

## Por que o preço dos combustíveis cai mais nas refinarias do que nas bombas?

### RESUMO DO ESTUDO

- Composição do preço do diesel dificulta redução do valor nos postos;
- Adição de biocombustíveis aos combustíveis fósseis eleva o preço de revenda;
- Estrutura de mercado e entraves logísticos elevam os preços dos combustíveis; e
- Solucionar o problema exige melhora da infraestrutura de transporte e incentivo a um ambiente mais concorrencial no refino e na distribuição dos combustíveis.

O preço pago pelo litro de combustível é uma preocupação permanente para todos os consumidores e, principalmente, para os transportadores. Isso porque além de ser o principal insumo do setor, ele é essencial para a realização das atividades de transporte. A sua relevância para a sociedade moderna faz com que os assuntos relacionados a sua produção, custo e preços estejam constantemente em voga.

Como o gasto com combustíveis influencia tanto o preço das mercadorias quanto o custo com os deslocamentos das pessoas, sejam elas trabalhadoras ou não, as variações no seu preço se espalham por toda a economia do país e possuem reflexos diversos.

Dessa forma, fica evidente que um aumento no preço do combustível

impactará o custo de todas as atividades produtivas, bem como a sua significativa participação no gasto das famílias que, de acordo com as estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), pode chegar a 5,90%<sup>1</sup> do orçamento familiar. Nesse sentido, é possível entender o rechaço da população aos anúncios de alta no preço dos combustíveis e o seu incômodo quando constata que as quedas divulgadas não se verificam no valor pago para a compra do produto.

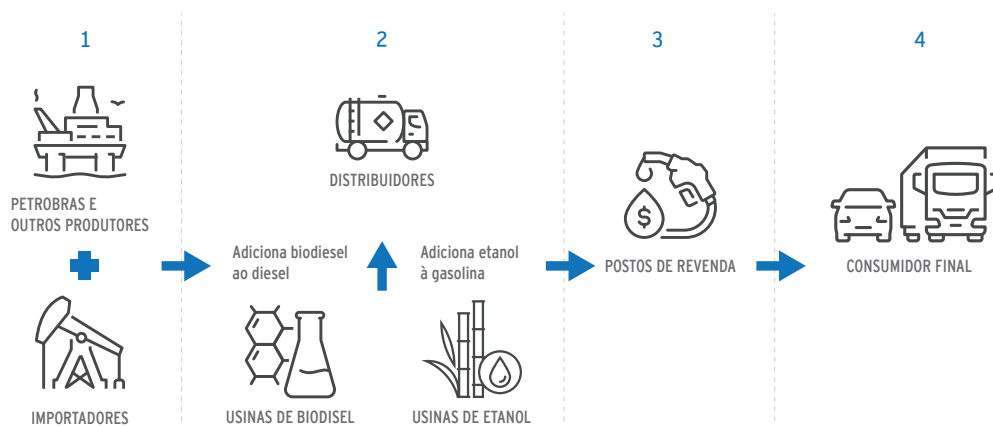
Essa situação é reflexo de uma avaliação ponta a ponta, ou seja, o resultado de se comparar o preço das refinarias com os dos postos de combustíveis, ignorando fatores relevantes que afetam os custos desse produto. Por isso, é interessante conhecer como estão estruturadas as

etapas de produção dos combustíveis e como se dá a formação do seu preço para entender o porquê de as reduções de preços anunciados pela Petrobras não chegarem integralmente ao preço pago expresso nas bombas.

Entre a refinaria e o consumidor final, o combustível passa por diversas etapas de uma cadeia produtiva. O processo envolve a coordenação de diferentes agentes econômicos e diversas atividades complementares que influenciam a composição do seu valor final, mostrando que as relações nesse setor são complexas e possuem particularidades que ajudam a explicar o comportamento do preço final desse produto.

A Figura 1 mostra as principais etapas de comercialização de combustíveis no Brasil.

Figura 1 – Cadeia de comercialização interna de combustíveis, gasolina, diesel e etanol, no Brasil



\* No Brasil, a exploração e produção de petróleo é feita majoritariamente pela Petrobras, porém existem outras empresas no mercado interno que realizam essas atividades dentre as quais pode-se citar a Petrogal Brasil, Shell, Repsol e a Sinochem Petróleo, entre outras.  
**Fonte:** Elaboração CNT com informações da Petrobras.

## Etapa 1: As refinarias e importadoras de petróleo

As refinarias são responsáveis por realizar a transformação por meio de procedimentos químicos do petróleo bruto em seus derivados, cujo destaque é dado aos combustíveis como o diesel, a gasolina, o querosene de aviação (QAV) e o gás liquefeito de petróleo (GLP). Os produtos finais obtidos ao final dessa etapa são

denominados combustíveis do Tipo A, a fim de diferenciá-los de suas versões que trazem em sua composição misturas com outras substâncias como, por exemplo, aditivos ou biocombustíveis, que se propõem a melhorar a eficiência da queima e a reduzir o impacto ambiental causado pelo seu consumo.

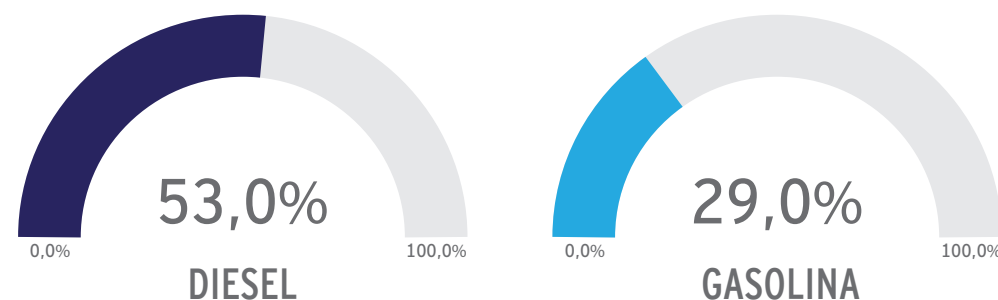
Nesse sentido, o custo dos combustíveis Tipo A estão diretamente relacionados aos do processo de refino que, por sua vez, envolvem os desembolsos realizados para adquirir o óleo bruto<sup>2</sup>, o valor dos investimentos nas

plantas e na plataformas e em melhorias tecnológicas, tanto na prospecção de petróleo quanto em eficiência da produção, além dos gastos operacionais necessários para manter a empresa em funcionamento.

Além disso, com a nova política de precificação adotada pela Petrobras, que possibilitou praticar no mercado interno o mesmo preço cobrado no mercado externo, as refinarias passaram a contabilizar, também, os custos cambiais e as variações na bolsa de valores do petróleo<sup>3</sup>.

Considerando todas as ações que agregam valor ao combustível realizadas na etapa de refino, seu impacto no preço final, de acordo com a Petrobras, é estimado em 29,0% no caso da gasolina e alcança 53,0% quando se trata do diesel (Figura 02). Por causa disso, o efeito de qualquer alteração do valor nessa etapa tem seu potencial limitado de afetar o valor final.

Figura 2 – Participação da realização da Petrobras no preço final da gasolina e do diesel – Brasil – %



\*Os percentuais são calculados com bases nos valores praticados de 11/08/2019 a 17/08/2019 e considerando para a composição da gasolina C 73,0% de gasolina A e 27,0% de etanol anidro para a do diesel, 90,0% de diesel e 10,0% de biodiesel.  
**Fonte:** Elaboração CNT com informações da Petrobras.

Supondo que o valor final do diesel seja de R\$4,00 por litro, então R\$2,12 por litro, o equivalente a 53,0% dele, seria o preço cobrado nas refinarias pelo produto. Dessa forma, se a Petrobras anunciasse uma redução de 10,0% no preço desse combustível, isso significa que, nesse exemplo, o seu litro sairia das refinarias ao custo de R\$1,91. Então, considerando que os valores recebidos pelas etapas de distribuição e revenda e os pagos pelo biodiesel fossem mantidos inalterados, o preço final ao consumidor seria de R\$ 3,75 por litro. A composição de valores desse exercício é apresentada na Tabela 1.

**Tabela 1 – Composição dos preços do diesel supondo queda de 10,0% no preço desse combustível na refinaria**

Etapa produtiva	Preço inicial (R\$/litro)	Preço após redução (R\$/litro)	Variação (%)
Distribuição e revenda	R\$0,68	R\$0,68	0,0%
Custo biodiesel	R\$0,24	R\$0,24	0,0%
ICMS	R\$0,60	R\$0,56	-6,2%
Cide, Pis, Pasep e Cofins	R\$0,36	R\$0,36	0,0%
Petrobras *	R\$2,12	R\$1,91	-10,0%
<b>Valor final</b>	<b>R\$4,00</b>	<b>R\$3,75</b>	<b>-6,2%</b>

Nota: O exercício proposto supõe que os distribuidores e revendedores fixam suas margens em termos absolutos, ou seja, as definem em valores monetários e as mantêm independentemente do preço de custo do combustível. Caso as margens fossem determinadas como percentual do preço final, o custo relativo à Distribuição e Revenda seria de R\$0,63 e o preço final ao consumidor, R\$ 3,69, o que corresponderia a uma queda de 7,8%.

\* Esse valor refere-se à realização da Petrobras que representa o preço da refinaria sem os impostos.

Fonte: Elaboração CNT.

Focando apenas na variação percebida pelo consumidor do diesel, ou seja, o preço final pago na bomba, a mudança teria sido de R\$4,00 para R\$3,75 por litro, o que representa um decréscimo de 6,2%. Em termos absolutos, no entanto, a diminuição de R\$0,21 no litro do diesel na refinaria, representou uma redução de R\$0,25 nos postos de combustíveis. Comprova-se, então, que, mesmo que o ajuste seja repassado em sua totalidade das distribuidoras para os postos e destes para os consumidores, o percentual verificado na

bomba será sempre diferente do anunciado para a refinaria.

Vale lembrar que os tributos incidentes na comercialização da gasolina e do diesel, pelo regime de substituição tributária, são recolhidos na etapa de produção/importação do produto. Além disso, são calculados com base no preço final desses combustíveis, no caso do ICMS, ou cobram uma alíquota fixa por litro, como acontece com a Cide, Pis/Pasep e Cofins. Atualmente, a alíquota da Cide está zerada para o diesel<sup>4</sup> e em R\$ 0,10/l da gasolina.

A incidência desses impostos e a forma pela qual eles se inserem na estrutura da composição dos preços dos combustíveis contribui para uma menor participação do preço do produto Tipo A no preço final do produto comercializado nos postos, os combustíveis Tipo C. Isso colabora para que a parcela do preço final sobre a qual a Petrobras tem gerência seja pequena<sup>5</sup> e, conseqüentemente, para o percentual de ajuste percebido pelos transportadores seja menor.

Para que a redução no preço da bomba fosse de 10,0%, o equivalente a R\$0,40 por litro, o combustível deveria sair das

refinarias ao custo de R\$1,78 por litro, ou seja, com um preço 16,0% inferior ao inicialmente cobrado (Tabela 02). Isso acontece porque, no caso do diesel, o valor correspondente ao produto que sai das refinarias corresponde a 53,0% do valor final do combustível adquirido pelos consumidores. Quanto maior o percentual de realização da Petrobras<sup>6</sup>, maior é o impacto sobre o preço final do produto, mantendo o custo de todas as demais etapas produtivas constantes.

**Tabela 2 - Composição dos preços do diesel supondo queda de 10,0% no preço desse combustível nas bombas de combustíveis**

Etapa produtiva	Preço inicial (R\$/litro)	Preço após redução (R\$/litro)	Varição (%)
Distribuição e revenda	R\$0,68	R\$0,68	0,0%
Custo biodiesel	R\$0,24	R\$0,24	0,0%
ICMS	R\$0,60	R\$0,54	-10,0%
Cide, Pis, Pasep e Cofins	R\$0,36	R\$0,36	0,0%
Petrobras *	R\$2,12	R\$1,78	-16,0%
<b>Valor final</b>	<b>R\$4,00</b>	<b>R\$3,60</b>	<b>-10,0%</b>

Nota: O exercício proposto supõe que os distribuidores e revendedores fixam suas margens em termos absolutos, ou seja, as definem em valores monetários e as mantêm independentemente do preço de custo do combustível. Caso as margens fossem determinadas como percentual do preço final, o custo relativo à Distribuição e Revenda seria de R\$0,61 e o preço da Petrobras seria de R\$ 1,85, o que corresponderia a uma queda de 12,8% em relação aos R\$ 2,12 cobrados inicialmente.

\* Esse valor refere-se à realização da Petrobras que representa o preço da refinaria sem os impostos.

Fonte: Elaboração CNT.

A dinâmica evidenciada mostra que não é factível esperar que os percentuais anunciados pela Petrobras sejam integralmente verificados nas bombas dos postos em função da forma como o preço final do produto está composto e, principalmente, pela participação que o preço cobrado nas refinarias possui no valor do combustível pago pelos consumidores.

Soma-se a isso o fato de a empresa estatal não ter gerência sobre as margens de lucro cobradas nas etapas subsequentes da cadeia produtiva, uma vez que os percentuais aplicados são prerrogativa das distribuidoras e dos donos dos postos de combustíveis.

As dificuldades na transmissão de ajustes nos preços dos combustíveis já se mostram atuantes no primeiro elo do processo de comercialização do produto. Contudo, outras complicações surgem nas etapas subsequentes da cadeia em decorrência da forma como elas estão estruturadas, como descrito a seguir.

## Etapa 2: As distribuidoras e os biocombustíveis

Após o refino, os combustíveis seguem para as distribuidoras. No Brasil, existem 113 empresas autorizadas pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

(ANP)<sup>7</sup> a atuar nesse segmento da cadeia de comercialização de combustíveis. A aquisição de gasolina e de óleo diesel pelos distribuidores é, normalmente, feita por meio de contrato de fornecimento com o produtor ou sob regime de pedidos mensais, conforme a legislação específica.

As distribuidoras são fundamentais para garantir o abastecimento nacional de combustíveis, uma vez que elas são as únicas autorizadas a vender esse produto para os postos. Essa restrição é necessária pelo fato de que é nas distribuidoras que é realizada a mistura do diesel do Tipo A com os biodiesel na proporção determinada em lei, entregando ao mercado o combustível Tipo B<sup>8</sup>, que é o comercializado nos postos de combustível. No caso da gasolina, mistura-se a sua versão pura, Tipo A, com o etanol para produzir a gasolina Tipo C. Atualmente, o percentual obrigatório de biodiesel na composição do diesel é de 10,0%, enquanto que o etanol anidro compõe 27,0% da gasolina.

Como mencionado anteriormente, a adição de combustíveis renováveis aos de origem fóssil tem o objetivo de reduzir as emissões de gases de efeito estufa (GEE) e de materiais particulados na atmosfera, proporcionando, assim, ganhos ambientais. Os ganhos econômicos, por sua vez, são conseguidos por meio do fomento à produção nacional agrícola

e estímulo à geração de empregos.

Por conta dessa imposição, os preços dos combustíveis tornam-se, também, suscetíveis a variações na produção e no comportamento dos preços dos biocombustíveis. Assim, a mesma lógica desenvolvida no exercício hipotético de repasse das mudanças de preço da refinaria para os postos pode ser aplicada para explicar como o valor dos combustíveis, nessa etapa da comercialização, se portam.

Nesse sentido, quanto maior for a parcela obrigatória da mistura de biocombustível no produto, maior é o repasse das oscilações percebidas no preço dos combustíveis provenientes de fontes renováveis no valor final de distribuição da gasolina ou do diesel. Portanto, é possível conceber um cenário em que acontecimentos do mercado de renováveis proporcionem variações nos preços dos biocombustíveis que podem intensificar ou reduzir as observadas no preço do combustível convencional após a etapa do refino.

Para exemplificar numericamente, supõe-se que um decréscimo no preço do combustível convencional na etapa de refino de R\$0,10 por litro é verificado. Porém, ao mesmo tempo, as distribuidoras percebem um aumento no custo na aquisição do biodiesel de forma que, dada a sua participação de 10,0% na composição

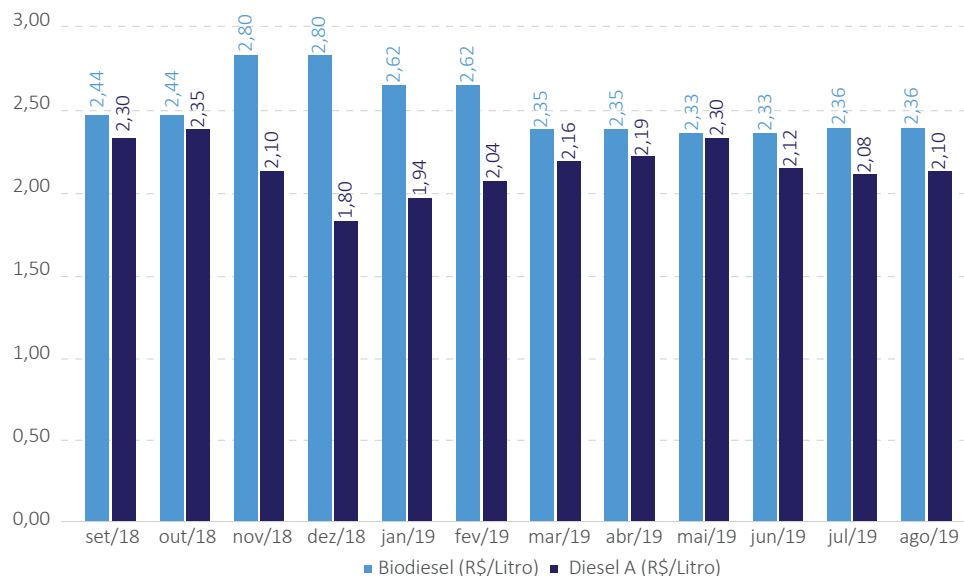
do diesel misturado, ele contribua com um aumento de exatos R\$0,10 por litro no preço de distribuição do combustível.

O resultado dessas duas ações que atuam sobre os preços, mas em direções contrárias, faria com que o valor do diesel ao deixar as distribuidoras fosse igual ao observado na etapa de refino antes da redução do preço adotada como hipótese.

No entanto, se, partindo da mesma hipótese de redução de R\$0,10 por litro de diesel no refino, fosse presumida uma diminuição no custo do combustível renovável que subtraísse R\$0,10 por litro do preço de distribuição do diesel misturado, haveria duas forças agindo na mesma direção e que reforçariam o efeito de contração dos preços. Nesse caso, o preço final de distribuição poderia ficar R\$0,20 por litro menor se todos os demais fatores que afetam o preço permanecessem inalterados.

Além disso, os biocombustíveis têm um custo de produção maior que os combustíveis de origem fóssil de forma que seu preço médio praticado no mercado brasileiro é cerca de 18,0%<sup>9</sup> superior ao dos convencionais (Gráfico 01). Por possuírem um valor mais elevado, a introdução de biocombustível no diesel colabora para incrementar o preço de distribuição do combustível misturado.

**Gráfico 1 – Comparativo de preços do biodiesel e do diesel Tipo A – Brasil – R\$/litro**



Fonte: Elaboração CNT com dados da ANP e da Petrobras.

A prática de adição de combustíveis renováveis aos fósseis, ainda que tenha uma justificativa ambiental plausível, contribui para que as variações de preços verificadas na etapa de refino, ou seja, aquelas divulgadas pela Petrobras, não sejam exatamente iguais as observadas ao final da fase de distribuição. Em outras palavras, considerando que todos os demais fatores que exercem influência sobre o preço dos combustíveis, tais como tributos, margens de comercialização e custo de transporte, permanecem constantes, é factível afirmar que as variações do preço dos combustíveis sofrem

interferências do mercado de biocombustíveis e que, por isso, podem diferir do anunciado para a refinaria.

### Etapa 3: Postos de revenda de combustíveis

No último elo da cadeia de comercialização estão os postos de combustíveis. Eles são responsáveis por comprar o produto das distribuidoras e revender para os consumidores finais. A atividade de revenda só pode ser exercida pelos postos que possuam registro de varejista expedido pela ANP.

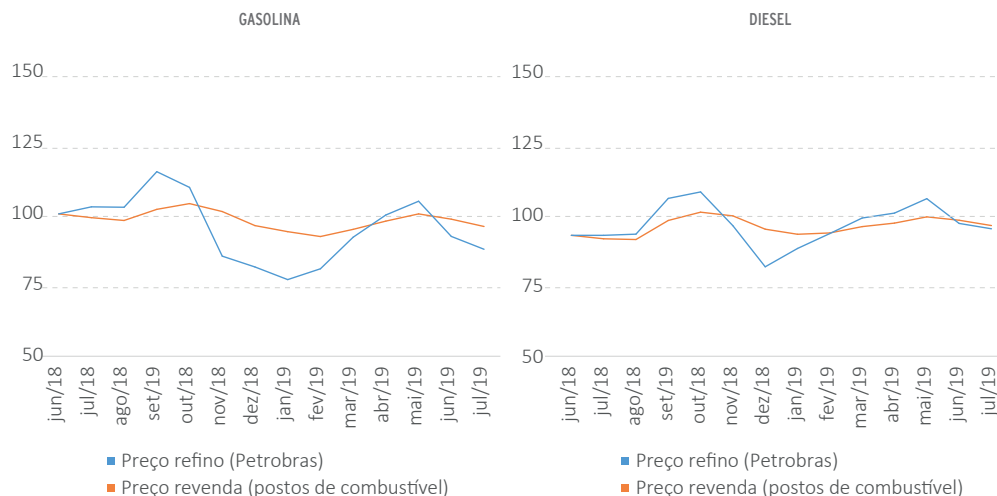
O processo não se restringe a um ato de compra e venda. Ele envolve medidas de coordenação logística que têm por finalidade manter os estoques em níveis que evitem o desabastecimento de combustível para a venda, que poderia comprometer o faturamento do estabelecimento. Complementarmente, a existência de estoque permite suavizar as

oscilações passageiras nos preços do produto.

Assim, os postos podem ser encarados como agentes econômicos reguladores do mercado que, por vezes, se encarregam de absorver os impactos da alta de preços provenientes das etapas anteriores da comercialização e, quando diante de uma redução do custo de aquisição dos combustíveis nas distribuidoras, agem para recompor as suas margens de rentabilidade.

Por exemplo, considerando o período de junho de 2018 a julho de 2019 mostrado no Gráfico 02, todas as vezes em que a linha que representa a variação no preço do refino do combustível esteve por cima da que representa a variação no preço de revenda representam momentos em que os postos de combustíveis reajustaram o valor cobrado pela venda do produto menos do que a correção realizada na etapa do refino.

**Gráfico 2 – Comportamento da variação do preço do diesel e da gasolina nas etapas de refino e revenda Brasil – Número-Índice (jun/2018 = 100)**



Fonte: Elaboração CNT com dados da ANP e da Petrobras.

Ou seja, nesses intervalos de tempo, como, por exemplo, o período que se estende de julho de 2018 a outubro do mesmo ano tanto para o diesel como para o caso da gasolina, os revendedores não repassaram as altas do preço do combustível para os seus consumidores, comprimindo suas margens de lucro, mas sem assumir prejuízos, de forma a contribuir para uma certa estabilidade do mercado.

Já nos momentos em que a variação de preços nos postos foi superior à registrada nas refinarias, especificamente quando a linha que representa a variação no refino se encontra abaixo da que mostra a variação da revenda na representação gráfica, os postos de combustíveis aproveitam para recuperar, em parte, as suas margens. Esse movimento, também, ajuda a equilibrar as variações no preço dos combustíveis pago pelos consumidores e transportadores.

A magnitude e frequência dos ajustes dos preços na bomba de combustível, no entanto, não é previsível. Isso porque essas decisões são prerrogativa dos donos dos postos e estão relacionadas, na maior parte das vezes, à estrutura concorrencial do mercado. O que se pode afirmar é que os revendedores possuem uma importante função de amortecedores das oscilações de preços e, atuando nesse sentido, colaboram para que as variações percentuais anunciadas pela Petrobras não sejam as mesmas observadas nas bombas.

## Outros fatores que influenciam o mercado de combustíveis

A transmissão dos ajustes de preços ao longo da cadeia de comercialização depende tanto da forma como o setor está organizado como da composição do preço final dos combustíveis de acordo com as explicações apresentadas anteriormente. No entanto, alguns outros fatores podem interferir na variação percebida pelos consumidores de forma a fornecer um novo conjunto de argumentos para explicar

a diferença entre o comportamento do preço das refinarias e nos postos de combustíveis.

A própria característica dos combustíveis como insumo imprescindível para a atividade de transporte atua nesse sentido. A impossibilidade de substituir o produto por um similar e de menor custo para manter os veículos em operação faz com que o nível de demanda agregada por combustíveis seja relativamente estável<sup>10</sup>. Isso possibilita que as distribuidoras e os postos decidam se absorvem ou não parte dos ajustes, tanto dos que visam reduzir os preços, aproveitando para recuperar suas margens, quanto dos que elevam os preços, amortecendo o impacto total sobre os demais elos da cadeia do petróleo, mas sempre observando a estrutura concorrencial do mercado em que estão inseridos.

Isso se deve, principalmente, ao fato de que o ambiente competitivo é um importante aspecto do processo decisório da escolha das margens de lucro e, conseqüentemente do preço a ser cobrado pelo combustível. Quanto maior for o nível de competição, menor é a liberdade para definir o retorno financeiro da atividade.

Os fundamentos de mercado ditam que, ao determinar um preço mais alto que o dos concorrentes, vende-se menos, pois os consumidores irão procurar adquirir o combustível onde ele esteja com o menor valor por litro.

No mercado brasileiro, dado o número de agentes econômicos autorizados a desempenhar a atividade em cada etapa da cadeia de comercialização de combustíveis, é possível afirmar que a concorrência cresce à medida que o fluxo se aproxima do seu final. Em outras palavras, a competição na etapa de refino, por ter menos empresas operando, é menor que na de revenda, que conta com um elevado número de postos.

Por fim, é possível encontrar entraves de cunho logístico, decorrente da dependência do transporte rodoviário para estabelecer a rede de distribuição desse produto no território nacional; tributário, devido à uma complexa legislação; e de irregularidades, como a concorrência desleal e as fraudes financeiras e de adulteração da composição do combustível.

No que se refere à infraestrutura de transporte rodoviário, a Pesquisa CNT de Rodovias 2018<sup>11</sup> identificou que, dos 107,16 mil quilômetros avaliados, 57,0% apresentam algum tipo de deficiência<sup>12</sup> no Pavimento, Sinalização e/ou na Geometria da via. Isso fez com que 92,1% dos transportadores rodoviários de cargas que participaram da Sondagem Expectativas Econômicas do Transportador 2018<sup>13</sup> avaliassem como regular, ruim ou péssima as condições da malha rodoviária brasileira.

Por causa dessa situação, os custos de transporte são majorados. Somente os problemas no Pavimento verificados acrescentam um aumento médio de 26,7% no custo operacional do transportador rodoviário de cargas por conta dos maiores custos de manutenção e gasto de combustível, pneus e freios, entre outros.

## Considerações finais

O cenário apresentado mostra que existem diversas razões para que as variações de preços divulgadas pela Petrobras para os preços de refino dos

combustíveis sejam diferentes daquelas percebidas pelos consumidores. Dentre elas, as principais são: por ter menos empresas operando, é menor que na de revenda, que conta com um elevado número de postos.

- Composição do preço final de revenda dos combustíveis;
- Adição de biocombustíveis aos combustíveis convencionais;
- Característica do mercado: essencialidade dos combustíveis;
- Nível de competição da estrutura de mercado; e
- Entraves logísticos da infraestrutura de transporte brasileira.

Cada um desses pontos exerce influência sobre o preço final dos combustíveis e, por isso, pode ser apontado como causador das divergências da alteração percentual na bomba e a anunciada nas refinarias, mesmo supondo que os ajustes sejam integralmente concedidos a todos os elos da cadeia de comercialização.

Assim, é aceitável esperar que o percentual de variação no valor cobrado

na bomba será menor que o divulgado. Isso, no entanto, não muda o fato de que o preço dos combustíveis cobrado no Brasil é elevado, colaborando para que o país tenha um alto custo logístico e, principalmente, de transporte.

Nesse sentido, para que o preço dos combustíveis chegue menor aos transportadores, e a população de uma maneira geral, é preciso que o governo federal atue para melhorar a eficiência do sistema de transporte nacional com o intuito de aumentar a eficiência logística mediante a oferta de rodovias de maior qualidade.

Outra medida que pode colaborar com a redução do preço dos combustíveis é a promoção de um ambiente de negócios mais concorrencial, seja por meio da revisão das regras de importação desse tipo de produto, elevando o número de agentes que o oferecem no mercado interno; por meio do estímulo a entrada de novas refinarias no país<sup>14</sup>; ou mediante uma maior abertura para a entrada de novas distribuidoras.

Da mesma forma, é necessário conferir ao transportador brasileiro



uma maior previsibilidade quanto ao preço do diesel, uma vez que isso o permitirá gerir de forma mais eficiente os custos da prestação do serviço. Nesse sentido, é preciso desenvolver uma política de ajuste de preços mais clara e que estabeleça prazos capazes de proporcionar uma estabilidade no valor dos combustíveis no mercado interno.

A implementação dessas medidas tem o potencial de trazer melhoras nos processos em cada etapa da cadeia de combustíveis, o que coopera para fazer com que eles se tornem mais ágeis e menos custosos, reduzindo os acréscimos feitos no preço final dos combustíveis relativos à tributos e à logística de distribuição e revenda.

## Quadro 1 – A influência do mercado externo

A estrutura de mercado e as características da composição do valor final de refino são utilizadas para explicar o porquê de as quedas na cotação internacional do petróleo não

refletirem em redução equivalente de preços no mercado interno mesmo após a adoção da paridade internacional de preços pela Petrobras<sup>15</sup>. Da mesma forma, conseguem justificar o motivo pelo qual as variações percebidas na bolsa de valores são menores do que aquelas anunciadas para os preços da gasolina, do diesel e do etanol.

A primeira parte pode ser explicada pelo maior dinamismo conferido ao mercado de combustíveis com o início da nova política de precificação adotada pela empresa estatal<sup>16</sup> que reduziu a intervenção governamental nesse setor e o permitiu praticar no mercado interno preço compatível com o do mercado externo. Essa postura se justifica pelo fato de que, se os preços praticados fossem diferentes e o valor que vigorasse no mercado externo fosse maior que a remuneração obtida no mercado brasileiro, seria mais rentável para a empresa exportar sua produção, considerando que ela atue como uma empresa de mercado normal.

Com isso, as variações de preços tornaram-se mais frequentes

comparativamente ao período em que os preços dos combustíveis eram administrados pelo governo federal. Isso porque, ao adotar uma paridade com o mercado internacional, o setor ficou mais responsivo às oscilações em bolsa de valores do preço do barril do petróleo e, conseqüentemente, ao comportamento da taxa de câmbio.

Essa afirmação se justifica, pois as mudanças observadas no preço do

petróleo no mercado internacional impactam duplamente as oscilações verificadas no mercado brasileiro (Figura A). Ou seja, existem duas forças agindo simultaneamente: uma referente ao preço expresso em dólares (cotação do petróleo) e, a outra, para modificar a quantidade de reais necessários para pagar a mesma quantia em dólares (câmbio).

Figura A – Fatores que influenciam o preço do petróleo no mercado brasileiro



Cotação barril de petróleo



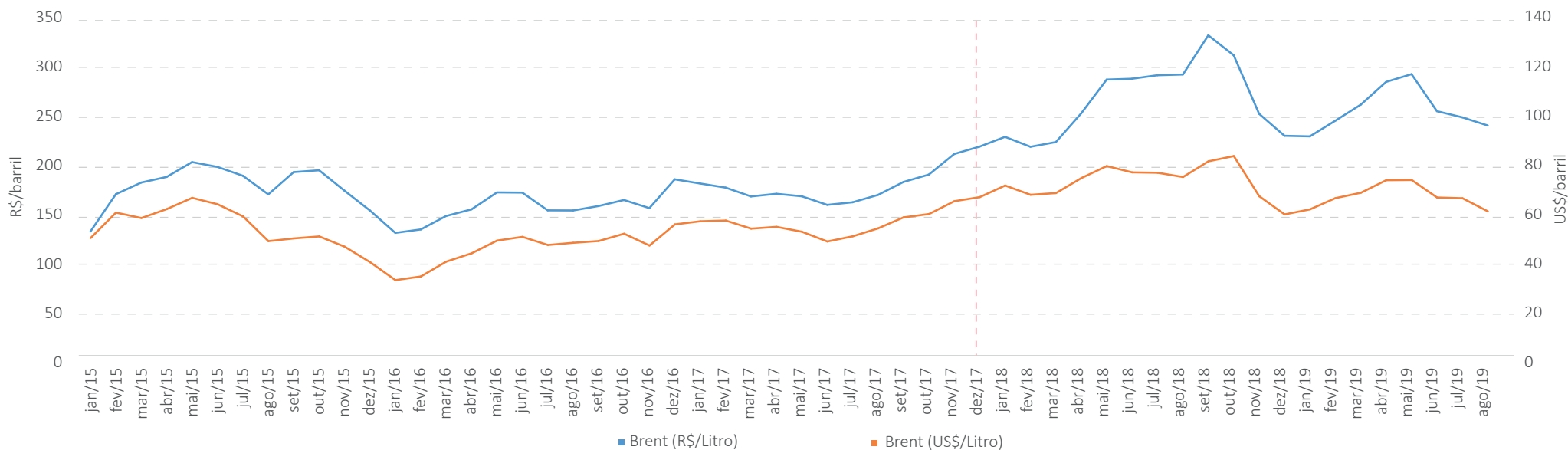
Taxa de câmbio



Preço no mercado brasileiro

Fonte: Elaboração CNT com informações da Petrobras.

Gráfico A - Evolução mensal do preço internacional do barril de petróleo Brent - 2015 a 2019 - US\$/ barril e R\$/barril



Fonte: Elaboração própria com dados da Administração da Informação Energética dos Estados Unidos (US EIA) e do Banco Central do Brasil.

Exemplificando numericamente, se o barril do petróleo custasse US\$ 100,00 e a taxa de câmbio fosse R\$ 3,00 por dólar, seria preciso desembolsar R\$ 300,00 para adquirir uma unidade. No caso de o preço cair

para US\$ 70,00 e a taxa de câmbio permanecesse em R\$ 3,00 por dólar, o custo seria de apenas R\$ 210,00. No entanto, se houvesse uma valorização cambial tal que o valor de troca das divisas fosse para R\$ 2,50 por dólar,

o valor a ser desembolsado para a aquisição do petróleo seria ainda menor, R\$ 175,00.

A lógica contrária também pode ser aplicada. Ou seja, diante de uma queda no preço do barril do petróleo,

o advento de uma desvalorização da moeda nacional é capaz de acabar com todos os ganhos monetários do menor valor do produto. Nessa situação, não haveria motivos para esperar alguma mudança no preço doméstico

do petróleo e, conseqüentemente, nenhuma alteração ao longo da cadeia de comercialização do produto nos moldes explicados anteriormente.

A evolução do preço do barril de petróleo Brent, cotação em dólares e em reais, é apresentada no Gráfico A. Nele, é possível observar um distanciamento das curvas do preço cotado em moeda nacional e em internacional, comportamento que pode ser explicado, em parte, pela desvalorização da moeda nacional. Na prática, esse movimento implicou que os aumentos do custo do petróleo foram maiores no mercado brasileiro que os percebidos no internacional e que os recuos foram, na verdade, assimilados como altas menos intensas.

A forma como o preço do barril interage com a taxa de câmbio ajuda a explicar o motivo pelo qual algumas reduções percebidas no mercado internacional por meio dos valores expressos na bolsa de valores não são sentidas no mercado brasileiro. Essa dinâmica é o primeiro entrave à queda do preço dos combustíveis em âmbito

nacional e justifica a dificuldade de repassar os recuos da cotação do barril do petróleo para os preços nas refinarias.

Quando a conjuntura permite que haja uma cotação internacional do petróleo e uma taxa de câmbio favoráveis à redução do preço dos combustíveis, os obstáculos internos, identificados nesse Economia em Foco, podem dissipar os ganhos antes que eles alcancem os consumidores finais.

<sup>1</sup> Esse valor representa o peso dos combustíveis na construção do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) em dezembro de 2018 que, por sua vez, está relacionado com a parcela da renda que os indivíduos gastam com a aquisição desse produto, estimada pela Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF). Considerando os demais bens e serviços ofertados pelo setor de transporte, esse percentual chega a 18,51%.

<sup>2</sup> O petróleo em sua forma bruta pode ser adquirido mediante as atividades de prospecção e extração ou por meio de importação.

<sup>3</sup> Mais detalhes sobre a dinâmica do mercado internacional de combustíveis e como ela afeta os preços no mercado brasileiro estão disponíveis no Quadro 01 - A influência do mercado externo.

<sup>4</sup> Em resposta às demandas dos transportadores durante a greve dos caminhoneiros de maio de 2018, o governo federal decidiu zerar a cobrança da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) sobre o diesel em 22 de maio do mesmo ano.

<sup>5</sup> Em resposta às demandas dos transportadores durante a greve dos caminhoneiros de maio de

2018, o governo federal decidiu zerar a cobrança da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) sobre o diesel em 22 de maio do mesmo ano.

<sup>6</sup> O percentual de realização da Petrobras refere-se à participação do preço do combustível na refinaria, sem impostos, no preço final ao consumidor.

<sup>7</sup> A ANP define os requisitos para o exercício desta atividade e autoriza a construção e a operação de instalações para armazenamento desses combustíveis. No relatório de filiais de distribuidores autorizados ao exercício de atividade de combustíveis líquidos, constam 113 razões sociais distintas e 708 CNPJs ativos. Essa diferença se deve ao fato de que uma empresa pode ter diferentes filiais atuando e, cada uma delas deve estar registrada em um CNPJ diferente. Informações coletadas no site da ANP no dia 23 de agosto de 2019.

<sup>8</sup> Combustível Tipo B, para o diesel, e C, para a gasolina, é a nomenclatura utilizada para se referir ao combustível que é misturado com biocombustíveis e/ou aditivos. Essa classificação é necessária para diferenciá-lo do combustível puro ou Tipo A.

<sup>9</sup> O percentual foi calculado com base na comparação dos preços médios de leilão do biodiesel disponibilizados pela ANP e dos preços médios do diesel Tipo A referentes ao período de setembro de 2018 a agosto de 2019, intervalo de tempo disponível, divulgados pela Petrobras.

<sup>10</sup> Em economia, o termo que define essa situação é o de baixa elasticidade preço da demanda.

<sup>11</sup> Em resposta às demandas dos transportadores durante a greve dos caminhoneiros de maio de 2018, o governo federal decidiu zerar a cobrança da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) sobre o diesel em 22 de maio do mesmo ano.

<sup>12</sup> O relatório completo está disponível em <http://pesquisarodovias.cnt.org.br/>.

<sup>13</sup> Extensão classificada como Regular, Ruim ou Péssimo no Estado Geral da rodovia.

<sup>14</sup> Para mais informações, acesse <http://cnt.org.br/Estudo/sondagem-expectativas-economicas-do-transportador>.

<sup>14</sup> No Brasil, a quebra do monopólio legal do refino foi determinada pela Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997. Contudo, na prática, a Petrobras detém a maior parcela desse mercado de forma a exercer forte influência sobre a precificação de combustíveis.

<sup>15</sup> A nova política da Petrobras foi instituída em julho de 2017.

<sup>16</sup> A Petrobras é uma empresa de capital aberto, cujo acionista majoritário é o governo brasileiro, a União, de forma que ela é considerada uma empresa estatal de economia mista.