

# A Transição da IGN - Incentivo ao Acesso de Novos Agentes ao Sistema de Transporte

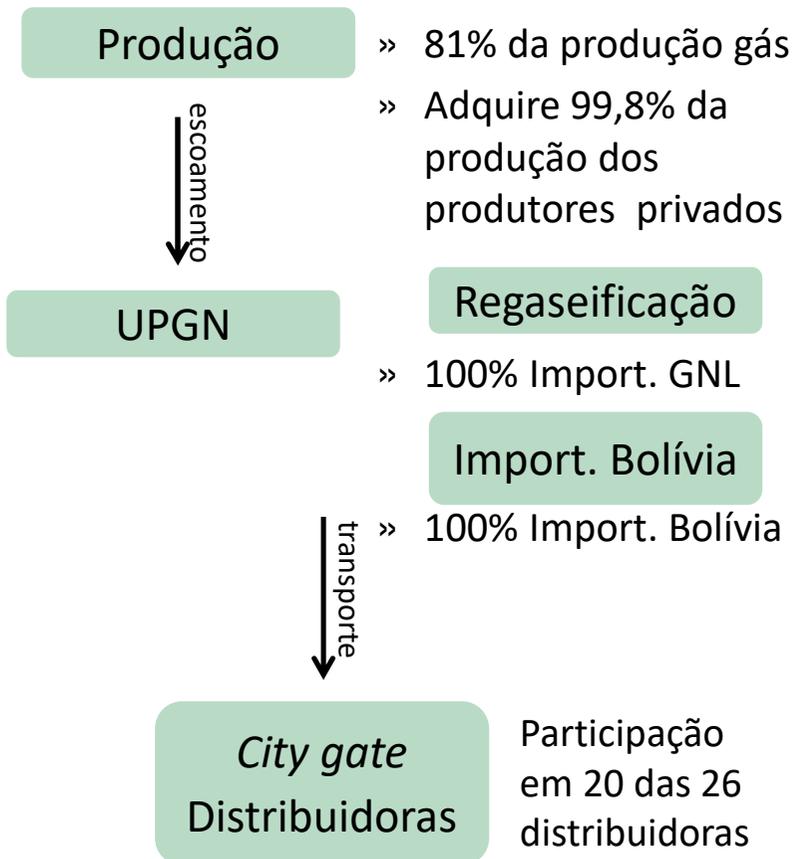
Superintendência de Comercialização e Movimentação  
de Petróleo, seus Derivados e Gás Natural - SCM

16 de agosto de 2017

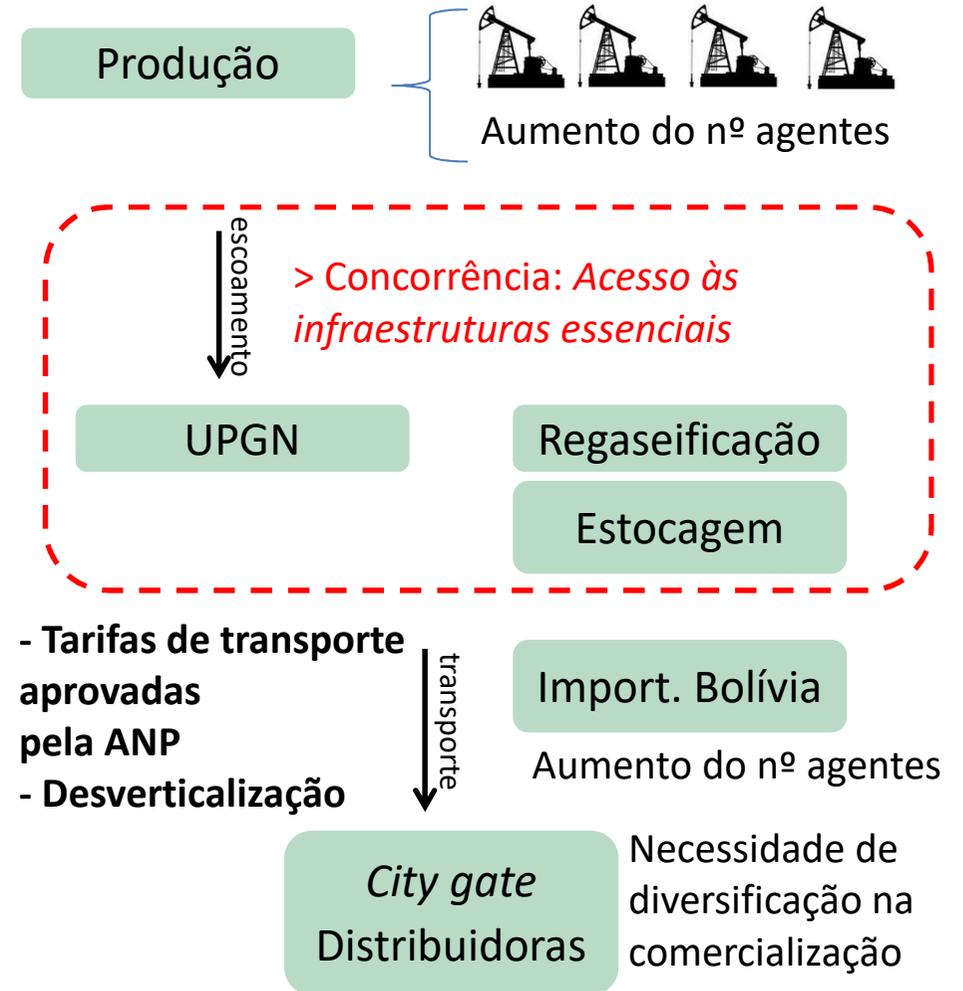


## Antes do desinvestimento

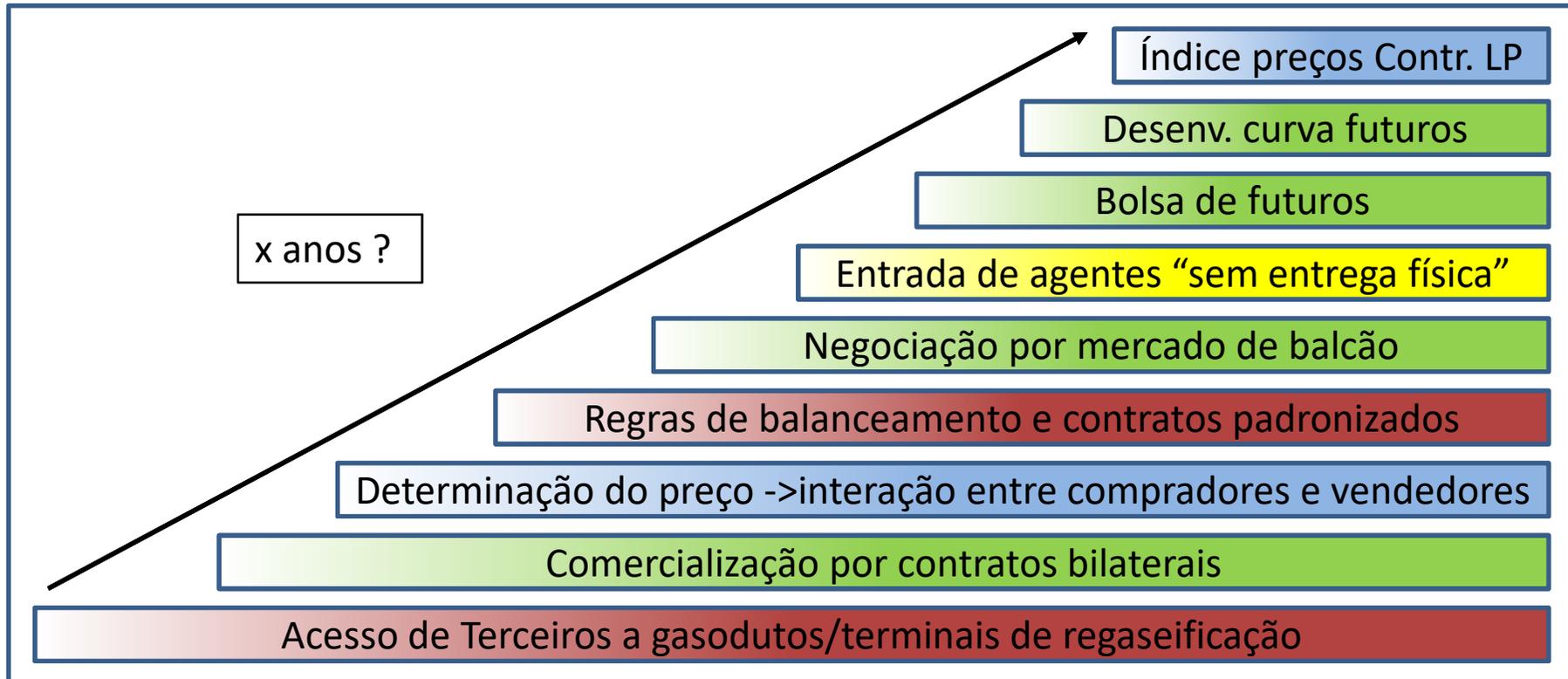
### PETROBRAS coordenadora e supridora



## Visão da IGN concorrencial?



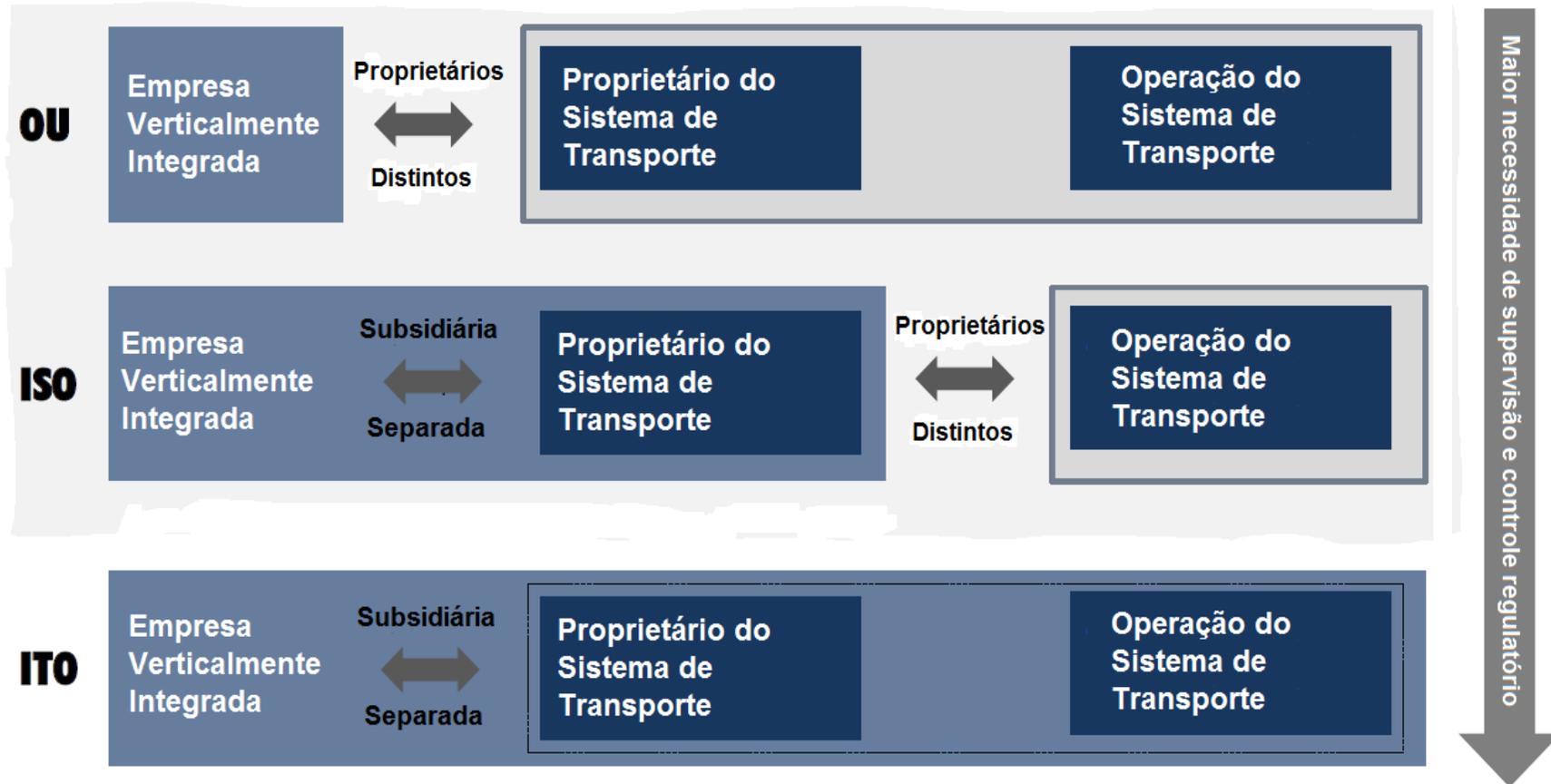
Os agentes do mercado compartilham o risco na oferta e no transporte de gás natural



*"Hubs development 'path to maturity'" – fonte: H.Rogers (OIES)*

“O ‘caminho para a maturidade’ se inicia com o **Acesso de Terceiros**, e após um período, se desenvolve de modo a oferecer primeiro um mercado de balcão e depois instrumentos financeiros, e termina com índices que são utilizados como referência nos preços dos contratos” Patrick Heather, 2015

# Transição da Regulação da IGN: Independência do Transportador – Modelos de Separação



Fonte: Elaboração pela SCM, com base em World Bank (2016).

*“A maioria das contribuições é favorável à atuação independente do transportador, variando-se apenas o tipo de modelo sugerido: desde separação completa de propriedade, até o operador independente do sistema.” - Gás para Crescer – Análise das contribuições, novembro de 2016*

## O acesso ao sistema de transporte é pré-condição para o desenvolvimento de um mercado concorrencial de gás natural\*

*\*sentido de “mercado de gás natural”: “local onde compradores e vendedores se encontram para trocas de gás, sendo o **preço** uma consequência dessa troca”*

fonte: Hallack, “Os tempos e os desafios das escolhas atuais da indústria de gás natural no Brasil”, 2016

OU	ISO	ITO
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Empresa transportadora totalmente separada dos elos da produção, importação e comercialização, sendo a detentora dos ativos e operadora do sistema de transporte</li> <li>• Sem acionistas em comum entre a empresa transportadora e as demais atividades da IGN</li> <li>• Sem membros em comum no Conselho de Administração ou na diretoria da transportadora e dos demais agentes da IGN</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Os ativos de transporte podem permanecer sendo da empresa verticalmente integrada, mas em uma entidade organizacional e legalmente distinta, ou com um proprietário independente do operador do sistema</li> <li>• O sistema de transporte é gerenciado e controlado por uma companhia independente, o ISO</li> <li>• Além dos custos de se certificar a independência deste agente, são exigidos maiores custos de supervisão regulatória (aprovação de contratos entre o proprietário dos ativos e o ISO, monitoramento das comunicações e das relações entre os dois, resoluções de conflitos, etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A empresa verticalmente integrada mantém a propriedade dos ativos de transporte por meio de ente legalmente separada.</li> <li>• Medidas organizacionais e de governança para garantir que a atividade de transporte de gás natural está separada das demais atividades e sua operação é independente.</li> <li>• Alternativa de maior custo regulatório de controle e supervisão (monitoramento da relação comercial e financeira entre a empresa transportadora e os demais negócios, aprovação dos serviços prestados por partes relacionadas, revisão e aprovação de mudanças no Conselho de Administração da empresa transportadora, etc.)</li> </ul>

OU	ISO	ITO
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maior independência da gestão da rede e maior foco na atividade de transporte</li> <li>• Menor risco de subinvestimento</li> <li>• Menor escopo para a discriminação contra agentes não integrados, facilitando a concorrência</li> <li>• Facilitador do processo de privatização ou de entrada de agentes privados no segmento de transporte de gás natural</li> <li>• Maior transparência</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Menor custo de separação (<i>unbundling</i>)</li> <li>• Pode facilitar a participação de agentes privados na IGN nos casos em que a empresa verticalmente integrada é de controle estatal</li> <li>• Aborda a questão do acesso não discriminatório ao transporte (mas não a questão da adequação do investimento para permitir este acesso)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mantém os incentivos para o investimento contínuo e suficiente da infraestrutura de transporte</li> <li>• Preserva os ganhos de sinergia de manter em uma mesma empresa os ativos e a operação (economias verticais de escala e escopo)</li> <li>• Aborda a questão do acesso não discriminatório ao transporte, porém ao custo de controle regulatório mais elevado (ver próximo slide)</li> </ul>

**Fonte:** Elaboração pela SCM, com base em World Bank (2016).

OU	ISO	ITO
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Custo de estruturação de uma nova empresa, uma vez que os funcionários da empresa verticalmente integrada não mais poderão fazer parte da nova empresa transportadora</li> <li>• Potencial de inflação dos custos de investimento e base regulatória de ativos (sobreinvestimento), em que pese o risco de subinvestimento presente nos modelos ISO e ITO ser mais deletério do ponto de vista da prestação do serviço de transporte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problema de interface e de incentivos:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- O ISO possui poucos ativos, o que reduz a sua capacidade financeira de arcar com penalidades</li> <li>- Dificuldade de definir as responsabilidades e papéis no caso de emergências</li> <li>- O processo de tomada de decisão acerca da manutenção da rede e da realização de novos investimentos torna-se mais complexa</li> </ul> </li> <li>• Pode haver um foco excessivo no curto prazo em detrimento do desenvolvimento de longo prazo da infraestrutura.</li> <li>• Maior esforço de supervisão regulatória para se garantir a independência do ISO em comparação à alternativa do OU</li> <li>• Pouca experiência relativa em operação de grandes sistemas de transporte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Os problemas decorrentes da integração vertical podem ainda estar presentes, uma vez que é complexo de exercer o monitoramento adequado da atividade na ausência de uma regulação mais forte</li> <li>• Benefícios pouco claros provenientes de manter a propriedade dos ativos na empresa verticalmente integrada</li> <li>• Maior esforço de supervisão regulatória para se garantir a independência do ITO em comparação às alternativas do ISO e do OU</li> </ul>

# Transição da Regulação da IGN: Exemplos de desverticalização

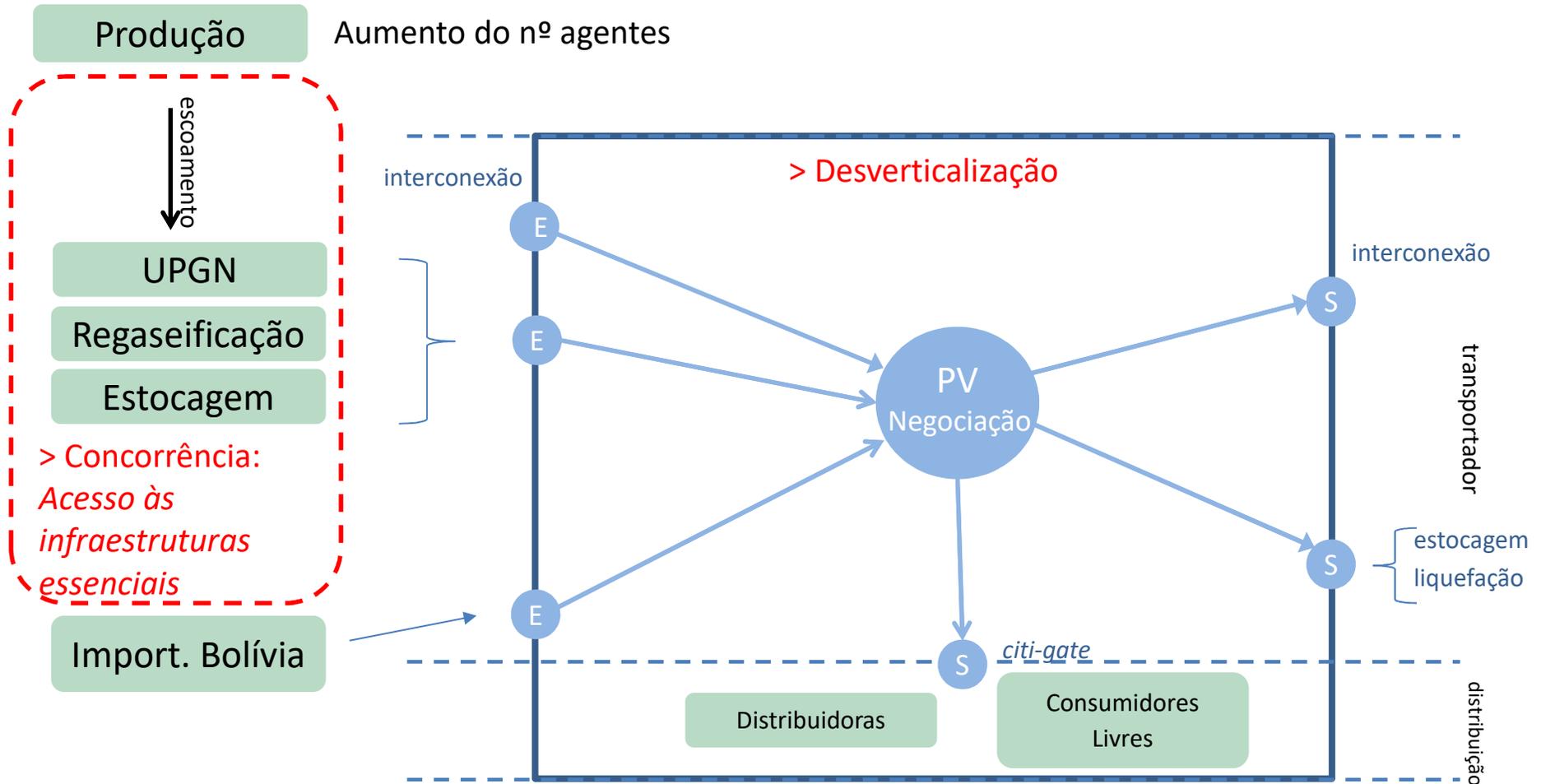
## Unbundling models in the European overview – gas



fonte: CEER, “Status Review on the Implementation of Transmission System Operators’ Unbundling Provisions of the 3rd Energy Package”, 2016

Obs.: Na Suécia, o ISO é uma empresa do governo e apenas oferece serviços de comercialização semanal e balanceamento (fonte: Pollitt, “Lessons from the History of Independent System Operators in the Energy Sector, with applications to the Water Sector”, 2011)

### Visão da IGN concorrencial com ponto de negociação virtual



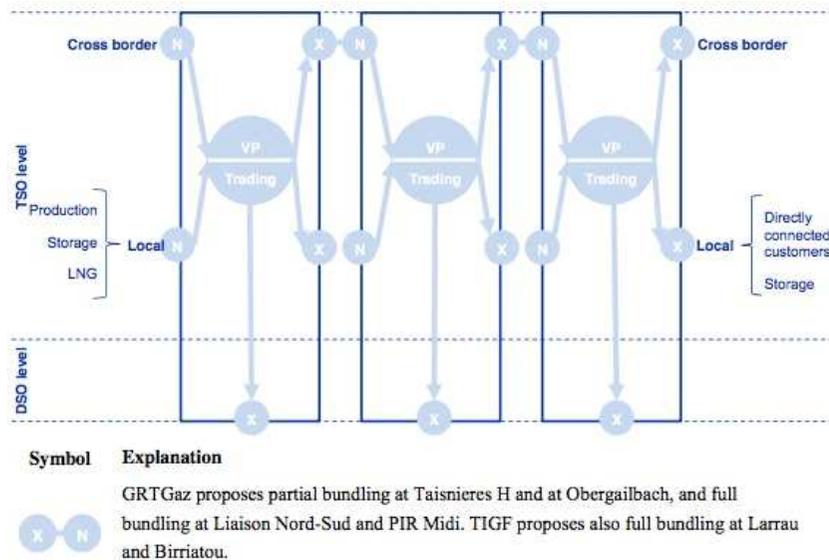
Necessidade diversificação na demanda: *traders* e consumidores livres

> Desverticalização, Publicidade dos contratos de compra e venda para atendimento ao mercado cativo

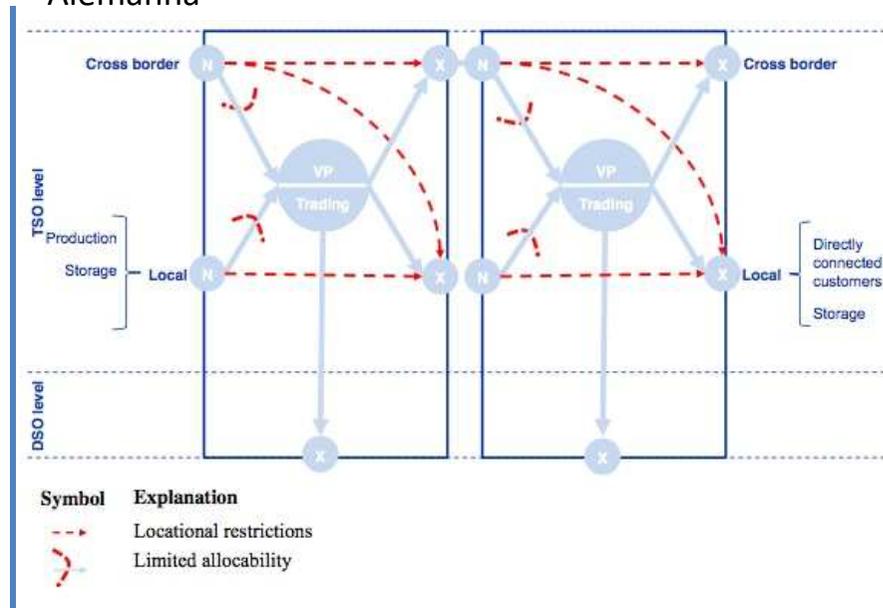
- O entendimento da SCM/ANP é que a gestão do sistema de transporte de gás natural deve ocorrer idealmente por meio de transportadores independentes dos demais elos da cadeia de valor da indústria do gás natural, notadamente os elos concorrenciais produção, importação e comercialização;
- Os transportadores, que são responsáveis pela operação de suas instalações de transporte, devem operar de forma harmoniosa entre si a partir da adoção de regras e procedimentos operacionais comuns formalizados em instrumentos contratuais, os Códigos Comuns de Rede (ou “*Network Codes*”);
- Os contratos de transporte passam a ser contratos homogêneos (produtos comercializáveis) de entrada e saída do sistema. Assim, sendo um ofertante de gás, o agente só precisa se preocupar em contratar a capacidade de entrada no ponto que lhe interessa. Igualmente, o agente comprador de gás apenas necessita contratar a capacidade de saída no ponto que lhe interessa.

- Por meio do estudo da topologia do sistema de transporte, dos produtos de capacidade a serem oferecidos e simulações de capacidade, é possível a fusão de áreas de mercado, como já ocorreu ou está em estudo atualmente em vários países da Europa:

### França

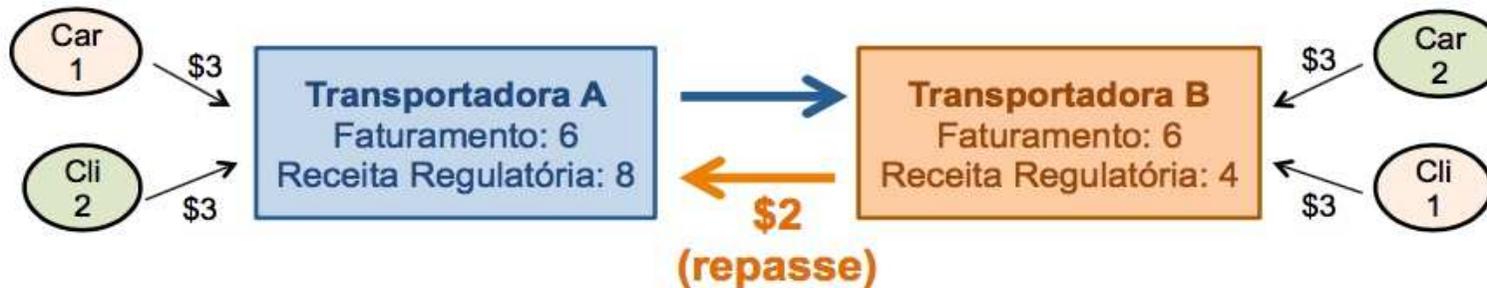


### Alemanha

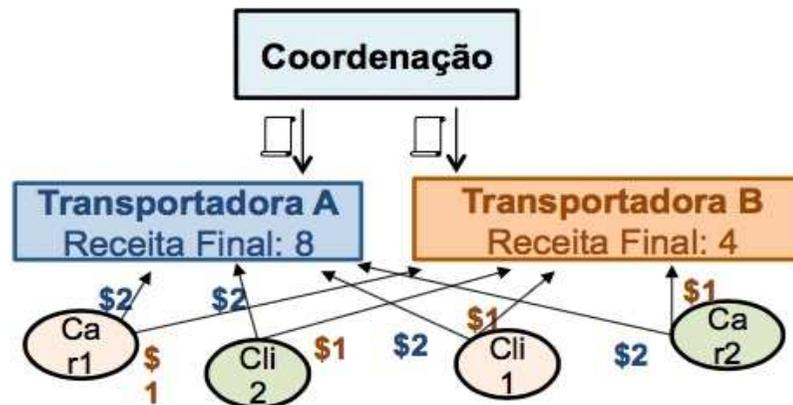


Fonte: KEMA Nederland B.V., “Entry-Exit Regimes in Gas: Country Factsheets”, 2013

### inter-TSO compensation mechanism (ITC)



### Sem inter-TSO compensation mechanism (ITC)



- O entendimento da SCM/ANP é que devem ser estabelecidas as seguintes obrigações:
  - Adoção da obrigatoriedade da independência e autonomia do transportador;
  - Escolha pelos transportadores, dentre os três modelos aceitos (OU, ITO e ISO), do seu enquadramento na regra de desverticalização;
  - Cooperação para organizar o transporte de gás por meio do sistema de transporte para os carregadores, disciplinado pelos Códigos Comuns de Rede (*“Network Codes”*);
  - Adoção de acesso às infraestruturas essenciais;
- Os Códigos Comuns de Rede são elaborados de modo transparente, com a participação de transportadores e agentes da indústria, sob supervisão e aprovação da ANP e sujeito ao processo de consulta e audiência públicas.
- A contratação de capacidade de transporte passará a ser realizada por meio de contratos homogêneos ofertados pelos transportadores (produtos comercializáveis) de entrada e saída do sistema.

**Obrigado!**

**Superintendência de Comercialização e  
Movimentação de Petróleo,  
seus Derivados e Gás Natural – SCM**