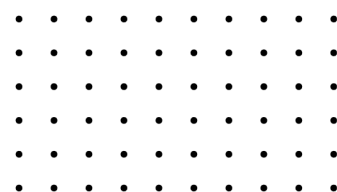




ECONOMIA & ATUALIDADES

Ano 1 | Número 2



Quando o petróleo sobe, a economia sente: os efeitos do conflito no Oriente Médio no Brasil



Quando o petróleo sobe, a economia sente: os efeitos do conflito no Oriente Médio no Brasil

Keynis Cândido de Souto¹

Cristiane Soares de Mesquita Callou²

Priscila Michelle Rodrigues Freitas³

Desde o início do conflito entre EUA/Israel e Irã, em 28 de fevereiro, uma das principais preocupações no cenário internacional passou a ser o impacto econômico de uma possível escalada prolongada. Parte desse temor se explica pelo peso da região no mercado global de energia: dos 10 maiores produtores de petróleo do mundo, sete estão direta ou indiretamente envolvidos na crise. Com a oferta sob pressão, o preço do barril sobe e os efeitos chegam rapidamente ao cotidiano da população.

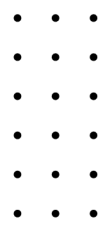
Como destaca Bacelar (2025), a vida moderna depende do petróleo por razões que vão muito além dos combustíveis. A matéria-prima está presente em quase tudo. Cerca de 98% dos plásticos de uso único são produzidos a partir de petroquímicos derivados de petróleo e gás. Isso inclui desde equipamentos essenciais, como computadores, celulares, televisores e geladeiras, até itens do dia a dia, como tecidos sintéticos, medicamentos, embalagens farmacêuticas, pneus, peças automotivas, fertilizantes e tintas. No Brasil, esse impacto é ainda mais amplo porque o transporte rodoviário predomina no país. Ele responde por cerca de 60% do escoamento dos produtos produzidos e consumidos (IBL, 2024) e também é central no deslocamento da população para o trabalho. Segundo o Censo de 2022, 32,3% da população se desloca em automóvel, 21,4% em ônibus e 16,4% em motocicleta (IBGE, 2025). Por isso, a alta do petróleo tende a repercutir em várias cadeias produtivas e, em pouco tempo, no bolso do consumidor.

O primeiro efeito sentido pela população foi a alta dos combustíveis, especialmente gasolina e diesel. Em vários estados, os reajustes apareceram cerca de 11 dias após o início do conflito. Em Recife, por exemplo, o preço médio do litro da gasolina comum na primeira semana de março (1 a 7) foi de R\$ 6,67, enquanto o diesel ficou em R\$ 5,79, segundo a Agência Nacional do Petróleo,

¹ Doutora em Economia. Docente do DECON/UFRPE. Presidente do Corecon-PE

² Doutora em Economia. Docente da do DECON/UFRPE.

³ Doutora em Economia. Docente da UAST/UFRPE.



Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Na semana seguinte (8 a 14), o diesel subiu para R\$ 6,44, alta de 11,39%, e a gasolina para R\$ 6,79, elevação de 1,95%. Em alguns pontos da Zona Norte, o litro da gasolina chegou a R\$ 7,49. Diante disso, consumidores passaram a fazer a mesma pergunta: essa alta já é consequência direta do conflito? A resposta exige entender como o preço dos combustíveis é formado no Brasil.

O petróleo é a principal matéria-prima da gasolina e do óleo diesel. Após o refino, o petróleo bruto é transformado nesses combustíveis, essenciais para o setor de transportes. Além disso, cada produto recebe outros componentes obrigatórios. No caso do diesel, a mistura é composta por 85% de diesel mineral, derivado do petróleo, e 15% de biodiesel, além de aditivos detergentes e dispersantes. Já a gasolina vendida ao consumidor contém 70% de gasolina e 30% de etanol anidro, além de outros aditivos (Petrobras, 2025). De forma resumida, a cadeia da gasolina pode ser dividida em cinco etapas: extração do petróleo bruto; refino nas refinarias; atuação das distribuidoras, que recebem o produto das refinarias ou fazem importação e adicionam etanol; transporte até os terminais e postos; e, por fim, a venda ao consumidor.

No caso da gasolina, o preço final depende de cinco fatores principais: o preço praticado por produtores, importadores e refinarias; o valor do etanol anidro; os tributos federais e estaduais; e a margem bruta de distribuição e revenda. A figura a seguir mostra o peso de cada um desses componentes na composição do preço pago pelo consumidor no Brasil e no Nordeste.

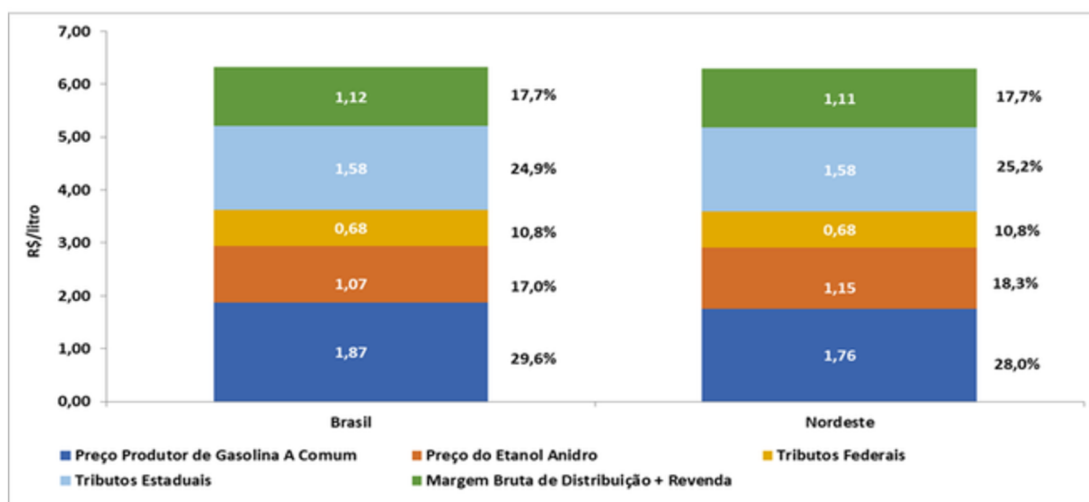
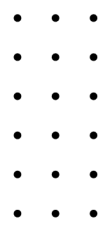


Figura 1: Composição do preço da gasolina cobrado ao consumidor final, em janeiro de 2026.
Fonte: ANP, 2026.



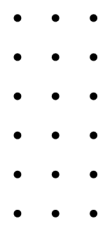


No Nordeste, dados da ANP mostram que o preço pago a refinarias e importadores pela gasolina pura corresponde a 28% do valor final desembolsado pelo consumidor. Esse componente depende fortemente do preço internacional do barril de petróleo, definido pela dinâmica entre oferta e demanda no mercado global (Brent na Europa ou WTI nos EUA), e da cotação do dólar. Isso ocorre porque o Brasil também precisa importar parte do petróleo e dos derivados que consome. Antes do início da guerra entre Israel/EUA e Irã, no fim de fevereiro, o barril estava entre US\$ 73 e US\$ 75. Após os ataques e com as tensões no Estreito de Ormuz, principal corredor de escoamento da produção da região, o Brent passou a oscilar, e o preço está entre US\$ 114 e US\$ 119 (19/03), maior patamar desde o início da guerra entre Rússia e Ucrânia, em fevereiro de 2022. A partir daí, surge outra pergunta: se o Brasil é um grande produtor de petróleo, por que continua vulnerável a esse tipo de choque externo?

Em 2025, a produção total de óleo no Brasil chegou a 2,99 milhões de barris equivalente por dia (boed), alta de 11% em relação a 2024. Cerca de 80% desse volume veio do pré-sal. Isso significa que o país é autossuficiente em petróleo? A resposta é sim e não. O Brasil produz mais petróleo do que consome em combustíveis, mas a mesma autossuficiência não se repete na oferta de derivados. No caso do diesel, o país ainda não conta com um parque de refino suficiente e plenamente adaptado para atender toda a demanda interna. Grande parte do petróleo brasileiro tem densidade média ou alta, enquanto muitas refinarias foram projetadas, no passado, para processar óleo leve, típico do petróleo extraído no Oriente Médio. Ainda assim, a Petrobras responde por cerca de 70% a 80% do refino nacional. Na prática, o Brasil exporta óleo bruto e importa entre 20% e 30% do diesel consumido, principalmente dos Estados Unidos. Por isso, a alta do barril no mercado internacional, provocada pela crise envolvendo o Irã, tende a pressionar o preço pago pelos brasileiros. No caso da gasolina, o cenário é diferente. A produção nacional consegue atender ao consumo interno, que, em 2025, ficou entre 40 e 45 bilhões de litros por ano. Em situações pontuais, ainda há necessidade de importação para ajuste de mercado (Petrobras, 2025).

Em tese, porém, esse aumento não deveria chegar de forma imediata ao consumidor. Isso porque a Petrobras adota, desde 2023, uma estratégia comercial mais flexível. A política leva em conta não apenas o cenário internacional, mas também dois indicadores internos: o custo alternativo do cliente, isto é, a comparação com



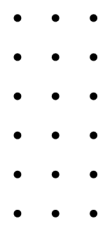


outras opções disponíveis ao comprador brasileiro, como importar combustível de outros países; e o valor marginal da Petrobras, que representa o custo de oportunidade entre refinar o petróleo produzido internamente ou exportar o óleo bruto. O resultado esperado é uma menor volatilidade nos preços domésticos. Essa lógica difere da antiga política de Preço de Paridade de Importação (PPI), ainda seguida por algumas refinarias privadas. No PPI, o preço no Brasil acompanha diretamente o mercado externo. Assim, qualquer alta do barril ou do dólar tende a ser repassada quase de forma automática ao consumidor, como se todo o combustível consumido no país fosse importado.

Mesmo assim, a pergunta permanece: por que os preços nos postos subiram tanto? A explicação não é simples. Segundo nota divulgada pela Fecombustíveis em conjunto com a Abicom, a alta do petróleo no mercado internacional e a oscilação do câmbio afetam diretamente refinarias privadas e importadores, que operam com base na lógica do PPI. Isto pode explicar por que as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste foram as mais atingidas por esse movimento. Devido à maior distância em relação às refinarias da Petrobras, boa parte do diesel que abastece esses mercados vem de refinarias privadas e de importadores. Nesse contexto, a alta internacional é repassada pelas distribuidoras - que também importam diesel - até chegar aos postos de combustíveis.

O ponto que ainda gera dúvidas é a rapidez desse repasse. O petróleo é negociado na NYMEX (New York Mercantile Exchange), bolsa de futuros especializada em energia e metais, e na ICE (Intercontinental Exchange), uma das principais plataformas globais de negociação de commodities de energia. Nas negociações com contratos futuros, ficam definidos previamente o volume comercializado, a data de vencimento e o preço, justamente como mecanismo de proteção contra volatilidade. Por isso, o repasse quase imediato, elevando o preço nas bombas, sugere que não houve tempo suficiente entre a negociação internacional, a entrega do produto contratado a preço superior e a comercialização final dos combustíveis importados pelas distribuidoras nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Outro aspecto relevante é a defasagem entre os preços praticados pela Petrobras e os valores de referência no exterior. Segundo a Fecombustíveis (2026), o preço do diesel vendido pela estatal ainda está 60% abaixo do praticado no mercado internacional. A Abicom estima que, no caso da gasolina, a defasagem seja de 50%. Na sexta-feira (13), a Petrobras anunciou reajuste de 11,6% no diesel, o que representa aumento de R\$ 0,38 por litro nas refinarias. Ainda





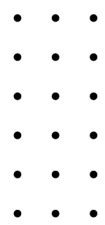
assim, a Fecombustíveis afirma que a diferença permanece elevada e que, para alcançar a paridade de importação, a Petrobras precisaria elevar o diesel em R\$ 2,18 por litro e a gasolina em R\$ 1,26 por litro. Nesse cenário, o aumento cobrado por distribuidoras pode ser interpretado como uma estratégia de antecipação de ganhos.

Em uma perspectiva macroeconômica, essa alta do preço do petróleo pode gerar impactos relativamente rápidos na inflação. Quando os combustíveis ficam mais caros, o transporte de mercadorias e pessoas também se torna mais caro, o que eleva os custos de produção e de distribuição de diversos produtos. Como resultado, itens do dia a dia – como alimentos, bens industriais e serviços – podem sofrer reajustes. Esse processo reduz o poder de compra das famílias e pode provocar um aumento do custo de vida, especialmente em países mais dependentes de energia e transporte rodoviário como o Brasil (Aguiar, 2026).

Se os preços da energia permanecerem elevados por mais tempo, os efeitos podem atingir também o crescimento econômico. No médio prazo, empresas passam a enfrentar custos maiores de produção e, muitas vezes, precisam reduzir margens de lucro ou repassar esses custos aos consumidores. Ao mesmo tempo, as famílias tendem a diminuir o consumo devido à perda de renda real. Esse cenário também pode afetar os investimentos, já que a incerteza internacional e a volatilidade dos mercados financeiros aumentam os riscos econômicos. De acordo com projeções do Fundo Monetário Internacional, a economia global já apresenta crescimento moderado e vulnerável a choques geopolíticos e a aumentos nos preços da energia e commodities (FMI, 2025). O conflito pode desacelerar ainda mais a atividade econômica mundial.

Para tentar “frear” estes efeitos, diante da escalada do diesel nas bombas, o Governo Federal publicou um decreto zerando as alíquotas de PIS/Cofins, os únicos tributos federais que incidem sobre o diesel, o que representa redução de R\$ 0,32 por litro. Além disso, foi editada uma Medida Provisória (MP) autorizando o pagamento de subvenção a produtores e importadores de diesel, também no valor de R\$ 0,32 por litro, até 31 de dezembro de 2026. A expectativa é que esse valor seja repassado ao consumidor. Somadas, as medidas podem reduzir em até R\$ 0,64 o preço do litro do diesel nas bombas. O governo também tentou sensibilizar os governadores a reduzirem o ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) sobre a gasolina e outros combustíveis em 2026, com o objetivo de conter a alta dos preços ao consumidor final. Com isso, o governo busca conter os efeitos inflacionários da





alta do petróleo sobre alimentos, fretes, produção agrícola e bens essenciais, repartindo parte das perdas que, em um primeiro momento, recairiam principalmente sobre consumidores e produtores nacionais.

No entanto, os governadores rejeitaram a sugestão do governo e também não há garantias que postos e distribuidoras repassem essa redução ao consumidor final. Isto porque, as Portarias Interministeriais MF/MME nº 293/1997 e nº 240/2001 estabelecem que os preços são definidos pela dinâmica de oferta e demanda, em um ambiente de livre mercado. A velocidade e a proporção do repasse das distribuidoras e postos ao consumidor é determinada pela concorrência local e estratégias de margem de lucro de cada estabelecimento.

REFERÊNCIAS

ABICOM - Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis. Nota Conjunta 01/2026: **conflito entre EUA/Israel x Irã e os impactos sobre o preço dos combustíveis**, 2026. Disponível em: <https://abicom.com.br/notas-abicom/nota-abicom-01-2026-conflito-entre-eua-israel-x-ira-e-os-impactos-nos-precos-dos-combustiveis/>

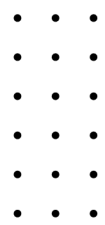
AGUIAR, Juliane. **Preço do petróleo: como a cotação do barril afeta seu bolso no dia**. Estado de Minas - Economia, 2026. Disponível em: <https://www.em.com.br/trends/2026/03/7372385-preco-do-petroleo-como-a-cotacao-do-barril-afeta-seu-bolso-no-dia.html>.

ANP - Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. **Anuário Estatístico**. Disponível em: <https://www.gov.br/anp/pt-br/centrais-de-conteudo/dados-abertos/anuario-estatistico>.

BACELAR, Davyd. **O petróleo no nosso dia a dia em tempos de transição energética**. FUP - Fundação Única dos Petroleiros. Disponível em: <https://fup.org.br/o-petroleo-no-nosso-dia-a-dia-em-tempos-de-transicao-energetica/>.

BRASIL. Decreto nº 12.875/2026, de 12 de março de 2026. DOU, seção 1, edição extra, Brasília - DF, 12 mar. 2026. Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/decreto-n-12.875-de-12-de-marco-de-2026-692313562>.





BRASIL. Medida Provisória nº 1.340, de 12 de março de 2026. Autoriza a concessão de subvenção econômica à comercialização de óleo diesel por produtores e importadores e dispõe sobre o imposto de exportação sobre óleo diesel. DOU, seção 1, Brasília, DF, p. 2, 12 mar. 2026. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br>.

BRASIL. Ministério da Fazenda/Ministério de Minas e Energia. Portaria Interministerial nº 293, de 11 de novembro de 1997. Estabelece o regime de liberdade de preços no mercado de combustíveis automotivos no Brasil. Diário Oficial da União, seção 01, Brasília-DF, 12 nov. 1997.

BRASIL. Ministério da Fazenda/Ministério de Minas e Energia. Portaria Interministerial nº 240, de 27 de julho de 2001. Estabelece a liberação dos preços de venda de óleo diesel nas unidades de comércio atacadista e varejista, em todo território nacional. Diário Oficial da União, seção 01, p.33. Brasília-DF, 30 jul. 2001.

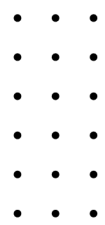
CÂMARA DOS DEPUTADOS - Agência Câmara de Notícias. **Medida provisória reduz preço do diesel para enfrentar alta do petróleo, 2026**. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/1253765-medida-provisoria-reduz-preco-do-diesel-para-enfrentar-alta-do-petroleo/>

EPE - Empresa de Pesquisa Energética. **Balanço Energético Nacional (BEN)**, 2026. Disponível em: <https://www.epe.gov.br/pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/balanco-energetico-nacional-ben>

FECOMBUSTÍVEIS - Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e Lubrificantes. Defasagem do diesel da Petrobras em relação ao exterior é de 60% mesmo após aumento de preços, 2026. Disponível em: <https://www.fecombustiveis.org.br/noticia/defasagem-do-diesel-da-petrobras-em-relacao-ao-exterior-e-de-60-mesmo-apos-aumento-de-precos/263899>

FMI - Fundo Monetário Internacional. World Economic Outlook. Washington, DC: IMF, 2025. Disponível em: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2025/10/14/world-economic-outlook-october-2025>





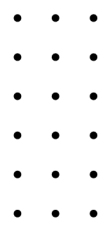
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo 2022: automóvel é o meio de transporte mais utilizado no deslocamento para o trabalho. Agência IBGE Notícias. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br>.

IBL - Instituto Brasil Logística. Rodovias: o principal modal de transportes. Disponível em: <https://ibl.org.br/rodovias-o-principal-modal-de-transportes-mas-que-ainda-precisa-de-muitos-ajustes/>.

MME - Ministério de Minas e Energia. Estatísticas energéticas, 2026. Disponível em: <https://www.gov.br/mme/pt-br/assuntos/energia>. PETROBRAS. De onde vem a gasolina? Disponível em: <https://nossaenergia.petrobras.com.br/w/nossas-atividades/de-onde-vem-a-gasolina>.

PETROBRAS. Relatório Administrativo 2025. Disponível em: <https://www.investidorpetrobras.com.br/apresentacoes-relatorios-e-eventos/relatorios-anuais/>.





É de inteira responsabilidade do(s) autor(es) desta edição do Boletim os conceitos e opiniões emitidos, não refletindo necessariamente a opinião da Comissão de Estudos e Pesquisas Econômicos e do Conselho Editorial do Boletins do Corecon-PE.

Presidente: Keynis Cândido de Souto

Vice-Presidente: José Farias Gomes Filho

Comissão de Estudos e Pesquisas Econômicos | Comitê Editorial

Poema Isis Andrade de Souza (Coordenadora)

Carlos Filipe de Albuquerque Braga

Cezar Augusto Lins de Andrade

Isabel Pessoa de Arruda Raposo

José Farias Gomes Filho

Keynis Cândido de Souto

Sandro Virgílio Prado Ribeiro

Gerente Executiva: Rayssa Kelly Melo das Mercês

Projeto Gráfico

Rayssa Kelly Melo das Mercês

Priscila Correia de Moura

Contato

Conselho Regional de Economia da 3ª Região - PE

Rua do Riachuelo, 105/212, Boa Vista, Recife/PE

(81) 99985-8433 | (81) 3039-8842 | (81) 3221-2473

www.coreconpe.gov.br

coreconpe@coreconpe.gov.br

[@corecon.pe](https://www.instagram.com/corecon.pe)