



CADERNO OPINIÃO

NOVOS TEMPOS E DESAFIOS PARA O DOWNSTREAM BRASILEIRO

autor: Jorge Camargo
março.2016

SOBRE A FGV ENERGIA

A FGV Energia é o centro de estudos dedicado à área de energia da Fundação Getúlio Vargas, criado com o objetivo de posicionar a FGV como protagonista na pesquisa e discussão sobre política pública em energia no país. O centro busca formular estudos, políticas e diretrizes de energia, e estabelecer parcerias para auxiliar empresas e governo nas tomadas de decisão.

DIRETOR

Carlos Otavio de Vasconcellos Quintella

COORDENAÇÃO DE RELAÇÃO INSTITUCIONAL

Luiz Roberto Bezerra

COORDENAÇÃO OPERACIONAL

Simone C. Lecques de Magalhães

COORDENAÇÃO DE PESQUISA, ENSINO E P&D

Felipe Gonçalves

PESQUISADORES

Bruno Moreno Rodrigo de Freitas
Larissa de Oliveira Resende
Mariana Weiss de Abreu
Renata Hamilton de Ruiz
Tatiana de Fátima Bruce da Silva
Vinícius Neves Motta

CONSULTORES ASSOCIADOS

Ieda Gomes - Gás
Nelson Narciso - Petróleo e Gás
Paulo César Fernandes da Cunha - Setor Elétrico

ESTAGIÁRIAS

Júlia Febraro F. G. da Silva
Raquel Dias de Oliveira



OPINIÃO

NOVOS TEMPOS E DESAFIOS PARA O DOWNSTREAM BRASILEIRO

Jorge M. T. Camargo

Presidente do IBP

O Brasil é um dos sete maiores mercados de combustíveis do mundo. Este mercado sempre teve na Petrobras a garantia de abastecimento. Os petroleiros da minha geração não de lembrar que a missão da Petrobras, definida na década de 60, era “abastecer o país com petróleo e derivados aos menores custos para a sociedade”. Missão que a empresa vem cumprindo com notável eficácia. Mesmo durante os choques do petróleo no Oriente Médio, períodos de turbulências políticas internas, greves de petroleiros, esse país de dimensões continentais foi abastecido de combustíveis de norte a sul, leste a oeste. Talvez nem sempre aos menores custos para a sociedade, em anos recentes com pesados prejuízos aos seus acionistas e às finanças da empresa, mas é justo reconhecer e aplaudir a Petrobras pelo cumprimento

de missão tão relevante para o desenvolvimento do país e bem-estar dos brasileiros.

No entanto, os tempos hoje são outros, a Petrobras é outra, e novos serão os desafios do abastecimento de combustíveis no país. O atual plano de negócios da Petrobras, focado na recuperação da sustentabilidade financeira da empresa, através de desinvestimentos e reestruturações, indica com lógica e clareza a prioridade para os projetos de desenvolvimento da produção de petróleo, com ênfase no pré-sal. No segmento downstream, a indicação é de manutenção das operações. Conclui-se que os investimentos necessários para a expansão da capacidade nacional de logística e refino, hoje integralmente nas mãos da Petrobras, terão de ser feitos por investidores privados. Evidentemente, para que investimentos privados em logística e refino se realizem, o ambiente de negócios e regulatório, principalmente os critérios de formação de preços de derivados, terão de ser outros, bem distintos dos que prevaleceram no Brasil até hoje. A partir da desobrigação da Petrobras de atender o mercado brasileiro em toda sua extensão, o setor downstream entra em terreno por nós desconhecido. As delícias e dores de um mercado integralmente controlado pela Petrobras em mais algum tempo serão doces, ou amargas, recordações.

O IBP enxerga no atual momento de transição do setor downstream brasileiro – a exemplo do papel desempenhado a partir da abertura do setor upstream na década de 90 – oportunidade para se oferecer como um fórum para

estudos, debates e construção da nova visão para o setor de abastecimento brasileiro. Nesse sentido encomendou ao Instituto de Logística e Supply Chain (ILOS) uma avaliação das demandas futuras, as lacunas logísticas e necessidades de investimentos em downstream.

O estudo considera apenas a adição da refinaria Abreu e Lima (RNEST) ao atual parque de refino e que os volumes de biocombustíveis terão crescimento orgânico. A partir dessas premissas, projeta que em 2030 a demanda por gasolina equivalente (gasolina, etanol anidro e hidratado) deve crescer 44% – de 55 milhões de metros cúbicos para 79 milhões de metros cúbicos por ano –, enquanto a de diesel saltará de 53 milhões de metros cúbicos para 72 milhões de metros cúbicos por ano, no mesmo período. Considerando que não haverá ampliação do atual parque de refino brasileiro – hoje com capacidade de processamento de 2350 mil barris/dia – a oferta local de combustíveis não vai acompanhar o crescimento da demanda. Em 2030 o déficit de gasolina equivalente deverá ser da ordem de 23 milhões de metros cúbicos e o de diesel alcançará 14 milhões de metros cúbicos. Portanto, a demanda futura por combustíveis deverá ser crescentemente atendida por importações de derivados, hoje da ordem de 13% do mercado, podendo alcançar 25% em 2030, sob as premissas de não haver novos investimentos em refino e a manutenção de altos índices de eficiência nas refinarias atuais.

O estudo IBP/ILOS também aponta gargalos logísticos importantes e, de modo geral, a saturação da infraestrutura de dutos, portos, ferrovias, rodovias e hidrovias. As regiões Norte e Nordeste as mais carentes e vulneráveis a eventuais riscos ao abastecimento. Esses gargalos impõem complexidade e alto custo logístico para o abastecimento de combustíveis no país que mina a competitividade da economia brasileira e penaliza o consumidor final. Estudos

recentes do ILOS sobre as cadeias logísticas no Brasil mostram que o nosso atual custo logístico corresponde a 11,7% do PIB. Nos EUA o custo logístico equivalente é estimado em 8,3% do PIB americano, o que nos dá uma medida do seu impacto no chamado “custo Brasil” e na perda de competitividade dos produtos brasileiros.

Apenas para atender a demanda de combustível em 2030, o estudo encomendado pelo IBP estima que será necessário investir cerca R\$ 32 bilhões em infraestrutura em todas essas áreas, incluindo tancagem e sistemas multimodais para escoamento de derivados de petróleo e biocombustíveis.

Essa imensa carência por investimentos em logística e refino pode ser vista como uma ameaça ao abastecimento nacional, ou, como preferimos, uma extraordinária oportunidade para investidores que apostem na dimensão e pujança do mercado de combustíveis brasileiro.

Qual seriam os princípios básicos a nortear uma nova visão para o downstream brasileiro? Essa foi a questão colocada para cerca de duas dezenas de especialistas em recente workshop sobre o futuro do downstream. As respostas apresentaram notável convergência. Políticas e ações efetivas que promovam e garantam liberdade de preços e regras de mercado, competição, produtividade, transparência, pluralidade de atores, foram algumas das principais recomendações para a construção das condições necessárias para a atração do investimento privado e a garantia do abastecimento contínuo do mercado brasileiro.

Nós, no IBP, estamos empenhados em levar adiante esse debate – com isenção, visão estratégica e critérios de racionalidade econômica – e assim colaborar com o setor downstream brasileiro, fundamental para o desenvolvimento do país, nesse momento em que busca se reinventar.



Jorge M. T. Camargo. Atua há 40 anos na indústria do petróleo. Formado em Geologia pela Universidade de Brasília, com mestrado em Geofísica pela Universidade do Texas. É Presidente do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP) e membro dos Conselhos de Administração do Grupo Ultrapar, Prumo Logística e Mills Engenharia.



fgv.br/energia

