

A CONCORRÊNCIA PERFEITA NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E O CONTEXTO DO ATUAL MODELO BRASILEIRO

Data de submissão: 05/12/2023

Data de aceite: 22/12/2023

Rone Evaldo Barbosa

Universidade Estadual de Goiás /
Ministério dos Transportes / Infra S.A.,
Brasília, Distrito Federal, Brasil
<http://lattes.cnpq.br/5991735511068871>

Alexandre Garcês de Araújo

Universidade Estadual de Goiás, Anápolis,
Goiás, Brasil
<http://lattes.cnpq.br/3321527696885052>

RESUMO: Este trabalho apresenta inicialmente os conceitos fundamentais que regem um mercado de concorrência perfeita. Descreve a seguir os requisitos necessários para a caracterização de uma concorrência perfeita, avaliando a sua compatibilidade com as características de mercado apresentadas pelo transporte rodoviário de cargas. Por fim, destaca aspectos positivos e negativos desse modelo de mercado para o setor e para o país.

PALAVRAS-CHAVE: transporte rodoviário; carga; concorrência perfeita; monopólio; oligopólio.

PERFECT COMPETITION IN ROAD CARGO TRANSPORT AND THE CONTEXT OF THE CURRENT BRAZILIAN MODEL

ABSTRACT: This work initially presents the fundamental concepts that govern a perfectly competitive market. It describes below the requirements necessary to characterize perfect competition, evaluating its compatibility with the market characteristics presented by road freight transport. Finally, it highlights positive and negative aspects of this market model for the sector and the country.

KEYWORDS: road transport; charge; perfect competition; monopoly; oligopoly.

1 | INTRODUÇÃO

Knight (1921), apresenta uma definição tradicional para a concorrência perfeita, na qual essa implica em uma conduta racional por parte de compradores e vendedores, no pleno conhecimento do mercado e do negócio, na ausência de fricções, na perfeita mobilidade e perfeita divisibilidade de fatores de produção e condições completamente estáticas.

Como essa definição é bastante ampla, é mais comum que essas várias ideias estejam separadas umas das outras e o termo “concorrência perfeita” seja aplicado a apenas algumas delas, conforme os modelos apresentados por Robinson (1934) e, recentemente, por Müller (2013).

Para o caso competitivo, $P_1=P_2$, não havendo poder de mercado e, mesmo que se aumente a produção, tem-se que manter o preço, pois o mercado é competitivo e a empresa maximizará o seu lucro quando o custo marginal for igual à receita marginal, e este definirá o preço de mercado. Considerando-se o modelo tradicional de mercado, o lucro é dado pela diferença entre a receita total e o custo total, conforme a equação 1.

$$L = R_T - C_T \quad (1)$$

Onde:

L = lucro

R_T = receita total;

C_T = custo total;

Derivando o lucro (L) em relação a q , obtém-se:

$$\frac{dL}{dq} = \frac{dR_T}{dq} - \frac{dC_T}{dq} = 0 \quad (2)$$

$$\frac{dR_T}{dq} = \frac{dC_T}{dq} \quad (3)$$

$$R_{mg} = C_{mg} \quad (4)$$

$$\text{Receita marginal} = \text{Custo marginal} \quad (5)$$

O modelo de Concorrência Perfeita parte do pressuposto de que há infinitas empresas ofertantes e o consumidor racional tem o poder de escolha. Cada empresa tem uma fatia infinitesimal do mercado e não definirá o preço. Logo, o mercado é o “determinador de preços”.

2 | CONDIÇÕES NECESSÁRIAS PARA A CONCORRÊNCIA PERFEITA

A concorrência é perfeita quando a demanda pelo produto de uma firma tomada individualmente é perfeitamente elástica.

De forma simplificada, em que condições isso é verdadeiro?

- a) O mercado deve ser perfeito.
- b) O número de firmas deve ser grande.

O mercado de concorrência perfeita é definido através da existência de 4 características básicas:

- i. existência de um grande numero ofertadores do produto ou serviço, sem que nenhum tenha participação expressiva;
- ii. existência de um grande numero de empresas tomadoras do produto ou serviço sem que nenhum tenha participação expressiva;
- iii. a inexistência de mercados cativos ou resguardados, isto é todos possuem livre acesso ao mercado;
- iv. aplicação de uma tecnologia que é conhecida e acessível a todos os ofertadores do produto ou serviço.

Conforme pode ser observado, o mercado do **transporte rodoviário de cargas** preenche todos os requisitos de um mercado de **concorrência perfeita**. Vejamos a seguir algumas informações relevantes sobre a concorrência no transporte rodoviário de cargas.

3 I CONCORRÊNCIA NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

De acordo com Schlüter (2013), os profissionais que estão ligados ao transporte rodoviário de cargas são sabedores de que este setor vive e sempre viveu uma situação de alta dispersão de atores. Pela contagem realizada pela ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre), são aproximadamente 30.000 empresas no país. Nenhuma delas possui uma participação significativa de mercado que a caracterize como player de peso. A concorrência é acirrada em qualquer mercado, seja de carga fracionada, carga completa, itinerante etc., e pelo que sei existe apenas um mercado que é protegido (trata-se do mercado de distribuição de automóveis).

A concorrência acirrada faz com que as empresas atuem de forma extremamente agressiva em relação ao mercado, notadamente através da prática de tarifas. Os tomadores de serviço de transporte rodoviário de cargas (embarcadores), por sua vez, estão acostumados a esta prática e promove verdadeiros leilões tarifários, quando se trata de embarcar os seus produtos para os mercados de destino. Por conta disso, o mercado do transporte rodoviário de cargas é tido como um mercado de concorrência perfeita e isto não é novidade, tanto que já foi assunto mencionado de passagem em outros editoriais, mas vale lembrar novamente como é e como funciona este tipo de mercado (Schlüter, 2013).

A concorrência perfeita se caracteriza pelo fato de todos os ofertadores do produto ou serviço atuarem nos menores níveis tarifários, pois o mercado toma os serviços sem a diferenciação expressa de forma influente na estrutura de decisão do embarcador. Tanto é verdade, que passamos por uma situação de falta de capacidade de transporte (faltam caminhões e motoristas), e os embarcadores não estão concedendo os reajustes nos patamares adequados para a reposição dos custos.

Considerando-se as características básicas do mercado de concorrência perfeita

destacadas anteriormente, pode-se afirmar que o mercado do transporte rodoviário de cargas preenche todos os requisitos de um mercado de concorrência perfeita e a resposta que o mercado proporciona é visível. Entretanto, de acordo com Schlüter (2013), existe um detalhe que pode alterar este mercado, transformando-o em um mercado baseado no **monopólio** ou **oligopólio**, trata-se da característica de domínio de uma tecnologia diferenciada. Ou seja, se alguma empresa possuir tecnologia diferenciada e exclusiva, seja na operação ou na gestão, o mercado pode sofrer a transmutação mencionada acima. Quando uma empresa suficientemente robusta e com qualidade de gestão o fizer, o mercado embarcador catalisa nesta nova empresa e as demais morrem por inanição (de cargas para transportar).

De acordo com Valente (2008), o **Monopólio** ocorre quando há apenas uma empresa no mercado. Ela passa a determinar os preços e a qualidade dos serviços. No setor de transportes, os casos de monopólio são comuns, sendo muitas vezes exercidos por empresas estatais ou concessionárias dos serviços de transporte. O **Oligopólio** ocorre quando há um conjunto de poucas empresas, todas interdependentes e sensíveis a mudanças de preços. Qualquer iniciativa de um concorrente pode derrubá-las, o que as leva a atuarem em conjunto para determinarem suas atuações no mercado, evitando a guerra de preços. As figuras 1 e 2 ilustram o modelo destacado.



Figura 1: Concorrência Perfeita no Transporte Rodoviário de Cargas (adaptado de Valente, 2008).

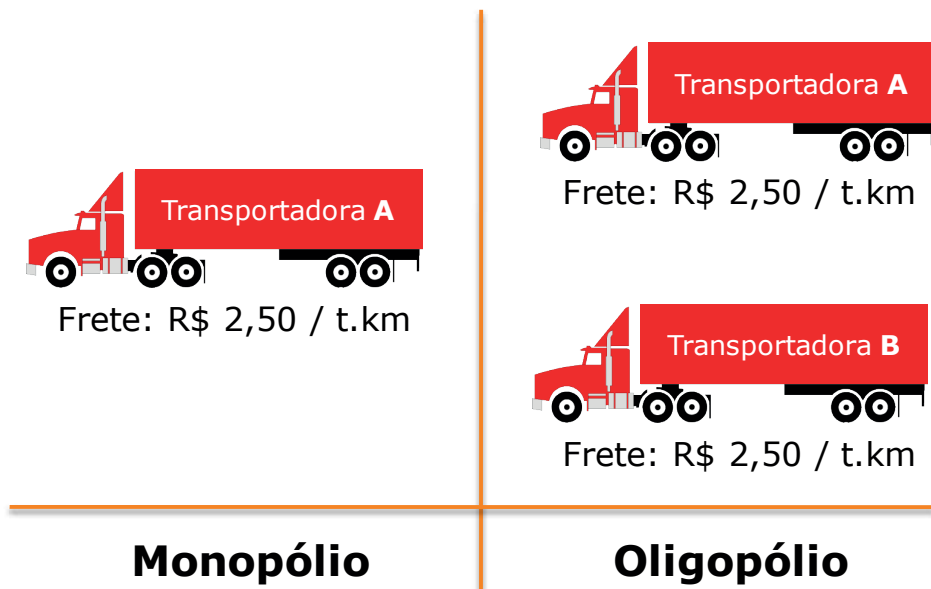


Figura 2: Concorrência Imperfeita no Transporte Rodoviário de Cargas (adaptado de Valente, 2008).

Segundo Schlüter (2013), nem sempre o monopólio é prejudicial. O **bom monopólio** não sofre ataques de usuários, pois proporciona serviços e produtos melhores e mais baratos que as empresas que estão em um mercado de concorrência perfeita. Um bom exemplo para esta afirmação é o Windows. Embora não se caracterize como monopólio puro, ele domina o mercado e as reclamações são insignificantes frente aos benefícios que proporcionou a todos os usuários de sistemas operacionais em computadores.

Isso é possível de ocorrer quando determinado conjunto formado de implementações podem permitir que a empresa catalise o mercado e ainda ter o seu crescimento auto-sustentado garantido. Assim, pode-se destacar dois pontos de vista: O **bom monopólio** é aquele que não sofre ataques de usuários, pois proporciona serviços e produtos melhores e mais baratos que as empresas que estão em um mercado de concorrência perfeita, enquanto o **monopólio ruim** implicaria na elevação do frete por ser o único detentor de determinada tecnologia.

4 | CONCLUSÕES

Conforme destacado no trabalho, no Brasil o transporte rodoviário de cargas se caracteriza como um mercado típico de concorrência perfeita. De um modo geral, esse modelo é bom para o país, pois geralmente resulta em valores de fretes mais baixos e, conseqüentemente, em menores custos logísticos.

A forma como essa concorrência ocorre no Brasil, contudo, tem levado a uma

concorrência perniciosa, levando-se em conta que ela ocorre às custas da pressão que o tomador dos serviços (embarcador) exerce sobre o transportador, principalmente em relação ao transportador autônomo. Por necessidade de recursos para despesas familiares e pagamento de prestações do caminhão, acaba por se submeter à pressão do mercado pela redução dos valores de fretes.

O grande transportador sofre menos pressão por geralmente trabalhar com grandes embarcadores e serviços dedicados, geralmente especializados. Além disso, o ganho em escala lhe permite maior poder de negociação de insumos e serviços associados à atividade fim, reduzindo os seus custos.

Estas peculiaridades do transporte rodoviário de cargas no Brasil tem resultado em algumas dificuldades para o setor nos últimos anos. Há uma evidente falta de profissionais e mesmo de serviços no país. Ainda mais considerando-se o crescimento do setor produtivo observado na última década e as projeções apontadas por diversos setores da economia brasileira. O histórico modelo de trabalho passado “de pai para filho”, no caso do autônomo, tem sido deixado cada vez distante, visto que as novas gerações buscam outras oportunidades para não enfrentar os mesmos problemas que seus pais.

O mais importante, contudo, é que o país reveja o seu modelo de transporte de carga por meio de planos nacionais integrados e convergentes para a redução dos seus custos logísticos. Quanto ao transporte rodoviário de cargas, este deverá se inserir nesse novo modelo, focado no transporte multimodal, que exige maior profissionalização do setor e a busca de parcerias estratégicas para a sobrevivência no mercado. Espera-se, pois, que esse modelo de concorrência perfeita não seja predatório e convirja para a oferta de serviços de melhor qualidade e que, de fato, o valor do frete remunere coerentemente os serviços prestados.

REFERÊNCIAS

MARIANO, F. J. T. **Economia**. Brasília: Ed. Vestcon, 2007.

MÜLLER, C. J.; MICHEL, F. D. **Análise de Custos para Empresas de Transporte Rodoviário de Carga**. Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: PPGEP/UFRGS, 2013.

ROBINSON, J. **O que é concorrência Perfeita? – Transcritos do texto original “The Economics of Imperfect Competition”**. Quarterly Journal of Economics, vol 49, no. 1, novembro de 1934, pp. 104-120. Londres: Macmillan, 1934.

SCHLÜTER, M. R. **Transporte Rodoviário de Cargas – da Plena Concorrência ao Monopólio**. Intelog - Inteligência em Gestão Logística. Publicado em 17/05/2008. www.intelog.net. Acesso em 11/06/2013.

VALENTE, A. M.; NOVAES, A. G.; PASSAGLIA, E.; VIEIRA, H. **Gerenciamento de Transporte e Frotas**. São Paulo: Cengage Learning, 2008.