

QUESTIONÁRIO PARA MAPEAMENTO DE POSIÇÕES & PROPOSTAS

Prazo para resposta: até 22/02/2017

Instituição (indicar o nome da instituição e contato(s) que respondem este questionário):.....
Petróleo Brasileiro SA

Nome	Telefone	Email
Max Rodrigues Junqueira	(21)97153-7174	max.junqueira@petrobras.com.br
José Luiz Andrade da Silva Júnior	(21)99422-3012	jlajunior@petrobras.com.br
Erico Moraes Leite	(21)97239-9425	ericoleite@petrobras.com.br

TRANSPORTE

1. Avaliação da implantação do Sistema de Entrada-Saída para reserva de capacidade de transporte:

1.1. É o entendimento desta instituição de que há a necessidade de implantar o **Sistema de Entrada-Saída** para reserva de capacidade de transporte? Em caso negativo, qual(is) seria(m) o(s) modelo(s) alternativo(s)?

Sim.

1.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

O modelo atual, de contratação ponto a ponto (PaP), impõe muitos riscos ao carregador, inibindo a entrada de novos agentes. A contratação da capacidade de transporte levando em consideração o percurso entre ponto de recebimento e ponto de entrega traz pouca ou nenhuma flexibilidade ao carregador que deve ter certeza, de antemão, da garantia de oferta de gás para injetar naquele ponto de recebimento e de demanda para retirar naquele específico ponto de entrega nos volumes e prazos definidos no contrato de transporte. De fato, nos moldes atuais, o acesso é específico a localidades pré-determinadas, definidas pelo gasoduto contratado. Tal quadro ainda se agrava quando essa contratação se dá via chamada pública por longos prazos, levando a uma tendência de concentração do mercado por grandes players, os quais têm mais condições de mitigar os riscos da contratação de transporte ao se utilizarem de sua carteira de projetos com diferentes expectativas de produção.

Outra dificuldade imposta aos carregadores no modelo PaP é a posição desvantajosa numa eventual renegociação de comercialização de gás natural. Não havendo acordo com a contraparte original, será necessária a contratação de novo transporte, estando sujeita aos prazos e trâmites da chamada pública. Esse tipo de contratação acaba por gerar uma relação específica entre um produtor e um consumidor o que aumenta o custo de transação.

Pode-se afirmar que existem dois grandes modelos de contratação de capacidade de transporte no mundo: (i) o “modelo americano” e o (ii) “modelo europeu”, conhecido como modelo de entrada e saída (E/S).

As reformas ocorridas na Europa caracterizaram-se por reconfigurações de mercados previamente marcados por agentes dominantes que, por meio de diferentes processos, se viram forçados, em maior ou menor grau, a reduzir participação de mercado. Neste processo, uma preocupação marcante dos agentes reguladores está na promoção da liquidez e a mitigação de riscos, de maneira a facilitar a entrada de novos agentes no mercado. Desta maneira, os arranjos baseados em hubs virtuais ganharam força, por aumentar a liquidez das transações por meio de simplificações das características físicas do fluxo de gás e redução de especificidades no que tange ao transporte.

É do entendimento da Petrobras que o modelo de E/S melhor se adequa à realidade brasileira, pois guarda mais similaridade às características da indústria de gás natural atual.

Em um sistema de entrada-saída, os usuários da rede que desejam injetar gás na rede reservam capacidade nos pontos de entrada ao sistema. A compra dessa capacidade lhes dá o direito de vender gás em qualquer ponto do sistema, independentemente da distância. Analogamente, os usuários da rede que desejam retirar gás do sistema compram capacidade dos pontos de saída, o que lhes dá o direito de retirar gás nesse ponto independentemente da origem do gás. Na maior parte dos modelos entrada-saída, existe um único ponto de troca, o qual se identifica com um centro de troca virtual: o hub virtual. Nesse modelo, uma vez que os usuários da rede entram na malha, eles têm direito de trocar gás em qualquer ponto do sistema, o que proporciona um significativo aumento de liquidez.

Um arranjo de contratação por entrada e saída do transporte, além de facilitar a entrada de pequenos agentes na comercialização do gás natural, com custos e benefícios de flexibilidade, confiabilidade e incertezas distribuídos entre os usuários da rede, mitiga riscos de uma eventual contratação de capacidade com objetivos de restringir a entrada de novos agentes (“contratação estratégica”).

Em resumo, poderíamos afirmar que as transações comerciais “amarradas” às transações físicas (como se dá na contratação PaP) acarretam em baixa flexibilidade e potencial de liquidez limitado, enquanto que o funcionamento de um hub virtual promove aumento na liquidez que entendemos ser um objetivo comum de todos os agentes do mercado.

A opção por esse modelo de contratação, ao permitir o compartilhamento de flexibilidades operacionais e comerciais entre os agentes, tende a limitar a capacidade firme disponível para contratação e pode aumentar o custo incluindo o balanceamento/gerenciamento do operador, o que pode ser considerado um pedágio

para a implementação de um mercado competitivo que trará benefícios a todos os agentes pelo aumento de liquidez.

1.3. Qual redação/alteração esta instituição sugere para o novo texto legal no que tange a este tema?

Sem comentários.

2. Implantação de modelo de Gestão Independente e Integrada do Sistema de Transporte de Gás Natural – STGN:

2.1. É o entendimento desta instituição de que há a necessidade de criação de um agente independente responsável pela gestão da malha de transporte? Em caso negativo, qual seria o modelo alternativo?

Sim.

2.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

O modelo de transporte por entradas e saídas exige uma coordenação centralizada e independente para seu pleno funcionamento. Podemos encontrar paralelo no modelo do setor elétrico brasileiro, que, assim como ocorre com gás natural, é uma indústria de rede.

Neste modelo a reserva de capacidade de entrada e saída é feita por diferentes agentes. Tal fato poderia gerar fluxos de gás não factíveis, se não houver uma coordenação dessa contratação, que seria incumbência do gestor independente. Ele garantirá que as capacidades de entrada e saída contratadas possam ser efetivamente entregues, seja pela coordenação dessa contratação dos agentes (definindo as capacidades firmes disponíveis em cada ponto), seja atuando na nominação e balanceamento do sistema.

O gestor independente (Agente Central de Transporte) faz-se necessário, também, para garantir que as transações comerciais no Hub Virtual possam ser concretizadas durante a operação real do sistema de maneira confiável, transparente e neutra.

Outras funções do gestor independente são a identificação de gargalos logísticos na malha de gasodutos de transporte e a consequente indicação de ampliações de capacidade, dando às entidades incumbidas (MME, ANP, conforme o caso) os subsídios para realizar os processos necessários à expansão de capacidade.

2.3. Qual redação/alteração esta instituição sugere para o novo texto legal no que tange a este tema?

Sem comentários.

3. Reavaliação dos modelos de outorga de transporte, levando em consideração o desenho de novo mercado de gás natural:

3.1. É o entendimento desta instituição de que há a necessidade de alterar o modelo de outorga dos gasodutos de transporte? Qual(is) seria(m) o(s) modelo(s) alternativo(s)?

A Petrobras entende que não é necessário alterar o modelo de outorga para os gasodutos de transporte de interesse geral. A exemplo do setor elétrico, o regime de concessão pode ser mantido, sendo o vencedor da licitação aquele que oferecer a menor Receita Anual Permitida – RAP. O que se propõe é que o modo de contratação e remuneração dos gasodutos seja alterado, ou seja, ao invés do tratamento ser dado duto a duto, passe a ser considerado um Sistema de Transporte. Assim, as ampliações ou os novos gasodutos seriam remunerados por todos os usuários desse sistema e não mais pelos carregadores interessados na movimentação na capacidade do duto em expansão/em construção.

A ANP seria responsável por definir um critério de rateio dos custos e, dado o valor total da malha a ser recuperado (soma das RAPs das transportadoras), o Gestor Independente do sistema faria o rateio por cada entrada e saída segundo a metodologia adotada (tarifa).

Essas tarifas, bem como o sistema de cálculo serão públicos no “site” da ANP e do Gestor Independente, possibilitando que qualquer agente poderá escolher um ponto para entrar ou sair da malha e simular suas tarifas.

Também entendemos que deve haver a possibilidade do regime de autorização para casos de interesse específico de um agente. A título de exemplo, deveria haver a possibilidade de a Petrobras arcar com os custos (não entrando no rateio total da malha) e riscos do Gasoduto Itaboraí-Guapimirim, dados os impactos do atraso de tal duto para a movimentação do gás da Rota 3 do Pré-Sal.

3.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

Apesar de um processo licitatório ser mais lento quando comparado ao regime autorização, tal processo confere maior eficiência, em função da competitividade. Em contrapartida, a autorização, conforme proposta (casos de interesse específico de um agente), confere maior agilidade sem impactar os demais agentes.

- 3.3. Qual redação/alteração esta instituição sugere para o novo texto legal no que tange a este tema?
Sem comentários.

4. Revisão do planejamento de expansão do sistema de transporte, que poderá considerar instalações de armazenamento e estocagem, além de maior integração com o planejamento do setor elétrico:

- 4.1. Quais são as contribuições desta instituição para aperfeiçoar o modelo de planejamento da expansão?

A Petrobras entende que o Gestor Independente é quem deverá dar publicidade a todas essas informações e garantir o livre acesso à malha. Conhecendo os contratos de transporte e gerenciando as entradas e saídas de usuários da malha, o Gestor Independente poderá identificar os gargalos do sistema, eventuais necessidades de reforços e indicar ao MME as ampliações e expansões necessárias, podendo ser o agente balizador das provocações ao MME, eliminando a necessidade de estudos técnicos para a avaliação da pertinência da modificação sugerida. A exemplo do setor elétrico, o ONS elabora um documento contendo um Plano de Ampliações e Reforços (PAR) das instalações de transmissão para preservar a segurança e o desempenho da rede, com o objetivo de garantir o pleno funcionamento do mercado e possibilitar o acesso a todos os interessados.

- 4.2. Quais os custos e benefícios deste posicionamento?

O Gestor Independente terá as informações necessárias para fazer as indicações ao MME, tornando, também, o processo mais célere.

- 4.3. Qual redação/alteração esta instituição sugere para o novo texto legal no que tange a este tema?
Sem comentários.

ESTOCAGEM

5. Estímulo ao desenvolvimento de instalações de estocagem de gás natural, inclusive reavaliação do modelo de outorga, tendo em vista o desenho de novo mercado de gás natural:

5.1. Quais medidas poderiam estimular o desenvolvimento de instalações de estocagem de gás natural no Brasil?

Concluir a regulamentação para a Estocagem Subterrânea de Gás Natural (ESGN), levando-se em conta que a adoção do regime de autorização simplifica o processo de implantação de uma ESGN.

5.2. É o entendimento desta instituição que há a necessidade de alterar o modelo de outorga das estocagens? Qual(is) seria(m) o(s) modelo(s) alternativo(s)?

Sim. A Petrobras entende que a atividade de estocagem deveria ser explorada mediante autorização.

Conforme resposta a questionário formulado pela Superintendência de Desenvolvimento da Produção – SDP/ANP, a Petrobras ressalta que a atividade de estocagem possui diferenças em relação à atividade de transporte de gás natural, principalmente relacionada à dificuldade de definir, a priori, um projeto, como o ‘gasoduto de referência’, necessário para o cálculo da tarifa máxima para ser utilizada na contratação de capacidade e no processo licitatório.

O regime de concessão precedida de licitação nos moldes formatados para gasodutos de transporte não se aplica para o caso de estocagem pelos seguintes motivos:

Quando se licita um gasoduto, o projeto já se encontra no estágio FID (*Final Investment Decision*) tendo já finalizado o projeto básico de engenharia. Para se aplicar o mesmo modelo para a ESGN, as seguintes questões teriam de ser resolvidas previamente:

- ANP/MME teria de fazer os estudos iniciais para determinar viabilidade técnica/econômica (campos 1-3 anos, sal 1-4 anos, aquíferos 2-8 anos de estudo), além de arcar com gastos elevados (da ordem de dezenas de milhões de dólares);
- No caso de inviabilidade técnica/econômica, os custos do projeto até essa fase seriam arcados pela União?
- A ANP/MME teria de fazer a adequação da capacidade ao requerido pelo mercado;
- Como permitir que questões contratuais (preços e condições, suprimento de GN e questões operacionais, custos incluindo ou não o “gás de base”, perfis de injeção/retirada) sejam discutidas entre os contratantes?

Um das maiores dificuldades do modelo licitatório é definir o lance e Programa Exploratório Mínimo (PEM) de forma a não desestimular os agentes a fazerem as ofertas pelas áreas. Estocagem não possui remuneração de óleo/gás e os agentes não irão suportar riscos elevados.

Essa opinião é compartilhada por outros agentes do setor, e que são potenciais investidores nesta atividade no Brasil. No Seminário de ESGN, realizada pela ANP em 11/09/2015, ficou evidente que os agentes anseiam pelo regime de outorga de autorização para o desenvolvimento da atividade de ESGN.

Adicionalmente, no Workshop, também realizado pela ANP em 26/09/2016, para fazer esclarecimentos em relação Consulta de Interesse 2016 - Áreas para Estocagem Subterrânea de Gás natural, alguns agentes mencionaram explicitamente a necessidade de alteração legal. Um deles sugeriu, inclusive, que a ANP fizesse “Rodadinhas” com áreas devolvidas à União para que o agente interessado no desenvolvimento da Estocagem pudesse contratá-la e, assim, contornar a outorga via concessão, uma vez que a atividade estaria sujeita à Resolução 17/2015.

A Petrobras entende que o acesso deve ser não discriminatório, negociado entre as partes, a partir de princípios regulatórios pré-estabelecidos. Em caso de divergência, haveria um árbitro para mediar os conflitos.

5.3. Quais os custos e benefícios destes posicionamentos?

Um único regime de outorga, isto é, a autorização, irá tornar a ESGN atrativa para os investidores, propiciando o seu desenvolvimento, que, a Petrobras considera ser imprescindível para o mercado brasileiro, pois contribui para o aumento da garantia de suprimento de GN ao país, bem como um suprimento mais eficiente.

5.4. Qual redação/alteração esta instituição sugere para o novo texto legal no que tange a este tema?

Sem comentários.