

AUMENTOS DO DIESEL, ETERNO PESADELO.

Por José Luiz Pereira *

RESUMO

Por característica própria, o setor de transporte rodoviário de cargas é um segmento altamente competitivo, até pela facilidade de entrada, nesse mercado, de prestadores de serviços de transporte com pouca ou nenhuma qualificação, aliado ainda a um custo de investimento inicial relativamente baixo, quando comparado a setores mais complexos.

Basta o agente econômico autônomo, por exemplo, possuir, ainda hoje, um MB 1113 trucado com baú em bom estado, que custa hoje aproximadamente R\$ 42.500,00, para virar um transportador rodoviário de cargas e começar a competir no mercado de carga fracionada com empresas de transporte tradicionais.

De maneira geral, o mercado de transporte rodoviário de cargas é de concorrência perfeita, uma vez que, operam nesse mercado muitos transportadores de cargas e muitos contratantes de fretes. Portanto, nesse mercado, salvo algumas modalidades, geralmente quem determina o frete é o próprio mercado. E, como diz a teoria econômica, numa atividade em que, quem determina o quanto quer pagar é o livre mercado, custos passa a ser um mero detalhe.

As empresas, para competirem nesse mercado, têm que gerenciar com cuidado os seus custos, para evitar que ele extrapole o preço. Portanto, no caso do transporte rodoviário de cargas, tem que existir sim, preocupação com os aumentos dos preços dos insumos, principalmente, combustíveis, que tem uma representatividade aproximada de 35% dos custos totais numa operação de longa distância.

O segredo a competitividade hoje, numa economia estabilizada é, primeiro gerenciar custos de produção e depois buscar incessantemente a produtividade.

ABSTRACT

Characteristic for the trucking industry cargo is a highly competitive segment , to the ease of entry , the market of providers of transportation services with little or no qualifications ally even at a cost of relatively low initial investment compared the more complex sectors .

Just autonomous economic agent , for example, has still today a MB 1113 with truncated trunk trim , which now costs about R \$ 42,500.00 , to turn a road freight carrier and begin to compete in the market for breakbulk with traditional transport companies .

It is no wonder that we say that , in general , the market for road haulage is perfect competition , since many operate in this market charge carriers and many contractors freight . Therefore , in this market , unless some embodiments, who usually determines the freight is the market itself . And, as economic theory , an activity that , who decides how much to pay is the free market , cost becomes a mere detail .

Companies to compete in this market , which has greatly manage their costs , to prevent it extrapolates . Therefore , in the case of road transport of cargo , it has to be yes , concern over rising prices of inputs , especially fuel , which has a representation of approximately 35 % of total costs in a long-distance operation .

The secret competitiveness today 's economy stabilized, manage production costs first and then seek incessantly productivity .



De todos os insumos que compõem os custos de transporte rodoviário, sem dúvida o combustível é o mais significativo. Para se ter uma ideia, o seu peso numa viagem de São Paulo/SP a Diamantina/MG, com aproximadamente 800 km de distância, chega a representar 29,7% dos custos totais do frete.

Tabela 1 - PESOS DOS INSUMOS NUMA OPERAÇÃO DE CARGA LOTAÇÃO (%)					
Distâncias (km) :	50	400	800	2.400	6.000
Veículo	32,58	36,42	37,64	38,81	39,25
Salários	35,45	26,00	23,01	20,12	19,04
Combustível	6,71	24,17	29,69	35,02	37,02
Lavagem e lubrificação	0,67	2,42	2,97	3,50	3,70
Pneus	1,12	4,03	4,95	5,84	6,17
Despesas indiretas, exceto salários	27,57	12,41	7,62	3,00	1,27
Créditos de impostos	-4,10	-5,45	-5,88	-6,29	-6,45
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: DECOPE/NTC&LOGÍSTICA

Por se tratar de importante componente de custos numa operação de transporte, principalmente, no segmento de lotação, qualquer reajuste de preço desse insumo será imediatamente sentido nos custos operacionais das empresas de transporte.

Mantidos inalterados os preços dos demais insumos do transporte, numa operação com distância de aproximadamente 800 km, o desencaixe com diesel de seria de R\$ 745,58. Após reajuste de 3,94% no preço do óleo diesel, por exemplo, esse custo subiria para R\$ 774,95, com impacto de 0,96% sobre os custos totais. É o que teria acontecido caso o Governo, ao anunciar esse reajuste em 22 de junho de 2012, e não tivesse isentado os contribuintes da CIDE - Contribuições de Intervenção no Direito Econômico.

Menos de um mês do primeiro aumento, ocorrido em 16/07/12, a Petrobrás voltou a reajustar os preços dos combustíveis. Desta vez, em 6,0% nas refinarias, tanto para o óleo diesel quanto para a gasolina. Sem os instrumentos fiscais para reduzir o impacto do reajuste na ponta do consumo, o setor de transporte rodoviário de cargas viu seus custos com diesel aumentarem em média 5,4% na bomba. O desembolso da viagem de 800 km, que era de R\$ 745,58 saltou para R\$ 785,84, encarecendo o custo total da viagem, que salta de R\$ 2.845,94 para R\$ 2.883,42, um aumento de 1,32% no custo da viagem.

Tabela 2 - IMPACTO DE UM AUMENTO DE 5,4% NO PREÇO DO ÓLEO DIESEL NA BOMBA SOBRE OS CUSTOS OPERACIONAIS POR TONELADA TRANSPORTADA (CARGA LOTAÇÃO)

Distância	km	R\$/TON. ANTES DO AUMENTO	R\$/TON. DEPOIS DO AUMENTO	VAR. (%) NO CUSTO P/TON. APÓS O AUMENTO
Muito Curtas	50	28,84	28,92	0,30%
Curtas	400	64,57	65,26	1,07%
Médias	800	105,41	106,79	1,32%
Longas	2.400	268,75	272,92	1,55%
Muito Longas	6.000	636,28	646,69	1,64%

OBS.: REAJUSTE DE 6,0% NAS REFINARIAS - PETROBRAS - 16/07/13

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Seis meses depois, em 30 de janeiro de 2013, a Petrobrás tornou a aumentar os preços dos combustíveis. Agora o reajuste foi de 6,6% para a gasolina e 5,4% para o litro de diesel. A alegação da Petrobrás para os aumentos é o desequilíbrio entre o preço do óleo no mercado internacional e os praticados internamente.

Esse aumento foi sentido quase na íntegra pelo transportador rodoviário de carga. O impacto nas bombas foi de **92,6%**, ou seja, **5,0%**, o que trouxe para os custos operacionais um aumento de **1,53%** na operação de longa distância.

Tabela 3 - IMPACTO DO AUMENTO ACUMULADO DE 5,0% NO PREÇO DO ÓLEO DIESEL NA BOMBA SOBRE OS CUSTOS OPERACIONAIS POR TONELADA TRANSPORTADA (CARGA LOTAÇÃO)

Distância	km	R\$/TON. ANTES DO AUMENTO	R\$/TON. DEPOIS DO AUMENTO	VAR. (%) NO CUSTO P/TON. APÓS O AUMENTO
Muito Curtas	50	16,74	16,82	0,49%
Curtas	400	52,84	53,50	1,25%
Médias	800	94,11	95,43	1,40%
Longas	2.400	259,17	263,14	1,53%
Muito Longas	6.000	630,57	640,48	1,57%

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

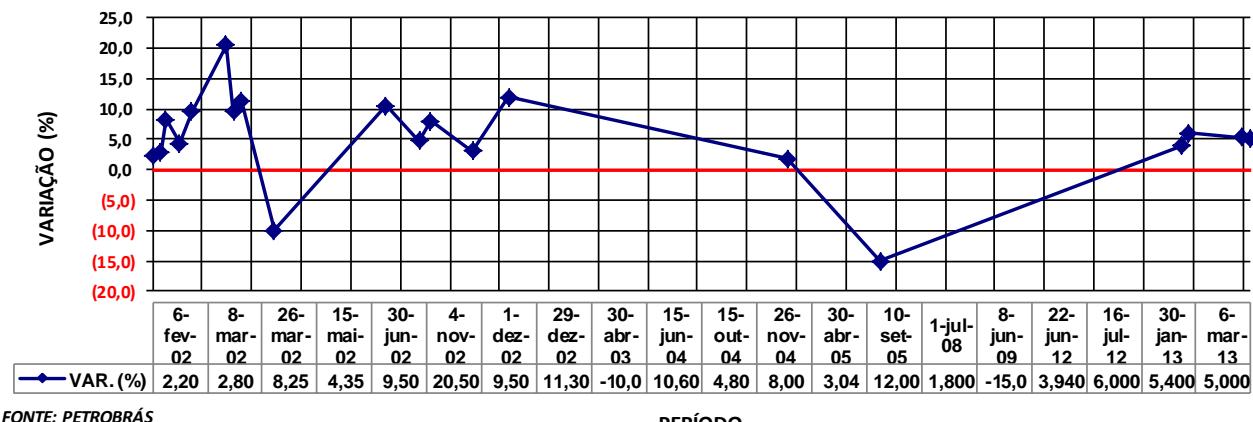
Em 6 de março de 2013, o Governo anunciou o quarto aumento de preço do óleo diesel, em um período de 13 meses, e o segundo em menos de quarenta dias. O reajuste foi de 5,0%, nas refinarias, tanto para o diesel quanto para a gasolina.

Esse aumento surpreendeu o setor de transporte rodoviário de cargas, que não havia digerido ainda os três primeiros reajustes, em virtude da feroz concorrência porque passa o setor.



Dessa vez, segundo pesquisas do DECOPE/NTC, o repasse foi de 100% nas bombas, e o que era reequilíbrio financeiro para a Petrobrás, virou pesadelo para os transportadores de cargas, que tinham em mãos um “abacaxi” de 16,20% de aumento de óleo diesel para “descascar”, num cenário de economia desaquecida e num setor altamente concorrido.

Gráfico 1 - AUMENTO DE PREÇO DO ÓLEO DIESEL NAS REFINARIAS



FONTE: PETROBRÁS

PERÍODO

O impacto desse aumento sobre os custos operacionais das empresas de transporte foi imediato. Os reflexos foram maiores nas operações de longa distância, como, por exemplo, a operação de carga lotação, com impacto de 1,59%.

Tabela 4 - IMPACTO DE UM AUMENTO DE 5% NO PREÇO DO ÓLEO DIESEL NA BOMBA SOBRE OS CUSTOS OPERACIONAIS POR TONELADA TRANSPORTADA (CARGA LOTAÇÃO)

Distância	km	R\$/TON. ANTES DO AUMENTO	R\$/TON. DEPOIS DO AUMENTO	VAR. (%) NO CUSTO P/TON. APÓS O AUMENTO
Muito Curtas	50	16,90	16,98	0,51%
Curtas	400	53,85	54,55	1,30%
Médias	800	96,08	97,48	1,46%
Longas	2.400	265,00	269,21	1,59%
Muito Longas	6.000	645,08	655,60	1,63%

Obs: Dia 06/03/13 o Governo anuncia um aumento de 5% no preço do diesel na refinaria

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Em 08/06/2009, a Petrobrás promoveu redução de preço do óleo diesel de (-15,0%) nas refinarias. O impacto prometido pelo governo, nas bombas seria de aproximadamente 9,60%, mas, segundo acompanhamento do DECOPE/NTC, até abril/11, esse impacto não havia chegado a (-4,46%). Assim, o reajuste acumulado de 01/07/08 até 06/03/13 chegou a 13,02%, conforme tabela.

Tabela 5 - REAJUSTE DO ÓLEO DIESEL NAS REFINARIAS E SEUS REFLEXOS NAS BOMBAS

PERÍODO DOS REAJUSTES	REAJUSTES NAS REFINARIAS	IMPACTO NAS BOMBAS
1-jul-08	1,80	1,80
8-jun-09	-15,00	-4,46 *
22-jun-12	3,94	0,00 **
16-jul-12	6,00	5,40
30-jan-13	5,40	5,00
6-mar-13	5,00	5,00

* Redução de preço alcançado nas bombas segundo última análise DECOPE Abril/11

** Impacto compensado pela redução da CIDE

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Tabela 6 - EVOLUÇÃO ACUMULADA DOS REAJUSTES DO ÓLEO DIESEL PROMOVIDO PELA PETROBRÁS - NAS REFINARIAS E NAS BOMBAS

ÍNDICES	VARIAÇÃO ACUMULADA NAS REFINARIAS	ÍNDICES	VARIAÇÃO ACUMULADA NAS BOMBAS
100,00	0,00	100,00	0,00
101,80	1,80	101,80	1,80
86,53	-13,47	97,26	-2,74
89,94	-10,06	97,26	-2,74
95,34	-4,66	102,51	2,51
100,48	0,48	107,64	7,64
105,51	5,51	113,02	13,02
→	5,51	→	13,02

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

NOVO REAJUSTE?

A Petrobrás pressiona o Governo para um novo reajuste dos combustíveis ainda em 2013, o que seria o terceiro no ano, para amenizar sérios problemas de caixa em que se encontra a empresa estatal. Além da diferença entre os preços dos combustíveis interna e externamente, a alta do dólar também é uma importante variável para que esse aumento aconteça.

O DECOPE/NTC acredita que embora, segundo executivos da Petrobrás, a defasagem entre os preços internacionais e nacionais tenha chegado a 30%, quando o câmbio superou a taxa de R\$ 2,40, o Governo promova até o final desse ano de 2013, um reajuste que pode variar entre 6,0% a 10,0% nas refinarias, com reflexos sobre os preços de bomba de 70% a 80% desse valor.

Tabela 7 - IMPACTO DE UM AUMENTO DE 8,0% NO PREÇO DO ÓLEO DIESEL NA BOMBA SOBRE OS CUSTOS OPERACIONAIS POR TONELADA TRANSPORTADA (CARGA LOTAÇÃO)

Distância	km	R\$/TON. ANTES DO AUMENTO	R\$/TON. DEPOIS DO AUMENTO	VAR. (%) NO CUSTO P/TON. APÓS O AUMENTO
Muito Curtas	50	16,90	17,04	0,83%
Curtas	400	53,85	54,97	2,08%
Médias	800	96,08	98,32	2,33%
Longas	2.400	265,00	271,73	2,54%
Muito Longas	6.000	645,08	661,91	2,61%

Obs: Provável aumento de 10% no preço do diesel na refinaria até o final de 2013

Fonte: DECOPE/NTC&Logística

Segundo estudos do DECOPE/NTC, um aumento médio de 8,0% nas bombas, pode gerar um impacto de aproximadamente 2,54% nos custos da operação de carga lotação na longa distância, considerando as outras variáveis de custos constantes.

Se esse aumento passa pelo Governo, ainda esse ano, aumentará os desafios dos transportadores dos transportadores de cargas, pois terão pela frente um acumulado de custos somente com combustível de 19,15%, para repassar. A pergunta é: como?. O óleo diesel é um insumo cujo desencaixe para a sua manutenção é imediata. Com esse aumento a Petrobrás pode conseguir começar a resolver o problema de caixa dela, e criar problemas de fluxo de caixa para o transportador rodoviário de cargas.

* Graduado em Economia pela Universidade de Mogi das Cruzes, Pós-graduação em Economia de Empresas pela Universidade São Judas Tadeu, Pós-graduação em Didática de Ensino Superior pela Universidade Mackenzie e Mestrado em Economia pela Universidade Mackenzie. Coordenador de Economia – DECOPE/NTC&LOGÍSTICA. Professor de Teoria Economia, Economia de Empresas, Contextos Econômicos e Economia Internacional da UNINOVE, Professor de Custos e Formação de Tarifas da Universidade do Transporte – ULT/SETCESP, Membro do Comitê Caminhões e Ônibus – SAE BRASIL, Vice Conselheiro do CEDATT – CONSELHO ESTADUAL PARA DIMINUIÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO E TRANSPORTES.