



**CTA – CONFEDERAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES  
ECONÓMICAS DE MOÇAMBIQUE**

---

*Reflexão*

# **CRISE DE COMBUSTÍVEIS E SEU IMPACTO NO SECTOR PRODUTIVO**

*Por uma CTA Dinâmica, Inclusiva, Sustentável e Ética!"*

Maputo, Maio de 2026

## Índice

I.	Contextualização .....	2
II.	Efeitos sobre o Sector Privado .....	4
III.	Implicações Macroeconómicas.....	Erro! Marcador não definido.
IV.	Questões emergentes.....	8
V.	Sugestões do Sector Privado .....	9
VI.	Conclusão .....	12

## I. Contextualização

O Sector Privado Moçambicano manifesta profunda e urgente preocupação com a escassez de combustíveis que afecta o país. O que começou como um constrangimento operacional evoluiu para uma crise de pânico com filas intermináveis, postos encerrados e racionamento informal, criando congestionamentos urbanos e paralisia parcial da actividade económica.

A origem estrutural encontra-se associada à escassez de divisas e dificuldades dos bancos comerciais em emitir cartas de crédito e garantias bancárias.

Esta situação foi agravada pela escalada de tensões geopolíticas no médio oriente a partir do dia 28 de fevereiro de 2026, envolvendo directamente o Irão, Israel e os Estados Unidos, colocando em risco uma das rotas comerciais mais estratégicas do planeta, o Estreito de Ormuz por onde passa cerca de 20% do comércio mundial de petróleo, provocando um aumento acentuado dos preços internacionais, com o preço médio do petróleo Brent a USD 101 em Abril , contra menos de USD 65 em janeiro do presente ano. O encerramento do Estreito de Hormuz e os danos em infraestruturas-chave estão a estrangular o fornecimento de combustíveis.

Para o caso de países importadores, como Moçambique ao aumento da factura de importação, juntaram-se os receios do aumento nos níveis de inflação, tendo em conta que o Petróleo para além de ser um produto final, é também matéria-prima para o fabrico de outros bens industriais.

Importa realçar que Moçambique faz a importação de produtos petrolíferos refinados por ausência de uma indústria refinadora do crude, sujeitando-se assim aos preços de venda dos produtos refinados no mercado internacional.

Adicionalmente, importa referir que o agravamento da crise internacional alterou profundamente a logística global de abastecimento de combustíveis para Moçambique. O bloqueio do Estreito de Ormuz obrigou os fornecedores internacionais a abandonar as rotas tradicionais do Médio Oriente, passando a recorrer a mercados mais distantes na Ásia, Europa e América.

Como consequência, o tempo de trânsito dos navios praticamente duplicou, passando de cerca de 12–15 dias para aproximadamente 30 dias, aumentando significativamente os custos de frete, seguros e financiamento das operações.

Esta situação provocou uma forte pressão sobre a capacidade financeira dos importadores nacionais. De um universo estimado de cerca de 30 empresas importadoras, apenas entre 8 e 10 mantiveram capacidade efectiva para continuar a importar combustíveis, o que agravou a concentração do mercado e sobrecarregou a Petromoc, que passou a assegurar aproximadamente 70% do abastecimento nacional.

Segundo informações tornadas públicas no Programa Factos e Análise da TVM (07 de Maio de 2026), os aumentos dos custos de aquisição no mercado internacional, entre Março e Abril, atingiram níveis extremamente elevados, na ordem de:

- Gasolina: aumento de 37%;
- Gasóleo: aumento de 70%; e
- Petróleo de iluminação: aumento próximo de 100%, passando de cerca de 700 USD para 1400 USD por tonelada.

Dados de 2025 indicam que Moçambique importou cerca de 1,14 mil milhões de dólares em combustíveis, sendo cerca de 2/3 correspondente a diesel, o principal insumo energético do sector produtivo. Este nível de dependência externa torna o país altamente vulnerável a choques cambiais e logísticos.

Dados recentes (Jornal SAVANA, 17/04/2026) revelam que o custo de importação da gasolina aumentou 38% e o do gasóleo 102% face a março. Apesar de o produto existir nos terminais oceânicos, os operadores enfrentam bloqueios financeiros, os bancos não emitem cartas de créditos com a celeridade exigida, acumulando facturas na ordem dos USD 800 milhões. Adicionalmente, identifica-se o modelo centralizado de importação (único fornecedor Vitol via concurso da IMOPETRO) como uma fonte para vulnerabilidade sistémica, visto que se receia que os navios-tanque são retidos deliberadamente no mar à espera da revisão de preços, enquanto os distribuidores actuam como “mercadores”, congelando stocks.

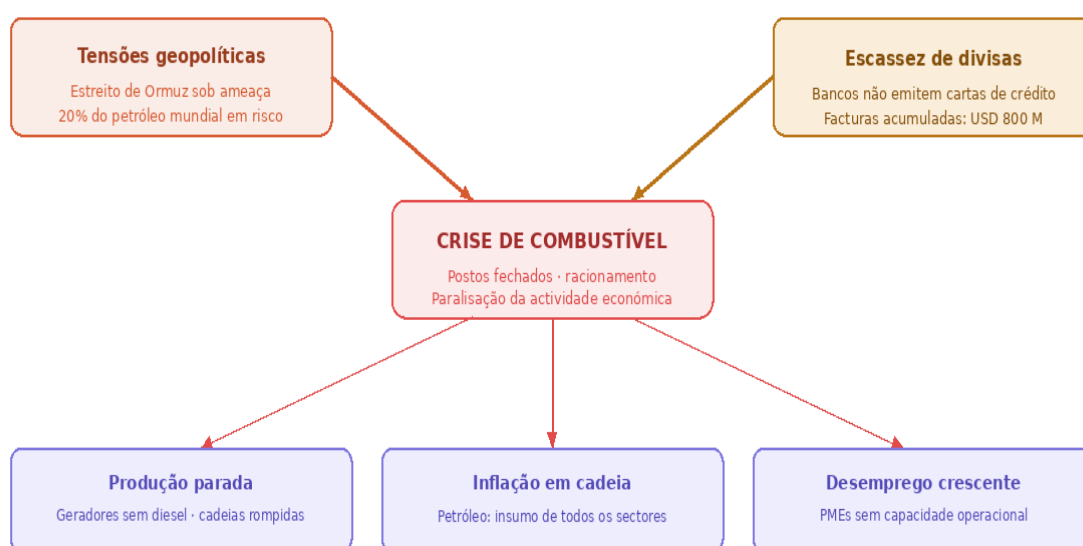
Passados quase 12 meses desde a última actualização, a Autoridade Moçambicana Reguladora de Energia (ARENE) anunciou, no dia 6 de Maio de 2026, os novos preços de produtos petrolíferos a vigorarem no País a partir do dia 7 de Maio do presente ano, sendo que no caso da Gasolina subiu de 83,57 MT/Litro para 93.69 MT/Litro, o Gasóleo de 79,88 MT/Litro para 116,25 MT/Litro, o gás veicular de 41,11 MT/Litro-equivalente para 52,73 MT/Litro-equivalente, e o gás de cozinha sobe de 86.05 Mt/kg para 87.82 MT/kg.

Esta combinação de factores estruturais (falta de divisas) e conjunturais (tensões geopolíticas e especulações) transformou a escassez e o ajustamento em alta do preço doméstico num choque macroeconómico com efeitos em cadeia sobre produção, emprego, inflação e estabilidade social.

Neste prisma, a presente reflexão tem em vista apresentar e discutir o provável impacto da escassez e da subida do preço dos combustíveis (entendido como a gasolina e o gasóleo) poderá ter no desempenho empresarial. Para o caso específico da gasolina e do gasóleo, este aumento ocorre após a manutenção do preço por aproximadamente 11 meses.

## II. Efeitos sobre o Sector Privado

A crise manifesta-se em quatro vectores críticos, agora agravados pela realidade reportada nos últimos dias.



## ***Produtividade e Funcionamento das Empresas***

A escassez de combustível está a comprometer o funcionamento normal do sector produtivo, com efeitos em cadeia:

- Redução da capacidade produtiva: sectores dependentes de geradores (indústria, agro-processamento, comércio) enfrentam paragens recorrentes por falta de diesel;
- Ruptura nas cadeias de abastecimento: dificuldades no transporte de matérias-primas e bens finais estão a gerar escassez e aumento de preços;
- Limitação de abastecimento nos postos, com restrições de compra até cerca de 1000 Mts por veículo, evidenciando racionamento informal;
- Perdas no sector agrícola: dificuldades no escoamento da produção, sobretudo de bens perecíveis, com impacto directo no rendimento dos produtores;
- Aumento dos custos operacionais: escalada dos custos logísticos e energéticos, com erosão das margens e risco de insolvência empresarial.

*Em termos agregados, observa-se uma desaceleração da actividade económica com risco de contracção em sectores-chave.*

## ***Mobilidade e Produtividade do Trabalho***

A crise está igualmente a afectar a componente da eficiência laboral, mormente:

- Perda de horas de trabalho devido ao tempo excessivo gasto em filas de abastecimento (em alguns casos, superior a 24-48hr);
- Absentismo e atrasos sistémicos, com impacto directo na eficiência das empresas, visto que trabalhadores operadores económicos são obrigados a deslocar-se a 3 ou 6 postos para assegurar o abastecimento de combustível, bem como reflexo do congestionamento urbano significativo;
- Pressão adicional sobre os custos das famílias, reduzindo o rendimento disponível e afectando o consumo interno; e
- Disrupção do transporte público e semi-colectivo, afectando particularmente trabalhadores de baixa renda.

*Este fenómeno traduz-se numa queda efectiva da produtividade laboral, com impacto directo no desempenho empresarial.*

### ***Impacto no Emprego e na Sustentabilidade Empresarial***

Esta situação adversa traduzir-se em:

- Suspensão de contratos e redução de postos de trabalho, sobretudo nas PME's;
- Encerramento temporário ou definitivo de empresas, incapazes de sustentar custos operacionais elevados;
- Risco crescente de destruição líquida de emprego, particularmente em sectores intensivos em logística (comércio, agricultura, transporte); e
- Desestruturação do tecido empresarial local, com maior incidência fora dos grandes centros urbanos.

*Há sinais claros de transmissão de crise energética para o mercado de trabalho, com risco de agravar o desemprego.*

### ***Disfunções no Sector de Distribuição de Combustíveis***

A crise afecta também a própria cadeia de abastecimento, através da redução do número de operadores activos, agravando a concentração e a escassez. Adicionalmente, observa-se uma sobrecarga operacional da Petromoc, que passou a responder por cerca de 70% do mercado nacional devido à incapacidade financeira de vários operadores privados; Igualmente, observa-se o encerramento de postos de abastecimento, criando zonas críticas de abastecimento. De 30 empresas importadoras, cerca de 10 operam minimamente, e muitos postos de abastecimento estão a fechar as portas.

Nota-se também uma pressão anormal sobre os postos de abastecimento, com episódios de corrida aos combustíveis motivados pelo pânico e pela incerteza, levando ao esgotamento de stocks que, em condições normais, deveriam durar vários dias. Risco de insegurança e vandalismo associado à pressão social nas filas. O sector revendedor já registou perdas estimadas em cerca de 196 milhões de Mts, devido à vandalização de bombas durante os períodos de tensão pós-eleitoral de 2024, onde foram perdidos cerca de 400 empregos directos apenas neste segmento.

Elevada vulnerabilidade externa: cerca de 80% do combustível importado pelo país depende de rotas ligadas ao Estreito de Ormuz, actualmente sujeito a instabilidade geopolítica. Segundo os dados do Banco de Moçambique (Abril 2026) os combustíveis têm um peso de

9% nas importações totais e constituem um dos principais bens importados pelo país, o encarecimento do seu custo de aquisição representa uma elevação da factura paga pelo País e um desgaste de reservas.

Arbitragem regional, visto que os preços mais baixos em Moçambique atraem compradores de Africa do Sul, Zimbabwe e Malawi, esgotando stocks nacionais.

A nível interno, para além da cotação dos combustíveis nos mercados internacionais, a evolução dos preços dos combustíveis também é influenciada pela taxa de câmbio.

Neste sentido, na sua condição de País importador e sem capacidade de refinaria, Moçambique facilmente ressentir-se da alteração dos preços no mercado internacional.

Pela sensibilidade do preço deste bem, ainda que com algum desfasamento, os preços domésticos reflectem as dinâmicas observadas a nível do mercado internacional, visto que os preços domésticos somente a partir do dia 7 de Maio do presente ano, incorporaram as variações observadas desde 28 de Fevereiro no mercado internacional.

Os preços do gasóleo foram desproporcionalmente afectados pela maior procura internacional e pela escassez da capacidade de refinação de gasóleo.

Como fruto do reajuste, no mercado interno o efeito será em cadeia, contribuindo para pressões inflacionárias que afectam o consumo das famílias e empresas, devido ao papel do petróleo e seus derivados em todos sectores económicos, com realce para o sector de transportes, geração de energia e sector industrial.



## Quatro Vectores de Impacto no Sector Privado



Fonte: informação recolhida a partir de depoimentos e inquérito junto de empresários

A persistência da escassez de combustível e o actual reajuste em alta dos preços poderá resultar em queda da actividade económica e risco de contracção do PIB; agravamento do défice externo devido a dificuldades de financiamento das importações, maior vulnerabilidade do metical e risco de estagnação económica num contexto já marcado por vulnerabilidades estruturais.

### III. Questões emergentes

Agentes Económicos reportam com preocupação a medida do Governo de proibir o uso de bidões para transporte e armazenamento de combustível durante a actual crise. Entende-se que a medida encontra fundamento na necessidade de reforçar o controlo do mercado, prevenir práticas especulativas, combater o mercado informal e reduzir riscos de acidentes e incêndios associados ao manuseamento inadequado de combustíveis.

Contudo, a aplicação rígida desta medida tem gerado preocupações legítimas por parte dos Agentes Económicos, particularmente da agricultura e pesca, cujas actividades dependem fortemente do transporte e armazenamento de combustível em recipientes móveis,

sobretudo em zonas remotas onde há défice de postos de abastecimento nas proximidades.

No sector pesqueiro, muitas embarcações artesanais utilizam bidões como solução prática para garantir autonomia no mar, enquanto nas zonas rurais os agricultores recorrem aos mesmos para assegurar o funcionamento de tractores, motobombas, geradores e outros equipamentos agrícolas. Nestas circunstâncias, a proibição pode comprometer a continuidade da produção e agravar os custos operacionais dos produtores.

Neste contexto, surge-se como alternativa equilibrada uma maior flexibilização da medida por parte do Governo, permitindo o uso controlado de bidões para fins produtivos devidamente identificados. Tal flexibilização poderia incluir:

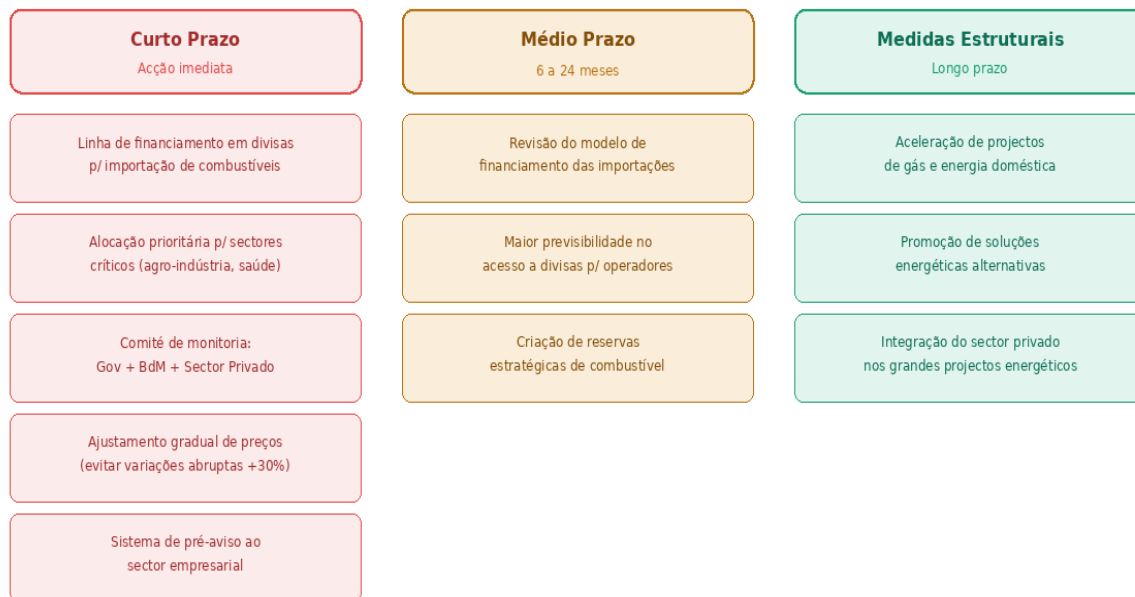
- Definição clara das finalidades autorizadas para o transporte de combustível em bidões;
- Priorização do uso em sectores essenciais como agricultura, pesca e actividades produtivas rurais;
- Exigência de identificação do destino ou finalidade do combustível transportado;
- Limitação da capacidade dos recipientes e adopção de requisitos mínimos de segurança;
- Aplicação diferenciada da medida em zonas sem cobertura adequada de postos de combustível.

*Uma abordagem desta natureza permitiria conciliar os objectivos de segurança pública e organização do mercado com a necessidade de não penalizar sectores estratégicos para a economia e segurança alimentar do País.*

#### **IV. Sugestões do Sector Privado**

O sector privado reconhece os esforços do Banco de Moçambique, mas considera que as medidas (como o aumento da conversão de divisas de 30% para 50% para as exportadoras) e do governo, através do Ministério dos Recursos Minerais e Energia, de autorizar excepcionalmente os retalhistas a comprar de qualquer distribuidor com stock, independentemente de contratos, são insuficientes ou demoram a ter efeito prático.

## Recomendações do Sector Privado por Horizonte Temporal



### *Medidas de Curto Prazo*

- Criação de uma linha de financiamento especial em divisas dedicada à importação de combustíveis;
- Estabelecimento de um mecanismo prioritário de alocação de combustível para sectores produtivos críticos (agro-indústria, transporte de bens essenciais, saúde);
- Reforço da coordenação entre Governo, Banco de Moçambique e sector bancário para viabilizar garantias e cartas de crédito;
- Criação de um comité de monitoria da crise integrando o Governo, Banco Central e Sector Privado (CTA/ARCOMOC/AMEPETROL) para monitorar a alocação de combustível, priorizando os sectores produtivos (agro-processamento, saúde, logística de alimentos) e combater especulação;
- Ajustamento gradual de preços, evitando variações abruptas como as observadas neste reajuste (gasóleo teve um reajuste de mais de 45,5%);

- Reforço do controlo fronteiriço e fiscalização de camiões/tanques, especialmente em zonas de maior risco de reexportação informal;
- Limites de abastecimento em zonas fronteiriças para veículos com depósitos adicionais ou recipientes suspeitos;
- Incentivo ao Tele-Trabalho para os sectores onde é aplicável.

---

### *Medidas de Médio Prazo*

---

- Revisão do modelo de financiamento das importações estratégicas;
- Revisão da estrutura de preço de combustíveis;
- Promoção de maior previsibilidade no acesso a divisas para operadores essenciais;
- Criação de reservas estratégicas de combustível.

---

### *Medidas Estruturais*

---

- Aceleração da implementação de projectos de gás e energia doméstica;
- Promoção de soluções energéticas alternativas para o sector produtivo;
- Integração efectiva do sector privado nacional nas cadeias de valor dos grandes projectos energéticos.
- Aceleração da estratégia nacional de massificação do Gás Natural Veicular (GNV), reduzindo gradualmente a dependência de combustíveis importados;
- Expansão da infraestrutura de abastecimento de GNV e criação de incentivos para conversão de frotas públicas e privadas;

- Reforço dos mecanismos de fiscalização para combate à especulação, desvios de combustível e mercado paralelo;
- Desenvolvimento de reservas estratégicas nacionais que permitam amortecer choques externos de natureza geopolítica e logística.

## **V. Conclusão**

A actual crise de combustível, agravada pelas tensões geopolíticas no médio oriente, representa actualmente um dos principais constrangimentos à actividade económica em Moçambique.

A actual crise demonstra igualmente a elevada vulnerabilidade estrutural do país perante choques externos associados às rotas internacionais de abastecimento energético. O bloqueio do Estreito de Ormuz evidenciou a dependência crítica de Moçambique relativamente ao mercado internacional de combustíveis refinados, reforçando a necessidade urgente de diversificação energética, fortalecimento da capacidade logística nacional e aceleração de soluções assentes nos recursos domésticos, com destaque para o gás natural.

Sem uma intervenção coordenada e urgente, o país enfrenta o risco de paralisação progressiva do sector produtivo, aumento do desemprego e deterioração das condições sociais.

O Sector Privado reitera a sua disponibilidade para colaborar com o Governo e demais entidades na definição e implementação de soluções concretas, sublinhando que a estabilidade económica e social depende, em larga medida, da capacidade de garantir o funcionamento contínuo das empresas e a mobilidade da força de trabalho.

## **Referências bibliográfica**

- Comunicados da ARENE;
- Reportagens da Bloomberg;
- Banco de Mocambique, dados do sector externo;
- TVM – Programa Factos e Análise, edição de 07 de Maio de 2026;
- Jornal SAVANA, 17/04/2026;
- Inquéritos junto a empresários.