



ASSOCIAÇÃO DOS  
ENGENHEIROS  
DA PETROBRÁS

ABRIL DE 1993  
Nº 40

## Forum de Ciência e Cultura propõe ao Presidente Itamar política de combustíveis fluidos

No final do ano passado, foi promovido pelo Forum de Ciência e Cultura da Universidade Federal do Rio de Janeiro um debate sobre "Política de Combustíveis Fluidos — Álcool, Petróleo e Gás Natural", que contou com a participação de engenheiros, técnicos e planejadores ligados à questão energética e ambiental. Coordenado pelo professor Pinguelli Rosa (Forum/UFRJ), o evento propiciou a elaboração de um documento, entregue no dia 25 de janeiro último ao Presidente da República, com os pontos que foram consensuais durante os debates. Ao encontro com o Presidente Itamar Franco compareceram, além do coordenador, Professor Pinguelli Rosa, os técnicos da PETROBRÁS, José C.F. Jardim e José Augusto B. Roque, o presidente da AEPET, Diomedes Cesário da Silva, o presidente do Clube de Engenharia, técnicos da CESP, Copersucar, Sopral e do setor elétrico. Estiveram presentes, também, o Ministro das Minas e Energia, Paulino Cícero, o Diretor do Departamento Nacional de Combustíveis (DNC), Marcello Guimarães Mello, o Secretário de Energia Ricardo Pinto Pinheiro, e o então Presidente da Eletronor, Eliseu Resende.

Inicialmente foi feita a apresentação do documento pelo professor Pinguelli Rosa e abordadas as preocupações dos segmentos envolvidos com relação à política de investimentos do setor, devido à sua importância na geração de empregos, bem como na retomada do desenvolvimento, esta última relacionada ao crescimento de energia. Pinguelli Rosa fez, ainda, uma exposição sobre a área de energia elétrica. Com relação aos combustíveis fluidos falou sobre os ataques à Petrobrás pelo Banco Mundial, a falta de definição de uma política para o setor,

a necessidade de recuperação financeira da Petrobrás e a importância de preços compatíveis com custos reais, tanto para a área de petróleo como para a de álcool.

Outro aspecto abordado foi a privatização do setor elétrico. Neste caso, o patrimônio das empresas ultrapassa US\$ 100 bilhões e, se privatizadas, acabarão sendo vendidas por 10 ou 20% deste valor. Na área de cooperação com bagaço de cana, também mencionada durante os debates, foi ressaltado o fato de que há espaço para a participação do setor privado. Lembrou-se, ainda, que as obras paradas no setor elétrico representam 10 GW (20% da capacidade instalada nacional). Finalmente foi comentado um projeto de lei em tramitação no Congresso Nacional ("Projeto Eliseu Resende") para a recuperação financeira das empresas do setor. Já na área de combustíveis inexistia qualquer projeto neste sentido.

Durante o encontro, o Presidente da AEPET ressaltou a necessidade de investimentos no setor petróleo. Citou, para ilustrar a idéia, dois cenários para o período 92/95. No primeiro, sem qualquer investimento na produção de petróleo, a produção nacional despencaria dos 670 mil barris/dia para 354 mil barris/dia em 1995. Nesta situação o país gastaria na importação de petróleo para complementar a produção nacional US\$ 24 bilhões. Na segunda hipótese, seriam investidos US\$ 9,7 bilhões, aumentando a produção nacional em 95 para 1 milhão de barris/dia e reduzindo a importação para US\$ 14 bilhões. Em suma, deixa-se de gastar US\$ 10 bilhões na importação do produto para investir US\$ 9,7 bilhões no Brasil, gerando empregos para brasileiros e empresas nacionais, despendendo menos moeda forte e tornando o país

menos dependente e vulnerável.

O diretor do DNC, Marcelo Mello, comentou que a Petrobrás será criticada quando houver razões para tanto mas que ela deve receber os créditos a que faz jus como o da conta petróleo. Disse, também, que o programa do álcool está sendo desmontado e os veículos de médio porte estão utilizando diesel e não o álcool, havendo necessidade de rediscussão da política de transporte. Falou, ainda, que não há entrosamento entre o petróleo e o álcool mas sim entre estes e o petróleo importado.

O Presidente Itamar agradeceu a colaboração do Forum afirmando: "Feliz é o governo que pode contar com o apoio da sociedade". Lembrou que várias empresas e órgãos governamentais estão desmantelados, necessitando de uma reorganização. Segundo ele, a empresa estatal deve ser reformulada com combate ao corporativismo dos empregados. Destacou que o empresário brasileiro quer comprar empresas estatais, como a Acesita, com moedas podres mas, por outro lado, não tem interesse em investir em outros segmentos. O Presidente Itamar Franco falou, ainda, da dificuldade na elevação de preços para o setor energético devido às suas implicações na economia do país. Ressaltou, em várias oportunidades, que o governo tem pouco tempo para fazer frente aos desafios apresentados. Ao final da reunião reafirmou o interesse em continuar recebendo a colaboração do Forum de Ciência e Cultura tendo, na ocasião, convidado o professor Pinguelli Rosa para participar de uma reunião onde seria discutido o futuro do programa nuclear brasileiro.

## Proposta do Forum de Ciência e Cultura para uma política de combustíveis fluidos

No fim do ano, o Forum de Ciência e Cultura da Universidade Federal do Rio de Janeiro promoveu um debate sobre "Política de Combustíveis Fluidos — Álcool, Petróleo e Gás Natural", com a participação de engenheiros, técnicos e planejadores envolvidos na questão energética e ambiental pertencentes a Petrobrás; empresas privadas multinacionais (uma do setor de distribuição de combustíveis automotivos e outra montadora de veículos); Associação dos Engenheiros da Petrobrás; Produtores privados de Álcool; ANFAVEA; Clube de Engenharia do Rio de Janeiro e órgãos ambientais, como a CETESB e FEEMA, além da COPPE/Universidade Federal do Rio de Janeiro. Dada a importância do tema e dos membros de entidades presentes transmitimos ao Presidente da República os pontos que foram consensuais no referido evento:

1. Na área energética e em particular na de combustíveis fluidos, há que se ter uma política nacional. O liberalismo em si mesmo não será capaz de resolver todos os importantes problemas envolvidos. Como exemplo, vale lembrar que o petróleo tem hoje baixo preço internacional, mas há alto risco na dependência de petróleo importado, pois podem ocorrer novas crises nas áreas produtoras desse mercado oligopolizado. É preciso resgatar uma política nacional de energia. Políticas positivas adotadas no passado, como o estímulo à produção interna de petróleo e de álcool combustível não deveriam ser abandonados.

2. As discussões em torno das questões energéticas em nosso país têm sido algumas vezes polarizadas, de forma errônea e prejudicial. Assim, questões como álcool versus petróleo, gás natural versus derivados de petróleo, ou carvão mineral versus óleo combustível não têm razão de ser. Em um país da dimensão do Brasil e com as suas carências, é preciso estimular todas as fontes energéticas técnica, ambiental e economicamente viáveis.

3. A década de 1980 e os primeiros anos da década de 1990 foram caracte-

terizados pela estagnação. Porém, este quadro não poderá se prolongar por muito tempo, sob pena de se tornar insustentável socialmente. É imperativo, portanto, a retomada do desenvolvimento. E tal retomada exige que se realizem, com antecedência, vultuosos investimentos no segmento dos combustíveis líquidos.

Na área do petróleo, a demanda de derivados tem se mantido estagnada em cerca de 1,2 milhão de barris/dia durante muitos anos. A retomada do desenvolvimento irá, fatalmente, elevar rapidamente tal patamar, exigindo investimentos na exploração e produção do combustível fóssil sob pena de aumentar a vulnerabilidade do abastecimento. Vale lembrar que o país conta com grandes jazidas de petróleo, já descobertas, cujo desenvolvimento constituiu projeto de alta taxa de atratividade, e que poderá elevar a produção nacional para 1.0 milhão de barris/dia já em 1996 e próximo de 1,5 milhões/dia no ano 2000. No refino, também serão necessários investimentos, ajustando a produção de derivados ao perfil da demanda e a melhora da qualidade dos produtos, em especial a do óleo diesel e da gasolina.

No caso do álcool, serão necessários investimentos para viabilizar o aumento da produção de cana-de-açúcar, possibilitando a ocupação da capacidade já instalada de produção. E o gás natural, importante componente da matriz energética de muitos países do primeiro mundo, também exige investimentos para que possa ocupar uma posição de maior destaque na matriz energética brasileira.

4. A necessidade de geração de recursos para aumento de produção e melhoria de qualidade de nossos combustíveis exige uma política de preços e tarifas realistas. A partir de 1985, tem-se praticado, no Brasil, uma política de contenção tarifária, com a finalidade ilusória de redução da inflação. Além de não atingir os seus objetivos, a consequência desastrosa desse procedimento foi a estagnação e a desestruturação de importantes segmentos energéticos, como o do petróleo, o do álcool e o da

energia elétrica.

Uma coerente política tarifária deve se basear em preços compatíveis com a realidade dos custos de produção e deve buscar ganhos de eficiência. Uma ligeira e gradual redução de preços reais dos combustíveis ao longo do tempo, compatível com ganhos de produtividade, deve ser levada em conta na formulação da política.

Aspectos sociais devem também ser levados em conta na questão tarifária, de forma a minorar os efeitos sobre a população de baixa renda, mantendo-se um preço de realização realista para a média dos derivados de petróleo, dando pleno conhecimento dos subsídios à sociedade. Deve, entretanto, evitar-se distorções como as que vem ocorrendo com o consumo irregular do GLP e a dieselização da frota.

Por outro lado, os custos dos combustíveis devem ser transparentes. A sociedade deve conhecer os mecanismos através dos quais os recursos gerados por preços elevados para alguns energéticos são transferidos para outros, com preços inferiores ao preço médio de realização.

5. O álcool é um combustível nacional que precisa ser preservado em nossa matriz energética, pela sua importância social, tecnológica, ambiental e estratégica. A agroindústria canavieira gera no Brasil cerca de 1,0 milhão de postos de emprego; tem sido responsável por um notável desenvolvimento tecnológico no país, tanto na produção de combustível quanto na dos veículos a álcool e é a nossa única alternativa líquida aos combustíveis derivados de petróleo. E, ainda, apresenta grandes vantagens ambientais, como a sua contribuição à redução das emissões de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>).

6. É fundamental um esforço contínuo para se produzir combustíveis com qualidade cada vez melhor. Esta qualidade deve ser definida tanto em termos de adequação dos equipamentos e usos a que se destinam quanto em termos de preservação do meio ambiente. Neste aspecto, é necessário uma regulamentação ambiental

■ Associação dos Engenheiros da Petrobrás (AEPET) — Av. Almirante Barroso, 22-19º — Centro — RJ.

Cep: 20031-000 Tel.: 220-4774 ■ Boletim da AEPET — Jornalista Responsável: Ivana Barreto

■ Diagramação: Rama Artes Gráficas — Tel.: 240-6503

eficaz, que conte com a participação conjunta dos órgãos ambientais, dos produtos e dos usuários de combustíveis, sem esquecer os custos sociais de sua implementação. Não é demais lembrar que a busca de qualidade só pode se materializar se houver realismo de preços que permita investimentos em pesquisa e tecnologia.

Deve-se, por outro lado, fortalecer a atuação da Petrobrás como empresa dedicada a garantir o suprimento de derivados de petróleo ao país, de acordo com uma política nacional que leve em conta as incertezas do mercado internacional do petróleo, extremamente dependente de fatores geopolíticos imponderáveis.

Com o intuito de construir um denominador comum entre interesses conflitantes que militam em favor de cada combustível — petróleo, gás natural e álcool — deve-se buscar uma negociação pactuada sobre pontos polêmicos, como o percentual de adição de álcool anidro à gasolina (G10 ou G22), dentro da política nacional de combustíveis que cabe ao governo executar, respeitados os mecanismos democráticos de decisão.

7. Além das opções técnicas que foram discutidas no encontro, que se concentraram principalmente no uso do álcool e do petróleo, foram observadas também sugestões de reorientação dos investimentos no setor de transportes sendo enfatizada a prioridade nos transportes coletivos com objetivos sociais (só uma pequena minoria da população possui automóveis) de economia de combustíveis e ambientais. Entre as sugestões foram citadas a ampliação do transporte ferroviário e hidroviário, a utilização do gás natural em ônibus urbanos e a restrição ao uso do diesel, principalmente em transporte individual e de pequenas cargas (até 2,5 toneladas) sendo o diesel o “gargalo” no refino do petróleo.



Com relação ao item 5 a AEPET, tendo recebido a cópia da revisão final após a data limite para o envio das correções, encaminhou ao professor Luiz Pinguelli Rosa fax no qual reiterou seus comentários.

“O álcool é um combustível nacional que deve ser preservado em nossa matriz energética, pela sua importância social, tecnológica, ambiental e estratégica. Para que tenha

condições de viabilidade econômica, deve-se prover subsídios à sua comercialização de forma transparente à sociedade. Além disso, a redação do documento final contém um erro técnico, pois o álcool é uma alternativa apenas para a gasolina. Julgamos importante que o erro técnico seja corrigido antes do documento final ser encaminhado ao Presidente da República”.

## Participantes do evento

Luiz Pinguelli Rosa . . . . .	FORUM/UFRJ
Carlos A. Chaves Ferro . . . . .	PETROBRÁS/DECOM
João A. Bastos de Mattos . . . . .	PETROBRÁS/Serviço de Planejamento
M <sup>te</sup> de Fátima S.A. Passos . . . . .	PETROBRÁS/Serviço de Planejamento
Suzana Kahn Ribeiro . . . . .	SHELL/Planejamento Estratégico
Patrícia Vasconcellos . . . . .	SHELL/Planejamento
Ana Maria S. Machado . . . . .	PETROBRÁS/DEPIN
Julio de Maria Borges . . . . .	COPERSUCAR
Roberto de Moura Campos . . . . .	COPERSUCAR
Homero Carvalho . . . . .	CETESB
Plínio M. Nastari . . . . .	SOPRAL

Alan Douglas Poole . . . . .	INEE
Valéria Prado . . . . .	IRD/CNEN
Guido Gelli . . . . .	FEEMA
André Seidl . . . . .	FURNAS
Ricardo Maranhão . . . . .	Clube de Engenharia
José Edison Parro . . . . .	ANFAVEA
José C.F. Jardim . . . . .	PETROBRÁS
José Augusto B. Roque . . . . .	PETROBRÁS/SEPLAN
Diomédes Cesário da Silva . . . . .	AEPET
Maurício Arouca . . . . .	COPPE/UFRJ

*No encontro com o Presidente Itamar Franco foi combinado o envio de um documento complementar, mais detalhado, sobre a política de combustíveis fluidos.*

*Após envio ao Presidente da República e ao Ministro das Minas e Energia, o documento foi motivo de reunião dos membros do Fórum com o Ministro Paulino Cicero, no dia 2 deste mês, no edifício sede da PETROBRÁS, no Rio. Na ocasião, o Ministro informou que o material estava sendo de grande importância para o equacionamento da questão da política de preços dos derivados, tendo tido excelente repercussão.*

*Cumpra lembrar que a análise do problema foi delegada pelo Presidente Itamar Franco ao Ministro das Minas e Energia e ao Ministro da Fazenda.*

Rio de Janeiro, 08 de março de 1993

Senhor Presidente,

Conforme solicitação de V.Excia., o Fórum de Ciência e Cultura da Universidade Federal do Rio de Janeiro deu continuidade ao debate sobre "Política de Combustíveis Fluidos: Álcool, Petróleo e Gás Natural", com a participação de engenheiros, técnicos e planejadores envolvidos na questão energética pertencentes a Petrobrás, Associação dos Engenheiros da Petrobrás, produtores privados de álcool representados pela Copersucar e Sopral, além da participação, como convidado, do diretor do Departamento Nacional de Combustíveis, Dr. Marcello Guimarães Mello.

A partir das discussões realizadas no âmbito do FCC, concluiu-se que uma adequada política de preços para os combustíveis fluidos é condição essencial para que o País esteja apto a uma retomada do crescimento econômico. Nos últimos sete anos, a fixação de preços para os combustíveis abaixo de seus custos econômicos, com o objetivo de combater a inflação, mostrou-se inócua para os fins a que se destinava, gerando, como consequência indesejável, a incapacidade do setor energético em manter níveis de investimento capazes de garantir uma oferta condizente até mesmo com o crescimento modesto de demanda. Distorções desta orientação só não foram sentidas devido à estagnação econômica sofrida pelo País.

No caso do setor Alcooleiro, em particular, verificou-se uma elevação no nível de endividamento e uma redução no ritmo de geração e incorporação de novos avanços tecnológicos. No caso do setor de Petróleo, representados pela Petrobrás, a consequência imediata foi um aumento do endividamento, e uma sensível redução dos investimentos em exploração, prospecção e refino.

Apesar de em termos conceituais a Política dos Combustíveis Fluidos prever a fixação de uma remuneração básica para o petróleo, a partir da qual são definidos os preços de cada derivado individualmente, na prática, nos últimos anos, ocorreu exatamente o contrário. Uma vez definido os preços de cada derivado de petróleo (e a partir da gasolina, a do álcool) a nível do consumidor é que determinou-se a remuneração do petróleo e do álcool, a nível dos produtores de energia.

No caso do petróleo, como parte é importado a preços fixados pelo mercado internacional, a parcela produzida no Brasil passou a ser remunerada a valores muito abaixo da sua cotação no exterior, não permitindo a geração autóctone (sem endividamento) dos recursos necessários para o cumprimento do programa de investimentos anteriormente aprovado para este setor. Em condições normais, a remuneração sobre o petróleo deveria ser suficiente para cobrir os custos operacionais de sua extração e gerar os recursos necessários para a descoberta de novas reservas, sem as quais a produção tende a se esgotar a médio prazo. Entretanto, chegou-se ao ponto de, no ano de 1992, o petróleo nacional ser remunerado por apenas US\$ 8,8 por barril, valor não condizente com a condição interna de escassez de divisas, que indica o interesse em estimular a sua produção doméstica a um custo pelo menos equivalente ao preço do importado.

Feitas estas considerações, recomendamos que a política dos Combustíveis Fluidos passe a ser regida por um critério automático de fixação de preços que, uma vez aprovado e explicitado a toda a Nação, não implique em sobressaltos para o consumidor, em desperdício de nossos recursos naturais, e estimule o aproveitamento de nossas vantagens comparativas como País capaz de gerar, de forma eficiente, recursos energéticos alternativos aos combustíveis de origem fóssil.

**Em resumo as medidas propostas são:**

1 — Reestabelecer com urgência a saúde econômica financeira do setor, mantendo ainda preços menores do que os necessários, mas dando já um aumento real mínimo para evitar a queda na produção.

2 — Determinar imediatamente um estudo dos custos dos combustíveis fluidos e dos ganhos possíveis de produtividade, bem como definir um programa de investimento conforme a expectativa do País.

3 — Estipular a seguir o nível de remuneração da Petrobrás e dos produtores de álcool tomando por base os custos internos e controlando-os por comparação com os custos internacionais dos derivados de petróleo, de modo a definir um aumento real justo do preço dos derivados de petróleo e do álcool.

4 — Reestudar os preços finais de cada um destes produtos, ao consumidor, levando em conta que: (a) apenas uma fração dos preços vai remunerar o produtor; (b) deve-se equilibrar a diferenciação dos preços relativos, por razões sociais (subsídios cruzados ao GLP, diesel, etc), com o estímulo à economia de energia para evitar desperdícios.

5 — Estabelecer uma fórmula de correção automática dos preços dos combustíveis devido à inflação, de maneira análoga à que acaba de ser feita no setor elétrico, para evitar que os preços reais definidos acima logo se deteriorem.

Para a concretização destas etapas, sugerimos o cronograma, os valores monetários e percentuais a seguir resumidos:

a) Na primeira etapa (item 1 acima) o preço do barril médio de derivado de petróleo pago à Petrobrás passaria de US\$ 19 para US\$ 25, por ser este o preço mínimo para cobrir o déficit atual de US\$ 200 milhões mensais e permitir o investimento vegetativo.

b) O aumento acima é de pouco mais de 30%, mas repercutirá bem menos no preço final ao consumidor se a margem de distribuição e revenda não for aumentada na mesma proporção, pois na média a parcela que remunera a Petrobrás é apenas 50% do preço ao consumidor, (hoje, inferior a 42%), chegando a ser apenas 25% no caso do GLP.

c) O déficit da Petrobrás deve ser urgentemente coberto, pois ela recebeu em 1992 pela revenda de seus produtos US\$ 19,4/barril, reduzidos em 1993 a US\$ 18,7/barril (janeiro a fevereiro em média) sendo seus custos mais a remuneração legal (não cumprida) de US\$ 27,6/barril. Caso os derivados fossem importados o preço seria de US\$ 28,2/barril e o preço médio ex-refinaria em um conjunto de países selecionados é de US\$ 31,2/barril de derivado médio (ver anexo A).

d) Logo, em uma segunda etapa o preço pago à Petrobrás pelo barril de derivado médio terá de subir dos US\$ 25 para algo entre US\$ 28 e US\$ 30, dependendo do nível de investimento desejado pelo governo; a Petrobrás reivindica US\$ 30. Isto deve ser objeto de estudo sugerido (item 2).

e) Os preços relativos dos derivados de petróleo devem ser paulatinamente mudados para evitar o desperdício que é da ordem de 30% no consumo de GLP (incluindo o uso clandestino), de diesel e de óleo combustível. É necessário manter os subsídios sociais para o uso de GLP na cozinha pelos mais pobres e para o diesel no transporte coletivo de passageiros, mas através de mecanismos seletivos pois é relativamente pequena a fração destes combustíveis para estes fins.

f) O álcool tem seu preço ao consumidor relacionado ao de gasolina (75%). Como esta terá seus preços elevados, inclusive porque dá subsídios cruzados a outros combustíveis, o preço do álcool deverá ser suficiente para remunerar o produtor. Caso haja geração de excedente este poderá servir para subsídios cruzados, também pode-se alternativamente lançar mão de metodologia análoga à do anexo B.

**Estão em anexo:**

A — Análise de situações do setor de petróleo e proposta de medidas a curto e médio prazos.

B — Sugestão de metodologia para determinação dos preços dos combustíveis a ser discutida a médio prazo.

Permanecemos à disposição de V.Excia., do Ministro das Minas e Energia e de sua equipe para qualquer esclarecimento ou defesa das propostas aqui encaminhadas.

Com os protestos de elevada estima e consideração,  
Atenciosamente,

**Luis Pinguelli Rosa**

Coordenador do FCC/UFRJ

## ANEXO A:

# Análise da situação do setor de petróleo e propostas de medidas a curto e médio prazo

## INTRODUÇÃO

O abastecimento de combustíveis aos consumidores finais é dependente dos seguintes fatores:

- disponibilidade do energético
- infra-estrutura eficiente de produção, processamento, armazenamento e distribuição de energéticos
- saúde econômico-financeira dos agentes envolvidos

Supondo um sistema eficiente de distribuição de derivados e um panorama mundial de comércio equilibrado, eventuais distorções de preços não afetariam de pronto o suprimento, no curto prazo. Entretanto, uma distorção prolongada afeta seguramente o abastecimento.

No caso do álcool, uma defasagem de preços leva a desestímulos ao plantio de cana e numa determinada safra os carros ficarão parados por falta do produto, como já ocorreu há alguns anos (1989/90).

No caso do petróleo e seus derivados, cinco pontos distintos são importantes na questão do abastecimento.

Em primeiro lugar, a falta de investimentos na exploração e produção de petróleo faz, inevitavelmente, sua produção cair, aumentando a importação e pressionando a balança de pagamentos.

Em segundo lugar, numa crise econômico-financeira as empresas tem dificuldades em saldar seus compromissos internacionais. Se isto ocorre; afeta-se de alguma forma a capacidade de comprar e vender produtos.

Em terceiro lugar, se há queda na produção de petróleo, o País fica vulnerável a crises internacionais e seu suprimento fica ameaçado e dependente dos fatos fora de seu controle.

Em quarto lugar, se o sistema de

refino e de transporte não recebe investimentos adequados torna-se obsoleto e não consegue colocar no mercado produtos em qualidade e quantidade, aumentando a dependência do exterior com relação a GLP, diesel e nafta petroquímica, hoje já crescente. Nesse caso, os baixos preços do GLP e do diesel agravam a situação, face ao crescimento desproporcional da demanda.

Em quinto lugar, o acréscimo do consumo de energéticos, como um todo, é função do crescimento da economia; porém, é também dependente do preço praticado no mercado. Os preços baixos levam ao desperdício e ao uso indevido aumentando a demanda e colocando em risco o abastecimento. Assim, uma retomada do desenvolvimento aliada aos baixos preços poderá levar ao desabastecimento.

Também, com relação a cada energético em si é importante considerar seus preços isoladamente. Cada energético que tiver seu preço artificialmente colocado em patamares muito baixos terá seu consumo incrementado, seja função do desperdício, seja função do uso indevido, seja função do deslocamento de seus concorrentes.

Uma empresa petrolífera depende de investimentos contínuos para se manter atualizada e inserida no mercado internacional, como qualquer empresa.

Cada barril produzido precisa de outro correspondente descoberto de forma a se manter a produção e o abastecimento do País. O Refino e o Transporte precisam estar sempre atualizados sem o que o consumidor é prejudicado quanto à qualidade e quantidade dos combustíveis.

Outro aspecto importante a considerar no caso do petróleo é que

seus preços devem estar alinhados com aqueles internacionais pois, por este caminho, viabilizamos todo o esforço do País nesta área, sem subsídios e transferências de recursos. Também, não oneramos os custos dos produtos nacionais e não damos margem a sanções internacionais sobre produtos exportados pelo Brasil. (acusação de dumping pelos países ricos)

A nível da economia de uma maneira geral, preços baixos de energéticos geram demanda elevada devido ao desperdício. Os custos baixos associados ao consumo maior devido ao desperdício oneram o consumidor da mesma forma. Por exemplo, no caso do óleo diesel, estima-se que há um potencial de economia no seu uso da ordem de 30%. E esta economia não ocorre face desinteresse dos empresários face baixo custo do diesel na matriz de custos das empresas. Também, o GLP tem seu uso clandestino estimulado e os fogões apresentam baixíssimo rendimento. Estima-se que os equipamentos poderiam gastar 30% menos de GLP. As caldeiras que queimam óleo combustível não operam na máxima eficiência, face baixos preços desse energético.

## SITUAÇÃO ATUAL DO SETOR PETRÓLEO

Uma análise do setor indica que os investimentos estão caindo ano a ano e as metas de produção, de refino e de transporte de derivado têm sido sempre adiadas.

Embora ano a ano sejam aprovados no congresso os limites de investimentos do setor, estes não são realizados por falta de recursos.

O setor reclama de recebimen-

tos de dívidas junto ao Governo, ao mesmo tempo que, função de defasagem de preços, aumenta sua dívida junto aos bancos nacionais e internacionais. Essa dívida atinge algo como 4 bilhões de dólares.

Assim, resta saber se os preços praticados atualmente pelo setor estão compatíveis com os preços internacionais e se os custos do setor estão ou não elevados.

É de se lembrar o que ocorreu com o setor elétrico e com o setor siderúrgico; uma defasagem crônica de preços praticamente inviabilizou esses segmentos e sua recuperação passou/passará pela recuperação dos preços. No caso do setor elétrico haverá racionamento se a demanda crescer e o problema não for equacionado; problemas de maior monta não ocorreram face à recessão que o País enfrenta.

Segundo informações da PETROBRÁS, há hoje um déficit de caixa mensal da ordem de US\$ 200 milhões implicando no aumento correspondente da dívida junto as entidades financeiras e, praticamente, igual incremento na dívida do Governo para com a PETROBRÁS. O faturamento total da PETROBRÁS se situa em US\$ 1 bilhão/mês e o total de seus custos operacionais gerenciáveis (exceto investimentos) situa-se em torno de US\$ 283 milhões/mês (não incluindo petróleo e derivados importados, impostos próprios, royalties, etc). Conforme pode ser depreendido economias no custeio são necessárias porém sozinhas não resolverão a perda de caixa, o pagamento da dívida acumulada, o programa de investimentos. Mostram esses números que se a PETROBRÁS tivesse custo zero seu saldo de caixa seria insuficiente para o plano de investimentos mínimo necessário. Isto indica que os preços estão defasados não podendo a Empresa arcar com custos não gerenciáveis, como impostos por exemplo.

A PETROBRÁS representa um patrimônio maior do que US\$ 50

bilhões e registra reservas descobertas de petróleo da ordem de 10 bilhões de barris. O valor desses barris no mercado, ao serem produzidos, atinge US\$ 170 bilhões o que demonstra a urgente necessidade de se recuperar o setor.

#### SITUAÇÃO DOS PREÇOS DO SETOR DE PETRÓLEO

A Petrobrás recebeu, em 1992, pela venda de seus produtos: (jan/nov), US\$ 19,4/barril

A PETROBRÁS está recebendo em média: (jan/fev), US\$ 18,7/barril

Custos e remuneração da PETROBRÁS (jan/nov), US\$ 27,6/barril

Os derivados, se fossem importados e colocados ao consumidor nos mesmos pontos que a PETROBRÁS os entregam custariam US\$ 28,2/barril

Os preços no exterior aos consumidores de países selecionados (ex-refinaria) são, US\$ 31,2/barril

O petróleo importado, em 1992, custou com impostos e taxas e outras despesas a, US\$ 20,2/barril

A PETROBRÁS recebeu óleo importado, US\$ 15,0/barril

A PETROBRÁS recebeu pelo petróleo nacional (total que recebe por petróleo menos o que pagou pelo importado), US\$ 8,8/barril

#### PROPOSTA DE SOLUÇÃO A NÍVEL GLOBAL DE PREÇOS

Conforme pôde ser visto anteriormente, a remuneração da PETROBRÁS está muito distante dos preços internacionais, diferentemente de boa parte dos demais setores da economia que tem seus preços e custos acima daqueles internacionais.

Por outro lado, os desembolsos atuais da PETROBRÁS (custos e investimentos) situam-se na faixa de US\$ 25/barril, sendo que os investimentos atuais estão muito abaixo do necessário. Também, no valor acima não estão incluídos valores necessários para o pagamento da dívida gerada pela defa-

sagem dos preços. Calcula-se que seriam necessários US\$ 5/barril para zerar a dívida em 2 anos. Sob o aspecto contábil o custo + remuneração seria da ordem de US\$ 27/barril (sem pagar o passivo).

Isto abre a perspectiva de solucionar o problema do setor petróleo (caixa atual, dívida e falta de investimento) em duas etapas.

Em primeiro lugar, seria encontrado um valor que restabelecesse a saúde econômico financeira da Empresa mantendo os derivados de petróleo ainda com preços menores do que o mercado internacional, permitindo que a PETROBRÁS continuasse um programa de investimento em aprovação no Congresso e considerado mínimo para não permitir a queda de produção de petróleo e realizar o programa necessário na área de refino — transportes.

Paralelamente, o Governo estabelecerá junto com a PETROBRÁS um estudo visando verificar todos os seus custos e quais ganhos de produtividade seriam possíveis; nesse caso, um contrato de gestão poderia ser estudado entre Governo e PETROBRÁS.

Então, em segundo lugar seriam estipulados os níveis definitivos de remuneração da PETROBRÁS e a fórmula definitiva de reajustamento do setor.

A PETROBRÁS reivindica cerca de US\$ 30/barril por seus derivados (pagar custos + investimentos + passivo)

Numa primeira etapa elevaríamos os preços dos atuais US\$ 19/barris médios para US\$ 25/barris médios num prazo máximo de 3 meses o que equivale a um aumento real de 312,5%. Desta forma os preços da PETROBRÁS ainda estariam abaixo daqueles internacionais e não estariam sendo repassados todos os custos para o consumidor. Este aumento é real isto é, acima da correção normal da inflação mês a mês.

Nesta primeira etapa elevaríamos os preços dos derivados de forma idêntica de forma a não

acentuar as discrepâncias existentes e reporíamos a inflação, também, com aumentos duas vezes ao mês, conforme vinha sendo feito.

### SITUAÇÃO DOS PREÇOS DOS DERIVADOS

O processo de decisão sobre o preço relativo dos derivados de petróleo comporta várias análises as quais em alguns casos podem ser conflitantes.

De um lado, se considerarmos o uso social de determinados derivados, pensaríamos em subsidiar o seu consumo; assim, alguns derivados teriam preço mais elevado para compensar aqueles subsidiados.

Por outro lado, no caso de derivados de petróleo, a questão dos subsídios precisa ser observada sob o ângulo do consumo. Neste caso, verifica-se que o subsídio acaba por generalizar o consumo do derivado subsidiado e também acaba por estimular o desperdício.

No caso do óleo diesel somente pequena parcela refere-se a transporte de ônibus. Por outro lado, no geral o diesel hoje representa somente cerca de 8% dos custos do transporte. Assim, o subsídio acaba abrindo espaço para que outros custos cresçam (pneus, sobressalentes e o próprio ônibus em si), para que cresça o desperdício pela baixa representatividade do custo do combustível e para que veículos que poderiam ser a gasolina ou álcool passem a ser a diesel. Especialistas do setor estimam que há um potencial de economia no consumo de óleo diesel da ordem de 30%, economia essa impraticável face seus baixos custos. O País perde dólares importando óleo diesel e petróleo, o custo pelo desperdício é repassado de qualquer forma para o consumidor e fica-se mais vulnerável no abastecimento pois o produto passou a ser importado dado o cresci-

mento do consumo. Hoje não se pratica economia de diesel o qual é responsável por 33% da demanda nacional de petróleo.

No caso do GLP há que se considerar que função do baixo preço do produto estimulou-se o uso em carros, em indústrias em aquecimento de uma maneira geral; se considerarmos então que a população de baixa renda consome menos GLP do que a classe média/alta, que estima-se em mais de 30% o consumo indevido, verificamos que o subsídio maior está sendo transferido para quem não precisa dele. Por outro lado a reivindicação da PETROBRÁS, a qual recebe somente 25% do preço ao consumidor, é no sentido de ser remunerada por um preço pelo menos igual ao produto importado. Assim um aumento no GLP para eliminar o subsídio na importação importaria somente cerca de 25% de repasse ao consumidor.

No longo prazo ter-se-ia que estudar coibição policial ao uso indevido, e fórmulas de manter o preço do GLP mais baixo para as camadas carentes, sem contudo barateá-lo para toda população, o que vem gerando desperdício e importações cada vez maiores do produto. O País poderia economizar algo como 60.000 barris por dia de GLP e de importador passar a exportador desse energético. Ao preço atual isto é impossível!

No caso do óleo combustível há que se considerar que aos preços atuais, o programa de gás da Bolívia se inviabiliza totalmente, bem como o consumo de carvão nacional, madeira e carvão vegetal de reflorestamento fica prejudicado.

A nível internacional o óleo combustível comporta aumento real da ordem de 30-40% no preço PETROBRÁS.

Na segunda etapa, daqui a 3 meses, Governo e PETROBRÁS estabeleceriam o preço a ser realizado pela PETROBRÁS e seria estabelecido o prazo para ser atingido. Nesta etapa, Governo e PETROBRÁS já teriam acertado

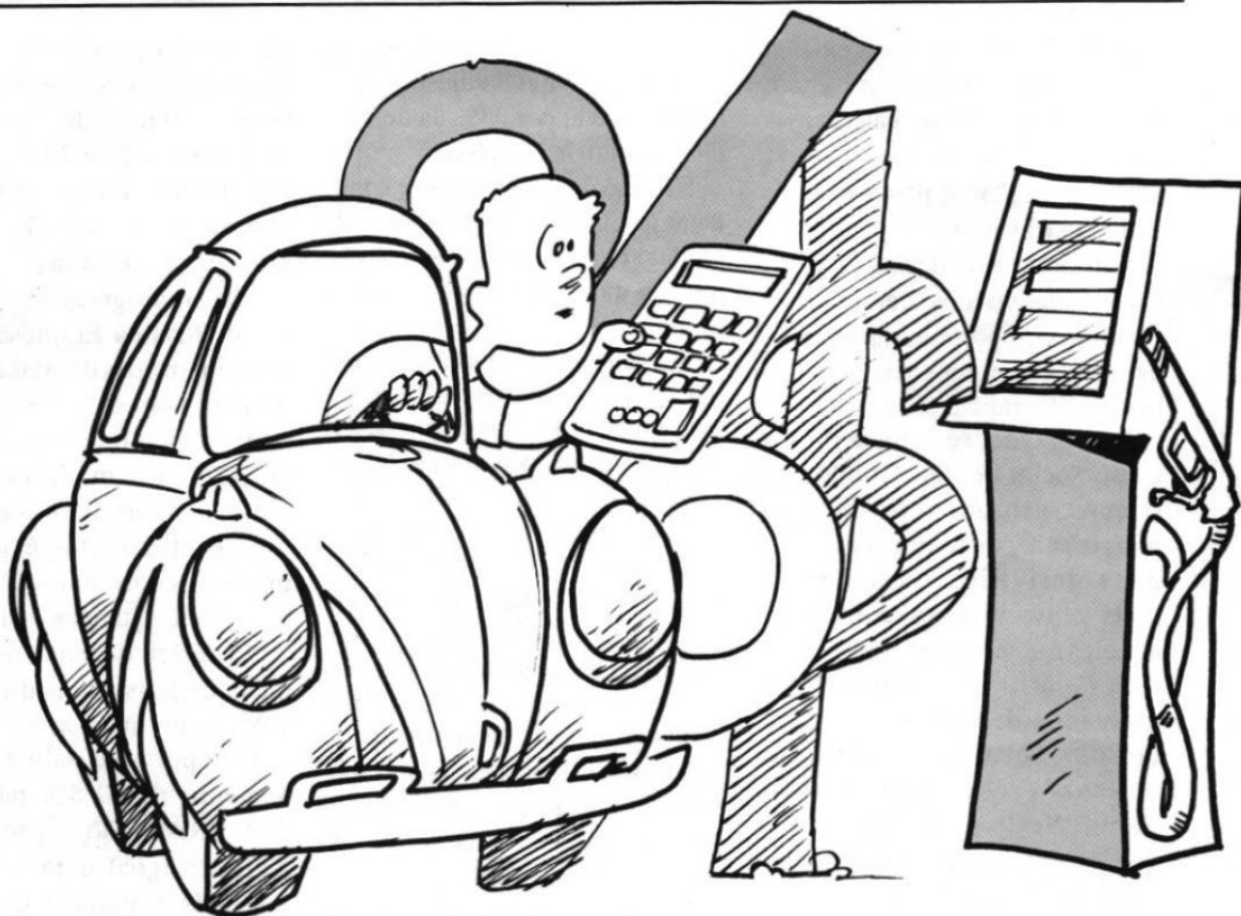
quais os preços relativos dos derivados e como estes seriam aumentados ou diminuídos. O valor final estaria entre 25 e 30 US\$/barril e teria relação com o programa de investimentos que o Governo gostaria que a Empresa desenvolvesse, com o progressivo pagamento das dívidas da Empresa e com o saneamento das dívidas do Governo para com a PETROBRÁS. É bom lembrar que estas dívidas do Governo foram decorrentes da defasagem dos preços e uma forma de eliminá-las é por sobre preço nos derivados. O mais importante é estancar o crescimento do déficit de caixa pois a cada mês que passa mais difícil fica a solução do problema.

É importante salientar que o aumento de 31,5% para a PETROBRÁS não representa um aumento igual para o consumidor pois a parcela que cabe à PETROBRÁS é algo como 50% do preço ao consumidor.

Assim o preço ao consumidor seria onerado em bem menos e o Governo ainda teria um forte incremento de impostos em função da eliminação da defasagem. Governo, Estados e Municípios seriam beneficiados com um aumento de impostos que hoje correspondem a 30% do preço ao consumidor.

### CASO DO ÁLCOOL

O preço do álcool está atrelado por lei a gasolina e os produtores apontam uma razoável defasagem. É de se esperar que a recuperação dos preços dos derivados de petróleo, inclusive a gasolina, permitirá que se eleve a remuneração do setor álcool aos níveis que forem considerados adequados; se o aumento da gasolina superar o necessário para cobrir os custos do álcool, parcela do preço ao consumidor de álcool poderá ser utilizado para diminuir dívidas do Governo Federal para com — PETROBRÁS.



## ANEXO B:

# Sugestão de metodologia para determinação dos preços dos combustíveis

A determinação dos preços ao consumidor de cada combustível passaria a ser feita da seguinte maneira:

1 — Ressarcimento do petróleo considerando o custo CIF do petróleo importado e o programa de investimento da Petrobrás.

2 — Remuneração do Refino, Transporte e Administração (Grupos II, III e IV da atual estrutura de preços) de acordo com os custos médios internacionais em US\$ por barril.

3 — Como conseqüências dos passos 1 a 3., haveria a determinação do “Valor do Derivado Médio” de Petróleo.

4 — Remuneração do Álcool Carburante, anidro e hidrato, ao produtor, equivalente ao custo médio de produção, segundo levantamento oficial elaborado pelo governo, segundo critérios por ele aceitos.

5 — Considerando os volumes

de derivados de petróleo e álcool envolvidos, determinar-se-á o “Valor do Combustível Médio”.

6 — Fixação dos preços ao consumidor do GLP, diesel, óleos combustíveis, querosene iluminante, e nafta, de acordo com critérios definidos pela Política Econômica, Social, Industrial, Ambiental e de Desenvolvimento determinados pelo Governo Federal. Estes preços poderiam ser fixos, em termos reais, ou definidos em função do “Valor do derivado Médio”.

7 — Os preços ao consumidor da gasolina, e conseqüentemente do álcool Hidratado Carburante, e do querosene de Aviação seriam determinados de maneira residual, de sorte a considerados os volumes de cada combustível, haver cobertura de “Valor do Combustível Médio”.

8 — O preço relativo entre ál-

cool hidratado carburante e a gasolina, a nível do consumidor, seria mantido em nível suficiente para garantir um nível de vendas de veículos a álcool consistente com as metas fixadas pelo Governo, hoje da ordem de 75%.

Pela sistemática proposta acima, uma vez aprovado o Programa de Investimentos do Setor Petróleo, e definidos os preços dos derivados administrados politicamente, variações no custo do petróleo importado seriam absorvidas pelos consumidores de gasolina, álcool e querosene de aviação.

O Programa de Investimento do setor Petróleo poderá ser acelerado ou retardado dependendo da evolução do preço do petróleo no mercado internacional, que indicará o interesse maior, ou menor, em ampliar a extração de petróleo nacional.