

## Barómetro Clima Transitários

A APAT e o IPAM e a Grounded avaliaram o sentimento dos associados da APAT relativamente à atividade transitária. A avaliação do sentimento foi feita via a medição dos níveis de confiança dos associados APAT. Também se analisou o nível de disrupção que a COVID-19 tem causado na operação dos associados. Os dados, porém, foram recolhidos entre 4 e 22 de fevereiro, antes da guerra na Ucrânia. Assim, os resultados não espelham as implicações resultantes do presente cenário de guerra. Participaram no estudo todos aqueles que trabalham numa empresa da área do transitário.

### 1. O Questionário

Utilizaram-se quatro questões para avaliar o sentimento dos associados.

#### 1. Perspetiva para a atividade transitária para o próximo ano.

Perguntou-se aos participantes do estudo se têm uma “muito boa”, “boa”, “má” ou “muito má” perspetiva relativamente à atividade transitária para o próximo ano.

#### 2. Perspetiva para a atividade transitária para os próximos 3 anos.

Perguntou-se aos participantes do estudo se têm uma “muito boa”, “boa”, “má” ou “muito má” perspetiva relativamente à atividade transitária para os próximos 3 anos.

#### 3. Perspetivas de investimento no próximo ano.

Perguntou-se, apenas aos participantes com responsabilidades em decisões de investimento, quais os seus planos para o próximo ano: aumento, manutenção ou redução de investimento.

#### 4. Perspetiva de Futuro.

Avaliou-se a perspetiva futura da atividade transitária perguntando aos participantes se recomendariam a um familiar ou a um amigo, uma profissão numa empresa a operar na área do transitário. Esta questão foi baseada na metodologia *Net Promoter Score* (NPS). O inquirido dispõe de uma escala de 0 a 10. Se escolher as opções 10 ou 9 é classificado como *promotor* de uma profissão na área do transitário, 8 ou 7 é *neutro/passivo*, é indiferente a uma profissão na área. De 6 até zero é classificado como *detrator*, não recomenda uma profissão numa empresa transitária. Alcança-se o valor absoluto de NPS subtraindo os detratores aos promotores.

As questões 3, 4 e 5 foram também colocadas em janeiro de 2019 e janeiro de 2020 e dezembro 2020, é assim possível verificar a evolução do sentimento dos associados nos últimos anos.

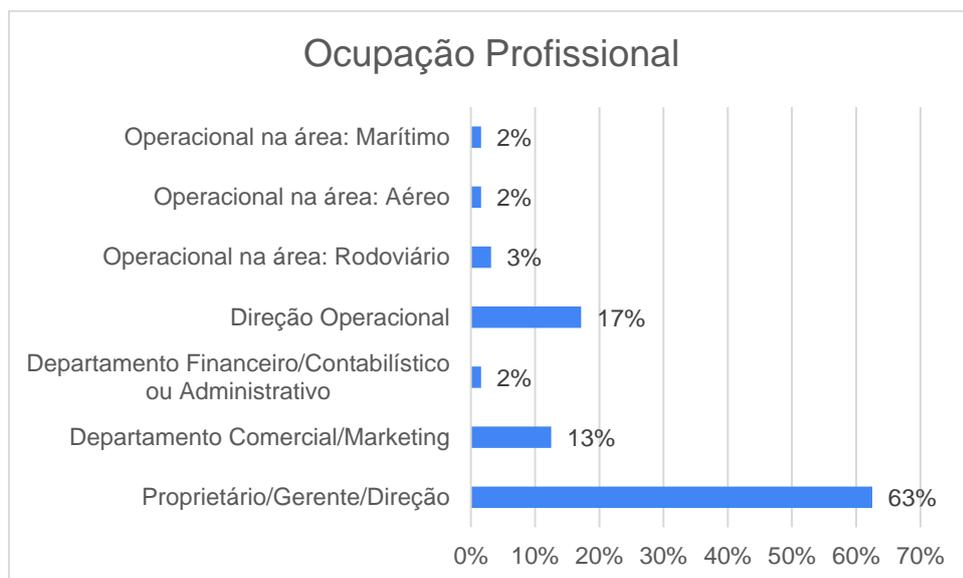
De salientar que os questionários de janeiro 2019 e janeiro 2020 ocorrem numa situação pré-pandemia Covid-19. O inquérito de dezembro 2020 é conduzido já durante a pandemia. Assim, o questionário incluiu também duas questões para analisar o impacto da Covid no negócio das

empresas transitarias. As questões avaliam o impacto do Covid-19 ao nível da faturação e da operação do negócio.

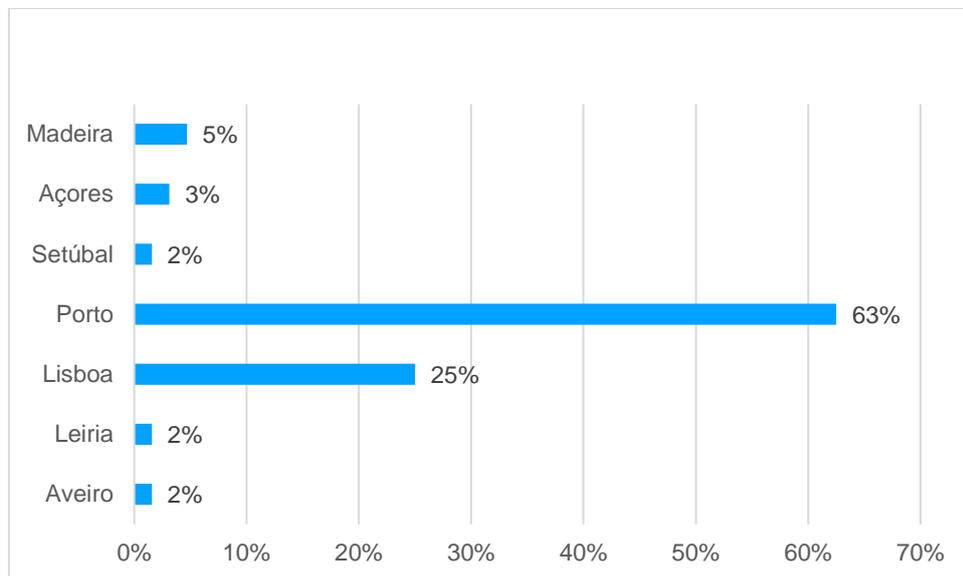
Avaliou-se também a pressão concorrencial sentida pelos transitários. Avaliou-se o impacto concorrencial nos associados da APAT da integração vertical das companhias marítimas, dos *players* transitários digitais e das plataformas tecnológicas.

## 2. Características da amostra

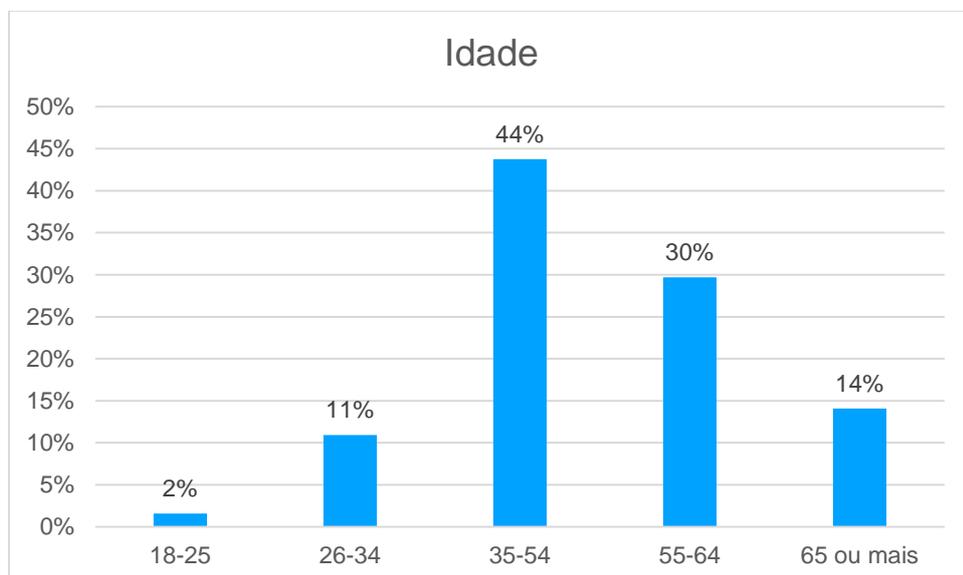
Foram enviados e-mails com o inquérito para as bases de dados da APAT. Obtiveram-se 64 respostas válidas. A amostra é composta maioritariamente por proprietários, gerentes ou elementos da direção, representando 63% da amostra. Funcionários dos departamentos comercial e marketing, do departamento financeiro e da direção operacional representam 32% da amostra. Os restantes 7% da amostra é composto por elementos por operacionais das áreas marítima, aérea e rodoviária.



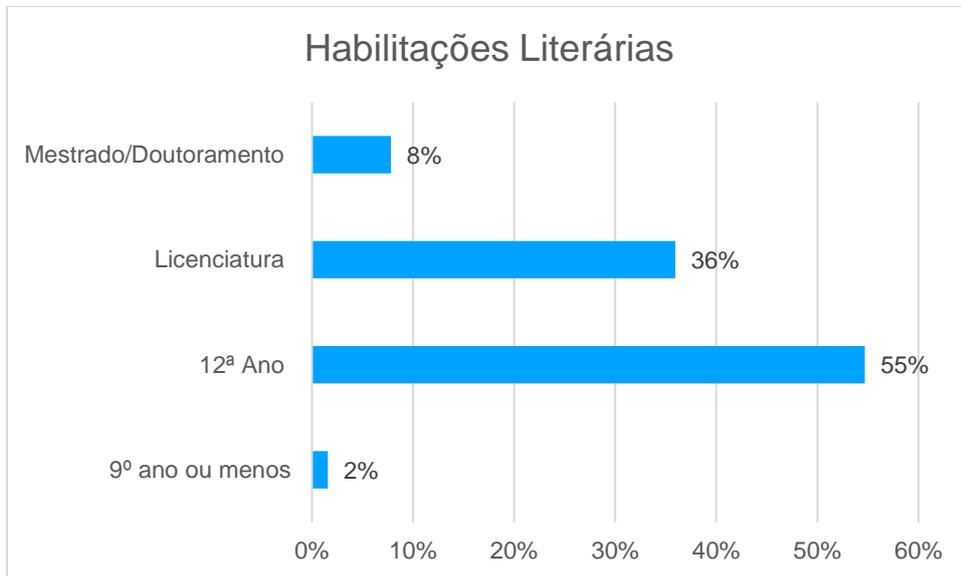
A amostra é composta por residentes de sete distritos de Portugal. Contudo o distrito do Porto representa 63% da amostra, Lisboa representa 25% da amostra.



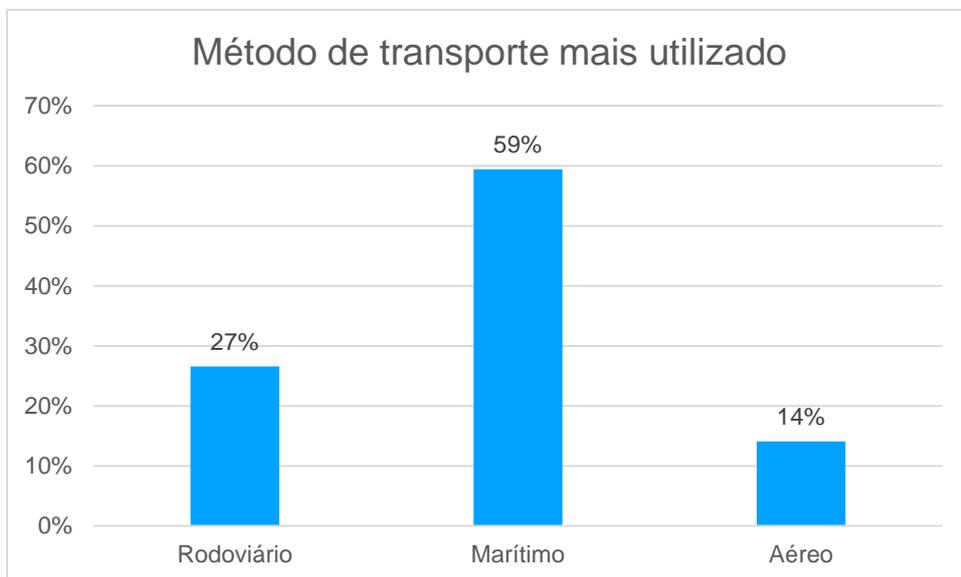
Os homens estão em maioria no estudo e representam 89% da amostra, as mulheres têm um peso de 11%. Relativamente a idades o segmento com maior representação tem entre 35 – 54 anos, 44%, o segmento 55-64 anos é o segundo com maior representação com 30%. De salientar que 14% da amostra tem 65 anos ou mais.



Relativamente ao nível das habilitações literárias, mais de metade da amostra, 55%, não tem formação ao nível do ensino superior em comparação com 44% da amostra que tem habilitações literárias ao nível do ensino superior. É de assinalar que 8% do total da amostra tem mestrado ou doutoramento. Apenas 2% da amostra tem um ensino inferior ao 9ºano.



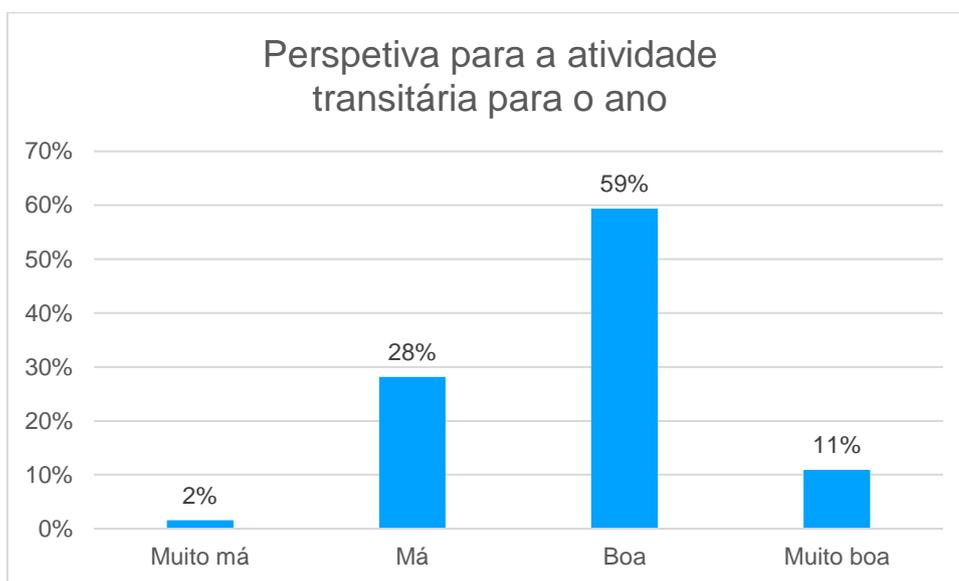
Relativamente às características de cada participante em função da sua área de operação pode-se concluir que a maioria utiliza mais recorrentemente o transporte marítimo, 59% da amostra. Assim, 59% dos participantes utiliza maioritariamente transporte marítimo, 27% rodoviário e 14% aéreo.



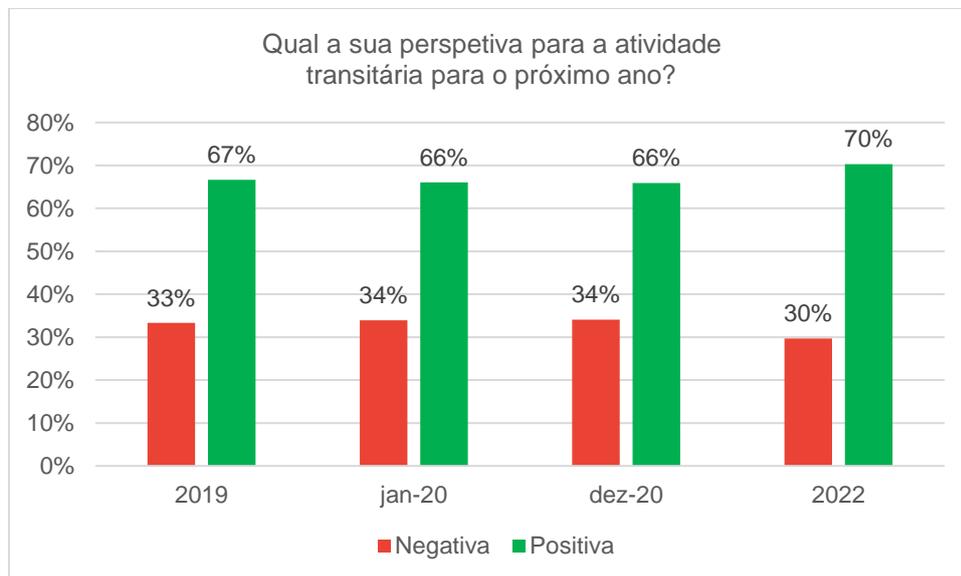
### 3. Resultados

#### > Perspetiva para setor dos transportes para o próximo ano.

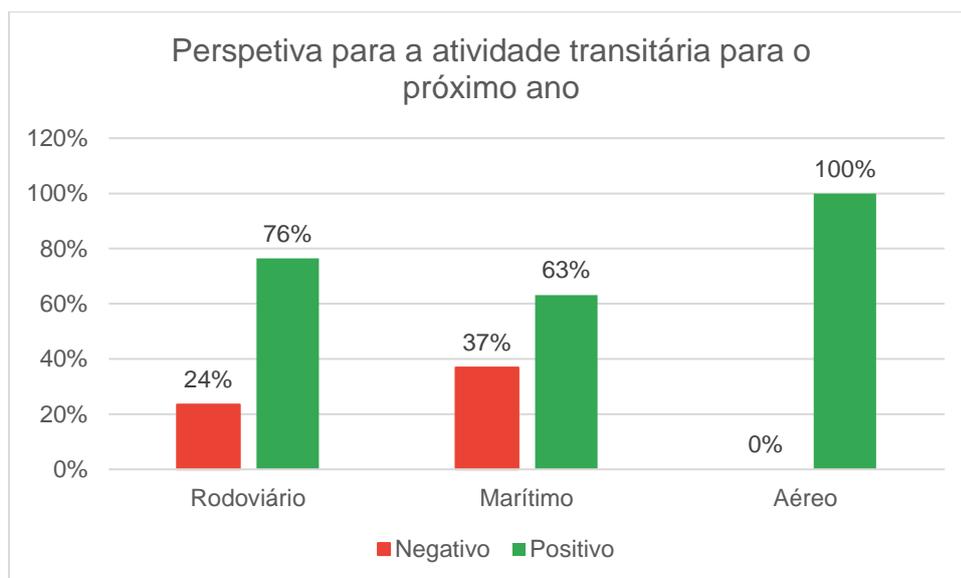
A maioria dos participantes, 59% da amostra, tem uma perspetiva boa para o próximo ano e 11% têm uma perspetiva muito boa. Apenas 2% tem uma perspetiva muito má e 28% da amostra tem uma perspetiva má.



Comparativamente com as perspetivas de 2019, janeiro de 2020 e dezembro de 2020, pode-se afirmar que existe uma evolução positiva. De facto em 2022 o sentimento é mais positivo do que todos os outros momentos de avaliação.

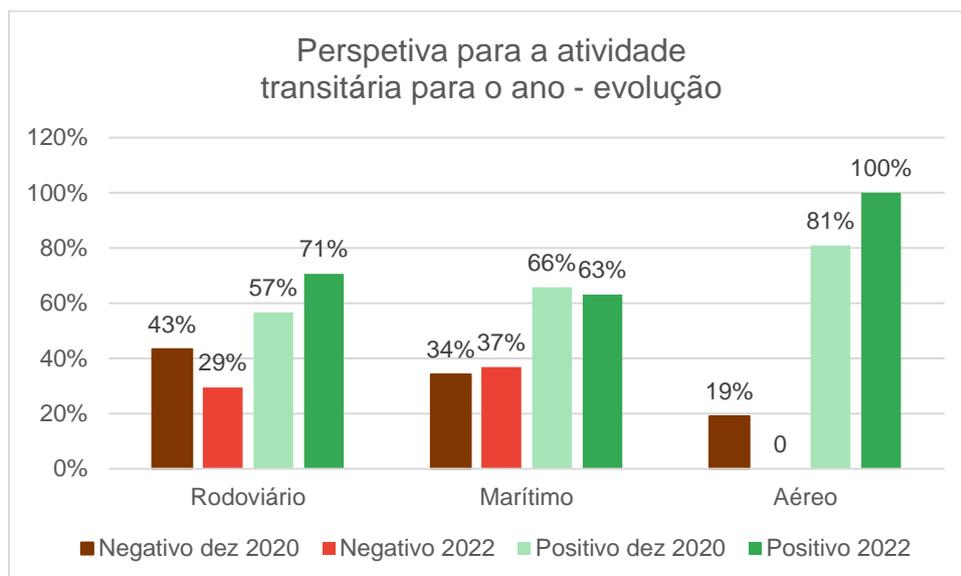


É interessante verificar que existe uma diferença nas perspetivas dependentemente da área de atividade da empresa. Aqueles participantes que trabalham maioritariamente com transporte aéreo estão mais positivos comparativamente com aqueles que trabalham com transporte maioritariamente rodoviário e marítimo. Os participantes que trabalham maioritariamente com transporte marítimo são os que têm uma perspetiva mais negativa para o ano.



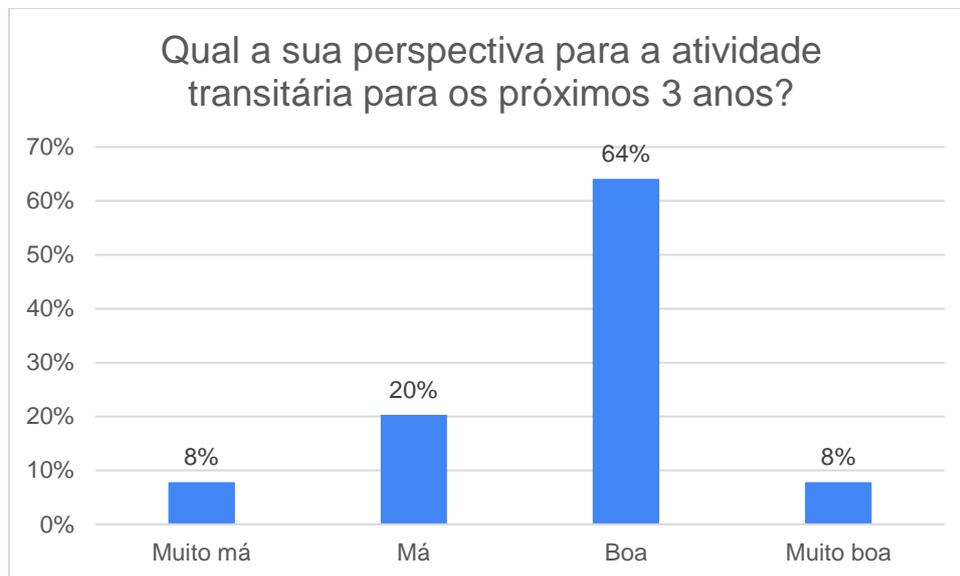
Ao compararmos os valores de 2022 com os de dezembro 2020, pode-se concluir que as empresas que tendencialmente trabalham mais com o transporte marítimo, são aquelas

em que houve um maior agravamento relativamente à perspetiva de negócio a curto prazo. Aquelas que trabalham tendencialmente mais com o transporte aéreo são a que mais positivas estão relativamente às atividades para o ano, todas os participantes destas empresas têm uma perspetiva positiva.

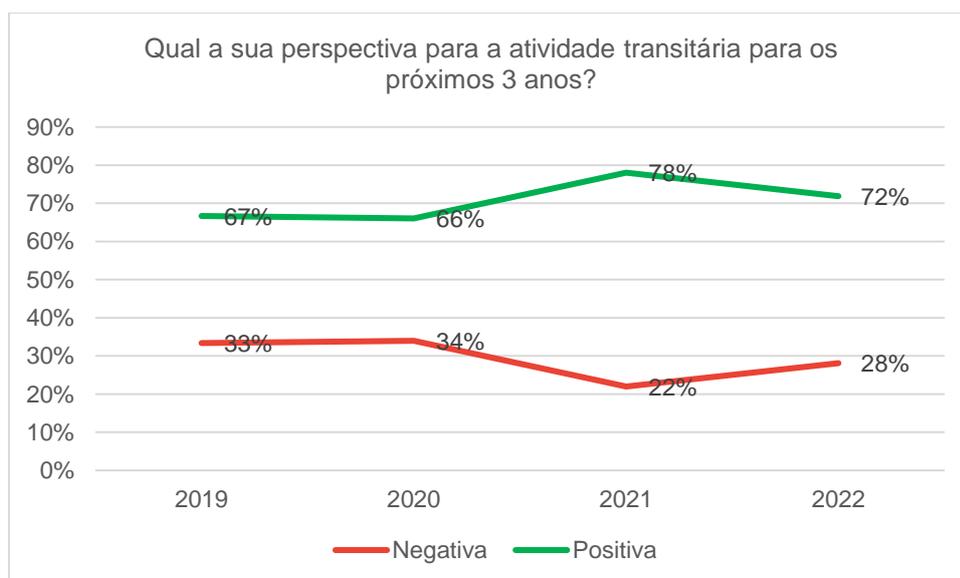


### > Perspetiva para setor dos transportes para os próximos 3 anos.

A maioria dos participantes, 64% da amostra, tem uma perspetiva boa relativamente à atividade transitória para os próximos 3 anos e 8% da amostra tem uma perspetiva muito boa a 3 anos. Um quinto da amostra tem uma perspetiva má e apenas 8% da amostra tem uma perspetiva muito má.

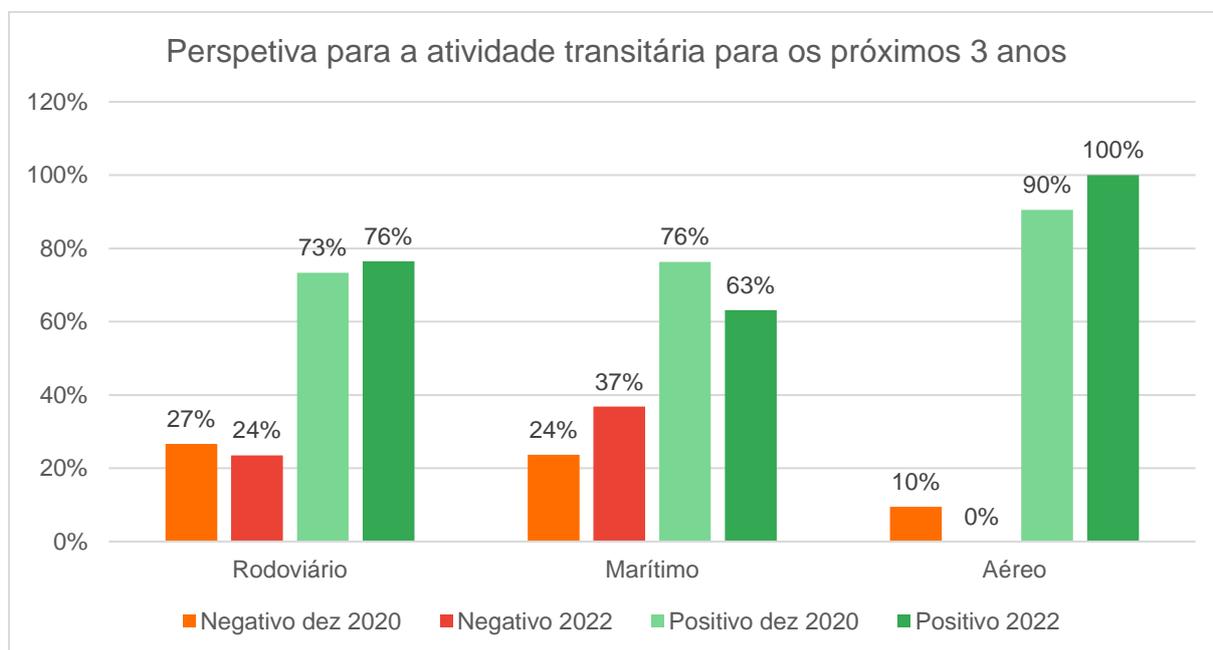


No ano de 2022 verifica-se uma evolução positiva na perspetiva do negócio a 3 anos comparativamente aos anos da pré-pandemia janeiro de 2019 e janeiro de 2020. Surpreendente em dezembro de 2020 existiram mais participantes com uma perspetiva positiva a 3 anos quando se comparando com os resultados de todos os outros momentos de avaliação. Assim, o sentimento a 3 anos foi mais positivo durante o pico da pandemia comparativamente a 2022. É preciso salientar, uma vez mais, que estes dados foram recolhidos antes da guerra da Ucrânia.



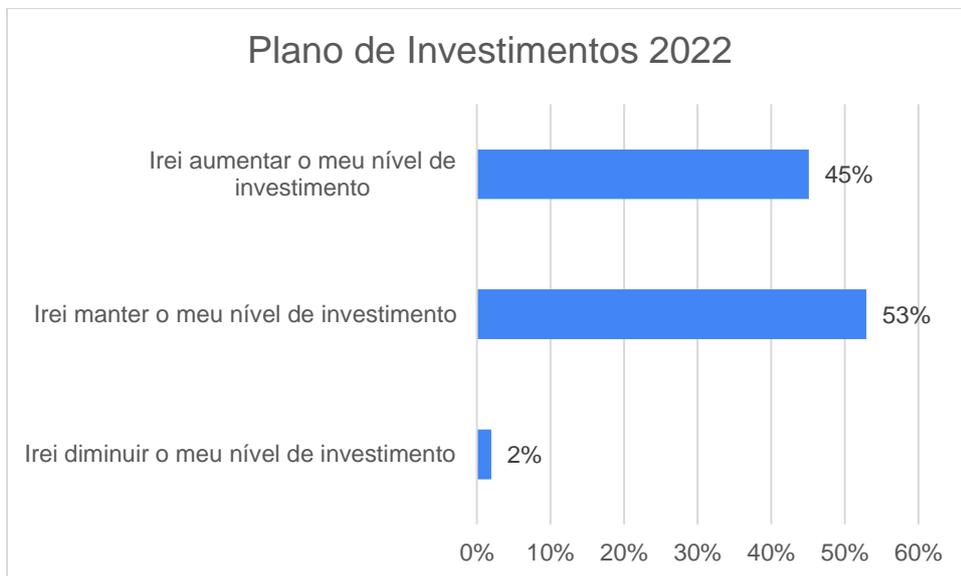
Tal como na perspetiva a um ano, o tipo de transporte com que os participantes mais trabalham condiciona a perspetiva a 3 anos. Os participantes que utilizam maioritariamente o transporte aéreo estão mais otimistas relativamente ao cenário a 3 anos quando se

comparando com os do transporte rodoviário e marítimo. 100% dos participantes que utilizam maioritariamente transporte aéreo tem uma perspetiva positiva. Relativamente aos que utilizam maioritariamente transporte marítimo e rodoviário os valores diminuem para 63% e 76% respetivamente. É de evidenciar que as empresas que trabalham maioritariamente com o transporte marítimo agravaram negativamente a sua perspetiva para os próximos 3 anos. As empresas que trabalham com transporte rodoviário e aéreo têm uma perspetiva mais positiva comparativamente a dezembro de 2020.

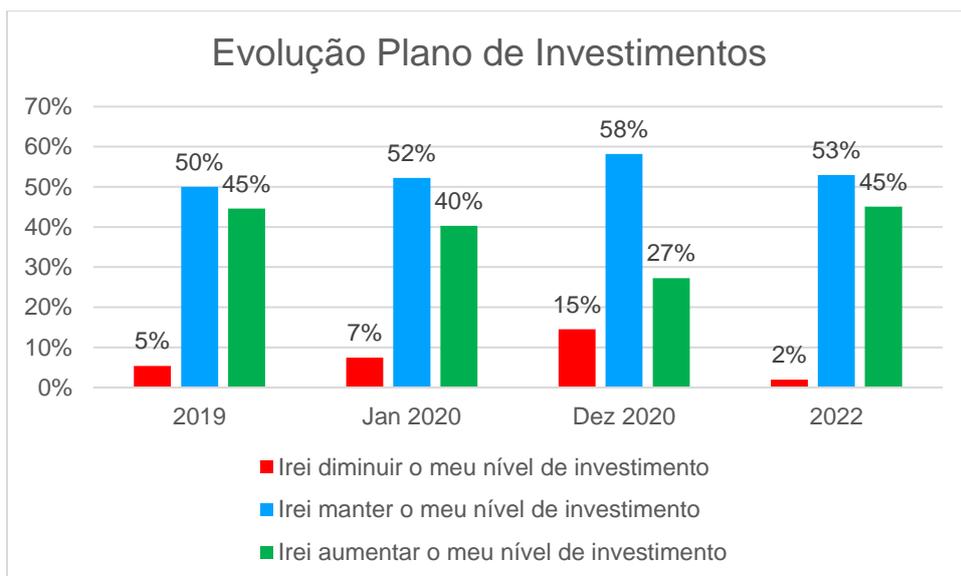


## > Perspetivas de investimento no próximo ano

Mais de metade dos participantes com responsabilidade de decisão de investimento afirma que irá manter o seu nível de investimento. Contudo, existem mais participantes a afirmarem que irão aumentar o seu nível de investimento do que aqueles que planeiam diminuir no próximo ano. Apenas 2% da amostra afirma que irá diminuir o seu investimento comparando com 27% que afirmam ir aumentar o seu investimento.

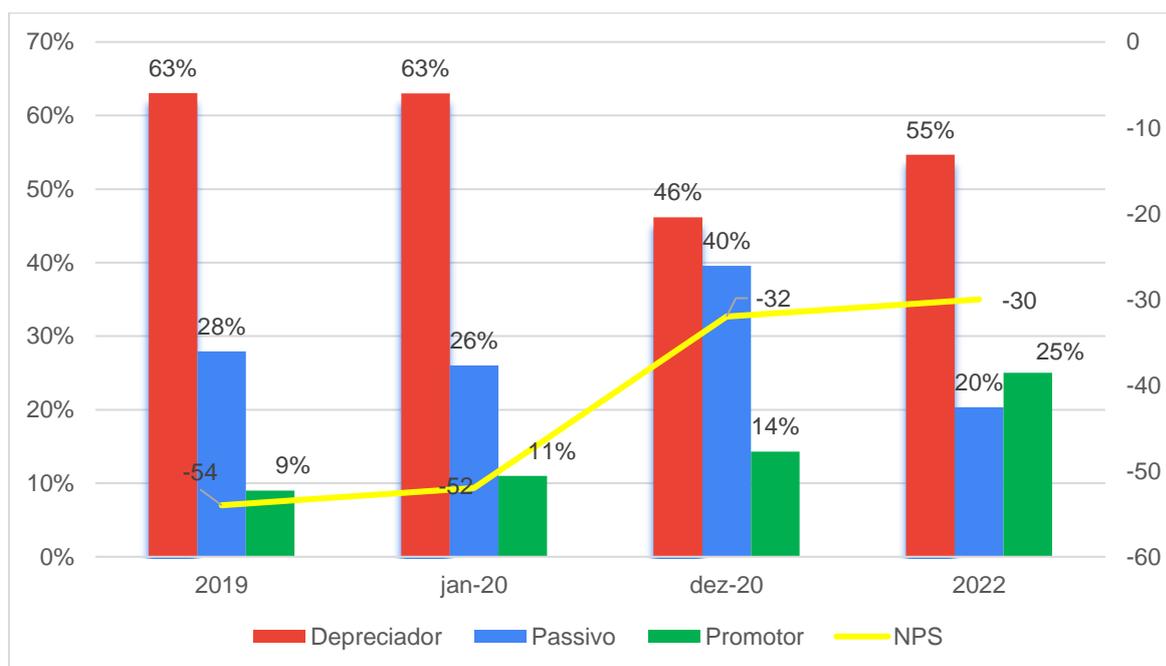


Comparativamente aos anos anteriores, pode-se concluir que existe uma recuperação relativamente à confiança para investir. A percentagem das empresas em 2022 que afirmam aumentar os seus investimentos é o mesmo do que 2019. Porém em 2022 apenas 2% afirmam ir baixar os seus investimentos. Provavelmente estes planos de investimento servem para compensar investimentos não realizados em 2021.



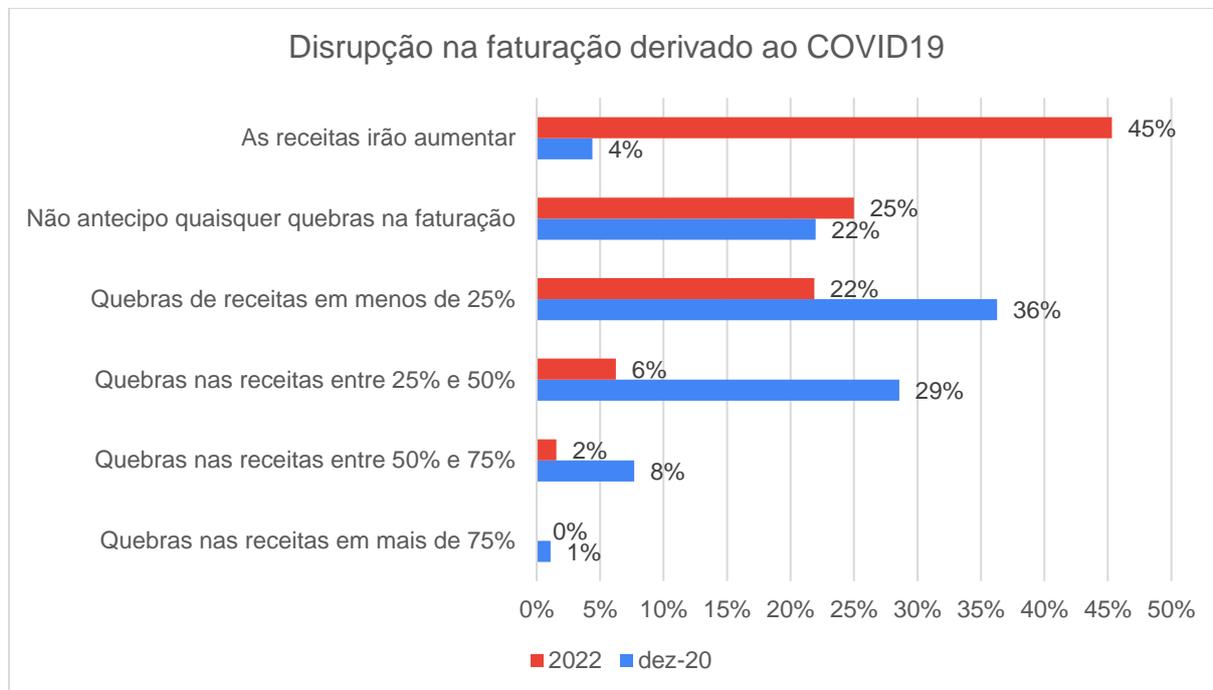
## NPS

Similarmente aos estudos anteriores o indicador com a pior performance é o que avalia o potencial de uma carreira profissional numa empresa a operar na área dos transitários. De acordo com os resultados, 55% dos inquiridos são *detratores*, ou seja, apresentam reservas na altura de recomendar uma carreira profissional em empresas na área da atividade transitária. Cerca de um quarto da amostra, 25% recomendaria uma profissão na área da atividade transitária. Desta forma, o valor do NPS é -30, o que sinaliza que a maior parte dos participantes não recomendam uma carreira profissional numa empresa da área dos transitários. Contudo, este indicador apresenta uma tendência de melhoria face a medições passadas. O NPS apresentou uma melhoria de 2 pontos relativamente à última mensuração. Em 2022 existem mais participantes a aconselhar uma carreira profissional da área da atividade transitária, contudo, os detratores também aumentaram, aparentemente existe um extremar de posições.

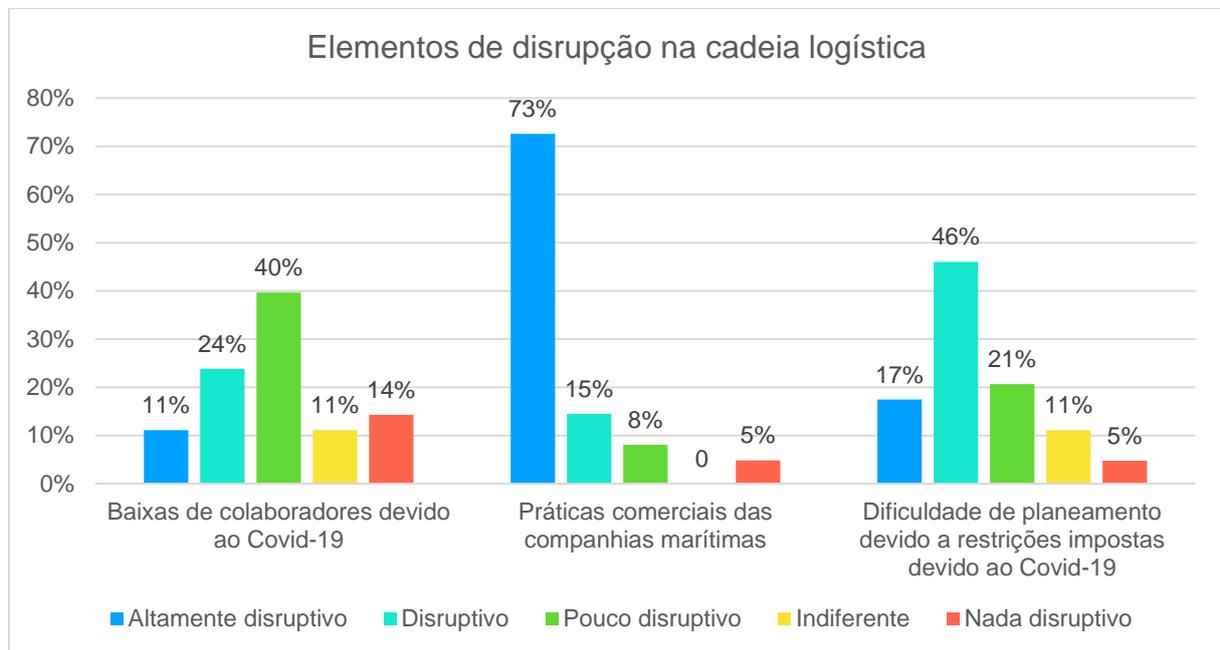


## Impacto do Covid 19 nas empresas

Existe uma variação significativa nas expectativas de faturação entre dezembro de 2020 e fevereiro 2022. Contrariamente a dezembro de 2020, a maior parte dos participantes não antecipa uma redução na faturação, pelo contrário 45% da amostra tem a expectativa de aumento da sua faturação. 25% da amostra não antecipa qualquer impacto do Covid 19 na sua faturação. Pode-se concluir que a questão do Covid 19 está a tornar-se menos relevante para as empresas.



Quando se perguntou quais os aspetos mais disruptivos na operação, a maior parte dos participantes do estudo, 73% da amostra, afirmou as práticas comerciais das companhias marítimas são altamente disruptivas. Pode-se observar que a pandemia derivada do Covid-19 continua a ter um impacto nas operações. Relativamente à mão-de-obra, 11% da amostra afirma que as baixas devido ao Covid-19 são altamente disruptivas e 24% afirmam que é disruptivo. O maior problema para os participantes do estudo é a dificuldade de planeamento dos seus negócios devido às restrições do Covid-19. De facto, 17% afirmam que o planeamento das operações devido a restrições impostas pelo Covid-19 é altamente disruptivo e 46% afirma que é disruptivo.



Foi também pesquisado a pressão concorrencial sofrida pelos transitários a três níveis: plataformas tecnológicas, integração vertical das companhias marítimas, e transitários digitais. Claramente a integração vertical das companhias marítimas é a situação que maior pressão concorrencial exerce sobre os respondentes dos questionários. 76% da amostra afirma que a integração vertical das companhias marítimas exerce uma alta pressão concorrencial. De facto, apenas 2% da amostra diz que as integrações verticais das companhias marítimas não têm impacto no ambiente concorrencial. As plataformas tecnológicas são também vistas como elementos potenciais geradores de situações de maior concorrência, 67% da amostra afirmam que esses players são elementos concorrenciais ou altamente concorrenciais. Relativamente aos transitários digitais 55% consideram-nos como elementos pouco ou nada concorrenciais. Contudo, ainda assim, 14% dos participantes consideram-nos como altamente concorrências e 31% moderadamente concorrências.

