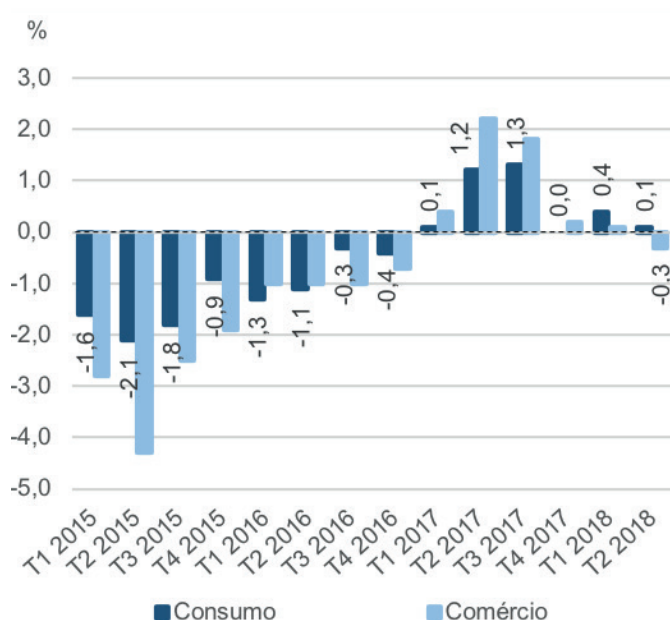


Gráfico 16 - Taxa de variação de componentes do PIB - trimestre x trimestre imediatamente anterior



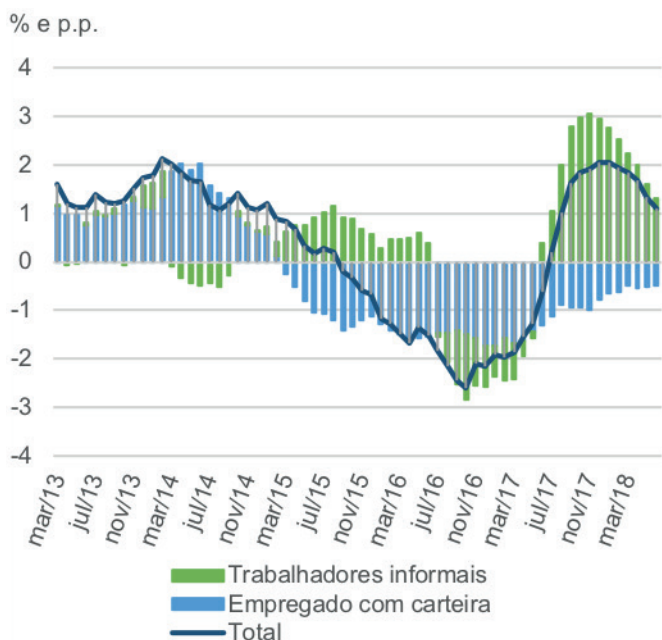
Fonte: Elaboração CNT com dados das Contas Nacionais Trimestrais do IBGE e Indicadores Industriais da CNI.

Alta taxa de desemprego e informalidade ainda marcam a conjuntura do mercado de trabalho

No mercado de trabalho, ainda observamos resultados ruins, que inibem a retomada do crescimento econômico. Destacam-se: as altas taxas de desemprego (Gráfico 18); a força de trabalho crescendo a taxas cada vez menores, denotando aumento da importância do desalento - pessoas fora da força de trabalho que gostariam de trabalhar, mas desistiram de buscar emprego (Gráfico 18); e menor qualidade dos postos de trabalho, observada na alta contribuição do trabalho informal para a taxa de variação da população ocupada (Gráfico 17).

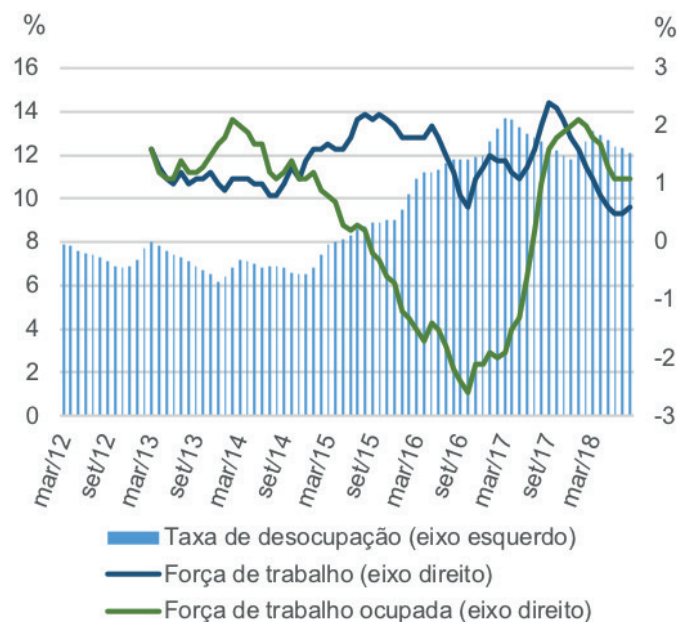
Tudo isso reflete o cenário econômico desfavorável e, ao mesmo tempo, representa um entrave à economia, ao obstruir a expansão do consumo das famílias.

Gráfico 17 - Taxa de variação interanual da população ocupada e contribuições por componentes - % e p.p.



Fonte: Elaboração CNT com dados da PNAD contínua do IBGE.
Obs. - trimestres móveis.

Gráfico 18 - Taxa de desemprego e taxa de variação interanual da força de trabalho



Considerações finais

Conclui-se que a economia brasileira ainda apresenta resultados aquém dos necessários para retomar uma trajetória sustentada de crescimento econômico e desenvolvimento. Observa-se que o quadro já desfavorável de ritmo lento de crescimento e fraca demanda por bens e serviços foi acentuado por eventos conjunturais e circunstanciais - destacadamente a paralisação dos caminhoneiros e a forte incerteza do cenário político.

¹ Publicação completa no site da CNT: <http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/Conjuntura%20do%20Transporte/Conjuntura%20do%20Transporte%20-%20Junho.pdf> .

² O IBC-Br é um indicador de tendência do PIB apurado pelo Banco Central para subsidiar suas decisões de política monetária.

³ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Mpv/mpv831.htm
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13713.htm
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Mpv/mpv832.htm
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13703.htm
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Mpv/mpv833.htm
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13711.htm
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Mpv/mpv838.htm
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Decreto/D9403.htm
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Decreto/D9454.htm
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/decreto/D9391.htm
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5060.htm
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5059.htm
<http://legislacao.anp.gov.br/?path=legislacao-anp/resol-anp/2018/agosto&item=ranp-743-2018&export=pdf> .

⁴ Publicação completa no site da CNT: <http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/Conjuntura%20do%20Transporte/Conjuntura%20do%20Transporte%20-%20Junho.pdf> .

⁵ Projeção de analistas consultados pelo Banco Central até 12/11/2018.

⁶ Publicação completa no site da CNT: <http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/Conjuntura%20do%20Transporte/Conjuntura%20do%20Transporte%20-%20Junho.pdf> .

⁷ Publicação completa no site da CNT: planotransporte.cnt.org.br