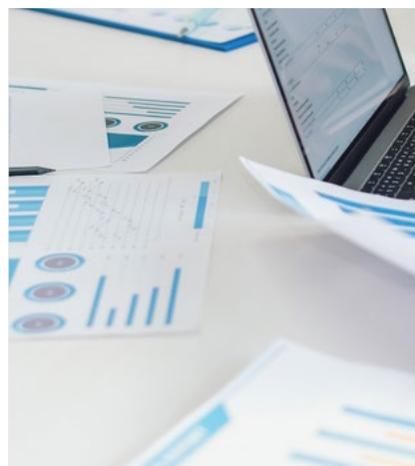
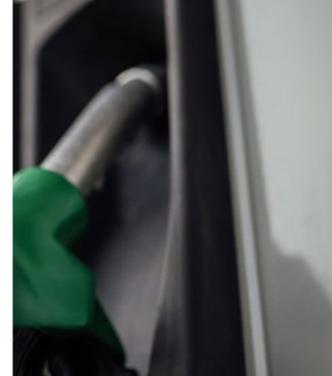




Análise de Conjuntura Trimestral

1º Edição

Petróleo e derivados:
Geopolítica e
Comércio exterior

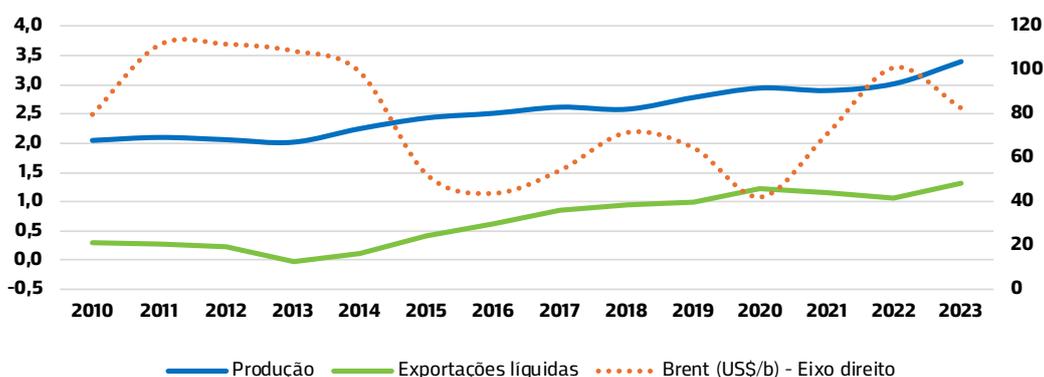


Os últimos dez anos foram marcados por uma série de eventos que impactaram e remoldaram o setor global de petróleo e gás, com efeitos para o setor de energia como um todo: o fim do superciclo das commodities, o boom do shale norte-americano, a pandemia da Covid-19 e a guerra na Ucrânia. Cada um desses acontecimentos gerou consequências e reações

dos principais players no âmbito geopolítico, desde as disputas por market share até às mudanças nos fluxos comerciais.

No Brasil não foi diferente. Desde 2016, a balança comercial de petróleo e derivados vem apresentando saldos positivos e crescentes, influenciados pelo crescimento da produção

Gráfico 01 - Produção e exportação de petróleo e preço do Brent
2010-2023, milhões de barris por dia (eixo esquerdo), US\$ por barril (eixo direito)



Fonte: Elaboração IBP com dados ANP, MDIC e U.S. Energy Information Administration

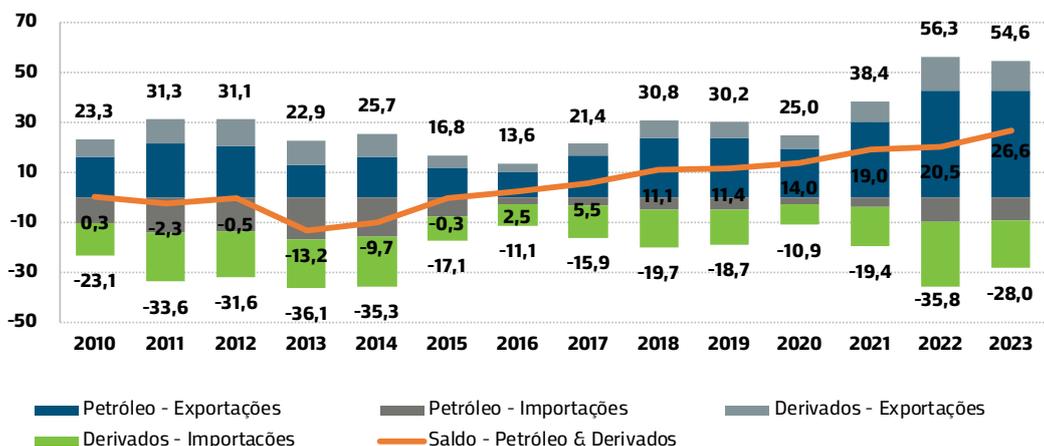
Aliado a um consumo que andou de lado na última década, o aumento de 1,1 milhão de barris por dia (51% em termos relativos) na produção, entre 2014 e 2023, culminou em um aumento de 1,2 milhão b/d (958%) nas exportações líquidas de petróleo.

Além dos impactos dessa evolução em diversas partes da economia – arrecadação pública, empregos, renda e outros fatores; torna-se interessante analisar os efeitos sobre a balança comercial brasileira, jogando luz sobre os acontecimentos e mudanças no mercado de petróleo dos últimos cinco anos em especial.

No gráfico 2 é possível enxergar uma forte redução dos fluxos entre 2015 e 2017, causada principalmente pela queda dos preços internacionais do petróleo e, conseqüentemente,

dos derivados. Nesse período, entretanto, o saldo da balança comercial de petróleo e derivados passou a ser positivo, esse movimento ocorreu por uma conjunção de fatores concomitantes: o aumento de mais de 15% da produção de petróleo, a crise econômica no país, reduzindo o consumo interno, e um aumento na capacidade de refino, de modo que a exportação de óleo bruto cresceu enquanto as importações de petróleo e derivados (especialmente em 2015 e 2016) caíram. Após esse período, com exceção de 2020, as importações de derivados se mantiveram relativamente estáveis, sendo seus preços os principais drivers das variações na balança de derivados. Já na balança de petróleo, também impactada pela flutuação dos preços, a elevação da produção doméstica desempenhou um papel fundamental no resultado.

Gráfico 02 – Balança comercial de petróleo e derivados
2010-2023, US\$ bilhão



Fonte: Elaboração IBP com dados MDIC

A partir de 2020, uma série de acontecimentos globais impactaram os mercados, especialmente o de energia. Primeiro com a pandemia da Covid-19, que inicialmente derrubou o preço e a demanda por petróleo; na sequência, a recuperação da demanda, somada aos cortes robustos de produção realizados pela OPEP+, passou a dar sustentação aos preços até o início de 2022, quando a invasão da Ucrânia pela Rússia e as consequentes sanções impostas pelo Ocidente catapultaram o preço do barril para mais de US\$ 120, atingindo o patamar mais alto em uma década.

Os impactos desses eventos não se deram apenas sobre os preços, como também sobre os fluxos de exportações, uma vez que as sanções contra a Rússia impunham restrições e condições a elas e visavam, principalmente, reduzir as receitas do país russo oriundas das suas exportações. No Brasil, essas mudanças foram observadas tanto nos fluxos de óleo bruto quanto nos de derivados.

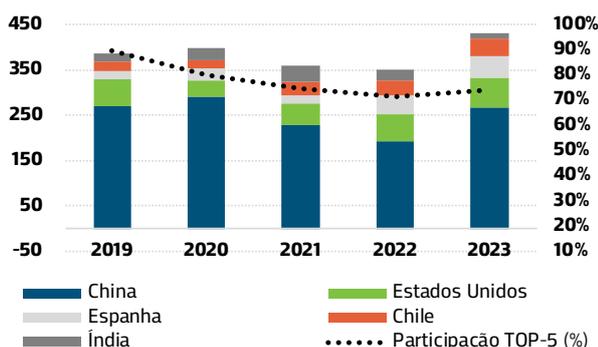
Petróleo Bruto

Exportações

Entre 2019 e 2023, as exportações brasileiras de petróleo bruto cresceram cerca de 430 mil barris por dia (b/d) – ou 37% –, atingindo 1,6 milhão b/d. Como já apontado, o principal driver foi o aumento da produção doméstica, que passou de 2,8 milhões b/d para 3,4 milhões b/d no mesmo período.

A expansão culminou em um maior número de parceiros comerciais, saltando de 19 países em 2019 para 28 em 2023. Esse movimento também pode ser observado ao analisar a evolução da participação dos cinco principais destinos em 2019 – a saber China, Estados Unidos, Chile, Índia e Espanha –, que responderam por 90% do óleo brasileiro exportado naquele ano. Em 2023, a participação desses países caiu para 74%. Enquanto China e EUA importaram praticamente o mesmo volume em 2019 e 2023, é válido apontar a queda das importações pela Índia, que passou a aproveitar os consideráveis descontos do óleo russo após as sanções e, ao mesmo tempo, o aumento do volume destinado a Europa, saltando de 34 milhões de barris (8% do total) para 134 milhões (23%).

Gráfico 03 – Principais destinos do petróleo bruto brasileiro 2019-2023, milhão de barris

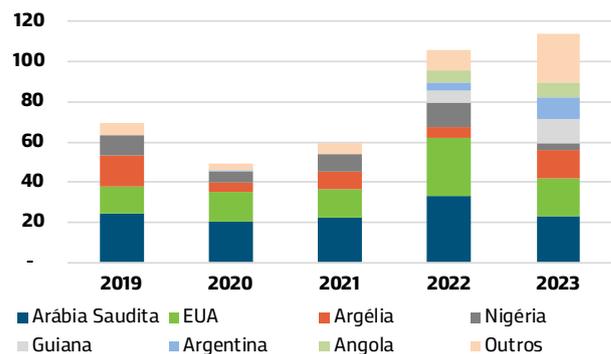


Fonte: Elaboração IBP com dados MDIC

Importações

Pelo lado das importações, Arábia Saudita e Estados Unidos responderam por 55% de todo óleo importado pelo Brasil nos últimos cinco anos. Apesar disso, o ano de 2023 mostrou um retrato diferente. Enquanto Arábia Saudita e EUA mantiveram o volume fornecido no patamar da média dos últimos anos, a participação caiu para 39%, dando espaço para o óleo dos países vizinhos Argentina e Guiana, responsáveis por 21% de todo o petróleo importado no ano. Além disso, enquanto o petróleo veio de 7 países em 2019, esse número saltou para 13 no ano passado, destacando-se uma maior participação dos países africanos.

Gráfico 04 – Origem das importações de petróleo bruto 2019-2023, milhão de barris



Fonte: Elaboração IBP com dados MDIC

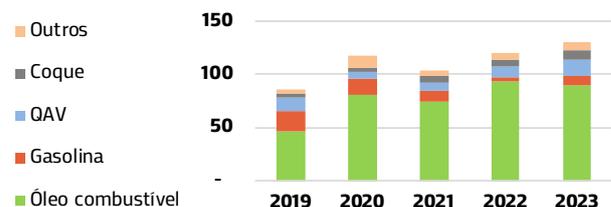
Derivados

No caso dos derivados, os produtos apresentam diferentes dependências externas e o comportamento de cada um nos últimos anos foi impactado especialmente pela pandemia e pelos eventos geopolíticos. No agregado, o país importou 1,07 bilhão de barris de derivados no período de 2019 a 2023, tendo o diesel respondido por 439 milhões (41%) do total, seguido pela gasolina A com 122 milhões (11%). Ao passo que as exportações totalizaram 558 milhões de barris, dos quais 384 milhões (69%) foram de óleo combustível.

Exportações

Como já apontado, o óleo combustível é o principal derivado exportado pelo Brasil, seguido por gasolina e querosene de aviação – é importante ressaltar que o QAV utilizado para abastecer aviões em viagens internacionais é contabilizado como exportação.

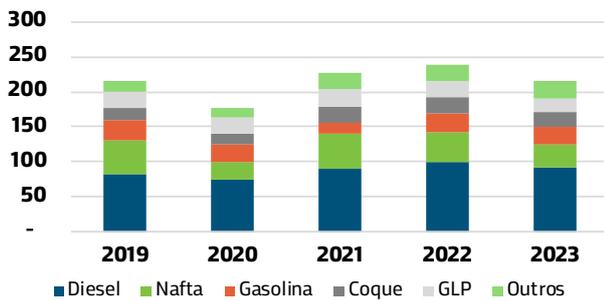
Gráfico 05 – Exportações de derivados de petróleo por produto 2019-2023, milhão de barris



Fonte: Elaboração IBP com dados MDIC

Importações

Gráfico 06 – Importações de derivados de petróleo por produto
2019-2023, milhão de barris



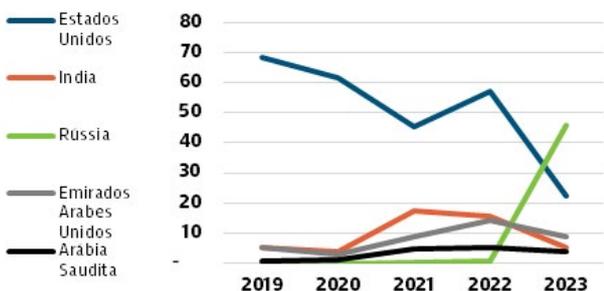
Fonte: Elaboração IBP com dados MDIC

Diesel

Pela preponderância no modal rodoviário no país, o diesel é o principal derivado refinado e o que apresenta maior dependência externa. Após ser o produto menos impactado no primeiro ano da pandemia, o diesel observou sucessivas vendas recordes entre 2021 e 2023, quando atingiu 412 milhões de barris. Esse aumento do consumo foi acompanhado de um maior volume de diesel importado para suprir o abastecimento doméstico, dadas as restrições de capacidade e configuração das refinarias nacionais.

Em relação a origem, os Estados Unidos vinham sendo o principal fornecedor, respondendo por mais da metade de todo o diesel importado pelo Brasil nos últimos 5 anos. Entretanto, após o início da guerra na Ucrânia, o estreitamento das relações comerciais entre Rússia – importante produtor e exportador de petróleo e derivados - e Europa, além das posteriores sanções impostas pelo G7, os fluxos globais foram rearranjados e pressionaram os preços do diesel para cima, em adição ao aumento que já era observado na esteira da elevação dos preços do barril de petróleo. No mercado internacional, tanto o petróleo quanto os derivados russos passaram a ser transacionados com descontos, fruto das sanções que impunham um teto de preço para o barril de petróleo russo e outros dispositivos que visavam enfraquecer as receitas do governo da Rússia com as exportações de commodities. Esse rearranjo foi sentido também no Brasil, especialmente em 2023, quando as importações do diesel russo saltaram para 46 milhões de barris, ante cerca de 760 mil barris no ano anterior.

Gráfico 07 – Importação de diesel por país de origem
2019-2023, milhão de barris



Fonte: Elaboração IBP com dados MDIC

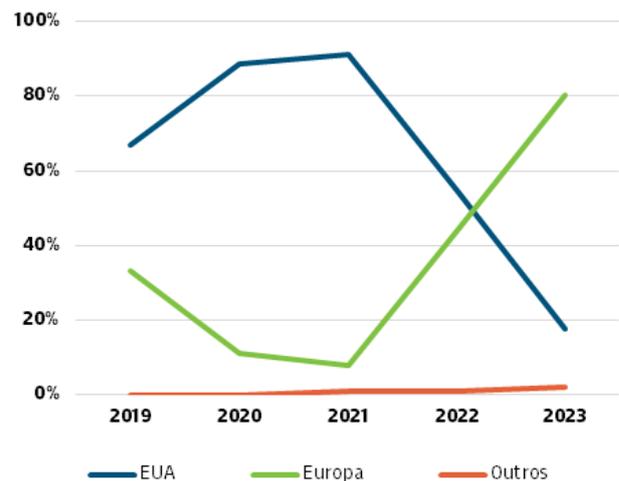
Gasolina

Após atingir o patamar mais alto da série histórica com 30 milhões de barris em 2019, as importações de gasolina A recuaram nos dois anos seguintes diante das medidas de restrição de mobilidade durante a pandemia, que por sua vez reduziram o consumo de gasolina C – ou seja, a gasolina A com adição obrigatória de etanol anidro. A reabertura da economia impactou a demanda por gasolina numa conjunção de fatores que se revezaram nos últimos três anos: a demanda reprimida da pandemia, preço do etanol hidratado acima da paridade e uma mudança estrutural do consumo, que parece ter deixado para trás as análises de que as fortes vendas seriam apenas um resquício da demanda reprimida.

É possível observar ainda dois movimentos em relação a gasolina nos anos de 2022 e 2023. Primeiramente, o aumento da participação da Europa nas exportações de gasolina para o Brasil, passando dos 33% em 2019 para 44% e 80% em 2022 e 2023 respectivamente. Esse avanço foi influenciado pela mudança nas refinarias europeias do óleo pesado russo por óleos mais leves após a invasão da Ucrânia, alterando, portanto, o balanço dos derivados produzidos na Europa. E segundo, o país foi exportador líquido de gasolina A no 4º trimestre, ou seja, exportou mais do que importou, tendo contribuído para isso a maior disponibilidade e competitividade do etanol hidratado. A última vez que isso havia ocorrido foi em meados de 2021 diante da demanda reduzida.

Gráfico 08 – Participação nas importações de gasolina pelo Brasil

2019-2023, porcentagem (%)



Fonte: Elaboração IBP com dados MDIC

Conclusão

Até o fim da década, a produção brasileira de petróleo deverá ultrapassar o patamar de 5 milhões de barris por dia, ante uma média de 3,4 milhões b/d em 2023. Esse crescimento permitirá maiores volumes de petróleo bruto destinados a exportação, dadas as restrições de capacidade de refino no país, aumentando, portanto, a participação e relevância do setor de petróleo na balança comercial brasileira. Pela ótica dos derivados, a expansão prevista do parque refino contribuirá para reduzir a dependência externa de alguns produtos, aliada também ao avanço dos biocombustíveis e de investimentos em infraestrutura no país. O campo geopolítico, por sua vez, seguirá impactando os mercados e influenciando tanto o nível de preços, como os fluxos comerciais de petróleo e derivados. No curto prazo, torna-se relevante acompanhar os desdobramentos para os mercados de energia dos conflitos no Oriente Médio, e seu potencial para disrupções da oferta; as eleições tanto nos Estados Unidos, pela possível mudança na trajetória das políticas

voltadas para transição energética, como na Venezuela, pelo possível relaxamento das sanções, que permitiria a recuperação da produção e o retorno do óleo venezuelano ao mercado. A batalha dos bancos centrais contra a inflação parece se aproximar do ponto de inflexão, a queda da taxa de juros nos EUA e na Europa tende a dar suporte para a demanda, do outro lado os próximos passos da OPEP+ em relação aos patamares do corte de produção e sua duração também influenciarão a trajetória do preço do barril.

Ainda no que tange a transição energética, é importante reforçar o papel crucial do Petróleo nos cenários de descarbonização, gerando capacidade de investimentos, disponibilizando tecnologias disruptivas e riqueza para a sociedade enquanto ocorre a transição para uma economia de baixo carbono. No Brasil, com o pré-sal, vislumbramos uma produção de petróleo com emissões ainda menores do que temos hoje nas atividades de exploração e produção, o que coloca o país em uma posição estratégica e competitiva entre os produtores de óleo no mundo, nas próximas décadas.



**CONECTAR A INDÚSTRIA PARA IR CADA VEZ MAIS LONGE.
ISSO GERA ENERGIA.**



@ibpbr



/ibpbr



@IBPbr

IBP - Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás

Av. Almirante Barroso, 52 - 21º e 26º andares - RJ - Tel.: (21) 2112-9000
ibp.org.br | relacionamento@ibp.org.br