

[PAPER TITLE]

DO ATACADO AO VAREJO: ANALISANDO O REPASSE DO PREÇO DO ÓLEO DIESEL NO BRASIL

[Mônica M^a A. Teixeira, Universidade Federal Fluminense, +55 21 982170511, mmateixeira@yahoo.com.br]

[Niágara Rodrigues, Universidade Federal Fluminense, +55 21 980300665, niagararodrigues@gmail.com]

[Luciano Dias Losekann, Universidade Federal Fluminense, +55 21 996023831, lucianolosekann@id.uff.br]

Overview

O processo de precificação dos combustíveis no Brasil é sempre tema de grande debate público e privado, pois variações significativas de preços têm reflexos tanto no setor produtivo como para os consumidores finais. Além disso, o Brasil é um país de dimensões continentais, e pelo fato de ter essa característica, o transporte rodoviário é o sistema de transporte predominante para o deslocamento de pessoas e mercadorias, por isso, o repasse do preço do óleo diesel torna-se relevante, pois tal combustível é o principal insumo da atividade de transporte rodoviário.

Em outubro de 2016, a Petrobras implementou sua nova estratégia de preços para os combustíveis comercializados nas suas refinarias, tendo como objetivo o alinhamento de curto prazo dos preços domésticos aos internacionais, com base em reajustes mensais. É importante destacar que, até então, os preços dos combustíveis eram praticamente estáveis e os reajustes aconteciam com pouca frequência. Entretanto, no período entre 2010 e 2014, o governo federal, acionista majoritário da Petrobras, usou de sua posição na empresa estatal para interferir nos preços praticados por ela, com a finalidade de conter a inflação. No período entre 2017 e 2018, os reajustes nos preços dos combustíveis se intensificaram, tornando-se quase diários. Além disso, no mesmo período, ocorreu a desvalorização da moeda brasileira frente ao dólar, o que contribuiu para o aumento dos preços dos combustíveis. Desse modo, havia uma percepção, por parte da população, de que as elevações dos preços dos combustíveis nas refinarias eram repassadas de forma instantânea para os postos de combustíveis. Por outro lado, quando havia redução dos preços nas refinarias, a percepção era de que essa redução ocorria de forma lenta nos postos de combustíveis. Assim, essa política de preços praticada pela Petrobras promoveu uma insatisfação na sociedade e desencadeou, em maio de 2018, a greve dos caminhoneiros, que teve como resultado significativas perdas econômicas. Após a greve, que durou 11 dias, o governo adotou um conjunto de medidas, dentre elas um programa de subvenção ao preço do diesel e reduções tributárias.

Nessa perspectiva, vale ressaltar que o cenário de dificuldades no ambiente de negócios agravou-se no início de 2020 em razão da crise econômica mundial proveniente dos impactos relativos às ações de prevenção e contenção da pandemia de covid-19. A crise sanitária mudou o comportamento do consumo no mundo e trouxe novos hábitos e costumes para a sociedade. Além disso, no momento em que o mundo estava dispendendo os seus melhores esforços para a transição energética e a descarbonização da economia, o cenário de volatilidade dos preços dos combustíveis foi intensificado com o conflito entre Rússia e Ucrânia, que gerou efeitos negativos nos mercados de combustíveis mundiais. Entretanto, tal conflito trouxe um protagonismo para os combustíveis, pois a partir de então tornou-se necessário aliar esforços para combater as mudanças climáticas e viabilizar o fornecimento de energia, evidenciando a questão da segurança energética.

Uma característica habitual encontrada no mercado de combustíveis é a assimetria no repasse de preços de combustíveis, isto é, variações positivas e negativas no atacado (refino e distribuidores) impactam nos preços do varejo de forma diferente. De acordo com a literatura especializada (BACON, 1991; TAPPATA, 2009), o padrão assimétrico mais notado é o “foguetete” e “pena”. Nesse caso, aumentos de preços no atacado são repassados de forma mais rápida e intensa (“foguetete”) ao varejo. Em contrapartida, variações negativas nos preços do atacado são repassadas de forma mais lenta e menos intensa (“pena”) ao varejo. De forma geral, tal padrão advém de fatores relacionados a mercados imperfeitamente competitivos, como poder de mercado, empresas com diferentes lucratividades dentro de um mesmo setor e custos de busca. O primeiro fator diz respeito à formação de conluios, pois o fato de os combustíveis serem homogêneos, facilita a coordenação de preços, assim os preços podem ser elevados de forma artificial (LOSEKANN *et al.*, 2021). O segundo refere-se ao fato de que empresas com maiores margens de lucro podem assumir um risco maior nas estratégias de definição de preços, se comparadas as empresas com menor rentabilidade. Por fim, o terceiro fator está relacionado ao custo que o consumidor tem ao buscar postos que vendam combustíveis com preços mais baixos e de boa qualidade. Devido ao custo de deslocamento ser significativo, a busca se limita a região de circulação do consumidor (LOSEKANN *et al.*, 2021).

Diante disso, o presente artigo tem como objetivo investigar como ocorre no Brasil o repasse do preço do óleo diesel do atacado para o varejo, no período de janeiro de 2010 até dezembro de 2023, usando dados semanais. Para isso será utilizada a metodologia NARDL (Nonlinear Autorregressive Distributed Lag).

Methods

A metodologia utilizada para investigar o ajuste de preços é o modelo NARDL (Nonlinear Autorregressive Distributed Lag) (SHIN, YU, GREENWOOD-NIMMO, 2014). Assim, com o objetivo de estudar as relações de longo prazo e a dinâmica de curto prazo entre os preços no atacado e no varejo do diesel, em que podem ocorrer desvios temporários decorrentes dos choques da trajetória de longo prazo, o modelo NARDL (p,q) pode ser expresso na forma do Modelo de Correção de Erros (MEYER e VON CRAMON TAUBADEL, 2004), conforme pode ser visto na Equação (1):

$$\Delta P_t^v = \rho P_{t-1}^v + \theta^+ P_{t-1}^{a+} + \theta^- P_{t-1}^{a-} + \sum_{j=1}^{p-1} \alpha_j \Delta P_{t-j}^v + \sum_{j=0}^{q-1} (\beta_j^+ \Delta P_{t-j}^{a+} + \beta_j^- \Delta P_{t-j}^{a-}) + \varepsilon_t \quad (1)$$

Em que: Δ indica o primeiro operador de diferença; P^v é preço do óleo diesel no varejo; P^w é o preço do óleo diesel no atacado; α_j são os coeficientes autoregressivos; β_j^+ e β_j^- são os coeficientes assimétricos com defasagem distribuída; e ε_t é o termo de erro.

Além disso, serão realizados os seguintes testes:

Se $\sum_{j=0}^{q-1} \beta_j^+ > \sum_{j=0}^{q-1} \beta_j^-$, assimetria positiva, existe o efeito “foguetes” e “pena” (BACON, 1991; TAPPATA, 2009);

Se $\sum_{j=0}^{q-1} \beta_j^+ < \sum_{j=0}^{q-1} \beta_j^-$, assimetria negativa, existe o efeito “rocha” e “balão” (BREMNER AND KESSELRING, 2016); e,

Se $\sum_{j=0}^{q-1} \beta_j^+ = \sum_{j=0}^{q-1} \beta_j^-$ não há assimetria.

Results

Devido às características específicas do mercado de combustíveis no Brasil, espera-se encontrar assimetria tanto no curto prazo como no longo prazo, e que esta assimetria além de ser positiva siga o padrão “foguetes” e “pena”. Na prática, o ajuste de preços devido a um choque positivo no atacado é percebido pelo consumidor de forma mais rápida e o ajuste de preços devido a um choque negativo é percebido de forma mais lenta. Além disso, a principal consequência de assimetrias na transmissão de preços é o fato de causarem distorções distributivas, em que parte do bem-estar social dos consumidores é apropriado pelos produtores, isso porque os consumidores não se beneficiam integralmente de reduções de preços no atacado. Desse modo, nota-se que em mercados de combustíveis caracterizados pelo padrão “foguetes” e “pena” existe um custo social incorrido pelos consumidores finais.

Conclusions

A assimetria na transmissão de preços do diesel no Brasil traz relevantes implicações em termos de bem-estar social e políticas públicas. No primeiro caso, a distribuição de bem-estar social é diferente da que prevaleceria se houvesse simetria de preços no mercado de combustíveis. No segundo caso, o padrão assimétrico “foguetes” e “pena” causa distorções distributivas e isso dá margem para o regulador e/ou governo implementarem políticas públicas que mitiguem esse repasse de preços. Nesse contexto, devido a persistência do padrão “foguetes” e “pena” no Brasil, torna-se necessário incentivar discussões sobre mecanismos regulatórios que tenham por objetivo a mitigação dos efeitos da assimetria na transmissão de preços dos combustíveis. Dessa forma, alguns países como a Alemanha, Chile e Coreia do Sul adotaram medidas para propiciar maior transparência nos preços dos combustíveis. A principal medida, foi a criação de smartphone e websites com o objetivo de divulgar, em tempo real, os preços dos combustíveis praticados pelos postos de combustíveis. O resultado dessa iniciativa foi positivo, pois foi possível gerar mais concorrência, detectar e punir conluios, além de reduzir expressivamente o do padrão “foguetes” e “pena”. A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), também desenvolveu um aplicativo para divulgar os preços dos postos de combustíveis à população, porém o uso do aplicativo foi interrompido. Seria importante a agência reguladora dar continuidade ao uso do aplicativo a fim de mitigar as fontes causadoras de assimetria no Brasil.

References

- BACON, R. W. (1991). Rockets and feathers: the asymmetric speed of adjustment of UK retail gasoline prices to cost changes. *Energy Economics*, 13, issue 3, pp. 211-218.
- BREMNER, D. S.; KESSELRING, R. G. (2016). The relationship between US retail gasoline and crude oil prices during the Great Recession: “rockets and feathers” or “ballons and rocks”? *Energy Economics*, v. 55, pp. 200-210.
- LOSEKANN, L; RODRIGUES, N; RAEDER, F. Foguetes e pena: o efeito da estratégia da Petrobras na assimetria no repasse de preços no mercado de gasolina no Brasil. Available in: <https://cenariospetroleo.editorabrasilenergia.com.br/foguetes-e-pena/>. Access in: January 4, 2024.
- MEYER, J., VON CRAMON-TAUBADEL, S. (2004). Asymmetric price transmission: a survey. *Journal of Agricultural Economics*, Oxford, v. 55, n. 3, pp. 581-611.
- SHIN, Y., YU, B., & GREENWOOD-NIMMO, M. (2014). Modelling asymmetric cointegration and dynamic multipliers in a nonlinear ardl framework. In *Festschrift in Honor of Peter Schmidt* (pp. 281-314). Nova York: Springer.
- TAPPATA, M. (2009). Rockets and feathers: understanding asymmetric pricing. *The RAND Journal of Economics*, v.40, n. 4, pp. 673-6.