



# **O Impacto do Aumento do Preço do Petróleo na Economia Moçambicana**

Channing Arndt, Luis Matsinhe\*,  
Peter Mulder, Eugénio Paulo, João E. Van Dunem



## **Discussion papers**

No. 19P

Novembro 2005

Direcção Nacional de Estudos e  
Análise de Políticas

Ministério da  
Planificação e Desenvolvimento

República de Moçambique

O objectivo das publicações é estimular a discussão e troca de ideias sobre questões pertinentes para o desenvolvimento económico e social de Moçambique.

Existem diferentes opiniões acerca da melhor maneira de fomentar o desenvolvimento económico e social. As publicações têm como objectivo abordar essa diversidade.

**É de realçar que as ideias apresentadas nos documentos são de inteira responsabilidade dos respectivos autores e não reflectem necessariamente o posicionamento do Ministério da Planificação e Desenvolvimento ou qualquer instituição do Governo de Moçambique.**

O logo foi gentilmente providenciado pelo artista moçambicano Ndlozy.

**Contact:**

Direcção Nacional de Estudos e Análise de Políticas (DNEAP)  
Ministério de Planificação e Desenvolvimento  
Av. Ahmed Sekou Touré nº 21, 4º andar  
Maputo, Moçambique  
Tel: (+258) 2 1 499442  
Fax: (+258) 2 1 492625  
Web: [www.mpd.gov.mz](http://www.mpd.gov.mz)

\*Email: [lmatsinhe@mpd.gov.mz](mailto:lmatsinhe@mpd.gov.mz)

## **O IMPACTO DO AUMENTO DO PREÇO DO PETRÓLEO NA ECONOMIA MOÇAMBICANA**

### **Sumário**

*Este Memorando provê uma análise sobre em que medida o preço do petróleo afecta a economia Moçambicana. O preço do petróleo mais do que triplicou desde o nível mais baixo registado a inícios de 2002. Os altos preços actuais – que são similares aos níveis alcançados durante a crise do período 1979-1980 (em termos nominais) – terão um impacto consideravelmente negativo na economia Moçambicana.*

*Quando olhamos para os preços internacionais do petróleo durante os últimos 20 anos, podem-se distinguir aproximadamente dois períodos: antes de 2002 os preços do petróleo variaram entre \$10 e \$30 por barril (excepto para certos picos incidentais), enquanto que depois de 2002 os preços têm aumentado vertiginosamente até ao preço actual de \$65 por barril. É importante notar que os altos preços do petróleo que actualmente enfrentamos são mais um fenómeno estrutural do que accidental, e por isso não podemos esperar um declínio considerável dos seus preços num futuro próximo. Com certeza, os preços futuros são incertos e podem cair, mas o aumento nos últimos 3.5 anos e a grande variedade dos prognósticos recentes tornam razoável o pressuposto de que os preços do petróleo variarão entre \$50 e os \$65 pelo menos até o próximo ano.*

*Cerca de 20% das importações de Moçambique estão relacionadas com o petróleo, sendo os próprios produtos petrolíferos (cerca de 12%) e os bens manufacturados de uso intensivo de energia tais como o plástico e outros produtos químicos (cerca de 8%). O nosso estudo mostra que como resultado podemos esperar que os altos preços do petróleo tenham um impacto considerável sobre a balança de pagamentos, a taxa de câmbio, a taxa de inflação e o preço interno dos combustíveis. Dada a proporção considerável das importações relativos ao petróleo, as nossas estimativas indicam que o actual alto nível do preço do petróleo implicará um aumento do custo das importações em cerca de \$150 milhões (equivalente a 2.3% do PIB de 2006), uma depreciação real do Metical que varia de 9-10%, um aumento da inflação em 6%, e o conseqüente aumento do preço interno dos combustíveis que varia em cerca de 15 a 40% em comparação com os preços de Junho. Caso as companhias petrolíferas forem compensadas pelas perdas que elas acumularam ao longo dos últimos meses, devido a fixação do preço dos combustíveis em Moçambique ao longo do período entre Junho e Outubro, os preços teriam que subir ainda mais, particularmente para os produtos como o petróleo de iluminação e o Jet Fuel.*

*Ao todo, todas estas mudanças poderão ter impacto negativo sobre a pobreza, particularmente nas zonas urbanas. Os agregados familiares rurais são menos afectados porque tendem a consumir menos combustível directamente e têm uma maior propensão para o consume doméstico do que os urbanos, o que lhes concede um considerável grau de protecção em relação aos inventos do mercado. Ambos os consumidores rurais e urbanos sofrem devido ao aumento dos custos do transporte de alimentos das zonas de produção rural para os centros urbanos de consumo. O aumento das margens de comercialização implica a redução dos preços ao produtor e o aumento dos preços ao consumidor com impacto negativo sobre ambas as zonas.*

*Para limitar o impacto negativo dos altos preços do petróleo é necessário monitorar cuidadosamente as reservas internacionais assim como as causas de inflação não relacionadas*

*com o petróleo. Adicionalmente, as nossas estimativas indicam que sob todos os cenários, a absorção total declina por um pouco mais de 2%. A absorção total é uma medida do bem-estar e assim Moçambique torna-se num país mais pobre devido aos altos preços do petróleo. Este é simplesmente o resultado de ter que pagar mais em termos reais para a importação de um produto crucial. O choque do preço do petróleo pode ser considerado como uma redução na oferta total dos bens disponíveis a economia.*

*A escolha macroeconómica crucial inclui a distribuição do choque por outros agregados macroeconómicos. Caso o investimento real (que inclui o investimento público) e as despesas correntes públicas reais sejam fixas, o peso total do ajustamento é transferido para os agregados familiares que terão então um declínio do seu consumo em cerca de 3 a 4%. O aumento das despesas públicas move o consumo adicional ao sector público a custa dos agregados familiares. Assim, do ponto de vista dos agregados familiares, a melhor política é evitar um aumento considerável das despesas públicas e de partilhar o peso do ajustamento entre os agregados familiares, o governo e o investimento.*

*Para pagar pelo aumento no custo das importações existem várias opções: i) reduzir as importações de produtos petrolíferos, ii) reduzir as outras importações, iii) aumentar as exportações, iv) contrair empréstimos em divisas, v) perder reservas internacionais. Em geral, a realidade permite uma combinação destas cinco possibilidades que acontecerão dentro de um quadro dinâmico.*

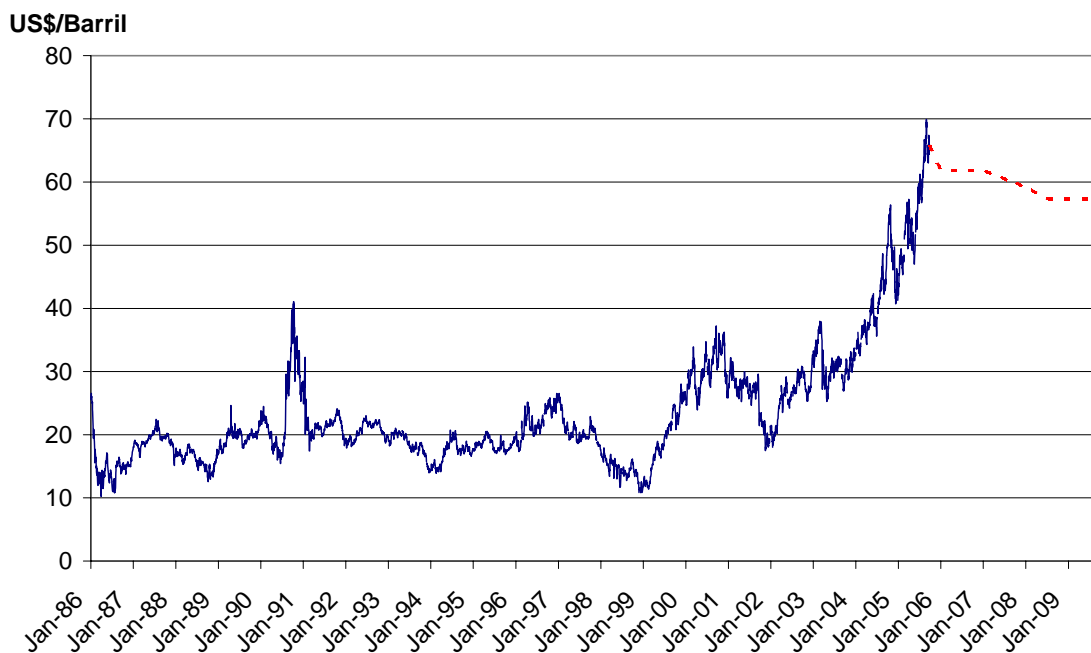
*Embora ninguém receba com agrado o aumento do preço dos combustíveis é importante ligar gradualmente os preços internos dos combustíveis aos preços do mercado internacional. Afixação dos preços internos pode causar mais problemas do que resolve-los. Um preço fixo na presença de altos e crescentes preços do petróleo fazem com que as companhias petrolíferas acumulem perdas substanciais. Isto implica o risco de interrupção da oferta a menos que o governo cobre a lacuna por um determinado tipo de subsídio. No entanto, os subsídios aos combustíveis reduzem recursos para outras actividades, eles também aumentam o peso do ajustamento macroeconómico. Com o subsídio aos combustíveis, o consumo interno do petróleo mantém-se mais alto do que seria se os preços não fossem subsidiados. O custo da importação do petróleo é consideravelmente mais alto em termos da moeda externa. Por forma gerar moeda externa, devem-se aumentar ainda mais as exportações e as importações não relacionadas com petróleo devem ser comprimidas. Ademais, as simulações do nosso modelo indicam que o consumo geral dos agregados familiares não beneficia de subsídios. Adicionalmente, preços baixos dos combustíveis em relação aos países vizinhos criam forte incentivos ao contrabando. Finalmente, o preço artificialmente baixo dos combustíveis enfraquece os incentivos para o racionamento do uso dos combustíveis, num momento em que os custos económicos reais são elevados.*

*Dada a magnitude do necessário aumento dos preços internos dos combustíveis torna-se justo realizar mais investigações a possibilidade de mudanças da natureza da taxa específica sobre os combustíveis e de ajustamento do marco regulamentar de forma a ajustar as margens dos distribuidores e retalhistas. Finalmente, é importante realizar ajustamentos nos preços de forma transparente de modo a esclarecer aos consumidores e a comunidade de negócios que as mudanças são necessárias, justas e consistentes com a política de estabilização do Governo.*

## 1 O aumento permanente do preço do petróleo no mercado internacional

Nos últimos vinte anos, o comportamento do preço do petróleo no mercado internacional permite destacar dois períodos fundamentais. O *primeiro período*, que abrange a segunda metade da década de 80 até finais de 2003, caracteriza-se por uma certa estabilidade nos preços do petróleo que se situam dentro de uma faixa de preços entre os 10 e os 30 dólares americanos (USD) por barril. Conforme pode ser confirmado no gráfico 1, apesar das oscilações nos preços do barril, a série temporal do preço do petróleo para este período acaba por reverter para uma média dentro da faixa mencionada. É ainda dentro deste quadro que se pode assinalar dois momentos em que a série de preços transpõe os 30 USD por barril: em vésperas da Guerra do Golfo (finais de 1990) e pouco antes da segunda invasão do Iraque (inícios de 2003).

Gráfico 1. O preço do petróleo nos mercados internacionais (1986-2009)



Ao contrário do primeiro período caracterizado pela estabilidade nos preços do petróleo no mercado internacional, o *segundo período* revela um claro aumento nos preços do crude. Enquanto que em Dezembro de 2003 os preços situavam-se perto dos 30 USD por barril, no espaço de 18 meses os preços mais do que duplicam, atingindo em finais de Agosto de 2005 um valor próximo dos 70 USD por barril.

Contrariamente às crises de petróleo de 1973 e 1979 que surgiram com perturbações do lado da oferta, esta actual crise é em grande medida engendrada por fenómenos de mercado associados à procura. Em particular, merece realce o crescimento da procura de petróleo de economias emergentes como as da China e Índia (impulsionado pelo forte aumento no consumo), agravado pelo aumento da procura de países do G7 tais como os Estados Unidos e o Japão.

De acordo com projecções recentes do Fundo Monetário Internacional, espera-se até ao final de 2006 que o preço do petróleo estabilize entre os 60 e 65 USD por barril. Prevê-se ainda, ao longo de 2007, uma descida do preço abaixo da linha dos 60 USD por barril e, a partir de 2008, uma estagnação do preço entre os 55 e 60 USD. Estas previsões podem ser confirmadas no gráfico.

## 2 O peso de produtos associados ao petróleo nas importações de Moçambique

A estrutura das importações em Moçambique consagra um peso relativamente importante para o combustível e produtos cuja indústria é intensiva na sua utilização (designadamente produtos químicos e plásticos). Nos últimos anos, a proporção de importações deste tipo de produtos tem-se mantido praticamente constante, representando cerca de 20% do valor total da mercadoria importada (excluindo o ano de 2002, considerado um ano atípico e para o qual as explicações para a queda na percentagem de importações de combustíveis e produtos relacionados ainda estão por apurar).

A título de exemplo, não obstante o rápido aumento dos preços do crude (e o conseqüente aumento do valor CIF das importações de combustível), em 2004 a percentagem de importações de combustíveis e seus derivados (21.5%) regista um valor bastante próximo à do ano anterior (21.4%), como podemos comprovar no Quadro 1. Este facto justifica-se através de um sólido crescimento de importações não relacionadas com o combustível durante o referido período.

*Quadro 1. Importação dos combustíveis e de produtos de industria intensiva em combustível nas importações (2000-2004) em (%)*

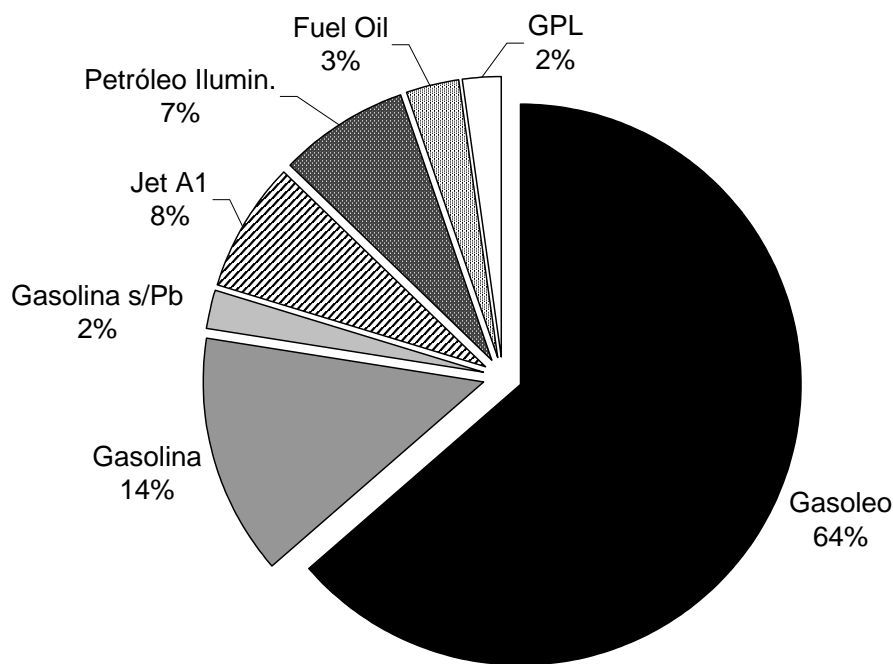
	2000	2001	2002	2003	2004
Combustíveis	12.2	12.9	8.4	13.7	12.6
Produtos das industrias químicas	4.4	3.7	3.4	5.2	4.6
Plásticos, borracha e suas obras	2.8	5.6	4.5	2.6	4.4
<b>Total</b>	<b>19.4</b>	<b>22.2</b>	<b>16.3</b>	<b>21.5</b>	<b>21.6</b>

Nota: Foi adoptada a nomenclatura de produtos do INE para as importações. Os produtos das indústrias químicas excluem produtos farmacêuticos, ao contrário da referida nomenclatura.

Dada a estrutura e volume de importações de um país importador de petróleo como é o caso de Moçambique, o preço do petróleo tem uma importância crítica para a economia moçambicana na medida em que afecta substancialmente a factura de importação. De 2003 para 2004, de acordo com dados oficiais do INE, a factura de importação registou sensivelmente um aumento de 16.5 milhões de USD devido exclusivamente ao aumento dos preços dos combustíveis.<sup>1</sup> Por outro lado, importa referir que, dependendo do grau de transmissão dos preços (também conhecido por “pass-through”), o aumento abrupto do preço do petróleo coloca pressões inflacionárias sobre a economia que merecem seguramente alguma atenção. Estes aspectos irão ser abordados em maior detalhe mais adiante.

Apesar do considerável peso dos combustíveis na estrutura das importações, a distribuição do consumo dos diferentes tipos de combustível é desigual. No gráfico 2, podemos observar os níveis de consumo para cada um dos diferentes combustíveis em 2005.

Gráfico 2. Consumo dos combustíveis em Moçambique em 2005



Fonte: Ministério da Energia

<sup>1</sup> As quantidades de combustível importado entre estes dois anos mantiveram-se sensivelmente inalteradas. Este valor não inclui, contudo, o efeito sobre o valor das importações de produtos que utilizam o combustível como matéria-prima de forma intensiva.

É fácil de constatar que o gasóleo aparece de longe como o principal combustível consumido no país com um nível de consumo de cerca de 400 milhões de litros previstos para 2005, segundo dados fornecidos pelo Ministério da Energia. Em segundo lugar e bem distante, aparece a gasolina com um consumo previsto para o ano corrente de cerca de 80 milhões de litros. Dentre os restantes combustíveis (com um consumo previsto para igual ou inferior a 50 milhões de litros para 2005) salienta-se o petróleo de iluminação, produto essencial para os agregados familiares mais pobres, com um consumo perto dos 50 milhões de litros e um peso estimado no orçamento das famílias pobres urbanas e rurais de 1.9 e 0.9% respectivamente. Exceptuando o jet fuel, que atinge um nível de consumo idêntico ao do petróleo de iluminação, os combustíveis remanescentes apresentam níveis de consumo relativamente irrisórios.

### 3 Consequências do aumento do preço do crude: impactos macroeconómicos

#### 3.1 Relações básicas macroeconómicas

##### 3.1.1 Balança de pagamentos

Na secção 2, viu-se que cerca de 20% das importações em Moçambique estão directa ou indirectamente relacionadas com o petróleo. Não é surpreendente, portanto, que um aumento estrutural nos preços do petróleo tenha um impacto significativo na balança de pagamentos através da factura de importação.

A título de exemplo, comparativamente a um preço do crude de \$40/barril, um preço de \$60/barril implicará em 2006 uma saída de 150 milhões de USD adicionais (equivalente a 2.3% do PIB de 2006). A questão que se coloca é então a seguinte: como pagar esta factura adicional?

Uma equação fundamental da balança de pagamentos permite-nos elucidar sobre soluções possíveis:

$$(1) \quad B + P_E E - (P_{NO} NO + P_O O) = \Delta R$$

Onde

B = Fluxos financeiros

E = Exportações

O = Importações petrolíferas

NO = Importações não petrolíferas

P = Preços

$\Delta R$  = Variação nas reservas internacionais do Banco de Moçambique

Assim, a equação oferece cinco possibilidades para responder ao aumento dos preços do petróleo:



- a) Diminuição das importações petrolíferas
- b) Diminuição das outras importações
- c) Expansão das exportações
- d) Empréstimo de divisas
- e) Perda de reservas internacionais

Em geral, a realidade permite uma combinação destas cinco possibilidades que acontece dentro de um quadro dinâmico.

### 3.1.2 Balança de pagamentos e contas nacionais

Num cenário sem alterações do nível das reservas internacionais, temos então:

$$(1a) \quad B + P_E E - (P_{NO} NO + P_O O) = 0$$

Por outro lado, a identidade das contas nacionais estipula que:

$$(2) \quad \text{PIB} = C + I + G + E - M$$

$$(2a) \quad \text{Abs} = C + I + G = \text{PIB} + (P_{NO} NO + P_O O) - E$$

Onde:

B = Fluxos financeiros

M = Importações

O = Importações petrolíferas

NO = Importações não petrolíferas

E = Exportações

C = Consumo

G = Despesa do Governo

I = Investimento

P = Preço

Abs = Absorção

PIB = Produto Interno Bruto

Como notamos, esforçamo-nos para que a balança de pagamento esteja em equilíbrio (equação 1a), ao invés de usar as reservas internacionais para pagar a factura mais elevada da importação causada pela subida do preço do petróleo (Po). Mais ainda, nós não pretendemos uma redução do PIB, pelo que assumimos um PIB fixo nas equações (2 e 2a). Em resultado disso, os altos custos de importação do petróleo devem ser pagos pelas componentes do lado esquerdo da equação 2a. A capacidade de absorção (Abs) de uma economia é um indicador de bem-estar e é composto por três componentes: consumo (C), investimento (I) e despesas públicas (G). Dado que o PIB é assumido ser constante, da equação (2<sup>a</sup>) resulta que o choque causado pela subida do preço de petróleo obriga uma redução do consumo, ou do investimento ou das despesas públicas ou a combinação destes três.

## **3.2 Modelação das implicações do aumento do preço do petróleo**

### **3.2.1 O Modelo CGE do impacto macroeconómico**

As relações contabilísticas acima apresentadas combinadas com a proporção do petróleo e seus derivados em relação ao total das importações provêm um marco inicial razoável para a compreensão das implicações do aumento do preço dos combustíveis utilizando modelos macroeconómicos mais sofisticados. Para a análise dos choques nos termos de trocas como o aumento do preço do petróleo, os modelos Computarizados de Equilíbrio Geral (CGE) são uma ferramenta de escolha. Em Moçambique já existe um modelo CGE. A informação que suporta o modelo depende da estrutura da economia em 2001. Esta estrutura foi modificada ao longo dos últimos quatro anos; no entanto, demoras na publicação de contas nacionais detalhadas e coerentes atrasam a actualização da base de dados. Enquanto que um modelo baseado em informação actualizada seria desejável, o modelo existente com base na informação de 2001 ainda providencia fundamentos valiosos sobre as potenciais implicações do aumento do preço dos combustíveis.

Os modelos computáveis de equilíbrio geral capturam o comportamento dos agentes assim como as identidades macroeconómicas. Assim, num modelo de CGE, o aumento do preço de um bem induz a que os consumidores procurem menos o tal bem. Ao mesmo tempo, ele encoraja os produtores locais a produzirem mais. Como foi acima indicado, todas as identidades macroeconómicas devem ser respeitadas. Por exemplo:

- a) Os agregados familiares devem respeitar o seu constrangimento orçamental;
- b) O preço interno das importações igualam o preço CIF multiplicado pela taxa de câmbio e o imposto aduaneiro prevalecente mais qualquer margem de comercialização ou impostos internos adicionais sobre as vendas;
- c) O valor das importações não pode exceder a disponibilidade de moeda estrangeira;
- d) A oferta de bens deve igualar a procura pelos bens (com as acumulações de inventariações incluídas na procura);
- e) As firmas não podem utilizar mais do que qualquer um factor que não seja o que esteja disponível na economia;
- f) O investimento deve ser financiado via poupanças internas e externas; e,
- g) O consumo público deve ser financiado através de impostos, donativos ou de empréstimos nos mercados interno ou externo.

Adicionalmente, o modelo CGE permite que se considerem alternativas de respostas dos investidores, governo e do banco central aos diferentes choques. Dado o alto nível de flexibilidade, os modelos CGE são melhor entendidos como simulações laboratoriais onde as implicações dos choques alternativos sobre a economia podem ser estudadas em conjunto ou isoladamente.

O Quadro 2 descreve as simulações apresentadas com o propósito de se analisarem as implicações do aumento do preço do petróleo. A primeira simulação considera apenas as implicações do aumento do preço do petróleo enquanto que a segunda simulação

considera as implicações combinadas do aumento do preço do petróleo e dos seus derivados. As simulações restantes consideram as implicações dos subsídios sobre o preço do petróleo, aumento das despesas públicas reais e uma resposta equilibrada aos choques no preço do petróleo. Os resultados macroeconómicos das simulações são apresentados no Quadro 3.

*Quadro 2. Descrição das simulações do modelo*

<b>Simulação</b>	<b>Descrição</b>
0) Base	Informação base em biliões de meticais de 2001
1) Só petróleo	Preço do petróleo aumenta em 50%.
2) Petróleo e químicos	Preço do petróleo aumenta 50% e químicos 12.5%.
3) Subsídio importação	Cenário 2 com 16% de subsídio as importações do petróleo
4) Aumento. Gov.	Cenário 2 com 5% aumento nas despesas correntes reais públicas
5) Equilibrado	Cenário 2 com ajustamentos equilibrados.

*Quadro 3. Implicações Macroeconómicas*

	Variação percentual da Base					
	0) Base	1) Só Petróleo	2) Petróleo e Químicos	3) Sub Import	4) Aum Gov	5) Equilibrado
Taxa de câmbio real	100	7.2	9.5	9.9	9.3	9.2
Absorção total	10070	-1.6	-2.1	-2.1	-2.1	-2.0
Exportações	666	3.9	4.9	5.3	4.7	4.5
Importações	3104	-3.6	-4.7	-4.6	-4.7	-4.8
Consumo familiar	6101	-2.6	-3.4	-3.4	-4.5	-2.0
Investimento total	2696	0.0	0.0	0.0	0.0	-2.8
Des Públicas Correntes	1272	0.0	0.0	0.0	5.0	-0.5
PIB	7704	-0.3	-0.4	-0.4	-0.4	-0.4

Resultados chave das simulações:

- 1) O aumento no preço do petróleo por si só é a determinante mais importante dos resultados. Porém, o aumento do preço dos produtos derivados como plásticos, borracha, fertilizantes e outros petroquímicos é também importante.
- 2) Nas simulações, o modelo não utilize reservas internacionais ou faz recurso a empréstimos no exterior. O constrangimento da balança de pagamentos descrita na equação (1a) implica, então, que as exportações devem aumentar, as importações declinar, ou alguma combinação dos dois. De forma a aumentar as exportações e/ou reduzir as importações, a economia deve aumentar o preço relativo dos bens comercializáveis e reduzir o preço dos bens não comercializáveis. Isto é alcançado

através da desvalorização real da moeda. Todas as simulações indicam uma desvalorização real entre 9 a 10%.

- 3) Moçambique torna-se num país mais pobre. A absorção total é uma medida do bem-estar. Em todos os cenários a absorção total declina em um pouco mais de 2% . Isto é simplesmente resultado de ter que pagar mais em termos reais por uma importação crucial. O choque do preço do petróleo pode ser visto como uma redução da oferta total dos bens disponíveis na economia.
- 4) O subsídio sobre os combustíveis aumenta o peso macroeconómico do ajustamento. Com o subsídio sobre o combustível, o consumo interno do petróleo continua mais alto do que caso se permitisse o aumento do preço. As despesas de importação do petróleo são consideravelmente maior em moeda externa, as exportações têm que aumentar ainda mais e as importações de outros produtos devem ser severamente comprimidas. Note que o consumo geral dos agregados familiares não beneficia de subsídio.
- 5) As escolhas macroeconómicas cruciais envolvem a distribuição do choque pelos agregados macroeconómicos. Note que nos primeiros três cenários, o investimento real (que inclui o investimento público) e a despesa corrente pública são fixos, como pressuposto. Isto implica que o peso total do ajustamento é passado para os agregados familiares cujo consumo declina em aproximadamente 3.4% nos cenários 1 e 2. O aumento das despesas públicas, como no cenário 4, move o consumo adicional para o sector público em prejuízo dos agregados familiares. Do ponto de vista dos agregados familiares, a melhor política é o cenário 5. Neste cenário, o peso do ajustamento é partilhado entre os agregados familiares, o governo e o investimento.

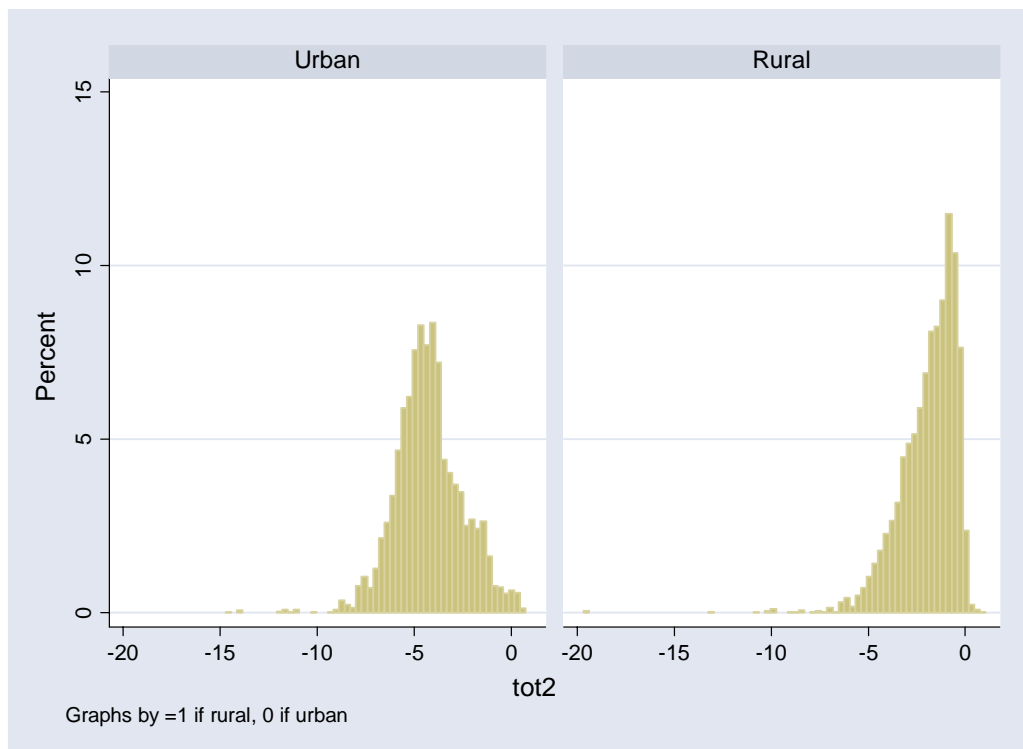
### **3.3 Impacto sobre a Pobreza**

O impacto sobre a pobreza da subida do preço do petróleo é forte particularmente nas zonas urbanas. Os resultados mostram uma subida de níveis de pobreza tanto nas zonas urbanas e como rurais. Ao nível nacional, a incidência de pobreza passa de 54.1% a 55.5-55.8% dependendo de cenário. Nas zonas urbanas, o efeito é mais importante. A incidência de pobreza passa de 51.5 a 53.0-54.0% dependendo do cenário. Nas zonas rurais, a incidência de pobreza passa de 55.3 a 56.6-56.7% dependendo do cenário.

O Gráfico 3 mostra a distribuição das perdas no bem-estar nas zonas rurais e urbanas em relação ao Cenário 2. Esta distribuição é obtida pelo cruzamento dos preços projectados e das mudanças dos salários no modelo CGE com padrões de consumo e capital humano dos membros ocupados dos agregados familiares resultantes da informação do IAF. Utilizando esta combinação, pode-se projectar o impacto de primeira ordem da subida do preço do petróleo no agregado familiar. O impacto actual tem a possibilidade de ser menor a medida que os agregados familiares ajustam o seu padrão de consumo face ao vector revisto dos preços relativos.

Os agregados familiares rurais são menos afectados porque tendem a consumir menos combustível directamente e têm maior propensão ao auto-consumo comparativamente aos urbanos, o que confere protecção considerável em relação aos eventos do mercado. Ambos os consumidores urbanos e rurais sofrem com o aumento do preço do transporte de bens alimentares desde as zonas de produção para os centros de consumo urbano. O aumento das margens de comercialização causa a redução dos preços ao produtor e o aumento do preço ao consumidor com impactos negativos em ambas as zonas.

Gráfico 3: Distribuição das perdas por zona para o cenário dois.



A distribuição de reduções no bem-estar dos agregados familiares não depende muito do rendimento inicial do agregado familiar especialmente dentro da faixa de 80% da população mais pobre. Os agregados familiares na faixa de 5% da população mais rica experimentam diminuições mais fortes.

### 3.4 Considerações de política

As relações macroeconómicas e as simulações do modelo acima apresentado leva-nos a algumas considerações sobre a política macroeconómica mais apropriada.

- a) Monitoria cuidadosa das reservas internacionais (perda substancial de reservas implica a necessidade de desvalorizar; Os nossos modelos apontam para uma desvalorização real de cerca de 9-10%).
- b) Níveis de inflação mais elevados (Os nossos modelos indicam um possível incremento até 6 pontos percentuais).

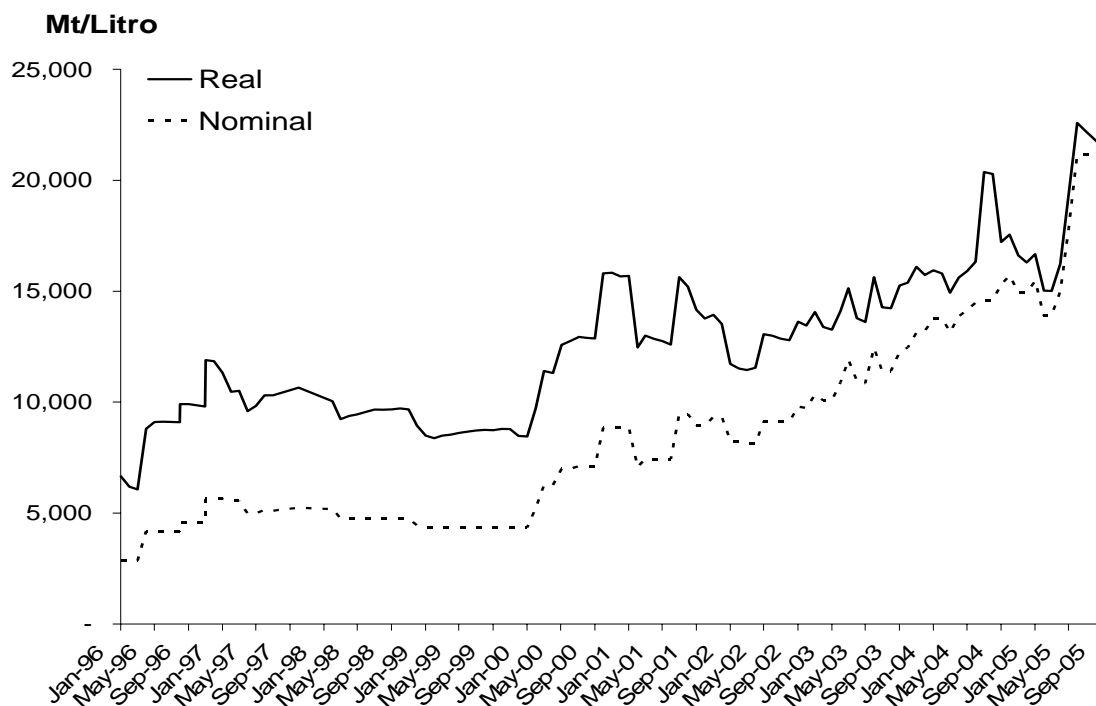
- c) Necessário considerar a incidência na redução do crescimento da absorção (Os nossos modelos dão uma redução perto dos 2%).

Em relação ao ponto (c), o Orçamento do Estado para 2006 contempla um crescimento das despesas correntes de aproximadamente 20% (em termos nominais). Este dado é importante, pois, implica que o ajustamento passa naturalmente para as variáveis C e I. Como foi antes notado, do ponto de vista dos agregados familiares a melhor política é partilhar o peso do ajustamento entre os agregados familiares, o governo e o investimento. Um passo prudente seria, desde logo, considerar a hipótese de se identificar reduções na despesa que sejam intensivas na importação, não provoquem grandes perdas de eficiência e não representem uma perda de co-financiamento.

#### 4 Impacto nos preços domésticos do combustível

Os preços domésticos do combustível têm sofrido aumentos graduais nos últimos 3-4 anos, com um aumento claramente mais acentuado em 2005. O gráfico 4 ilustra o comportamento do preço do gasóleo, o principal combustível em Moçambique. Este exhibe, tanto em termos nominais assim como em termos reais (Outubro 2005 = 100), um aumento estrutural e gradual do preço do gasóleo, acompanhado por uma explosão do preço em 2005.

Gráfico 4. Evolução de Preços do Gasóleo em Moçambique



No contexto dos desenvolvimentos no preço internacional do petróleo (Gráfico 1), perspectiva-se no futuro imediato (pelo menos para o próximo ano) que o preço do gasóleo venha a cair em termos nominais para a casa dos 20.000 – 25.000 Mts por litro. A partir do gráfico 4, torna-se evidente que este desfecho implica preços estruturalmente duas vezes maior que os preços verificados no período 2003-2004.

Na sequência de dois fortes aumentos dos preços do combustível doméstico em Maio e Junho de 2005, o Governo decidiu fixar os preços tendo como referência os preços de Junho. Atendendo ao aumento permanente dos preços do crude, esta decisão gerou inevitavelmente perdas para as empresas gasolineiras. De acordo com o Ministério da Energia, estas perdas equivaliam a \$13.4 milhões até ao final de Setembro. O valor estimado de perdas para as gasolineiras até ao final do ano cifra-se nos 28 milhões USD, num cenário em que os preços se manterão fixos.

Embora a subida do preço dos combustíveis não agrade a ninguém é importante ligar gradualmente os preços internos dos combustíveis àqueles do mercado internacional. O controle de preços abaixo do preço do Mercado causará mais problemas do que os resolverá. O preço fixo na presença de aumentos crescentes de preços do combustível fazem com que as companhias petrolíferas acumulem perdas substanciais. Isto implica risco de interrupção da oferta a menos que o Governo cubra a lacuna com determinado tipo de subsídio. Para além do facto de que o subsídio aos combustíveis drene recursos de outras actividades, eles também aumentam o peso macroeconómico do ajustamento. Com o subsídio aos combustíveis, o consumo interno do combustível mantém-se mais alto do que seria caso os preços fossem permitidos a subir. A despesa da importação do combustível é consideravelmente maior em termos de moeda externa. Para gerar moeda externa, as exportações devem aumentar mais e a importação de produtos não petrolíferos deve ser comprimida. Ademais, as nossas simulações do modelo indicam que o consumo familiar geral não beneficia de subsídios. Adicionalmente, o baixo preço dos combustíveis em relação aos países vizinhos cria um incentivo forte para o contrabando. Finalmente, o preço artificialmente baixo dos combustíveis enfraquece os incentivos para a conservação do combustível, num momento em que o seu custo verdadeiro é muito alto.

Por conseguinte, o Governo decidiu aumentar os preços gradualmente de forma a acompanharem os desenvolvimentos no preço internacional do petróleo. O Conselho de Ministros aprovou o reajustamento dos preços dos combustíveis no dia 20 de Outubro segundo no quadro 4 abaixo. Como foi acima mencionado, do nosso ponto de vista estes aumentos de preços são inevitáveis e as várias desvantagens manter os preços fixos e subsídios aos combustíveis facilmente superam o peso do aumento do preço dos combustíveis.

*Quadro 4. Preços dos combustíveis Junho - Outubro, Mts/Litro*

	Gasóleo	Gasolina	Gasolina sem Chumbo	Jet A1	Petróleo Ilumin.	Fuel Oil	GPL	Perdas das Gasolin. # Dec 2005
<b>Junho</b> *	<b>21.150</b>	<b>23.500</b>	<b>23.520</b>	<b>14.971</b>	<b>13.670</b>	<b>10.218</b>	<b>21.212</b>	<b>- \$ 15.6</b>
<b>Outubro</b> †	23.320	27.470	27.470	17.958	15.000	9.694	23.662	- \$ 8.3
Variacão	10.3%	16.9%	16.8%	20.0%	9.7%	-5.1%	11.6%	-47%
Variacão Janeiro- Outubro	50.8%	75.9%	91.6%	67.4%	43.5%	60.9%	89.3%	

\* A vigorar a partir de 21 Junho; † A vigorar a partir de 20 Outubro.

# Valor estimado de perdas acumuladas para gasoleiras em Dezembro de 2005 (em milhões USD).

Neste sentido, recomendamos fortemente o Ministério da Energia e o Conselho de Ministros nas suas respectivas proposta e decisão que liguem os preços internos dos combustíveis aos preços do Mercado Internacional. Ao mesmo tempo e particularmente o preço do Petróleo de Iluminação mantém-se substancialmente abaixo do preço do Mercado. Embora nos simpatizemos com a ideia de limitar o aumento do peso sobre os pobres, não temos a certeza se o actual alto nível de subsídios é efectivo dada as já mencionadas desvantagens do subsídio sobre os combustíveis tais como a interrupção dos fornecimentos e o contrabando. Assim, recomendamos também a monitoria cerrada sobre a evolução dos mercados para avaliar se o relativamente grande subsídio sobre o petróleo de iluminação é efectivo ou não.

Contextualizando estas alterações nos preços do combustível com cenários desenvolvidos na DNEAP para Dezembro de 2005 (iniciando em Outubro de 2005):

- Cenário 1: preços de Mercado, sem componente de ajustamento
- Cenário 2: preços de mercado, sem componente de ajustamento, neutralidade nas receitas para política de preços
- Cenário 3: preços de mercado, componente de ajustamento para que as companhias petrolíferas não sofram perdas para cada tipo de combustível até ao final do ano.

A componente de ajustamento refere-se a uma componente adicional incluída nos preços de combustíveis finais que visa compensar as companhias petrolíferas por perdas anteriores (componente de ajustamento positiva) ou para limitar o aumento do preço doméstico (componente de ajustamento negativa). Naturalmente, uma componente positiva reduz as perdas acumuladas no passado pelas gasoleiras, enquanto que uma componente de ajustamento negativa alarga as perdas acumuladas já incorridas pelas gasoleiras. Actualmente, o preço da gasolina sem chumbo incluem uma componente de ajustamento positiva, enquanto que o preço do Gasóleo, Gasolina, e particularmente Jet Fuel e Petróleo para Iluminação está limitado por uma componente de ajustamento negativa.



Uma política de preços neutra na receita implica que a taxa específica sobre combustíveis seja alterada com o objectivo de contrabalançar os aumentos de receita provenientes do IVA e direitos, de forma a que as receitas totais resultantes do combustível permaneçam inalteradas. Neste momento a taxa sobre os combustíveis é uma taxa específica enquanto que os direitos aduaneiros e o IVA são taxas ad-valorem. Sendo assim, como resultado do aumento do preço do combustível, a receita total proveniente da cobrança das taxas ad-valorem regista uma subida. O Governo tem a possibilidade de aliviar o peso para o consumidor ao reduzir a taxa específica sobre combustíveis. No cenário 2, esta hipótese é explorada de forma a manter a receita total dos impostos constante.

Em baixo apresentamos os resultados dos três diferentes cenários. Estes números devem ser interpretados com alguma precaução, na medida em que os pressupostos do nosso modelo implicam um ligeiro desvio face aos números actuais.

*Quadro 5. Preço dos Combustíveis, Mts/Litro, Cenários Alternativos*

	Gasóleo	Gasolina	Gasolina sem Chumbo	Jet A1	Petróleo Ilumin.	Fuel Oil	GPL	Perdas Gasolin. <sup>#</sup> Dec 2005
<b>Junho</b>	<b>21.150</b>	<b>23.500</b>	<b>23.520</b>	<b>14.971</b>	<b>13.670</b>	<b>10.218</b>	<b>21.212</b>	<b>- \$ 15.6</b>
<b>Cenário 1</b>	23011	25694	24645	20877	20090	10227	23869	-\$7.8
Variação	8.8%	9.3%	4.8%	39.4%	47.0%	0.1%	12.5%	
<b>Cenário 2</b>	22.796	25.480	24.404	20.649	19.862	10.130	23.643	-\$7.8
Variação	7.8%	8.4%	3.8%	37.9%	45.3%	-0.9%	11.5%	
<b>Cenário 3</b>	24.531	27.622	21.245	31.259	32.988	25.581	37.262	\$0
Variação	16.0%	17.5%	-9.7%	108.8%	141.3%	150.3%	75.7%	

# Estimativa das perdas acumuladas pelas gasoleiras até Dezembro de 2005 (em milhões USD)

Do Quadro 5 pode-se ver que a situação do alto e crescente preço do petróleo e uma política de preços neutra na receita (Cenário 2) limita o aumento do preço comparativamente a situação onde o imposto sobre o combustível é uma taxa específica (Cenário 1), enquanto que as receitas tributárias totais são constantes no Cenário 2. Assim, é preferível realizar outras investigações sobre a possibilidade de mudança da natureza do imposto específico sobre o combustível.

Adicionalmente, o Cenário 3 mostra que a eliminação a curto prazo das perdas das gasoleiras implicaria, à excepção da gasolina sem chumbo, um aumento substancial dos preços. Como notamos antes, os aumentos necessários dos preços para a gasolina e gasóleo são limitados, enquanto que os aumentos necessários do preço são particularmente elevados para o Jet Fuel, o Fuel Oil e o Petróleo de Iluminação. Como foi antes argumentado, dado o facto de que o último é em geral consumido pela população pobre, compreende-se a decisão do Governo de limitar os aumentos dos preços mas simultaneamente gostaríamos de enfatizar a necessidade de monitorar a evolução do mercado de forma a avaliar a efectividade do relativamente grande subsídio dadas as desvantagens, particularmente o risco do contrabando e a interrupção da oferta. Adicionalmente, não existe razão suficiente para subsidiar o Jet Fuel e o Fuel Oil.

Dada a magnitude do aumento do preço interno dos combustíveis também recomendamos mais investigação sobre a possibilidade de ajustar o marco regulamentar de forma a ajustar as margens dos distribuidores e dos retalhistas. Após o último ajustamento de preços, a margem dos distribuidores e retalhistas somou 14% para o Gasóleo, 12% para a Gasolina, 18% para o Jet Fuel, 22% para o Petróleo Iluminação e Fuel Oil, e 34% para o GPL. Uma boa via a explorar parece ser uma análise do mercado interno dos combustíveis incluindo a organização da cadeia de oferta e o grau da competição.

Finalmente, é importante fazer ajustamentos de preços de forma transparente de modo a esclarecer os consumidores e agentes económicos que as mudanças são necessárias, justas e consistentes com o estabelecido pela política do Governo.