



Opinião Econômica

Bráulio Borges

Doutorando em economia da FGV EESP, mestre em economia na FEA-USP, é diretor da LCA Consultores e pesquisador-associado do FGV Ibre

banrisul

Choque no petróleo é positivo ou negativo para economia do Brasil?

Alta pode ser favorável em termos agregados, com PIB maior e resultado fiscal melhor

O agravamento das tensões no Oriente Médio gerou, segundo a Agência Internacional de Energia (IEA), a maior disrupção da história na oferta de energia (petróleo bruto, derivados e gás natural). O fechamento do estreito de Hormuz, por onde transitam 20 milhões de barris por dia de hidrocarbonetos (20% da demanda global), é o principal responsável por isso.

Mas há fatores que preocupam ainda mais, por terem consequências mais duradouras. A guerra está destruindo várias infraestruturas de produção e transporte naquela região, que podem levar bastante tempo para serem recuperadas. E quanto mais tempo durar o conflito maiores serão os potenciais prejuízos causados a toda essa infraestrutura.

Refletindo isso, observou-se uma alta expressiva da cotação do

preço do petróleo, de cerca de US\$ 70 no final de fevereiro para algo em torno de US\$ 100/barril nos últimos dias, considerando o tipo Brent. E a elevação percentual nos preços dos derivados, sobretudo o diesel e o gás natural liquefeito (GNL), tem sido ainda maior, justamente pelo fato de a região onde ocorre o conflito concentrar parte relevante da extração e do refino mundial.

Como isso impacta a economia brasileira? É difícil apontar se o saldo líquido é favorável ou desfavorável, em termos agregados. Por um lado, o impacto tende a ser claramente negativo: os preços dos combustíveis deverão sofrer reajuste expressivo em breve, uma vez que a defasagem ante a cotação internacional é elevada e a Petrobras, principal player nesse mercado, não tem capacidade

de suportar esse descompasso por muito tempo. Como o Brasil ainda tem uma dependência muito elevada do modal rodoviário (cerca de 60%), os efeitos indiretos desse reajuste serão sentidos em praticamente todos os demais bens e serviços, o que pode levar a uma taxa Selic mais elevada.

Ademais, preços de derivados no mercado interno muito abaixo dos internacionais inviabilizam a importação - e o Brasil tem uma elevada dependência de diesel importado, comprando lá fora quase 30% do diesel consumido internamente. Portanto, caso a Petrobras não reajuste os preços, aproximando-os das referências internacionais, corre-se o risco de déficit de suprimento - o que pode ser ainda pior do que uma elevação dos preços.

Por outro lado, ao longo dos

últimos dez anos ocorreu uma transformação muito expressiva: o Brasil, que historicamente foi importador líquido de energia (petróleo bruto, derivados e eletricidade de Itaipu, referente à parcela paraguaia), se tornou um grande exportador líquido, basicamente por conta do desenvolvimento da exploração de petróleo e gás natural no pré-sal. Em 2025, o Brasil produziu cerca de 4,9 milhões de barris por dia de petróleo e gás natural, ao passo que o consumo aparente doméstico foi de 2,4 milhões (49% da produção).

O saldo comercial em petróleo e derivados foi superavitário em quase US\$ 30 bilhões no ano passado (em 2014 tivemos um déficit de US\$ 17 bilhões). Embora tenhamos um superávit, boa parte dele está associado ao petróleo bruto, uma vez que a capacidade de re-

fino brasileira, sobretudo para produzir diesel, é insuficiente para atender a demanda doméstica (algo que vem sendo amenizado pelo aumento da incorporação do biodiesel e pelo uso de biometano).

Assim, uma alta dos preços do petróleo pode ter impacto positivo sobre o PIB brasileiro via comércio exterior, além de gerar uma melhora dos resultados fiscais brasileiros (em 2022 houve um acréscimo de 0,6% do PIB das receitas fiscais refletindo apenas o efeito direto do repique observado naquele ano).

É nesse contexto que é difícil apontar qual o impacto líquido desse choque. Provavelmente ele tende a ser favorável em termos agregados (mais PIB, resultado fiscal melhor), mas bastante desfavorável para boa parte da população.



Crédito Consignado CLT

Para contratar, acesse o aplicativo Banrisul >> Empréstimos >> Empréstimos Consignados ou procure sua agência.



banrisul

SAC 0800 646 1515 Ouvidoria 0800 644 2200

* Sujeito a análise de crédito.

Setor de transportes do Rio Grande do Sul alerta para impacto do aumento do diesel

/ COMBUSTÍVEIS

Jamil Aiquel

jamil@jcrs.com.br

Na sexta-feira, a Petrobras anunciou um reajuste de 11,6% no preço do diesel. Com isso, desde sábado, o produto já passou a custar R\$ 3,65 por litro nas refinarias da estatal, uma alta de R\$ 0,38 por litro. O reajuste ocorre pela primeira vez desde maio de 2025 e é motivado pela guerra no Oriente Médio, que elevou o preço do barril de petróleo de cerca de US\$ 60 para mais de US\$ 100. Como o petróleo é a matéria-prima base para a produção de combustíveis, essa instabilidade internacional encareceu o produto, levando a Petrobras a aumentar o preço do diesel vendido às distribuidoras no Brasil.

O resultado desse aumento tem gerado preocupação em alguns setores da economia gaúcha. Esse é o caso do setor do transporte rodoviário de cargas, que, segundo Francisco Cardoso, presi-

dente da Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas no Rio Grande do Sul (Fetran-sul), será diretamente impactado com a alta do diesel.

“Impacta diretamente toda a estrutura de custos do transporte rodoviário de cargas, porque o combustível é o principal insumo da atividade. No Brasil, ele representa em média 40% a 45% do custo operacional de um caminhão. Quando o diesel sobe, o custo por quilômetro rodado aumenta imediatamente. Como o combustível é consumido diariamente, o impacto é praticamente automático nas planilhas das transportadoras”, explica Cardoso.

Segundo o presidente da entidade, esse aumento deve gerar impactos imediatos para os transportadores. Na prática, a alta encarece automaticamente o custo por quilômetro rodado e sufoca as margens de lucro das empresas, tornando inevitável o reajuste nas tarifas de frete para reequilibrar as operações. Assim, essa

imprevisibilidade eleva a pressão sobre os custos logísticos em toda a cadeia produtiva, exigindo negociações constantes entre as transportadoras e seus clientes para tentar mitigar os impactos finais na economia.

Buscando aliviar os efeitos do aumento do diesel, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva assinou um pacote de medidas que inclui um decreto zerando as alíquotas de PIS/Cofins sobre o combustível, além de uma medida provisória que destina uma subvenção de R\$ 0,32 por litro a produtores e importadores.

O governo também instituiu a tributação sobre a exportação de petróleo para priorizar o abastecimento e o refino interno, além de determinar que os postos de combustíveis adotem sinalização clara para informar o consumidor sobre a redução dos tributos e o impacto do desconto nas bombas.

Para Cardoso, as medidas anunciadas pelo governo federal são importantes para aliviar

a pressão sobre os custos do setor. No entanto, a entidade alerta que essas ações não são suficientes para neutralizar por completo o impacto.

“O aumento anunciado pela Petrobras mostra que o mercado ainda está sob forte volatilidade, influenciado principalmente pela cotação internacional do petróleo

e pelo câmbio. Isso significa que as medidas ajudam, mas não são suficientes para neutralizar completamente os aumentos recentes que vêm ocorrendo. Vamos seguir acompanhando o cenário com atenção e dialogando com nossos clientes, buscando preservar o equilíbrio econômico das operações”, destaca.



DANI BARCELLOS/ ESPECIAL

Petrobras reajustou preço do diesel nas refinarias em 11,6%, para R\$ 3,65 por litro