



O Choque ACC:

COMO ESTÁ AFECTAR MOÇAMBIQUE?

Maio de 2022



O sector privado está exposto a três eminentes choques simultâneos, aumento dos preços dos alimentos, aumento dos preços de combustíveis e condições financeiras mais restritivas .

I. Sobre o aumento dos preços de alimentos

Devido a eminente crise de alimentos resultante do conflito entre Rússia e Ucrânia, iniciou uma corrente nova de protecção onde, diversos países tomaram medidas para, segundo eles, “gerir a sua segurança alimentar”. Até 15 de Maio de 2022, e de acordo com o Instituto Peterson de Economia Internacional, pelo menos 15 países com grande impacto no mercado mundial de alimentos, tinham tomado esse tipo de medidas, uma lista que poderá continuar a crescer, como se pode ver ao detalhe na tabela abaixo.

Tabela 1: Lista de países que proíbem a exportação de alimentos (Maio, 2022)

País	Tipo de Produto Alimentar	Data de Expiração da Proibição
Argentina	Óleo de soja, farelo de soja,	31 de Dezembro de 2023
Argélia	Massas, derivados de trigo, óleo vegetal, açúcar	31 de Dezembro de 2022
Egito	Óleo vegetal, milho	12 de Junho de 2022
	Trigo, farinha, óleos, lentilhas, massas, feijões	10 de Junho de 2022
Índia	Trigo	31 de Dezembro de 2022
Indonésia	Óleo de palma e óleo de palmiste	31 de Dezembro de 2022
Irão	Batata, berinjela, tomate, cebola	31 de Dezembro de 2022
Cazaquistão	Trigo e farinha de trigo	15 de Junho de 2022
Kosovo	Trigo, milho, farinha, óleo vegetal, sal, açúcar,	31 de Dezembro de 2022
Turquia	Carne bovina, cordeiro, carne de cabra, manteiga, óleos de cozinha	31 de Dezembro de 2022
Ucrânia	Trigo, aveia, milho, açúcar	31 de Dezembro de 2022
Rússia	Açúcar e sementes de girassol	31 de Agosto de 2022
	Trigo, micélio, centeio, cevada, milho	30 de Junho de 2022
Sérvia	Trigo, milho, farinha, óleo	31 de Dezembro de 2022
Tunísia	Frutas vegetais	31 de Dezembro de 2022
Kuwait	Produtos de carne de frango, grãos e óleos vegetais	31 de Dezembro de 2022

Fonte: Instituto Peterson de Economia Internacional



Nos dados do Instituto Peterson de Economia Internacional, no total são 25 produtos diversos visados pelos 15 países, onde se destaca o **trigo, óleos, milho e açúcar**. No caso de trigo, Moçambique importa cerca de 216 milhões de dólares norte-americanos, por ano. Dentro dos 10 maiores mercados fornecedores de Moçambique, o trigo importado por Moçambique, três países já baniram a sua exportação, nomeadamente a Rússia, Ucrânia e Argentina que perfazem 77,0 milhões de dólares norte-americanos, 36% do total de trigo importado. Significa isto que, 36% dos mercados fornecedores de trigo de Moçambique estão fechados, colocando o País na busca de mercados alternativos.

Tabela 2: Top 10 das origens das importações de trigo para Moçambique

	País	Volume	Peso
1	Rússia	46,40	21,7%
2	Canadá	40,00	18,7%
3	Ucrânia	17,60	8,2%
4	Polónia	16,10	7,5%
5	Argentina	13,00	6,1%
6	Lituânia	11,70	5,5%
7	Portugal	10,70	5,0%
8	Suíça	8,70	4,1%
9	Singapura	8,20	3,8%
10	Países baixos	7,80	3,7%
11	Alemanha	7,70	3,6%
	Total do Top 10	187,90	88,0%
	Total do trigo	213,60	100,0%

Fonte: INE

Sob ponto de vista das medidas tomadas por esses países parceiros comerciais de Moçambique, e olhando para o tipo de produto que transaccionam com Moçambique, pode-se concluir que, estimativamente, 137,0 milhões de dólares norte-americanos de produtos alimentares importados estariam ameaçados.

**USD 137
Milhões**

Produtos Alimentares
importados Estariam
Ameaçados

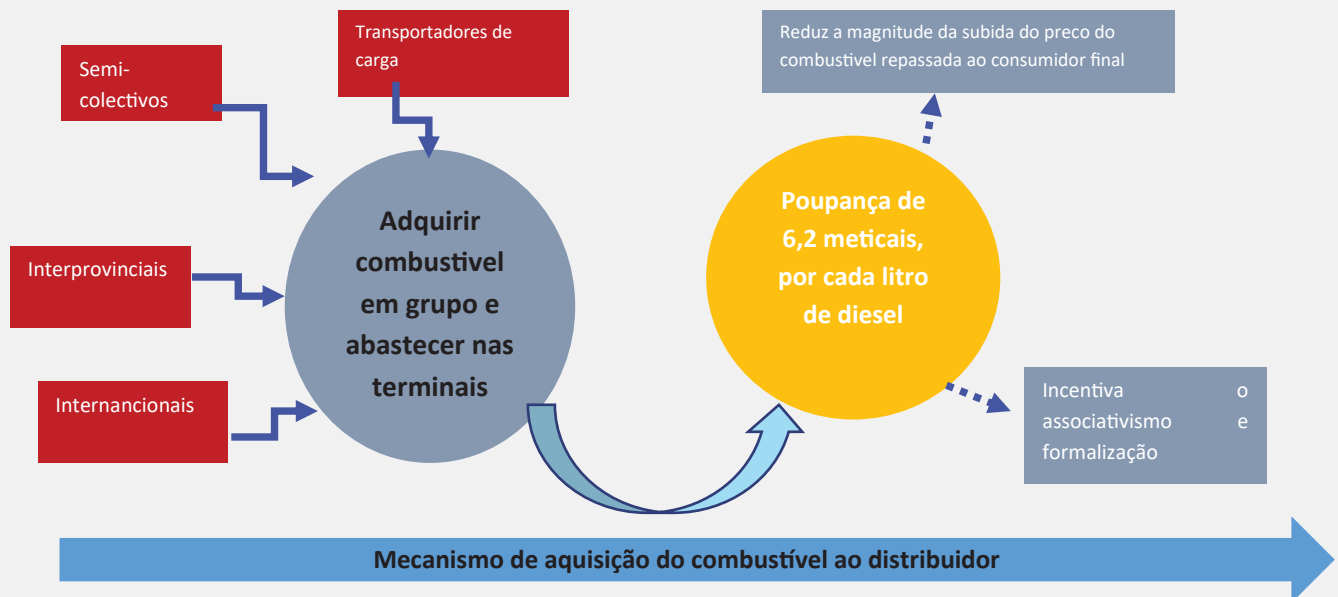


II. Sobre o aumento dos preços dos combustíveis

Paralelamente, o mercado regista a subida galopante dos preços dos combustíveis. O mercado nacional dispõe de quantidades suficientes para abastecer o mercado e isto já foi confirmado pelo Governo e pela AMEPETROL. Entretanto, o preço actual de combustível praticado não é o real que deveria ser aplicado. Isso resulta que, a cada litro vendido, as empresas têm um défice ou prejuízo. Isto surge porque o preço final que está sendo aplicado ao público, o Governo deve pagar compensações às gasolinhas. Não estando a pagar, fluentemente, então as gasolinhas preferem minimizar o stock vendido para minimizar o prejuízo.

Na estrutura actual do preço do combustível, o Governo decidiu aumentar a margem do distribuidor 7,75 Meticais para 8,25 Meticais, como forma de compensar as perdas que as gasolinhas estão a registar e recuperar o valor que devia ter sido compensado. Entretanto, o mesmo continua inferior ao que seria necessário para o efeito, a CTA propõe, como

medida temporária, que se criem mecanismos para que as associações de transportes possam desempenhar papel e promover a criação de depósitos nos terminais para a aquisição do combustível em grupo ao distribuidor, beneficiando-se, assim, do preço baixo. Isto permitiria que os transportadores comprassem o combustível a preço do distribuidor que é inferior ao preço de venda ao público. Actualmente, o preço do distribuidor na estação de armazenagem 72,83 Meticais contra 78,97 meticais, por litro de diesel, o significaria uma poupança de 6,14 Meticais por litro. Esta medida, a curto prazo, ajudaria a minimizar os impactos negativos da subida do preço de combustível sobre a economia, no geral e tem o benefício adicional o de apoiar na organização e formalização dos transportadores.



Isto não é para desestimular a actividade retalhista das gasolineiras, mas sim uma medida temporária para minimizar o impacto da subida dos preços.

No pacote de medidas, não se pode deixar atrás a questão fiscal, visto que, o IVA tem peso significativo na estrutura do preço final do combustível. Por um lado, o IVA na importação de combustível acaba tendo um peso de cerca de 11% no preço final do litro de combustível. Por outro lado, o IVA ao distribuidor tem peso de cerca de 13% no preço final. Sendo assim, existe aqui espaço para que, com medidas fiscais, se minimize a subida galopante dos preços e se controle a subida do custo de vida, a curto prazo. A combinação das medidas propostas permite que os custos resultantes dos três choques simultâneos, nomeadamente, no preço dos alimentos, no preço dos combustíveis e nas condições de crédito, não sejam suportados, apenas por certa camada da sociedade, sejam elas as empresas, famílias ou Estado. Permite a distribuição dos seus efeitos ao longo da cadeia gerando, com isso, efeitos controlados e suportáveis em cada camada.





III. Sobre as condições restritivas de crédito

As condições de financiamento actuais, resultantes do actual contexto, estão cada vez mais restritivas e poderão fuincionar em contramão às necessidades das empresas para fazer face à resposta da eminente crise de alimentos. Os dados da distribuição do crédito por sector de actividade são, ainda, mais esclarecedores visto que somente cerca de 16% vão para o sector primário e secundário, sendo que, apenas, cerca de 2% do crédito vai para a agricultura.

Assim, urge encontrar solução e/ou opções de financiamento alternativo para apoiar, não só a recuperação empresarial, bem como oferecer instrumentos para responder às necessidades actuais. A Estratégia de Desenvolvimento do Sector Financeiro, 2013-2022 previa que se devia desenvolver um quadro regulatório para o licenciamento e supervisão da banca sem juros, por exemplo, banca islâmica. Para o efeito, o Banco de Moçambique deveria ter desenvolvido uma legislação específica até 2015. Entretanto, não aconteceu.

Neste contexto, solicitamos ao banco de Moçambique para, de froma expedita, a formulação da respectiva legislação sobre a banca sem juros o que iria, de forma significativa, abrir portas para o acesso a fontes de financiamento concessionais para as empresas e dinamizar a prática da banca sem juros no mercado.

Em resumo:

Sobre a subida do preço dos alimentos, propomos que o Governo, em coordenação com as empresas, e países produtores de trigo, em particular, possa negociar e celebrar acordos de fornecimento de trigo e outros produtos, a curto prazo. A médio prazo, deve-se promover parcerias para a produção e desenvolvimento da cadeia de valor de cereais em Moçambique, associado aos incentivos e facilidades providenciadas pelo projecto Sustenta.

Sobre a subida do preço dos combustíveis, propomos que o Governo crie mecanismos para que as associações de transportes, referimo-nos aos transportadores de carga, internacional, semi-colectivos e interprovinciais, possam desempenhar papel e promover a criação de depósitos nos terminais para a aquisição do combustível em grupo ao distribuidor, beneficiando-se, assim, do preço baixo. Isto permitiria uma poupança do transportador em cerca de 6,14 meticais por litro e esse benefício seria repassado aos consumidores finais. Repisamos que isto não é para desestimular a actividade retalhista das gasoleiras, mas sim uma medida temporária para minimizar o impacto da subida dos preços.

Ainda sobre a subida do preço de combustível, propomos algumas medidas fiscais para aliviar o peso do IVA na importação combustível estimado em 11% no preço final do litro de combustível e o IVA ao distribuidor estimado em 13% no preço final.

Reiteramos que o pacote de medidas priopostos que a intervenção seja conjugada de forma a que os custos resultantes dos três choques simultâneos, nomeadamente, no preço dos alimentos, no preço dos combustíveis e nas condições de crédito, não sejam suportados, apenas e unicamente por certa camada da sociedade, sejam elas as empresas, famílias ou Estado. Permite a distribuição dos seus efeitos ao longo da cadeia gerando, com isso, efeitos controlados e suportáveis em cada camada.

Sobre as condições restritivas de crédito, solicitamos ao Banco de Moçambique para, de froma expedita, a formulação da respectiva legislação o que iria, de forma significativa, abrir portas para o acesso a fontes de financiamento concessionais para as empresas e dinamizar a prática da banca sem juros no mercado.

Pela melhoria do ambiente de negócios!