

# As certezas de abril



Ivan Leão\*

A única certeza é que decisões e escolhas terão de ser feitas. Caso a vacina para o Covid-19 seja apresentada, uma grande parcela do pânico será esquecida. Nesse caso, agentes voltarão seus olhos para como lucrar com a queda do preço do barril de petróleo. Em abril haverá indicações de como a combinação da economia global em retração e o aumento da oferta de petróleo da Arábia Saudita e dos Emirados Árabes Unidos (UAE) vai impactar o preço do barril do petróleo, que em março chegou a menos de US\$ 30 o barril.

O mercado do petróleo, em 2019, segundo a OPEP, apresentava o seguinte quadro:

<b>Demanda Mundial</b>	<b>99,67 mb/d</b>
<b>Produção Mundial</b>	<b>99,10 mb/d</b>
A) Produção não OPEP	69,76 mb/d
B) Produção OPEP	29,34 mb/d
<b>Deficit</b>	<b>-0,57 mb/d</b>

Fonte: Opep, relatório de março de 2020  
(milhões de barris /dia)

A política da OPEP, até 2019, era conter sua produção para manter os preços. Isso mudou por três motivos: a retração da economia mundial, causando o aumento dos estoques mundiais; a continuada produção da Rússia; e a expansão da exportação de petróleo dos EUA. Ficou evidente que a redução da oferta não era mais uma opção. Assim, o déficit de oferta de 570 mil barris/dia, que existia em 2019, suprido pelos estoques comerciais existentes, darão lugar a superávit estimado em 1 mb/d, em 2020, que pode ser ainda maior se a economia global não melhorar no segundo semestre.

No cenário internacional, analistas do Banco Mundial alertam que o direcionamento dos orçamentos dos países para combate ao vírus deve reduzir esforços para promover a expan-

Fotoimagem



são econômica. No Brasil é esperado o adiamento de projetos de produção de petróleo que seriam contratados no decorrer do ano. Haverá redução dos valores exportados nas três principais *commodities*, grãos, minério e petróleo, que representaram, em 2019, 32% do valor embarcado, segundo a Secex. O petróleo, que respondeu por 10,7% do valor embarcado, com a redução do preço do barril será o mais atingido. A redução do preço de produtos derivados (gasolina e óleo diesel) pode aumentar a importação. A BR Distribuidora já vinha importando 20% do volume de diesel e de gasolina comercializados.

Estatística da Global Data, de 2019, estima o estoque mundial de combustíveis líquidos (óleo bruto + produtos) em 22,6 bilhões de barris, sem considerar reservas estratégicas em alguns países. A Ásia (principalmente China, Índia e a Indonésia), com 7,5 bilhões de barris, tem 33% da capacidade mundial de armazenamento. A América do Norte, com sete bilhões de barris, tem 31% do total mundial. Ambas as regiões, principalmente EUA, China e Índia, ampliaram investimentos em tanca-gem. O consumo de 99 milhões barris/dia de petróleo representa 36 bilhões de barris num



ano. Os estoques estimados são suficientes para sete meses do consumo mundial. Um volume acima da média dos últimos cinco anos e que não mais se justifica num cenário de superoferta de petróleo.

Movimentos da Arábia Saudita registrados no noticiário internacional informam o aumento do valor da diária de afretamento de navios petroleiros VLCC (*Very Large Crude Carriers*) de US\$ 30 mil para US\$ 210 mil. Os preços subiram com a demanda da Bahiri, da Arábia Saudita, proprietária de 41 VLCCs, que anunciou o afretamento de mais 25, superpetroleiros com as seguintes missões: 10 direcionados para a costa dos EUA, no Golfo do México; quatro destinados para a oferta de petróleo para a Europa; outros 10 destinados para a margem Oeste do Golfo do Suez, ao terminal de Ain Sukhna, para enviar grandes volumes de petróleo através do oleoduto Sumed, no Egito, uma das rotas estratégicas para conectar o Mar Vermelho ao Mediterrâneo, na operação com navios grandes demais para atravessar o Canal do Suez.

Empresas ajustam suas estratégias para o novo cenário do petróleo a US\$ 20 o barril. A Front Line, originária da Suécia com sede nas

---

*O Terminal de São Sebastião, maior unidade da Transpetro, recebe petróleo nacional e importado por navio petroleiro. Abastece quatro refinarias do estado de São Paulo*

Bermudas, do empresário John Friedriksen, uma das maiores operadoras mundiais no transporte de petróleo e derivados adquiriu, da Trafigura Maritime Logistics, frota de 10 petroleiros Suesmax. Um movimento que amplia a capacidade de operar em contratos por viagem (*spot*).

Existem expectativas favoráveis, por exemplo a queda do preço do combustível marítimo, reduzindo parte do aumento de 20% do preço do *bunker* no padrão IMO, com menor teor de enxofre. No Brasil, esse pode ser um impulso para a continuar o bom desempenho do transporte marítimo de cabotagem. Para a atividade portuária, a redução de preços pode ampliar o volume embarcado. ■

---

*\*Diretor da Ivens Consult*