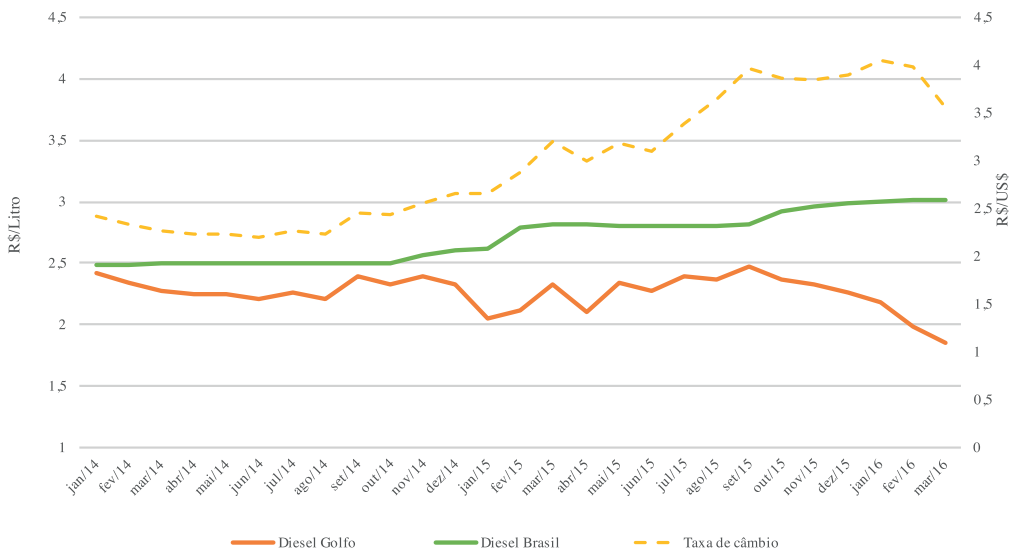
O preço (desproporcional) do litro do diesel no Brasil

No Brasil, o setor de transporte caracteriza-se majoritariamente pela utilização de derivados de petróleo como combustível[1]. A atividade é amplamente dependente da indústria petrolífera e de sua capacidade de atender à demanda, em especial do diesel[2]. Isso ocorre porque o modal rodoviário, principal modo de transporte no país, é responsável por mais de 90% da energia consumida pelo setor[3]. Assim, as variações de preços do diesel são de grande relevância para os transportadores rodoviários, para os quais a participação dos combustíveis e lubrificantes é cerca de 30% do consumo intermediário total da atividade[4].

No ano de 2014, o litro do óleo diesel no Brasil foi vendido, em média, a R$ 2,512[5]. Em 2015, esse valor foi de R$ 2,827[6]. Isso significou um aumento de 12,55%, ou seja, acima da inflação que foi de 10,67%[7] no período. Houve, portanto, um incremento real de custos para os transportadores que é contrário à variação do preço internacional do diesel. O Gráfico 1 mostra a evolução entre o preço nacional do diesel e o seu preço internacional, convertido em reais. A trajetória de descolamento entre os preços praticados no país e no exterior começou por volta de agosto de 2014, quando se percebe também a trajetória ascendente do câmbio. É possível perceber que, em 2015, enquanto o valor do diesel na Costa do Golfo[8] teve queda, no Brasil, ele aumentou. Isso fez com que o preço no Brasil fosse 62,9% maior do que o internacional em março de 2016.

O Gráfico 2 mostra os comportamentos do preço do diesel da Costa do Golfo cotado em dólar americano e em reais, além do valor do diesel vendido no Brasil. O que se percebe é que, enquanto o preço do diesel vendido no país aumentou 20,7% em 24 meses, o preço internacional do diesel cotado em moeda americana caiu 48,2%.

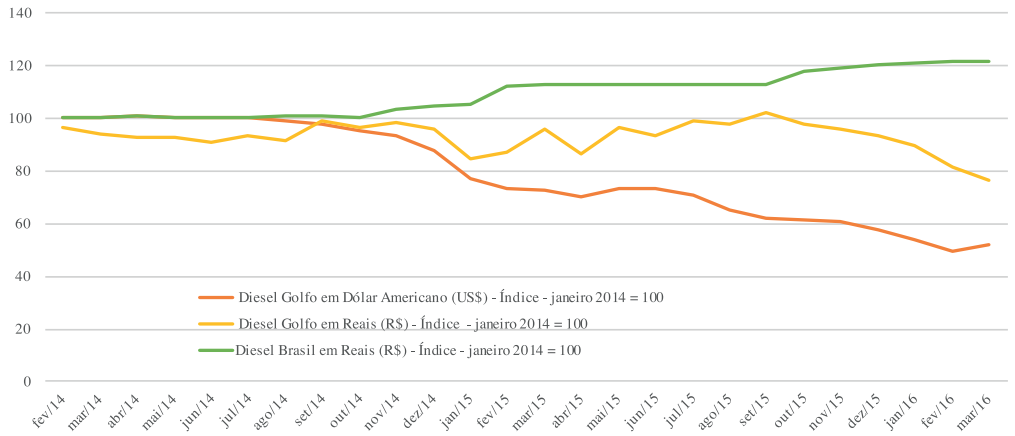
Gráfico 1 – Evolução do preço (R$) do diesel da Costa do Golfo, do preço (R$) do diesel vendido no Brasil e da taxa de câmbio (R$/US$) - janeiro de 2014 a março de 2016



Fonte: Agência Nacional de Petróleo – ANP, para o preço do diesel vendido no país; U.S. Energy Information Administration – EIA, para a cotação do diesel na Costa do Golfo; Banco Central do Brasil – Séries Temporais, para taxa de câmbio; elaboração CNT.

Essa diferença de comportamento entre o diesel nacional e o diesel internacional só é amenizada pela taxa de câmbio, que sofreu uma elevação de 59,2% no mesmo período, desvalorizando a moeda nacional. Isso pode ser percebido pela evolução do diesel internacional em reais, que mostra um comportamento mais estável, com queda percebida de -17,55%. Isto é, a taxa de câmbio vem absorvendo grande parte do diferencial de custos internos e externos.

Gráfico 2 – Evolução do preço do diesel da Costa do Golfo em dólar americano (US$) e em reais (R$) e do preço do diesel vendido no Brasil em reais (R$)
Índice (data-base: janeiro 2014 = 100) – janeiro de 2014 a março de 2016



Fonte: Agência Nacional de Petróleo – ANP, para o preço do diesel vendido no país; U.S. Energy Information Administration – EIA, para a cotação do diesel na Costa do Golfo; Banco Central do Brasil – Séries Temporais, para taxa de câmbio; elaboração CNT.

Mesmo com o papel atenuante da taxa de câmbio, há ainda uma diferença entre os valores domésticos e internacionais. O aumento verificado no preço do diesel no período advém de vários fatores, sendo os dois principais: a elevação da carga tributária – de CIDE, PIS/PASEP, COFINS, e ICMS sobre a comercialização do produto que é de 23% do preço do combustível – e as variações no preço do biodiesel – que participa com 5% do preço final, devido ao percentual obrigatório na composição do diesel[9]. Ambos são componentes relevantes para explicar os preços elevados do diesel no país.

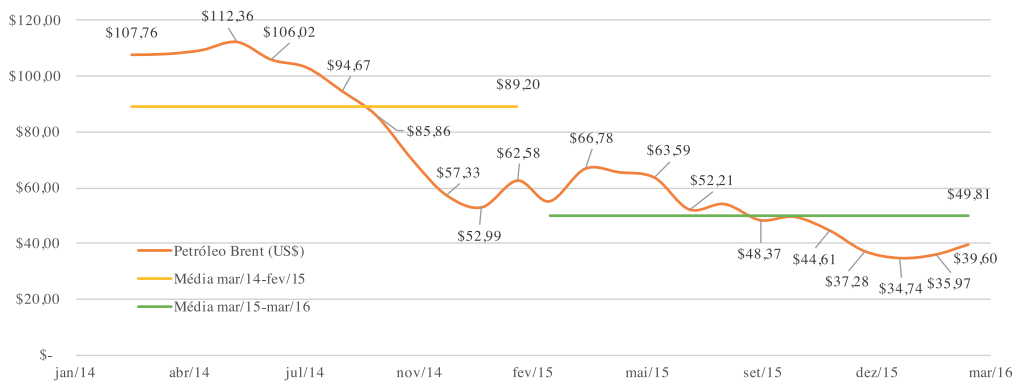
Entretanto, há ainda o inconteste papel da Petrobras na definição dos preços. No Brasil, a Petrobras detém a maior parcela de direitos de exploração do petróleo e óleo de origem fóssil. A empresa atua na exploração e produção de petróleo e gás, no refino de praticamente 100%[10] do petróleo bruto e em parcela significativa de sua distribuição, transporte e comercialização. Ou seja, ela participa de toda a cadeia principal dos derivados do petróleo no país. Além disso, com o poder de monopólio que a Petrobras possui no refino do óleo, em última instância, é essa estatal quem define, de forma unilateral, os níveis mínimos de preços do combustível produzido e vendido no país.

Pode-se afirmar que essa prática de "preços administrados" impõe certo grau de protecionismo quanto a oscilações e volatilidades da cotação internacional do petróleo na estabilidade dos combustíveis e do diesel, permitindo o planejamento de médio prazo por parte dos transportadores. Por outro lado, a ausência de concorrência nesse mercado explica a pequena variação de preços internos dos combustíveis ao longo do tempo.

Porém, há ainda outros elementos que vêm influenciando a manutenção dos patamares de preços. Um deles está relacionado aos problemas financeiros da empresa, em decorrência das suspeitas de corrupção e de má gestão, o que levou a Petrobras a apresentar resultados financeiros pouco favoráveis[11] e a revisar seu plano de negócio com corte de investimentos e de produção futura[12]. Como consequência, houve redução do valor de mercado da empresa e têm-se praticado preços mais elevados para auxiliar na recomposição de parte de sua margem operacional.

Por fim, a Petrobras enfrenta o desafio da redução no preço do barril do petróleo que, entre 1º de abril de 2014 e 1º de março de 2016, caiu 63,35%[13]. O Gráfico 3 mostra essa configuração. Independentemente dos motivos[14], essa queda dificilmente influenciará os preços internos dos combustíveis[15]. Isso porque há dúvidas quanto à viabilidade econômica da exploração e produção de petróleo nos campos de pré-sal[16] de forma que pode haver a necessidade de manter altos os preços dos combustíveis para compensar eventuais perdas advindas de uma cotação internacional do petróleo muito baixa.

Gráfico 3 – Evolução da cotação internacional (US$) do barril de petróleo brent - março de 2014 a março de 2016



Fonte: http://br.investing.com/commodities/brent-oil-historical-data. Acesso em 15 de fevereiro de 2016. Elaboração CNT.

A busca pela redução de custos logísticos deve ser constante. Entretanto, o que se percebe é a confluência de uma série de fatores que influenciam negativamente os preços do diesel no país. Dessa forma, a despeito da queda internacional da cotação do barril de petróleo e dos preços de seus combustíveis derivados, espera-se pouca modificação da política de precificação do diesel no curto prazo no país. Adicionalmente, no cenário econômico atual, as expectativas se mostram pouco otimistas para o próximo biênio. Assim, forçar o transportador e, por sua vez, a atividade produtiva brasileira a arcar com uma diferença de preços de mais de 60% em um item de custo tão relevante como é o combustível gera graves problemas de competitividade global, retardando a recuperação econômica brasileira.

[1] Em 2014, do total consumido em energia pelo setor de transporte, 80,3% era composto por combustíveis derivados do petróleo. Ministério de Minas e Energia (MME). Resenha Energética Brasileira – Resultados de 2014. Edição de junho de 2015.

[2] O óleo diesel é o combustível mais usado no Brasil. O diesel contempla os diversos tipos de óleo diesel automotivo comercializado no país. O preço por R$/litro varia de acordo com a diversidade de cada região.

[3] O consumo do setor de transporte representou 32,5% do total de energia consumida no país (entre combustíveis, energia elétrica e outros) em 2014. Desses 32,5%, 92,62% foram consumidos pelo segmento rodoviário.

[4] IBGE - Pesquisa Anual de Serviços 2013. Possivelmente esse percentual está subestimado, uma vez que a PAS não inclui transportadores autônomos de cargas realizando a pesquisa somente com empresas. Conforme a Pesquisa CNT de Caminhoneiros 2016, o custo com combustível é um dos principais problemas da atividade, de acordo com 56,4% dos autônomos entrevistados.

[5] O preço do diesel S10 apresentou uma média anual de R$2,634 em 2014. Fonte: ANP - Síntese dos Preços Praticados – Brasil - RESUMO II.

[6] O preço do diesel S10 apresentou uma média anual de R$2,976 em 2015. Fonte: ANP - Síntese dos Preços Praticados – Brasil - RESUMO II.

[7] IBGE – IPCA.

[8] A cotação do diesel na Costa do Golfo é um valor de referência para o mercado internacional.

[9] Fonte: http://www.petrobras.com.br/pt/produtos-e-servicos/composicao-de-precos/diesel/ Acesso em 23 de fevereiro de 2016.

[10] Em 2015, as refinarias que a Petrobras tem propriedade total ou parcial foram responsáveis pelo refino de 99,62% do volume em metros cúbicos de petróleo bruto no país. Fonte: ANP – Dados estatísticos mensais – Volume de petróleo refinado por refinaria e origem (nacional e importada) - 2000-2015 (m3).

[11] A empresa realizou lucro líquido de jan-set/2015 de R$ 2.102 milhões, 58% inferior a igual período de 2014, e teve prejuízo de R$ 3.759 milhões no 3º trimestre de 2015. Fonte: http://www.investidorpetrobras.com.br/pt/resultados-financeiros#topo. Acesso em 15 de fevereiro de 2016.

[12] A revisão do plano de negócios foi criticada negativamente por especialistas do setor: http://www.valor.com.br/empresas/4389038/novo-plano-da-petrobras-gera-desconfianca-e-recebe-criticas. Acesso em 15 de fevereiro de 2016.

[13] Petróleo brent.

[14] De um lado, alguns especialistas apontam para a existência de uma bolha especulativa, enquanto outros advertem sobre a queda de demanda advinda do aumento da utilização alternativa de energia produzida a partir do gás de xisto. Pode-se ainda citar como fator a queda da demanda mundial de commodities em geral, em muito liderada pelo desaquecimento da China, concomitante à manutenção da quantidade mundial produzida de petróleo, que não vem se adequando aos preços, mantendo-se estável, devido a uma competição por *market-share*.

[15] Cabe a menção que a importação de petróleo está mais relacionada ao aumento da qualidade do petróleo produzido no país do que à necessidade de complementação de oferta interna.

[16] Em janeiro de 2015, a Petrobras afirmou que o valor de *break-even* estimado no planejamento era cerca de US$ 45,00 o barril de petróleo. Atualmente, o barril está com valor internacional em torno de US$ 30,00, o que pode estar gerando prejuízos, principalmente diante de um quadro fiscal de aumento de impostos. Entretanto, essa afirmação é negada pela empresa, que afirma que o pré-sal continua viável economicamente. Diante das dificuldades da empresa e das suspeitas de corrupção, a credibilidade da Petrobras está abalada. http://www.petrobras.com.br/fatos-e-dados/esclarecimento-viabilidade-de-producao-no-pre-sal.htm e http://www.petrobras.com.br/fatos-e-dados/resultados-comprovam-viabilidade-tecnica-e-economica-do-pre-sal.htm. Acesso em 15 de fevereiro de 2015.