



aepet

ASSOCIAÇÃO DOS
ENGENHEIROS
DA PETROBRÁS

FEVEREIRO DE 1997
Nº 123

A Destruição da Petrobrás

Lamentavelmente, o cidadão brasileiro não tem acesso aos critérios que definem os preços praticados na indústria de petróleo. Dessa maneira, é comum confundir-se, tolamente, custo de produção de petróleo com o valor que remunera o produtor de petróleo.

Os fundamentos do substitutivo do Deputado Eliseu Resende são profundamente pobres a esse respeito. Neles, o Deputado Eliseu Resende, valendo-se unicamente de sofismas, afirma: "(...) a Petrobrás não tem tido capacidade de investimento para levar o País ao auto-suprimento. (...) Torna-se, assim, estratégica a atração dos investimentos privados, nacionais ou estrangeiros (...)".

No entanto, no substitutivo ao projeto do Governo apresentado pelo Deputado não encontra-se uma linha sequer sobre a forma como serão remuneradas as multinacionais para se sentirem atraídas a investir na produção de petróleo nacional.

O certo é que o Governo define uma estrutura de preços remunerando o petróleo a R\$ 14,00 por barril. Como o consumo é de 1.500.000 barris/dia, isso representa para a Petrobrás uma remuneração diária de R\$ 21.000.000 ($14 \times 1.500.000$).

A Petrobrás produz 900.000 barris/dia de petróleo. Para complementar a demanda de 1.500.000 barris/dia ela importa 600.000 barris/dia a um preço médio CIF de R\$ 22,00/barril, desembolsando R\$ 13.200.000/dia (600.000×22). Descontando-se o gasto com a importação, sobram R\$ 7.800.000 ($21.000.000 - 13.200.000$) para remunerar a Petrobrás pelos 900.000 barris de petróleo por ela produzidos diariamente, ou seja, R\$ 8,66/barril ($7.800.000/900.000$).

Isso não significa que o custo da Petrobrás para produzir petróleo seja R\$ 8,66/barril. O custo para produzir petróleo pode ser bem maior que R\$ 8,66/barril.

Então, é lógico que, para ser remunerado a R\$ 8,66/barril, o capital estrangeiro jamais investirá na produção de petróleo brasileiro.

Considerando, então, que o capital multinacional só se sentirá atraído a investir na produção de petróleo se puder dispor dele para, pelo menos, vendê-lo (ser remunerado) a um preço equivalente ao preço FOB (CIF - frete/seguro) do mercado internacional (em média R\$ 19,00/barril), e que o projeto do Governo concorde e seja

transparente a esse respeito, a Petrobrás terá sua remuneração acrescida de R\$ 10,34 por barril ($19,00 - 8,66$), ou R\$ 3,4 bilhões/ano ($R\$ 13,34/\text{barril} \times 900.000 \text{ barris} \times 365 \text{ dias}$), o suficiente não só para atingir a auto-suficiência de petróleo, como também para colocar em andamento todos os projetos da Empresa.

Uma regra transparente e baseada em critérios internacionais para remunerar o produtor de petróleo tornará sem efeito os artigos numerados de 07 a 61 do projeto do Governo, mostrando não haver necessidade de se criar a Agência Nacional de Petróleo, a qual, se aprovada pelos congressistas, poderá se constituir em um cabide de empregos e em um balcão de negociatas.

A propósito, recentemente, a mídia divulgou o escândalo que resultou na demissão do ex-diretor do DNC, Paulo Motoki, por ter confessado que recebia assessoria de um empregado aposentado da Shell, o qual tinha seus gastos de estadia em Brasília custeados pela multinacional.

Logo, há um perverso e maquiavélico "equivoco" nos fundamentos do substitutivo do deputado Eliseu Resende: não é a Petrobrás que não tem tido capacidade para investir na auto-suficiência, mas, sim, o Governo que remunera a Petrobrás a R\$ 8,66/barril de petróleo.

Torna-se, portanto, obrigatório, ou pelo menos ético, que o projeto do Governo defina claramente a remuneração dos investidores por barril de petróleo produzido, a menos que o objetivo da flexibilização seja destruir a Petrobrás, privatizando-a na forma de subsidiárias.

Não é possível que, embora a Petrobrás tenha sido a única empresa que aumentou, com novas descobertas, os volumes de reservas de petróleo, o povo fique passível, assistindo o Congresso Nacional ajudar a destruir uma empresa que demandou 44 anos de lutas de vários notáveis e inesquecíveis brasileiros, sem esquecer dos que ainda vivem como, por exemplo, a criança patriota de 100 anos de idade, o nosso querido Barbosa Lima Sobrinho, que se mantém fiel à tese de que não se constrói uma Nação forte e soberana destruindo e entregando suas riquezas para os alienígenas.

José Conrado de Souza
Diretor da AEPET

AEPET divulga estudo em entrevista à imprensa

Devido à gravidade das irregularidades que envolvem os preços dos combustíveis praticados no Brasil, a AEPET convocou entrevista coletiva para abordar a questão. A seguir, publicamos o estudo divulgado à imprensa.

O preço dos combustíveis: O lado real

Como é sabido, a estrutura de preços é o jargão técnico usado para denominar a tabela de remuneração dos agentes envolvidos na indústria do petróleo.

Os principais agentes são: o Refinador (que inclui transporte e estocagem), o Governo (impostos), Distribuidor e Reven-
dedor (postos de gasolina).

Secundariamente, são considerados os itens Matéria-Prima (ressarcimento do refinador pelos custos do petróleo importado e da produção nacional) e Subsídios (destinados, principalmente, aos produtores de álcool e à nafta consumida pela indústria petroquímica).

A comparação da estrutura de preços brasileira com a dos principais países do Primeiro Mundo mostra alguns fatos notáveis:

a) O Refinador lá é remunerado entre 52% e 78%, em média, enquanto no Brasil caiu de 65%, em 1989, para os atuais 15,1%;

b) O Distribuidor nos EUA, por exemplo, é remunerado em 1,8%, enquanto no Brasil, atualmente, a margem é superior a 20%.

No Brasil, a gasolina e o diesel são os principais indicadores para se acompanhar a evolução dos preços dos combustíveis. Representam, atualmente, cerca de 20% e 50%, respectivamente, do consumo nacional.

A destinação do diesel é basicamente para o transporte de pessoas e cargas; enquanto a gasolina é para carros de passeio.

"Ao se comparar os preços atuais com os praticados ao final do Governo Itamar, observa-se uma majoração na faixa de 50%"

Ao se comparar os preços atuais com aqueles praticados ao final do Governo Itamar, observa-se uma majoração na faixa de 50%.

Por outro lado, os

preços atuais, na Argentina e Chile, são, respectivamente, US\$ 0,95 e US\$ 1,04/litro, bem superiores aos praticados antes dos processos de privatização naqueles países.

A AEPET, ao convocar esta coletiva, tem como objetivos:

A) Contestar a nota do SINDICOM que afirma, dentre outras falácias, que as Distribuidoras apenas repassaram os aumentos;

B) Denunciar que os aumentos dos combustíveis fazem parte do processo de privatização da Petrobrás (tornar o setor petróleo mais lucrativo e, simultaneamente, reduzir a remuneração da Companhia).

EVOLUÇÃO DO PREÇO DA GASOLINA

	30/06/94		21/12/96		22/12/96	
	R\$/L	%	R\$/L	%	R\$/L	%
Petróleo	0,0950	18,2	0,11	18,9	0,11	14,5
Subsídios	0,0534	9,9	0,10	12,9	0,10	13,1
Impostos	0,1671	31,1	0,18	27,0	0,21	27,0
Petrobrás (1)	0,0956	17,8	0,07	10,9	0,11	15,1
Fatura da Petrobrás	0,4111		0,46		0,53	
Distribuidoras e Postos	0,1259	23,0	0,20	30,3	0,23	30,3
Preço ao Consumidor	0,537	100,0	0,66	100,0	0,76	100,0

A tabela mostra que os segmentos das distribuidoras e dos postos, antes do aumento de 22/12/96, ficavam com 30,3% do preço pago pelos consumidores, por litro de gasolina, e que depois do aumento continuaram recebendo o mesmo percentual.

Foi isso, mais ou menos, que o SINDICOM, sindicato que reúne as megadistribuidoras, tentou mostrar no texto que mandou publicar nos jornais, tentando convencer os consumidores que as distribuidoras não encareceram os preços: elas apenas teriam repassado custos.

Se fosse verdade que as distribuidoras realmente só repassaram custos, teria permanecido em R\$ 0,20/litro a parcela de sua remuneração. Na realidade, sua parcela subiu para R\$ 0,23/litro, o que representa um aumento de 15%.

Vê-se, portanto, que depois do aumento autorizado em 22/12/96, os segmentos das distribuidoras e dos postos realmente continuaram ganhando o mesmo percentual, só que de um bolo financeiro maior. Isto é, a receita por litro de gasolina foi acrescida de R\$ 0,03 (R\$ 0,23 - R\$ 0,20), o que, considerando um consumo médio de 16,5 bilhões de litros/ano, representa um ganho adicional de R\$ 500 milhões por ano.

Nos dias seguintes ao aumento de 11% acima citado, os proprietários dos postos foram apontados pela imprensa como os vilões da história. A FECombustíveis, órgão representativo da classe, contrapôs, tornando pública uma carta por ela enviada ao Governo, onde solicitava audiência, a fim de confrontar os valores constantes nas faturas de compra de combustíveis, emitidas pelas distribuidoras contra os postos, com os preços cobrados

aos consumidores nos postos.

O Governo, então, "começou a perceber" que o vilão da história poderia ser outro. Intensificou a atuação da fiscalização contra as distribuidoras, tendo o Departamento Nacional de Combustíveis (DNC) multado várias delas por práticas de preços considerados abusivos, culminando com a decisão do Governo de abolir a fidelidade do proprietário de posto à bandeira da distribuidora. Ou seja, um posto da Shell poderia comprar gasolina da BR e vice-versa.

O SINDICOM, sindicato que reúne as distribuidoras, que detêm 90% do mercado e que está absolutamente interessado em preservar a cartelização, publicou matéria paga nos jornais, contendo afirmações contestando a medida do Governo. Alegou que um mesmo posto não pode vender gasolinas diferentes, sob pena de alterar a composição do combustível. Exceção, se o proprietário do posto investir na construção de vários tanques e na instalação de várias bombas.

Cerca de 98% dos volumes de gasolina comercializados no Brasil são produzidos pela Petrobrás. Isso significa que os volumes de gasolina comum, vendidos nos postos, são de qualidades absolutamente idênticas. Quanto às gasolinas aditivadas, a única diferença é o tipo de aditivo usado. Aditivos nada mais são do que saponáceos com a propriedade de limpar os componentes do sistema de carburação, aumentando o tempo de uso dos carros sem necessidade de limpeza dos carburadores.

Os aditivos adicionados não alteram a gasolina em qualquer de suas especificações, no que diz respeito à potência, à eficiência ou ao desempenho do motor. Portanto, é perfeitamente factível os postos

comercializarem gasolinas contendo aditivos diferentes, sem que isso venha a modificar a eficiência da gasolina como combustível.

A quebra do Cartel das distribuidoras pode ser obtido, dentre outras formas, se o Governo autorizar, de imediato, que os proprietários de postos possam se constituir em cooperativas de distribuidoras.

Com isso, seria possível reduzir, substancialmente, os preços aos consumidores, na medida em que os custos dos postos seriam reduzidos brutalmente, porque, por exemplo, o preço cobrado pela Petrobrás para carregar caminhões com combustível é de R\$ 8/m, conforme acontece na REPAR, refinaria da Petrobrás em Araucária/PR, enquanto as distribuidoras cobram pelo mesmo serviço R\$ 36/m, ou seja, um preço 4,5 vezes maior.

Para a manutenção das condições necessárias ao surgimento de novas distribuidoras é importante que a regulamentação do setor petróleo preserve as instalações da Petrobrás.

Às atuais distribuidoras e às que venham a se constituir no futuro deve ser garantido o rateio da capacidade de bombeamento de produto através dos dutos, de acordo com a quota de mercado de cada uma, desde que os produtos sejam destinados ao mercado nacional e mediante o pagamento de pedágio à Petrobrás.

Definir os produtos dentro dos dutos como sendo de propriedade das distribuidoras, como pretende o SINDICOM, seria o mesmo que oficializar, para sempre, a oligopolização da comercialização dos derivados de petróleo, impedindo o surgimento de novas e pequenas distribuidoras, em benefício dos consumidores.

O preço da gasolina no período 1993 a 1997

A Associação dos Engenheiros da Petrobrás remeteu várias cartas ao Presidente da República, chamando a atenção para o fato absurdo de que as distribuidoras se apropriavam de 14% do preço da gasolina, pago pelos consumidores. Nos EUA, recebiam 1,8%, ou seja, sete vezes menos. Isso ocorria, principalmente, devido ao fato de a Petrobrás ser obrigada a vender os derivados de petróleo, concedendo prazos às distribuidoras para pagarem as faturas, sem lhes cobrar juros e correção monetária.

As distribuidoras, por sua vez, alegavam que as suas receitas correspondiam a apenas 3% do preço ao consumidor, e que os 14% citados pela AEPET eram uma acusação irresponsável.

Em setembro de 1993, o Governo anunciou que iria, em março de 1994, "urvizar" os preços.

O Cartel das distribuidoras atuou junto aos gestores da política de preços de combustíveis (Ministério da Fazenda, Ministério de Minas e Energia e Departamento Nacional de Combustíveis) e conseguiu, nos meses de novembro/93, dezembro/93, janeiro/94 e fevereiro/94, embutir o lucro financeiro ("floating"), que auferiu no processo inflacionário, em sua receita, embora o negasse.

Em março de 1994, o Gover-

no "urvizou" os preços dos combustíveis, de acordo com a média praticada no quadrimestre anterior, congelando os ganhos concedidos, conforme o item anterior. Foi divulgado que o preço da gasolina seria de 0,537 URV/litro.

Em 30/06/94, o Presidente Itamar decretou o Plano Real, estabelecendo a paridade 1 URV = 1 Real.

O Presidente Itamar ordenou que fosse publicado uma tabela a fim de que os consumidores pudessem identificar para onde estava indo cada centavo de

formas da Constituição, a AEPET alertava que a quebra do monopólio levaria a um aumento de preços da gasolina de mais de 50% e citava o exemplo da Argentina, que fora de 70%.

Visando não assumir o desgaste de futuros aumentos, o Cartel das Seis Irmãs já conseguiu pressionar o Governo a elevar os preços em cerca de 50%, da quebra do monopólio até hoje, antes mesmo de concluída a regulamentação do setor petrolífero.

Tudo isto sem nenhum benefício para o País, para o consumidor, e muito menos para a Petrobrás, que no último aumento perdeu R\$ 2 milhões/mês. O aumento de 11% na gasolina deu à Petrobrás um acréscimo de faturamento mensal de R\$ 77 milhões. Entretanto, a parcela do diesel, que era de R\$ 0,13, passou a R\$ 0,10, causando uma perda mensal de R\$ 79 milhões.

Em contrapartida, conforme mostrado na tabela da página 3, o aumento das distribuidoras foi da ordem de 82%! Isto atesta quem são os verdadeiros vilões do aumento dos combustíveis.

Diretoria da AEPET

(1) O aumento de 10,9% para 15,1% na gasolina, embora visando diminuir as perdas da Petrobrás, foi anulado pela redução da sua parcela do diesel de R\$ 0,13 para R\$ 0,10.

"O aumento das distribuidoras foi da ordem de 82%! Isto atesta quem são os verdadeiros vilões do aumento dos combustíveis"

real despendido na compra de um litro de gasolina. Em 06 de julho de 1994, o DNC, atendendo à determinação do Presidente Itamar, mandou publicar no *Diário Oficial da União* a Portaria nº 30, detalhando a formação do preço da gasolina, cujo litro, ao consumidor, foi fixado em R\$ 0,537.

Posteriormente, o recém-nomeado Ministro da Fazenda, Ciro Gomes, reduziu, baseado em sugestões da AEPET, os preços para R\$ 0,52/litro.

Durante as discussões das re-

A Corretora Estratégia Investimentos, administradora do Clube Petrobrás Invest, tem uma página na Internet e correio eletrônico nos endereços:

Internet: <http://www.rio.nutecnet.com.br/estrategia>

E-mail: estrat@rio.nutecnet.com.br

■ Associação dos Engenheiros da Petrobras (AEPET) - Av. Almirante Barroso, 22, 19º andar - Centro
Rio de Janeiro - RJ - CEP: 20031-000 - Tel.: (021)220-4774 - Fax: (021)262-9224 - E-mail: aepet@ax.apc.org.

■ Boletim da AEPET - Reprodução permitida

■ Jornalista Responsável: Ivana Barreto

■ Diagramação e Editoração Eletrônica: Lúcio Santos Assessoria de Comunicação - Tel.: (021)225-3043