

# Olhando para o segundo semestre

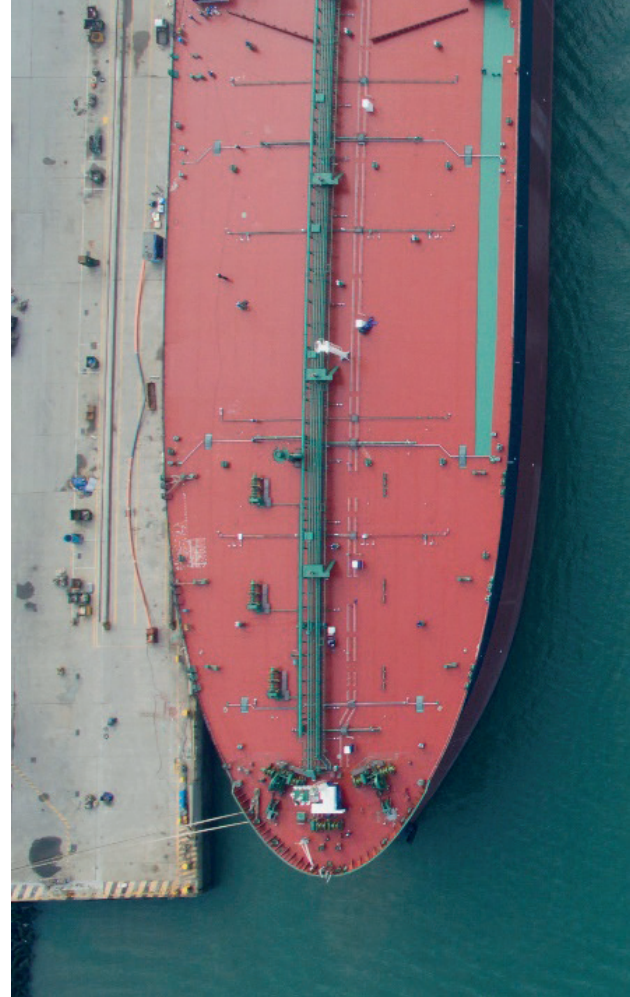


Ivan Leão\*

**O**lhar para o segundo semestre apresenta uma nova compreensão sobre o impacto que o vírus causou na sociedade humana. Oito vacinas estão em desenvolvimento em grandes empresas farmacêuticas. Aprofunda-se o debate e os testes sobre medicamentos que ajudam a cura. O vírus atingiu organização social e econômica existente. Atingiu a globalização na mobilidade internacional e tornou mais agudas crises que já vinham rompendo o tecido das relações internacionais. Estudiosos reconhecem o surgimento de um novo normal, onde as pessoas ficam em casa no trabalho e no lazer. O transporte aéreo foi o maior atingido. Sobram aviões parados, devolvidos por companhias aéreas às empresas de *leasing*. O transporte marítimo surge como um dos setores vencedores nesse teste. Apesar da redução em volume e valor dos produtos transportados, o abastecimento aos países por navios foi preservado e considerado essencial.

A International Energy Agency (IEA), no seu relatório de abril, reconhece que a economia global está sob pressão, as empresas estão falindo e o desemprego aumenta. As atividades no setor de transportes caíram e a demanda global por petróleo cai 9,3 milhões de barris por dia (mb/d) em relação a 2019, num cenário de volume recorde de petróleo estocado em parques de tancagem e superpetroleiros. Os governos introduziram planos fiscais de emergência maciços para apoiar trabalhadores e empresas e os bancos centrais iniciaram programas de estímulo monetário.

No Brasil, a balança comercial registrou saldo positivo de US\$ 6,7 bilhões em abril, o melhor resultado para o mês desde 2017, apesar de reduções tanto nas exportações quanto nas importações, segundo a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia (Secex). As exportações do Brasil para Estados Unidos e Argentina, os dois maiores parceiros comerciais depois da China, caíram mais de



30%. Para a União Europeia, caíram 2%. Para China subiram 25%. Fato que leva analistas a prever que a China será o maior fornecedor ao Brasil, num futuro próximo. A Secex prevê superávit de US\$ 46,6 bilhões na balança comercial em 2020, resultado de US\$ 199,8 bilhões em exportações e US\$ 153,2 bilhões em importações, demonstrando redução na corrente internacional de comércio.

No primeiro trimestre de 2020 a carga de cabotagem registrou expansão de 12,8%, segundo a Abac, com reduções sentidas em março, indicando a possibilidades de queda de 30% a partir de abril. Na movimentação de contêineres, a demanda de indústrias de alimentos, higiene e limpeza, papel e embalagens segue com pequena queda, eletroeletrônicos e linha branca mostram queda de 50%, com empresas da zona franca de Manaus em férias coletivas. Granéis líquidos, o segmento mais atingido, devem ter queda de 50% nos volumes transportados.

No cenário mundial, o primeiro trimestre registrou redução de 71% nas encomendas para a construção naval, segundo a Clarkson Research Services. Foi contratada a construção de 2,3 milhões CGTs (Compensated Gross Tonnage). Estaleiros de China, Coreia do Sul e Japão ficaram com a maior parte dos contratos. A carteira de encomendas dos estaleiros internacionais é estimada em 73,3 milhões CGTs.



*Vista aérea de dois dos quatro VLCCs em construção pela Euronav, na Coreia do Sul, para atender à demanda para estocar petróleo em superpetroleiros*

Navios petroleiros apresentaram a menor redução nos contratos de novas construções, as maiores reduções de encomendas ficaram no segmento de navios de granéis sólidos (minérios e grãos).

A Euronav, a maior empresa independente de transporte marítimo de petróleo com ações nas bolsas de Europa e dos EUA, ilustra o bom desempenho das frotas de petroleiros. As receitas, no primeiro trimestre de 2020, atingiram US\$ 416 milhões, quase o dobro sobre 2019. O motivo é a demanda por petroleiros para transporte e estocar petróleo bruto. A empresa tem quatro Very Large Crude Carriers (VLCC) em construção na Coreia do Sul, para entrega este ano e em 2021. A demanda deve continuar, diz a Euronav e informa que atualmente existem no mundo 125 VLCCs sendo usados para armazenar petróleo.

A redução do preço do barril de petróleo atinge diferentemente as empresas. A Exxon Mobil, que produz o equivalente a quatro milhões de barris-dia de petróleo e gás, apresentou no primeiro trimestre de 2020 prejuízo de US\$ 610 milhões, apesar de receitas operacionais líquidas de US\$ 6,3 bilhões. A Chevron apresentou lucro de US\$ 3,6 bilhões, com receitas operacionais líquidas de US\$ 4,7 bilhões. A Chevron assinou contratos de concessão, adicionando mais cinco blocos explo-

ratórios ao seu portfólio brasileiro em parceria com Shell, QPI, Repsol e Wintershall Dea, ressaltando que o pré-sal brasileiro desempenha um papel importante na estratégia global de exploração e produção da companhia.

A Petrobras informa queimar cerca de US\$ 1 bilhão do seu caixa por mês devido aos baixos preços do barril de petróleo. A situação exige a adoção de um pacote de medidas para reduzir custos e aumentar a liquidez: desativação de 62 das 82 plataformas que operam em águas rasas; a empresa desistiu do corte de 200 mil barris/dia na produção ao ver aumentar as exportações de petróleo, em abril, para o patamar recorde de um milhão de barris/dia. A China foi o mercado para 60% do petróleo exportado, nos primeiros quatro meses de 2020. Exportações também foram para EUA, Europa, Índia e outros países da Ásia; a decisão de venda de refinarias está mantida, já que a posição monopolista deixa a empresa muito exposta e sem parceiros com os quais dividir a defesa dos interesses do segmento. A Ipiranga, do Grupo Ultra, demonstra interesse pelas refinarias com foco em rentabilidade e crescimento gradual, considerando que a distribuição de combustíveis vive sua maior transformação. ■

\*Diretor da Ivens Consult