



Impactos econômicos da tabela de preço mínimo do frete



Impacto econômico

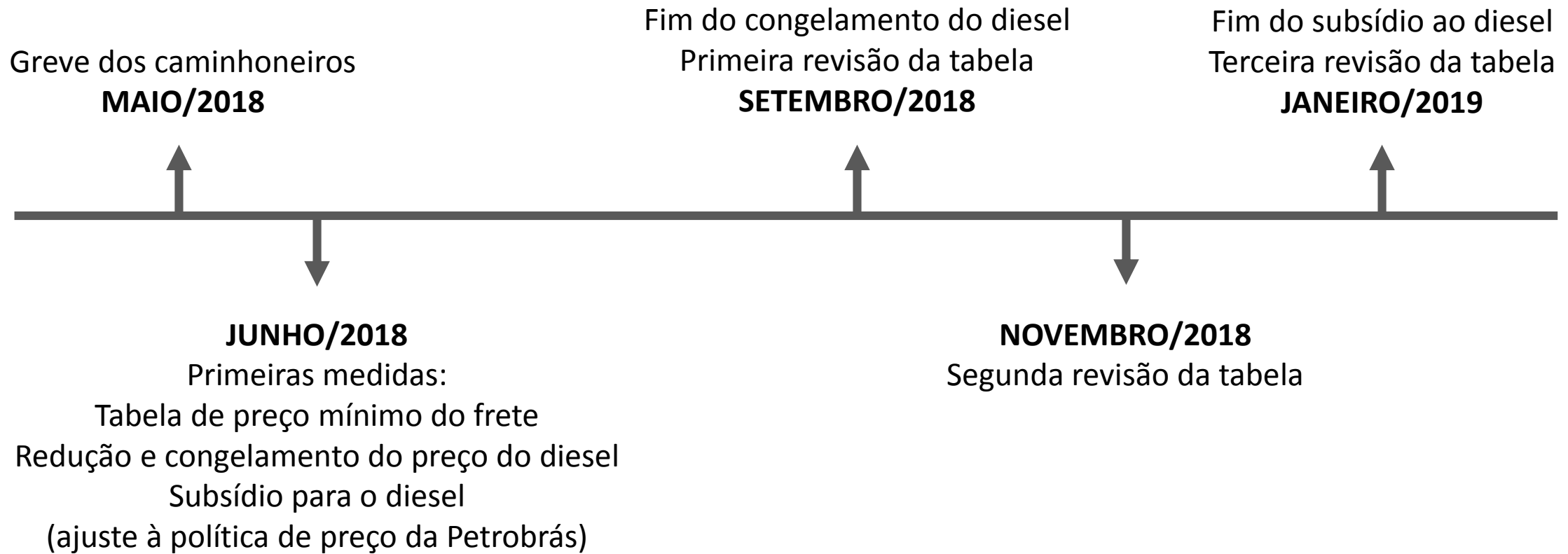
VARIÁVEL	IMPACTO DO DIESEL Aumento acumulado de 15,6%	IMPACTO DA TABELA Aumento da diferença cumulada de 7,4%	IMPACTO TOTAL Soma dos impactos do diesel e da tabela
PIB real	Redução de 0,20%, ou -13,1 bilhões de reais*	Redução de 0,11%, ou -7,2 bilhões de reais*	Redução de 0,31%, ou -20,3 bilhões de reais*
Emprego	Redução de 0,40%, ou -368 mil empregos**	Redução de 0,22%, ou -203 mil empregos**	Redução de 0,62%, ou -571 mil empregos**
IPCA	Aumento de 0,73 pontos Ou seja, o IPCA de 2018 seria 3,02% ao invés de 3,75%	Aumento de 0,34 pontos Ou seja, o IPCA de 2018 seria 3,41% ao invés de 3,75%	Aumento de 1,07 pontos Ou seja, o IPCA de 2018 seria 2,68% ao invés de 3,75%

Fonte: Elaboração própria com base no Modelo ORANI – CNI – frete – 2015.

*percentual aplicado sobre o PIB valores correntes 2017 (Contas Trimestrais / IBGE)

** percentual aplicado sobre o pessoal ocupado no trimestre outubro/novembro/dezembro de 2017 (PNAD Contínua/IBGE)

Linha do tempo da tabela



Prejuízos relacionados à tabela

Custo relacionado a desvios da tabela em relação aos preços de mercado

- Quando a tabela estabelece preços maiores que o que seria definido no mercado, a consequência é aumento de custos, que alimenta a inflação, gera perda de produção, de emprego e de exportações
- Quando a tabela estabelece preços menores que o que seria definido no mercado, ela é inócua
- Esse é o custo que o estudo mensura

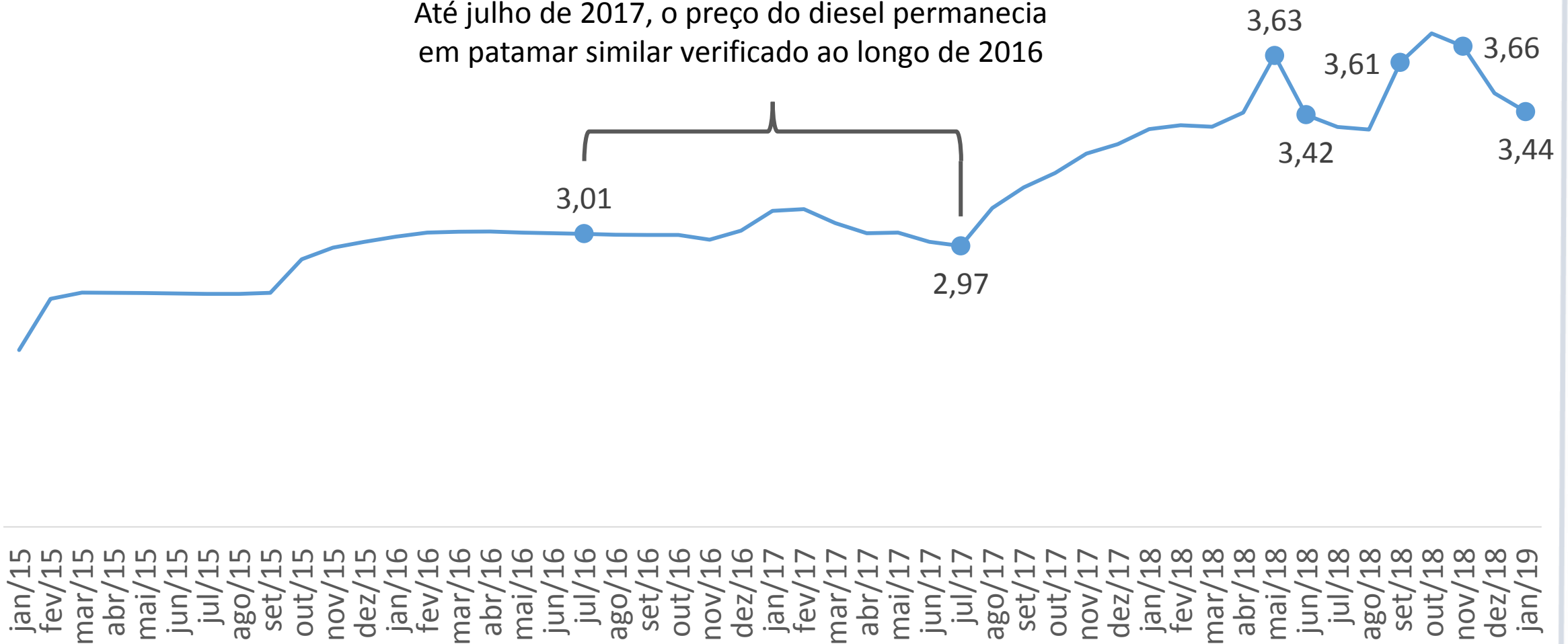
Custos não mensurados neste estudo:

- Custo de regulação e fiscalização
- Burocracia
- Insegurança jurídica pela contestação

Motivação da greve e da tabela: preço do diesel

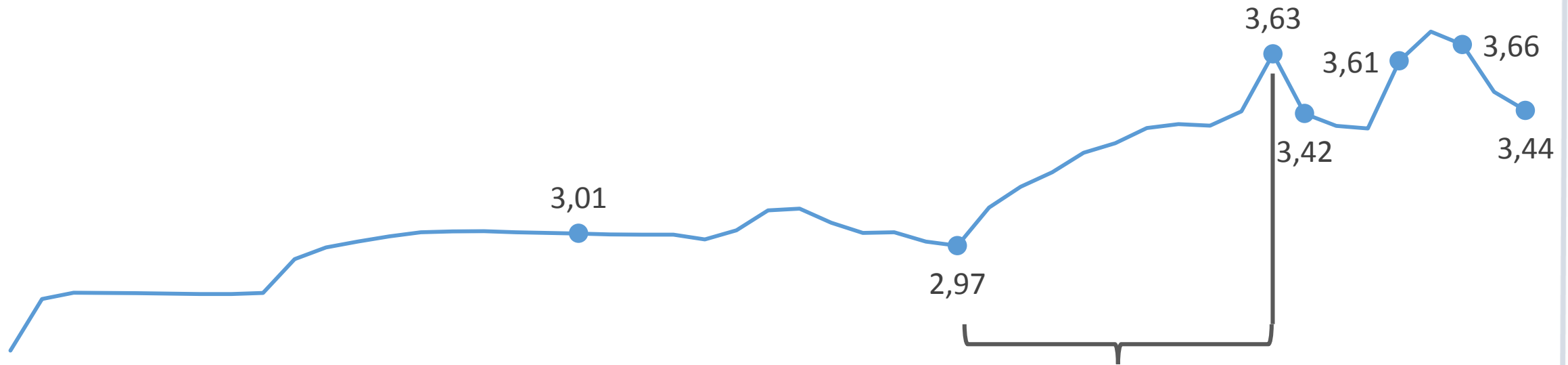
ANP – Preço médio de revenda - Óleo Diesel – R\$/L

Até julho de 2017, o preço do diesel permanecia em patamar similar verificado ao longo de 2016



Motivação da greve e da tabela: preço do diesel

ANP – Preço médio de revenda - Óleo Diesel – R\$/L

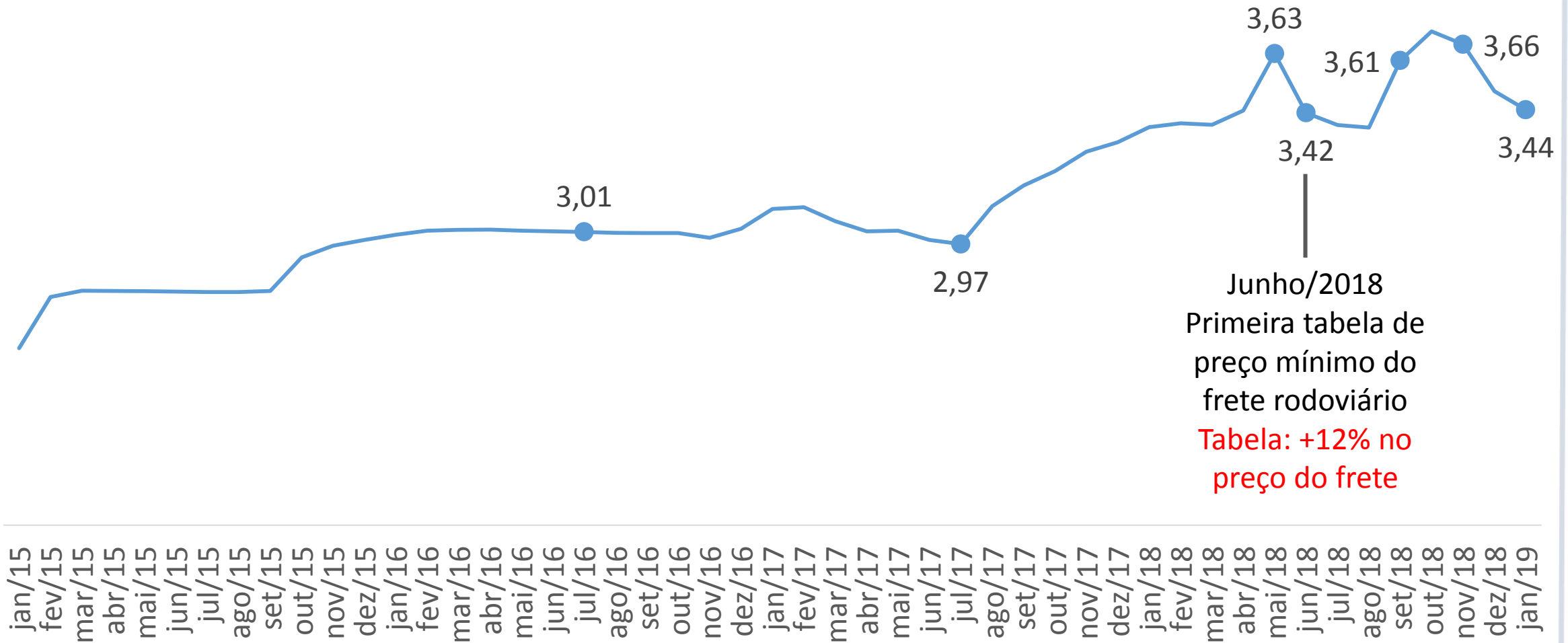


De jul/2017 a maio/2018, o preço ao consumidor do diesel subiu 22,1%, o que desencadeou a greve

jan/15 fev/15 mar/15 abr/15 mai/15 jun/15 jul/15 ago/15 set/15 out/15 nov/15 dez/15 jan/16 fev/16 mar/16 abr/16 mai/16 jun/16 jul/16 ago/16 set/16 out/16 nov/16 dez/16 jan/17 fev/17 mar/17 abr/17 mai/17 jun/17 jul/17 ago/17 set/17 out/17 nov/17 dez/17 jan/18 fev/18 mar/18 abr/18 mai/18 jun/18 jul/18 ago/18 set/18 out/18 nov/18 dez/18 jan/19

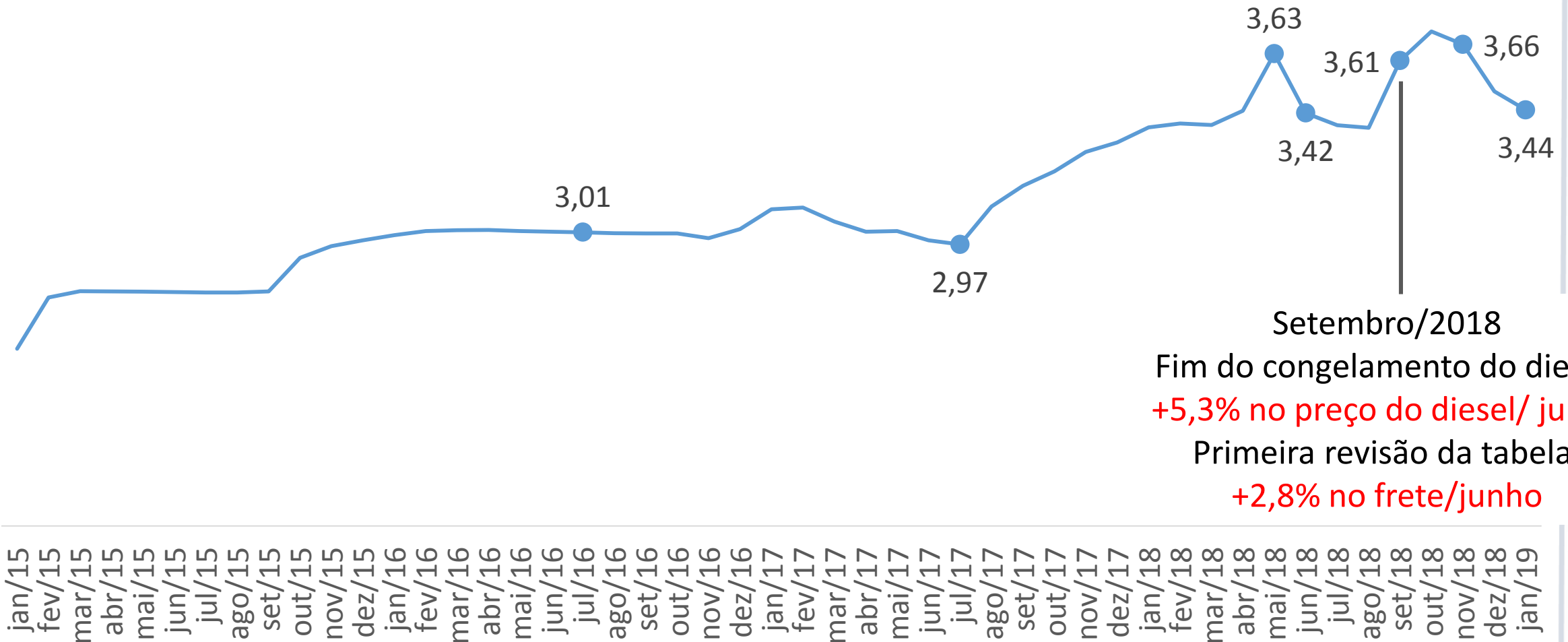
Motivação da greve e da tabela: preço do diesel

ANP – Preço médio de revenda - Óleo Diesel – R\$/L



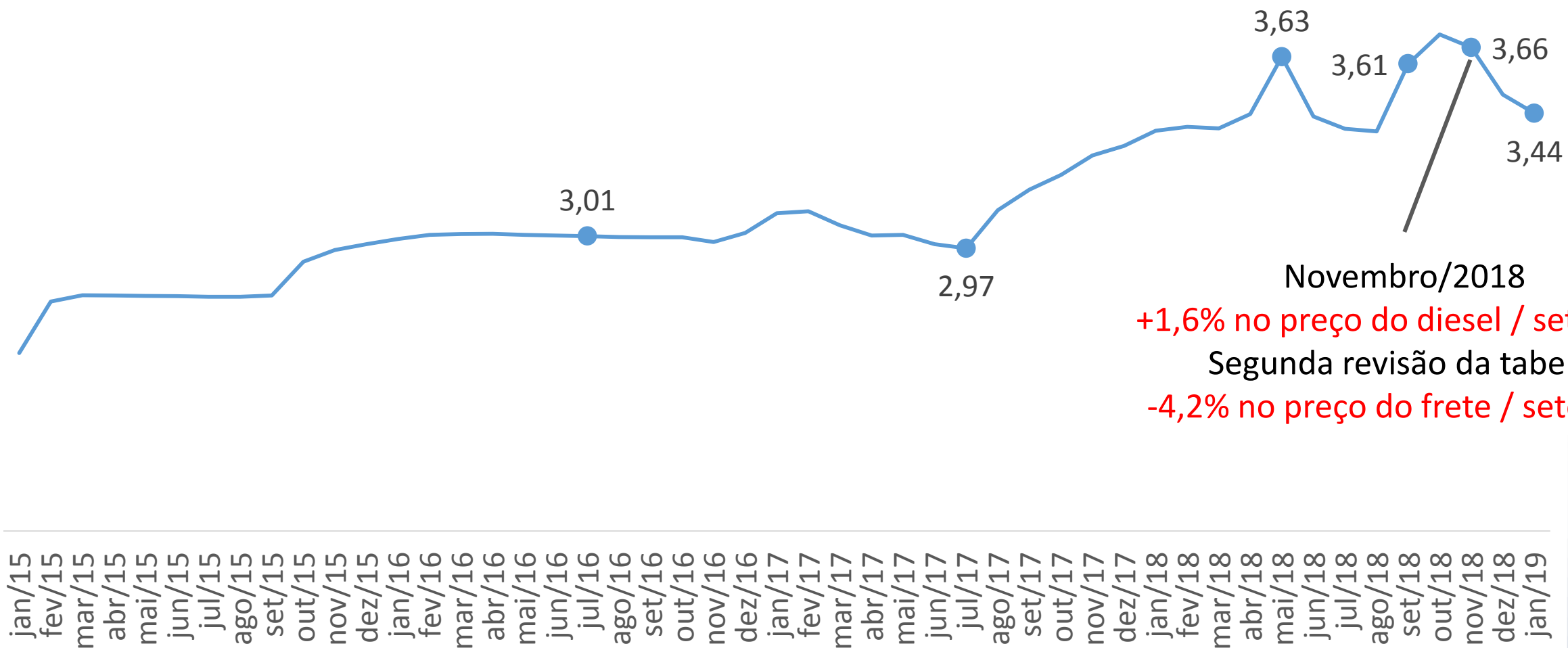
Revisão da tabela em setembro/2018

ANP – Preço médio de revenda - Óleo Diesel – R\$/L



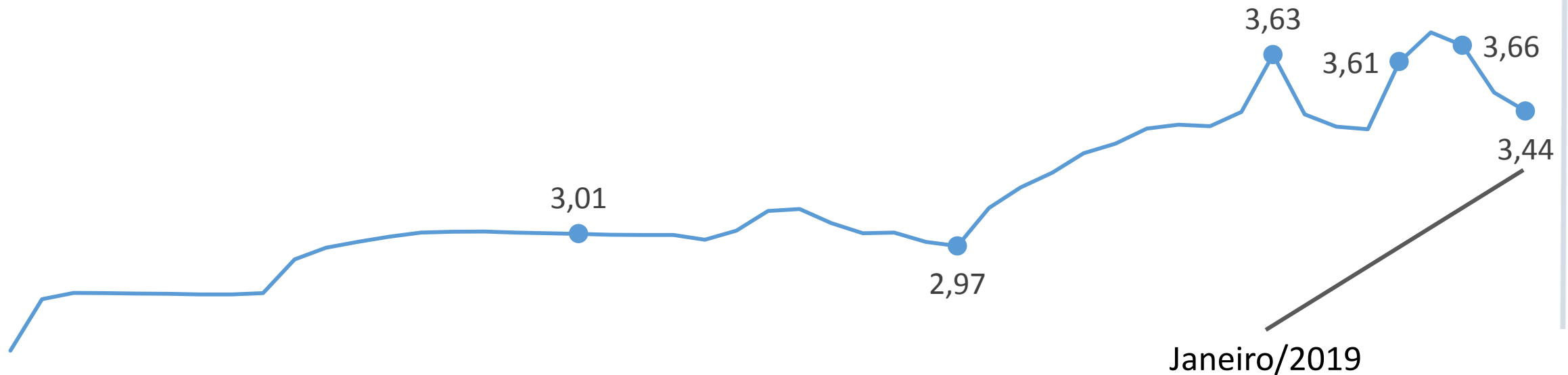
Revisão da tabela em novembro/2018

ANP – Preço médio de revenda - Óleo Diesel – R\$/L



Revisão da tabela em janeiro/2019

ANP – Preço médio de revenda - Óleo Diesel – R\$/L



-6,2% no preço do diesel / novembro de 2018

Terceira revisão da tabela:

+1,6% no preço do frete / novembro de 2018

jan/15 fev/15 mar/15 abr/15 mai/15 jun/15 jul/15 ago/15 set/15 out/15 nov/15 dez/15 jan/16 fev/16 mar/16 abr/16 mai/16 jun/16 jul/16 ago/16 set/16 out/16 nov/16 dez/16 jan/17 fev/17 mar/17 abr/17 mai/17 jun/17 jul/17 ago/17 set/17 out/17 nov/17 dez/17 jan/18 fev/18 mar/18 abr/18 mai/18 jun/18 jul/18 ago/18 set/18 out/18 nov/18 dez/18 jan/19

Dificuldade de medir o impacto da tabela

Período apresenta diversos choques econômicos simultâneos:

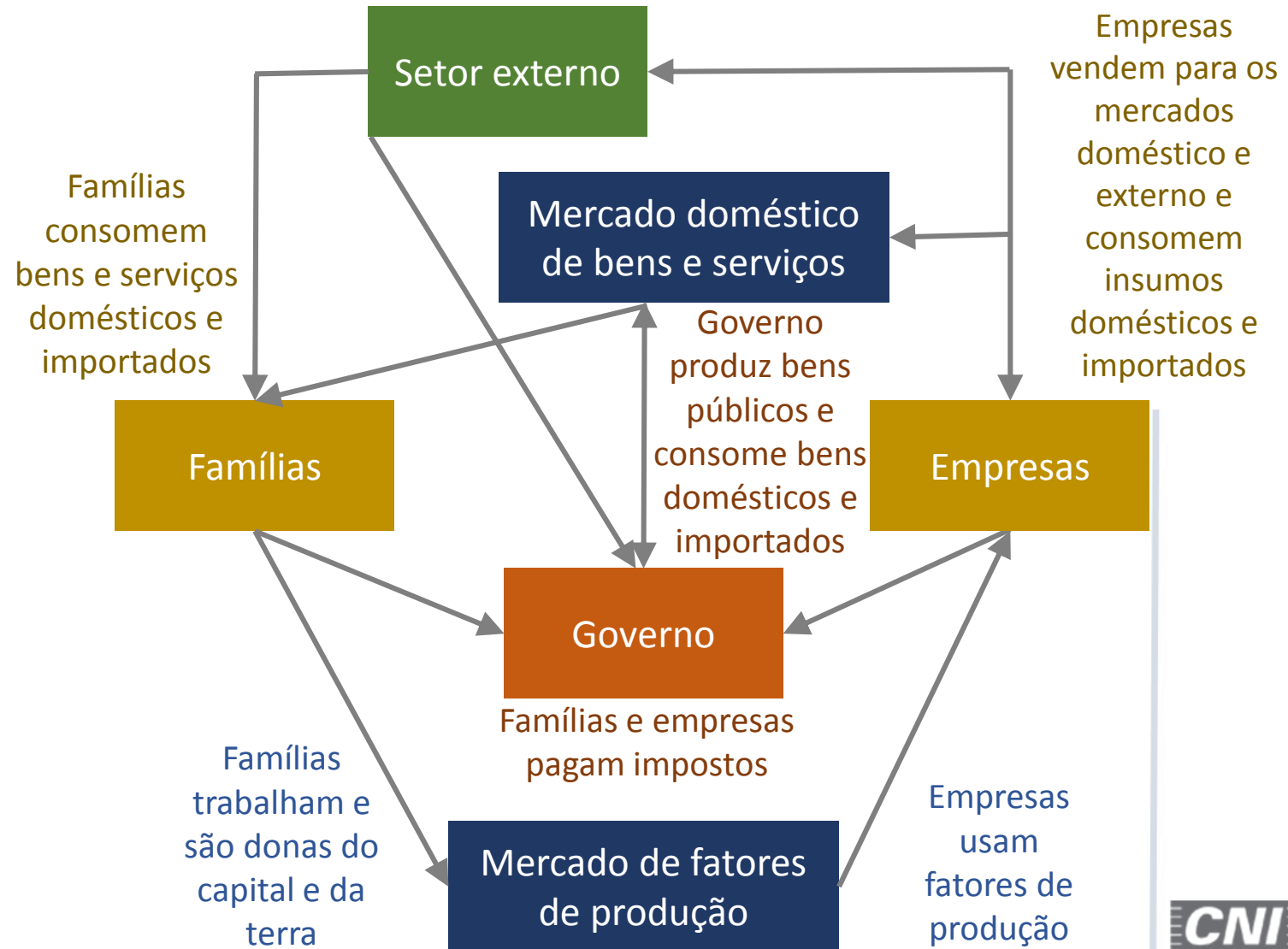
- Aumento no preço do diesel e dos demais combustíveis
- Desvalorização do real
- Impacto direto da paralização dos caminhoneiros
- Incertezas políticas (eleição presidencial e viabilidade das reformas)
- Tabela do preço mínimo do frete

Isso dificulta isolar o impacto econômico apenas da tabela de preço mínimo do frete rodoviário

Solução: modelo de EGC

Para contornar essa dificuldade, utilizamos um modelo de equilíbrio geral computável (EGC)

Um modelo de EGC é como uma maquete da economia, que descreve as principais relações entre os agentes econômicos

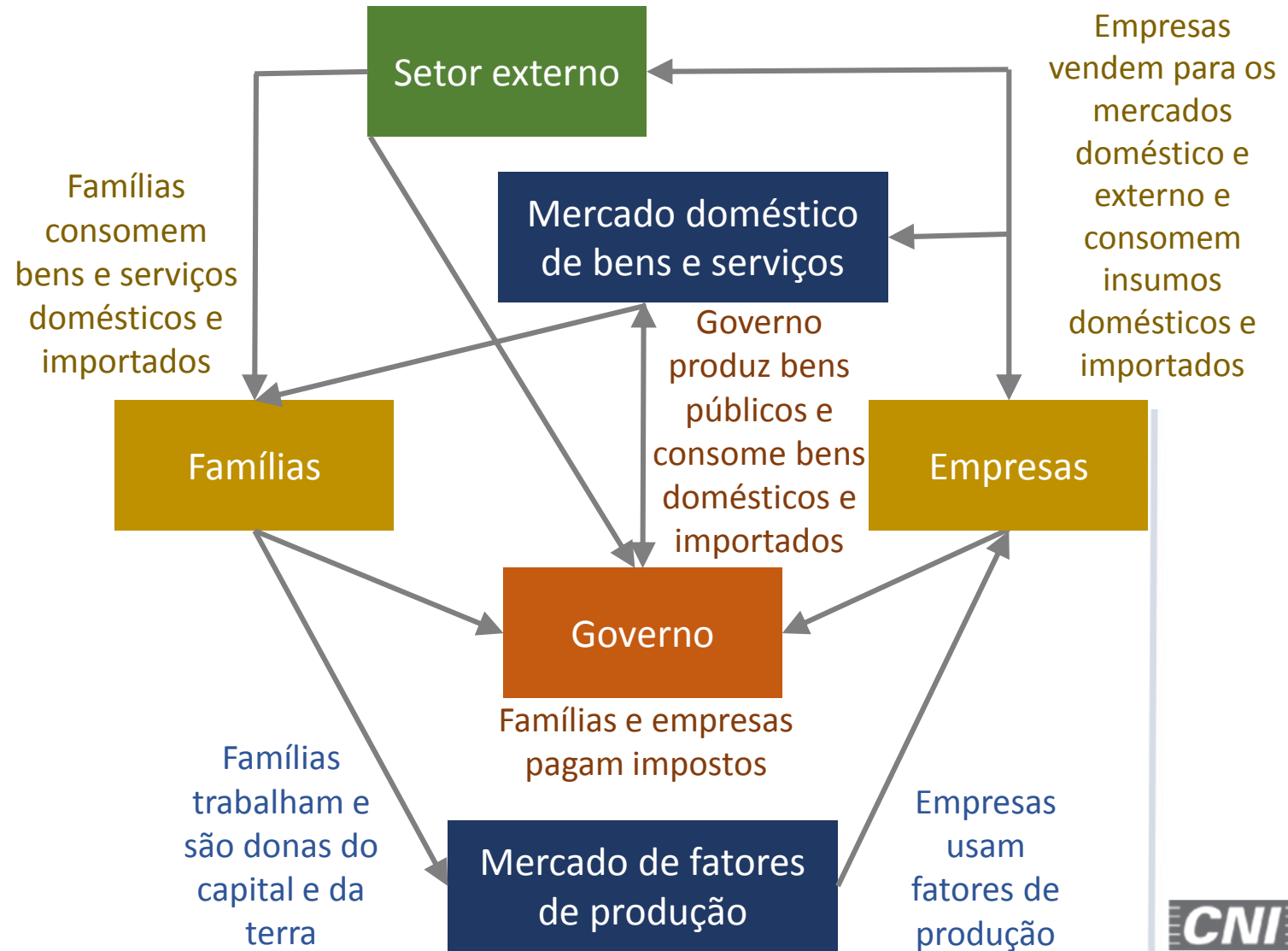


Solução: modelo de EGC

O modelo considera uma economia em equilíbrio

Se um agente econômico desvia do equilíbrio, todos os demais devem se adequar até a economia alcançar um novo equilíbrio

É possível calcular como os agentes econômicos reagem a uma mudança isolada, ou seja, tudo o mais constante



Modelo não captura

O modelo não considera as seguintes reações à tabela

- Substituição de modal
- Verticalização
- Cobrança de frete de retorno
- Valores diferentes de tabela por tipo de mercadoria ou por quantidade de eixos – captura-se apenas os efeitos da variação média do frete

Primeira tabela

Com o modelo de equilíbrio geral computável, é possível calcular qual o ajuste de preço do frete rodoviário de carga que o mercado daria em resposta a um aumento no diesel.

Para tanto, imputa-se no modelo o aumento de $X\%$ no preço do diesel, e observa-se como os outros setores e produtos se adequam a esse aumento.

Esse choque gera respostas diretas e indiretas.

Primeira tabela

As respostas diretas são:

- Tentativa de substituição do diesel doméstico por diesel importado – não permitido no modelo porque o provimento de diesel é exclusividade da Petrobras
- Setores que usam diesel repassam o aumento de custo ao preço proporcionalmente ao peso do diesel no custo total de produção
- Exemplo: agricultura usa diesel para mover tratores e o transporte rodoviário de carga usa diesel para mover caminhões

Primeira tabela

As principais respostas indiretas são:

- Consumidores dos produtos que tiveram aumento de preço por causa do diesel (produtos agrícolas e de frete, no nosso exemplo) tentam substituir por produtos importados
- Produtos agrícolas: parte do consumo é substituído por importados
- Frete: não há substituição, consumo permanece doméstico e custo é repassado
- Todos os produtos que usam frete também ficam mais caros e tendem a ser trocados por importados, ou ter seu consumo reduzido
- Substituição por importados gera perda de atividade econômica, reduzindo PIB e empregos, e aumento de custos eleva preços ao consumidor

Diferença acumulada – modelo vs tabela

Período de análise	Variação no preço do diesel %	Variação no preço do frete (modelo) %	Variação no preço do frete (tabela) %	Diferença no preço do frete pontos percentuais
Julho/2017 a Junho/2018	15,2% ¹	4,4% ²	12,0% ³	7,6
Junho/2018 a Setembro/2018	5,3% ¹	1,5% ²	2,8% ⁴	1,3
Setembro/2018 a Novembro/2018	1,6% ¹	0,5% ²	-4,2% ⁴	-5,7
Novembro/2018 a Janeiro/2019	-6,2% ¹	-1,7% ²	1,6% ⁴	3,3
Aumento acumulado: Jul/2017 – Jan/2019	15,6% ¹	4,7% ²	12,1% ⁴	7,4

Fontes: 1 - Preço médio de revenda da Síntese dos preços praticados (ANP);

2 - Resultado do Modelo ORANI – CNI – frete – 2015;

3 - Consulta empresarial: Impactos do tabelamento do frete rodoviário (CNI); e

4 - ANTT – Resoluções 5820, 5827, 5835 e 5839.

Impacto econômico de frete mais caro

Efeito direto:

- Todos os setores repassam ao preço de seus produtos o aumento do custo com frete, proporcional à quantidade de frete rodoviário contratado
- Setores para os quais o frete pesa mais no custo total apresentam maior repasse de preços

Efeito indireto

- Aumento de preço dos produtos nacionais gera substituição de produtos nacionais por produtos importados
- Perda de PIB e de empregos e aumento nos preços da economia

Impacto econômico

VARIÁVEL	IMPACTO DO DIESEL Aumento acumulado de 15,6%	IMPACTO DA TABELA Aumento da diferença cumulada de 7,4%	IMPACTO TOTAL Soma dos impactos do diesel e da tabela
PIB real	Redução de 0,20%, ou -13,1 bilhões de reais*	Redução de 0,11%, ou -7,2 bilhões de reais*	Redução de 0,31%, ou -20,3 bilhões de reais*
Emprego	Redução de 0,40%, ou -368 mil empregos**	Redução de 0,22%, ou -203 mil empregos**	Redução de 0,62%, ou -571 mil empregos**
IPCA	Aumento de 0,73 pontos Ou seja, o IPCA de 2018 seria 3,02% ao invés de 3,75%	Aumento de 0,34 pontos Ou seja, o IPCA de 2018 seria 3,41% ao invés de 3,75%	Aumento de 1,07 pontos Ou seja, o IPCA de 2018 seria 2,68% ao invés de 3,75%

Fonte: Elaboração própria com base no Modelo ORANI – CNI – frete – 2015.

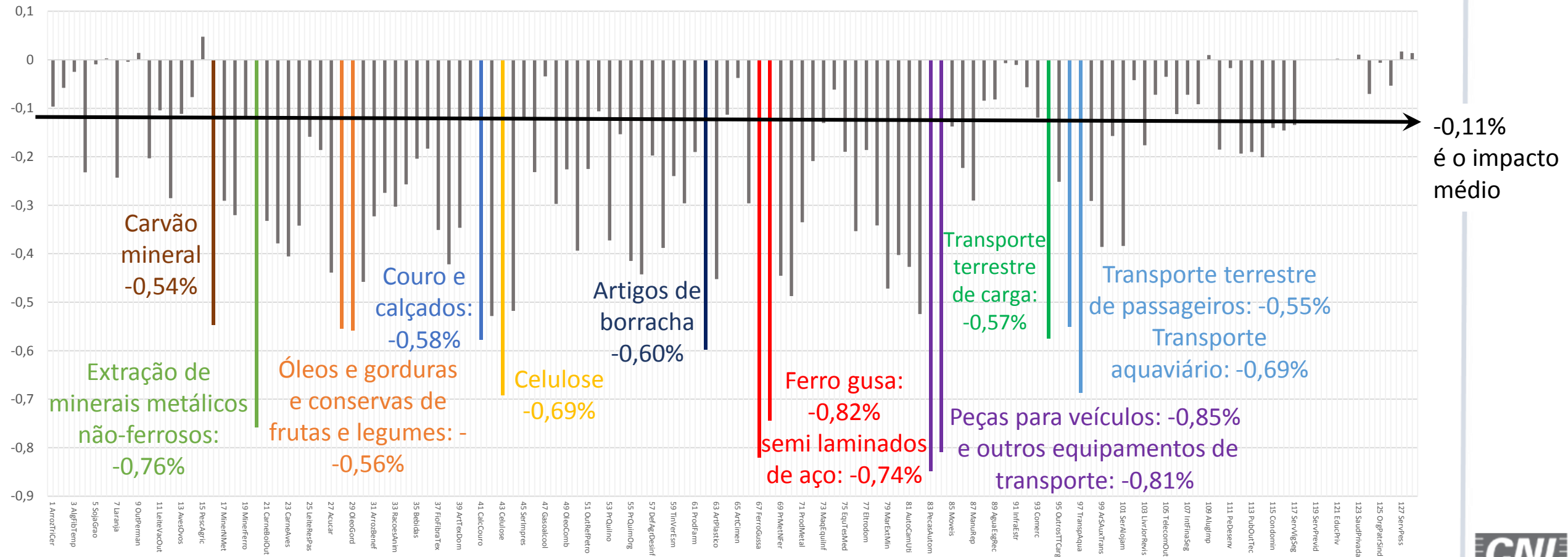
*percentual aplicado sobre o PIB valores correntes 2017 (Contas Trimestrais / IBGE)

** percentual aplicado sobre o pessoal ocupado no trimestre outubro/novembro/dezembro de 2017 (PNAD Contínua/IBGE)

Impacto econômico

Impactos na produção, por produto

Ressalva: modelo não captura frete de retorno, apenas aumentos médios do frete!



Fonte: Elaboração própria com base no Modelo ORANI – CNI – frete – 2015.

Considerações técnicas

O modelo usado pela CNI foi um ORANI-G:

- Calibrado para o Brasil com base em dados da Matriz de Insumo Produto do IBGE para 2015;
- Com ajustes necessários para alimentar um modelo ORANI-G;
- E com abertura de produtos para isolar o transporte rodoviário de cargas com base em dados da EPL;
- Todos os detalhes de como a base de dados foi construída se encontram detalhados na Nota Técnica Modelo ORANI-G – CNI – 2015 – Frete, que pode ser solicitada à CNI.

≡CNI≡