



Avaliação dos impactos do novo coronavírus no mercado de petróleo e gás

Avaliação momentânea da variação de demanda e da oferta no mercado de petróleo mundial e brasileiro, frente ao novo coronavírus.

Ficha Técnica

Firjan

Presidente

Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira

Diretor Executivo SESI SENAI

Alexandre dos Reis

Gerente de Petróleo, Gás e Naval

Karine Fragoso

Equipe Técnica

Fernando Montera

Flávia Melo

Heber Bispo

Iva Xavier

Thiago Valejo

Verônica França

Apoio

Felipe Siqueira

Priscila Felipe



INTRODUÇÃO

O ano de 2020 iniciou com uma grande mudança conjuntural. O epicentro foi gerado na nona maior cidade da China, em Wuhan, com o início da transmissão do novo coronavírus (COVID-19). No final do mês de janeiro, Wuhan teve suas fronteiras fechadas.

Tarde demais, uma onda de transmissão se alastrou pelo mundo.

Como primeira consequência, ocorreu um perceptível abalo da atividade econômica na China e, por ser a 2ª maior potência econômica do mundo, a onda de abalo econômico pelo planeta foi incontrolável, num mundo de cadeias produtivas tão globalizado.

A economia mundial entrou em choque.

FRONTEIRAS - IMPACTOS DIRETOS

Ao mesmo tempo em que o vírus se propaga pelo mundo, com efeitos de devastação proporcionalmente maiores, diversos países implementaram medidas drásticas na tentativa de reduzir a velocidade de transmissão do coronavírus.

No total, além do fechamento das fronteiras da União Europeia, conforme levantamento promovido pelo jornal americano *New York Times*¹, 68 países, de um total de 195, apresentaram algum tipo de restrição a locomoção de pessoas em suas fronteiras, sendo eles:

Figura 1. Países que apresentaram restrições a locomoção de pessoas em suas fronteiras

África do Sul	Bolívia	Coréia do Sul	Espanha	Holanda	Japão	Marrocos	Myanmar	Servia	Ucrânia
Alemanha	Brasil	Costa Rica	Estados Unidos	Hong Kong	Jordão	México	Peru	Singapura	Uruguai
Arábia Saudita	Camboja	Croácia	Filipinas	Hungria	Quênia	Namíbia	Polônia	Sri Lanka	Venezuela
Argentina	Canadá	Dinamarca	França	Índia	Letônia	Nepal	Reino Unido	Suíça	Vietnam
Austrália	Chile	El Salvador	Gana	Irlanda	Libano	Norte da Macedônia	República Dominicana	Tailândia	
Áustria	China	Equador	Grécia	Israel	Lituânia	Noruega	República Tcheca	Taiwan	
Bélgica	Colômbia	Eslováquia	Guatemala	Itália	Malásia	Nova Zelândia	Rússia	Turquia	

Fonte: *New York Times*, 2020.

De forma ampla, por mais que o levantamento realizado pelo *New York Times* represente menos da metade do total de países no mundo, os impactos são generalizados. Isso, porque esses países representam mais de 80% do Produto Interno Bruto (PIB) do planeta, conforme dados extraídos do Banco Mundial.

Impactos diretos poderão ser medidos, por exemplo, no resultado das companhias aéreas e, conseqüentemente, no consumo de querosene de aviação e outros combustíveis utilizados na logística de transporte.

¹ Retirado da notícia em 17 de março de 2020 (<https://www.nytimes.com/article/coronavirus-travel-restrictions.html>)



Ainda de acordo com os dados do Banco Mundial, o Brasil é a 9ª maior economia do mundo, contribuindo com 2% no PIB mundial.

DEMANDA E OFERTA DE ÓLEO - IMPACTOS NO PREÇO

Menor atividade econômica, significa menor demanda por produtos derivados do petróleo, como os combustíveis essenciais para o transporte de carga e de passageiros, ou como insumo para geração de energia, que suporta a atividade produtiva, ou como insumo para outros derivados, e ainda mais.

Redução de demanda se reflete na queda da cotação internacional do barril, inicialmente registrada em 25%. Como resposta à redução da demanda, entrou em discussão na OPEP+² um corte da produção na ordem de 1,5 milhões de barris por dia (MMbpd).

A Arábia Saudita, após impasse, resolveu unilateralmente cortar seus preços em 20% e aumentar a sua produção, podendo alcançar o acréscimo de até 13 MMbpd ainda em março. Isso significa que mercado já sobreofertado, segundo estimativa em 1,5 MMbpd, assistiu a Arábia Saudita passar a adicionar outros 3 MMbpd.

Como resultado, a cotação internacional do barril sofreu mais um grande revés e caiu mais 30%, acumulando queda de 46% em referência ao valor anterior à disseminação do COVID-19.

Os Estados Unidos, após aprofundamento da crise mundial, apresentaram medidas econômicas para conter uma depressão ainda maior. Vale ressaltar que, nesse momento, desde meados de 2015, os Estados Unidos passaram a ser o maior produtor de petróleo do mundo, a partir do desenvolvimento do *shale oil*.

A Arábia Saudita, não por pouca coincidência, logo após o anúncio dos EUA, respondeu com novo corte de preços, levando a referência para 25 USD/bbl e, ainda adicionou na equação, a disponibilização de mais de 30 navios para pronta-entrega do produto.

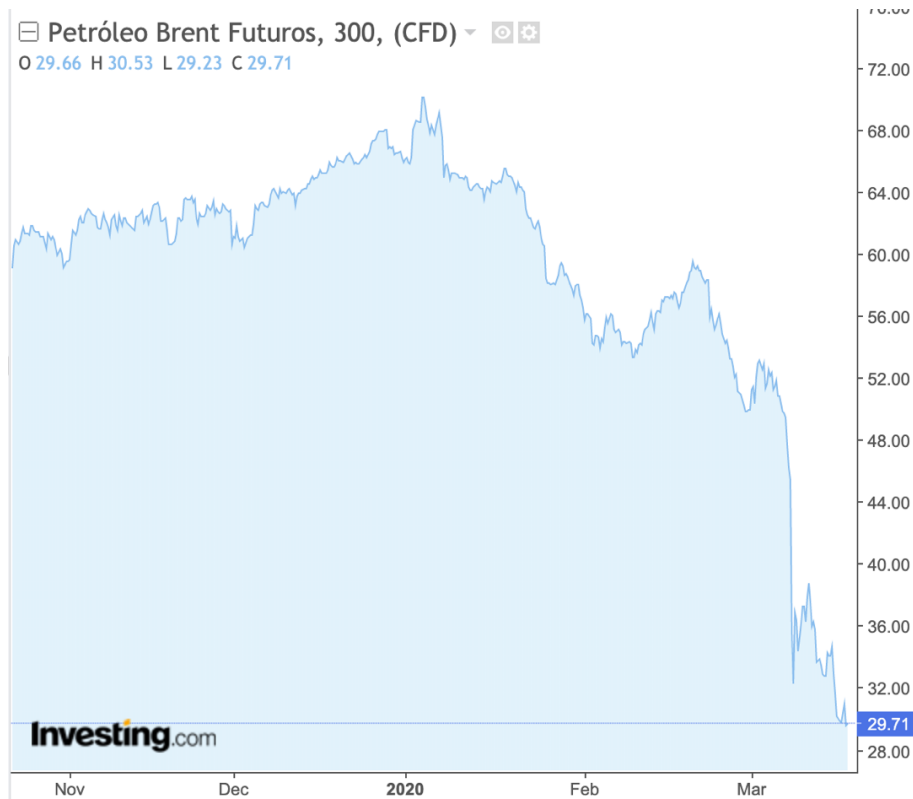
Assim, uma nova queda da cotação do barril ocorreu agora na ordem de 15%, acumulando redução de aproximadamente 55% pré COVID-19. A Imagem 1 (abaixo) apresenta o histórico recente da cotação do barril de petróleo, referência Brent.

Na medida em que o mundo avança no tempo, com os efeitos dessa onda gigante que afeta a condição conjuntural das economias, começa a tomar proporções que poderão impactar estruturalmente os mercados. Além dos efeitos negativos, também existem oportunidades.

² OPEP+: Organização dos Países Exportadores de Petróleo é composta pelos países da OPEP (Argélia, Angola, Congo, Guiné Equatorial, Gabão, Irã, Iraque, Kuwait, Nigéria, Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos e Venezuela) e aliados liderados pela Rússia.



Figura 1. Histórico recente da cotação do barril de petróleo Brent - final de 2019 até meados de março de 2020



Fonte: Investing.com, 2020.

O QUE ISSO SIGNIFICA PARA O MERCADO DE PETRÓLEO MUNDIAL? VISÃO DA DEMANDA

Qual é o momento da economia mundial, com semelhanças estruturais ao que passamos? Com qual momento é possível realizar algum comparativo com a realidade atual?

A crise financeira de 2008 pode ser encarada como o parâmetro mais recente, quando a redução do consumo de óleo mundial avançou por 2009 e acumulou queda de 1,6% em relação a 2007. Naquela época, o consumo mundial total estava entre 85 e 88 MMbpd e a queda de consumo representou algo em torno de 1,4 MMbpd.

Após recuperação em 2010, o consumo de óleo mundial vem crescendo a uma taxa média anual de 1,2% e chegou a marca de 100 MMbpd em 2018³. Com base na atividade econômica mundial em 2019, e seus efeitos sobre a demanda, que já vinha dando sinais

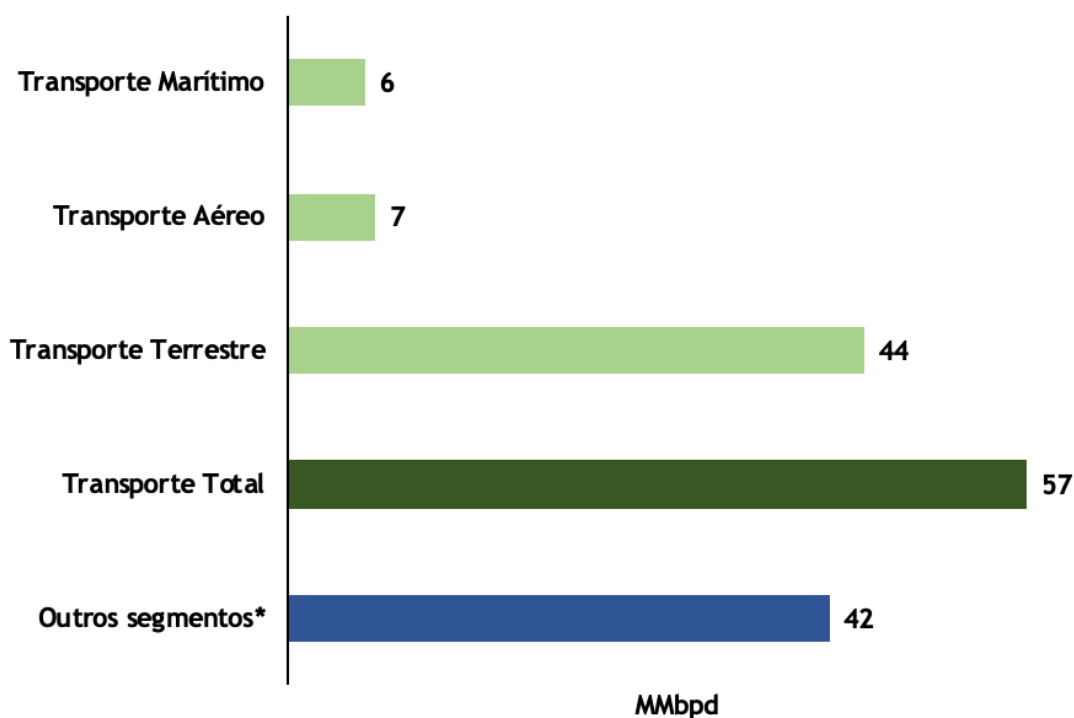
³ Entre a Crise Financeira de 2008 e hoje ocorreu uma nova situação disruptiva de preços, quando em 2014 iniciou-se a desvalorização do barril frente a uma sobreoferta mundial, chegando a ser cotado a níveis semelhantes aos atuais, contudo não houve mudança no perfil de consumo, pelo contrário, a demanda seguiu a tendência de crescimento.



de retração, o mercado já se preparava para queda em 2020, o que levava os analistas a projetarem um cenário de redução do valor médio de óleo em perto de 15%.

A crise atual, como descrito anteriormente afeta o mercado global e, como efeito direto, apresenta impactos na demanda por derivados de óleo. Por sua condição de contaminação, e a necessidade de isolamento de áreas e pessoas, essa crise atinge diretamente o segmento de transportes. Justo ele, que representa a maior demanda na distribuição de consumo de óleo. O segmento de transportes representa mais de 60% da demanda total, de acordo com o *World Oil Outlook 2019* publicado pela OPEP e apresentados no Gráfico 1.

Gráfico 1. Distribuição do consumo de óleo no segmento de transporte e em outros segmentos



Fonte: *World Oil Outlook 2019* - OPEP, 2019.

O cancelamento intenso de voos, conforme já anunciado, sozinho, poderá significar uma redução na demanda mundial de óleo de 0,8%, metade do impacto total observado na crise de 2008. Isso considerando uma redução de 50% na demanda em três meses e retomada conseguinte.

Ao adicionarmos projeções de redução conservadoras para a demanda de transporte terrestre e marítimo, respectivamente, queda de 5% e 20% nos mesmos três meses, a redução na demanda pode ultrapassar 1,7 MMBpd, valor um pouco maior que o corte de produção proposto na OPEP+.

Essa estimativa, no entanto, leva em conta apenas os reflexos da desaceleração econômica no segmento de transporte. Os efeitos nos segmentos industrial e de geração de energia elétrica, por exemplo, podem impactar ainda mais essa previsão.



O Brasil é praticamente autossuficiente no consumo de querosene de aviação (QAV), com uma média de consumo e produção em torno de 35 milhões de barris equivalente de petróleo (bep) por ano, segundo dados da ANP - Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. Isso significa que, mesmo que em pequenas proporções, a redução da atividade aérea poderá impactar diretamente no processo produtivo de nossas refinarias. Levando em conta as mesmas premissas anteriores, haveria uma redução de 1% da atividade das refinarias na produção de QAV.

Essa redução, por outro lado, poderia ser compensada pela redução da demanda por diesel avaliada na mesma simulação. Em termos de barris equivalente a redução nas vendas de diesel seria semelhante a redução de demanda do QAV, o que significa que, a depender do perfil das refinarias, seria possível expandir a oferta nacional de diesel e compensar as importações desse derivado do petróleo - importações essas que são equivalentes a 28% das vendas totais de diesel.

VISÃO DA OFERTA

Pelo lado da oferta de óleo, inicialmente já se observa um cenário de inserção de aproximadamente 3 MMbpd pela Arábia Saudita. Enquanto isso, a Rússia também já anunciou que possui capacidade de inserir mais 0,5 MMbpd no mercado⁴.

O que parece ser uma discussão apenas entre os países da OPEP+ também possui relação com a expansão da produção nos Estados Unidos, o qual, como já colocado, se tornou o maior produtor de óleo do mundo. Mas, além disso, o país fechou o ano de 2019 com maior volume de exportações da história, alcançando 3,6 MMbpd em dezembro, de acordo com a *U.S. Energy Information Association* (EIA).

Isso significa que, frente ao cenário explícito de redução da demanda, as áreas de maior custo de produção precisarão adaptar suas operações para responder a nova conjuntura. Os Estados Unidos e Índia, por exemplo, já apresentaram planos para expandir os estoques de óleo.

Para os Estados Unidos, conforme dados publicados pela EIA, a comparação da capacidade de armazenamento, em setembro de 2019⁵, e os estoques no início de março de 2020⁶, o país pode incrementar suas reservas em aproximadamente 500 milhões de barris, equivalente a um consumo de 1,3 MMbpd por dia pelo período de um ano.

Enquanto isso, a produção mundial em mar se encontra duplamente em risco, volume que representa em torno de 30% do total⁷. O primeiro risco é com a contaminação de coronavírus em operadores embarcados, o que pode causar rápida transmissão entre

⁴ Fonte: Bloomberg (<https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-03-10/saudi-arabia-escalates-price-war-with-massive-hike-to-oil-supply>)

⁵ Fonte: EIA, 2019 (<https://www.eia.gov/petroleum/storagecapacity/>)

⁶ Fonte: EIA, 2020 (<https://www.eia.gov/petroleum/supply/weekly/pdf/table4.pdf>)

⁷ Fonte: IEA, 2019 (<https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/offshore-oil-and-gas-production-by-scenario-2016-2040>)



outros trabalhadores e impactar diretamente a produção. O segundo risco é financeiro, devido ao fato de que a produção *offshore* costuma ser mais onerosa.

O Brasil, em parte, corre grandes riscos. De um lado, as empresas produtoras já reforçaram seus protocolos de segurança para evitar a contaminação da tripulação embarcada e, por conseguinte, paradas abruptas na produção em suas plataformas *offshore*. Por outro, conforme dados da Rystad Energy, o custo total de produção médio no Brasil está em torno de 35 US\$/bbl.

Pelo custo de produção, os maiores campos produtores advindos do pré-sal terão maior capacidade de se sustentar em meio a redução de preços. Contudo, os campos de menor produção, de acumulações marginais, por exemplo, correm maior risco. Isso significa que esse cenário pode inviabilizar mais de 1 MMbpd de produção brasileira.

Esse volume em risco é pouco menor do que a média de exportação de óleo cru em 2019, que alcançou a marca histórica de 1,2 MMbpd e contribuiu positivamente com a nossa balança comercial, adicionando algo em torno de US\$ 25 bilhões.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O cenário é devidamente incerto e turbulento. As ações necessárias para conter um colapso mundial do sistema de saúde geram um custo necessário para a economia e o impacto para o mercado de petróleo ainda é de difícil mensuração.

Qualquer movimento da OPEP+, novas medidas de proteção ou de oportunidade, levará a alterações na geopolítica do petróleo nesse momento, impactando fortemente as relações de mercado.

Na operação, medidas de segurança nas trocas de turnos e possível extensão do tempo embarcado são algumas estratégias que devem ser estudadas e implementadas pelas empresas. Uma ação de imediato seria a liberação dos testes de verificação rápida de todos os trabalhadores, principalmente aqueles embarcados.

No Brasil, já que o cronograma de novos projetos de produção, previsto para esse ano, não é intenso, é oportuno estudar as melhores alternativas para minimizar seus impactos.

Em um cenário de redução generalizada de demanda por derivados, é preciso garantir que a atividade de produção em toda a cadeia seja mantida no maior nível possível, evitando perda econômica e garantindo condição de maior flexibilidade para adoção de medidas de proteção.

Entre posições possíveis, dados os preços relativos e custos internos, o aumento gradual de produção nacional de derivados - a partir de óleo cru nacional, deve ser analisada cuidadosamente.

No mais, monitorar a propagação do vírus, as ações de contenção dos países afetados e o comportamento dos grandes mercados será a constante dos próximos dias, até que se alcance alguma estabilidade para se recuperar o necessário grau de investimento.



Firjan SENAI
SESI
IEL
CIRJ

