

Análise de período recente da importação e exportação de petróleo e seus derivados (gasolina e óleo diesel).

Inocência Sanches dos Santos Neto ¹

Vitor Souza Silva Duailibe Barros ²

Allan Kardec Duailibe Barros Filho ³

4

5

INTRODUÇÃO

O Brasil alcançou a autossuficiência na produção de petróleo em 2006. No entanto, ainda importa petróleo e derivados e a explicação para a crescente importação de derivados podem ser resumidos em três pontos: às características do produto extraído no Brasil, à estrutura de refinarias no país e alguns aspectos técnicos. Atualmente, o parque de refino brasileiro é formado por dezessete refinarias, com capacidade nominal de processamento de 2,4 milhões de barris por dia. Sendo a maior parte delas pertencentes à Petrobras, que controla 98,2% da capacidade nacional.

Segunda a ANP, 2020, em 2019, o Brasil aumentou sua necessidade de importação de petróleo em 1,7%, para 69,1 milhões de barris de petróleo, o que correspondeu a um acréscimo de 1,1 milhão de barris. Vale ressaltar que, o crescimento das importações de petróleo deve-se ao aumento da extração do óleo no mesmo ano. No que se refere às exportações de petróleo foi observado novo aumento em 2019 (4,3%), alcançando o maior valor da série histórica, 427,9 milhões de barris.

Com relação aos derivados de petróleo em 2019, o volume importado pelo Brasil aumentou 4,4% em relação a 2018, totalizando 34,2 milhões de m³. O dispêndio com a importação diminuiu 4,2%, situando-se em US\$ 14,1 bilhões. Segundo EPE, 2020 essa pequena variação neste período é devido ao aumento pouco expressivo na capacidade de

¹ Doutor pelo Curso de Engenharia de Elétrica da Universidade Federal - MA, netto.ufma@gmail.com;

² Graduação pelo Curso de Engenharia Mecânica da Universidade de São Paulo - SP
yssdb@hotmail.com;

³ Professor orientador: Doutor, Universidade de Nagoya - Japão, allan@ufma.com.

processamento do parque de refino brasileiro. Em 2019, a exportação de derivados de petróleo somou 13,7 milhões de m³, um aumento de 2,6% em relação a 2018.

De acordo com o ANP, 2020, a produção doméstica em 2019 de gasolina se situou em torno de 24 milhões m³ e a de óleo diesel em 41 milhões m³. Esses dois combustíveis são os derivados de petróleo mais consumidos no país, de acordo com o Balanço Energético Nacional–BEN (EPE, 2020) e são os derivados que mais impactam a vida dos brasileiros. O óleo diesel é largamente utilizado para o transporte de carga, a gasolina é utilizada por veículos para o transporte individual e pelo setor de serviços.

Nesse contexto, esse trabalho tem por objetivo analisar os movimentos do mercado de importação e exportação de diesel e gasolina no Brasil no período de 2010 a 2019, dada a importância para os cidadãos, no que tange ao segmento de produção e distribuição de combustíveis.

METODOLOGIA (OU MATERIAIS E MÉTODOS)

Este estudo faz uso de uma pesquisa de dados sobre a importação e exportação de derivados de petróleo, seguindo as etapas metodológicas: coleta, sistematização e análise de dados.

Foram coletadas informações sobre o comercialização de gasolina e diesel disponibilizados no Anuário Estatístico da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e nos boletins mensais emitidos pela ANP. Ademais, utilizou-se o relatório de 2020 do BP *Statistical Review of World Energy*. O período de interesse compreendeu os anos entre 2010 - 2019.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

No ano de 2006, o Brasil se tornou autossuficiente em petróleo, isto é, a produção interna era suficiente para atender sua demanda de óleo cru. No ano de 2019, o Brasil produziu aproximadamente 2,9 milhões de barris/dia ou seja 3% do total do mundo. Esse quantitativo produzido equivale ao crescimento de 7,4% no volume de petróleo produzido em relação ao ano anterior. De acordo com a *BP Statistical Review of World Energy, 2020* o Brasil ficou entre os dez maiores produtores de petróleo tal posição foi alcançada devido aos novos campos petrolíferos do Pré-Sal descobertos.

No entanto, a característica do petróleo encontrado no Brasil é de óleo pesado especialmente aqueles oriundo dos campos do Pré-Sal e não propicia a produção de derivados (gasolina e óleo diesel) no quantitativo de nossas necessidades internas, visto que, o parque de refino brasileiro não está preparado para refino desse tipo de óleo.

O parque de refino brasileiro foi construído à medida que o consumo de derivados de petróleo aumentava no país e na época o Brasil importava óleo leve principalmente de países do Oriente Médio. Assim, à medida em que a produção nacional foi aumentando, as refinarias brasileiras tiveram que adaptar seus esquemas de refino para processar o óleo pesado, característico das principais bacias brasileiras (bacias de Campos e de Santos), antes da descoberta do petróleo na camada do pré-sal (MORAES, 2018).

De acordo com GONÇALVES, MERCEDES e SANTI, 2019, isso significou a ampliação da complexidade dos parques de refino, que passaram a contar com novas unidades de processamento, tais como o craqueamento catalítico fluidizado e o coqueamento retardado, de modo a atender a demanda do mercado interno, especialmente em óleo diesel e GLP

Em virtude dessa ineficiência do refino do óleo produzido, adotou-se a exportação de parte da produção interna de petróleo e óleo combustível, em contrapartida aumentou-se a importação de óleo leve, mais adequado para a produção de diesel e gasolina no refino, além disso, incentivou-se a importação de derivados de petróleo, com ênfase em gasolina e óleo diesel. No entanto, havia uma dificuldade nesta operação a Petrobras detinha praticamente o monopólio da importação de derivados

Todavia, o governo federal abriu caminho para a liberação de preços e importação de derivados de petróleo mediante a Lei Nº. 9.478/1997. Desta forma, ocorreu um aumento de

agentes importadores autorizados pela ANP, e a participação dos mesmos no total das importações.

No ano de 2014, com a concessão de benefícios econômicos para importadores, a ANP registrou um acréscimo de 12% de agentes importadoras autorizadas, sendo um forte estímulo para aquecer o mercado interno, pois seus preços elevados diferente dos preços do cenário internacional favorecia a importação por seus preços em queda. Segundo a ANP, 2020, o quantitativo de agentes importadores e exportadores de petróleo e derivados é atualmente de 369 agentes.

Segundo a ANP, 2020, no ano de 2015 e 2016 à importação de gasolina e óleo diesel em comparação com a exportação teve uma diminuição, isto ocorreu pela nova política de preço adotada pela estatal no mercado interno para competir no mercado externo, além disso, estar dentro das negociações afim de aumentar sua participação no mercado nacional e internacional.

Em maio de 2018, o preço do petróleo no mercado internacional chegou a patamares elevados e a moeda brasileira se desvalorizou diante ao dólar, essa política de paridade de importação teve como consequência uma “greve dos caminhoneiros” (COUTINHO, 2018). Tal protesto durou onze dias, causando desabastecimento das cidades, paralisação da produção industrial e prejuízos ao agronegócio. A greve encerrou somente após o governo congelar o preço do diesel nas refinarias até o fim daquele ano (TREVIZAN, 2019).

Contudo, essa política de importação aumento os preços dos combustíveis nas refinarias da Petrobras, fazendo as vendas da empresa diminuir e em consequência os estoques das refinarias nacionais aumentou, tal fato influenciou negativamente o fator de utilização das refinarias, fechando 2018 com apenas 72,7%.

Nos últimos anos, o Brasil deixou de ser um exportador de gasolina e passou a ser importador frequente desse combustível, além disso, vem apresentando saldos negativos crescentes com a importação de diesel e aumentando a exportação de petróleo cru, enquanto mantém suas refinarias parada (GONÇALVES, MERCEDES e SANTI, 2019).

Com relação a gasolina e o óleo diesel a Petrobras tem maior participação nas importações. O volume importado de gasolina no ano de 2019 foi 4.828.412 m³, sendo 22,4 % desse volume com participação da Petrobras. No caso do óleo diesel o volume importado no ano de 2019 foi de 13.007.765 m³, sendo 28% importação da Petrobras.

No ano de 2020, devido a pandemia de covid-19 as pessoas ficaram mais em casa devido o lockdown imposto para contenção do vírus. Em virtude dessa situação pandêmica, o volume

importado de gasolina foi menor 7,8% em relação ao ano anterior e o volume de diesel importado foi menor 18,3% em relação ao ano de 2019.

De acordo com ANP, 2020, a origem da maior parte do óleo diesel importado pelo Brasil, é dos EUA. A presença de óleo diesel do EUA no mercado brasileiro teve um aumento de aproximadamente 19,9 milhões de barris em 2015, para 44,5 milhões de barris em 2016 e chegou a um pico de 75,8 milhões de barris em 2017. Em 2019, 93% de diesel importado veio dos EUA.

A exemplo do diesel, a gasolina importada pelo Brasil é de origem do EUA. Segundo GONÇALVES, 2020, no ano de 2010, a dependência externa de gasolina foi negativa (o país exportou mais do que importou), no entanto 3,2 milhões de barris de gasolina foi importados. O volume de gasolina importada tem variado deste então e a participação da gasolina dos EUA no mercado brasileiro diminuiu, chegando a 9,8% em 2015. Porém, a partir de 2016, a participação da gasolina norte-americana voltou a crescer, chegando a 79,5% em 2019 .

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao analisar os dados coletados, percebe-se uma tendência de aumento nas exportações de petróleo cru, ao mesmo tempo em que temos altos valores de importação de derivados (gasolina e óleo diesel). Simultaneamente, percebe-se que o fator de utilização das refinarias vem caindo desde 2015, tendo chegado a 76,5% em 2019.

Sabendo que o Brasil é dependente do modal rodoviário, o consumo de diesel tem forte relação com a atividade econômica do país, associado a inércia das refinarias brasileiras fez a dependência externa desse combustível aumentar. E com isso o volume de importação desse combustível aumentou, sendo, mais de 80% de origem nos EUA.

Com relação à gasolina, o Brasil foi de exportador desse combustível até 2010, quando o consumo apresentou crescimento muito acima do que foi registrado em anos anteriores e passou a ser importador desse combustível.

Por fim, a política de preços praticada pela Petrobras fez os gastos com a importação de gasolina e diesel aumentar. Nesse contexto, para ampliar a oferta doméstica de derivados, é necessário que as atuais refinarias sejam ampliadas e passem operar em nível mais alto de operação, bem como novas unidades sejam construídas. Desta forma, evitando que os preços dos derivados de petróleo sejam majorados e impedindo prejuízos para a população, que depende da gasolina e o diesel para o transporte de pessoas e mercadorias.

Palavras-chave: Importação; Exportação, Petróleo, Gasolina, Diesel.

AGRADECIMENTOS

Ao programa de recursos humanos da PRH/ANP-UFMA

REFERÊNCIAS

Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis [ANP]. **Anuário estatístico brasileiro do petróleo, gás natural e biocombustíveis: 2020** / Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. Rio de Janeiro: ANP, 2020. Disponível em Acesso em 25/04/2021. Disponível em: <https://www.gov.br/anp/pt-br/centrais-de-conteudo/dados-abertos/anuario-estatistico-2020-dados-abertos>.

COUTINHO, F. **Refino e política de preços da Petrobras, alerta aos presidenciais. Associação dos Engenheiros da Petrobras [AEPET]**, 12/08/2018. Disponível em <http://www.aepet.org.br/w3/index.php/conteudo-geral/item/2070-refino-e-politica-de-precosda-petrobras-alerta-aos-presidenciais> . Acesso em 25/04/2021

Dados estatísticos. **Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. Rio de Janeiro: ANP, vários anos.** Disponível em <http://www.anp.gov.br/dados-estatisticos> . Acesso em 25/04/2021

Empresa de Pesquisa Energética [EPE]. **Balço Energético Nacional 2020: Ano base 2019** / Empresa de Pesquisa Energética. Rio de Janeiro: EPE, 2020.

GONÇALVES, O. G.; MERCEDES, S. S. P.; SANTI, A. M. M. **Considerações sobre o fator de utilização do parque de refino brasileiro e as importações e exportações de petróleo e derivados –2000 a 2018.** R. Tecnol. Soc., Curitiba, v. 15, n. 37, p. 635-652, jul./set. 2019

GONÇALVES, Otávio Grassi et al. **O mercado brasileiro de diesel, gasolina e GLP entre 2000 e 2019-caracterização histórica e panorama atual.** 2020.

LOONEY, B. **Statistical Review of World Energy, 2020**. 2020.

MORAES, R. **Brasil exporta óleo cru e passa a importar cada vez mais combustíveis refinados.** Federação Única dos Petroleiros, 30/05/2017. Disponível em: <http://www.fup.org.br/ultimas-noticias/item/21124-desmonte-na-petrobras-atingesetor-de-refino>. Acesso em 26/04/2021.

TREVIZAN, K. **Um ano após greve dos caminhoneiros, economistas apontam incertezas que ainda persistem.** G1 Economia, 19/05/2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/05/19/1-ano-apos-greve-dos-caminhoneiros-economistas-apontam-incertezas-que-ainda-persistem.ghtml>. Acesso em: 24/04/2021.