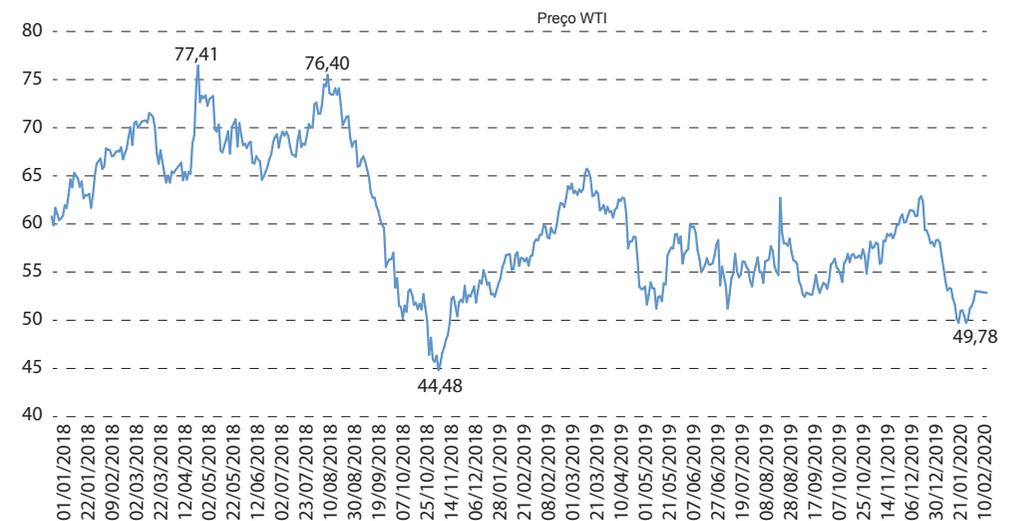
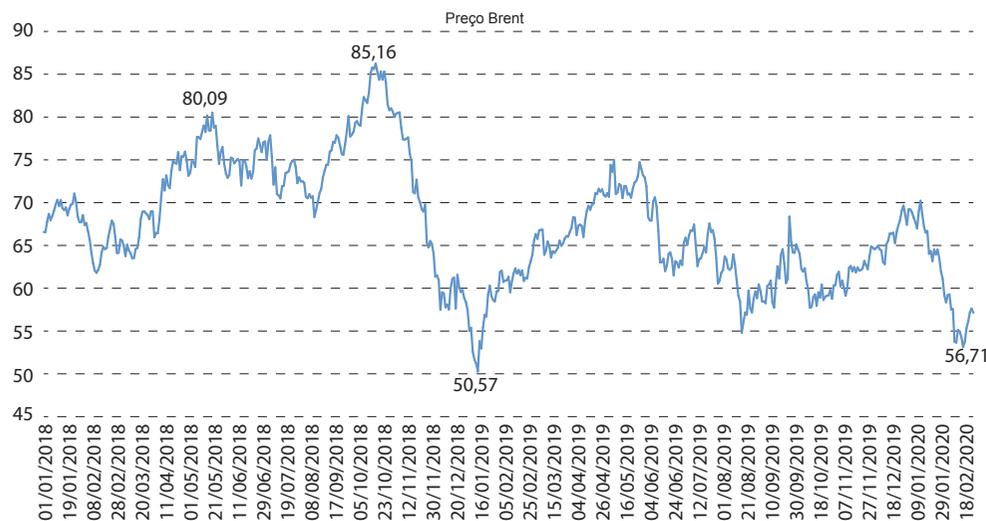


Cotação internacional do petróleo apresenta grande oscilação em março, com forte queda; efeitos para o setor de transporte são dúbios

Se 2018 foi um ano marcado por pressões de alta expressiva na cotação internacional do petróleo, particularmente até outubro, o ano de 2020 trouxe novas turbulências nesse mercado, porém no sentido oposto. Os jornais de todo o mundo noticiaram, na manhã de 09 de março, uma queda de mais de 20,0% na cotação da *commodity*, que fez

com que o petróleo bruto, tanto do tipo Brent quanto WTI, chegasse a valores mínimos da série histórica - na faixa de US\$ 30 / barril. Para efeitos de comparação, os dados mais recentes mostram que o Brent havia encerrado 25 de fevereiro de 2020 em US\$ 56,71 / barril, enquanto o WTI estava em US\$ 49,78 / barril (Gráfico 1).

Gráfico 01 - Cotação internacional do petróleo, tipos Brent e WTI - em US\$ / barril



Apesar da surpresa com a magnitude da queda, a volatilidade na cotação do petróleo, em si, não chega a surpreender, considerando que seu preço é fortemente influenciado por questões geopolíticas. A causa do choque presente tem relação com disputas entre a Arábia Saudita e a Rússia, dois grandes ofertantes do mercado global. Esses países divergem sobre qual seria a melhor estratégia de controle da sua produção, com o objetivo de conseguir estabilizar os preços da *commodity* em um cenário externo já marcado por incertezas, relacionadas, principalmente, aos efeitos econômicos do coronavírus.

Quais seriam os efeitos dessa conjuntura para o setor de transporte? Uma análise estática levaria à conclusão de que o efeito será positivo, levando a uma redução de preços dos combustíveis, na mesma magnitude da queda do preço do petróleo. Porém, algumas ponderações devem ser feitas a esse respeito.

A Petrobras, desde 2016, adota uma política de preços que tem como principal base a paridade com o mercado internacional. Assim, espera-se que a queda recente do preço do petróleo no mercado internacional levará a empresa a baixar o preço dos derivados. Contudo, deve-se considerar que esses efeitos positivos de redução do preço do barril de

petróleo podem ser anulados pelo movimento de depreciação da moeda brasileira frente ao dólar percebida recentemente. Isso porque o preço do combustível no mercado é composto, entre outros, pelo preço do barril de petróleo e pela taxa de câmbio.

Considerando essas informações, se a forte queda da cotação internacional do

petróleo não for significativamente afetada pela taxa de câmbio atual, desvalorizada, e se repassada ao preço final do combustível seria muito importante para o setor, que ainda não se recuperou das perdas acumuladas desde 2014.

Os dados da ANP sobre o preço do óleo diesel praticado por produtores e

importadores do combustível, disponíveis até 01/03, mostram o início de um comportamento de queda dos preços do combustível, mas ainda não captam a redução abrupta da cotação internacional que ocorreu nesta semana (Gráfico 2). É necessário acompanhar os dados para avaliar se haverá o devido repasse.

Gráfico 02 - Preço do óleo diesel de produtores e importadores - em R\$/L



Fonte: Elaboração CNT com dados da ANP.

Contudo, a queda brusca e repentina do preço do óleo - somada à crise do coronavírus - gerou insegurança nos mercados a nível global, provocando queda no preço dos principais ativos e provável desaquecimento da economia no mundo todo, inclusive no Brasil.

Nesse aspecto, dados mostram que o ciclo de atividade econômica do Brasil é bastante aderente ao ciclo de preços das *commodities* (Gráfico 3); portanto, um ciclo de forte queda desses preços

tende a gerar efeitos recessivos para a economia brasileira, já fragilizada pela lenta recuperação econômica. Isso pode ocorrer, por exemplo, via redução nas receitas de exportação, redução da liquidez internacional e aumento da aversão ao risco dos investidores externos, comprometendo o fluxo de capitais para o Brasil.

Portanto, ainda que a variação do preço do petróleo proporcione um cenário com custos menores, os transportadores poderão enfrentar, nas próximas semanas

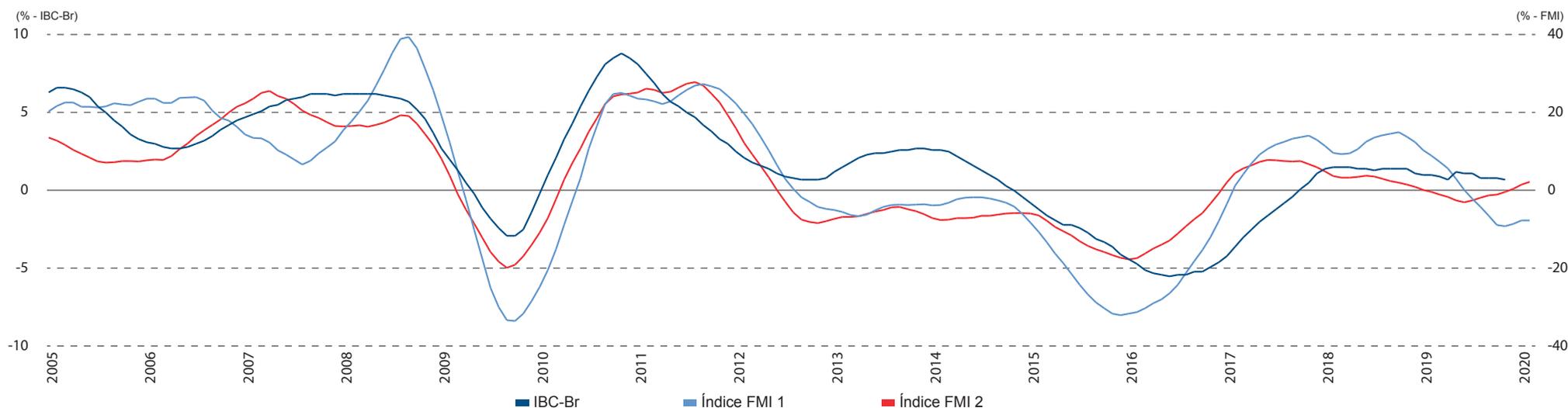
(ou meses), um cenário com demanda reduzida, que aumenta o custo da ociosidade, o que é negativo para o setor.

Papel dos combustíveis para os custos totais das atividades transportadoras

Insumo básico para o transporte, o combustível pode chegar a representar 22,1% dos custos totais das empresas

aéreas, segundo dados da PAS 2017. Esse percentual varia dentro do setor, de forma que as seguintes participações são percebidas: ferroviário e metroferroviário (6,7%), aquaviário (5,6%), rodoviário de passageiros (19,1%) e rodoviário de cargas (18,6%)¹.

Gráfico 03 - Ciclo de Preço das commodities e da economia brasileira (variação acumulada em 12 meses)



Fonte: Elaboração CNT com dados do FMI e do Banco Central do Brasil.

¹ Transporte em Números, dezembro de 2019.