



**DEI**  
DEPARTAMENTO  
DE ENGENHARIA  
INDUSTRIAL

# Consenso e dissenso sobre o processo de desinvestimento das refinarias da Petrobras

Antônio Márcio Tavares Thomé, DSc  
Marcelo Seeling, MSc  
Carlos Maligo, MSc  
Allan Cormack, MSc

Apoio:



Rio de Janeiro, 2020

# Estrutura de tópicos



- **Introdução**
- **Metodologia**
- **Resultados e Discussão**
- **Conclusões**

## Visão geral do projeto:



- **OBJETIVO:** O estudo técnico conduzido pela PUC-Rio tem por objetivo analisar o cenário de refino de petróleo no Brasil e impacto gerado no mercado com a venda de parte das refinarias da Petrobras.

### **FASE 1: Relatório Técnico (Concluída)**

Análise prévia considerando aspectos quantitativos dos diferenciais de custo entre as possíveis alternativas de suprimento e avaliação qualitativa das possibilidades de avanço e proteção dos mercados, considerando as questões logísticas e de competitividade.

Disponível em: <https://bitly.com/lx09L>

### **FASE 2: Entrevistas com especialistas de setor**

Utilização do Método Delphi para esclarecer e expandir as questões principais relacionadas ao problema central do estudo, identificar áreas de concordância e/ou discordância e buscar consensos/dissensos.

# Introdução

## Resultados da Fase 1:

### FASE 1: Relatório Técnico

Análise prévia considerando aspectos quantitativos dos diferenciais de custo entre as possíveis alternativas de suprimento e avaliação qualitativa das possibilidades de avanço e proteção dos mercados, considerando as questões logísticas e de competitividade.

**Destaques na mídia:** divulgação em mais de **45 canais/veículos** de comunicação.



### Venda de refinarias pode criar monopólio privado

Estudo da PUC-Rio alerta para risco de falta de concorrência  
 Por Rodrigo Pelite — Do Rio  
 26/05/2020 09:00 - Atualizado há um mês

### Óleo no mercado

Refinarias à venda pela Petrobras e risco de monopólio regional

Refinaria	Estado	Capacidade (em barris/dia)	Probabilidade de estabelecimento de monopólio regional
Refap	RS	201.280	Elevada
Repar	FR	207.563	Moderada
Regap	MG	150000	Elevada
RLAM	BA	323000	Elevada
RNEST	PE	230.000	Moderada
Reman	AM	46.000	Elevada
SIX	FR	5800 t/d	Não avaliada
Lubnor	CE	8000	Não avaliada

Fonte: Petrobras e PUC-Rio



# Metodologia de análise: recapitulação (Fase 1)

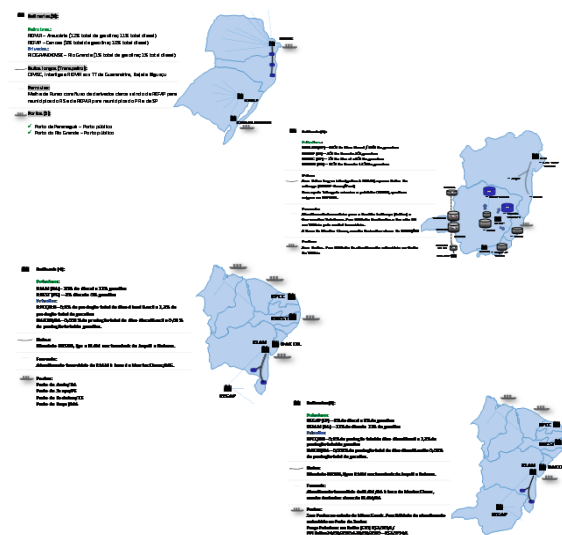


## 1 Análise dos resumos dos fluxos logísticos (para cada região)

## 2 Avaliação quantitativa (para cada região x refinaria)

## 3 Avaliação qualitativa das refinarias e áreas de influência

## 4 Avaliação dos riscos por refinaria



Região	Refinaria	Capacidade (mil barris/dia)	Distância (km)	Tempo de viagem (horas)	Modo de transporte	Impacto ambiental	Risco operacional	Impacto econômico
Região Sul	REFINAR 1	100	50	2	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 2	100	100	4	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 3	100	150	6	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 4	100	200	8	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 5	100	250	10	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 6	100	300	12	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 7	100	350	14	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 8	100	400	16	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 9	100	450	18	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 10	100	500	20	Pipe	Alto	Alto	Alto
Região Sudeste	REFINAR 101	100	50	2	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 102	100	100	4	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 103	100	150	6	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 104	100	200	8	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 105	100	250	10	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 106	100	300	12	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 107	100	350	14	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 108	100	400	16	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 109	100	450	18	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 110	100	500	20	Pipe	Alto	Alto	Alto
Região Nordeste	REFINAR 201	100	50	2	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 202	100	100	4	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 203	100	150	6	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 204	100	200	8	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 205	100	250	10	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 206	100	300	12	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 207	100	350	14	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 208	100	400	16	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 209	100	450	18	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 210	100	500	20	Pipe	Alto	Alto	Alto

Região	Refinaria	Capacidade (mil barris/dia)	Distância (km)	Tempo de viagem (horas)	Modo de transporte	Impacto ambiental	Risco operacional	Impacto econômico
Região Sul	REFINAR 1	100	50	2	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 2	100	100	4	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 3	100	150	6	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 4	100	200	8	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 5	100	250	10	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 6	100	300	12	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 7	100	350	14	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 8	100	400	16	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 9	100	450	18	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 10	100	500	20	Pipe	Alto	Alto	Alto
Região Sudeste	REFINAR 101	100	50	2	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 102	100	100	4	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 103	100	150	6	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 104	100	200	8	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 105	100	250	10	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 106	100	300	12	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 107	100	350	14	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 108	100	400	16	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 109	100	450	18	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 110	100	500	20	Pipe	Alto	Alto	Alto
Região Nordeste	REFINAR 201	100	50	2	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 202	100	100	4	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 203	100	150	6	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 204	100	200	8	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 205	100	250	10	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 206	100	300	12	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 207	100	350	14	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 208	100	400	16	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 209	100	450	18	Pipe	Alto	Alto	Alto
	REFINAR 210	100	500	20	Pipe	Alto	Alto	Alto

**Riscos no transporte**  
 Alta probabilidade de estabelecimento de monopólio regional oriundo no mercado de G5. Caso contrário do tal do estado, ou que pode haver perdas significativas da refinaria Abitibi, ou no estado caso impacte Abitibi, já que a produção de Abitibi é de 25% da produção de REFINAR, e em torno de 25% em gasoduto.

**Ponto de vista logístico** | **Ponto de vista da competitividade** | **Relação ao consumidor**

A análise, que é baseada principalmente nos dados de infraestrutura, permite avaliar a possibilidade de estabelecimento de monopólio regional oriundo no mercado de G5. Caso contrário do tal do estado, ou que pode haver perdas significativas da refinaria Abitibi, ou no estado caso impacte Abitibi, já que a produção de Abitibi é de 25% da produção de REFINAR, e em torno de 25% em gasoduto.

Considerando os benefícios de infraestrutura, a análise de infraestrutura logística para o consumidor, que é baseada principalmente nos dados de infraestrutura, permite avaliar a possibilidade de estabelecimento de monopólio regional oriundo no mercado de G5. Caso contrário do tal do estado, ou que pode haver perdas significativas da refinaria Abitibi, ou no estado caso impacte Abitibi, já que a produção de Abitibi é de 25% da produção de REFINAR, e em torno de 25% em gasoduto.

Considerando os benefícios de infraestrutura, a análise de infraestrutura logística para o consumidor, que é baseada principalmente nos dados de infraestrutura, permite avaliar a possibilidade de estabelecimento de monopólio regional oriundo no mercado de G5. Caso contrário do tal do estado, ou que pode haver perdas significativas da refinaria Abitibi, ou no estado caso impacte Abitibi, já que a produção de Abitibi é de 25% da produção de REFINAR, e em torno de 25% em gasoduto.

## Análises realizadas:

- Identificação das refinarias, dutos longos, ferrovias e portos na área de influência
- Análise quantitativa das áreas de influência para análise dos diferenciais de custo e análise de sensibilidade
- Análise qualitativa da possibilidade de avanço e capacidade de proteção do mercado
- Análise dos riscos de todas as áreas de influência sob o ponto de vista logístico, competitividade e relação com o mercado consumidor

# Resultados



Probabilidade de estabelecimento de monopólio regional pela refinaria



Marítimo



Rodoviário



Dutoviário



Ferroviário



Capacidade

Refinaria	Principais concorrentes	Probabilidade de estabelecimento de monopólio regional pela refinaria	Marítimo	Rodoviário	Dutoviário	Ferroviário	Capacidade
REFAP/RS	REPAR/PR	Elevada					
REPAR/PR	REFAP/RS Petrobras Sudeste/Importação	Moderada					
REGAP/MG	Petrobras Sudeste RLAM/BA	Elevada					
RLAM/BA	REGAP/MG RNEST/PE/Importação/ Cabotagem (Petrobras Sudeste)	Elevada					
RNEST/PE	RLAM/BA Importação/Cabotagem (Petrobras Sudeste)	Moderada					
REMAN/AM	Importação/Cabotagem (Petrobras Sudeste)	Elevada					

## Escopo do estudo - Fase 2:

- **Objetivo do estudo: analisar o cenário de refino de petróleo no Brasil e o impacto gerado no mercado, no curto prazo, com a venda das refinarias da Petrobras em processo de desinvestimento.**
- A Fase 2 do estudo consistiu na aplicação do método Delphi tomando por base **entrevistas com profissionais dos segmentos de refino, distribuição, revenda, importação, operadores logísticos, órgãos reguladores e advogados especialistas, todos com renomado conhecimento do *downstream* brasileiro.**
- As entrevistas foram conduzidas para identificação de aspectos relevantes complementares a partir dos *insights* iniciais do resultado da Fase 1 do estudo (Estudo técnico intitulado: “Competitividade no mercado de gasolina e diesel no Brasil: uma nova era?”).
- Em um segundo momento, foi elaborado um questionário estruturado (tipo *survey*) com escala *Likert* de cinco pontos, variando entre 1 (Discordo totalmente) e 5 (Concordo totalmente), para coletar as percepções dos profissionais em relação às afirmações que emergiram da primeira rodada da Fase 2 (fase das entrevistas).

## 1 Método Delphi:

### Etapas:

- 1: Escolha dos facilitadores;
- 2: Identificação dos especialistas;
- 3: Definição do problema;
- 4: Primeira rodada de perguntas (Entrevistas);
- 5: Segunda rodada de perguntas (*Survey*); e
- 6: Análise das descobertas e consensos.

## 2 Dinâmica das entrevistas e estruturação da *survey*

### Etapas 1:

- Reuniões virtuais previamente agendadas com dez especialistas do setor;
- Os entrevistados puderam optar por divulgar ou não o nome no estudo técnico, como igualmente puderam se recusar a responder qualquer pergunta e interromper a entrevista a qualquer momento;
- Na opção pelo anonimato, somente o conteúdo de suas respostas será divulgado; e
- As reuniões foram gravadas e transcritas na íntegra das informações e compatibilização das observações coletadas.

### Etapas 2:

- Estruturação de *survey* para identificação dos consensos e dissensos sobre os principais temas emergentes identificados nas entrevistas (Competitividade; Importação; Riscos; Regulação; Oportunidades; Desabastecimento; Infraestrutura; Investimentos; Fase de transição; Livre acesso; e Outros aspectos).

## 3 Consolidação dos consensos e dissensos em relatório

### Etapas:

- Aplicação da *survey* para respondentes da fase anterior e novos respondentes (complementares);
- Análise das informações quantitativas e qualitativas sobre os temas emergentes na rodada anterior; e
- Consolidação do relatório técnico com as conclusões principais sobre os consensos e dissensos.



## Painel de especialistas



Os respondentes são profissionais com larga experiência no *downstream* que ocupam ou ocuparam cargos de direção ou alta gerência em suas empresas, com foco em áreas como operação, administração, logística, comercialização, jurídica ou regulação.

Os entrevistados tinham em média 20 anos de experiência no *downstream*, sendo 10 anos o mínimo.

Perfil das organizações	Quantidade de entrevistados
Setor público	3
Entidades do setor	2
Iniciativa privada	7

A composição da amostra buscou, portanto, cobrir todas as áreas de atividade do *downstream*, refletindo a diversidade de experiências e de pontos de vista naturais de um grande mercado, de modo a captar o mais fielmente possível os consensos e dissensos existentes em relação aos temas pesquisados.

*O resumo estatístico das opiniões dos especialistas entrevistados não representa nenhuma opinião institucional, refletindo o que se captou das diferentes percepções de mercado.*

# Temas

## 1 Competitividade



## 2 Importação



## 3 Riscos



## 4 Regulação



## 5 Oportunidades



## 6 Desabastecimento



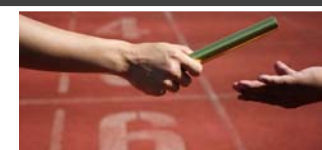
## 7 Infraestrutura



## 8 Investimentos



## 9 Fase de transição



## 10 Livre acesso



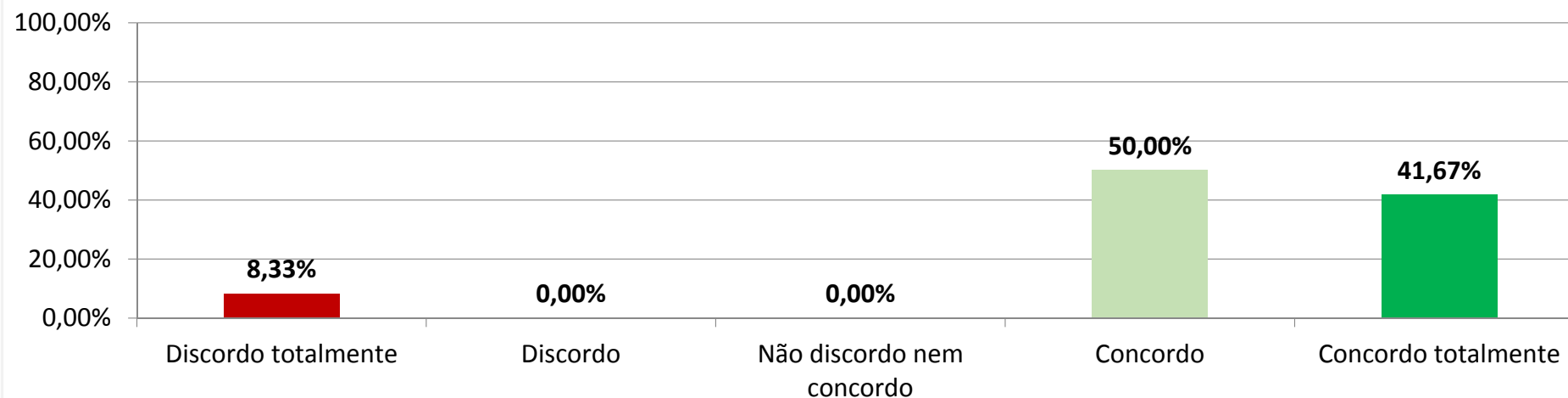
## 11 Outros aspectos



# Competitividade



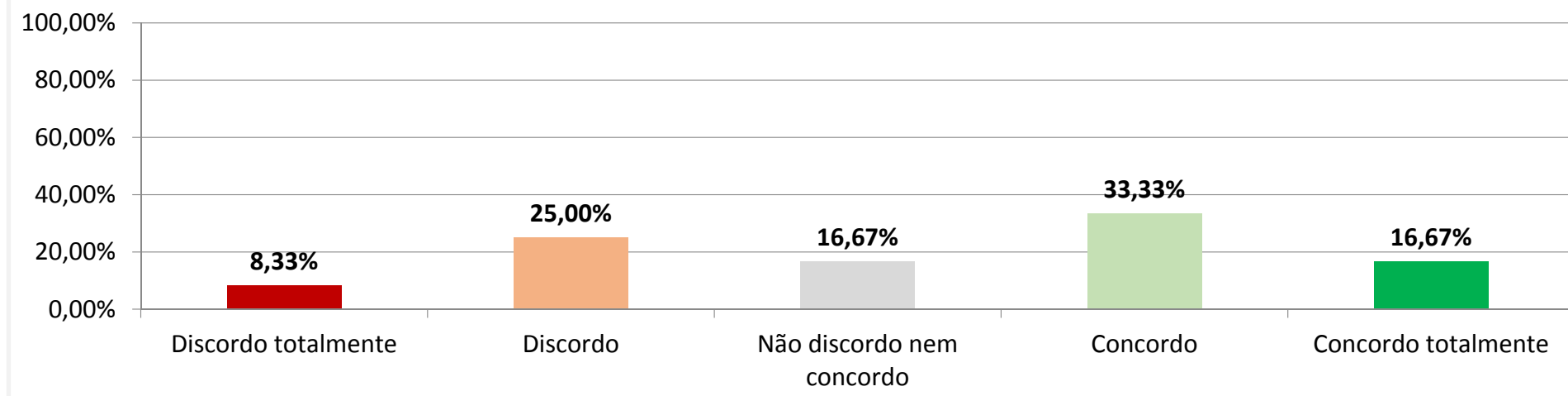
**COM1. Com relação à gasolina e ao óleo diesel, no curto prazo, a importação representa o maior concorrente das refinarias em processo de desinvestimento.**



Escala Likert	Freq. Relativa	Freq. Absoluta	Freq. Absoluta (Favorabilidade)	% de Favorabilidade
Discordo totalmente	8,33%	1	1	8,33%
Discordo	0,00%	0		
Não discordo nem concordo	0,00%	0	0	-
Concordo	50,00%	6	11	91,67%
Concordo totalmente	41,67%	5		

Estatísticas descritivas	
Média	4,17
Desvio padrão	1,11
Mediana	4,00
Coefficiente de variação	0,27

### COM2. Uma refinaria e sua área de influência tendem a se comportar como um monopólio natural.

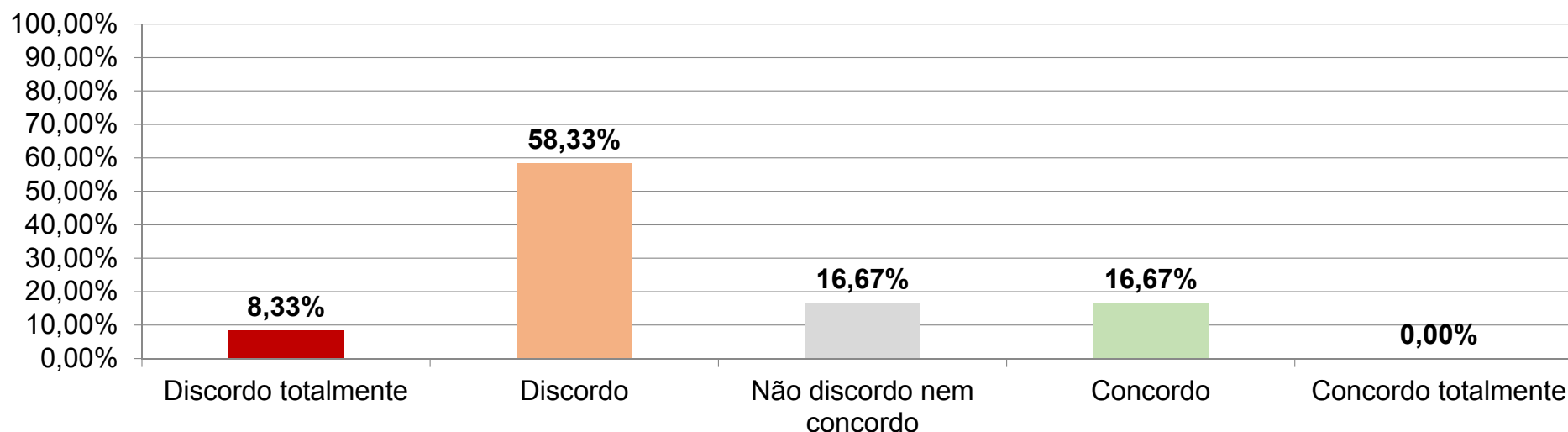


Escala Likert	Freq. Relativa	Freq. Absoluta	Freq. Absoluta (Favorabilidade)	% de Favorabilidade
Discordo totalmente	8,33%	1	4	<b>33,33%</b>
Discordo	25,00%	3		
Não discordo nem concordo	16,67%	2	2	16,67%
Concordo	33,33%	4	6	<b>50,00%</b>
Concordo totalmente	16,67%	2		

Estatísticas descritivas	
Média	3,25
Desvio padrão	1,29
Mediana	3,50
Coefficiente de variação	0,40



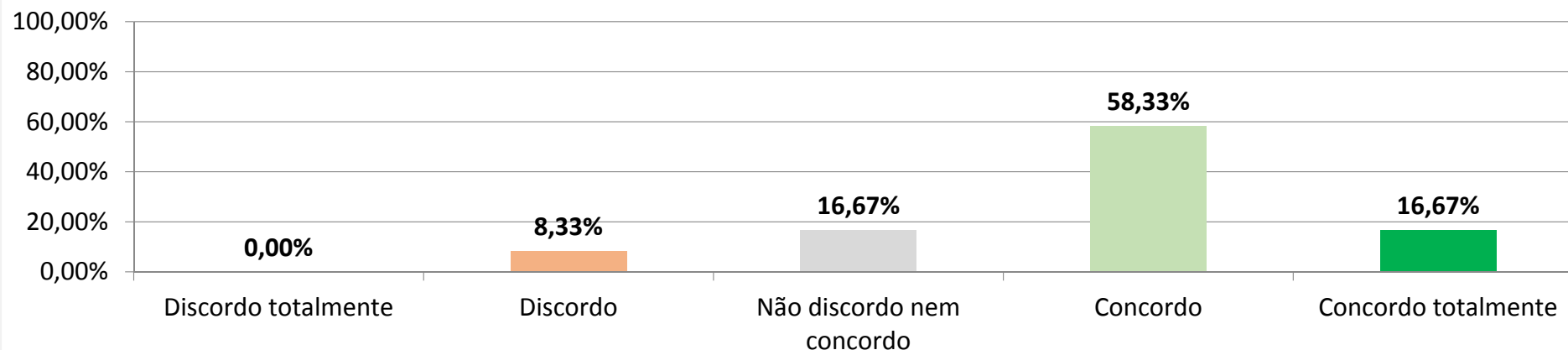
### COM3. Os novos agentes operadores de refinarias manterão a política de isonomia de preços .



Escala Likert	Freq. Relativa	Freq. Absoluta	Freq. Absoluta (Favorabilidade)	% de Favorabilidade
Discordo totalmente	8,33%	1	8	<b>66,67%</b>
Discordo	58,33%	7		
Não discordo nem concordo	16,67%	2	2	16,67%
Concordo	16,67%	2	2	16,67%
Concordo totalmente	0,00%	0		

Estatísticas descritivas	
Média	2,42
Desvio padrão	0,90
Mediana	2,00
Coefficiente de variação	0,37

**COM4. A utilização de práticas comerciais típicas de um mercado concorrencial por todas as refinarias (tais como descontos por volume adquirido e duração do contrato) ajudará a introduzir competitividade no mercado brasileiro.**



Escala Likert	Freq. Relativa	Freq. Absoluta	Freq. Absoluta (Favorabilidade)	% de Favorabilidade
Discordo totalmente	0,00%	0	1	<b>8,33%</b>
Discordo	8,33%	1	2	<b>16,67%</b>
Não discordo nem concordo	16,67%	2	9	<b>75,00%</b>
Concordo	58,33%	7		
Concordo totalmente	16,67%	2		

Estatísticas descritivas	
Média	3,83
Desvio padrão	0,83
Mediana	4,00
Coefficiente de variação	0,22

**COM1. Com relação à gasolina e ao óleo diesel, no curto prazo, a importação representa o maior concorrente das refinarias em processo de desinvestimento:**

- Foi evidenciado consenso de concordância entre os respondentes (índice de favorabilidade de **91,67%**). Além disso, não apresentou nenhuma observação em posição de neutralidade e somente uma resposta em discordância (**8,33%**).

**COM2. Uma refinaria e sua área de influência tendem a se comportar como um monopólio natural:**

- Observa-se disparidade entre as percepções dos respondentes, apresentando um índice de favorabilidade de **50%**. A posição de discordância representa **33,33%** e neutralidade **16,67%** (somadas, representam também 50%).

**COM3. Os novos agentes operadores de refinarias manterão a política de isonomia de preços:**

- Nota-se que os respondentes, em sua maioria, discordam dessa afirmação (**66,67%**). Adicionalmente, a posição de neutralidade e concordância com a assertiva foi menos representativa do que a discordância (representando em posição de neutralidade e concordâncias, ambas com **16,67%**).

**COM4. A utilização de práticas comerciais típicas de um mercado concorrencial por todas as refinarias (tais como descontos por volume adquirido e duração do contrato) ajudará a introduzir competitividade no mercado brasileiro:**

- Foi evidenciado consenso de concordância entre os respondentes (índice de favorabilidade de **75%**). Além disso, evidencia-se manifestações em posição de neutralidade (**16,67%**) e discordância (**8,33%**).

### Concordância:

**COM1.** *Com relação à gasolina e ao óleo diesel, no curto prazo, a importação representa o maior concorrente das refinarias em processo de desinvestimento;*

**COM4.** *A utilização de práticas comerciais típicas de um mercado concorrencial por todas as refinarias, ajudará a introduzir competitividade no mercado brasileiro;*

### Neutralidade/Indefinição:

**COM2.** *Uma refinaria e sua área de influência tendem a se comportar como um monopólio natural;*

### Discordância:

**COM3.** *Os novos agentes operadores de refinarias manterão a política de isonomia de preços;*

### Síntese analítica:

Sobre o tema **competitividade**, no curto prazo, a importação (com relação à gasolina e ao óleo diesel) representa o maior concorrente das refinarias em processo de desinvestimento. Além disso, a utilização de práticas comerciais típicas de um mercado concorrencial por todas as refinarias, ajudará a introduzir competitividade no mercado brasileiro. Não necessariamente uma refinaria e sua área de influência tendem a se comportar como um monopólio natural. Acredita-se que os novos agentes operadores de refinarias não manterão a política de isonomia de preços.

# Discussão dos resultados



## Competitividade

*No curto prazo, a importação (com relação à gasolina e ao óleo diesel) representa o maior concorrente das refinarias em processo de desinvestimento. Além disso, a utilização de práticas comerciais típicas de um mercado concorrencial por todas as refinarias, ajudará a introduzir competitividade no mercado brasileiro. Não necessariamente uma refinaria e sua área de influência tendem a se comportar como um monopólio natural. Acredita-se que os novos agentes operadores de refinarias não manterão a política de isonomia de preços.*

- ▶ A importação representa, no curto prazo, o maior concorrente das refinarias em processo de desinvestimento (COM1).
- ▶ A utilização de práticas comerciais típicas de um mercado concorrencial (como descontos por volume e duração do contrato) ajudará a introduzir competitividade no mercado (COM4).
- ▶ Os novos operadores de refinarias não manterão a política de isonomia de preços (a não ser que haja obrigatoriedade) (COM3).

### Ponto de atenção\*:

- Mudança na política e práticas atuais de preços podem causar concentração do mercado de distribuidores.



# Discussão dos resultados



*Acredita-se de que a infraestrutura existente não comporte um crescimento expressivo da importação de gasolina ou de óleo diesel. A majoração da alíquota de imposto de importação (atualmente 0% para óleo diesel e gasolina), prejudicaria a competitividade no mercado brasileiro de combustíveis automotivos. Estima-se que o Brasil permanecerá na condição de importador de gasolina e óleo diesel no curto prazo.*

- ▶ A infraestrutura existente não é suficiente para comportar um crescimento expressivo da importação de gasolina ou de óleo diesel (IMP5).
- ▶ A majoração da alíquota de imposto de importação prejudicaria a competitividade no mercado brasileiro (IMP6).
- ▶ Para o curto prazo, estima-se que o Brasil continue na condição de importador de gasolina e de óleo diesel para suprir o abastecimento nacional (IMP7).



*O aumento de competitividade no mercado de refino exigirá maior eficiência das distribuidoras. Espera-se que os novos agentes tenderão a maximizar resultados, o que pode significar alterar o mix de produção das refinarias. Não há certeza se a homologação dos contratos de fornecimento entre refinarias e distribuidoras pela ANP é um instrumento importante para evitar favorecimentos. Também não há consenso se a presença de um mesmo agente operando uma refinaria e uma distribuidora deve ser evitada.*

- ▶ Com a inserção de novos agentes, o consequente aumento de competitividade no mercado de refino demandará maior eficiência das distribuidoras (RIS9).
- ▶ É de se esperar que os novos agentes foquem na maximização dos resultados, o que pode significar inclusive alteração no mix de produção das refinarias (RIS11).
- ▶ Não há certeza se a homologação dos contratos de fornecimento entre refinarias e distribuidoras pela ANP é importante para evitar favorecimentos (RIS10).
- ▶ Não há consenso sobre a conveniência de se evitar a presença de um mesmo agente operando uma refinaria e uma distribuidora (RIS8).

# Discussão dos resultados



## Regulação

*Acredita-se que já existam instrumentos jurídicos adequados para a fiscalização do refino e das suas relações com os demais elos da cadeia de suprimentos. Além disso, há uma percepção comum de que os órgãos de controle estão devidamente capacitados para atuar em eventuais disputas ou desvios de conduta dos agentes do mercado e que também possuem condições para solucionar questões emergenciais em caso de desequilíbrio concorrencial, porém, não necessariamente conseguiriam solucionar questões quanto ao desequilíbrio de desabastecimento. Há dúvidas se a Resolução ANP 795/2019 ajuda a evitar práticas discriminatórias e não há segurança de que a ANP esteja preparada para exercer a garantia do abastecimento nacional.*

- ▶ Estima-se que os instrumentos e mecanismos jurídicos para fiscalização do refino e de suas relações com demais elos da cadeia sejam adequados (REG14).
- ▶ Acredita-se que os órgãos de controle estejam devidamente capacitados para atuar em situações emergenciais em caso de desequilíbrio concorrencial (REG17).
- ▶ Não necessariamente os órgãos de controle tem condições de solucionar questões emergenciais de desabastecimento (REG 16).
- ▶ Não há segurança para afirmar que a Resolução ANP 795/2019 (transparência na formação de preços) ajuda a evitar práticas discriminatórias (REG12) e não há consenso se o órgão está preparado para exercer a garantia do abastecimento nacional (REG13).

### ⚠ Pontos de atenção\*:

- A desregulamentação da Resolução ANP 795/2019 pode aumentar a chance de práticas antimercado.
- Não conseguir agir com a velocidade necessária para resolver os problemas que hoje são centralizados numa empresa somente com controle estatal.
- A falta de alinhamento mostra que há dúvida se o que existe é adequado para o novo cenário.

\* Os pontos de atenção foram oriundos dos resultados da Fase 1 e das entrevistas abertas da Fase 2.

# Discussão dos resultados



*Espera-se que o mercado competitivo incentive a busca pela eficiência e traga benefícios para os consumidores finais. Para isso, não faz sentido estabelecer qualquer proteção a qualquer elo da cadeia de suprimentos. O tamanho e a diversidade do país apresenta oportunidades para empresas de perfis variados no segmento da distribuição. Não há clareza se a mudança de operadores de refinarias afetará o segmento dos postos revendedores.*

- ▶ Há o entendimento de que o mercado competitivo incentiva a busca pela eficiência e traz benefícios para os consumidores (OPO18).
- ▶ Como o objetivo é incentivar a competitividade, não faz sentido estabelecer proteção a algum elo da cadeia (OPO19).
- ▶ As características do país (em termos de tamanho e diversidade) apresentam oportunidades para empresas de perfis variados no segmento da distribuição (OPO20).
- ▶ Não há clareza se os postos revendedores serão afetados pela mudança de operadores de refinarias (OPO21).

## Pontos de atenção\*:

- O mercado competitivo traz benefícios. Porém a dúvida central é: existirá um mercado competitivo no 'day after' ou no longo prazo?

\* Os pontos de atenção foram oriundos dos resultados da Fase 1 e das entrevistas abertas da Fase 2.

# Discussão dos resultados



## **Desabastecimento**

*Acredita-se que haverá o risco de aumento do preço para o consumidor nas regiões onde houver falta de alternativas de suprimento. Por outro lado, espera-se que o livre mercado proporcione o atendimento integral da demanda. Prevê-se que os novos operadores de refinarias tenderão a alterar o mix de produção visando maximizar os seus resultados.*

*No cenário pós-venda das refinarias não há consenso se haverá risco de desabastecimento em regiões remotas e nem sobre a necessidade de criação de estoques reguladores para garantir o adequado abastecimento nacional. Não se espera que a Petrobras deva ser mantida como garantidora do abastecimento nacional até o amadurecimento do novo mercado.*

- ▶ Há risco de aumento de preço em regiões onde houver falta de alternativas de suprimento (DES23), porém entende-se que o livre mercado proporcione o atendimento integral da demanda (DES24).
- ▶ Acredita-se que os novos operadores de refinarias tenderão a alterar o mix de produção visando maximizar os seus resultados (DES27).
- ▶ Não há consenso sobre a necessidade da criação de estoques reguladores para garantir o adequado abastecimento nacional (DES25).
- ▶ Não se espera que a Petrobras seja mantida como garantidora do abastecimento nacional até o amadurecimento do novo mercado (DES26).

### **Pontos de atenção\*:**

- Possibilidade de aumento de preços com demora e desabastecimentos eventuais.
- Este será um livre mercado ou a falta de infraestrutura traz uma situação um pouco diferente para a livre concorrência?

\* Os pontos de atenção foram oriundos dos resultados da Fase 1 e das entrevistas abertas da Fase 2.



# Discussão dos resultados



## Infraestrutura

*Acredita-se que o investimento em terminais aquaviários é o principal instrumento para promover competitividade no refino e distribuição. Além disso, não se vê necessidade de que os novos terminais aquaviários sejam outorgados apenas a agentes desvinculados do refino e da distribuição.*

- ▶ O principal instrumento para promover a competitividade no refino e distribuição é o investimento em terminais aquaviários (INF28).
- ▶ Não se vê impedimento para que novos terminais aquaviários sejam outorgados a agentes vinculados ao refino ou à distribuição (INF29).

### ⚠ Pontos de atenção\*:

- Se fossem operadores logísticos, o acesso seria mais generalizado. Sendo de agentes envolvidos, poderá limitar o acesso. Mas toda infraestrutura é bem vinda e toda produtividade também. Lembrando que é possível criar monopólio por controle dos acessos.

\* Os pontos de atenção foram oriundos dos resultados da Fase 1 e das entrevistas abertas da Fase 2.

# Discussão dos resultados



## **Investimentos**

*Acredita-se que a venda das refinarias estimulará investimentos em infraestrutura logística de abastecimento de combustíveis. Porém, não há consenso sobre a origem dos investimentos (não necessariamente estes investimentos para o desenvolvimento da infraestrutura devem ser feitos prioritariamente pelo capital privado).*

- ▶ A venda das refinarias estimulará investimentos em infraestrutura logística de abastecimento de combustíveis (INV31).
- ▶ Não necessariamente estes investimentos devem ser feitos prioritariamente pelo capital privado (INV30).

# Discussão dos resultados



## **Fase de transição**

*Acredita-se que pelo fato do refino ter estado sob o domínio de um único agente por um longo período, recomenda-se uma transição monitorada pelos órgãos de controle. Seria um erro imaginar que a mudança do atual cenário de monopólio de fato para um mercado com diversos agentes se dará sem percalços. Espera-se que os compradores de refinarias honrem todos os contratos de fornecimento em vigor.*

- ▶ Há o entendimento de que a mudança para um cenário com diversos agentes no refino apresentará dificuldades (TRA33) e recomenda-se que esta transição seja monitorada pelos órgãos de controle (TRA32).
- ▶ Espera-se que os compradores de refinarias honrem junto às distribuidoras os contratos de fornecimento em vigor (TRA34).

### **Pontos de atenção\*:**

- Há uma concordância da maioria de que precisa haver uma transição monitorada (o que reflete que há expectativa de que haverá problemas), sendo necessário que algum órgão fiscalize e aja de forma coordenada e com poder para evitar crises. Neste caso, o risco está associado a termos ou não agentes aparelhados/organizados para agir com o poder e a velocidade necessários.
- Todos concordam que haverá percalços então há riscos de mercado, de preços e de abastecimento sendo considerados como prováveis.

\* Os pontos de atenção foram oriundos dos resultados da Fase 1 e das entrevistas abertas da Fase 2.

## Discussão dos resultados



### ***Livre acesso***

*É patente que o livre acesso aos terminais aquaviários é importante para que possa haver alternativa de suprimento.*

- ▶ O livre acesso aos terminais aquaviários é importante para que possa haver alternativa de suprimento (LIV35).

# Discussão dos resultados



## Outros aspectos

*Constatou-se que: i) Simplificar a aplicação de impostos favoreceria o desenvolvimento de um ambiente competitivo com conformidade legal; ii) A disparidade entre alíquotas de impostos estaduais impede a adoção de melhores soluções logísticas; iii) Para os entrevistados, contrariamente ao observado na primeira fase deste estudo, o desinvestimento aumentará a competitividade no refino e na distribuição. O mesmo não ocorre quanto à revenda, sobre a qual não houve consenso entre os entrevistados; (iv) Há dúvidas se o processo de desinvestimento irá melhorar a arrecadação de impostos ao longo da cadeia; (v) Há indefinição sobre a validade da criação de uma Comissão subordinada ao CNPE para auxiliar o período de transição pós-desinvestimento.*

- ▶ Simplificar a aplicação de impostos favoreceria o desenvolvimento de um ambiente competitivo com conformidade legal (OUT36).
- ▶ A disparidade entre alíquotas de impostos estaduais impede a adoção de melhores soluções logísticas (OUT37).
- ▶ O desinvestimento aumentará a competitividade no refino (OUT38) e na distribuição (OUT39), mas não se pode afirmar o mesmo quanto à revenda (OUT40).
- ▶ Há dúvidas se o processo de desinvestimento irá melhorar a arrecadação de impostos ao longo da cadeia (OUT41).
- ▶ Há indefinição sobre a validade da criação de uma Comissão subordinada ao CNPE para auxiliar o período de transição pós-desinvestimento (OUT42).

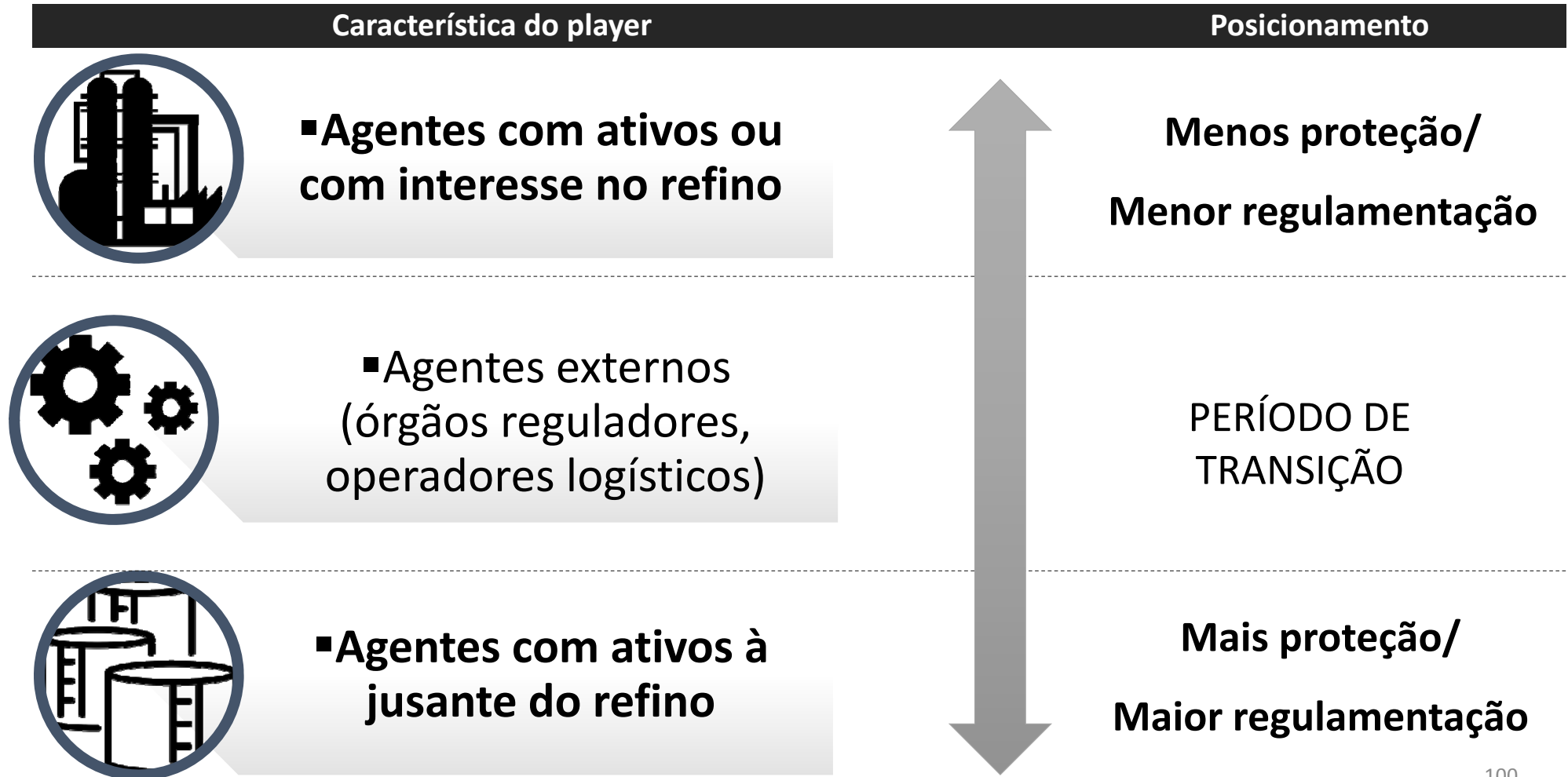


### Pontos de atenção\*:

- Há divisão grande portanto risco de não aumentar a competitividade na distribuição (podendo haver concentração). Isto aumentaria a competitividade ou criaria um oligopólio com risco aos preços?

\* Os pontos de atenção foram oriundos dos resultados da Fase 1 e das entrevistas abertas da Fase 2.







▪ Mercados com  
dificuldade logística de  
acesso



▪ Mercados próximos à  
refinarias e canais de  
importação

## LEIS DE MERCADO

### GARANTEM A OFERTA

Espera-se que o livre mercado proporcione o atendimento integral da demanda, com risco de aumento do preço para o consumidor nas regiões onde houver falta de alternativas de suprimento.

# Conclusões do estudo



## Ponderação sobre as conclusões realizadas na Fase 1 do estudo técnico:

- O livre acesso aos terminais aquaviários e aos dutos de transporte deve ser fiscalizado de perto pela ANP, de modo a incentivar ao máximo a utilização da infraestrutura por diversos agentes, sempre que possível.
- O investimento em infraestrutura logística (principalmente terminais aquaviários, ferrovias e dutos) que possibilite aumentar a superposição de áreas de influência das refinarias teria impacto positivo imediato na competitividade.
- Considerando a possibilidade de grande impacto no mercado devido à venda das refinarias, **sugere-se o estabelecimento de regras de transição, válidas por período determinado suficiente para que os novos agentes estabeleçam relações comerciais adequadas, visando principalmente a manutenção dos contratos existentes e a previsibilidade dos volumes disponíveis para os agentes em atividade.**
- Para integrar os agentes de mercado em prol do bom funcionamento do abastecimento nacional, sugeriu-se a criação de uma comissão subordinada ao CNPE, incluindo todos os elos da cadeia de suprimento, para garantir a continuidade dos contratos vigentes de fornecimento (durante o período de transição) com a função de coordenar o planejamento integrado da produção, importação e exportação, monitorar, avaliar e corrigir desvios do planejamento ou de sua execução, e encaminhar eventuais reclamações dos agentes do mercado aos órgãos devidos. **Porém, conforme resultados da Fase 2, não houve consenso no mercado de que a criação de uma comissão conforme inicialmente sugerida seja eficiente no monitoramento da transição.**

# Conclusões do estudo



## Conclusões complementares após realização da Fase 2:

1. Não foram manifestadas discordâncias quanto à intenção de promoção da competitividade representada pelos desinvestimentos programados (de acordo com os resultados das entrevista todos concordam com o 'objetivo-alvo' de promoção da competitividade).
2. De uma forma geral, acredita-se que após a concretização do processo de desinvestimento, haverá maior competitividade no cenário do refino nacional (OPO18 e OUT38).
3. A importação é vista como uma fonte importante para o abastecimento nacional (IMP7) e um introdutor de competitividade no mercado (COM1), justificando uma política de fomento à ampliação da infraestrutura, atualmente deficiente (IMP5).
4. O novo cenário deverá trazer uma maior diversidade de estratégias operacionais (RIS11 e DES27) e comerciais (COM4) por parte dos novos operadores, e exigirá uma boa capacidade de adaptação pelos demais agentes da cadeia de suprimentos dos combustíveis (RIS9).
5. Há um entendimento de que o mercado livre e o tamanho e a diversidade do país propiciarão a atuação de agentes variados (OPO20) que atenderão a demanda (DES24), talvez sem desabastecimentos (DES20) , porém com possibilidade de aumento de preços em regiões remotas (distantes das refinarias e pontos de suprimentos) (DES23).

# Conclusões do estudo



## Conclusões complementares após realização da Fase 2:

6. Não se recomenda qualquer intervenção econômica no mercado (IMP6, OPO19 e DES25 – considerando-se que estoque tem impacto econômico – e TRA34 – considerando que a dispensa de contratos seria uma intervenção econômica) e, de por outro lado, sugere-se uma simplificação e homogeneização dos tributos em toda a cadeia dos combustíveis (OUT36 e OUT37).
7. Espera-se que a venda das refinarias estimule investimentos em infraestrutura logística (INV31), públicos, privados ou em parcerias público-privadas (PPP) (INV30).
8. Para promover a competitividade no refino e na distribuição é importante o investimento em novos terminais aquaviários (INF28) assim como garantir o livre acesso aos existentes (LIV35).
9. Há uma expectativa positiva com relação ao novo cenário pós-venda das refinarias (OPO18, INV31, OUT38 e OUT39), porém ele suscita incertezas principalmente quanto aos aspectos concorrenciais e à capacidade de atuação dos órgãos de controle (REG13 e REG16), em que pese o bom preparo técnico destes e os instrumentos jurídicos adequados (REG14, REG15 e REG17).
10. A transição para o novo cenário deve trazer dificuldades (TRA33), razão pela qual é recomendável o seu monitoramento pelos órgãos de controle (TRA32).

# OBRIGADO!

Antônio Márcio Tavares Thomé, DSc  
Marcelo Seeling, MSc  
Carlos Maligo, MSc  
Allan Cormack, MSc