



**INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA
DO TOCANTINS
CAMPUS PORTO NACIONAL
CURSO SUPERIOR DE LOGÍSTICA**

LUANA PEREIRA LEMOS

**OS IMPACTOS ECONÔMICOS CAUSADOS PELA GREVE DOS
CAMINHONEIROS NO ANO DE 2018 EM PORTO NACIONAL - TO**

**PORTO NACIONAL/TO
DEZEMBRO /2021**

LUANA PEREIRA LEMOS

**OS IMPACTOS ECONÔMICOS CAUSADOS PELA GREVE DOS
CAMINHONEIROS NO ANO DE 2018 EM PORTO NACIONAL - TO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à coordenação do Curso de Logística do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Tocantins – *Campus* Porto Nacional, como exigência a obtenção do grau de 2021.

Orientador: Dr. Albano Dias Pereira Filho

PORTO NACIONAL/TO

DEZEMBRO /2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Bibliotecas do Instituto Federal do Tocantins

L555i Lemos, Luana Pereira
OS IMPACTOS ECONÔMICOS CAUSADOS PELA GREVE DOS
CAMINHONEIROS NO ANO DE 2018 EM PORTO NACIONAL - TO /
Luana Pereira Lemos. – Porto Nacional, TO, 2021.
38 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (Tecnólogo em Logística) –
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Tocantins,
Campus Porto Nacional, Porto Nacional, TO, 2021.

Orientador: Dr. Albano Dias Pereira Filho

1. Greve dos caminhoneiros. 2. Impactos. 3. Economia. I. Filho,
Albano Dias Pereira. II. Título.

CDD 658.5

A reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio, deste documento é autorizada para fins
de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Elaborado pelo sistema de geração automática de ficha catalográfica do IFTO com os dados fornecidos
pelo(a) autor(a).



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO PROFISSIONAL E TECNOLÓGICA
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO TOCANTINS
CAMPUS PORTO NACIONAL
COORDENAÇÃO DO CURSO DE TECNOLOGIA EM LOGÍSTICA

LUANA PEREIRA LEMOS

**OS IMPACTOS ECONÔMICOS CAUSADOS PELA GREVE DOS
CAMINHONEIROS NO ANO DE 2018 EM PORTO NACIONAL - TO.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Coordenação do Curso de Tecnologia em
Logística do Instituto Federal do Tocantins -
Campus Porto Nacional, como exigência à
obtenção do grau em Tecnólogo(a) em
Logística.

Aprovado em: 15 de dezembro 2021

BANCA AVALIADORA

Prof. Dr. Albano Dias Pereira Filho (orientador)
IFTO - Campus Porto Nacional

Prof(a). Dr Angelo Ricardo Balduino
IFTO - Campus Porto Nacional

Prof(a). Msc. Sérgio Santana Parente Fontoura
Rede Municipal de Porto Nacional - Educação

Porto Nacional-TO, 15 de dezembro de 2021.



Documento assinado eletronicamente por **Albano Dias Pereira Filho, Servidor**, em 15/12/2021, às 11:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Sérgio Santana Parente Fontoura, Usuário Externo**, em 16/12/2021, às 15:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Angelo Ricardo Balduino, Servidor**, em 17/12/2021, às 09:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site



http://sei.iftto.edu.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1477054** e o código CRC **707979EC**.

 Av. Tocantins, Loteamento Mãe Dedé
Setor - Jardim América
CEP 77500-000 Porto Nacional - TO
(63) 3363-9700
www.porto.iftto.edu.br - coordsuplogistica@iftto.edu.br

Referência: Processo nº 23337.019734/2021-07

SEI nº 1477054

AGRADECIMENTOS

Introduzo meus agradecimentos a Deus por tê-lo como base de vida; ao meu esposo, Heleno Matos, pelas palavras de consolo e incentivo, mantendo-me confortada; à minha mamãe que esteve comigo em todas as horas; às minhas colegas de curso, as quais tornaram amigas: Mynelle, Aline e Helia. Fico grata pelo período em que estivemos juntas nas atividades acadêmicas e nos trabalhos para apresentação; ao meu orientador, Albano Dias, que confiou na escolha do tema e firmou parceria na realização deste importante trabalho. Grata por "Até aqui nos ajudar o Senhor", frase bíblica que serviu de combustível à concretização deste.

Luana Pereira Lemos

DEDICATÓRIA

*A minha mãe, que sempre me apoiou e meu esposo
que sempre foi meu maior incentivador, Dalva Rodrigues
Lemos e Heleno Matos Fernandes.*

*As minhas amigas Ana Caroline Santos, Tayne
Lorranye, e Geane de Oliveira.*

“Não podemos prever o futuro, mas podemos criá-lo.”

(Peter Drucker)

RESUMO

A paralisação e os bloqueios de rodovias em maio de 2018 atingiu 24 estados e o Distrito Federal, comprometendo a entrega de insumos em todo o país. Além da escassez, houve a alta nos preços dos combustíveis com longas filas para abastecer, redução da frota de ônibus e cancelamento de voos em várias cidades. Ocorreram perdas em inúmeros setores da produção, onde geraram consequências direcionadas e sentidas pelos consumidores, como a falta de produtos e a prática abusiva dos preços. Este artigo teve por objetivo relatar os impactos do movimento grevista dos caminhoneiros e as consequências econômicas em duas empresas na cidade de Porto Nacional/TO. A busca bibliográfica baseou-se em plataformas jornalísticas, artigos, sites institucionais e/ou governamentais. Dessa forma, concluiu-se que o planejamento e o controle de estoque das empresas foram fundamentais para sanar os problemas que surgiram durante a greve.

Palavras-Chave: Greve dos caminhoneiros; Impactos; Economia.

ABSTRACT

The stoppage and roadblocks in May 2018 affected 24 states and the Federal District, compromising the delivery of supplies across the country. In addition to the scarcity, there was a rise in fuel prices with long lines to refuel, a reduction in the bus fleet, and flight cancellations in several cities. There were losses in numerous sectors of production, most of which generated consequences targeted and felt by consumers, such as the lack of products and abusive price practices. This article aimed to report the impacts of the movement of truck drivers and the economic consequences on two companies in the city of Porto Nacional/TO. The bibliographic search is based on journalistic platforms, articles, institutional and/or government websites. Thus, it is concluded that the planning and stock control of the companies were essential to solve the problems that will arise with the strike

Keywords: Strike by truck drivers; Impacts; Economy.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CAPS - Centro de Atenção Psicossocial

CEO - Especialidades Odontológicas

CEME - Centro de Especialidades Médicas

CNM - Confederação Nacional de Municípios)

IFTO - Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia do Tocantins

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPCA – Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

PRF - Polícia Rodoviária Federal

PIB – Produto Interno Bruto

PMS – Pesquisa Mensal de Serviços

SAE - Serviço de Atenção Especializada

SAMU - Serviço de Atendimento Móvel de Urgência

UBS – Unidades Básicas de Saúde

UFT - Universidade Federal do Tocantins

UNITINS - Universidade Estadual do Tocantins

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Setores da Economia e Prejuízos Desencadeados Durante a Greve	23
--	----

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 - Caminhoneiros queimaram pneus e interditaram um trecho da TO-050 entre Palmas e Porto Nacional	21
---	----

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
2 REVISÃO DE LITERATURA.....	16
2.1 A Greve dos Caminhoneiros em 2018.....	16
2.2 Impacto na Economia Através da Paralisação no País.....	17
2.3 Impactos Produzidos Pela Paralisação em Porto Nacional -TO.....	19
2.4 Cenário Econômico Após a Paralisação.....	22
3 METODOLOGIA.....	25
3.1 Tipo de Pesquisa.....	25
3.2 Local e Sujeitos Participantes.....	25
3.3 Instrumentos de Coleta de Dados e Procedimentos Metodológicos	25
4 RESULTADOS E DISCUSSÃO	27
4.1 Empresa Entrevistada X	27
4.2 Empresa Entrevistada Y	29
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	32
REFERENCIAS	33
APÊNDICE	34

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho se propôs a apresentar os impactos da greve dos caminhoneiros no município de Porto Nacional – TO, investigando os fatores que levaram ao ocorrido e as consequências advindas dele. A greve dos caminhoneiros em maio de 2018 durou 10 dias, resultando em uma interrupção repentina no fornecimento de insumos econômicos básicos. Uma das principais reclamações dos grevistas e do público em geral foram as frequentes mudanças nos preços dos combustíveis, que paralisaram as atividades dos caminhoneiros e demais profissionais do transporte de mercadorias, devido à nova política de preços da Petrobras.

Por vários dias, diversas cidades ficaram vazias por falta de combustível nos postos. O impacto na economia foi imediato, incluindo inflação e PIB. Com a paralisação da categoria, houve grandes desabastecimentos na indústria e no comércio, com alguns estados decretando estado de calamidade pública e grandes perdas na atividade econômica do setor.

Segundo Venturini (2018), a frota de caminhões é responsável por transportar a maior parte de tudo o que é produzido no país. Ela tem papel fundamental para a economia, ou seja, 75% da produção nacional são transportadas via malha rodoviária, segundo pesquisa da Fundação Dom Cabral, de 2017.

Com a paralisação dos caminhoneiros, as consequências foram visíveis no que se refere à logística de abastecimento do setor de indústria e comércio. No município de Porto Nacional - TO, o movimento grevista também trouxe alguns transtornos à população; dezenas de empresas de diversos setores tiveram seus produtos reduzidos ou até mesmo em falta, devido à anormalidade no transporte de mercadorias e consumo.

O objetivo deste estudo foi apresentar os impactos econômicos causados pela greve dos caminhoneiros no ano de 2018 em Porto Nacional em duas empresas. A Pesquisa foi realizada por fontes bibliográficas e eletrônicas em capítulos de livros, sites institucionais e governamentais, artigos, bem como pesquisas em arquivos jornalísticos, tanto da imprensa nacional, como blogs e outros websites que trataram do assunto.

O presente trabalho visou compreender os impactos econômicos causados pela paralisação dos caminhoneiros em Porto Nacional-TO, bem como salientou toda a sociedade e comunidade acadêmica do movimento grevista. Desse modo, foi de grande relevância compreendermos tópicos, os quais nos ofereceram condições necessárias para aprofundarmos no assunto questionado.

O estudo foi estruturado em três subcapítulos. No primeiro, discutimos sobre a greve dos caminhoneiros, o contexto. No segundo momento, falamos sobre os impactos produzidos pela paralisação em Porto Nacional -TO. No terceiro, analisamos o cenário econômico, após a paralisação a nível nacional. O referido trabalho também pontuou as considerações finais.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 A Greve dos Caminhoneiros em 2018

Durante o período de 10 (dez) dias, houve um grande desabastecimento em todo país, no qual o fornecimento de bens e serviços foi afetado entre outros problemas. Muitos dos setores de produção sofreram perdas, que resultaram em consequências direcionadas e percebidas entre os consumidores, como falta de produtos e abuso de preço.

Em 2015, os caminhoneiros protestaram contra a elevação dos preços dos combustíveis e dos fretes, sendo este um dos fatores que tornou a situação mais delicada e emblemática, através das decisões governamentais na política econômica. (Farias, Wissmann & Bauer, 2017).

Nesse caso, observou-se o início de uma grande crise entre as estatais brasileiras, provocando conflitos na economia nacional. A necessidade de fazer frete e ao mesmo tempo a alta dos preços no cenário internacional, refletiu nos postos em todo o Brasil. No início de 2016, o preço do barril de petróleo era de US \$ 30 e atingiu US \$ 50 em meados do ano de 2018 (ibid., 2018). Desse modo, observou-se um crescimento considerável no curto prazo, evidenciando a ideia de insegurança econômica.

Posteriormente, a taxa de câmbio e os preços do petróleo e derivados flutuaram em 2017, o que obrigou a Petrobras a fazer ajustes mais frequentes e contínuos. Essa mudança foi observada todos os dias, com os preços subindo acentuadamente de R \$ 4,00 por alta em dezembro de 2017 (Moura, 2018). Assim, diante da alta dos preços, a precisão da economia internacional produziu uma tendência que o Brasil precisou seguir, o que criou a pressão das condições conflitantes do país.

Além disso, no que se refere ao valor do combustível, tratou-se detalhadamente da determinação dos preços e impostos que lhe são aplicáveis:

Os valores praticados pela Petrobras são aproximadamente um terço do preço pago pelo consumidor nos postos. Do total, 11% é o custo do etanol, que, por lei, deve compor 27% da gasolina comum, e 12% corresponde aos custos e lucro dos distribuidores, conforme os cálculos da Petrobras, que levam em conta a coleta de preços entre os dias 6 e 12 de maio em 13 regiões metropolitanas do país. Cerca de 45% são tributos, sendo 29% ICMS, recolhido pelos Estados, e 16% Cide e Pis/Cofins, de competência da União. Os tributos federais são cobrados como um valor fixo por litro –o de Pis/Cofins, por exemplo, é de R\$ 0,7925 por litro de gasolina; a Cide, de R\$ 0,10 por litro (MOTA, 2018).

Em outras palavras, os preços dos combustíveis são a soma dos impostos, custos de produção e lucratividade dos postos de gasolina. A política de preços adotada deveu-se às

perdas contínuas da tesouraria da Petrobras. No entanto, é claro que a maioria das pessoas desconhece esse tipo de informação, o que aumenta a aversão dos consumidores aos preços dos combustíveis.

Levando em consideração a atual conjuntura econômica, as decisões políticas de Donald Trump na guerra comercial com a China e a retirada dos Estados Unidos do acordo nuclear com o Irã, o preço do barril do petróleo em 2018 atingiu um recorde histórico para \$ 80. Isso também levou a um aumento dos combustíveis fósseis na economia global. No entanto, teve consequências para o consumidor final e o preço elevado tornou-o inutilizável na rede rodoviária nacional.

Em maio de 2018, os caminhoneiros lançaram diversas campanhas sociais para exigir reajustes nos preços dos combustíveis, o que acabou atrapalhando seu desempenho e causando transtornos a diversos setores da economia (Moura, 2018).

Após quase uma semana de preocupações e instabilidade em quase todo o país, devido à paralisação, as ações dos caminhoneiros autônomos terminaram, e algumas de suas exigências foram atendidas. Posteriormente, o Presidente da República emitiu um comunicado, negando e ordenando o uso de forças armadas para dissuadir os que descumprissem o acordo.

No dia 27 de maio, após reunião na Casa Civil, a Associação Brasileira de Caminhoneiros assinou acordo com o governo para encerrar a greve dos caminhoneiros autônomos, após prometer atender algumas exigências destes. Entre eles, o preço do diesel é reduzido em 0,46 centavos; o preço ficou estável por 60 dias e foi reajustado a cada 30 dias em um período de 60 dias para que o frete tivesse uma certa estabilidade. (CARTA CAMPINAS, 2018). Dessa forma, a greve teve seu fim, provocando expectativas sobre os grevistas, os quais aguardaram as demandas da categoria.

2.2 Impacto na Economia Através da Paralisação no País

A paralisação das obras e bloqueios de estradas em maio de 2018 atingiu 24 estados e o Distrito Federal e afetou o abastecimento de insumos em todo o país. Além da escassez, os preços dos combustíveis aumentaram, as frotas de ônibus diminuíram e os voos em várias cidades foram cancelados.

A campanha começou com paralisações de obras em cinco regiões do país, onde mais de 300 mil caminhoneiros realizaram ações e bloqueios de estradas. Os estados de Minas Gerais e São Paulo foram inicialmente os estados mais afetados. Na época, como a política seguida

pela Petrobras vinha acompanhada de variações nos preços internacionais, o governo mostrou a importância de dar maior previsibilidade aos reajustes.

O impacto dessa atividade, principalmente na indústria de transformação foi mais duradouro: a média das projeções de crescimento do PIB antes de abril de 2018 era de 2,8%. No final, o PIB cresceu apenas 1,2% (o resultado foi recentemente revisado para 1,8%). Parte da razão para o crescimento decepcionante pode estar relacionada à incerteza das eleições daquele ano. Mas a maior parte da queda esperada foi acompanhada por greves e perdas de produção que não puderam ser restauradas durante aquele período.

A queda brusca no transporte de mercadorias e insumos levou à alta dos preços captados pelo IPCA de junho. A projeção do IPCA de abril do mesmo ano era de 0,22%. O resultado foi 1,26%. Os resultados de julho também foram ligeiramente superiores às expectativas iniciais, em 0,33% (previa 0,22% em abril). O IPCA acumulado em 12 meses passou de 2,76% em abril daquele ano para 2,85% em maio e 4,39% em junho.

Os principais componentes do IPCA de junho afetados pela greve foram transporte, alimentação e moradia (foto abaixo). Em termos de transportes, o destaque ficou por conta dos insumos de gasolina (+ 5,0%) e etanol (4,2%). No grupo de alimentação, os produtos mais perecíveis, como tubérculos (5,1%), carne (4,6%) e leite (8,2%), foram os mais atingidos (porque muitos supermercados não tinham condições de substituí-los temporariamente). A habitação foi afetada pelo gás (4,1%) e eletricidade (7,9%).

Nas grandes cidades, os supermercados e restaurantes ficaram sem suprimentos. Algumas fábricas foram fechadas, a frota de ônibus em circulação foi reduzida e até a Copa do Mundo de Refugiados, prevista para ser realizada em São Paulo em maio, foi suspensa. O bloqueio paralisou partes da economia do país, principalmente de São Paulo, a maior cidade da América do Sul. Grandes aeroportos ficaram ameaçados por falta de combustível e longas filas se formaram em frente aos postos de gasolina em todo o país (PHILLIPS, 2018).

Por outro lado, devido à rápida recuperação dos fluxos de capitais após a greve, algumas das altas de junho se recuperaram, o que afetou o IPCA de agosto. O resultado deste mês foi de -0,09%, e abril ficou em 0,19%.

No entanto, houve um efeito líquido positivo sobre a inflação naquele ano. A projeção para o fechamento do ano passou de 3,5% em abril para 4,40% em outubro. A inflação daquele ano finalmente fechou em 3,75% (devido à queda dos preços internacionais da gasolina e à valorização do real após as eleições presidenciais, o IPCA de novembro e dezembro daquele ano finalmente caiu de forma inesperada).

Durante a greve dos caminhoneiros, o setor da economia mais afetado foi a indústria. Entre abril e junho de 2018, a falta de insumos e entrega do produto levou a uma queda de 3,4% na fabricação. Os setores mais afetados foram de tecnologia da informação, equipamentos de transporte e bebidas - exceto para a categoria "diversos". A recuperação foi heterogênea, com cerca de metade das indústrias retornando aos níveis anteriores à greve (ou excedendo) seis meses depois.

No setor de serviços, considerando a importância dos serviços de transporte, o impacto foi muito grande. Mas dificilmente se espalhou para outros setores. O PMS caiu quase 5% em maio, mas em junho, com o fim da greve, já havia ultrapassado o nível pré-crise.

Embora recuperado após a greve, a perda do produto naqueles meses foi permanente. A previsão de crescimento médio do PIB antes de abril de 2018 foi de 2,8%. No final do primeiro semestre, a projeção havia caído para 1,55%. No final, o PIB cresceu apenas 1,2% (o resultado foi recentemente revisado para 1,8%). Embora parte do motivo dessa decepção esteja relacionado à incerteza do pleito daquele ano, a greve parecia ser o principal motivo da desaceleração do crescimento.

Diante deste contexto, ficou evidenciado que o Brasil é vulnerável a interrupções no transporte rodoviário e depende muito deste para o transporte de mercadorias. O país possui uma pequena parte da malha ferroviária entretanto atende principalmente ao transporte de materiais como minério de ferro ou soja (PAULA, 2018).

2.3 Impactos Produzidos Pela Paralisação em Porto Nacional -TO

No cenário econômico, o Brasil é um dos países em desenvolvimento que busca ocupar posições de destaque no ranking internacional, o país ocupa a 8ª posição na economia mundial. Além disso, uma matéria apurada pelo G1(2019) aponta que a situação econômica teve um déficit considerável, após a greve dos caminhoneiros:

O desempenho da economia brasileira no ano foi decepcionante diante das expectativas iniciais, repetindo o avanço registrado em 2017, quando o PIB também avançou 1,1%, mas veio dentro do esperado por boa parte do mercado, que ao longo do ano foi revisando seguidamente para baixo as previsões para o PIB, em meio aos impactos da greve dos caminhoneiros. [...].

Desse modo, diante da situação foi possível verificar que houve grandes impactos econômicos com a greve dos caminhoneiros no Brasil, o que provocou a queda do Produto

Interno Bruto-PIB. O diretor da CNT (2019) mostrou em sua pesquisa que quando não há caminhões na rua há um desequilíbrio em todo o País, ressaltando que:

Os problemas vivenciados pelos caminhoneiros trazem consequências que acabam afugentando os profissionais da sua atividade. Além disso, eles passam a recusar trabalhos, o que traz um impacto direto para a economia do país. “Sem caminhoneiros, as mercadorias não chegam aos hospitais, aos supermercados, às farmácias, à indústria. Toda a cadeia produtiva do Brasil fica prejudicada. Os problemas desses profissionais são os problemas de todo o país”, conclui.

Segundo o Fundo Monetário Internacional – FMI (2018), a economia mundial se modifica ao longo dos anos e haverá mudanças muito mais notáveis. Em conformidade com Borges *et.al* (2018) afirma que:

“Hoje, mesmo em um contexto de frustração com o desempenho da atividade econômica, de dissipação dos choques inflacionários causados pela greve dos caminhoneiros e de expectativas inflacionárias bem ancoradas, não há qualquer expectativa de afrouxamento monetário”.

Idem, afirma ainda que, com o movimento grevista houve uma redução das projeções de crescimento do PIB de 1,9% para 1,7% em 2018; com isso, manteve a previsão para 2019 em 2,0%. Assim, a atividade econômica nesse período, obteve impactos mais severos na indústria de transformação.

Tendo em vista a dependência desses veículos de transporte nas rodovias de todo o país, as consequências de tais paralisações são muito graves, e afeta toda a economia do país. Silva (2018) discute que segundo algumas investigações, o prejuízo pode ultrapassar 75 bilhões de reais

Segundo o IPEA (2018) (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) durante a greve, embora o cinturão verde próximo às cidades grandes os tivesse abastecido parcialmente, ainda faltavam alimentos. No interior, foi mais difícil para os produtores abastecerem o mercado nas pequenas cidades por falta de combustível. Algumas culturas foram afetadas por investimentos insuficientes, enquanto outras foram afetadas pela incapacidade de manter seus estoques. A produção de gado, especialmente leite, frangos, porcos e ovos, foi severamente prejudicada pela paralisação. Com o fim da greve, a recuperação dos níveis de produção e seu impacto nos preços e na renda dos produtores rurais variaram em função da cultura e da criatividade da reposição dos centros de distribuição.

No município de Porto Nacional-TO, as consequências da paralisação foram as mesmas observadas em outras partes do país, afetando todos os setores de bens e serviços. A cidade de

Porto Nacional emitiu uma emergência em 28 de maio de 2018 e fez várias alterações em diversos setores para minimizar os impactos, por exemplo, as escolas de tempo integral funcionaram das 7h00 às 15h00; as escolas rurais foram temporariamente fechadas.

A estrutura administrativa da Prefeitura funcionou das 7:30 às 13:30, bem como as Unidades Básicas de Saúde (UBS), Centro de Especialidades Médicas (CEME); Serviço de Atenção Especializada (SAE), Centro de Atenção Psicossocial (CAPS), Centro de Especialidades Odontológicas (CEO). O SAMU e a UPA funcionaram 24 horas.

A greve dos caminhoneiros também afetou os sistemas de ensino público e privado do estado. A Universidade Federal do Tocantins (UFT), a Universidade Estadual (UNITINS) e o Instituto Federal do Tocantins (IFTO) anunciaram suspensão de aulas. A desvantagem da greve foi que o estoque de combustível nos postos de gasolina ficou escasso; a logística na indústria automobilística não foi tranquila, a produção foi interrompida e foi difícil para os carros chegarem às concessionárias e portos para exportação.

Ao longo dos dias da greve, mais de 1,3 mil pontos de bloqueio foram mapeados pela Polícia Rodoviária Federal (PRF). Caminhoneiros queimaram pneus e interditaram um trecho da TO-050 entre Palmas e Porto Nacional durante os protestos.

Imagem 1 - Caminhoneiros queimaram pneus e interditaram um trecho da TO-050 entre Palmas e Porto Nacional



Fonte: Reprodução/G1

O fluxo do transporte de insumos e mercadorias no país aos poucos voltou ao normal após o governo federal atender reivindicações dos caminhoneiros, mas o município ainda sofreu

com os efeitos da falta de combustível. A população da cidade conviveu com o desabastecimento e prejuízos em setores fundamentais para a economia.

De acordo com a CNM (Confederação Nacional de Municípios) (2018), Além da interrupção no fornecimento de gás de cozinha, as crianças que moravam na zona rural de Porto Nacional -TO ficaram isoladas e sem condições de frequentarem a escola. O transporte escolar também foi interrompido por falta de combustível.

2.4 Cenário Econômico Após a Paralisação

Com o fim da greve, as atividades voltaram ao seu estado natural, mas devido à grande proporção no cenário econômico, o impacto do movimento vai durar muito tempo. Nem todos os setores empresariais realizaram investigações de danos, portanto, segundo Silva (2018), ultrapassou os 75 bilhões de reais. Portanto, os resultados estatísticos se voltarão previamente para a fonte dos números publicados de alguma forma, e pode-se dizer que não será possível compreendê-los totalmente devido aos prejuízos relacionados à natureza da paralisação.

Todos os setores da economia foram atingidos pela greve, causando perdas bilionárias. No entanto, a maior vítima foi a falta de vários produtos na população. Apesar disso, o movimento recebeu o apoio de alguns brasileiros, que expressaram grande resistência à classe política. (PAULA, 2018).

A falta de apoio político levou à renúncia de Pedro Parente, presidente da Petrobras, responsável pela política de preços adotadas pelas estatais, tornando seu mandato insustentável. Em seu lugar foi nomeado Ivan Monteiro. O mercado da Petrobras teve maior volatilidade e essa volatilidade pode aumentar com a aproximação da eleição (BULLMARK, 2018).

Mesmo após algumas semanas do fim da paralisação, as consequências permaneceram. A secretaria da fazenda do estado de São Paulo apurou que as vendas industriais no estado caíram 13% e as vendas no varejo, 4,4% (BRASIL247, 2018). Em agosto, a quantidade de litros de leite no supermercado chegou a 4,00 reais. Um dos motivos para esse aumento foi em decorrência do desligamento dos caminhoneiros, onde a escassez de insumos afetou a dieta alimentar, reduzindo a produtividade e o período de pico dos animais em lactação (TOLEDO, 2018).

Os supermercados relataram perdas de aproximadamente US \$ 2,7 bilhões, enquanto as distribuidoras de combustíveis relataram perdas maiores, estimadas em US \$ 11,5 bilhões (SILVA, 2018). Na área de proteína animal, o Brasil produziu 167 unidades de aves, ovos e suínos em larga escala. A Associação Brasileira de Proteína Animal (2018) afirmou que a perda

total foi equivalente a 3 bilhões de reais e mais de 70 milhões de aves morreram por causa da ausência de nutrição.

Deve ser lembrado que quando a mobilidade principal dos equipamentos falha na gestão ou função, a complexidade e interdependência dos vários departamentos no sistema de negócios vão sendo gradualmente afetadas e agravadas. Essas áreas estão interligadas e por esse motivo as perdas são divididas, mas todos esses valores são somados no quadro macroeconômico final e a recuperação sempre recairá sobre todo o grupo de consumidores.

Durante a crise, os preços de bens e serviços flutuaram muito, a inflação de médio a longo prazo não aumentou de forma significativa, pois a reposição empurrou os preços de volta aos níveis anteriores à greve. Os alimentos perecíveis causaram enormes perdas econômicas, assim como os departamentos de agronegócio e proteína animal (BULLMARK, 2018).

As expectativas de aceleração do crescimento econômico no segundo semestre do ano foram frustradas pela greve. O PIB para este período foi de 1% para 0,2% (OSUL, 2018). O impacto da greve na economia foi generalizado; os preços foram monitorados diariamente, o comércio e a produção procuraram calcular as perdas, a recuperação ou estabilidade e continuamente foram coletadas informações para avaliar se o impacto é de curto, médio ou longo prazo (AMORIM, 2018). A Tabela 1 listada a seguir mostra os prejuízos sofridos pelos setores econômicos em decorrência da greve do valor monetário.

Tabela 1 - Setores da Economia e Prejuízos Desencadeados Durante a Greve

SETORES DA ECONOMIA	PREJUÍZO
Indústria de frangos e porcos	R\$ 3 bilhões
Carne bovina	R\$ 8 bilhões
Açúcar e etanol	R\$ 740 milhões
Cadeia do leite	R\$ 1 bilhão
Trigo	R\$ 225 milhões somente em São Paulo
Tabaco	R\$ 672 milhões
Indústria química	R\$ 9,5 bilhões
Indústria farmacêutica	R\$ 1,6 bilhões
Construção civil	R\$ 3,8 bilhões
Indústria têxtil	R\$ 1,8 bilhão
Calçados	R\$ *
Indústria automobilística	R\$*

Distribuidoras de combustíveis	R\$ 11,5 bilhões
Comércio e serviços	R\$ 27 bilhões
Ceagesp	R\$ 72 milhões
Aviação civil	R\$ 450 milhões
Cimento	R\$*
Indústria nacional	R\$ 3,8 bilhões
Supermercados	R\$ 2,7 bilhões
Cesta básica	R\$*

Setores da economia e prejuízos desencadeados durante a greve (Silva, 2018).

Pelos dados disponibilizados, pelas perdas que cada setor enfrentou a nível nacional, foi possível perceber o impacto na economia, com foco em produtos perecíveis como carne bovina, frango e suíno. O setor de comércio e serviços foram os setores com as maiores perdas, com perdas de 27 bilhões, indicando que o impacto é enorme.

Dessa forma, foi possível observar a interdependência entre os departamentos no sistema comercial, ou seja, quando uma parte falha, as outras partes são gradualmente afetadas e as perdas são cumulativas. No que se refere à operação em vias expressas, ficou comprovada a fragilidade da logística dessa estrutura, pois quando a região estagnar, todos os demais setores da economia sofrerão repercussões, potencializando esses resultados negativos.

3 METODOLOGIA

Este estudo teve como objetivo analisar o impacto econômico das duas empresas localizadas em Porto Nacional / TO, durante a greve dos caminhoneiros em Porto Nacional-TO em 2018.

A pesquisa foi realizada com dados bibliográficos e eletrônicos em capítulos de livros, sites institucionais e governamentais, artigos em sistemas de indexação, pesquisas e disponibilização gratuita de produtos científicos, com as seguintes palavras-chave: “Greve dos Caminhoneiros”, “Paralisação dos Caminhoneiros”, “Economia em 2018”. Também foram utilizadas notícias eletrônicas pesquisadas antes, durante e depois da greve e durante novembro de 2018.

3.1 Tipo de Pesquisa

Pesquisa qualitativa, exploratória, documental e bibliográfica. Pesquisa exploratória: instrumento importante para melhor conhecimento do assunto tratado, a ponto de possibilitar conclusões coerentes por parte do pesquisador.

Nesse sentido, a pesquisa exploratória é uma metodologia que geralmente envolve:

- Levantamento bibliográfico;
- Entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisados;
- Análise de exemplos que estimulem a compreensão (GIL, 2009).
- Pesquisa bibliográfica: para formação de um conhecimento empírico que forneça subsídios para análises consistentes e embasadas da documentação levantada e das entrevistas realizadas (GIL, 2009, p.71).

3.2 Local e Sujeitos Participantes

Empresa X e Empresa Y ambas situadas na cidade de Porto Nacional – TO.

3.3 Instrumentos de Coleta de Dados e Procedimentos Metodológicos

Na pesquisa desenvolvida, foi utilizado como técnica de coleta de dados a entrevista com os gerentes de duas empresas da cidade de Porto Nacional

Nesta pesquisa, foram Utilizada como técnica a entrevista. Segundo Malhotra (2019, p.131), “a entrevista pode ser utilizada para descobrir crenças, atitudes e sensações sobre determinado tema”. A entrevista é a parte fundamental para conseguir informações relevantes sobre o assunto tratado.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Após a coleta de dados para responder às questões, o trabalho foi organizado de forma objetiva para compreender quem deseja obter informações da empresa em estudo. As duas empresas deste estudo são do ramo varejistas situadas em Porto Nacional.

4.1 Empresa Entrevistada X

Questionados sobre quais foram os impactos econômicos no setor comercial em epígrafe, foram analisados os seguintes apontamentos: “Não houve impactos econômicos muito grande, devido haver um grande estoque e dispor de frotas próprias para transporte de mercadorias. Após a greve dos caminhoneiros, o frete aumentou e houve um impacto nos preços das mercadorias que resultou na elevação de preços”.

Ao ser questionado sobre o cenário frente à paralização e sobre as opções encontradas para gerenciar a situação de anormalidade no comércio, foram obtidas as seguintes respostas: “Não houve dificuldades, devido haver a frota própria e mercadorias em estoque. Foram impactados poucos itens e na verdade o que aconteceu foi que a população teve medo do desabastecimento e começou a comprar em grande quantidade, achando que iria faltar e, esse comportamento, levou realmente à falta de produtos, pois não estávamos preparados, porque tínhamos uma expectativa de certo volume de venda para cada produto ao mês, ou seja, trabalhamos com um estoque mensal, no entanto quando há um aumento de 20% a 30% na venda e no consumo, é certo que não falta na casa daquele consumidor que estocou, entretanto fica evidenciada a falta na casa do consumidor que não dispõe de dinheiro para estocar, pois naquele momento ele não estava habituado a comprar semanalmente. Portanto, nessa casa pode ter sido encontrada alguma dificuldade sobre determinado produto”.

Perguntados sobre o cenário de abastecimento e reabastecimento, foram obtidos os seguintes dados: “O abastecimento continuou igual e o reabastecimento foi feito de forma gradual, devido ter faltado poucos itens.

Ao ser indagados sobre a validade dos produtos e perdas destes, foram analisadas as seguintes respostas: “Não houve perdas e nem produtos vencidos, devido à grande procura de mercadorias, pois o alto consumo proporcionou a rotatividade de mercadorias, ou seja, todos querem comprar.

Questionados sobre o tempo para se normalizar ou restabelecer após a greve, foram coletadas as seguintes afirmações: “Não tivemos dificuldades, pois nossa frota dispunha de

produto como o óleo diesel. Houve atraso de alguns produtos como por exemplo o leite, pois trabalhamos com marcas variadas e na época faltou uma, mas foi possível substituí-la. Dentro da categoria de alguns produtos não houve falta, pois sempre tínhamos outras marcas; produtos como verduras, legumes e frutas não faltaram, visto que todos os nossos fornecedores também dispunham de frota própria de veículos em que suas rotas foram facilitadas, devido ao tipo de produto ser classificado como perecíveis”.

Questionados sobre os planejamentos na iminência de uma possível greve, foram observadas as seguintes respostas: “Não chegamos a planejar, pois não estávamos esperando e nem sabíamos como começou. Fizemos uma análise do nosso estoque e vimos que era o bastante para 15 dias consecutivos sem que necessitasse da mobilização de frotas, no entanto em relação aos produtos perecíveis não sabíamos o que fazer, pois a gente não podia realizar compra para estoque e, nesse caso, corremos o risco. Entretanto, alguns produtos como batata doce, alho e cebola tínhamos em maior volume.

Uma logística eficiente depende de um trabalho de qualidade em todas as etapas do transporte de cargas. No que se refere ao abastecimento do supermercado, um dos maiores problemas é a ineficiência no recebimento das mercadorias - problema histórico conhecido de todos os transportadores.

Segundo Cavanha Filho (2001), a logística é fator fundamental no planejamento, orientação e controle do planejamento e execução da cadeia de atendimento do fluxo produtivo, buscando a eficiência do fluxo de pessoas, bens e serviços.

As empresas que possuem frota própria no processo logístico investem diretamente na compra de veículos para entrega de mercadorias ou produtos aos clientes. Desta forma, a organização tem mais autonomia nas operações relacionadas a esta atividade. Por outro lado, empresas com frotas terceirizadas não investem na compra de veículos. Eles estão mais dispostos a contratar outras empresas do setor de logística que já tenham frotas de caminhões ou reboques prontos.

Nesse caso, tem a vantagem de reduzir custos (não precisa se preocupar com manutenção, combustível, etc.). Porém, quem usa frota terceirizada tem menos controle operacional sobre o departamento de logística. Do ponto de vista econômico, é importante ressaltar que o custo do transporte é um dos dez principais complicadores no perfeito equilíbrio entre oferta e demanda, o que torna o preço de uma região mais atrativo do que de outras regiões. Os produtos e serviços que podem equilibrar os preços entre as regiões.

A maioria dos supermercados possui sua própria frota. Isso torna seus clientes e fornecedores mais confiáveis. Os motoristas que continuarem a receber treinamento acabarão por fornecer serviços personalizados.

4.2 Empresa Entrevistada Y

Ao ser questionados sobre os impactos econômicos no setor comercial em epígrafe, foram analisados os seguintes apontamentos: “Em relação ao desabastecimento, não houve um descontrole financeiro devido ter sido controlado a tempo”

Ao ser questionados sobre o cenário frente à paralização e sobre as opções encontradas para gerenciar a situação de anormalidade no comércio, foram obtidos os seguintes dados: “Uma das soluções encontradas foi a limitação de mercadorias por cliente, proporcionando uma melhora significativa no cenário anormal”.

Perguntados sobre o cenário de abastecimento e reabastecimento, foram obtidos os seguintes dados: “Havia produtos em estoque, pois as compras são feitas conforme planejamento que dura em média 15 dias sem que haja preocupação”.

Sobre a validade dos produtos e perdas destes, foram analisadas as seguintes respostas: “Não houve perdas”.

Ao ser questionados sobre o tempo para se normalizar ou restabelecer após a greve, foram coletadas as seguintes afirmações: “Decorridos 15 dias, conseguimos colocar todos os itens nas prateleiras”.

Ao ser indagado sobre os planejamentos na iminência de uma possível greve, foram observadas as seguintes respostas: “Não fizemos nada, porque tínhamos estoque para 15 dias, entretanto se a greve se prolongasse, sofreríamos uma grande falta de mercadorias”.

Os impactos da greve dos caminhoneiros foram sentidos em diversos setores econômicos da sociedade. Além da falta de gasolina, ouve relatos de desabastecimento de alimentos, especialmente de produtos como frutas, verduras e legumes.

Para sanar esses problemas a empresa 2, limitou a quantidade de mercadorias por cliente. Ainda que seja considerada do ponto de vista ilegal, O artigo 39 do Código de Defesa do Consumidor (CDC) determina que o fornecedor não pode condicionar a venda de produtos ou serviços a limites quantitativos sem justa causa, classificando essa prática como abusiva. Assim, de modo geral, essa é uma medida ilegal.

Contudo, há o entendimento de que essa não é uma previsão absoluta e aceita exceções, já que a lei inclui a expressão “sem justa causa” na regra. Por causa disso, diante de motivos

justificáveis essa prática é válida. Entre os princípios que devem ser observados na aplicação da lei, estão a boa-fé e o equilíbrio nas relações entre consumidores e fornecedores. Dessa forma, esses fatores devem ser considerados ao avaliar a limitação na compra.

Outro importante procedimento foi o planejamento de estoque. Planejar e controlar estoques não são tarefas fáceis para os gerentes das empresas, especialmente de supermercados. Disponibilizar uma imensa variedade de produtos em grandes quantidades de itens para atender as necessidades dos consumidores, necessita de um planejamento e controle rigoroso.

Fleury, Wanke e Figueiredo (2012) apontam que gestão de estoque é como base da rede de suprimentos, integrando todas as demais atividades desse processo logístico. Para uma boa política de estoque é necessário definir quatro pilares: quando pedir, quanto pedir e como controlar e onde localizar.

O planejamento e o controle de estoque disponibilizam ao gerente meios de realizar as compras dependendo da demanda dos consumidores, garantindo que o produto certo esteja na hora certa e na quantidade exata. Para manter as mercadorias no estoque são necessários grandes investimentos, gerando vantagem competitiva e crescimento no mercado (KAWASE e DE PAULA, 2012).

De acordo com Chiavenato (2005), é de suma importância tratar de planejamento e controle de estoque em uma organização, visto que essa aplicação é parte substancial do custo operacional de um ambiente empresarial. Para Gasnier (2007), é de grande relevância um gerenciamento de estoque, visto que esse é um diferencial competitivo no mercado, que visa a possibilidade de alcançar os resultados.

Com o todo o contexto da greve dos caminhoneiros, da instabilidade de saber quando termina e atrasos e paradas nas entregas, o controle de estoque é essencial para o setor do varejo. Slack, Chambers e Johnston (2009) afirmam que a decisão sobre o tempo é necessariamente saber em que momento, ou em que nível de estoque o pedido de reabastecimento deve ser colocado.

Conforme Stockton (1992), repor um produto, de forma eficiente, é evitar a quebra de estoque e praticar o menor custo logístico possível. Para tal, é necessário conhecimento em: a venda média diária do item; a quantidade exposta na prateleira; o tempo de entrega, frequência e confiabilidade de cada fornecedor; o estoque de item no momento; e ainda demais informações sobre características físicas da mercadoria. O objetivo básico do planejamento e controle de estoque, no setor supermercadista, é equilibrar estoques disponíveis com as necessidades dos consumidores, sem aumento sensível de custo (PICK, DIESEL E SELLITTO, 2011).

Para Araújo e Menelau (2010), a importância da gestão de estoque para o setor supermercadista se dá o objetivo de assegurar que a mercadoria esteja disponível no tempo e nas quantidades certas, equilibrando assim a sua disponibilidade com os custos de manutenção. O planejamento e o controle de estoque promovem o controle das mercadorias, gerenciando o capital de giro e impede a frustrações, relacionadas à falta de mercadorias, dos clientes.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante dos dados apresentados, foi possível perceber o impacto gerado na economia e os prejuízos enfrentados por cada setor a nível nacional, com destaque para os produtos perecíveis como a carne bovina, frangos, porcos. O setor de comércio e serviços foram os que apresentaram maiores perdas, demonstrando que o impacto gerado foi bastante significativo.

Em relação ao município de Porto Nacional – TO, foi observado alguns impactos que afetaram diretamente a sociedade portuense. Pode-se mencionar: A falta de produtos nos mercados, principalmente os perecíveis,

Reflete-se com esse trabalho que a greve dos caminhheiros evidenciou a enorme dependência do país ao transporte rodoviário para abastecimento de insumos e combustíveis.

Se há um ponto comum na literatura, foi que a greve custou para ambas as partes e, principalmente no caso do setor público e também para a sociedade. Na perspectiva dos trabalhadores, os custos da greve foram do desconto das horas paradas à eventual perda do emprego pelos grevistas, incluindo os dirigentes sindicais.

Na perspectiva dos patrões, houve o risco de perda do lucro e da participação no mercado, ou até mesmo risco de falência da empresa. Já na perspectiva dos consumidores ou clientes, a greve significou aumento de preço ou interrupção do consumo de um bem ou serviço, o que se tornou mais agudo no caso de greve em setores monopolistas ou no setor público.

Em última análise foi possível perceber a importância do controle de estoque, pois se torna uma diferença no crescimento e no equilíbrio de uma empresa. De acordo com os dados obtidos no estudo, o controle de estoque eficaz produz bons resultados e aumento dos lucros, além de reduzir as perdas de produto.

Por fim, foi possível observar o quanto ao valor o estoque agrega ao crescimento ou declínio de uma empresa; a diferença está na forma como os gerentes se comportam diante de situações anormais.

REFERENCIAS

ALVARENGA E SILVEIRA, Darlan e Daniel. **PIB do Brasil cresce 1,1% em 2018 e ainda está no patamar de 2012**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/02/28/pib-do-brasil-cresce-11-em-2018.ghtml>>. Acesso em 10 de Novembro de 2021.

BORGES, J.; LIMA, B.P. **Por que o preço do petróleo disparou?** Globo, 2018. Disponível em: Acesso em: 12 de Novembro de 2021.

CARTA CAMPINAS: **Associação dos caminhoneiros diz que reivindicações foram atendidas e pede fim da greve**. Disponível em: Acesso em: 10 de Novembro de 2021.

FARIAS, Marcos André Soares; WISSMANN, Alexandre Dal Molin; BAUER, André Leal. **Já pinteí no para-choque o nome dela: uma análise das manifestações dos caminhoneiros em 2015**. ANIJUÍ, XXII Jornada de Pesquisa, 2017.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

MOURA, Renata. **A cronologia da crise do diesel, do controle de preços de Dilma à greve dos caminhoneiros**. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44239437>>. Acesso em: 04 de Outubro de 2021.

MOTA, Camilla Veras Mota. **6 perguntas para entender a alta nos preços da gasolina e do diesel**. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44217446>>. Acesso em 10 de Novembro de 2021.

PAULA, A. **Greve dos caminhoneiros** – uma análise sobre a crise que surpreendeu o país. Mundo livre fm, 2018. Disponível em: Acesso em: 10 de julho de 2018.

PHILLIPS, D; COWIE, S. **Brazilian president sends in army as truck protest paralyzes country**. The Guardian Weekly, 28 de maio de 2018. Disponível em: <<https://www.theguardian.com/world/2018/may/25/brazil-protests-latest-temer-clears-truckshighways-army>>. Acesso em: 15 de Novembro de 2021.

SILVA, V.H. **Correios suspendem entregas do Sedex por conta de paralisação de caminhoneiros**. Tecnoblog, 23 de maio de 2018. Disponível em: Acesso em: 4 de Outubro de 2021.

APÊNDICE**INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO
TOCANTINS****CAMPUS PORTO NACIONAL****CURSO SUPERIOR: TECNOLOGIA EM LOGÍSTICA****QUESTIONÁRIO APLICADO AS EMPRESAS****EMPRESA X****1 GÊNERO**

(X) Masculino

() Feminino

1.1 Escolaridade

() Ensino Fundamental incompleto

() Ensino Fundamental completo

() Ensino Médio incompleto

(X) Ensino Médio completo

() Ensino Superior incompleto

() Ensino Superior completo

() Pós graduação incompleta

() Pós graduação completa

1.2 Faixa etária

() 18 anos

() entre 24 a 30 anos

(X) entre 41 a 54 anos

() 18 anos a 23 anos

() entre 31 a 40 anos

() Acima de 55 anos

1.3 Tempo de serviço no setor

() ate 1 ano

(X) entre 01 e 05 anos

() entre 05 e 10 anos

() entre 10 e 20 anos

() entre 20 e 45 anos

1.4 Setor de atuação

(X) comercial

() industrial

() produção

2. Questionados sobre quais foram os impactos econômicos no setor comercial em epígrafe, foram analisados os seguintes apontamentos: “Não houve impactos econômicos muito grande, devido haver um grande estoque e dispor de frotas próprias para transporte de mercadorias. Após a greve dos caminhoneiros, o frete aumentou e houve um impacto nos preços das mercadorias que resultou na elevação de preços”.

2.1 Questionados sobre o cenário frente à paralização e sobre as opções encontradas para gerenciar a situação de anormalidade no comércio, foram obtidas as seguintes respostas: “Não houve dificuldades, devido haver a frota própria e mercadorias em estoque. Foram impactados poucos itens e na verdade o que aconteceu foi que a população teve medo do desabastecimento e começou a comprar em grande quantidade, achando que iria faltar e, esse comportamento, levou realmente à falta de produtos, pois não estávamos preparados, porque tínhamos uma expectativa de certo volume de venda para cada produto ao mês, ou seja, trabalhamos com um estoque mensal, no entanto quando há um aumento de 20% a 30% na venda e no consumo, é certo que não falta na casa daquele consumidor que estocou, entretanto fica evidenciada a falta na casa do consumidor que não dispõe de dinheiro para estocar, pois naquele momento ele não estava habituado a comprar semanalmente. Portanto, nessa casa pode ter sido encontrada alguma dificuldade sobre determinado produto”.

2.2 Perguntados sobre o cenário de abastecimento e reabastecimento, foram obtidos os seguintes dados: “O abastecimento continuou igual e o reabastecimento foi feito de forma gradual, devido ter faltado poucos itens.

2.3 Questionados sobre a validade dos produtos e perdas destes, foram analisadas as seguintes respostas: “Não houve perdas e nem produtos vencidos, devido a grande procura de mercadorias, pois o alto consumo proporcionou a rotatividade de mercadorias, ou seja, todos querem comprar.

2.4 Questionados sobre o tempo para se normalizar ou restabelecer após a greve, foram coletadas as seguintes afirmações: “Não tivemos dificuldades, pois nossa frota dispunha de produto como o óleo diesel. Houve atraso de alguns produtos como por exemplo o leite, pois trabalhamos com marcas variadas e na época faltou uma, mas foi possível substituí-la. Dentro da categoria de alguns produtos não houve falta, pois sempre tínhamos outras marcas; produtos

como verduras, legumes e frutas não faltaram, visto que todos os nossos fornecedores também dispunham de frota própria de veículos em que suas rotas foram facilitadas, devido ao tipo de produto ser classificado como perecíveis”.

2.5 Questionados sobre os planejamentos na iminência de uma possível greve, foram observadas as seguintes respostas: “Não chegamos a planejar, pois não estávamos esperando e nem sabíamos como começou. Fizemos uma análise do nosso estoque e vimos que era o bastante para 15 dias consecutivos sem que necessitasse da mobilização de frotas, no entanto em relação aos produtos perecíveis não sabíamos o que fazer, pois a gente não podia realizar compra para estoque e, nesse caso, corremos o risco. Entretanto, alguns produtos como batata doce, alho e cebola tínhamos em maior volume.

EMPRESA Y:**1 GÊNERO**

☒ Masculino

☐ Feminino

1.1 Escolaridade

☐ Ensino Fundamental incompleto

☐ Ensino Fundamental completo

☐ Ensino Médio incompleto

☒ Ensino Médio completo

☐ Ensino Superior incompleto

☐ Ensino Superior completo

☐ Pós graduação incompleta

☐ Pós graduação completa

1.2 Faixa etária

☐ 18 anos

☐ entre 24 a 30 anos

☒ entre 41 a 54 anos

☐ 18 anos a 23 anos

☐ entre 31 a 40 anos

☐ Acima de 55 anos

1.3 Tempo de serviço no setor

☐ ate 1 ano

☐ entre 01 e 05 anos

☐ entre 05 e 10 anos

☐ entre 10 e 20 anos

☒ entre 20 e 45 anos

1.4 Setor de atuação

☒ comercial

☐ industrial

☐ produção

2. Questionados sobre os impactos econômicos no setor comercial em epígrafe, foram analisadas os seguintes apontamentos: “Em relação ao desabastecimento, não houve um descontrole financeiro devido ter sido controlado a tempo”

2.1 Questionados sobre o cenário frente à paralização e sobre as opções encontradas para gerenciar a situação de anormalidade no comércio, foram obtidas os seguintes dados: “Uma das soluções encontradas foi a limitação de mercadorias por cliente, proporcionando uma melhora significativa no cenário anormal”.

2.2 Perguntados sobre o cenário de abastecimento e reabastecimento, foram obtidos os seguintes dados: “Havia produtos em estoque, pois as compras são feitas conforme planejamento que dura em média 15 dias sem que haja preocupação”.

2.3 Questionados sobre a validade dos produtos e perdas destes, foram analisadas as seguintes respostas: “Não houve perdas”.

2.4 Questionados sobre o tempo para se normalizar ou restabelecer após a greve, foram coletadas as seguintes afirmações: “Decorridos 15 dias, conseguimos colocar todos os itens nas prateleiras”.

2.5 Questionados sobre os planejamentos na iminência de uma possível greve, foram observadas as seguintes respostas: “Não fizemos nada, porque tínhamos estoque para 15 dias, entretanto se a greve se prolongasse, sofreríamos uma grande falta de mercadorias”.