

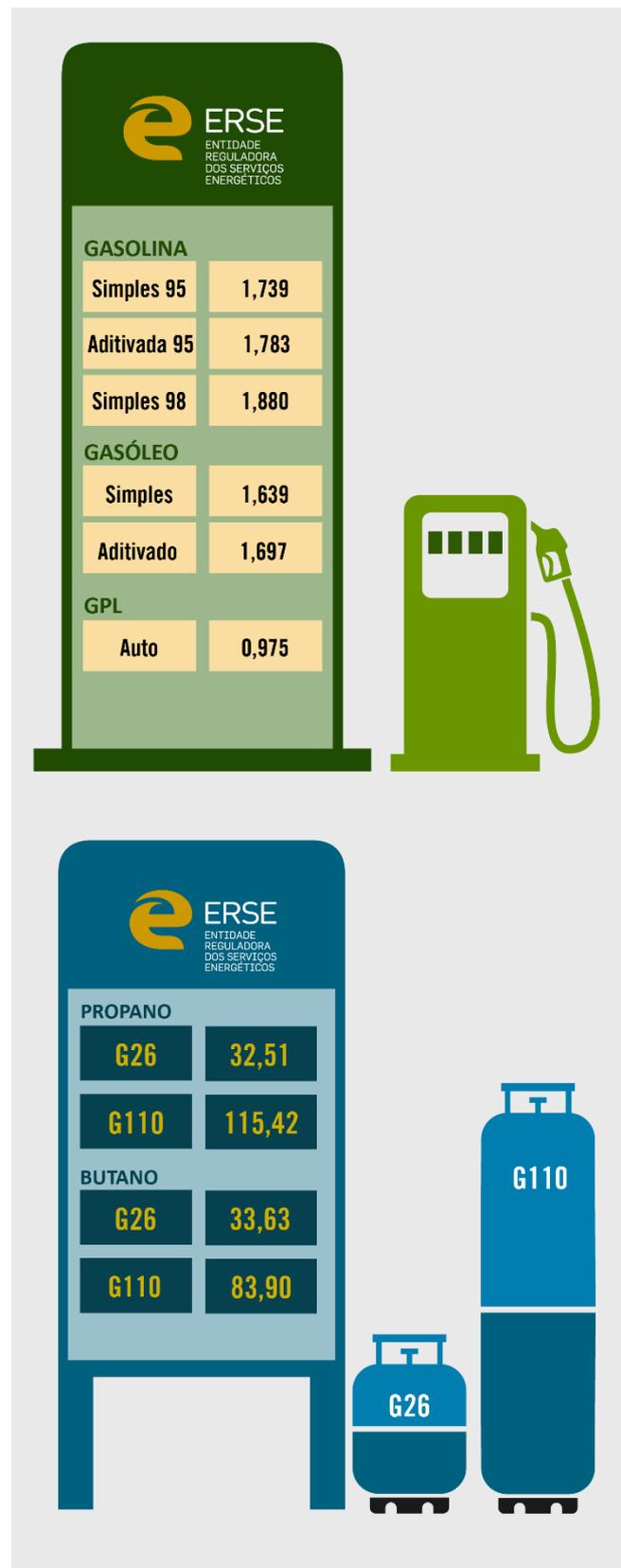
## Índice

1. Evolução do preço do petróleo bruto	2
2. Mercado internacional de derivados do petróleo	3
3. Combustíveis rodoviários	5
3.1. Gasolinas	5
3.2. Gasóleos	6
3.3. GPLAuto	7
4. Gases de petróleo liquefeitos	8
5. Variação regional	9
5.1. Gasolinas e gasóleos	9
5.2. GPL	10
6. Introduções a consumo no mercado nacional	11

## Síntese – novembro 2024

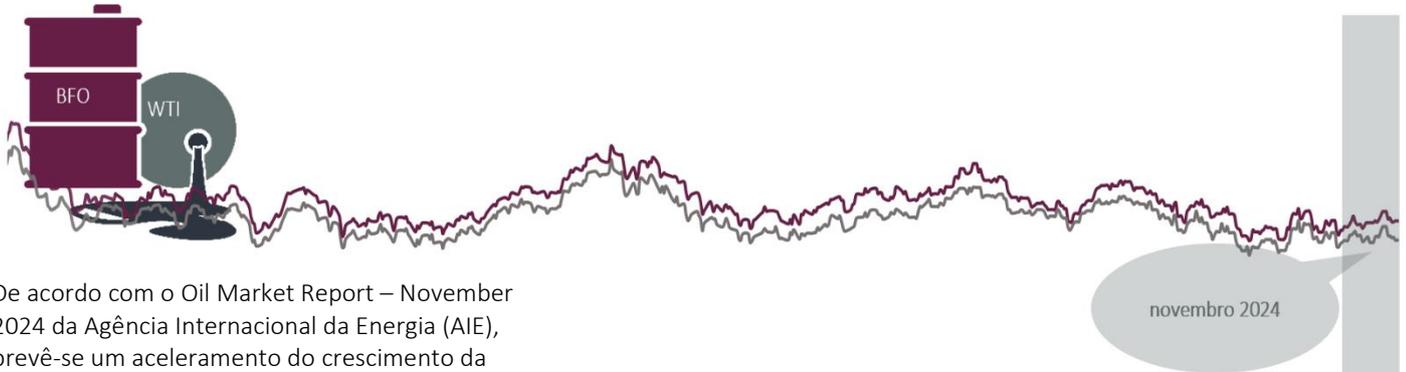
- O preço do barril de petróleo diminuiu no mercado *spot* face ao mês anterior.
- As cotações dos derivados do petróleo nos mercados internacionais, à exceção do gasóleo e do jet, acompanharam o comportamento do BFO e do WTI.
- O propano, no mercado *Northwest Europe*, negociou, em média, 1,0% acima do butano.
- Os PVP (médios) do gasóleo no mercado nacional acompanhou, e o da gasolina contrariou, o comportamento dos mercados internacionais, registando um aumento de 0,9% e 0,4%, respetivamente, face ao mês anterior.
- As introduções a consumo diminuíram em novembro, 87,00 kton, face a outubro.
- Os hipermercados mantêm as ofertas mais competitivas nos combustíveis rodoviários, seguidos pelos operadores do segmento *low cost*.
- Os distritos de Braga, Aveiro e Castelo Branco registaram os preços de gasóleo e gasolina mais baixos em Portugal continental. Beja, Bragança e Lisboa apresentaram os preços mais altos.
- Vila Real, Braga e Viseu registaram, para Portugal Continental, a garrafa de GPL (butano e propano) com o menor custo. Já Leiria, Faro e Santarém apresentam os preços mais elevados.

## Preços médios praticados em Portugal novembro 2024



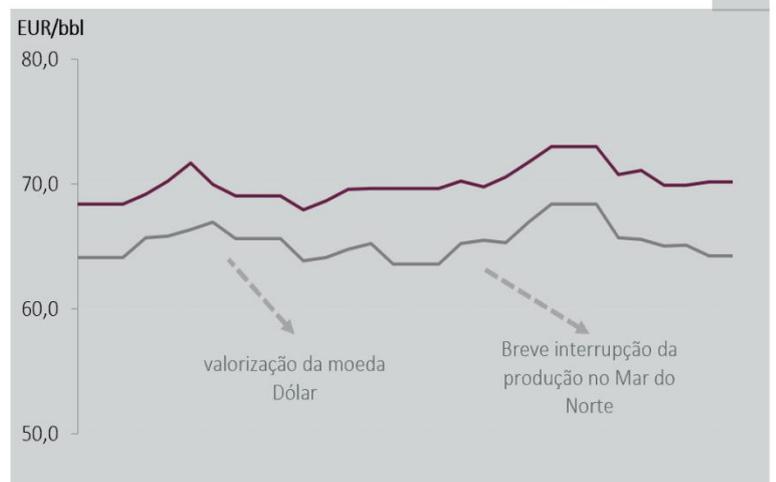
## 1. Evolução do preço do petróleo bruto

Figura 1-1 – Preços diários BFO e WTI, FOB (2022-2024)



De acordo com o Oil Market Report – November 2024 da Agência Internacional da Energia (AIE), prevê-se um aceleração do crescimento da procura de 0,84 Mbpd em 2024, para 1,1 Mbpd em 2025. A previsão para o consumo global em 2025 é de 103,9 Mbpd. O aumento da procura deve-se sobretudo à indústria petroquímica. A Ásia continuará a ser a região do globo onde a procura de crude será maior.

O preço médio do barril de petróleo diminuiu em novembro, face ao mês anterior. O dólar valorizou face aos restantes pares após a eleição de Donald Trump como presidente dos EUA. Novembro foi o terceiro mês em que a China mais importou crude em 2024. A produção no Mar do Norte retomou, contribuindo para o aumento de 3% do Brent em apenas um dia



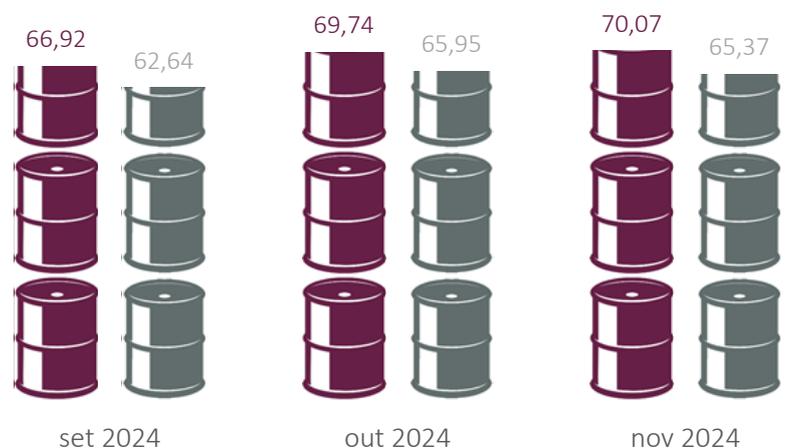
Fonte: ERSE, Reuters, Bloomberg

O preço spot do WTI FOB desceu 3,4 % em novembro, para um valor médio de 69,44 USD, por comparação ao barril negociado em outubro. A cotação spot do BFO FOB também registou uma diminuição, de 2,1 % no mesmo período, para um valor médio de 74,42 USD.

De referir que devido à variação da taxa de cambio, a variação da cotação média spot WTI FOB, em euros, foi negativa, e a variação da cotação média spot BFO FOB, em euros, foi positiva.

O preço dos contratos futuros adquiridos durante o mês de novembro, para entregas de Brent e WTI foi, em média, mais baixo do que no mercado *spot*, demonstrando uma situação de *backwardation*.

Figura 1-2 – Preços médios mensais de BFO e WTI, FOB



Fonte: ERSE, Reuters, Bloomberg

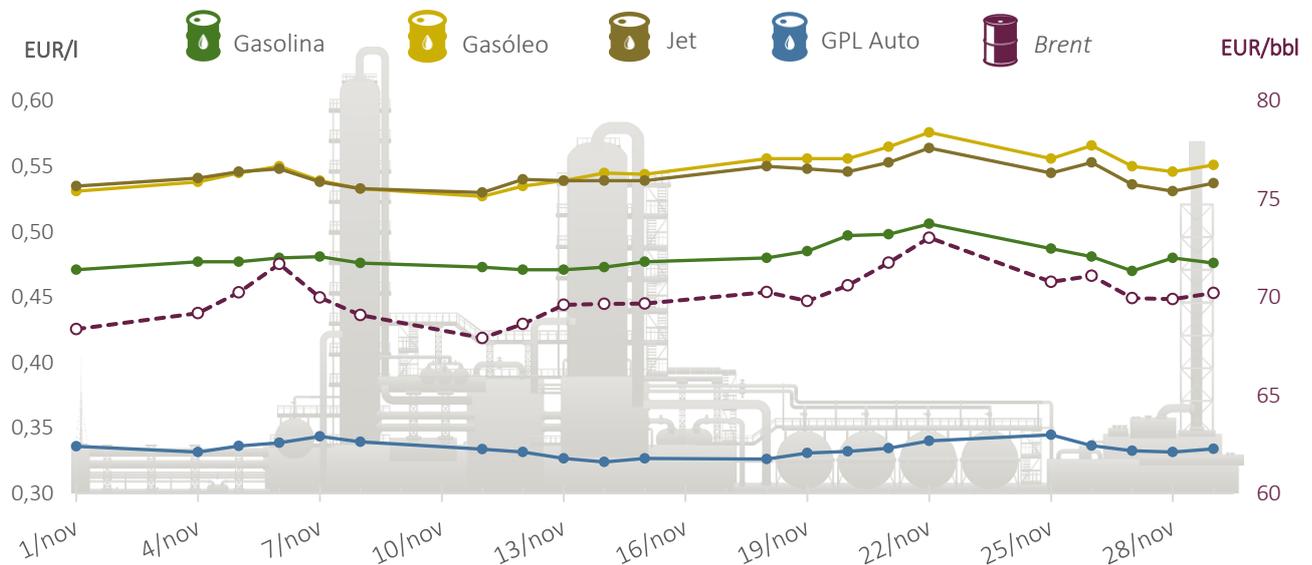
= 25€

## 2. Mercado internacional de derivados do petróleo

De acordo com a AIE, a oferta global de petróleo registou um crescimento no mês de novembro de 0,13 Mbpd face a outubro, e 0,23 Mbpd face ao período homólogo, atingindo uma oferta de 103,4 Mbpd. A subida da oferta global é justificada pela contínua recuperação do abastecimento por parte da Líbia e do Cazaquistão. A oferta global encaminha-se para um crescimento de 0,63 Mbpd em 2024, e 1,9 Mbpd em 2025, atingindo uma oferta de 104,8 Mbpd, considerando o prolongamento dos cortes do grupo OPEP+. A oferta dos países não pertencentes ao grupo OPEP+ cresceu na ordem dos 1,5 Mbpd em 2024 e estima-se que em 2025 ocorra o mesmo crescimento, liderado por países como os EUA, o Brasil, a Guiana, o Canadá e a Argentina.

Estima-se que, em dezembro de 2024, seja alcançado o máximo de produção de derivados do petróleo, mais 3,0 Mbpd que o nível de produção em outubro, período de manutenções e constrangimentos económicos, atingindo os 84,3 Mbpd. Estima-se que o crescimento da atividade de refinação seja de 0,52 Mbpd e 0,62 Mbpd em 2024 e 2025, atingindo uma produção de 82,7 Mbpd e 83,3 Mbpd, respetivamente. Em novembro, as margens de refinação aumentaram com os destilados médios na Ásia, no entanto, foram anuladas pelas margens de gasolina e naftas leves na região do Atlântico.

Figura 2-1 – Evolução das cotações de derivados do petróleo

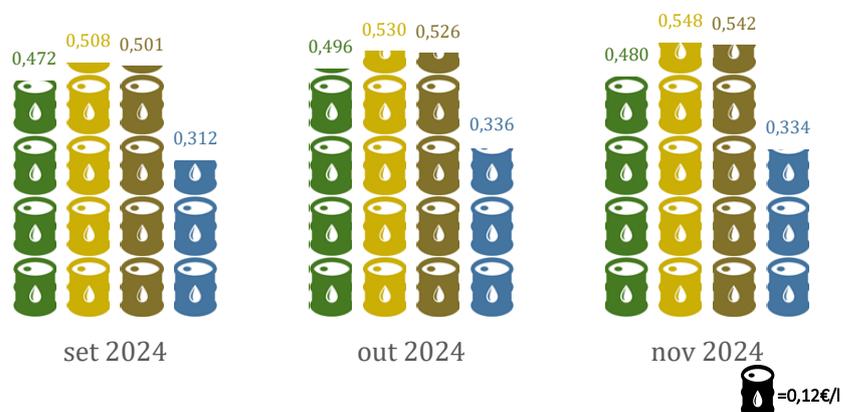


Fonte: ERSE, Argus, Reuters

De acordo com o *Oil Market Report* de novembro, da AIE, os inventários de barris de petróleo globais diminuíram 47,5 Mb em outubro.

Os valores médios das cotações internacionais, na região ARA, registaram diferentes comportamentos face ao preço do barril de petróleo em novembro. Por um lado, observou-se uma diminuição na cotação da gasolina (-3,2%), e GPL Auto (-0,6%). Por outro lado, verificou-se um aumento na cotação do jet (+3,0%), e na cotação do gasóleo (+3,3%).

Figura 2-2 – Preços médios mensais de derivados do petróleo



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

0,12€/l

Em novembro, o preço do gasóleo no mercado NWE aumentou face ao mês anterior, contrariando a trajetória observada no preço do barril de petróleo. A diminuição das temperaturas fez aumentar a procura por gasóleo, que até então se encontrava abaixo do esperado e da oferta disponível no mercado. Apesar de algumas refinarias iniciarem trabalhos de manutenção inesperados, a oferta de mercado foi suficiente para suprir as necessidades na região. O baixo nível do rio Reno na região do Alto Reno, limitou as trocas comerciais de transporte naval, segurando os preços do gasóleo na região.

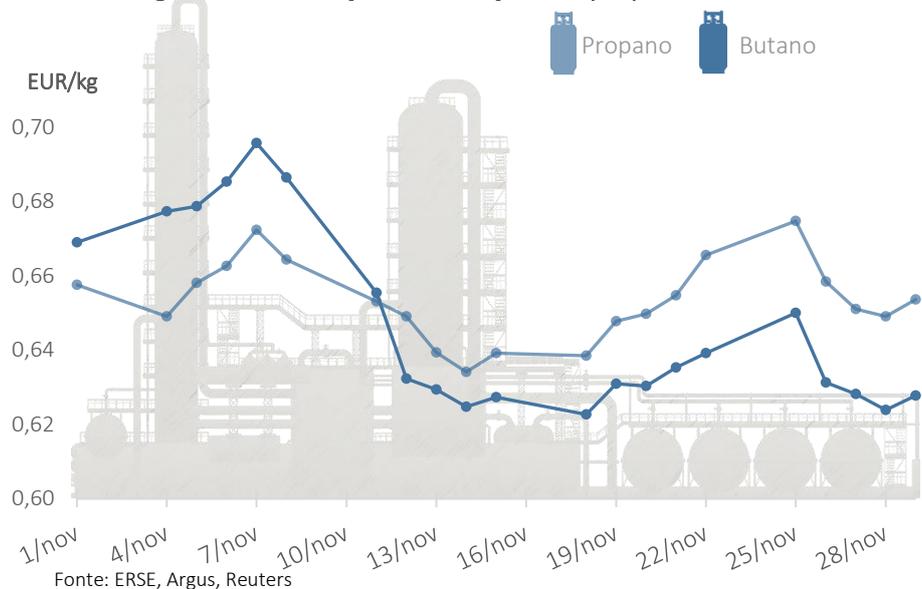
O preço da gasolina no mercado NWE diminuiu em novembro, face ao verificado no mês anterior, acompanhando a trajetória observada no preço do barril de petróleo. Na região ARA o inventário de gasolina atingiu níveis máximos desde fevereiro deste ano, em época tradicional de défice de inventário. Os níveis de nafta armazenados na região diminuíram, assinalando o início da produção de gasolina de mistura. O principal motivo do aumento do inventário na região, na época de outono, face a períodos homólogos, foi a diminuição substancial do nível das exportações para mercados como os EUA e a África Ocidental.

O preço do jet no mercado NWE registou um aumento, contrariando o comportamento no preço do barril de petróleo nos mercados internacionais, face ao mês anterior. No mês de novembro chegou menos navios com jet provenientes do Médio Oriente, que procuraram a oportunidade de exportação para o mercado Asiático. No entanto, devido às importações em grande escala no verão e outono, e ao decréscimo do tráfego aéreo, a Europa encontra-se bem abastecida.

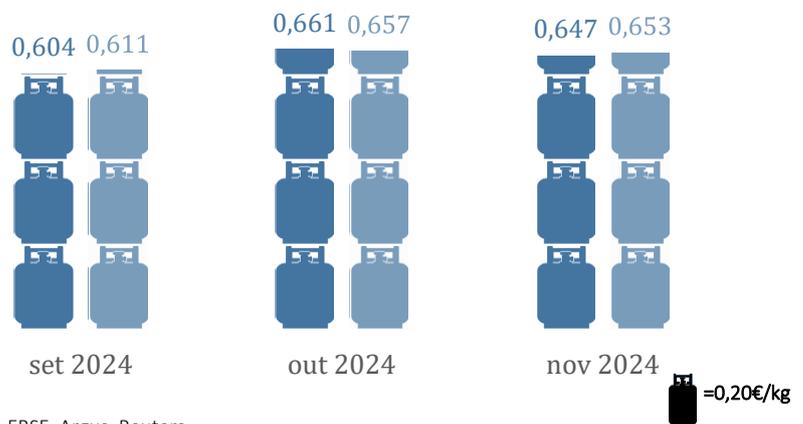
As cotações dos gases de petróleo liquefeito de butano e propano na Europa diminuíram 2,2 %, e 0,6 %, respetivamente, em novembro. Importa referir que o propano negociou, em média, 1,0 % acima do butano. O diferencial entre o preço máximo e o preço mínimo transacionado foi maior no butano do que no propano, correspondendo a 7,3 cent/kg e 4,1 cent/kg, respetivamente.

Em novembro, a diminuição do preço da cotação de GPL propano e butano, na região ARA, acompanhou a trajetória observada no preço do barril de petróleo. A procura de GPL propano continua frágil, no entanto beneficiou de manutenções de refinarias na Europa. No mês de novembro, o GPL butano desvalorizou para 97% do valor de mercado da nafta. A desvalorização é devida à fraca procura por gasolinas de mistura, em momento de temperaturas mais quentes que o esperado.

**Figura 2-3 – Evolução das cotações de propano e butano**



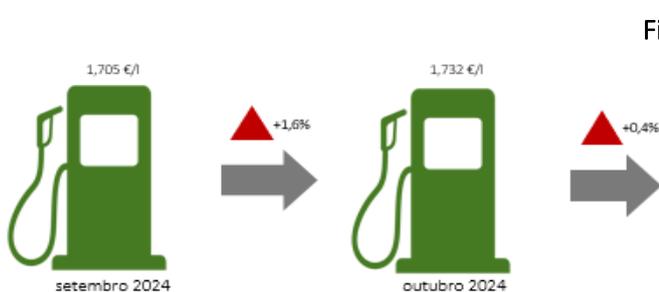
**Figura 2-4 – Preços médios mensais de propano e butano**



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

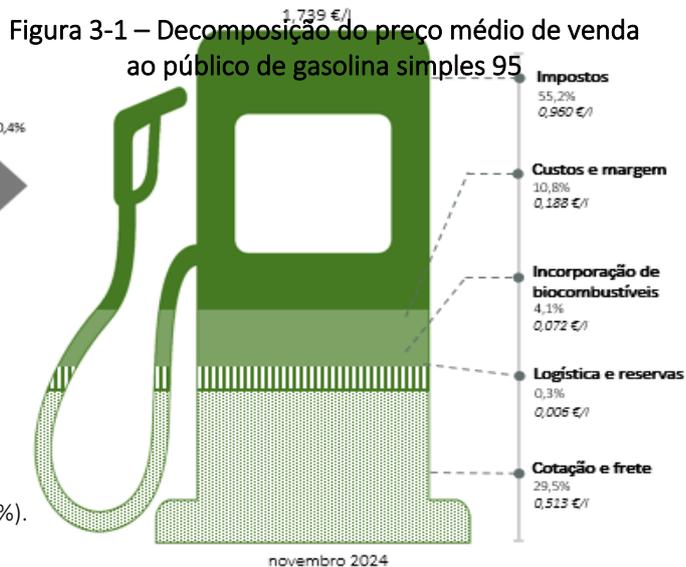
### 3. Combustíveis rodoviários

#### 3.1. Gasolinas



O PVP da gasolina simples aumentou em novembro (+0,4%), contrariando o comportamento deste derivado nos mercados internacionais.

A maior fatia do PVP paga pelo consumidor correspondeu à componente de impostos, representando 55,2% do total da fatura da gasolina, seguindo-se a cotação e frete (29,5%).



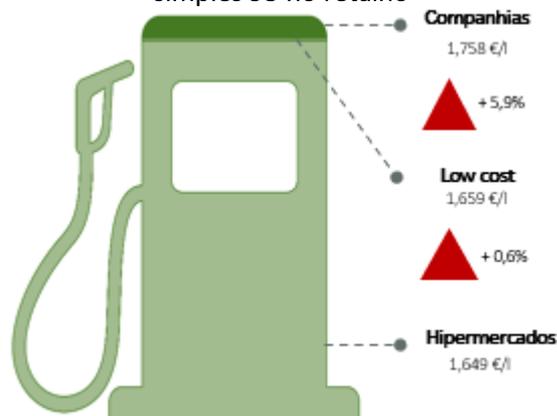
Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

Os custos de operação e margem de comercialização, a incorporação de biocombustíveis e a logística e constituição de reservas estratégicas representaram, em conjunto, cerca de 15,3% do PVP médio da gasolina simples 95.

Os hipermercados apresentaram as ofertas mais competitivas: 1,1 cent/l abaixo dos operadores do segmento *low cost* e 6,6 % inferiores aos dos postos de abastecimento que operam sob a insígnia de uma companhia petrolífera, representando uma diferença de 10,9 cent/l.

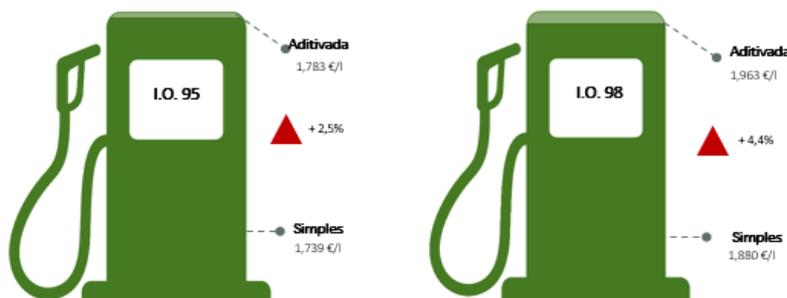
Ainda durante novembro, a gasolina 95 aditivada custou em média aos consumidores mais 2,5% do que a gasolina simples 95. O acréscimo devido à aditivação foi mais pronunciado na gasolina 98 (cerca de 4,4%), como tem sido habitual no mercado nacional.

**Figura 3-2 – Diferenciação de preços da gasolina simples 95 no retalho**



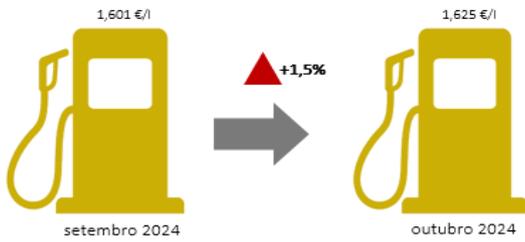
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

**Figura 3-3 – Diferença de preços entre gasolinas simples e aditivadas**



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

### 3.2. Gasóleos



O PVP do gasóleo simples aumentou em novembro (+ 0,9%), acompanhando o comportamento deste derivado nos mercados internacionais.

A maior fatia do PVP paga pelo consumidor correspondeu à componente de impostos (49,4%), seguida do valor da cotação e frete (33,6%).

Os custos de operação e margem de comercialização, a incorporação de biocombustíveis, a logística e a constituição de reservas estratégicas representam, em conjunto, cerca de 16,9% do PVP médio do gasóleo simples.

Os hipermercados continuam a ser os operadores com os preços mais competitivos, apresentando preços médios cerca de 11,2 cent/l abaixo do PVP médio nacional.

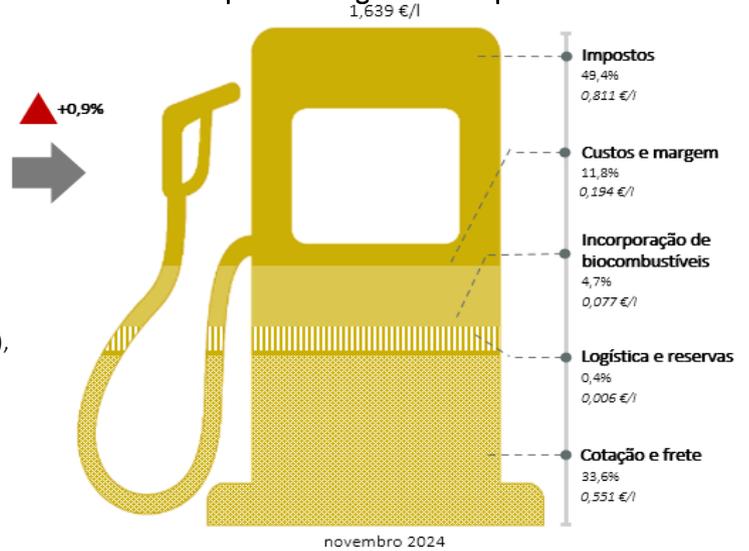
Os operadores com ofertas *low cost* disponibilizaram gasóleo simples a um preço médio de 1,547 €/l, o que representa um adicional de 1,3% face ao preço dos hipermercados. As companhias petrolíferas de bandeira reportaram preços médios de 1,662 €/l, cerca de 2,3 cent/l acima do preço médio nacional.

Em novembro, adquirir gasóleo aditivado representou um acréscimo de 5,8 cêntimos por litro face ao gasóleo simples.

Os preços médios de combustíveis são retirados do Balcão Único da Energia, com base nos dados introduzidos pelos operadores do SPN.

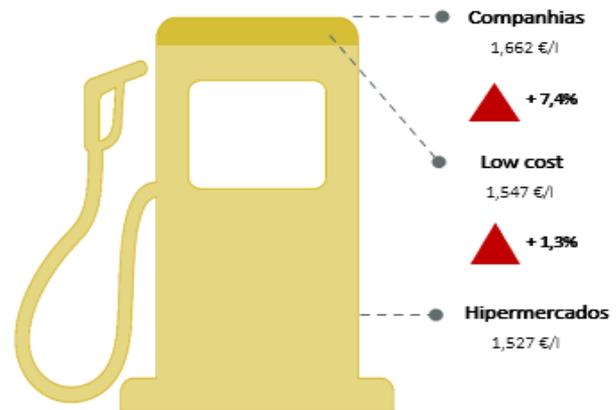
A determinação do preço médio tem como base a média aritmética simples dos preços reportados pelos operadores. Estes preços correspondem aos anunciados pelos operadores nos pórticos, não incluindo, portanto, os descontos comerciais praticados.

Figura 3-4 – Decomposição do preço médio de venda ao público de gasóleo simples



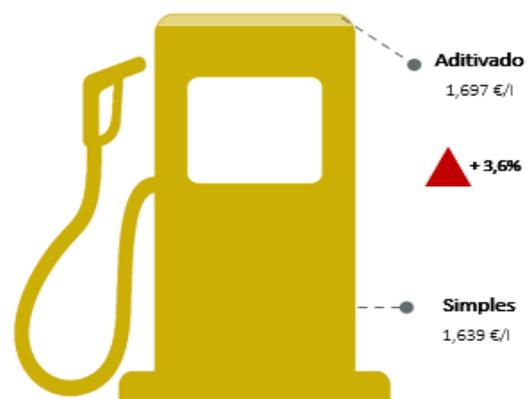
Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

Figura 3-5 – Diferenciação de preços do gasóleo simples no retalho



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

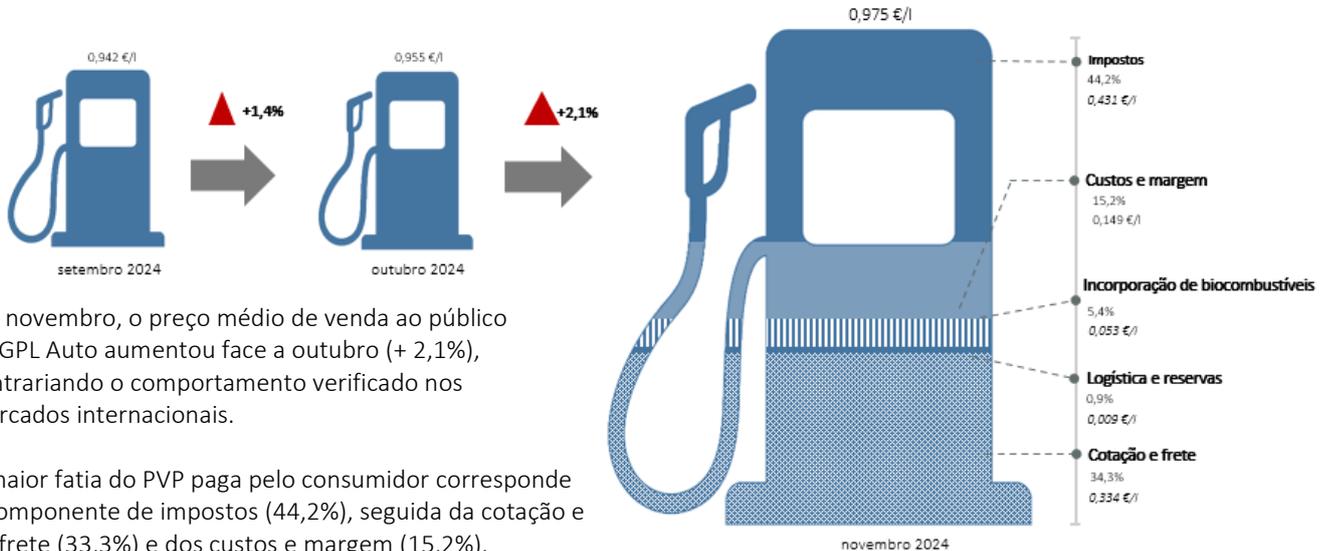
Figura 3-6 – Diferença de preços entre gasóleo simples e aditivado



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

### 3.3. GPL Auto

Figura 3-7 – Decomposição do preço médio de venda ao público de GPL Auto



Em novembro, o preço médio de venda ao público do GPL Auto aumentou face a outubro (+ 2,1%), contrariando o comportamento verificado nos mercados internacionais.

A maior fatia do PVP paga pelo consumidor corresponde à componente de impostos (44,2%), seguida da cotação e do frete (33,3%) e dos custos e margem (15,2%).

Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

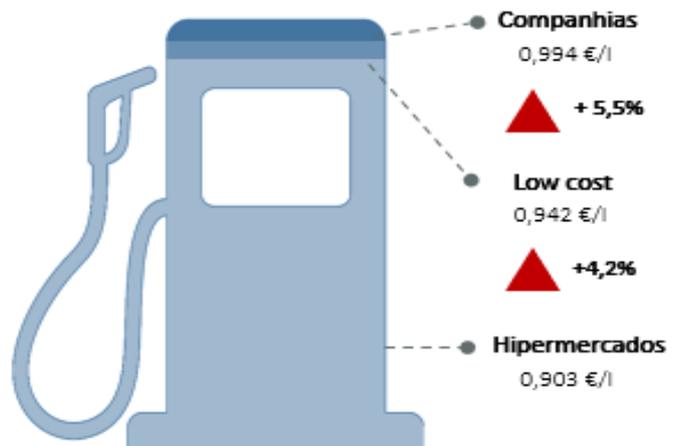
A componente do preço médio de venda ao público com menor expressão foi a componente de logística e reservas.

Os hipermercados apresentaram a oferta mais competitiva, seguidos dos operadores do segmento *low cost*.

Em novembro, o PVP médio dos operadores com ofertas hipermercados, *low cost* e companhias petrolíferas de bandeira foi de 0,903 €/l; 0,942 €/l e 0,994 €/l, respetivamente.

Os postos de abastecimento, que operam sob a insígnia de uma companhia petrolífera, venderam em média 0,2 cent/l acima do preço médio nacional e 9,1 cent/l superior ao preço praticado pelos operadores com ofertas hipermercados.

Figura 3-8 – Diferenciação de preços do GPL Auto no retalho



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

#### 4. Gases de petróleo liquefeitos

Em novembro, o preço médio de venda ao público nas garrafas mais comercializadas (G26)\* de gás propano e de butano aumentou.

Figura 4-1 – Desagregação dos preços de gás propano para as garrafas G26 e G110

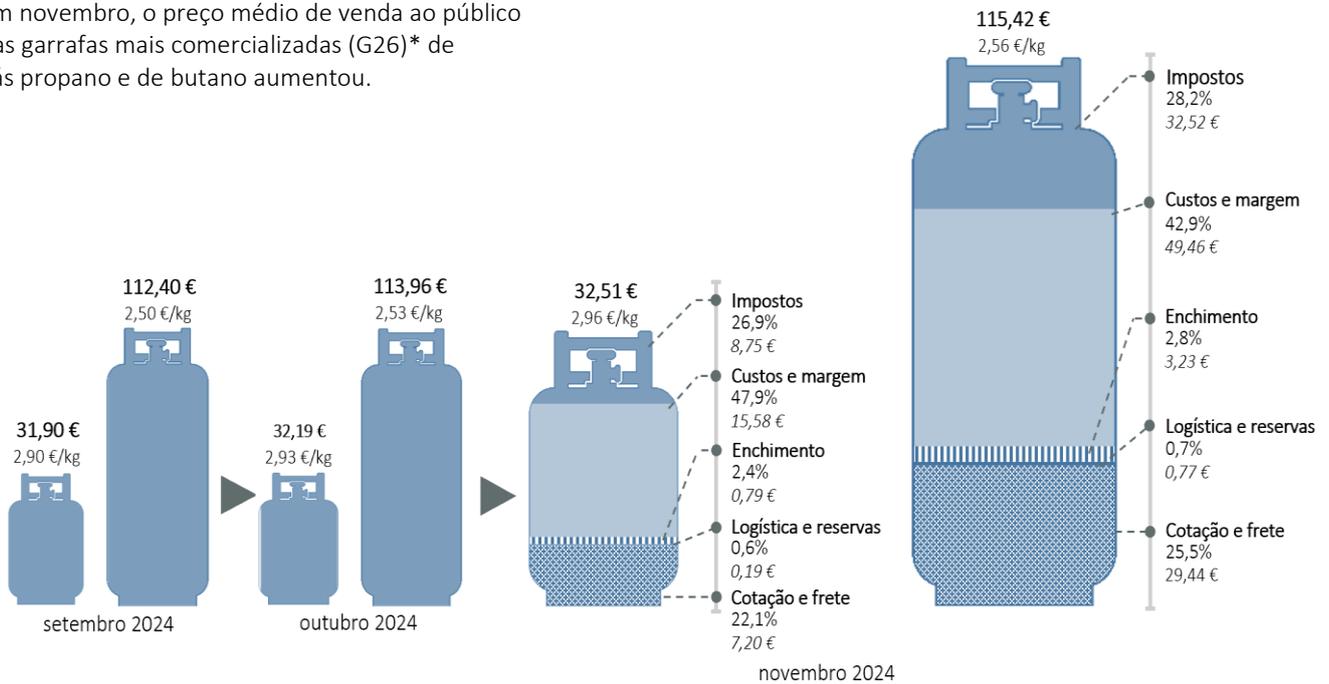
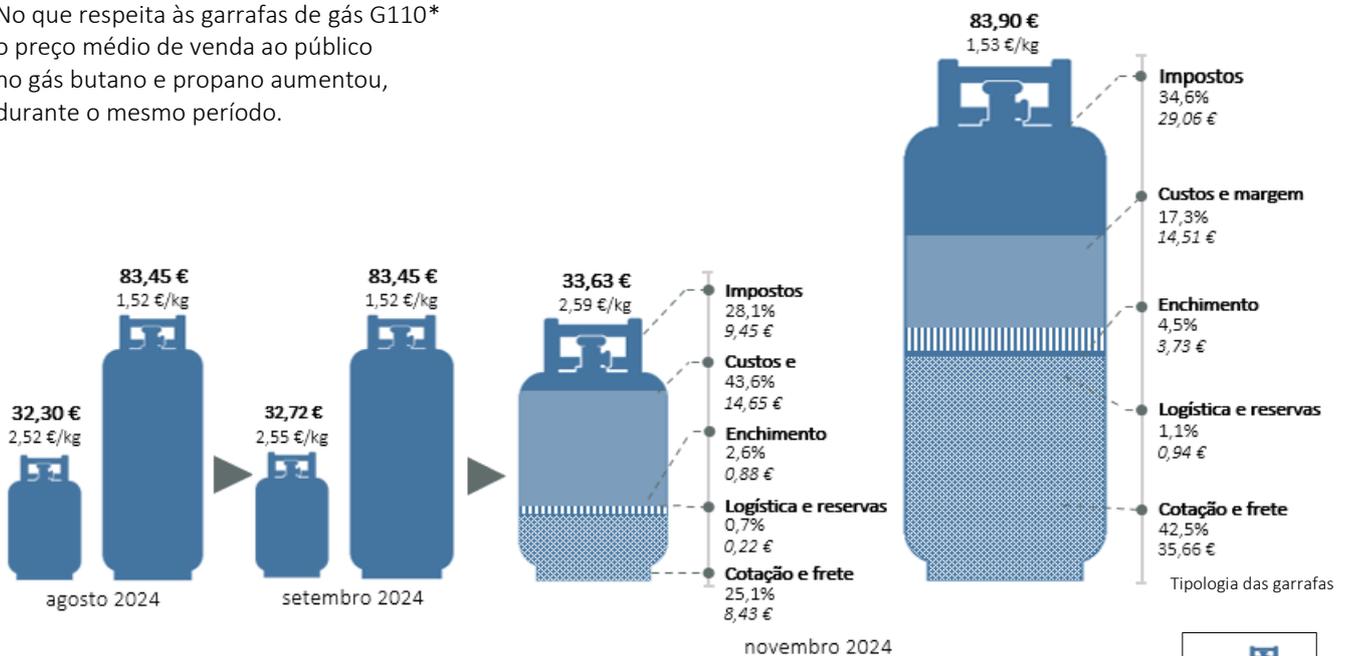


Figura 4-2 – Desagregação dos preços de gás butano para as garrafas G26 e G110

No que respeita às garrafas de gás G110\* o preço médio de venda ao público no gás butano e propano aumentou, durante o mesmo período.



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

\* A metodologia utilizada para o cálculo do PVP tem como referência a média aritmética simples dos preços reportados pelos operadores para as garrafas de 11 kg (G26) e 45 kg (G110) de propano e 13 kg (G26) e 55 kg (G110) de butano. O PVP do gás propano e do gás butano é retirado do Balcão Único da Energia, com base nos dados introduzidos na plataforma pelos operadores do Sistema Petrolífero Nacional com volumes de vendas anuais superiores a 1 000 garrafas.

## 5. Variação regional

### 5.1. Gasolinas e gasóleos

Embora pouco diferenciados, os preços médios de gasolinas 95 e gasóleos simples revelam algumas diferenças regionais.

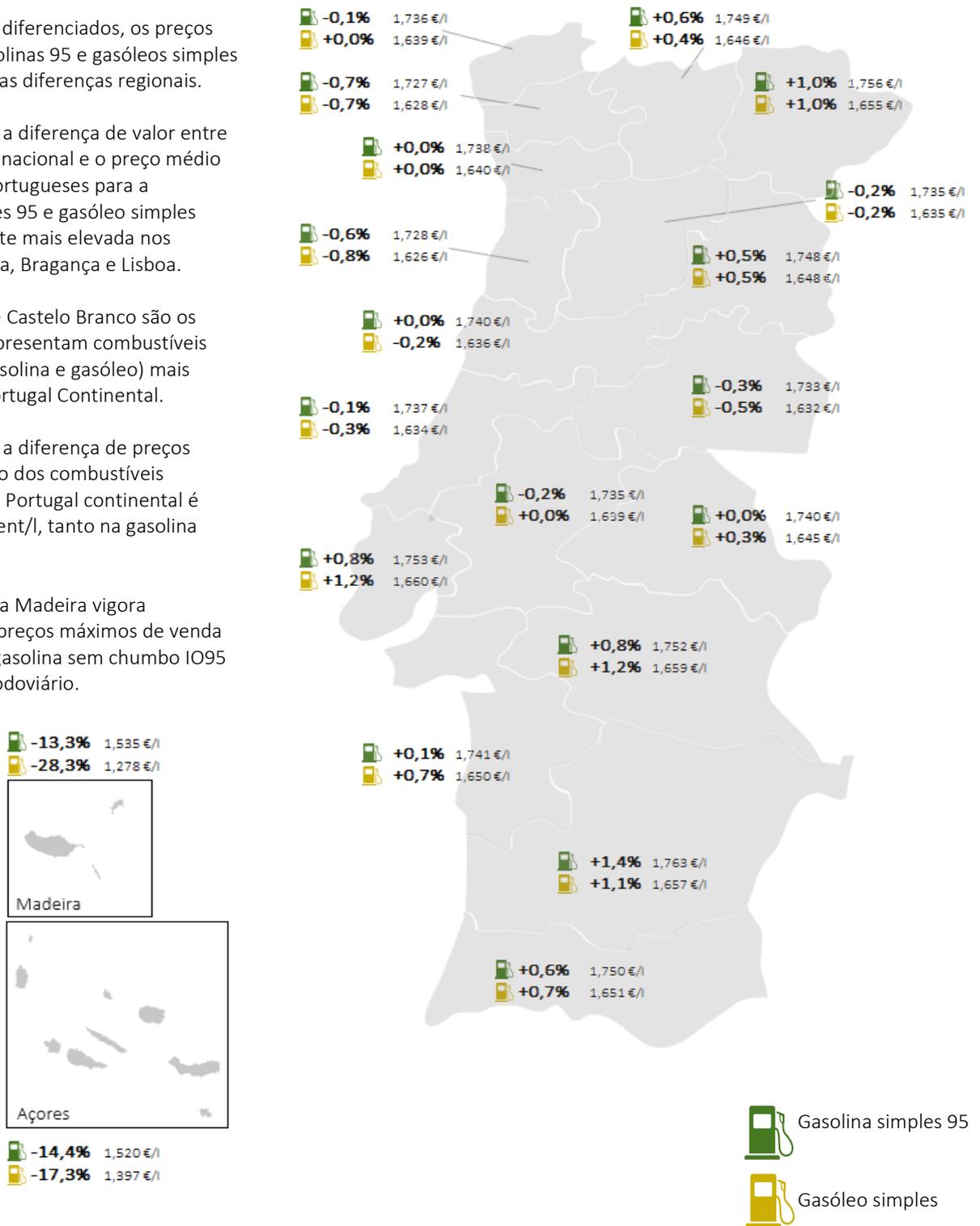
Em novembro, a diferença de valor entre o preço médio nacional e o preço médio nos distritos portugueses para a gasolina simples 95 e gasóleo simples é genericamente mais elevada nos distritos de Beja, Bragança e Lisboa.

Braga, Aveiro e Castelo Branco são os distritos que apresentam combustíveis rodoviários (gasolina e gasóleo) mais baratos, em Portugal Continental.

Em novembro, a diferença de preços médios por litro dos combustíveis rodoviários em Portugal continental é inferior a 3,6 cent/l, tanto na gasolina como gasóleo.

Nos Açores e na Madeira vigora um regime de preços máximos de venda ao público da gasolina sem chumbo IO95 e do gasóleo rodoviário.

Figura 5-1 – Preço Médio de Venda ao público por distrito



Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

## 5.2. GPL

Embora pouco diferenciados, os preços de GPL engarrafado (butano e propano) revelam algumas diferenças regionais.

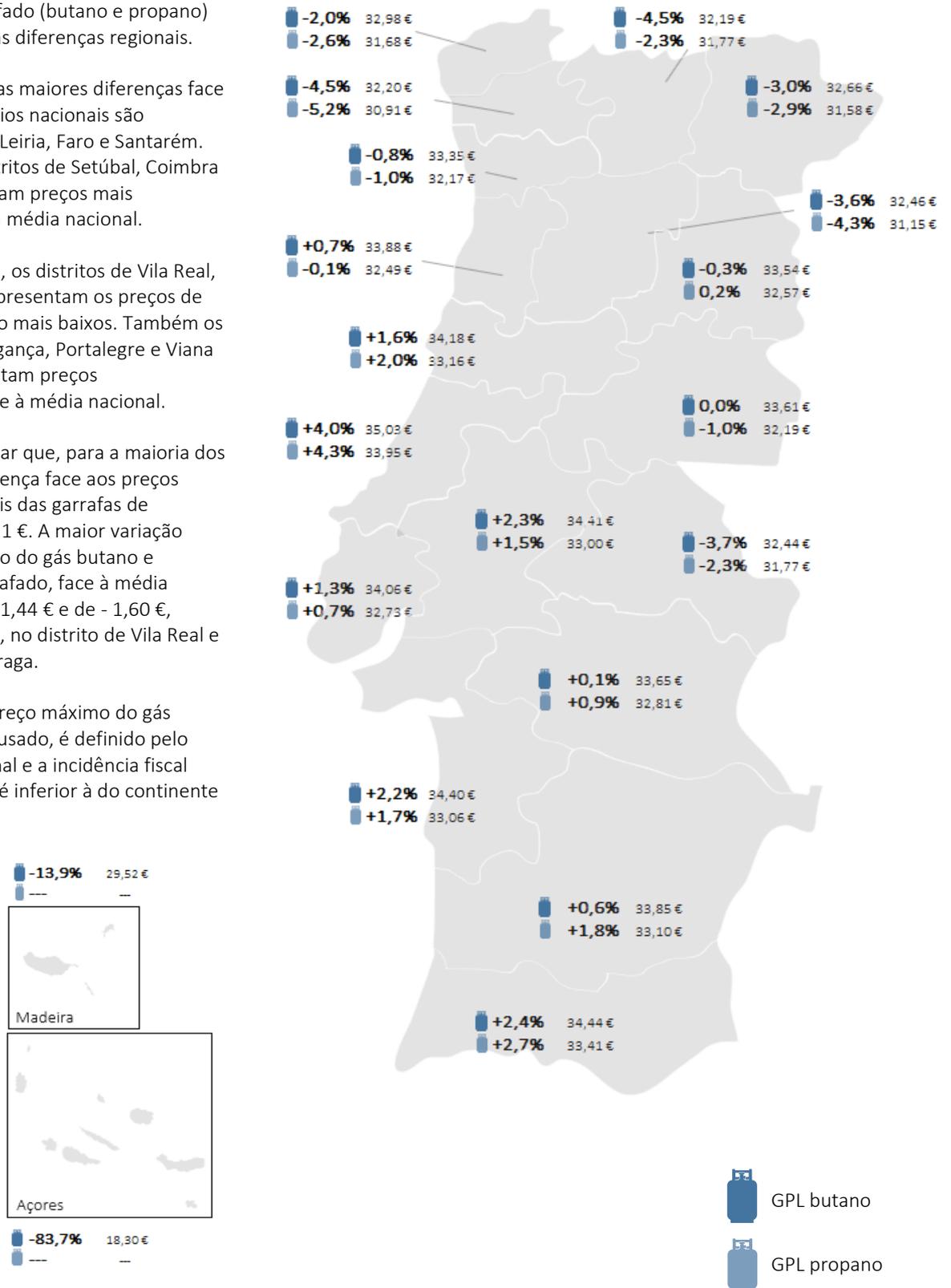
Em novembro, as maiores diferenças face aos preços médios nacionais são observadas em Leiria, Faro e Santarém. Também os distritos de Setúbal, Coimbra e Beja apresentam preços mais elevados, face à média nacional.

Contrariamente, os distritos de Vila Real, Braga e Viseu apresentam os preços de GPL engarrafado mais baixos. Também os distritos de Bragança, Portalegre e Viana do Castelo registam preços mais baixos, face à média nacional.

Importa sublinhar que, para a maioria dos distritos, a diferença face aos preços médios nacionais das garrafas de GPL é inferior a 1 €. A maior variação distrital no preço do gás butano e propano engarrafado, face à média nacional, é de -1,44 € e de -1,60 €, respetivamente, no distrito de Vila Real e no distrito de Braga.

Nos Açores, o preço máximo do gás butano, o mais usado, é definido pelo Governo Regional e a incidência fiscal no arquipélago é inferior à do continente português.

Figura 5-2 – Preço Médio de Venda ao público por distrito



Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

## 6. Introduções a consumo no mercado nacional

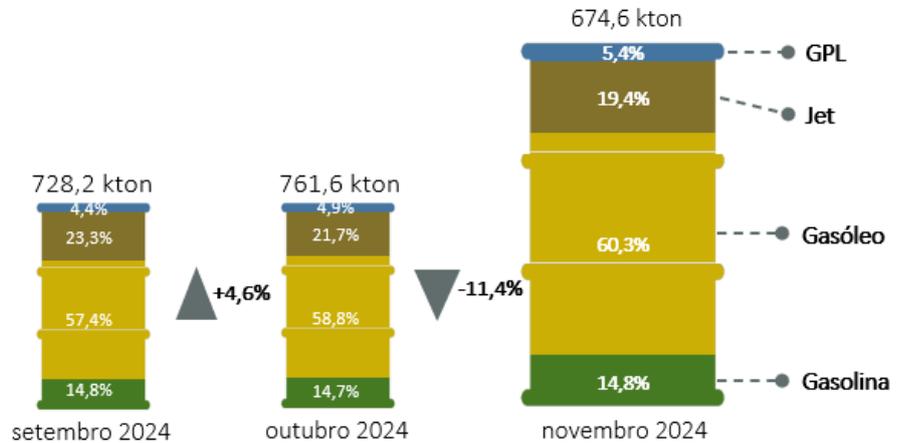
Em novembro, o consumo de combustíveis derivados do petróleo, considerando o cabaz de gasolina, de gasóleo, de jet e de GPL, diminuiu face a outubro. O consumo global diminuiu 87,00 kton face ao mês anterior, o que representa uma diminuição de 11,4 %.

A diminuição do consumo de combustíveis derivados de petróleo, em novembro, ocorreu no jet (-20,7%), na gasolina (-10,3%), no gasóleo (-9,1%) e no GPL (-1,2%).

Em termos homólogos, o consumo registado em novembro de 2024 foi 3,1% superior (+20,42 kton) ao de novembro de 2023, com aumentos no consumo de gasolina (+6,6%), de jet (+4,6%), e de gasóleo (+2,2%). Em contraciclo, no mesmo período, diminuiu o consumo de GPL (-1,0%).

O consumo verificado em novembro de 2024 foi superior ao consumo no período homólogo pré-pandémico de 2019 (+27,39 kton), observando-se um aumento no consumo de gasolina (+21,9%) e de jet (+17,4%). Em contraciclo, no mesmo período diminuiu o consumo de gasóleo (-0,9%) e GPL (-14,3%).

Figura 6-1 – Introduções a consumo de combustíveis derivados do petróleo



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Figura 6-2 – Comparação de introduções a consumo entre períodos homólogos



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

## Siglas, definições e diplomas

**Mb e Mbpd** – Milhões de barris de petróleo, e Milhões de barris de petróleo por dia

**Backwardation** – Condição em que o preço dos contratos futuros transacionados no mês é inferior ao preço das transações no mercado spot;

**Contango** – Condição em que o preço dos contratos futuros transacionados no mês é superior ao preço das transações no mercado spot;

**BFO** – Petróleo bruto originário dos campos no Mar do Norte (*Brent-Forties-Oseberg-Ekofisk-Troll*) e usado como referência nos preços do petróleo nos mercados internacionais;

**FOB** – *Free on Board*;

**G26 e G110** – O tamanho das garrafas de gás está normalizado. Pode fazer-se a distinção de dois modelos de acordo com a sua capacidade, G26 e G110.

Consulte o [Catálogo de garrafas de GPL comercializadas em Portugal](#) da ERSE;

**GPL** – Gás de petróleo liquefeito (butano e propano);

**I.O.** – Índice de octanas;

**Jet** – Combustível de alta qualidade para motores de aviação;

**OCDE** – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico;

**OPEP e OPEP+** – Organização dos Países Exportadores de Petróleo e aliados;

**PVP** – Preço de Venda ao Público

**kton** – mil toneladas;

**WTI** – *West Texas Intermediate*. Tipo de petróleo bruto.