

ANÁLISE HISTÓRICA DO PREÇO DA GASOLINA BRASILEIRA DE 2011 A 2021 E O IMPACTO NO SALÁRIO MÍNIMO BRASILEIRO¹

João Paulo Reginatto²

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo buscar dados históricos do preço da gasolina no Brasil e fazer uma análise histórica comparando o preço da gasolina com o salário mínimo brasileiro, descrevendo as principais mudanças no cenário de precificação e eventos ocorridos no período listado. A base de dados foi feita de forma documental, com o uso de bases oficiais. A abordagem adotada foi quantitativa e descritiva dos dados junto a documentos retirados de sites oficiais. O resultado principal do estudo é apresentado em tabelas, as quais descrevem o método de comparação, sendo o preço nominal, o preço com base na inflação e o preço de paridade internacional. Com os dados das tabelas prontos, concluiu-se a pesquisa com o relatório final, o qual mostra diversos resultados, destacando-se as divisões temporais no período junto com os menores e maiores impactos na renda do brasileiro no período, além de concluir o trabalho informando que, em quase todo o período estudado, o brasileiro sempre comprometeu mais de 20% da sua renda com combustíveis.

Palavras-chave: Combustíveis. Comparação. Preço.

ABSTRACT

The present work aims to search for historical data on the price of gasoline in Brazil and to make a historical analysis comparing the price of gasoline with the Brazilian minimum wage, describing the main changes in the pricing scenario and events that occurred in the listed period. The database was made in a documentary way, using official databases. The approach adopted was quantitative and descriptive of the data together with documents taken from official websites. The main result of the study is presented in tables, which describe the method of comparison, namely: nominal price, price based on inflation and international parity price, having the data in the tables ready, concluding the research with the final report, where it shows several results, highlighting the temporal divisions in the period along with the smallest and largest impacts on the Brazilian's income in the period, in addition to concluding the work informing that in almost the entire period studied, the Brazilian always committed more than 20% of your income with fuel.

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo refere-se às mudanças de preço da gasolina encontrada em postos de combustíveis e como impactam na renda de todos os habitantes do país, visto que a constante

¹ Trabalho de Estágio supervisionado, desenvolvido sob orientação do Professor Dr. Luiz Fernando Fritz Filho.

² Acadêmico do Curso de Administração da Universidade de Passo Fundo. E-mail: 169491@upf.br

mudança no valor do produto consumido preocupa a população, exigindo maior atenção dos usuários na alocação de recursos monetários de forma eficiente para não comprometer ainda mais a renda pessoal. Diante de situações como esta e dada a dependência energética da sociedade para com os derivados de petróleo, surge o interesse no desenvolvimento de estudos que forneçam subsídios (SINGER; HARLEY, 2000).

A pressuposição adotada para analisar os efeitos causados pelas mudanças foca-se em dois principais itens: instabilidades econômicas e políticas enfrentadas no cenário brasileiro; políticas de precificação da gasolina e salário mínimo brasileiro em sua série histórica. Os itens acima listados transcorrem ao longo do texto com o intuito de formalizar a pesquisa e explicar as mudanças e os efeitos causados no mercado brasileiro de combustíveis e na renda dos habitantes durante o período de uma década.

De tal modo, para dar conta deste tema, o estudo pretende responder à pergunta de pesquisa: “Qual o impacto do valor da gasolina na renda do brasileiro nos últimos 10 anos”?

Em decorrência deste problema de pesquisa, definiu-se o objetivo geral que corresponde a analisar o impacto do valor do combustível na renda do brasileiro nos últimos 10 anos.

Especificamente, o estudo visa:

1. Criar métricas temporais vinculando o preço do combustível ao salário mínimo, criar métricas sobre o período anual comparando o preço do combustível com o salário mínimo e informar políticas de preços executadas nos últimos 10 anos.
2. Explicar a formação do preço do combustível e expor todos os dados numéricos de valores em um quadro.
3. Demonstrar o percentual de evolução do peso do combustível no salário mínimo nacional.

Para criar um comparativo justo com todos os habitantes brasileiros, a pesquisa seguiu a metodologia do salário mínimo, pois o mesmo é válido em todo o território e serve de base para pagamentos e contratações.

1.1 SALÁRIO MÍNIMO NO BRASIL

O conceito de salário mínimo, no Brasil, corresponde “o menor salário que uma empresa pode pagar para um funcionário. Ele é estabelecido por lei e é reavaliado todos os

anos com base no custo de vida da população, sua criação foi feita com base no valor mínimo que uma pessoa gasta para garantir sua sobrevivência” (BRASIL ESCOLA, 2022, s/p).

O artigo XXIII da Declaração Universal dos Direitos Humanos, proclamada pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 10 de dezembro 1948, diz que todo ser humano tem direito ao trabalho, à livre escolha de emprego, às condições justas e favoráveis de trabalho e à proteção contra o desemprego (BRASIL, 1948). O conceito de remuneração, disposto no caput do art. 457 da CLT, dispõe que fazem parte da remuneração do empregado, para todos os efeitos legais, além do salário devido e pago diretamente pelo empregador, como contraprestação do serviço, as gorjetas que receber (BRASIL, 1953).

A Organização Internacional do Trabalho (OIT), na Convenção n. 26, instituiu métodos de fixação de salários mínimos, que nos dias atuais tem assumido forma diversa. O Decreto nº 2.162/1940 fixou o valor do salário mínimo pela primeira vez, considerado indispensável à sobrevivência do trabalhador e de sua família. O salário mínimo deve, pelo menos em tese, atender as necessidades vitais do trabalhador, e, à época atual precisa ser ampliado o seu conceito para além das necessidades materiais, mas também morais (educação) e espirituais (lazer) (AMARURI, 2007).

No cenário brasileiro, a disposição do salário mínimo encontra-se na Constituição Federal.

Art. 7º. São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social: IV - salário mínimo, fixado em lei, nacionalmente unificado, capaz de atender às suas necessidades vitais básicas e às de sua família com moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, com reajustes periódicos que lhe preservem o poder aquisitivo, sendo vedada sua vinculação para qualquer fim (MEDINA, 2021, s/p).

1.2 POLÍTICAS DE PREÇOS DE COMBUSTÍVEIS NO BRASIL

Ao projetar a cronologia dos eventos, nota-se que, nos últimos anos, o Brasil teve duas principais políticas de precificação da gasolina, a 1ª praticada no período anual de 2003 até o mês de maio do ano de 2016, a política em vigor no período definida pelo então Presidente da República e Presidente da Petrobrás. “Nesse período, as políticas praticadas que influenciavam o preço eram as políticas de intervenção sobre o preço, as mesmas foram adotadas pelos governos que estavam em posse no período o qual, muitas vezes, segurados artificialmente como forma de conter a inflação e incentivar a economia”. Barbosa Filho (2017).

O controle dos preços dos combustíveis exercido pelos presidentes em poder fez com que a Petrobras vendesse gasolina no mercado doméstico a um preço inferior ao que comprava no mercado internacional, gerando diversos problemas para a empresa, conforme descreve Barbosa Filho (2017), “essa política resultou em perdas superiores a R\$ 50 bilhões, reduzindo de forma substancial o caixa da empresa. O controle de preços com a elevação dos investimentos elevou seu endividamento sem o respectivo aumento da produção” (cresceu cerca de 25%).

No tempo presente à execução deste trabalho, o preço da gasolina brasileira tem direta ligação com o preço do barril de petróleo (política de preço PPI: Preço de Paridade de importação). O uso dessa política teve seu início em 2016, após mudanças de políticas internas brasileiras.

A nova política terá como base dois fatores: a paridade com o mercado internacional - também conhecido como PPI e que inclui custos de frete de navios, custos internos de transporte e taxas portuárias – mais uma margem que será praticada para remunerar riscos inerentes à operação, como, por exemplo, volatilidade da taxa de câmbio e dos preços sobre estadias em portos e lucro, além de tributos. A diretoria executiva definiu que não praticaremos preços abaixo desta paridade internacional. (Petrobrás, 2016).

De forma simples, a PPI Segue o preço do Brent (Barril de petróleo cru). As refinarias da companhia vendem para as empresas distribuidoras os derivados como diesel, gasolina e gás liquefeito a um preço mais ou menos paralelo ao do mercado internacional, que acaba sendo definido pela cotação do barril de petróleo e pelo câmbio (Real R\$ x Dólar US\$) mais valores aduaneiros e de fretes.

2 REVISÃO DA LITERATURA

Esta seção destina-se a apresentar fundamentações ao tema da pesquisa. Assim, inicialmente, abordam-se as informações sobre a gasolina no mercado brasileiro, apresentadas em forma de seções: a primeira aborda a política de preços praticada no Brasil no ano de 2003 até 2016, na visão de renomados pesquisadores, informando ao leitor os acontecimentos do período; a segunda seção trata das políticas de preços de 2016 até 2021 e conta com análises de especialistas; a terceira seção apresenta o caminho que a gasolina faz desde a extração até o consumidor, juntamente com os parâmetros da formação de preços do combustível no Brasil e

a composição detalhada do preço da gasolina e todos os custos por trás da mesma; além de apresentar conceitos referentes ao salário mínimo brasileiro.

2.1 POLÍTICA DE PREÇO DO PETRÓLEO E SEUS DERIVADOS DURANTE O PERÍODO DE 2003 A 2016 NO BRASIL

Na seção abaixo, são abordados os movimentos feitos pelas políticas de intervenção, buscando junto aos pesquisadores mais informações sobre o seu funcionamento, pois tinham a força de determinar o sobe e desce dos preços do combustível. Sobre as políticas de preços sobre os combustíveis, nota-se que, de 2003 até 2016, eram determinadas por políticas econômicas intervencionistas, as quais eram regidas por um controle governamental.

No governo do período (2003-2010), por exemplo, a gasolina chegou a ficar 31 meses sem aumentos nas refinarias, entre setembro de 2005 e maio de 2008. Nesse período, o barril teve alta no mercado internacional e os resultados da estatal foram afetados pela intervenção. O aumento anunciado em 2008 foi acompanhado de uma redução dos tributos federais sobre combustíveis, para tentar amenizar o impacto no preço na bomba – o que gerou perda de arrecadação ao governo federal. No governo de período (2011-2016), os preços de combustíveis também eram muitas vezes segurados artificialmente como forma de conter a inflação e incentivar a economia – mas isso gerou prejuízos bilionários para o caixa da estatal. Em 2015, depois de anos de represamento artificial dos preços dos combustíveis, o aumento dos preços controlados foi um dos fatores que levaram a inflação a disparar. (Roubicek, Zanlorenssi e Gomes, 2022)

Em consonância com a afirmação acima, o resultado das diversas intervenções foi o término dos governos que estavam no poder; problemas jurídicos aos envolvidos; problemas financeiros em toda a sociedade; ao ter esses resultados, o Brasil iniciou uma grave crise e uma recessão econômica. “A intervenção é uma norma restritiva imposta por um órgão governamental, que força os donos dos meios de produção e os empresários a empregarem estes meios de uma forma diferente da que empregariam” (MISES, 1935).

De acordo com Barbieri (2013), embora seja cheio de contradições, um sistema predominantemente intervencionista dificilmente é abandonado, já que, por um lado, ninguém abdica facilmente de seus privilégios e por outro, no que diz respeito ao aspecto ideológico, o conhecimento necessário para a compreensão do funcionamento comparado das ordens sociais espontâneas e das estruturas hierárquicas contraria o senso comum, em qualquer época.

Do mesmo modo, Savas (1987) descreve que qualquer discussão moderna sobre o

desempenho do estado, seja teórica ou empírica, é cuidadosamente afastada, utilizando-se o argumento pragmático. Boa parte das defesas da privatização, por exemplo, enfatizam o seu valor como instrumento adequado em certas ocasiões apenas, fazendo questão de afastar como dogmática e ideológica qualquer defesa da redução do tamanho e da atuação do estado.

2.2 POLÍTICA DE PREÇO DO PETRÓLEO E SEUS DERIVADOS DURANTE O PERÍODO DE 2016 A 2022 NO BRASIL

No item abaixo, enfatiza-se a nova política de precificação existente no Brasil, que perdura desde 2016 até os dias atuais. A nova política segue parâmetros internacionais de custos para definir o preço dos produtos no mercado brasileiro.

As consequências da política anterior de formação do preço do petróleo até o ano de 2016 foram graves, resultando em problemas econômicos a toda sociedade e problemas jurídicos aos envolvidos. A fim de mudar e resolver os problemas que havia, apresenta-se uma mudança. Em outubro de 2016, a empresa anuncia que a nova política de preços passaria a seguir o alinhamento dos preços internacionais. Partindo da paridade com o mercado (PPI), somada a uma margem de segurança, definiu-se que não haveria exercício de preços abaixo do estipulado nesta paridade. A principal mudança se dá na periodicidade dos ajustes do preço na refinaria, que passaram a ser executados até uma vez ao mês (PETROBRAS, 2016).

Com o intuito de se resguardar, foram estabelecidos como uma possível política de precificação mecanismos automáticos de preço, onde se parte de uma fórmula determinante do preço interno a partir do preço de importação, preço de revenda e impostos incidentes. O preço internacional interfere na conta final sem necessariamente atingir as taxas incidentes e a margem do distribuidor. Porém, há resistência de um repasse instantâneo ao consumidor final, pois, convencionalmente, é preferível que os preços sejam afetados de forma transitória - razões sociais e políticas (COADY, 2013).

Preço de paridade, seja ele qual for, é essencial na construção de um real mercado competitivo. A própria almejada transição energética depende disso, de condições de mercado que fomentem a livre concorrência, o aumento da eficiência e a busca por novas alternativas energéticas. Qualquer tentativa de interferência que não preserve a liberdade de preços em todos os elos da cadeia tem efeitos negativos conhecidos, coloca o país no atraso e não dialoga com os desafios que se tem pela frente (GAUTO; DELGADO, 2021, s/p).

A opinião da comunidade de economistas é conjunta, visto que o mercado com plena concorrência favorece o consumidor tornando o produto mais barato, muito diferente do encontrado no Brasil, onde o mercado ainda é muito concentrado, dificultando a liberdade de preços.

2.3 FORMAÇÃO PREÇO E PRODUTO: GASOLINA TIPO-C

A seção abaixo se dedica a, junto com especialistas, informar sobre a produção e o preço da gasolina, além de explicar o motivo da necessidade de importação de petróleo no mercado brasileiro.

Acerca da gasolina, sabe-se que o Brasil é autossuficiente em Petróleo para o seu próprio consumo, mas ainda assim o país importa barris e seus derivados para o consumo. A explicação dada por muitos especialistas é a seguinte: “a resposta é bem simples: somos numericamente autossuficientes, produzimos mais volume do que consumimos. Mas os produtos não são os mesmos. Nosso parque de refino ainda não é capaz de refinar grande parte do óleo produzido nem de suprir a demanda interna por outros derivados” (COUTO, 2019).

Em conformidade com Gauto e Delgado (2021, s/p):

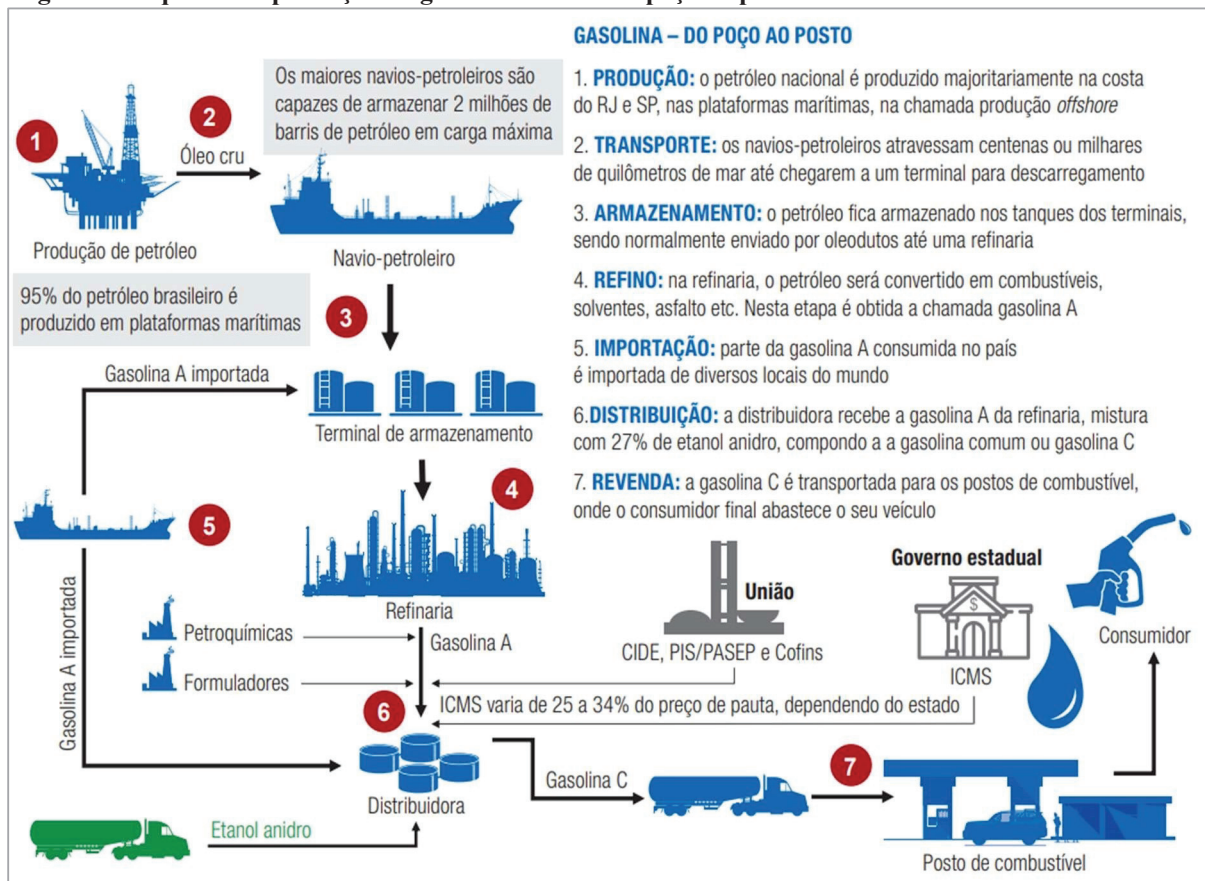
As refinarias mais importantes foram construídas na época da ditadura no Brasil, nos anos 1970. Na época, o país ainda não tinha produção substancial de petróleo e, portanto, importava o produto. Há diferentes tipos de óleo, e as refinarias brasileiras foram construídas com a capacidade de processar esse óleo importado, que é mais leve, e não óleo próprio, que é mais pesado. A importação, então, se dá por uma questão “tecnológica, de falta de investimentos e diferentes tipos de petróleo produzidos no Brasil”. Isso porque, para conseguir refinar o petróleo brasileiro, então, as refinarias recorrem a uma mistura do petróleo brasileiro com petróleo mais leve, como o nigeriano ou árabe. E termina informando sobre a estratégia de venda da Petrobrás: “Por uma estratégia da Petrobras de sempre focar em exploração e produção de petróleo, houve pouco investimento na área de refinaria no Brasil. As refinarias são obsoletas, suas tecnologias não foram melhoradas. Não conseguem refinar todo o petróleo que a gente produz. A interferência estatal no elo de refino impôs ao Brasil um atraso em termos de crescimento da infraestrutura de abastecimento na última década, especialmente por afugentar o investimento privado. Mesmo com os esforços da Petrobras em ampliar a capacidade de refino e rotas de escoamento dos derivados, temos ainda deficiência logística e déficit de derivados estruturais. Os preços de paridade de importação são elemento-chave para que, em mercado aberto, se consiga com múltiplos agentes ampliar a estrutura existente.

Seguindo o mesmo raciocínio que os professores e pesquisadores acima, o Brasil é

autossuficiente em petróleo bruto e consegue produzir mais do que é consumido, porém o problema atual está em suas refinarias, as quais não possuem tecnologia para trabalhar o produto bruto e fazer o refino para extração de outros subprodutos, expondo, dessa forma, a necessidade de buscar, no mercado internacional, um petróleo mais “leve”, para misturar com o extraído em solo brasileiro e fazer produtos subsidiários do petróleo para o consumo interno. Enquanto isso, o petróleo produzido no Brasil é destinado a países que possuem a capacidade de refinar em sua forma original para conseguir os subprodutos.

Na figura abaixo, apresenta-se uma imagem para explicar melhor a rota da gasolina.

Figura 1- Esquema de produção de gasolina comum do poço ao posto



Fonte: Gauto; Delgado (2021, s/p).

Quando se faz a análise da imagem acima, nota-se um extenso caminho da extração até o consumidor final e de cada etapa de transformação do produto, complementando o produto ou seu preço.

No que diz respeito à produção da gasolina, é visível que este processo está vinculado a poucas pessoas/empresas e ainda depende muito de forças externas para funcionar. Dessa forma, deixa o produto mais caro no mercado interno e menos competitivo no mercado

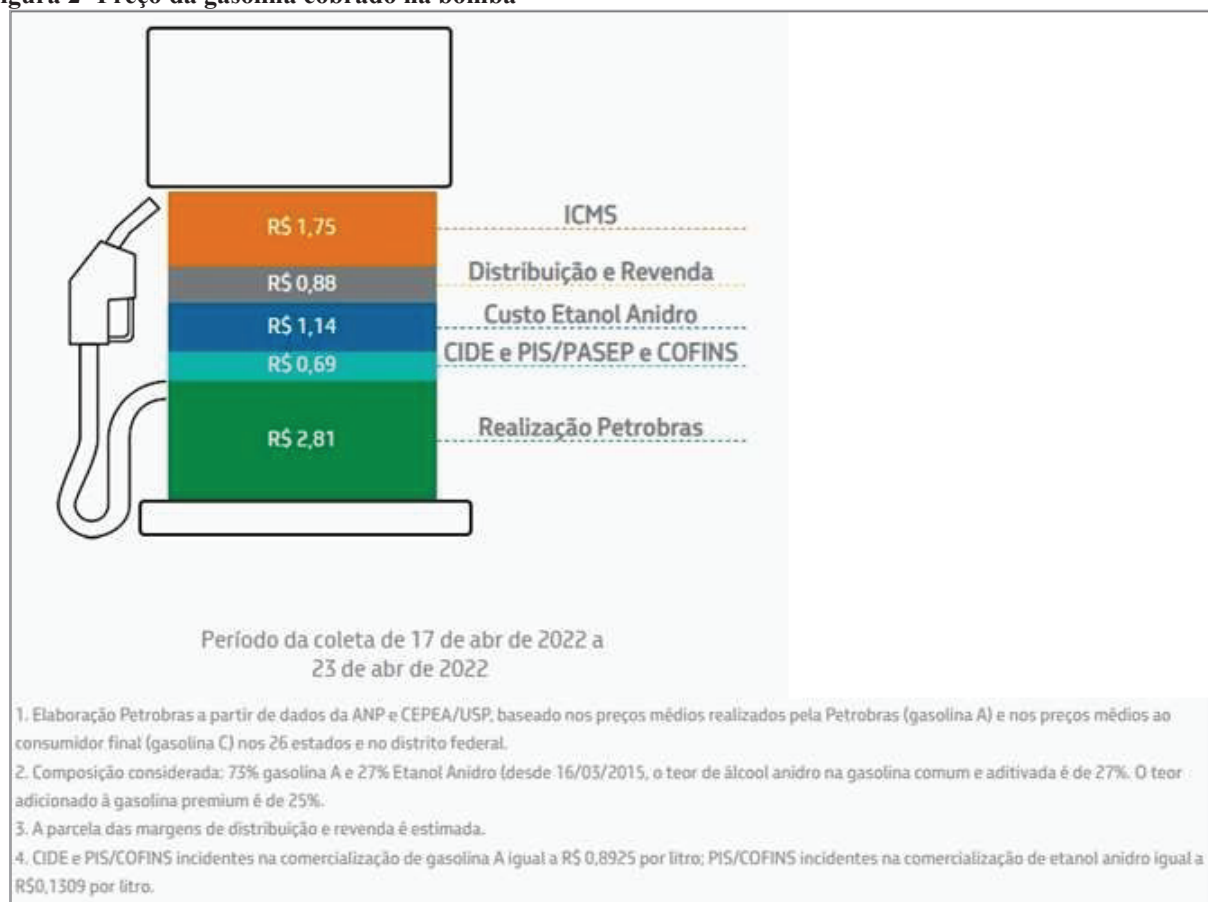
externo e, conforme afirma a professora Delgado, “o Brasil possui um atraso em termos de crescimento da infraestrutura de abastecimento na última década”. O atraso de infraestrutura e dependência vivido no Brasil gera grandes problemas no país, contudo o principal deles é o encarecimento da produção e o aumento do produto final.

Em complementação à imagem acima, segue, abaixo, uma imagem exemplificando o custo total do combustível e suas porcentagens. Segundo divulgado pela Petrobrás, em seu site oficial,

As distribuidoras de combustível compram nas refinarias a gasolina tipo “A” (pura). Atendendo à legislação brasileira, a gasolina vendida nos postos deve ser misturada com Etanol Anidro para transformar em gasolina tipo C. Desta maneira, no preço que o consumidor paga está incluído o preço de realização da Petrobras, o custo do etanol (que é definido livremente pelos seus produtores) e os custos e as margens de comercialização das distribuidoras e dos postos revendedores, bem como todos os impostos devidos.

A imagem abaixo detalha os cinco componentes do preço da gasolina cobrados na bomba.

Figura 2- Preço da gasolina cobrado na bomba



Fonte: Petrobras (2022, s/p).

Assim, tem-se a respectiva proporção em impostos totais de 33,56%, sendo impostos federais num total de 9,49% e mais impostos estaduais, ou seja, ICMS, que corresponde a 24,07%, distribuição e revenda com 14,31%, etanol com 13,48% e realização Petrobrás com 38,65%.

A partir da amostra dos valores cobrados pelos combustíveis, nota-se um grande gasto com os impostos, os quais representam 33,56% (valor de R\$ 2,44 por litro) do valor do combustível, além de ter um alto custo na participação da Petrobrás, ficando com quase 40% do valor (2,81 por litro). Em uma análise macro e comparando com outras petrolíferas, a média de lucro e participação fica com $\cong 15\%$ (shell international – 7,50% e Aramco 26,69%).

Dessa forma, vale notar que o combustível, no Brasil, em todas as partes, tem valores muito altos e com porcentagens muito elevadas, em comparação com o exterior, tornando, assim, mais elevado o preço do combustível e comprometendo ainda mais a renda. Uma possível solução para baixar esses custos, é abrir o mercado de petróleo e trazer para o país mais investimentos e empresas de produção de combustível, pois com mais oferta e concorrência os preços baixam.

2.4 SALÁRIO MÍNIMO BRASILEIRO

O salário mínimo foi adotado no Brasil pelo Presidente Getúlio Vargas, em 1940. Com muito simbolismo, foi anunciado em discurso de 1º de maio no estádio de São Januário, com arquibancadas lotadas e apresentado como mais um importante instrumento de garantia de direitos: nenhum trabalhador receberia menos do que o necessário para sobreviver de maneira digna. Mais do que proteger os trabalhadores, o salário mínimo ajudaria a desenvolver o Brasil (VARGAS, 1940). Naquele momento, entretanto, o universo de proteção da política era restrito ao mercado de trabalho formal urbano, excluindo a enorme massa de trabalhadores rurais e urbanos informais.

A história recente do Brasil é marcada por sucessivas mudanças de regime. O salário mínimo, desde que foi criado, sobreviveu a todas. Em verdade, foi um dos instrumentos da política trabalhista que serviu aos diferentes governos para regular as relações entre Estado e movimentos trabalhistas (FIGUEIREDO, 1975; GOMES; 1988). A escolha para utilizar o salário mínimo neste estudo compõe o objetivo de deixar as comparações mais lineares e

uniformes, com o intuito de mostrar para o leitor a comparação de algo já conhecido pela sociedade brasileira.

3 METODOLOGIA

A ideia de “metodologia” refere-se ao aperfeiçoamento dos procedimentos e critérios utilizados na pesquisa. Assim, o “método” é visto como o caminho para se chegar a determinado fim ou objetivo (MARTINS; THEÓPHILO, 2016). Conforme Diehl e Tatim (2004, p. 47-48), a “metodologia pode ser definida como o estudo e avaliação dos diversos métodos, com o propósito de identificar possibilidades e limitações no âmbito de sua aplicação no processo de pesquisa científica”.

3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA

A pesquisa foi conduzida em duas etapas, ou seja, a primeira corresponde à fase de construção do marco teórico do estudo, enquanto a segunda diz respeito à análise documental e às tabelas formuladas no trabalho.

3.2 ABORDAGEM DO PROBLEMA E OBJETIVOS

A abordagem do problema de pesquisa é do tipo quantitativa. Para Mattar (2001), a pesquisa quantitativa busca a validação das hipóteses mediante a utilização de dados estruturados, estatísticos, com análise de um grande número de casos representativos, recomendando um curso final da ação. Ela quantifica os dados e generaliza os resultados da amostra para os interessados.

A abordagem dos objetivos é do tipo descritiva. Segundo Gil (2017) pesquisas que buscam levantar a opinião, atitudes e crenças de uma população. As pesquisas, normalmente de caráter quantitativo, buscam a identificação e descrição de características de grupos de pessoas ou de fenômenos.

3.3 PROCEDIMENTO TÉCNICO

Na primeira parte do trabalho, o foco está na pesquisa do tipo bibliográfica e documental. Segundo (GIL 2012), a coleta indireta de dados proporciona ao pesquisador ganho de tempo em relação às pesquisas que coletam informações diretamente com as pessoas. Além disso, existem casos em que a coleta só pode ser realizada por meio da análise de documentos. Conforme Diehl e Tatim (2004), a pesquisa bibliográfica é desenvolvida a partir de material já elaborado, constituído, principalmente, de livros e artigos científicos. Embora em quase todos os estudos seja exigido algum tipo de trabalho desta natureza, há pesquisas desenvolvidas exclusivamente a partir de fontes bibliográficas.

Na segunda etapa do trabalho, a pesquisa é descritiva, focando na coleta e análise de dados bibliográficos e sua tabulação. As pesquisas descritivas focam, numa pesquisa ampla e completa sobre o tema formulando um problema claro e a hipótese de como resolvê-lo. Nesse tipo de pesquisa não poderá ocorrer interferência do autor do trabalho, o qual deverá apenas descobrir a frequência com que o evento ocorre ou como se estrutura. Desta forma descrevendo o funcionamento do sistema, método, processo ou realidade operacional.

3.4 COLETA DE DADOS

A coleta de dados se deu em bases oficiais e formais do governo, visto que o mesmo regulamenta e cuida de toda a parte burocrática envolvendo combustíveis. Para Gil (1991), não são as pessoas vivas as únicas fontes de dados. Fontes de papel como arquivos públicos e privados, registros estatísticos, entre outros são importantes fontes de dados, que serão colhidos mediante documentação indireta.

Dados de fontes secundárias a seguir descritas:

- a) Petrobrás
- b) ANP – Agência Nacional de Petróleo
- c) Outros órgãos reguladores de preços

3.5 ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DE DADOS

Para fins de amostra, são expostas, através deste trabalho, três tabelas principais, com

o intuito de ilustrar, de forma tátil, os dados e os resultados encontrados na pesquisa. O estudo contém, como forma de análise, três abordagens principais, descritas abaixo. Após a tabulação dos dados, fez-se a análise, de forma individual, dos índices, para que fossem gerados relatórios com as informações significativas sobre o custo do combustível e as variáveis abordadas no trabalho.

Foram calculados os índices abaixo:

a) Formulação de resultados com dados nominais, equação:

Preço do litro do combustível com o salário mínimo baseado em valores nominais:

$(\text{Preço gasolina/salário mínimo}) \times 100 \times 50 = \% \text{ do salário mínimo sobre 50 litros.}$

b) Formulação de resultados com base na inflação anual, equação:

Preço do litro do combustível tendo reajustes com base na inflação anual e salário mínimo.

$(\text{Preço gasolina/salário mínimo}) \times 100 \times 50 = \% \text{ do salário mínimo sobre 50 litros.}$

c) Formulação de resultados com base na política de preço de paridade internacional

Preço do litro do combustível tendo reajustes com base na política de preços de paridade internacional.

$(\text{Preço por litro de petróleo} \times \text{índice de ajuste de custos (o índice de custos possui custos de importação e frete internacional} \cong \text{ e também sofre um decréscimo no preço de distribuição a cada ano retroativo)} + \text{impostos} = \text{Preço PPI}).$

Os dados são apresentados em forma de tabelas, sob 3 tipos de abordagens:

a) Política de intervenção de 2011 a 2016;

b) Política de PPI de 2017 a 2021;

c) Momentos de grandes variações.

4 RESULTADOS

Esta seção apresenta os resultados do estudo. Está dividida em quatro partes, as quais apresentam as análises contidas no trabalho, em forma de tabelas, e traz, juntamente, os resultados técnicos coletados, os quais informam em qual período o brasileiro comprometeu mais a sua renda e em qual período comprometeu menos.

4.1 APRESENTAÇÃO DOS PRINCIPAIS ÍNDICES

Neste primeiro tópico, faz-se a apresentação dos dados base para as comparações do artigo. São informações relevantes no dia a dia e de muito peso para o consumo geral brasileiro e global do mercado.

Tabela 1 – Dados históricos brasileiros

Ano	Inflação anual	Salário mínimo em R\$	Média preço barril de petróleo (Brent) US\$	Taxa de câmbio – Real por Dólar
2011	6,50%	R\$ 545,00	\$ 110,74	R\$ 1,66
2012	5,84%	R\$ 622,00	\$ 111,67	R\$ 2,02
2013	5,91%	R\$ 678,00	\$ 109,09	R\$ 2,18
2014	6,41%	R\$ 724,00	\$ 107,45	R\$ 2,33
2015	10,67%	R\$ 788,00	\$ 54,72	R\$ 3,20
2016	6,29%	R\$ 880,00	\$ 46,53	R\$ 3,40
2017	2,95%	R\$ 937,00	\$ 54,24	R\$ 3,17
2018	3,75%	R\$ 954,00	\$ 72,62	R\$ 3,73
2019	4,31%	R\$ 998,00	\$ 63,78	R\$ 3,94
2020	4,52%	R\$ 1.045,00	\$ 42,27	R\$ 5,28
2021	10,06%	R\$ 1.100,00	\$ 70,58	R\$ 5,41

Fonte: Elaboração própria com auxílio de sites (2022).

A tabela acima apresenta dados brasileiros e internacionais e, de forma individual, é visível a mudança ocorrida no período de dez anos sobre cada um.

a) Inflação: a inflação sempre está presente no cotidiano do brasileiro, com altas e baixas, mas o que mais é relevante é a sua média geral que está em 5,91%. Esse dado requer muito cuidado, pois a inflação é o principal índice de perda de renda do brasileiro e o mesmo é usado para aumentar preços de diversos produtos.

b) Salário mínimo: nota-se que o salário mínimo mais que dobrou nos últimos dez anos, devido às políticas de reajustes adotadas. Tais políticas tinham o objetivo de amortizar a perda de valor econômico gerado pela inflação e, em termos econômicos, esse aumento só comprova a perda de poder aquisitivo por parte dos brasileiros.

c) Brent: remetendo a um índice internacional, o mesmo teve grandes perdas de valores e, após alguns anos, voltou a subir de forma exponencial. O seu movimento e variação são totalmente ligados às variações externas e, quando este mercado passa por dificuldade, a tendência deste produto é aumentar. Tendo passando por uma pandemia, o mesmo acaba justificando o seu valor.

d) Dólar: este índice é totalmente ligado ao mercado internacional e à economia

brasileira. Em razão dos problemas enfrentados internamente no país e externamente em razão da pandemia, o dólar apresentou uma alta no seu valor.

4.2 ANÁLISE DA MUDANÇA DO SALÁRIO MÍNIMO, DOS PREÇOS DA GASOLINA TIPO C E PERCENTAGEM COMPROMETIDA DA RENDA

Neste segundo tópico, apresenta-se o estudo sobre o avanço de forma nominal evolutiva do preço da gasolina e do salário mínimo.

Tabela 2 – Comparação Preços nominais e porcentagem do salário mínimo

Ano	Salário mínimo	Preço gasolina tipo C	Preço gasolina tipo	Percentual do salário
		1L	C – 50L	
2011	R\$ 545,00	R\$ 2,73	R\$ 136,50	25,05%
2012	R\$ 622,00	R\$ 2,73	R\$ 136,50	21,95%
2013	R\$ 678,00	R\$ 2,85	R\$ 142,50	21,02%
2014	R\$ 724,00	R\$ 2,97	R\$ 148,50	20,51%
2015	R\$ 788,00	R\$ 3,30	R\$ 165,00	20,94%
2016	R\$ 880,00	R\$ 3,68	R\$ 184,00	20,91%
2017	R\$ 937,00	R\$ 3,77	R\$ 188,50	20,12%
2018	R\$ 954,00	R\$ 4,36	R\$ 218,00	22,85%
2019	R\$ 998,00	R\$ 4,37	R\$ 218,50	21,89%
2020	R\$ 1.045,00	R\$ 4,35	R\$ 217,50	20,81%
2021	R\$ 1.100,00	R\$ 5,77	R\$ 288,50	26,23%

Fonte: Produção própria (2022).

A Tabela 2 apresenta uma comparação de dados sobre valores nominais de aumento, sem metodologia específica de avaliação, apresentando os dados conforme o movimento histórico do mercado e dos preços sobre a gasolina tipo C.

4.2.1 Análises políticas de precificação

Ao se analisar a tabela, faz-se uma divisão com as duas políticas de precificação e com os cortes temporais internos de cada uma das políticas de preços, para informar melhor o que cada uma gerou. Ademais, nota-se que ocorreram três principais movimentos na porcentagem do salário mínimo, sendo eles baixa, lateralização e aumento da porcentagem do salário mínimo e gasto com o combustível.

a) Política de intervenção de 2011 a 2016

Movimento de baixa de 2011 a 2012: neste movimento, o resultado se deve ao aumento do salário mínimo dado pelo governo brasileiro e à fixação do preço da gasolina tipo C, gerando, dessa forma, uma baixa de 3,1% sobre o custo de 50 litros no salário mínimo.

Movimento de lateralização de 2012 a 2016: neste período, o movimento de lateralização acontece, principalmente, pois o aumento do preço da gasolina foi muito próximo ao do salário mínimo, enquanto a gasolina variou 77,45% (de R\$ 2,85 para R\$3,68), o salário mínimo variou 77,05% (de R\$ 678,00 para R\$ 880,00). Desse modo, mantendo-se todas as variações sobre o custo do salário mínimo, obtém-se, nos quatro anos, uma variação máxima de 0,51% sobre o custo de 50 litros no salário mínimo.

b) Política de PPI de 2017 a 2021

Movimento de alta de 2017 a 2018: o principal motivo de ocorrer a alta neste período está relacionado à variação do preço da gasolina, que aumentou 18,92% (de R\$ 3,77 para R\$ 4,65) enquanto o salário mínimo aumentou 1,78% (de R\$ 937,00 para R\$ 954,00).

Movimento de baixa de 2018 a 2020: neste movimento, a maior evidência encontrada deve-se à estabilização do preço da gasolina. No período, a gasolina diminuiu o seu valor em 0,23% (de R\$ 4,35 para R\$ 4,36), enquanto o salário mínimo aumentou 9,54% (de R\$ 954,00 para R\$ 1045,00).

Movimento de alta de 2020 a 2021: este movimento se categoriza pela disparada do preço da gasolina, que aumentou 32,64% (de R\$ 4,35 para R\$ 5,77), enquanto o salário aumentou 5,26% (de R\$ 1045,00 para R\$ 1100,00).

c) Momentos de grande variação

Em suma, na tabela acima, nota-se que toda vez que uma das duas variáveis analisadas se destaca, para mais ou para menos, tem-se uma grande mudança no custo percentual do salário mínimo sobre a gasolina, chegando a ter os maiores picos em 2021, com 26,23% de custos para encher o tanque do carro, referente à política PPI, enquanto o menor percentual foi de 20,12%, em 2017, também na mesma política de preços.

4.3 ANÁLISE DA MUDANÇA DO SALÁRIO MÍNIMO, DOS PREÇOS DA GASOLINA TIPO C E PERCENTAGEM COMPROMETIDA DA RENDA

Neste segundo tópico, enfatiza-se o estudo na forma evolutiva do preço da gasolina, tendo os seus reajustes com base na inflação e no salário mínimo, trazendo dados nominais.

Tabela 3 – Custo da gasolina com relação à Inflação

Ano	Salário Mínimo	Aumento % Sal. Mín.	Gasolina tipo C 1L	Inflação Acumulada	Reajuste Gasolina Inflação	Preço gasolina Inflação	Gasolina tipo – C 50L	Salário (%) sobre 50L
2011	R\$ 545,00	6,80%	R\$ 2,73	6,50%	R\$ 0,18	R\$ 2,91	R\$145,37	26,67%
2012	R\$ 622,00	14,13%	R\$ 2,73	5,84%	R\$ 0,16	R\$ 2,89	R\$144,47	23,23%
2013	R\$ 678,00	9,00%	R\$ 2,85	5,91%	R\$ 0,17	R\$ 3,02	R\$150,92	22,26%
2014	R\$ 724,00	6,78%	R\$ 2,97	6,41%	R\$ 0,19	R\$ 3,16	R\$158,02	21,83%
2015	R\$ 788,00	8,80%	R\$ 3,30	10,67%	R\$ 0,35	R\$ 3,65	R\$182,61	23,17%
2016	R\$ 880,00	11,67%	R\$ 3,68	6,29%	R\$ 0,23	R\$ 3,91	R\$195,57	22,22%
2017	R\$ 937,00	6,47%	R\$ 3,77	2,95%	R\$ 0,11	R\$ 3,88	R\$194,06	20,71%
2018	R\$ 954,00	1,81%	R\$ 4,36	3,75%	R\$ 0,16	R\$ 4,52	R\$226,18	23,71%
2019	R\$ 998,00	4,10%	R\$ 4,37	4,31%	R\$ 0,19	R\$ 4,56	R\$227,92	22,84%
2020	R\$ 1.045,00	4,68%	R\$ 4,35	4,52%	R\$ 0,20	R\$ 4,55	R\$227,33	21,75%
2021	R\$ 1.100,00	5,26%	R\$ 5,77	10,06%	R\$ 0,58	R\$ 6,35	R\$317,52	28,87%

Fonte: Elaboração própria com dados das tabelas acima (2022). Dados da inflação retirados de Suno investimentos – matéria escrita por Reis (2019).

A Tabela 3 apresenta uma comparação de dados sobre os reajustes, com base na porcentagem da inflação no ano. Dessa forma, é possível identificar um mercado um pouco diferente do anterior, formado apenas com dados nominais.

4.3.1 Análise das políticas de precificação

Alusivo à Tabela 2, faz-se uma divisão com as duas políticas de precificação e com cortes temporais internos de cada uma das políticas de preços. Para as análises e para informar melhor o que cada uma gerou, seguem-se parâmetros de informação sobre a baixa, lateralização e aumento da porcentagem do salário mínimo gasto com o combustível.

a) Política de intervenção de 2011 a 2016

Movimento Misto de 2011 a 2016: neste período, o resultado é formado por uma datação muito importante e diz respeito ao fato de que sempre que o salário sofre um aumento acima da inflação, tem-se um custo menor sobre o custo de 50 litros no salário mínimo. Isso aconteceu entre 2011 e 2014 e de 2015 a 2016 e a inflação maior que o aumento do salário mínimo aconteceu de 2014 a 2015.

b) Política de PPI de 2017 a 2021

Movimento Misto de 2011 a 2014: Juntamente com a análise feita acima, o fator de deslocamento sobre o custo de 50 litros sobre o salário mínimo segue o mesmo padrão. Quando a inflação está abaixo do aumento sobre o salário mínimo, o custo cai e, quando a inflação está maior do que o salário mínimo, o custo aumenta. O movimento de alta ocorreu de 2017 a 2018 e de 2020 a 2021. Movimentos de baixa ocorreram de 2018 a 2020.

c) Momentos de grande variação

Na tabela acima, tendo a inflação como parâmetro de ajuste de preço, nota-se que o resultado é muito parecido com o da Tabela 2, visto que o maior e o menor custo estão presentes em 2021 e 2017, respectivamente, na mesma política de precificação. Outro grande detalhe a ser observado é que, em 2021, o grande aumento sobre o custo do combustível se deu, principalmente, pela pressão exercida pela inflação, a qual superou os dois dígitos e empurrou o preço para cima. Em 2017, teve-se o registro do menor percentual de inflação no período estudado e a consequência disso foi um custo menor sobre o custo da gasolina.

Ao vincular as duas datas de início e fim, é possível notar um grande aumento em reais sobre o preço da gasolina, o qual mais que dobrou, saindo de R\$ 2,91 para R\$ 6,35. Por sua vez, o percentual sobre o custo de 50 litros sobre o salário não aumentou tanto, pois foi de R\$ 26,67 para R\$ 28,87, com um aumento, em percentual, de 2,20%.

4.4 TABELA APRESENTAÇÃO PARÂMETROS INTERNACIONAIS E AJUSTES

A tabela abaixo apresenta informações internacionais correlatas do mercado internacional no período estudado. O item de custos extras tem base na seguinte fórmula e será usado para simular e estruturar o custo da gasolina nos anos antecessores ao uso do PPI.

Tabela 4- Parâmetros internacionais e índice de ajuste

Ano	Média preço barril de petróleo - US\$)	Taxa de câmbio Dólar x Real	Preço em R\$ do barril de petróleo	Preço por litro barril de petróleo	Custos extras PPI mercado brasileiro
2011	\$110,74	R\$ 1,66	R\$ 183,83	R\$ 1,16	91,67%
2012	\$111,67	R\$ 2,02	R\$ 225,57	R\$ 1,42	
2013	\$109,09	R\$ 2,18	R\$ 237,82	R\$ 1,50	
2014	\$107,45	R\$ 2,33	R\$ 250,36	R\$ 1,57	
2015	\$54,72	R\$ 3,20	R\$ 175,10	R\$ 1,10	
2016	\$46,53	R\$ 3,40	R\$ 158,20	R\$ 1,00	
2017	\$54,24	R\$ 3,17	R\$ 171,94	R\$ 1,08	
2018	\$72,62	R\$ 3,73	R\$ 270,87	R\$ 1,70	
2019	\$63,78	R\$ 3,94	R\$ 251,29	R\$ 1,58	
2020	\$42,27	R\$ 5,28	R\$ 223,19	R\$ 1,40	
2021	\$70,58	R\$ 5,41	R\$ 381,84	R\$ 2,40	

Fonte: Produção própria com auxílio do site investing.com (2022).

A tabela acima apresenta parâmetros internacionais e brasileiros, os quais, no período estudado, sofreram diversos aumentos e quedas em seus respectivos preços e esses movimentos mudam, consideravelmente, a renda de todos. A apresentação da tabela deve-se à sua importância para a formulação do índice de ajuste de preço, o qual foi usado para calcular o preço da gasolina tipo A, no período antecessor à política de preço de paridade internacional. Abaixo são apresentados os dados da formulação do cálculo para uso nas planilhas abaixo.

Fórmula para simulação dos custos extras no mercado brasileiro – 2021.

Preço participação Petrobrás + distribuição e revenda (com decréscimo de R\$ 0,10 por ano retroativo) + impostos federais = Preço Gasolina A pelo PPI + etanol (com decréscimo de R\$ 0,10 por ano retroativo) + ICMS (gasolina e etanol) = Preço gasolina tipo C pelo PPI.

4.5 TABELA APRESENTAÇÃO PARÂMETROS INTERNACIONAIS E AJUSTES

Neste último tópico, o estudo apresenta uma simulação do preço da gasolina tendo os seus reajustes com base na política de preços PPI. A simulação vai de 2011 até 2018 e, após esta data, a ANP informa os dados de custos e os valores sobre o produto.

Tabela 5- Simulação do Preço de paridade de importação

Ano	PPI Brasil tipo A	Etanol	ICMS total	Preço PPI – tipo C	Salário Mínimo	Preço gasolina tipo – C 50L	Salário (%) sobre 50L
2011	R\$ 1,99	R\$ 0,36	R\$ 0,72	R\$ 3,07	R\$545,00	R\$ 153,67	28,20%
2012	R\$ 2,45	R\$ 0,40	R\$ 0,86	R\$ 3,71	R\$622,00	R\$ 185,49	29,82%
2013	R\$ 2,58	R\$ 0,45	R\$ 0,92	R\$ 3,94	R\$678,00	R\$ 197,23	29,09%
2014	R\$ 2,72	R\$ 0,50	R\$ 0,98	R\$ 4,19	R\$724,00	R\$ 209,54	28,94%
2015	R\$ 1,90	R\$ 0,55	R\$ 0,78	R\$ 3,23	R\$788,00	R\$ 161,53	20,50%
2016	R\$ 1,72	R\$ 0,61	R\$ 0,76	R\$ 3,09	R\$880,00	R\$ 154,32	17,54%
2017	R\$ 1,87	R\$ 0,68	R\$ 0,83	R\$ 3,38	R\$937,00	R\$ 168,82	18,02%
2018	R\$ 2,94	R\$ 0,76	R\$ 1,16	R\$ 4,86	R\$954,00	R\$ 242,79	25,45%
2019	R\$ 2,73	R\$ 0,84	R\$ 1,14	R\$ 4,71	R\$998,00	R\$ 235,41	23,59%
2020	R\$ 2,37	R\$ 0,94	R\$ 1,08	R\$ 4,39	R\$1.045,00	R\$ 219,37	20,99%
2021	R\$ 4,60	R\$ 1,04	R\$ 1,75	R\$ 7,39	R\$1.100,00	R\$ 369,50	33,59%

Fonte: Elaboração própria (2022).

*Custos extras PPI: índice de ajuste criado para simular o PPI, os dados para o cálculo foram retirados do link: <<https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/precos-e-defesa-da-concorrenca/precos/precos-de-paridade-de-importacao>> e adaptados junto à Tabela 4.

A tabela acima apresenta, de forma detalhada, a formação do preço da gasolina tipo C, contendo o custo do combustível, os valores de impostos pertinentes ao mesmo e a porcentagem de salário mínimo para adquirir 50 litros, além de expor o custo histórico da gasolina tipo A.

4.5.1 Análises políticas de precificação

A Tabela 3 apresenta uma divisão com as duas políticas de precificação estudadas e com cortes temporais internos de cada uma das políticas de preços, para analisar e informar melhor o que cada uma gerou. Os dados acima informados são resultado de cálculos feitos com a Tabela 3, a qual apresenta dados internacionais e como é formado o cálculo sobre o PPI. Outro detalhe importante a compor esta análise é que o preço da gasolina tipo A está ligado diretamente com a variação do preço do Brent e com a taxa do câmbio.

a) Política de intervenção de 2011 a 2016

Movimento de lateralização de 2011 a 2014: neste período, ocorreu um crescente do preço da gasolina tipo A no mercado brasileiro e este encarecimento do combustível está ligado ao mercado externo e ao dólar, conforme demonstrado na Tabela 4. Devido a esta crescente de valores do combustível, ocorreria um aumento iminente, mas, graças ao

grande aumento percentual do salário mínimo que foi de 32,84% (de R\$ 545,00 para R\$ 724,00), os efeitos dessa disparada da gasolina tipo A foram amortizados de forma acentuada. No período, é possível notar que o custo de 50 litros sobre o salário mínimo aumentou de 28,20% para 29,82% e, em 2014, o mesmo estava em 28,94%.

Movimento de baixa de 2014 a 2016: nesse período, o combustível sofreu uma grande baixa, saindo de 28,94% para 17,54% de custo sobre 50 litros sobre o salário mínimo. Essa baixa está ligada, principalmente, ao valor da gasolina tipo A que apresentou uma queda exponencial de 36,76% (saindo de R\$ 2,72 para R\$ 1,72), queda também acompanhada pelo mercado internacional, conforme a Tabela 4, gerando, assim, um custo menor sobre o combustível no mercado brasileiro. O valor apresentado em 2016 é o menor custo de toda a série.

b) Política de PPI de 2017 a 2018

Movimento de Alta de 2017 a 2018: Juntamente com a análise feita acima, o fator de deslocamento sobre o custo de 50 litros sobre o salário mínimo segue o mesmo padrão. O aumento da gasolina do tipo A representa um aumento exponencial no custo. Nesses dois anos em questão, nota-se a disparada do custo da gasolina tipo A e um reajuste muito pequeno no salário mínimo, fazendo com que o percentual de custo sobre 50 litros aumentasse muito, chegando a 7,40%.

Movimento de baixa de 2019 a 2020: neste período, o valor da gasolina tipo A teve uma baixa considerável de 13,19% (de R\$ 2,73 para R\$ 2,37), fazendo com que o seu custo diminuísse e, ainda nesse período, o salário mínimo sofreu um reajuste de 4,71% (R\$ de 998,00 para R\$ 1045,00). Esses dois fatores geraram a baixa percentual de custo sobre 50 litros de 2,60%.

Movimento de Alta de 2020 a 2021: representando o movimento de alta neste período, obteve-se este resultado devido ao brusco aumento do preço da gasolina tipo A, a qual, em um ano, sofreu um aumento de 94,09% (de R\$ 2,37 para R\$ 4,60), aumento ligado diretamente ao custo do Brent, conforme a Tabela 4. Em virtude deste aumento abrupto, o custo sobre o salário aumentou exponencialmente, superando as duas casas, ficando em 33,59%. Ademais, este é o maior valor de custo sobre o combustível de toda a série.

c) Momentos de grande variação

Na tabela acima, ao se realizar a simulação de preços sobre a política de preços de paridade internacional, percebem-se algumas informações diferentes das apresentadas no trabalho. O menor custo sobre o combustível está no ano de 2016, mas percebe-se uma similaridade com o maior custo sobre a gasolina no período de 2021, fator que se repetiu nas Tabelas 1 e 2.

Outro grande detalhe a ser observado é que, quando o Brent aumenta seu preço, faz uma pressão no mercado da gasolina tipo A e, subitamente, o preço do combustível sobe. Este parâmetro também é dosado junto à taxa de câmbio, que, conforme o seu movimento, para mais ou para menos, interfere no custo do combustível, conforme exposto na Tabela 3. Esse aumento tem reflexo direto no custo para o brasileiro, gerando acréscimos e decréscimos na renda, conforme mostra a Tabela 4.

Em 2016, nota-se uma estabilização no câmbio brasileiro enquanto o Brent apresenta uma exponencial queda e, dessa forma, tem-se o menor custo sobre o combustível no período estudado. Já, em 2021, o grande aumento sobre o custo do combustível se dá, principalmente, pela pressão exercida no câmbio junto com o crescente preço do Brent no mercado internacional, gerando o maior valor percentual da faixa temporal estudada e também um crescente no valor do Brent que, desde 2016, acumula uma subida sem parar. Dado essa estrutura, fica evidente que o preço da PPI sempre está ligado ao mercado internacional e, para alcançar uma estabilização do mesmo, precisa controlar o câmbio dentro do país e ficar alerta ao aumento no mercado externo.

Ao se vincular as duas datas de início e fim, é possível notar um grande aumento em reais sobre o preço da gasolina, o qual mais que dobrou, saindo de R\$ 3,07 para R\$ 7,39, enquanto o percentual sobre o custo de 50 litros sobre o salário não aumentou tanto, pois foi de 28,20% para 33,59%, com um aumento em percentual de 5,39%.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A atualidade da sociedade brasileira remete aos cuidados com a renda, para não angariar dívidas e buscar progresso financeiro. Dessa forma, o cuidado com o custo do combustível aumenta, devido aos notáveis aumentos que sofreu nos últimos anos e por ser parte da matriz energética brasileira. O estudo acima expõe uma visão diferente e tática do

que se encontra no dia a dia e consegue responder à pergunta que motivou este trabalho: “Qual o impacto do valor da gasolina na renda do brasileiro nos últimos 10 anos”?

Frente ao exposto, concluiu-se que o presente estudo alcançou seu principal objetivo de identificar o comprometimento da renda do brasileiro em relação à gasolina, por meio dos dados apresentados e analisados em tabelas. Constatou-se, de modo geral, que o brasileiro sempre pagou um alto preço pelo combustível, ficando evidente que, em 2010, o brasileiro tinha um custo acima de 20% sobre o salário mínimo para o consumo de 50 litros de gasolina, informação validada para todos os modos analisados.

a) Modo nominal: dos dez anos estudados, em todos, o custo de 50 litros da gasolina tipo C ficou acima dos 20% do salário mínimo, com o custo mais alto de 26,23% no ano de 2021.

b) Modo reajuste pela inflação: dos dez anos estudados, em todos, o custo de 50 litros da gasolina tipo C ficou acima de 20% do salário mínimo, com o pico de custo ficando em 28,87, presente em 2021.

c) Política de Paridade de Importação: neste estudo, os dados se mostram diferentes dos apresentados anteriormente, visto que, dos dez anos estudados, em dois anos, o custo sobre a gasolina ficou abaixo de 20% enquanto que, nos outros oito anos, ficou acima. Ainda neste estudo, apresentou-se o maior pico de custos, registrado em 2021, com 33,59% de custo de 50 litros da gasolina tipo C sobre o salário mínimo. A baixa dos valores se deve a diversos fatores, mas o principal é o Brent, que alcançou um valor de mercado muito baixo e puxou junto o custo da gasolina. O pico de custo também remete a fatores externos como a crise global provocada pela pandemia, além do aumento do Brent no mercado internacional.

Constatou-se com os dados acima que o Brasil apresenta sérios problemas quando se refere ao custo do combustível, pois o mesmo passa por diversas instabilidades estruturais e políticas. Em sua antiga política de precificação, movimentava o preço do combustível sempre para trazer vantagens aos aliados de quem estava no poder, gerando, dessa forma, problemas jurídicos e econômicos, que perduram até hoje, além de gerar pressão sobre o custo do combustível posterior à saída desse modo de precificação.

Além disso, o Brasil apresenta, em sua estrutura produtiva, uma grande defasagem, que tem reflexo direto em como é produzido o combustível no Brasil e como funciona a política interna da Petrobras, que sempre foi de extrair e vender o petróleo bruto e não de extrair e refinar. Atualmente, para produzir os seus combustíveis, o Brasil ainda depende da importação de petróleo, mesmo sendo autossuficiente em petróleo, e essa importação ocorre

pela falta de tecnologia em suas refinarias.

Sobre a atual política de precificação, a Política de Paridade Internacional, é mais alinhada com a realidade do mercado, onde cada reflexo interno e externo faz movimentos no preço do combustível. Por conseguinte, os benefícios que ela traz ao seu uso depende muito da economia do país.

Conclui-se que o custo sobre o combustível sempre foi alto, mas, nos últimos anos, esse custo aumentou. Para reverter esse quadro, talvez, sejam necessários vários anos, pois será preciso promover mudanças estruturais e políticas. Nesse sentido, as primeiras já estão sendo feitas, com maior concorrência no mercado de extração e, enquanto os preços não caem, o brasileiro precisa controlar ainda mais as suas contas.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANP. **Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis**. 2022. Disponível em: https://preco.anp.gov.br/include/Resumo_Mensal_Index.asp. Acesso em: 10 mar. 2022.

BARBIERE, Fábio. **A economia do intervencionismo**. São Paulo: Instituto Mises von Mises Brasil, 2013.

BARBOSA FILHO, Fernando de Holanda. A crise econômica de 2014/2017. **Estudos Avançados**, v. 31, n. 89, 2017. Disponível: <https://www.scielo.br/j/ea/a/BD4Nt6NXVr9y4v8tqZLJnDt/?format=pdf&lang=p>>. Acesso em: 07 mar. 2022.

BCB. Banco Central do Brasil. **O que é inflação?** Disponível em: <https://www.bcb.gov.br/controleinflacao/oqueinflacao>. Acesso em: 20 mar. 2022.
BRASIL ESCOLA. **Salário mínimo**. 2022. Disponível em: <https://brasilescola.uol.com.br/economia/salario-minimo.htm>. Acesso em: 03 jun. 2022.

BRASIL. Ministério de Minas e Energia. **Série histórica do levantamento de preços. Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis**. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/precos-e-defesa-da-concorrenca/precos/precos-revenda-e-de-distribuicao-combustiveis/serie-historica-do-levantamento-de-precos>. Acesso em: 16 mar. 2022.

DIEHL, Astor Antonio; TATIM, Denise Carvalho. **Pesquisa em ciências sociais aplicadas: métodos e técnicas**. São Paulo: Prentice Hall, 2004.

FLORES, Paulo César da Silva. **A política de salário mínimo no Brasil**. 2017. 148f. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

G1 GLOBO. **Veja histórico dos últimos reajustes do salário mínimo.** 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/04/15/veja-historico-dos-ultimos-reajustes-do-salario-minimo.ghtml>. Acesso em: 15 mar. 2022.

GAUTO, Marcelo; DELGADO, Fernanda. Composição dos preços de paridade dos combustíveis no Brasil. 2021. **Clubpetro**, 2021. Disponível em: <https://blog.clubpetro.com/composicao-precos-paridade-combustiveis-brasil/>. Acesso em: 09 jun. 2022.

Gil, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4. ed. São Paulo: Atlas S/A, 2002.

INVESTING. COM. **Petróleo Brent futuros dados históricos.** [201-?]. Disponível em: https://br.investing.com/commodities/brent-oil-historical-data?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=16886355053&utm_content=592926004046&utm_term=dsa-1518303922764_&GL_Ad_ID=592926004046&GL_Campaign_ID=16886355053&gclid=Cj0KCQjw0umSBhDrARIsAH7FCodZzJmpiwOtkSH-zr23yOwPddkk2myJcPtel5rvmFZByQpdkGJMwaAiGpEALw_wcB. Acesso em: 19 mar. 2022.

MEDINA, João Miguel Garcia. Artigo 7 da Constituição Federal de 1988. **Jus Brasil**, 2021. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10641213/artigo-7-da-constituicao-federal-de-1988>. Acesso em: 03 jun. 2022.

MATTAR, F. N. Pesquisa de marketing. 3.ed. São Paulo: Atlas, 2001.

MISES, L. V. Economic calculation in a socialist commonwealth. In: HAYEK, F. A. **Collectivist Economic Planning.** Londres: Routledge, 1935.

PETROBRAS. **Adotamos nova política de preços de diesel e gasolina.** 2016. Disponível em: <https://petrobras.com.br/fatos-e-dados/adotamos-nova-politica-de-precos-de-diesel-e-gasolina.html>. Acesso em: 10 fev. 2022.

PETROBRAS. **Preço de venda de combustíveis.** 2022. Disponível em: <https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/precos-de-venda-de-combustiveis/>. Acesso em: 20 mar. 2022.

PETROBRAS. **Preços de venda de combustíveis.** 2022. Disponível em: <https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/precos-de-venda-de-combustiveis/>. Acesso em: 09 jun. 2022.

PREVIDENCIARISTA. **Tabela histórica dos salários mínimos.** [s.d.]. Disponível em: <https://prevideciarista.com/blog/tabela-historica-dos-salarios-minimos/>. Acesso em: 10 mar. 2022.

REIS, Tiago. Inflação acumulada: saiba tudo sobre esse importante conceito. **Suno**, 2019. Disponível em: <https://www.suno.com.br/artigos/inflacao-acumulada/>. Acesso em: 15 mar. 2022.

ROTAVA, Joana. A política brasileira de preço dos combustíveis: uma análise a partir de experiências internacionais. **Pantheon**, 2019. Disponível em: <https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/11809/1/Jrotava.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2022.

ROUBICEK, Marcelo; ZANLORENSSI, Gabriel; GOMES, Lucas. 5 gráficos para entender 20 anos de preços da gasolina. **Nexo Jornal**, 2022 Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/expresso/2022/03/17/5-gr%C3%A1ficos-para-entender-20-anos-de-pre%C3%A7os-da-gasolina>. Acesso em: 10 mar. 2022.

SENA, Vitor. Como funciona a política de preços da Petrobras, alvo de críticas. **Exame**, 2022. Disponível em: <https://exame.com/negocios/como-funciona-a-politica-de-precos-da-petrobras-criticada-por-bolsonaro/>. Acesso em: 01 abr. 2022.

SINGER, B. C.; HARLEY, R. A. A fuel-based inventory of motor vehicle exhaust emissions in the Los Angeles area during summer 1997. **Atmospheric Environment**, v. 34, n. 11, p. 1783-1795, 2000.