

Folha de São Paulo, 17 de Setembro de 2022.

Ainda os custos do refino da Petrobras

Não vale a pena para a estatal investir na atividade

Na coluna de 20 de agosto, documentei que, entre 1954 e 2002, a Petrobras investiu na construção de refinarias US\$ 27 bilhões (R\$ 142,7 bilhões), a preços de 2012, e expandiu a capacidade de refino em dois milhões de barris por dia. De 2003 até 2016, investiu US\$ 100 bilhões (R\$ 528,7 bilhões), e a expansão foi de 400 mil barris por dia.

O professor da UFRJ Eduardo Costa Pinto afirmou que eu cometi um erro. Os US\$ 27 bilhões de 1954 até 2002 e os US\$ 100 bilhões de 2002 até 2016 foram empregados para expansão da capacidade de refino, mas também para transportes, principalmente navios da armadora da Petrobras, a Transpetro, e para a melhora de refinarias existentes. A melhora significa investimentos para o atendimento de critérios ambientais mais estritos, tanto das refinarias quanto dos derivados de petróleo produzidos, bem como a alteração da combinação de derivados fabricados com vistas a atender objetivos econômicos.

Assim, a crítica do professor está correta. Para avançarmos, temos de olhar com mais cuidado o investimento no transporte e na modernização das refinarias.

Segundo os dados do site da Transpetro, a capacidade de transporte da empresa em 2003 era de 2,7 milhões de toneladas. Em 2006, elevou-se para 4,6 milhões, crescimento de 70% ante a capacidade existente em 2003 (que é menor que o investimento realizado até então, porque há depreciação —navios duram em torno de 25 anos). Dessa forma, 70% da capacidade existente em 2003 corresponde a um investimento muito menor do que tudo o que foi investido entre 1954 e 2002.

Assim, o gasto de US\$ 100 bilhões entre 2003 e 2016 somente não foi um enorme desperdício se os investimentos no melhoramento das refinarias forem rentáveis.

A refinaria Landulpho Alves, no recôncavo baiano, conhecida por Rlam, foi uma das unidades modernizadas. A Rlam foi privatizada no fim de 2021. O preço pago foi de pouco menos de US\$ 5.000 (R\$ 26 mil) para barril por dia de capacidade de refino.

O preço de mercado de venda da Rlam incorpora todos os efeitos benéficos sobre a rentabilidade privada da refinaria dos investimentos em modernização realizados.

Em artigo na Folha, o professor Eduardo nos informa que o custo do investimento da Petrobras no período de grande expansão do investimento em refino dos anos 2000 foi de US\$ 60 mil (R\$ 317,2 mil) por barril por dia de capacidade de refino, pouco mais de 12 vezes o preço de mercado de uma refinaria recentemente modernizada.

Será que houve um erro no processo de venda da Rlam? Não parece ser o caso. Outras refinarias foram vendidas nos últimos anos sempre por preços inferiores ao da Rlam. Em particular, o governo boliviano pagou pelas refinarias compradas da Petrobras, em 2007, US\$ 1.200 por barril por dia de capacidade de refino.

A menos que haja ganhos para a Petrobras de internalização do refino que sejam imensos, a ponto de compensar um sobrecusto de até 12 vezes, não vale a pena para a Petrobras investir na atividade de refino.

Em sua coluna de quinta (15), Nelson Barbosa, ex-ministro da Fazenda e meu colega do FGV Ibre, defendeu que o novo governo Lula, se ganhar, retome uma política de desenvolvimento industrial.

Segundo Nelson, há casos de fracasso, como a política de informática, e casos de sucesso, como a Embraer, e casos em aberto, como a indústria automobilística e naval.

A indústria automobilística e naval são dois casos de fracasso. Ambas, após mais de 60 anos de políticas públicas, não conseguem sobreviver em condições de mercado. Se 60 anos não são suficientes para uma indústria nascente amadurecer, não sei quanto tempo seria.

O primeiro passo para que um novo ciclo de ensaio nacional-desenvolvimentista petista não funcione é que os técnicos ligados ao partido não tenham a capacidade de fazer um correto diagnóstico.

Link para a matéria original:
<https://www1.folha.uol.com.br/colunas/samuelpessoa/2022/09/ainda-os-custos-do-refino-da-petrobras.shtml>