

CONCENTRAÇÃO NA INDÚSTRIA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL E INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS

Francisco Giusepe Donato Martins

Tribunal de Contas da União

Carlos Henrique Rocha

Universidade de Brasília

Ana Paula Borba Gonçalves Barros

Universidade de Brasília

RESUMO

A eficiência do setor de transporte é essencial para o desenvolvimento econômico do país, sendo algumas atividades de transportes regulamentadas pelo Estado, especialmente aquelas definidas como serviços públicos, como as de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. A regulamentação visa garantir condições de concorrência favoráveis ao aumento da eficiência econômica na prestação desses serviços. Entretanto, o aparato regulatório pode estar favorecendo a concentração da oferta na produção dos serviços dessa indústria. Assim, este trabalho busca verificar o grau de concentração econômica dessa indústria no período 1998-2001. Para tanto, adotou-se a razão de concentração (CR) e considerou-se a interdependência econômica entre os operadores. Efetuou-se, ainda, a segmentação do setor em dois subsistemas, devido à diversidade de serviços ofertados. Os resultados obtidos demonstraram elevado grau de concentração para os índices CR₄ e CR₈, o que pode estar reduzindo o nível de concorrência na indústria e conduzindo à ineficiência econômica na prestação dos serviços.

ABSTRACT

The efficiency of the transport sector is essential for the country's economic development, as some of the sector's activities are regulated by the State, especially those defined as public services, such as the interstate and international passenger transportation. The regulation aims at ensuring favorable competition conditions to increase the efficiency in service provision. Nevertheless, the regulatory apparatus may be favoring a concentration in the provision of these services in this sector. Thus, this article assesses the degree of economic concentration in the sector in the period 1998-2001. To that end, we have adopted the concentration ratio (CR) and considered the economic interdependence among the operators. We have also considered the segmentation of the sector into two sub-systems, due to the diversity of the services provided. The results demonstrate a high level of concentration for the indices CR₄ and CR₈, what might be reducing the level of competition in the sector and leading to inefficiency in the provision of the services.

1. INTRODUÇÃO

A eficiência do setor de transportes é essencial para o desenvolvimento econômico do país, a fim de assegurar a unidade nacional e a integração regional, por meio do deslocamento de bens e pessoas. Segundo o IBGE (2002), as principais atividades de transportes foram responsáveis pelo faturamento de R\$ 42,6 bilhões e de R\$ 50,1 bilhões, respectivamente em 2000 e 2001. Entre essas atividades, situam-se os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiro, de competência exclusiva da União, conforme previsto na Constituição Federal de 1988 (art. 21, XII, "f"), o que impôs ao Estado a responsabilidade de regulamentar a organização da estrutura de mercado dessa indústria, de modo a garantir a existência de condições competitivas favoráveis ao aumento da eficiência econômica na oferta dos serviços por parte das empresas privadas.

Nesse escopo se insere a regulação da economia que, segundo Aragão (2004), possui três principais searas: (a) a regulação de monopólios; (b) regulação para competição, como forma de assegurar a livre concorrência no setor privado e, no caso de atividades econômicas de interesse público, regulamentar sua exploração para atender a coletividade; e (c) regulação dos serviços públicos, a fim de assegurar a universalização, a qualidade e o preço justo.

A regulação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros abrange tanto a regulação para competição, especialmente quando sua exploração ocorre sob o regime de autorização, quanto a regulação de serviços públicos. Bilac Pinto (2002) enfatizou a necessidade de as atividades econômicas de interesse público serem reguladas de modo efetivo, não só pela relevante importância para o Estado, devido à natureza dos serviços prestados, mas também pelo processo de concentração desenvolvido pelas empresas prestadoras de serviço, as quais tendem a formar grandes oligopólios e, por vezes, são controladas por meio de *holdings companies*.

Uma das formas de se evitar esse processo concentracionista é por meio da implementação de políticas de repressão a condutas anticompetitivas decorrentes do exercício abusivo do poder de mercado e de prevenção aos atos de concentração de mercado – fusões, aquisições, *joint-ventures* etc. (Mello, 2002).

Orrico Filho e Santos (1996) citam a concentração dos mercados de ônibus urbanos no Brasil como um dos fatores para explicar a má qualidade dos serviços oferecidos à população e os altos níveis de tarifas praticados, vinculando a oligopolização do mercado ao aparato regulatório, em virtude da imposição de barreiras à entrada de novos operadores. Santos (2000), ao analisar a totalidade dos dados de produção das empresas privadas de transporte urbano por ônibus na Região Metropolitana de Recife, constatou alto grau de concentração naquela indústria, adotando como principal parâmetro o índice de Hirschman-Herfindahl (IHH).

As medidas de concentração pretendem captar de que forma agentes econômicos apresentam um comportamento dominante em determinada indústria, considerando a participação de cada empresa no total das vendas do setor (*market share*), ou outras medidas de tamanho, tais como o patrimônio líquido e a capacidade produtiva instalada (Resende e Boff, 2002).

Ressalte-se que não há estudos sobre a concentração da indústria de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros para o caso do Brasil. Nesse sentido, o objetivo do trabalho é verificar o grau efetivo de concentração econômica dessa indústria, preenchendo a lacuna deixada por outras pesquisas já realizadas. Para tanto, analisam-se os dados operacionais das empresas constantes dos anuários estatísticos relativos aos exercícios de 1998 a 2001. Para esta análise, recorre-se à razão de concentração (*concentration ratio*) apontada na literatura para avaliação de estrutura de mercado e às certidões simplificadas emitidas por juntas comerciais estaduais, que trazem informações sobre a composição acionária das empresas, imprescindível para avaliar a interdependência econômica entre as operadoras, que possibilitará a identificação de possíveis grupos societários.

Assim, na seção 2, abordou-se sinteticamente o referencial teórico sobre medidas de concentração, sendo apresentados os critérios metodológicos adotados para escolha do índice de concentração, para análise da base de dados disponível, para avaliação da interdependência econômica entre as empresas e para segmentação da indústria de transporte rodoviário de passageiros. Na seção 3, efetuou-se, inicialmente, a análise de concentração da indústria, para cada segmento estabelecido, sem considerar a existência de inter-relações empresariais. Posteriormente, identificaram-se os grupos societários existentes na indústria e realizou-se nova análise da estrutura do setor, por segmento, considerando a integração horizontal constatada, e procedeu-se à análise da importância dessa integração para as empresas. Por

fim, nas considerações finais, apresentou-se uma síntese dos achados da pesquisa, relacionando-os aos aspectos existentes na regulamentação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, que induzem as transportadoras a um processo de concentração econômica.

2. AVALIANDO CONCENTRAÇÃO DE MERCADO

Os índices de concentração fornecem de forma sintética o nível de concorrência em um determinado mercado, sendo maior o valor da concentração quanto menor for o grau de concorrência. Por outro lado, o número de empresas e seus diferentes tamanhos não determinam definitivamente o nível de competição do setor. O tamanho da empresa pode ser mensurado por diversas variáveis de produção, tais como: valor da produção, valor adicionado, número de empregados ou valor do capital de cada empresa.

A análise do grau de concentração da indústria requer, também, o exame das ligações entre empresas por meio do cruzamento de diretoria (uma mesma pessoa participando das diretorias de duas ou mais empresas), empresas *holdings* etc. (Hoffmann, 2002). As medidas mais comumente usadas em estudos de concentração industrial são: razões de concentração (CR); índice de Hirschman-Herfindahl (IHH); coeficiente de variação de Pearson (CV); e índice de entropia de Theil (ET).

As medidas de concentração podem ser classificadas como: (a) parciais – não utilizam os dados da totalidade das empresas em operação na indústria em consideração, apenas parte delas; (b) sumárias – requerem dados sobre todas as empresas em operação; (c) positivas – dependem unicamente da estrutura aparente do mercado industrial (nível e distribuição das parcelas de mercado); e (d) normativas – consideram, além da estrutura aparente, os parâmetros comportamentais que estão relacionados com as preferências dos produtores ou dos consumidores (Resende e Boff, 2002). As razões de concentração são exemplos de medidas parciais e o índice de Hirschman-Herfindahl de medida sumária.

2.1. Metodologia

2.1.1. Índice de concentração

Os anuários não trazem as informações sobre a produção de todas as empresas que atuam na indústria de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, apenas daquelas que responderam a consulta efetuada pelo Poder Permitente. Por conseguinte, foi adotada a razão de concentração para avaliar o grau de concentração da indústria, no período 1998-2001. Além disso, adotou-se o seguinte método como *proxy*:

$$X^{amostral} = \sum_{i=1}^n X_i \quad (1)$$

$$s_i = \frac{X_i}{X} \quad (2)$$

em que X_i ($X_i > 0$) = valor do atributo selecionado (pas x km) da empresa (i);
 $X^{amostral}$ = valor total do atributo selecionado (pas x km) da indústria;
 n = número de permissionárias consultadas em cada um dos anuários; e
 s_i = parcela relativa de cada empresa (i) na indústria.

A Razão de Concentração é um índice que fornece a parcela de mercado das principais empresas da indústria, sendo definida como:

$$CR(k) = \sum_{i=1}^k s_i \quad (3)$$

em que CR (k) = razão de concentração das k principais empresas da indústria;
k = 1, 2, 3, ..., n; e
s_i = parcela relativa de cada empresa (i) na indústria.

2.1.2. Base de dados

Para cumprir o objetivo que se propôs, recorreu-se aos dados operacionais das empresas registrados nos anuários estatísticos de 1998, 1999, 2000 e 2001, que contém informações, respectivamente de 176, 181, 190 e 214 firmas. Esses documentos trazem a quantidade da produção da indústria, especialmente, passageiro \times quilômetro (pas \times km), quilometragem percorrida, passageiros transportados e frota empregada. Esses parâmetros estão assinalados por ligação interestadual e internacional e estão também agregados por empresas. Importa ressaltar que os atributos de produção são comuns às empresas que atuam nessa indústria, pois foram definidos pelo Poder Permitente, e sendo por este agregado e disponibilizado por meio dos anuários estatísticos. A análise deste trabalho considerou a produção de pas \times km, porque oferece uma estimativa do faturamento do setor, na medida em que o valor da tarifa cobrado do usuário é obtido pelo resultado da multiplicação do coeficiente tarifário pela distância percorrida por cada passageiro.

2.1.3. Interdependência econômica

A avaliação sobre a interdependência econômica entre os operadores é uma tarefa essencial para se identificar os grupos societários e depende de informações sobre a composição acionária das empresas. Essas informações constam dos contratos sociais das transportadoras que são obrigatoriamente registrados nas juntas comerciais da Unidade da Federação da sede das empresas. Assim, mediante prévia análise do último anuário, verificou-se que as sedes de 195 firmas estavam localizadas em 16 Estados, o que direcionou a consulta às juntas comerciais daqueles Estados, com o intuito de se obter as certidões simplificadas que contêm as informações requeridas para a avaliação pretendida. Ao final, foram obtidas 175 certidões como resposta à consulta, que foram analisadas para verificar a existência de vínculos de interdependência econômica entre as operadoras, sendo adotados, com base no art. 9º do Decreto n.º 2.521/98, os seguintes critérios:

- Participação no capital social, uma das outras, acima de dez por cento.
- Diretor, sócio gerente, administrador ou sócios em comum, estes com mais de dez por cento do capital social.
- Controle pela mesma empresa *holding*.

Merece destacar que não foi considerada a hipótese de participação superior a 10% no capital social de uma e outra das empresas, de cônjuge ou parente até o terceiro grau civil, em vista da indisponibilidade de informação sobre o grau de parentesco existente entre os sócios das empresas.

2.1.4. Segmentação da indústria

A diversidade dos serviços ofertados no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros torna esse setor semelhante a uma indústria de multiprodutos, conforme se observa na Tabela 1, em que está registrada a quantidade de passageiros transportados, em função do tipo de serviço ofertado.

A Tabela 1 indica que o número de usuários do serviço de transporte semi-urbano representou entre 43% a 46% do total de passageiros movimentados no período 1998-2001. Esse fenômeno ocorreu devido ao tipo de veículo usado no serviço semi-urbano e ao número de viagens realizadas, em relação aos demais serviços. Ressalte-se que o serviço de transporte semi-urbano é definido como sendo aquele prestado em ligações com extensão igual ou inferior a 75 km de extensão e com característica de transporte urbano, sendo empregado o ônibus de duas portas com catraca, que permite o transporte de passageiros em pé. Outro aspecto relevante é o valor médio da tarifa cobrado no transporte semi-urbano, que correspondeu a R\$ 2,02 no exercício de 2001, sendo bem menor que o cobrado nos demais serviços.

Tabela 1: Passageiros transportados por tipo de serviço

Serviço/Exercícios	1998	1999	2000	2001
Convencional com Sanitário	36.236.109	40.174.777	41.707.813	45.541.083
Convencional sem Sanitário	25.334.905	22.780.642	21.624.213	20.865.994
Semi-Leito	NR	NR	NR	452.259
Leito com Ar Condicionado	297.727	543.521	603.387	858.298
Leito sem Ar Condicionado	538.445	630.181	637.890	772.580
Executivo	6.200.764	6.943.803	6.869.310	6.976.673
Semi-Urbano	52.401.653	54.796.394	60.840.842	65.030.273
Misto	NR	175.336	268.045	316.040
Total	121.009.603	126.044.654	132.551.500	140.813.200
(Semi-Urbano/Total)*100	43%	43%	46%	46%

Fonte: Anuários estatísticos. NR = não registrado.

Assim, em vista desses aspectos, foram adotados dois segmentos para se analisar o grau de concentração da indústria: transporte rodoviário semi-urbano e transporte rodoviário interestadual e internacional. O primeiro foi constituído por todas as ligações que se enquadraram na definição de serviço semi-urbano. O segundo foi constituído por todas as ligações em que foram ofertados os demais serviços.

3. O ELEVADO GRAU DE CONCENTRAÇÃO ECONÔMICA DA INDÚSTRIA

A análise inicial de concentração da indústria de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiro não considerou a existência de inter-relações entre as empresas. O resultado obtido para as ligações em que foram explorados os serviços convencional, leito, executivo, semi-leito e misto (não apresentaram características de transporte urbano) consta da Tabela 2.

Tabela 2: Concentração pas x km (serviços sem características de transporte urbano)

Posição		1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	7ª	8ª
1998	Empresa	A	B	C	D	E	F	G	H
	% mercado	18,66	12,00	6,96	4,29	3,42	2,96	2,88	2,73
	CR ₄ (%)	41,91				11,99			
	CR ₈ (%)	53,90							
1999	Empresa	A	B	C	D	E	I	H	J
	% mercado	14,96	10,06	7,74	3,44	3,21	2,73	2,67	2,59
	CR ₄ (%)	36,20				11,20			
	CR ₈ (%)	47,40							
2000	Empresa	A	B	C	D	E	H	J	I
	% mercado	15,12	10,46	7,76	3,40	3,29	3,19	2,89	2,78
	CR ₄ (%)	36,74				12,15			

	CR ₈ (%)	48,89								
2001	Empresa	A	B	C	L	H	E	D	M	
	% mercado	13,32	8,67	7,32	3,17	2,97	2,95	2,87	2,79	
	CR ₄ (%)	32,48					11,58			
	CR ₈ (%)	44,06								

No tocante aos índices de concentração, observa-se que o CR₈ sofreu redução no período, passando do patamar de 54%, em 1998, para o de 44%, em 2001, apresentando certa estabilidade entre 1999 e 2000. Constatou-se, ainda, que a redução ocorreu praticamente no âmbito das quatro principais empresas, haja vista que o CR₄ passou de 42% para 32% e que o percentual total de mercado para as quatro seguintes ficou praticamente no patamar de 12%.

Um fato interessante foi o desempenho da firma (L), pois em 1999 e 2000 ela ocupava a 24ª e 23ª posições, respectivamente, aparecendo na 4ª posição em 2001. Ressalte-se que essa empresa não enviou ao Poder Permitente os dados relativos ao exercício de 98. Convém registrar, também, que seis empresas sempre figuraram entre as oito principais transportadoras. Ainda, considerando apenas o exercício de 2001, verifica-se que essas seis firmas foram responsáveis por pelo menos 38% do faturamento, representado por estimativa da produção de pas x km. Portanto, os valores dos índices CR₄ e CR₈ indicam elevado grau de concentração em relação às empresas que exploraram os serviços ofertados em ligações de transporte rodoviário de passageiros distintos do serviço de transporte semi-urbano.

A análise dos dados operacionais da indústria, referente à produção de pas x km, para o transporte rodoviário interestadual semi-urbano apresentou o resultado constante da Tabela 3.

Observa-se na Tabela 3 que as quatro principais empresas que prestaram o serviço de transporte rodoviário interestadual semi-urbano mantiveram suas posições inalteradas no período 1998-2001. Ainda, observa-se que cinco empresas sempre aparecem entre as oito principais transportadoras.

Tabela 3: Concentração pas x km (transporte rodoviário interestadual semi-urbano)

Tabela 3: Concentração das x km (transporte rodoviário, interestadual sem arduo)									
	Posição	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	7ª	8ª
1998	Empresa	i	ii	iii	iv	v	vi	vii	viii
	% mercado	39,49	16,23	10,43	9,01	8,41	8,37	3,80	1,50
	CR ₄ (%)	75,16				22,08			
	CR ₈ (%)	97,24							
1999	Empresa	i	ii	iii	iv	v	ix	viii	x
	% mercado	37,02	20,42	17,13	12,49	8,03	1,38	1,17	0,55
	CR ₄ (%)	87,06				11,13			
	CR ₈ (%)	98,19							
2000	Empresa	i	ii	iii	iv	vi	v	vii	ix
	% mercado	31,88	18,36	15,21	12,20	7,75	6,97	3,31	1,16
	CR ₄ (%)	77,65				19,19			
	CR ₈ (%)	96,84							
2001	Empresa	i	ii	iii	iv	vi	v	vii	viii
	% mercado	30,23	20,11	13,96	13,34	8,32	6,62	3,04	1,08
	CR ₄ (%)	77,64				19,06			
	CR ₈ (%)	96,70							

No que diz respeito ao faturamento das empresas, nota-se que a concentração mensurada pelo índice CR₈ sempre esteve acima de 96%, enquanto que o CR₄ ficou acima de 75% em todo o

período, ou seja, apenas quatro empresas detiveram pelo menos 75% do faturamento total no período de 1998-2001. No período analisado, em que pese a redução apresentada na produção de pas x km, a principal firma se destacou frente às demais permissionárias, na medida em que o seu faturamento se manteve superior a 30%.

Portanto, a análise do setor de forma segmentada apresentou resultados que indicam elevada concentração econômica, em vista dos valores dos índices CR₄ e CR₈. Por fim, cabe salientar que não foi considerado o vínculo de interdependência econômica existente entre as permissionárias dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, de modo que a tendência seja de que o efetivo grau de concentração econômica alcance valores superiores àqueles obtidos na análise acima.

3.1. Os grupos societários identificados

A análise das informações contidas nas certidões simplificadas de 175 empresas, emitidas por 16 juntas comerciais estaduais consultadas permitiu identificar 17 grupos societários formados por 46 empresas indicados na Tabela 4, caracterizando a existência de integração horizontal na indústria.

Tabela 4: Grupos Societários

N.º de grupos formados	N.º de empresas em cada grupo
10	2
4	3
2	4
1	6
Total de empresas = 46	

A distribuição das ligações existentes em 2001 entre os grupos societários identificados apresentou a configuração expressa na Tabela 5.

Tabela 5: Distribuição das Ligações (ano-base 2001)

Grupo Societário	Quantidade de Ligações	%
I	4	0,2
II	55	2,1
III	10	0,4
IV	67	2,5
V	131	4,9
VI	81	3,0
VII	4	0,2
VIII	60	2,3
IX	141	5,3
X	165	6,2
XI	4	0,2
XII	24	0,9
XIII	62	2,3
XIV	107	4,0
XV	71	2,7
XVI	8	0,3
XVII	340	12,8
Total		50,3

Constatou-se que as quarenta e seis empresas que constituem os 17 grupos societários foram responsáveis, ao final de 2001, pela exploração de pelo menos 50% das ligações existentes, conforme Tabela 5. Essas empresas representam não mais do que 22% do total de transportadoras integrantes do Anuário Estatístico de 2002. No tocante à distribuição

geográfica dessas empresas, constatou-se que 33% estão sediadas na região Sul, 50% na região Sudeste, 15% no Centro-Oeste e 2% na região Nordeste. Frise-se que em 10 grupos, as firmas fixaram suas sedes na mesma Unidade da Federação e nos outros 7, as inter-relações abrangem empresas de Estados distintos.

3.2. Serviços de transporte rodoviário de passageiros sem característica de transporte urbano

Identificados os grupos societários, passou-se a avaliar a concentração do setor em função da variável passageiro x quilômetro, considerando cada grupo como uma unidade produtiva¹. O resultado obtido para as ligações em que são ofertados os serviços convencional, leito, executivo, semi-leito e misto, está representado na Tabela 6.

Observa-se na Tabela 6 que a posição referente as quatro principais unidades produtivas não se alteraram no período 1998-2001. Considerando, ainda, que uma das empresas do Grupo X não enviou ao Poder Permitente os dados operacionais referentes ao exercício de 2000, fazendo com que esse Grupo Societário não figurasse entre as oito principais unidades produtivas naquele ano, pode-se afirmar que seis unidades produtivas figuraram entre as oito principais no período analisado.

Constatou-se, também, que o valor do índice CR₄ sofreu redução de 48% para 39%, entre 1998 e 2001, permanecendo praticamente estável entre 1999 e 2000. Verificou-se, ainda, que a redução ocorreu praticamente no âmbito das quatro principais empresas, haja vista que o percentual total de participação no mercado, para as quatro seguintes ficou no patamar de 15% entre 1998 e 2000, elevando-se para 18% em 2001.

Tabela 6: Concentração pas x km (serviços distintos do transporte semi-urbano)

Posição		1	2	3	4	5	6	7	8
1998	U. P. (*)	XVII	a	V	IX	X	XIV	b	XIII
	% mercado	22,95	12,00	7,26	6,08	4,77	4,42	2,96	2,70
	CR ₄ (%)	48,29				14,85			
	CR ₈ (%)	63,14							
1999	U. P.	XVII	a	V	IX	XIV	X	IV	XIII
	% mercado	18,40	10,06	8,10	6,61	5,08	3,52	3,04	2,88
	CR ₄ (%)	43,17				14,52			
	CR ₈ (%)	57,69							
2000	U. P.	XVII	a	V	IX	XIV	XIII	IV	b
	% mercado	18,51	10,46	8,11	7,24	5,89	2,93	2,90	2,89
	CR ₄ (%)	44,32				14,61			
	CR ₈ (%)	58,93							
2001	U. P.	XVII	a	V	IX	XIV	IV	X	c
	% mercado	16,19	8,67	7,65	6,49	5,67	5,09	4,48	2,79
	CR ₄ (%)	39,00				18,03			
	CR ₈ (%)	57,03							

(*) U.P. = Unidade Produtiva.

Em relação ao CR₈, a alteração verificada foi ínfima entre 1999 e 2001. Portanto, nota-se que o grau de concentração é elevado, na medida em que as quatro principais unidades produtivas, que exploraram serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional sem

¹ A unidade produtiva (U.P.) foi representada por algarismos romanos de acordo com o padrão estabelecido na Tabela 5. As empresas que não participam de qualquer grupo societário foram indicadas por letras minúsculas.

característica de transporte urbano, foram responsáveis por 48% do faturamento em 1998 e por 39% em 2001, representado por estimativa em função da produção de pas x km.

Ademais, comparando-se os valores dos índices CR₄ e CR₈ registrados na Tabela 2 com os valores desses mesmos índices registrados na Tabela 6, pode-se afirmar que as relações de interdependência entre as empresas elevaram o grau de concentração referente à produção de pas x km, conforme esperado.

3.3. Serviços de transporte semi-urbano

No tocante ao transporte rodoviário interestadual semi-urbano, apenas um grupo societário² foi identificado, sendo composto por duas empresas que integram o Grupo X. A análise da concentração para a produção de pas x km referente à oferta daquele serviço apresentou o resultado demonstrado na Tabela 7.

No período 1998-2001, a posição das quatro principais unidades produtivas não foi modificada, conforme mostra a Tabela 7. As empresas denominadas de H e L não enviaram ao Poder Permitente os dados operacionais referentes ao exercício de 1998 e 1999, respectivamente. Considerando este fato, pode-se afirmar que sete unidades produtivas figuraram entre as oito principais no período analisado.

Tabela 7: Concentração pas x km (transporte rodoviário interestadual semi-urbano)

Posição		1	2	3	4	5	6	7	8
1998	U. P. (*)	X	d	e	f	g	h	i	j
	% mercado	47,87	16,23	10,43	9,01	8,41	3,80	1,50	0,44
	CR ₄ (%)	83,54				14,15			
	CR ₈ (%)	97,69							
1999	U. P.	X	d	e	f	g	l	i	k
	% mercado	37,02	20,42	17,13	12,49	8,03	1,38	1,17	0,55
	CR ₄ (%)	87,06				11,13			
	CR ₈ (%)	98,19							
2000	U. P.	X	d	e	f	g	h	l	i
	% mercado	39,63	18,36	15,21	12,20	6,97	3,31	1,16	1,08
	CR ₄ (%)	85,40				12,52			
	CR ₈ (%)	97,92							
2001	U. P.	X	d	e	f	g	h	i	l
	% mercado	38,55	20,11	13,96	13,34	6,62	3,04	1,08	1,05
	CR ₄ (%)	85,96				11,79			
	CR ₈ (%)	97,75							

(*) U.P. = Unidade Produtiva.

Constatou-se, ainda, que o valor do índice CR₄ sofreu um pequeno aumento no período, passando de 84% em 1998 para 86% em 2001. Já o índice CR₈ permaneceu praticamente estável no patamar de 98%. Observa-se, portanto, que o grau de concentração é extremamente elevado, na medida em que as quatro principais unidades produtivas do serviço de transporte rodoviário interestadual semi-urbano foram responsáveis por pelo menos 84% do faturamento no período 1998-2001, representado por estimativa em função da produção de pas x km.

Ademais, comparando-se os valores dos índices CR₄ e CR₈ registrados na Tabela 3 com os valores registrados na Tabela 7, concluiu-se que a interdependência econômica verificada

² A unidade produtiva (U.P.) foi representada por algarismos romanos de acordo com o padrão estabelecido na Tabela 5. As empresas que não participam de qualquer grupo societário foram indicadas por letras minúsculas.

entre as empresas elevaram o grau de concentração referente à produção de pas x km, conforme esperado.

3.4. A importância da integração horizontal

Segundo Porter (1986), a intensidade da concorrência em uma indústria decorre da estrutura econômica e depende de cinco forças competitivas: ameaça de novos entrantes; ameaça de serviços ou produtos substitutos; poder de negociação dos clientes; poder de negociação dos fornecedores e as manobras pelo posicionamento entre as firmas. São essas forças que determinarão o potencial de lucro final na indústria, mensurado em termos de retorno no longo prazo sobre o capital investido. Nesse sentido, as empresas adotam estratégias para criar uma posição defensável em uma indústria, com o intuito de enfrentar com sucesso aquelas cinco forças e, dessa forma, obter um retorno maior sobre o investimento (Porter, 1986).

No caso da indústria sob análise, o fato de as licitações ocorrerem com pouca frequência e de os prazos das permissões serem longos (15 anos) têm levado as empresas a constituírem grupos societários, para atuarem em outros mercados, caracterizando uma expansão geográfica, e para aumentarem a participação relativa no setor, a fim de auferirem maior retorno sobre o capital investido, atendendo diretamente os interesses dos acionistas. Tal fato ficou constatado, a partir dos resultados obtidos considerando-se a interdependência econômica na análise de concentração (Tabelas 6 e 7), haja vista que os valores dos índices CR_4 e CR_8 apresentaram-se superiores em relação ao resultado registrado nas Tabelas 2 e 3. Isso também foi favorecido porque a regulamentação praticada tornou esse setor enrijecido, com a imposição de fortes barreiras à entrada, o que beneficia as empresas estabelecidas com a criação de mercados cativos, os quais passam a ser protegidos com a constituição de grupos societários.

Registre-se, também, que as coalizões – não consumadas em fusões – são formas de ampliar o escopo geográfico sem ampliar o tamanho físico da empresa, o que significa não aumentar o custo total inerente à prestação do serviço. Assim, as inter-relações se caracterizam como oportunidades tangíveis para redução dos custos.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho demonstrou que o grau de concentração econômica da indústria de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros é elevado, na medida em que, ao final de 2001, a principal empresa foi responsável por 13% de participação na produção de pas x km, enquanto que o valor do CR_4 e do CR_8 alcançou, respectivamente, o patamar de 33% e de 44%, para o segmento de ligações que abrangem a oferta dos serviços convencional, leito, executivo, semi-leito e misto. Em relação ao serviço de transporte semi-urbano, ao final de 2001, a principal firma detinha 30% de participação na produção de pas x km, enquanto que o valor do CR_4 e do CR_8 alcançou o patamar de 78% e de 97%, respectivamente.

As certidões simplificadas emitidas pelas juntas comerciais estaduais trouxeram informações valiosas sobre a composição acionária das empresas, possibilitando a identificação de grupos societários, que permitiu analisar a real concentração da indústria de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Assim, nas ligações em que são ofertados os serviços convencional, leito, executivo, semi-leito e misto, ao final de 2001, a principal unidade produtiva foi responsável por 16% da produção de pas x km, enquanto que o CR_4 e o CR_8 atingiram o patamar de 39% e de 57%, respectivamente. Já no que diz respeito ao

segmento constituído pela oferta de serviço de transporte semi-urbano, ao final de 2001, a principal unidade produtiva teve uma participação de 39% na produção de pas x km, enquanto o CR₄ e o CR₈ indicaram o valor de 86% e de 98%, respectivamente. Observa-se, portanto, que a concentração aumentou devido à existência de vínculos de interdependência econômica entre as empresas.

A formação de grupos societários, ou seja, a existência de integração horizontal, indica que as empresas estão adotando estratégias para expandirem sua atuação no mercado, além de esconder a concentração real e de falsear a competição na indústria, haja vista que potenciais firmas concorrentes passaram a integrar o mesmo grupo empresarial. Este fato reduz mais ainda o nível de competição e, por outro lado, aumenta o grau de concentração.

Frise-se que os grupos societários fortalecem as empresas que os integram para enfrentarem as cinco forças competitivas que atuam no setor, especialmente a ameaça de serviços substitutos (transporte aeroviário e transporte rodoviário clandestino) e o poder de negociação dos fornecedores de ônibus e de insumos. Este fato pode estar propiciando maior eficiência às empresas que integram algum grupo societário, especialmente, para aquelas cujo grupo se encontra entre os oito de maior destaque. Além disso, as inter-relações verificadas entre as empresas têm como objetivo compartilhar atividades que favoreçam tanto o aumento do retorno do capital, atendendo diretamente os interesses dos acionistas ou do grupo societário de que fazem parte, quanto à participação em outros mercados, caracterizando a expansão geográfica.

Por fim, o processo de concentração observado na indústria de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros no Brasil é favorecido pela regulamentação adotada pelo Poder Permitente, especificamente devido à imposição de barreiras à entrada de novos operadores, associada à baixa frequência de realização de licitações e ao longo prazo das outorgas de permissão fixado em 15 anos. Desse modo, cabe ao Poder Permitente – Órgão Regulador e Órgão Setorial – elaborar modelos de regulamentação que estabeleçam claramente as restrições, limites ou condições para empresas, grupos societários e acionistas, quanto à obtenção e à transferência de permissões, à concentração societária e à realização de negócios entre si, com vistas a propiciar concorrência efetiva entre os agentes e a impedir a concentração econômica na exploração dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Ainda, devem ser observados os dispositivos referentes à legislação de defesa da concorrência, especialmente quanto ao monitorando e ao acompanhando de práticas de mercado das empresas. Associadas a esses fatores devem ser promovidas a redução de barreiras à entrada de novos operadores e do prazo das permissões, bem como a realização de licitações com maior frequência. Dessa forma, a prestação dos serviços atingiria a eficiência econômica desejada, além de preservar o interesse do usuário e de garantir a rentabilidade dos investidores.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aragão, A. (2004). *Agências Reguladoras e a Evolução do Direito Administrativo Econômico*. 2ª ed., Rio de Janeiro: Forense.
- Hoffmann, R. (2002). *Estatística para Economistas*. 3ª ed., São Paulo: Pioneira Thomson Learning.
- IBGE (2002). Diretoria de Pesquisas, Departamento de Comércio e Serviços. *Pesquisa Anual de Serviços 2000-2001*. Disponível em www.ibge.gov.br.
- Mello, M. (2002). Defesa da Concorrência. In: Kupfer, D.; Hasenclever, L. *Economia Industrial: fundamentos teóricos e práticos no Brasil*. Rio de Janeiro: Campus.

- Orrico Filho, R. e Santos, E. (1996). Transporte Coletivo Urbano por ônibus: regulamentação e competição. In: Orrico Filho, R. et al (1996). *Ônibus Urbano*: regulamentação e mercados. Brasília: LGE, 1996.
- Pinto, B. (2002). Regulamentação Efetiva dos Serviços de Utilidade Pública. 2ª ed., Alexandre Santos de Aragão (atualizador), Rio de Janeiro: Forense.
- Porter, M. (1986) *Estratégia Competitiva*: técnicas para análise de indústrias e da concorrência. 7ª ed. Rio de Janeiro: Campus.
- Resende, M. e Boff, H. (2002). Concentração Industrial. In: Kupfer, D.; Hasenclever, L. *Economia Industrial: fundamentos teóricos e práticos no Brasil*. Rio de Janeiro: Campus.
- Santos, E. (2000). *Concentração em Mercados de Ônibus no Brasil*: uma análise do papel da regulamentação. 210 f. Dissertação (Doutorado em Engenharia de Transportes) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE, Rio de Janeiro.