



AEPET
Associação dos
Engenheiros da Petrobrás



PROPOSTA DE NOVA POLÍTICA DE PREÇOS DO DIESEL PARA A PETROBRÁS

A Constituição Federal, em seu art. 177, estabelece que a produção, o refino, o transporte marítimo e por dutos, além das atividades de importação e exportação de petróleo e derivados são monopólios da União, que, por sua vez, pode contratar essas atividades com empresas estatais ou privadas.



Carta ao caminhoneiro brasileiro

FELIPE COUTINHO*, ABRIL DE 2019

Produzimos petróleo, refinamos e produzimos combustíveis no Brasil, mas a direção da Petrobrás, desde 2016, decide adotar preços proporcionais aos da importação para os combustíveis produzidos nas suas refinarias.

Com preços altos em relação ao custo de importação, o diesel da Petrobrás fica encalhado nas suas refinarias e parte do mercado brasileiro é transferido para os importadores. A ociosidade das refinarias brasileiras aumenta, há redução do processamento de petróleo e da produção de combustíveis no Brasil. Aumenta a exportação de petróleo cru.

Combustíveis produzidos nos EUA são trazidos ao Brasil por multinacionais estrangeiras da logística e distribuídos pelos concorrentes da Petrobrás.

A Petrobrás perde com redução da sua participação no mercado. O consumidor paga mais caro, desnecessariamente, com o alinhamento aos preços internacionais do petróleo e à cotação do câmbio.

Ganham as refinarias dos EUA, as multinacionais da logística e as distribuidoras privadas. Também são beneficiados os produtores e importadores de etanol, com a gasolina relativamente mais cara que perde mercado.

Cabe registrar que apesar do preço do diesel nas refinarias representar cerca de 54% do preço final ao consumidor, impostos são proporcionais e quando o preço varia na refinaria também varia nos postos. Quando se eleva o preço na refinaria, o reajuste ao consumidor é mais rápido do que quando se reduz.

O atual presidente da Petrobrás diz que a solução é a privatização de metade das refinarias da Petrobrás.

Castello Branco afirma “Vender refinarias não é só bom para a Petrobrás. Nós vamos deixar de ser o endereço onde as pessoas batem na porta para reclamar de preço da gasolina, diesel” e acrescentou “Eu não quero mais ouvir essa expressão, ‘Ah, a política de preços’”. (Reuters, 2019)

Então, estamos assim, com preços mais altos que os custos de importação, apesar de se produzir e refinar no Brasil. Pretendem privatizar e desnacionalizar metade do parque de refino brasileiro para assim não se falar mais de política de



preços dos combustíveis. Se o brasileiro quiser reclamar do preço do diesel, ou da gasolina, vai ter que procurar o Papa Francisco. Tudo resolvido? Claro que não.

Ao longo dos anos, motoristas de caminhões fizeram grandes manifestações em vários países, em geral motivados por altos preços de combustíveis. Mas há também um caso patrocinado pela CIA. Assim como no movimento dos caminhoneiros no Brasil, a elevação dos preços dos combustíveis esteve entre os principais motivos para greves históricas em países como Grécia e Colômbia. Mas houve também paralisações que levaram ao reconhecimento de sindicatos e ao estabelecimento de direitos trabalhistas, como nos EUA na época da Grande Depressão. São exemplos históricos: Estados Unidos (1934, 1974, 1979, 1983), Chile (1972), Grécia (2010), Colômbia (2016) e Irã (2018). (Deutsche Welle, 2018)

Somente a Petrobrás consegue suprir o mercado doméstico de derivados com preços abaixo do custo de importação e, ainda assim, obter resultados compatíveis com a indústria internacional e sustentar elevados investimentos que contribuem para o desenvolvimento nacional.

No entanto, a política de preços dos combustíveis e a privatização das refinarias pode impedir que a Petrobrás exerça seu potencial competitivo para se fortalecer e impulsionar a economia nacional com seu abastecimento aos menores custos possíveis.

Caminhoneiros e petroleiros precisam se unir para mostrar à maioria dos brasileiros que é possível, e necessário, reduzir o preço dos combustíveis e que, para isso, temos de evitar a privatização e a desnacionalização das refinarias da Petrobrás.

* **Felipe Coutinho** é presidente da Associação dos Engenheiros da Petrobrás (AEPET)

<http://aepet.org.br/w3/>

Referências

Deutsche Welle. (2018). Greves de caminhoneiros pelo mundo e seus efeitos. Fonte: <https://www.terra.com.br/noticias/greves-de-caminhoneiros-pelo-mundo-e-seus-efeitos,0c70ea817eb-74150c48de2a39c3c910dmtoe7wdb.html>

Reuters. (2019). CEO da Petrobras sinaliza maior venda de refinarias. Fonte: <https://forbes.uol.com.br/last/2019/01/ceo-da-petrobras-sinaliza-maior-venda-de-refinarias/>

PROPOSTA DE NOVA POLÍTICA DE PREÇOS DO DIESEL PARA A PETROBRÁS



1. Introdução

A Constituição Federal, em seu art. 177, estabelece que a produção, o refino, o transporte marítimo e por dutos, além das atividades de importação e exportação de petróleo e derivados são monopólios da União, que, por sua vez, pode contratar essas atividades com empresas estatais ou privadas.

Também é importante destacar que o abastecimento nacional de combustíveis é considerado atividade de utilidade pública, nos termos do art. 1º, § 1º, inciso I, da Lei nº 9.847 de 26 de outubro de 1999.

Assim sendo, a produção e o refino de petróleo, com destaque para o óleo diesel, não podem ser tratados como simples negócios privados, ainda mais no caso de produtos cujos preços apresentam alta volatilidade no mercado internacional e no caso de países como o Brasil, onde há também alta variabilidade da taxa de câmbio.

Após a greve dos caminhoneiros iniciada no dia 21 de maio de 2018, o governo brasileiro busca evitar o risco da deflagração de uma nova greve do setor. Contudo, um dos principais entraves à uma solução definitiva revela-se em não contemplar uma política adequada para o preço do diesel, o fundamental custo do transporte rodoviário.

Ao se entender que o preço do diesel no Brasil deve ser ajustado de acordo com o preço de paridade de importação (PPI), a administração da Petrobrás considera como parâmetro a cotação “Free On Board” (FOB) em centro de distribuição (hub) situado na região do Golfo do México dos EUA – USGC, adicionada do custo de internação.

De acordo com a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP, o custo de internação dos derivados produzidos nas refinarias localizadas nos hubs do USGC gira em torno de 10% do preço FOB do diesel nos EUA. Para os importadores, o “custo de internação” é de R\$ 0,15 a R\$ 0,30 por litro, de modo a cobrir frete, taxas portuárias, seguros e margem de lucro.

Dessa forma, o preço do diesel no mercado brasileiro passa a ser resultado da variação do preço do petróleo e derivados no mercado internacional e da taxa de câmbio no Brasil. Esse tipo de política desconsidera a capacidade da Petrobrás operar, de forma lucrativa e sustentável com preços abaixo daqueles praticados pelas empresas importadoras de derivados, conhecidas como “traders”.

O Brasil, com a descoberta da província petrolífera do Pré-Sal, tem oportunidade de se tornar autossuficiente tanto em petróleo quanto em derivados. O custo de extração da Petrobrás nessa província já é inferior a US\$ 7 por barril. O preço mínimo do petróleo para viabilização dos projetos do Pré-Sal (breakeven ou preço de equilíbrio), que era de US\$ 43 por barril no portfólio da estatal, já é inferior a US\$ 30 por barril¹. Quando se considera o custo médio total de produção de todos os campos situados na plataforma continental brasileira, de forma a remunerar todos os agentes econômicos envolvidos na atividade, chega-se ao preço de equilíbrio de US\$ 40 por barril.

O custo total de produção somado ao custo médio de refino (fixo e variável), de US\$ 4 por barril, valor conservador em relação ao custo informado de US\$ 2,5 por barril², totaliza US\$ 44 por barril. Utilizando-se uma taxa de câmbio de R\$ 4,0 por Dólar dos Estados Unidos (US\$) e considerando-se que um barril tem 158,98 litros, o custo médio de produção do óleo diesel, por exemplo, é de R\$ 1,11 por litro.

Assim sendo, não é razoável que a Petrobrás pratique a política de preço de paridade de importação³, que faz com que a estatal venda para as distribuidoras um litro de óleo diesel S10 por R\$ 2,32, em média e a título de exemplo, no dia 15 de maio de 2019⁴. Esse valor representa uma margem de lucro operacional bruto de 109%.

1 Disponível em <http://www.petrobras.com.br/fatos-e-dados/vamos-bater-meta-de-producao-e-reduzir-custos-de-extracao-afirma-parente-na-otc.htm>. Acesso em 16 de maio de 2019.

2 Disponível em <https://www.investidorpetrobras.com.br/ptb/194/ApresentacaoWebcast4T18Portugues27022019.pdf>. Acesso em 16 de maio de 2019.

3 Disponível em <http://www.petrobras.com.br/pt/produtos-e-servicos/precos-de-venda-as-distribuidoras/gasolina-e-diesel/>. Acesso em 16 de maio de 2019.

4 Disponível em <http://www.petrobras.com.br/pt/produtos-e-servicos/precos-de-venda-as-distribuidoras/gasolina-e-diesel/>. Acesso em 16 de maio de 2019.

2. Resultado da Política de Preços Atual, Preço de Paridade de Importação (PPI)

A Petrobrás produz e refina o petróleo nacional, e, com isso, produz combustíveis de alta qualidade no Brasil. Mas a direção da Petrobrás, desde 2016, decidiu adotar preços equivalentes aos da importação para os combustíveis produzidos nas suas refinarias.

Com preços altos em relação ao custo de importação, o diesel da Petrobrás fica encalhado nas suas refinarias e parte do mercado brasileiro é transferido para os importadores. A ociosidade das refinarias brasileiras aumenta, há redução do processamento de petróleo e da produção de combustíveis no Brasil. Aumenta, ainda, a exportação de petróleo cru.

O Gráfico 1 apresenta a variação do preço médio do diesel ao consumidor brasileiro entre 2014 e 2018.

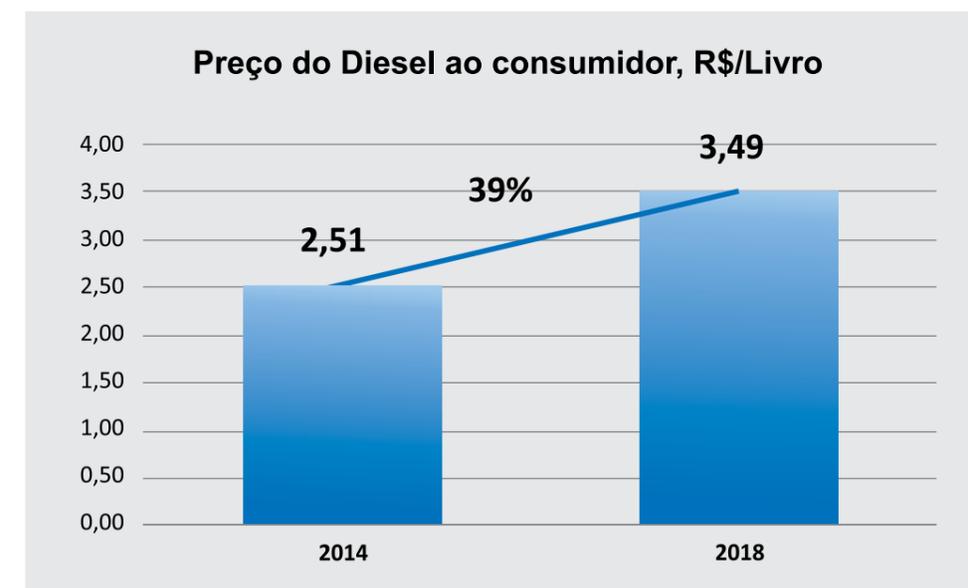


Gráfico 1: Preço médio do diesel ao consumidor brasileiro em 2014 e 2018

Entre 2014 e 2018, o preço médio do óleo diesel ao consumidor aumentou 39%, apesar da redução do preço pela redução de tributos de R\$ 0,16 por litro e pela subvenção aos produtores e importadores de diesel de R\$ 0,30 por litro que foi consequência da greve dos caminhoneiros de maio de 2018.



Entre 2014 e 2018, o aumento do preço do petróleo, em Reais, foi de apenas 4,4%, como se apresenta no Gráfico 2.

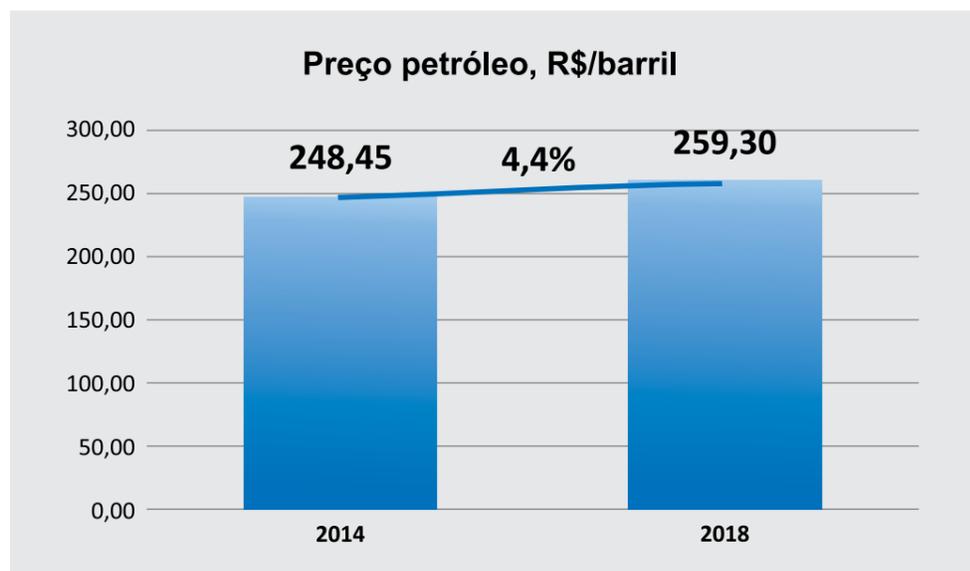


Gráfico 2: Preço médio do petróleo Brent, em Reais por barril, de 2014 e 2018

Combustíveis produzidos nos Estados Unidos são trazidos ao Brasil por multinacionais estrangeiras da logística e distribuídos pelos concorrentes da Petrobrás.

A Petrobrás perde com a redução da sua participação no mercado. O consumidor paga mais caro, desnecessariamente, com o alinhamento aos preços internacionais do petróleo e à cotação do câmbio.

Em 2014, foram produzidos quase 50 milhões de metros cúbicos de diesel no Brasil. A produção nacional de diesel foi reduzida em 16%, para menos de 42 milhões de metros cúbicos em 2018. Como pode se observar no Gráfico 3.

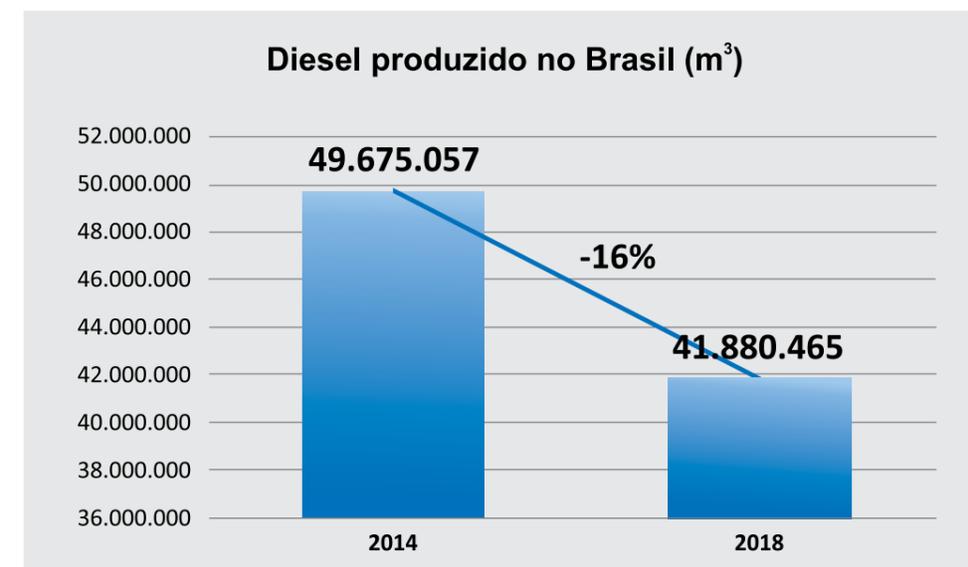


Gráfico 3: Produção de diesel no Brasil, em metros cúbicos, de 2014 e 2018

Enquanto a produção nacional de diesel foi reduzida, a ociosidade do parque de refino da Petrobrás aumentou significativamente, desde 2014. Em 2014 as refinarias operaram em plena carga, com apenas 2% de ociosidade. Em 2018, ficaram 24% ociosas, ou seja, produziram 24% menos derivados do que tinham capacidade. O Gráfico 4 ilustra a evolução da ociosidade das refinarias da Petrobrás.

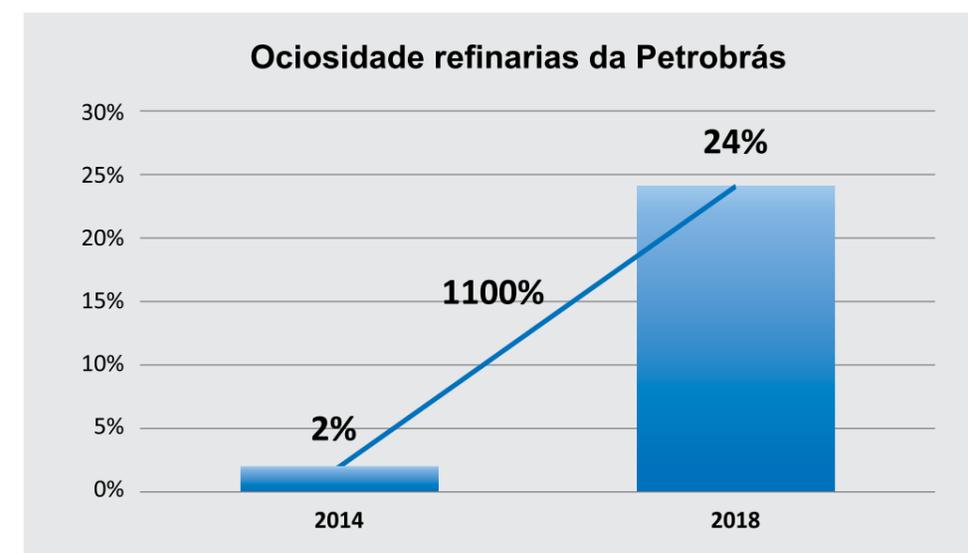


Gráfico 4: Ociosidade do parque de refino da Petrobrás, em 2014 e 2018

Ao mesmo tempo em que a política de preços alinhada ao preço dos combustíveis importados, paritária de importação (PPI), causou a redução da produção nacional de diesel e o aumento da ociosidade das refinarias brasileiras, também contribuiu para a elevação da exportação de petróleo cru.

A exportação de petróleo cru, em termos líquidos, descontada do volume importado, alcançou quase um milhão de barris equivalentes (bep) por dia em 2018. A exportação líquida era de apenas 154 mil bep por dia, em 2014, se elevou para mais de 900 mil bep por dia em 2018. O Gráfico 5 apresenta essa conjuntura.

Em 2019, o petróleo cru exportado, em termos líquidos, tende a superar a marca de um milhão de bep por dia.

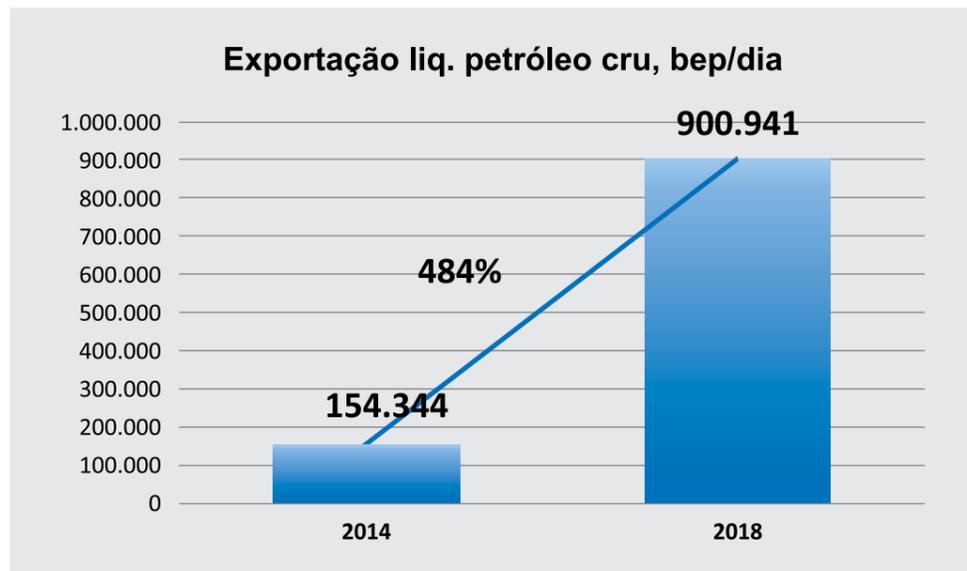


Gráfico 5: Exportação de petróleo cru, em termos líquidos, descontada a importação, em barris equivalentes de petróleo (bep) por dia, em 2014 e 2018

Com essa política da administração da Petrobrás, ganham as refinarias dos Estados Unidos, as multinacionais da logística e as distribuidoras privadas. Também são beneficiados os produtores e importadores de etanol, com a gasolina perdendo mercado por ser relativamente mais cara.

A importação de diesel produzido nos Estados Unidos se elevou significativamente, tanto em termos absolutos quanto relativos ao total importado pelo Brasil. Em 2015, a importação de diesel dos EUA somou menos de 2,5 milhões de toneladas. A partir da política de preços, adotada em 2016, a importação dos Estados Unidos disparou, alcançando, em 2018, mais de 8,3 milhões de toneladas.

Em termos relativos, o diesel produzido nos Estados Unidos representava 41% do total importado pelo Brasil em 2015. Desde 2016, com o início da política de preços paritários de importação (PPI), a participação do diesel dos Estados Unidos se elevou continuamente e significativamente. Em 2018, sua participação alcançou 84% do total importado pelo Brasil.

O Gráfico 6 apresenta o crescimento da importação do diesel produzido nos Estados Unidos, tanto em termos absolutos, quanto relativos ao total importado pelo Brasil.

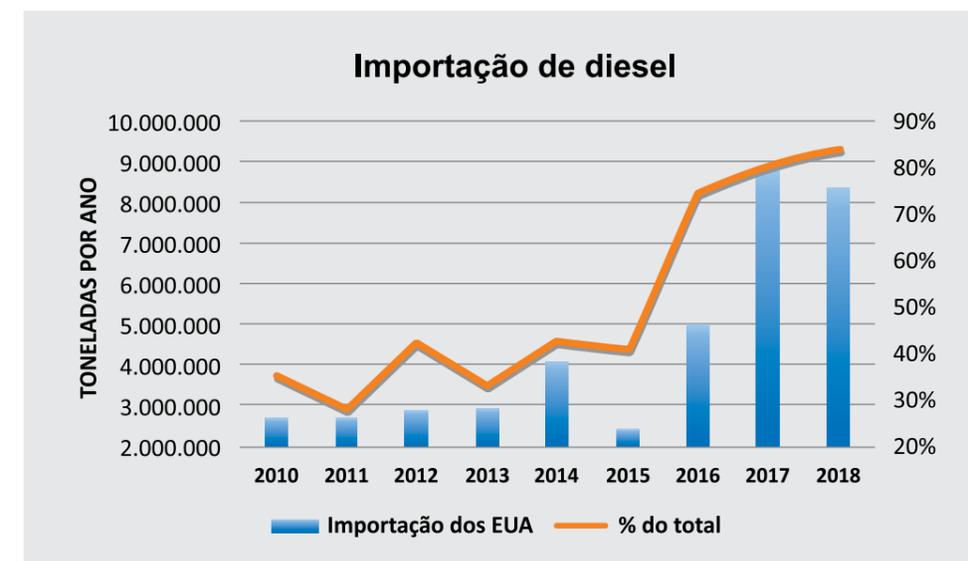


Gráfico 6: Importação de diesel produzido nos EUA, em toneladas por ano, e sua participação relativa percentual no total importado pelo Brasil

Cabe registrar que, apesar de o preço do diesel nas refinarias representar parte do preço final ao consumidor, tributos são proporcionais e quando o preço varia na refinaria também varia nos postos.

O argumento de que preços altos e paritários à importação beneficiam a Petrobrás não se sustenta a luz dos resultados históricos da companhia. O aumento do preço do litro vendido, quando acompanhado da redução da participação da Petrobrás no mercado brasileiro, pode prejudicar o resultado empresarial da companhia.

Ao observar a variação da geração de caixa da Petrobrás, expressa por meio do EBITDA ajustado, que representa o montante que entra no caixa da companhia antes do pagamento dos juros, tributos, depreciação e amortização, assim como a variação dos preços do diesel pode-se concluir que a Petrobrás é capaz de gerar excelentes resultados com preços inferiores aos paritários de importação (PPI).

De 2011 a 2018, o preço ao consumidor se elevou de R\$ 2,03 a R\$ 3,49 por litro, mas a geração de caixa, medida pelo EBITDA ajustado, se reduziu de aproximadamente US\$ 42 bilhões para US\$ 31,5 bilhões, em valores atualizados.

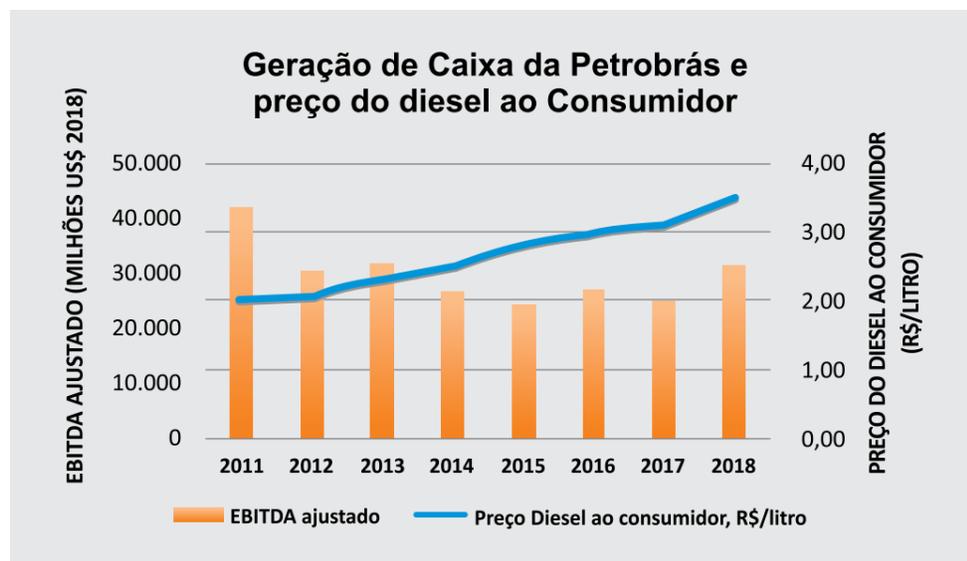


Gráfico 7: EBITDA ajustado, em milhões de US\$ atualizados para 2018, e preço médio do diesel ao consumidor, em Reais por litro

A Petrobrás pode praticar preços inferiores aos paritários de importação (PPI) e obter melhores resultados empresariais, com a recuperação da sua participação no mercado brasileiro e a maior utilização da sua capacidade instalada de refino.

Somente a Petrobrás consegue suprir o mercado doméstico de derivados com preços abaixo do paritário de importação e, ainda assim, obter resultados compatíveis com a indústria internacional e sustentar elevados investimentos que contribuem para o desenvolvimento nacional.

No entanto, a política de preços dos combustíveis e a privatização das refinarias pode impedir que a Petrobrás exerça seu potencial competitivo para se fortalecer e impulsionar a economia nacional com seu abastecimento aos menores custos possíveis.

3. Proposta de Nova Política de Preços

Os objetivos da proposta são abastecer o mercado brasileiro aos menores custos possíveis e garantir a sustentabilidade empresarial da Petrobrás, ao assegurar que suas margens operacionais sejam compatíveis com a indústria internacional, com alta capacidade de investimento e resiliente à variação do preço do petróleo.

O primeiro ponto que merece atenção é o fato de a Petrobrás incorporar no preço do diesel o custo de internação deste produto, por uma trader, que compra o produto de uma refinaria nos Estados Unidos e internaliza-o para uma base de distribuição no Brasil.

Ou seja, a Petrobrás cobra da população brasileira um custo de internação com o qual não é onerada, uma vez que mais de 90% da demanda de diesel no Brasil pode ser atendida pelo parque nacional de refino, que não incorre no custo de internação de um produto refinado nos Estados Unidos.

Dessa forma, o primeiro compromisso que a Petrobrás pode assumir é o desconto relativo ao custo de internação de uma trader que importa o diesel dos Estados Unidos.

Uma outra medida que pode contribuir para reduzir a volatilidade do preço do diesel no mercado doméstico é a definição de períodos mensais para o reajuste do preço, quando houver elevação do preço do petróleo combinada, ou não, com desvalorização da taxa de câmbio.

Contudo, nesse aspecto cabe uma inovação na periodicidade do reajuste. Quando houver variação para baixo do preço do petróleo no mercado internacional ou valorização do Real, a mudança no preço de realização da refinaria deve ser antecipada, com ajustes diários ou semanais. Nesse sentido, haveria uma regra de reajuste imediato para baixo, mas a estabilidade de preço por um período mínimo de 30 dias, quando houvesse pressão de alta sobre os preços domésticos.

A proposta de determinação do preço considera as seguintes referências:

- 1) o preço do diesel produzido nos Golfo dos Estados Unidos (FOB-USCG), origem da maior parte do diesel importado pelo Brasil;
- 2) o preço competitivo para exportação de diesel pelas refinarias brasileiras, chamado de preço paritário de exportação (PPE);
- 3) os custos de exploração, produção e refino para a produção do diesel pela Petrobrás

A proposta resulta em reduções sobre o preço praticado pela Petrobras, desde 2016, que é o preço paritário de importação (PPI).

Os descontos são progressivos e proporcionais à variação do preço do petróleo no mercado internacional. Quanto maior os preços do petróleo e do preço paritário de importação (PPI), maiores são os descontos praticados para os preços de venda do diesel nas refinarias da Petrobrás.

Para preços de petróleo relativamente mais baixos, de até US\$ 30 por barril, é descontado do PPI o custo médio estimado de internação do diesel.

Para preços intermediários, entre US\$ 30 e US\$ 75 por barril, o desconto aumenta progressivamente até alcançar o preço de paridade de exportação (PPE) que é inferior ao preço do diesel nas refinarias do Golfo dos Estados Unidos (FOB-USGC).

Para preços relativamente altos, superiores aos US\$ 75 por barril, o desconto aumenta, considerando-se como referência os custos de produção do diesel pela Petrobrás e a garantia de margens operacionais que preservem a capacidade empresarial da companhia.

Ou seja, o preço do diesel no mercado brasileiro passaria a ser menor do que o praticado atualmente, que é paritário à importação (PPI). Assim como, menor que o preço praticado nos Estados Unidos (FOB-USGC), quando o patamar do preço do petróleo ultrapassar a marca de US\$ 30 por barril, que corresponde a R\$ 120 por barril, para o câmbio de 4,00 R\$ / US\$.

Propõe-se que os preços do diesel nas refinarias da Petrobrás sejam calculados a partir das seguintes equações:

Para preços de petróleo Brent até US\$ 30 por barril

$$\text{PREÇO (R\$ / LITRO)} = \text{PPI} - \text{Internação}$$

Para preços entre US\$ 30 a US\$ 75 por barril

$$\text{PREÇO (R\$ / LITRO)} = \text{PPI} - \text{Internação} - (\text{Brent} \times \text{Câmbio} - 30 \times \text{Câmbio}) / (75 \times \text{Câmbio} - 30 \times \text{Câmbio}) \times (\text{PPI} - \text{PPE} - \text{Internação})$$

Para preços entre US\$ 75 a US\$ 120 por barril

$$\text{PREÇO (R\$ / LITRO)} = \text{PPE} - (\text{Brent} \times \text{Câmbio} - 75 \times \text{Câmbio}) / (120 \times \text{Câmbio} - 75 \times \text{Câmbio}) \times (\text{PPE} - (\text{Custo} + \text{Custo} \times \text{Margem Bruta}))$$

Onde:

PPI: Preço Paritário de Importação (PPI), em R\$ / litro;

Internação: Custos, taxas e margens de importação do diesel para o Brasil, em R\$ / litro;

Brent: Preço do petróleo do tipo Brent, em US\$ / barril;

Câmbio: Taxa de câmbio, em R\$ / US\$;

PPE: Preço Paritário de Exportação (PPE), em R\$ / litro;

Custo: Custo da produção do diesel, calculado a partir do ponto de equilíbrio (breakeven) do segmento de Exploração e Produção (E&P) da Petrobrás, acrescido do custo do refino, expresso em R\$ / litro de diesel produzido pela Petrobrás;

Margem Bruta: Resultado bruto do preço de venda do litro do diesel em relação ao seu custo de produção. Margem que garanta a capacidade empresarial da Petrobrás e seja compatível com a indústria internacional. Adotado a valor calculado para a condição atual, margem bruta de 109%. Ou seja, preço do médio do diesel na refinaria deve ser, no mínimo, 109% maior que seu custo de produção.

Para preços do petróleo Brent acima de US\$ 120 por barril, a equação precisaria ser ajustada a partir de outros parâmetros constantes.



3.1 Resultados Esperados com a Nova Política de Preços proposta para o diesel

A seguir são apresentados os resultados esperados para os preços do diesel da nova política proposta e comparados com os preços estimados para a política atual que é baseada no preço paritário de importação (PPI).

Considera-se taxa de câmbio de R\$ 4,00 por dólar dos Estados Unidos (US\$).

O Gráfico 8 apresenta os preços médios do diesel vendido nas refinarias da Petrobrás.

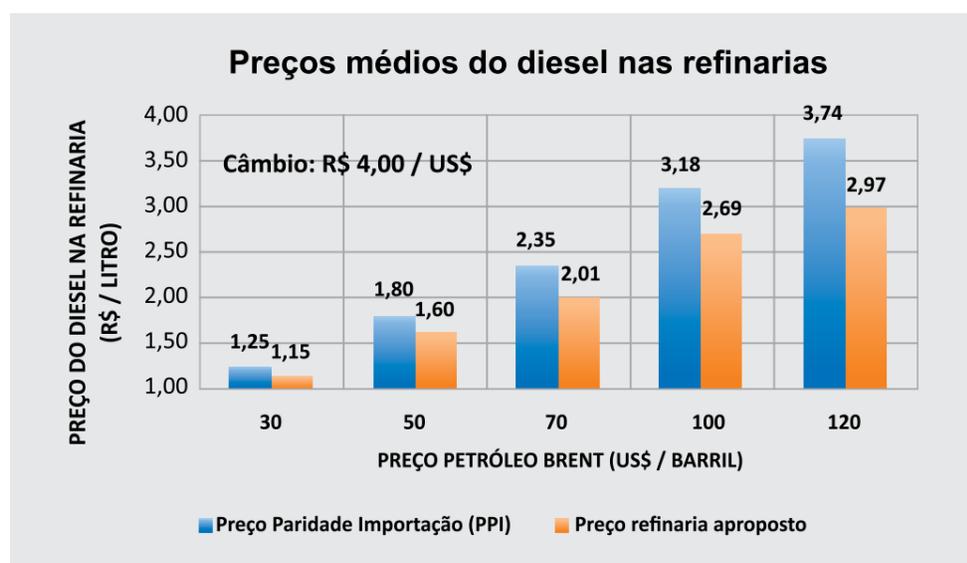


Gráfico 8: Preço do diesel na refinaria, estimado a partir da política atual de paridade de importação (PPI) e calculado a partir da nova política proposta

As duas alternativas de definição do preço do diesel têm relação com a variação do preço do petróleo no mercado internacional. No entanto, a nova política proposta apresenta preços inferiores ao PPI, desde preços relativamente baixos de petróleo (US\$ 30 por barril) até mais altos, de US\$ 120 por barril.

Para preço do petróleo Brent, de US\$ 70 por barril, a nova política propõe a venda do diesel nas refinarias por um preço médio de R\$ 2,01 por litro. Enquanto se estima que pela política atual (PPI), o diesel seria vendido por R\$ 2,35 por litro.

Caso haja elevação dos preços do petróleo, a diferença entre os preços das duas alternativas de definição dos preços do diesel também se eleva.

Para preços baixos, a nova política propõe que o preço seja definido pelo desconto do custo de internação sobre o PPI, que seria o preço praticado nas refinarias dos Estados Unidos que são concorrentes da Petrobrás.

Para preços intermediários o preço do diesel tende ao preço paritário de exportação (PPE) que é menor que o praticado nas refinarias do Golfo nos Estados Unidos. Seria o preço competitivo para exportação do diesel brasileiro.

Para preços altos, o preço passa a ser definido a partir dos custos de exploração, produção e refino da Petrobrás, sendo garantidas margens de lucro compatíveis com o histórico da Petrobrás e de seus pares na indústria internacional.

O Gráfico 9 apresenta a diferença entre os preços médios do diesel vendido nas refinarias entre a política atual (PPI) e a proposta apresentada neste trabalho.

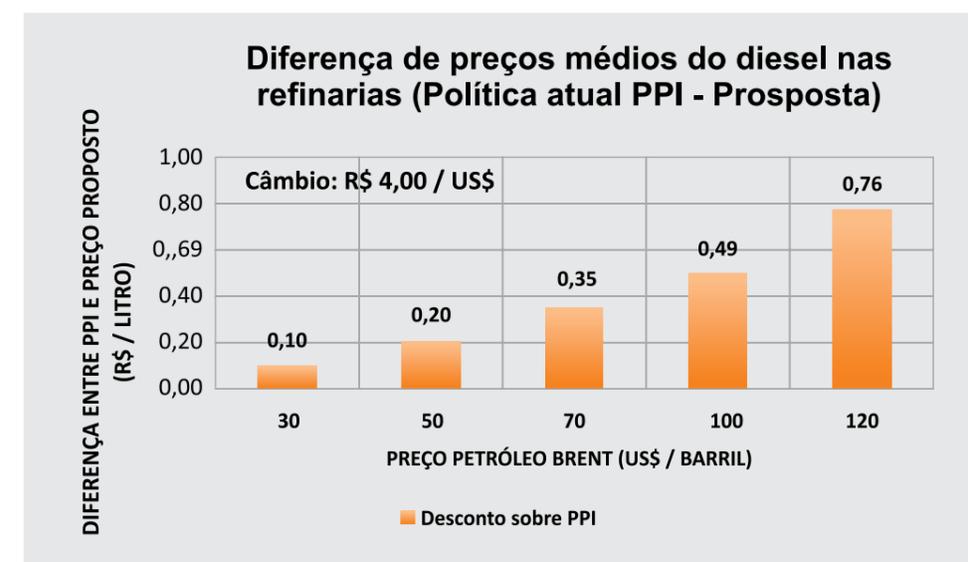


Gráfico 9: Diferença do preço do diesel na refinaria, entre o estimado a partir da política atual de paridade de importação (PPI) e o calculado a partir da nova política proposta

Para o petróleo cotado aos US\$ 70 por barril, o preço proposto é R\$ 0,35 por litro menor em comparação com o PPI atualmente utilizado. Para o petróleo mais caro, em US\$ 120 por barril, a diferença aumenta para R\$ 0,76 por litro do diesel vendido nas refinarias.

A partir dos preços médios do diesel nas refinarias é possível estimar o preço médio que o brasileiro encontraria nos postos de distribuição. O Gráfico 10 apresenta os preços estimados para o consumidor final para as duas alternativas de política de preços para o diesel.

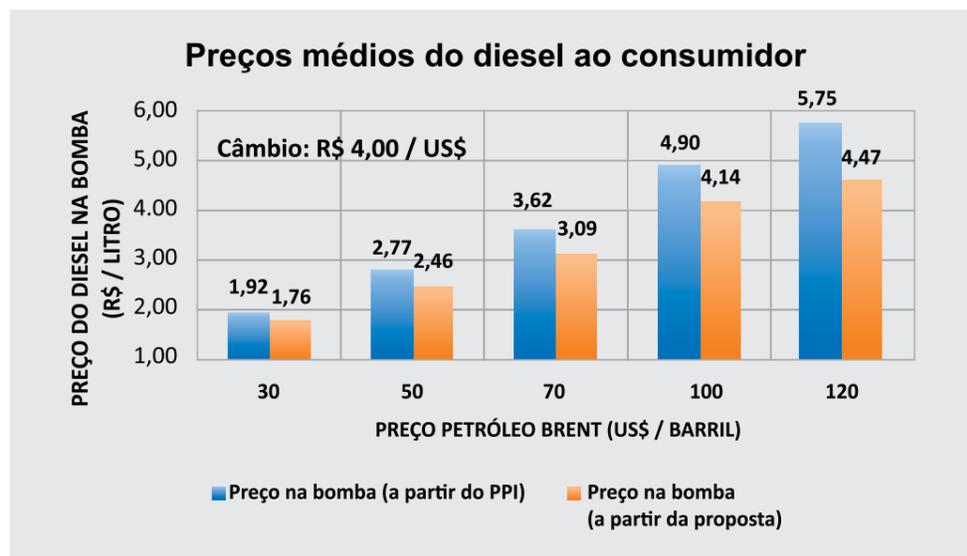


Gráfico 10: Preço do diesel ao consumidor final, nos postos de distribuição, estimado a partir da política atual de paridade de importação (PPI) e a partir da nova política proposta

Para cotação do petróleo em US\$ 70 por barril, o preço médio do diesel ao consumidor, obtido pelo PPI, seria de R\$ 3,62 por litro. Enquanto, pela nova política de preços proposta, seria de R\$ 3,09 por litro, considerada a taxa de câmbio de R\$ 4 por US\$.

Com o petróleo em US\$ 30 por barril, pela política atual (PPI) o preço ao consumidor médio estimado seria de R\$ 1,92 por litro. A partir da política proposta seria de R\$ 1,76 por litro.

Para o petróleo cotado em US\$ 120 por barril, pela política atual (PPI) o preço ao consumidor médio estimado seria de R\$ 5,75 por litro. A partir da política proposta seria de R\$ 4,57 por litro.

O Gráfico 11 apresenta as diferenças entre os preços do diesel ao consumidor, estimados a partir da política de preços atual (PPI), e a proposta apresentada neste trabalho.

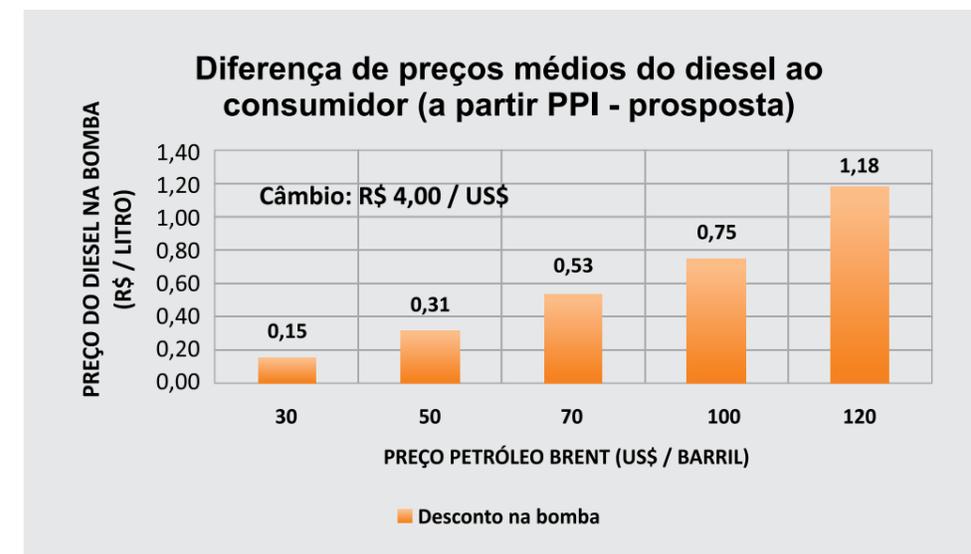


Gráfico 11: Diferença entre o preço do diesel ao consumidor final, nos postos de distribuição, diferença entre o estimado a partir da política atual de paridade de importação (PPI) e o calculado a partir da nova política proposta

Para o petróleo cotado aos US\$ 70 por barril, o preço ao consumidor estimado a partir da nova política proposta é R\$ 0,53 por litro menor em comparação com o preço estimado a partir da paridade de importação (PPI) atualmente utilizado.

Para o petróleo mais caro, em US\$ 120 por barril, a diferença aumenta para R\$ 1,18 por litro do diesel vendido nos postos de distribuição ao consumidor final.

4. Sustentabilidade Econômica da Nova Política de Preços

Cabe nesse tópico um esclarecimento acerca da lucratividade da Petrobrás ao praticar preços menores que os paritários de importação (PPI), com o desconto do custo de internação, a consideração do Preço Paritário de Exportação (PPE), dos custos e margens da Petrobrás na formação do preço do diesel vendido nas refinarias, de maneira ponderada e proporcional ao preço do petróleo e do câmbio.

Atualmente, tem-se um custo de produção do diesel de R\$ 176 por barril. Ao vender o diesel por R\$ 2,31 por litro, que corresponde a R\$ 368 por barril, a margem operacional bruta é de cerca de US\$ 48 por barril no preço do diesel em relação ao custo de produção.

Destaca-se que, para a alternativa de exportação de petróleo cru, o preço obtido seria em torno de US\$ 5 por barril abaixo do Brent. Para o Brent cotado em US\$ 70 por barril, o preço obtido pela exportação de petróleo seria em torno de US\$ 65 por barril. Esse valor é inferior aos US\$ 80 por barril, obtido pelo preço do diesel vendido nas refinarias com a política proposta, de R\$ 2,01 por litro, considerando-se uma taxa de câmbio de R\$ 4 por US\$.

Demonstra-se assim, que é possível praticar redução significativa no preço do diesel, de R\$ 0,10 a R\$ 0,76 por litro nas refinarias e de R\$ 0,15 a R\$ 1,18 por litro nos postos de distribuição, em função do preço do petróleo, de US\$ 30 a US\$ 120 por barril. A proposta assegura lucratividade elevada para a Petrobrás, compatível com a dos seus pares na indústria internacional. Lucratividade que garante a capacidade de investimentos da Petrobrás.

5. Fundo provisório de subvenção ao importador para cotas limitadas à eventual necessidade de diesel importado

Atualmente, o Brasil pode ser autossuficiente na produção do diesel. Mas é preciso considerar eventuais necessidades de importação de óleo diesel por parte da Petrobrás e de outras empresas importadoras, caso haja crescimento do mercado antes da ampliação da capacidade de refino no país. Neste caso, os importadores receberiam uma subvenção econômica de modo a tornar a atividade competitiva. Essa subvenção poderia ser paga por meio de um fundo de estabilização de preços.

A fonte de recursos para esse fundo poderia ser a arrecadação de imposto de exportação sobre o petróleo cru produzido na província petrolífera do Pré-Sal, cujas margens de lucro, atualmente, são altas.

Esse imposto seria temporário, pois, o possível aumento do mercado do diesel será atendido tão logo entrem em operação o 2º trem de refino da Refinaria Abreu e Lima e o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro – Comperj.

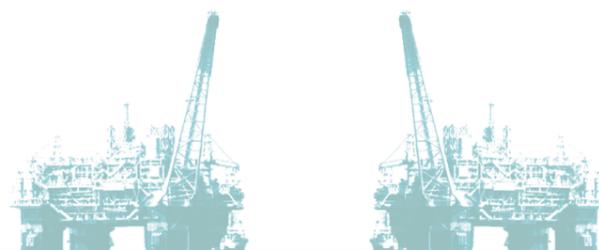
6. Conclusão

A política proposta permite a redução do preço do diesel vendido nas refinarias da Petrobrás de R\$ 0,10 a R\$ 0,76 por litro, em função da variação do preço do petróleo Brent, de US\$ 30 a US\$ 120 por barril. Foi considerada uma taxa de câmbio de R\$ 4 por US\$.

Esta redução de preços nas refinarias tem reflexo estimado de redução dos preços ao consumidor final, nos postos de distribuição, de R\$ 0,15 a R\$ 1,18 por litro. Para o patamar dos preços do petróleo de US\$ 70 por barril e câmbio de R\$ 4 por US\$, a redução do preço ao consumidor média seria de R\$ 0,53 por litro.

A política de preços proposta preserva a lucratividade e capacidade empresarial da Petrobrás, compatível com seu desempenho histórico e consistente com seus pares da indústria internacional. A política de preços proposta pode ser caracterizada como de Preço Justo e Competitivo (PJC).

* Associação dos Engenheiros da Petrobrás (AEPET)
<http://www.aepet.org.br/w3/>





AEPET
Associação dos
Engenheiros da Petrobrás

Av. Nilo Peçanha, 50 Grupo 2409 - Centro - Rio de Janeiro-RJ

CEP: 20020-100 - Tel.: (21) 2277-3750

e-mail presidencia@aepet.org.br

www.aepet.org.br