

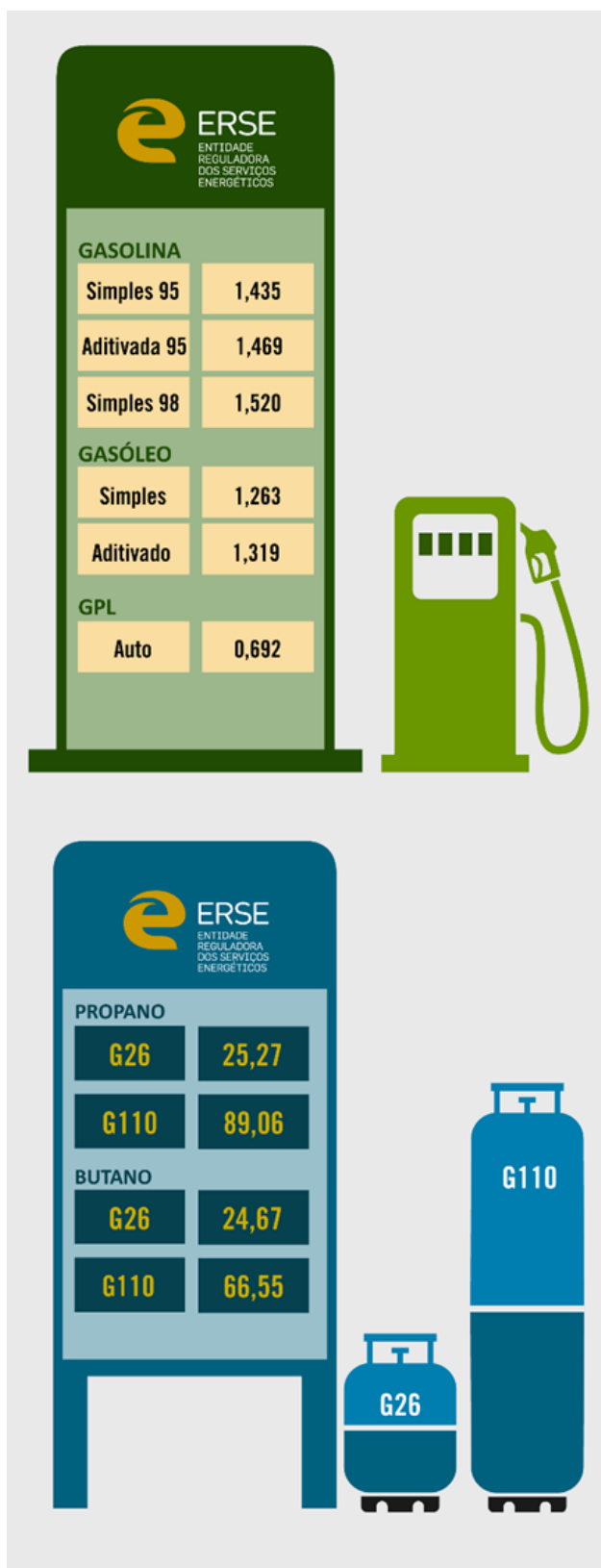
Índice

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. GPL Auto	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 – julho 2020

- O preço do barril de petróleo bruto continuou a trajetória de recuperação em curso desde junho, após a abrupta queda sofrida em abril. Para o aumento do preço contribuiu o sentimento de confiança gerado pelo anúncio da OPEP+ relativo ao prolongamento dos cortes na produção.
- As cotações dos derivados do petróleo nos mercados internacionais acompanharam a tendência do BFO e do WTI.
- O butano apresentou uma subida nas cotações ultrapassando o propano.
- Quer os PVP (médios) dos combustíveis rodoviários e do GPL engarrafado, quer as introduções a consumo de combustíveis em Portugal aumentaram, sobretudo, devido ao levantamento progressivo das medidas de confinamento.
- Os preços dos combustíveis rodoviários foram mais baixos nos postos de abastecimento operados por hipermercados, seguidos dos *low cost*.
- Aveiro e Castelo Branco registaram os preços de gasóleo e gasolina mais baixos. Beja e Bragança, os mais caros.
- Viana do Castelo, Vila Real e Portalegre registaram, para Portugal Continental, a garrafa de GPL (butano e propano) com o menor custo. Beja e Faro, apresentam os mais elevados.

Preços médios praticados em Portugal julho 2020



1. Evolução do preço do petróleo bruto

Figura 1-1 – Preços diários BFO e WTI, FOB
(2018-2020)



O WTI para entrega em setembro adicionou 0,3% ao preço do barril, em julho, para 40,05 USD. O BFO para liquidação em setembro, terminou o mês a subir cerca de 0,5%, para 43,15 USD. Nem o BFO nem o WTI atingiram os 40 € por barril em julho no mercado *spot*.

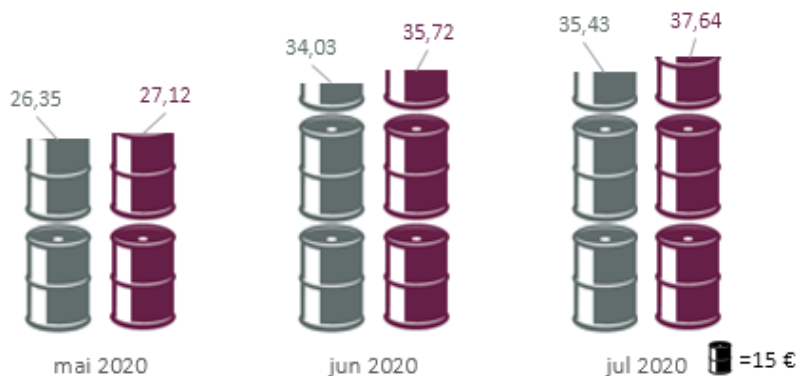
Fonte: ERSE, Reuters

A OPEP+ planeia devolver cerca de 1,5 milhão de barris por dia (Mbpd) ao mercado em agosto, após cortar a oferta global em cerca de 10% devido à queda na procura em tempos de pandemia.

Durante o mês de julho, tanto o preço do barril do BFO como o do WTI registaram evoluções positivas, impulsionados pelos cortes na produção. O WTI subiu acima dos 35 €/barril, dando ligeiros sinais de retoma da economia.

A cotação do crude WTI terminou o mês de julho a acompanhar a cotação do BFO a um ritmo idêntico, dando sinais de recuperação após a queda registada em abril.

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



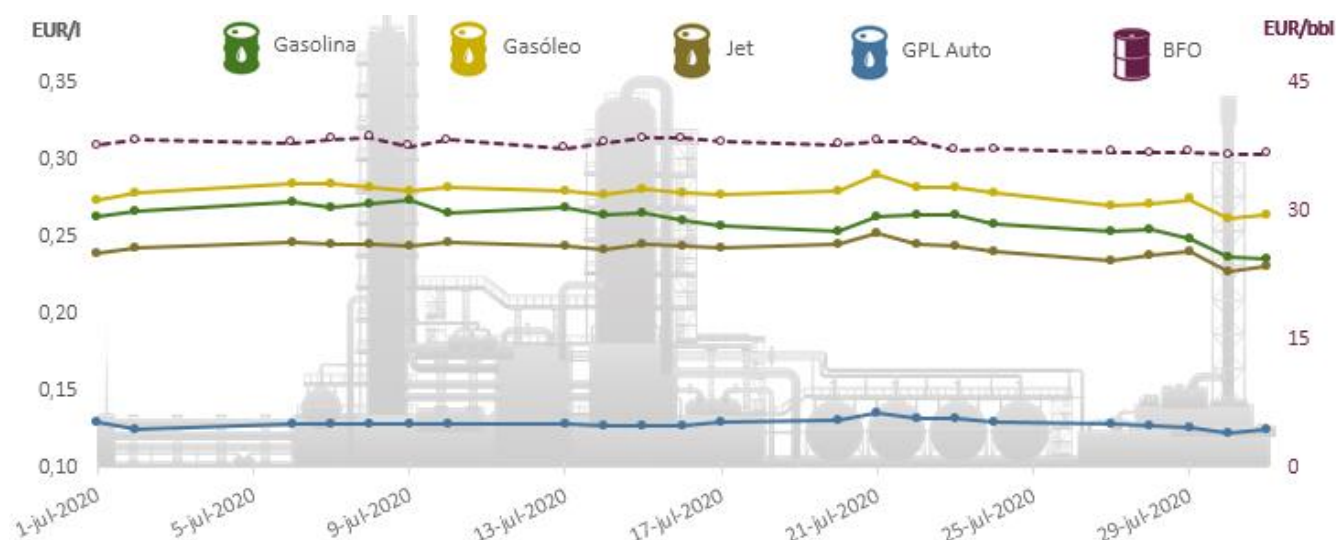
Fonte: ERSE, Reuters

2. Mercado internacional de derivados do petróleo

A pandemia trouxe uma enorme quebra ao setor dos combustíveis para transporte. A Agência Internacional de Energia (AIE) prevê que o mercado de produtos refinados no próximo ano seja inferior ao que era em 2015. Por outro lado, a capacidade de refinação global aumentou em 4,2 Mbpd no mesmo período. As refinarias operarão a níveis reduzidos no segundo semestre de 2020, visto existir um grande *stock* de produto.

Os elevados *stocks* de combustíveis rodoviários e de aviação, constituídos durante o primeiro semestre, contribuíram para manter os preços das cotações estáveis em julho. A procura por gasolina em alguns países europeus, regressou aos níveis anteriores à COVID-19, ultrapassando consumos registados no ano anterior em alguns casos, apoiada pelo baixo uso do transporte público, bem como pelos turistas domésticos que optaram por usar carros como solução de mobilidade.

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

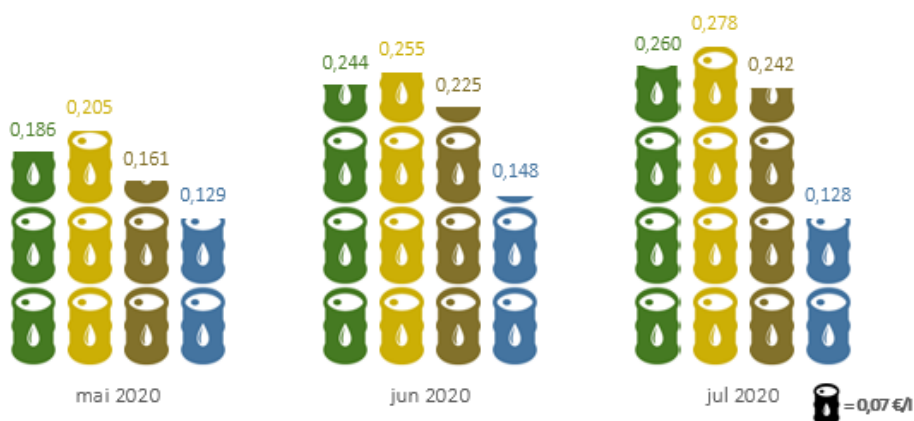


Fonte: ERSE, Argus, Reuters

Na Europa, os consumidores estão a optar por feriados domésticos e destinos acessíveis de carro neste verão. Situação que reforça o abismo entre a procura de combustível rodoviário e na aviação, onde a queda se continua a acentuar, mantendo-se a cotação do jet abaixo do gasóleo e da gasolina.

As cotações internacionais dos derivados ao longo de julho acompanharam a tendência do BFO. À exceção do GPL Auto, as restantes mercadorias cotavam no mercado internacional acima dos 40 centimos por litro no início do ano. Os ligeiros aumentos registados desde maio revelam alguns sinais de retoma embora pouco expressivos.

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



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

Com poucos sinais de que o “quadro vá melhorar significativamente em breve”, a AIE prevê que a procura por jet atinja uma média de 4,8 Mbpd e de 5,8 Mbpd em 2020 e 2021, respetivamente. No ano passado, a procura por jet foi em média 7,9 Mbpd cerca de 8% do consumo total de petróleo bruto. Em tempo de férias na Europa e com países a reforçar os protocolos de saúde para os passageiros que chegam, a perspetiva para a procura por combustível de aviação tornou-se mais negativa no mês de julho. A AIE avançou que o número de km de aviação percorridos em abril foi quase 80% menor, comparando com período homólogo, e que em julho o *deficit* rondou os 67%.

À exceção do GPL Auto, todas as cotações internacionais dos derivados do petróleo aumentaram face ao mês passado, com o gasóleo a liderar a subida com cerca de 9%, seguido pela gasolina e o jet A1 que registaram cerca de 7% de aumento. A procura por combustível de aviação continua a ser afetada pela paralisação do setor, como resultado da pandemia do novo coronavírus. O impacto no mercado europeu de jet A1 tem sido significativo e terminou o mês com o preço cerca de 13% abaixo do gasóleo. A evolução do preço do GPL Auto durante o mês de julho manteve-se estável, descendo ligeiramente face à do mês anterior.

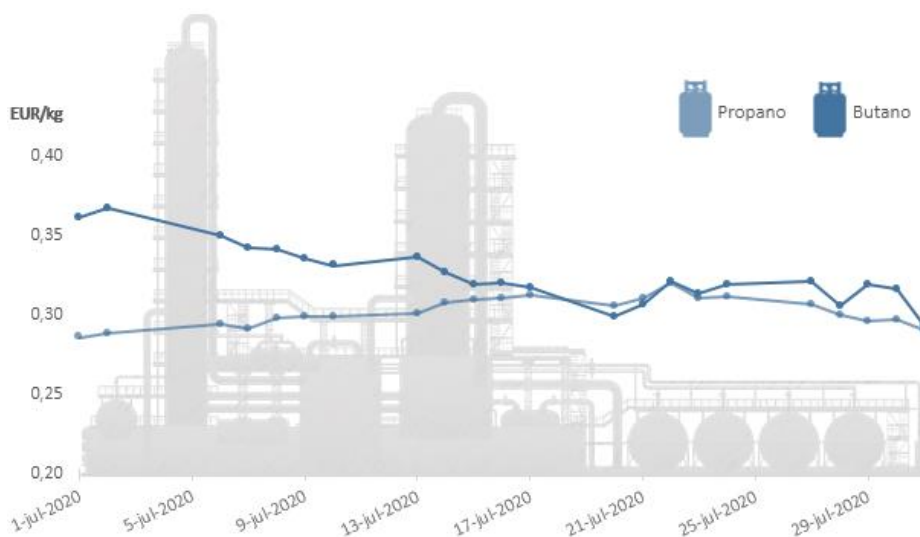
Os fluxos de propano na rota EUA noroeste da Europa entraram em colapso no segundo trimestre, quando as compras do setor petroquímico diminuíram depois do propano perder o seu desconto, normalmente substancial, para a nafta. Com as inexistentes vantagens competitivas do propano e a procura por aquecimento sazonal terminada, o preço desta *commodity* sofreu poucas alterações em julho.

A cotação do propano ultrapassou a do butano em meados de julho, mas recuou novamente, com a nafta a ser preferencialmente utilizada na produção de olefinas, em detrimento do propano.

As retomas de operação do aparelho refinador europeu e a produção petroquímica limitada, pressionada com vendas fracas para os setores industriais e residenciais, contribuíram para uma ligeira descida da cotação do propano e ligeiro aumento na cotação de butano. Em média, a cotação internacional do butano foi cerca de 8% superior à de propano.

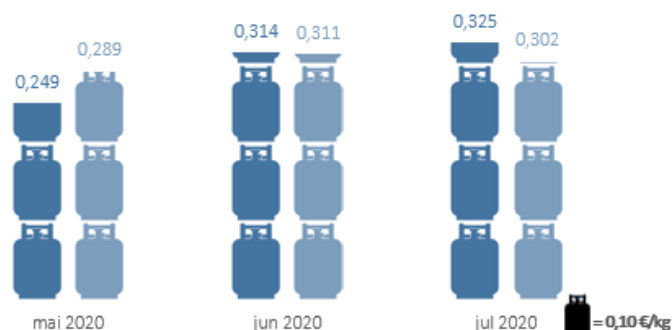
O mês de julho registou a terceira vaga de aumentos nos preços dos derivados de petróleo desde o início da pandemia de COVID-19.

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



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

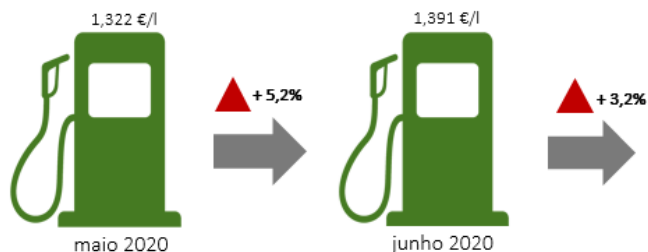
Figura 2-4 – Preços médios mensais de propano e butano



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

3. Combustíveis rodoviários

3.1. Gasolinas



Julho registou o 3.º mês consecutivo de aumentos do PVP da gasolina simples 95, em 2020.

O mês de julho encerrou com o PVP em tendência crescente (+3,2%), face a junho, mas ainda sem atingir os valores de março (1,451 €/l).

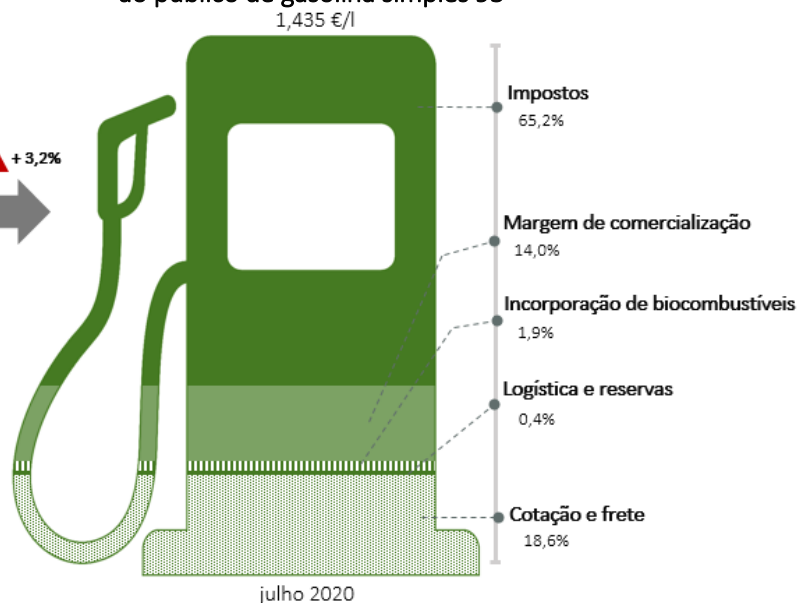
A maior fatia do PVP paga pelo consumidor corresponde aos impostos, que na gasolina representam aproximadamente 65% do total da fatura.

A cotação internacional e o respetivo frete constituem cerca de 19%, a margem de comercialização 14%, a incorporação de biocombustíveis representa menos de 2% e a logística e reservas correspondem a menos de 0,5% do PVP médio.

Os hipermercados são os operadores do Sistema Petrolífero Nacional (SPN) com preços mais competitivos, seguidos dos operadores que representam marcas *low cost*, com preços cerca de 10% e 6% inferiores aos dos postos de abastecimento que operam sob insígnia de uma companhia petrolífera, respetivamente. No mês de julho, estes operadores disponibilizaram aos consumidores gasolina simples 95 a 1,321 €/l; 1,366€/l e 1,459€/l.

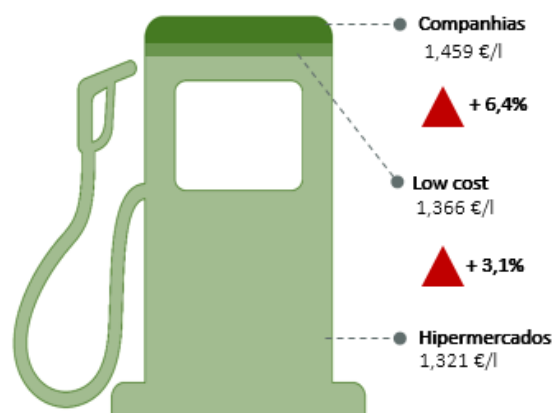
Ainda durante o mês de julho, adquirir gasolina 95 aditivada custou aos consumidores mais 2,3% do que gasolina simples 95. Este acréscimo devido à aditivização de combustível, foi mais pronunciado na gasolina 98 (cerca de 6%).

Figura 3-1 – Decomposição do preço médio de venda ao público de gasolina simples 95



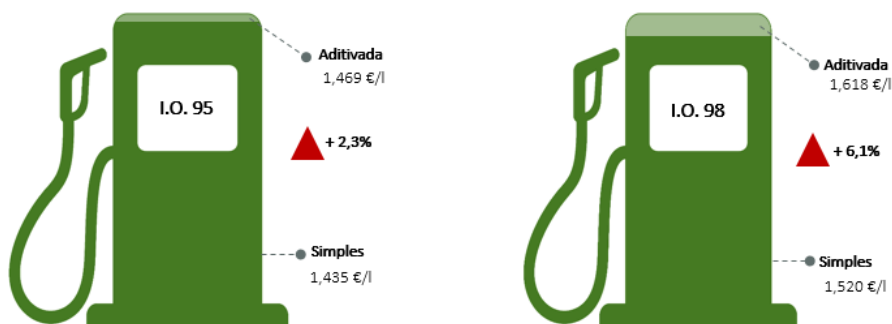
Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

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



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

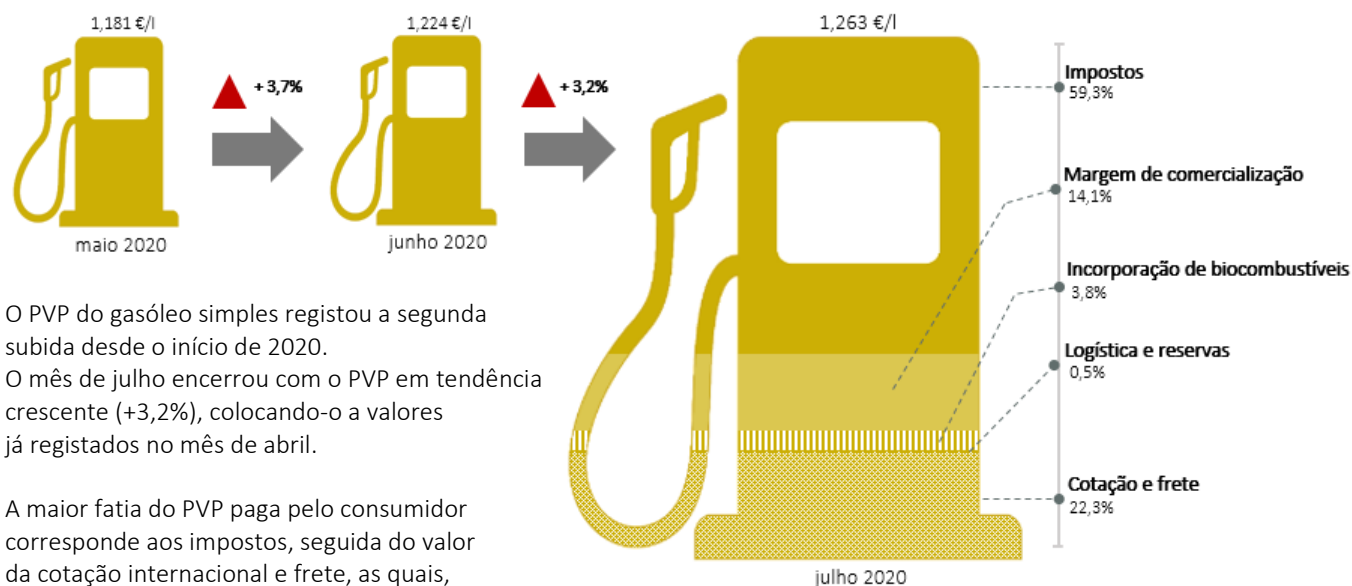
Figura 3-3 – Diferença de preços entre gasolinas simples e aditivadas



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

3.2. Gasóleos

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



As componentes com menor expressão na formulação do preço médio de venda ao público, no caso do gasóleo são a incorporação de biocombustíveis (cerca de 4%) e a logística e constituição de reservas estratégicas (inferiores a 1%). A margem de comercialização média para o gasóleo simples praticada pelos operadores do SPN rondou, em julho, os 14%.

Os hipermercados continuam a ser os operadores do SPN com preços mais competitivos, seguidos dos operadores que representam marcas *low cost*, com preços de cerca de 11% e 8% inferiores aos dos postos de abastecimento que operam sob insígnia de uma companhia petrolífera, respetivamente. No mês de julho estes operadores disponibilizaram aos consumidores gasóleo simples a 1,150 €/l; 1,192€/l e 1,289 €/l.

Ainda durante o mês de julho, adquirir gasóleo aditivado custou aos consumidores de combustíveis cerca de mais 6 centimos por litro do que gasóleo simples.

Estes 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.

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

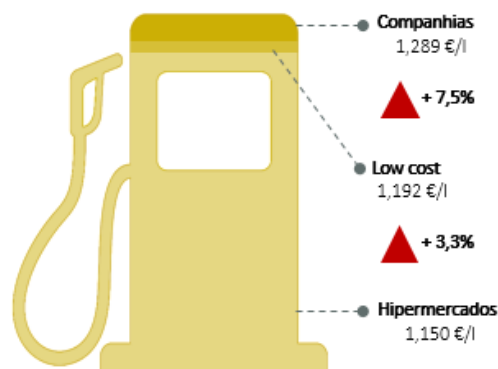
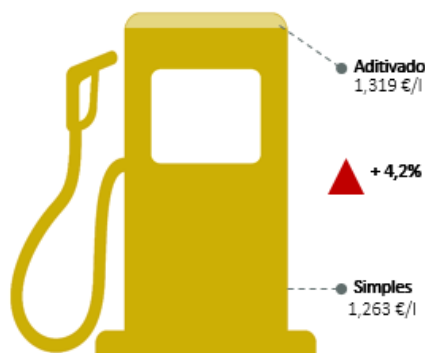
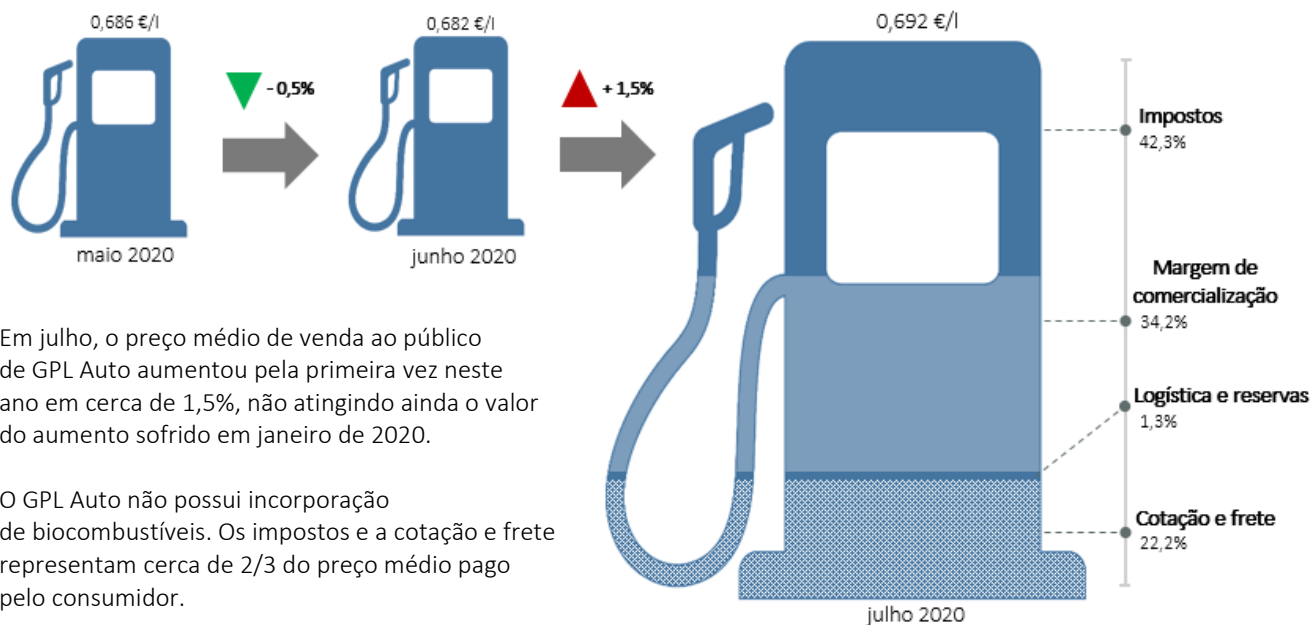


Figura 3-6 – Diferença de preços entre gasóleo simples e aditivado



3.3. GPL Auto

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



Em julho, o preço médio de venda ao público de GPL Auto aumentou pela primeira vez neste ano em cerca de 1,5%, não atingindo ainda o valor do aumento sofrido em janeiro de 2020.

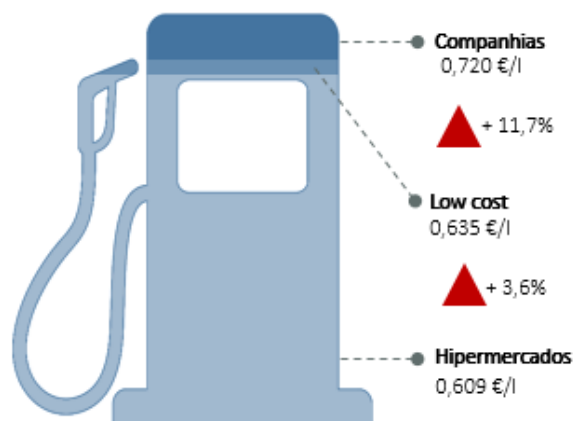
O GPL Auto não possui incorporação de biocombustíveis. Os impostos e a cotação e frete representam cerca de 2/3 do preço médio pago pelo consumidor.

Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

A componente do preço médio de venda ao público com menor expressão continua a ser a logística e constituição de reservas, à semelhança da gasolina e do gasóleo. A margem de comercialização média para o GPL Auto praticada pelos operadores do SPN rondou, em julho, os 35%.

Os hipermercados continuam a ser os operadores do SPN com preços mais competitivos, seguidos dos operadores que representam marcas *low cost*, com preços de cerca de 15% e 12% inferiores aos dos postos de abastecimento que operam sob insígnia de uma companhia petrolífera, respetivamente. No mês de julho estes operadores disponibilizaram aos consumidores GPL Auto a 0,609 €/l; 0,635 €/l e 0,720 €/l.

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

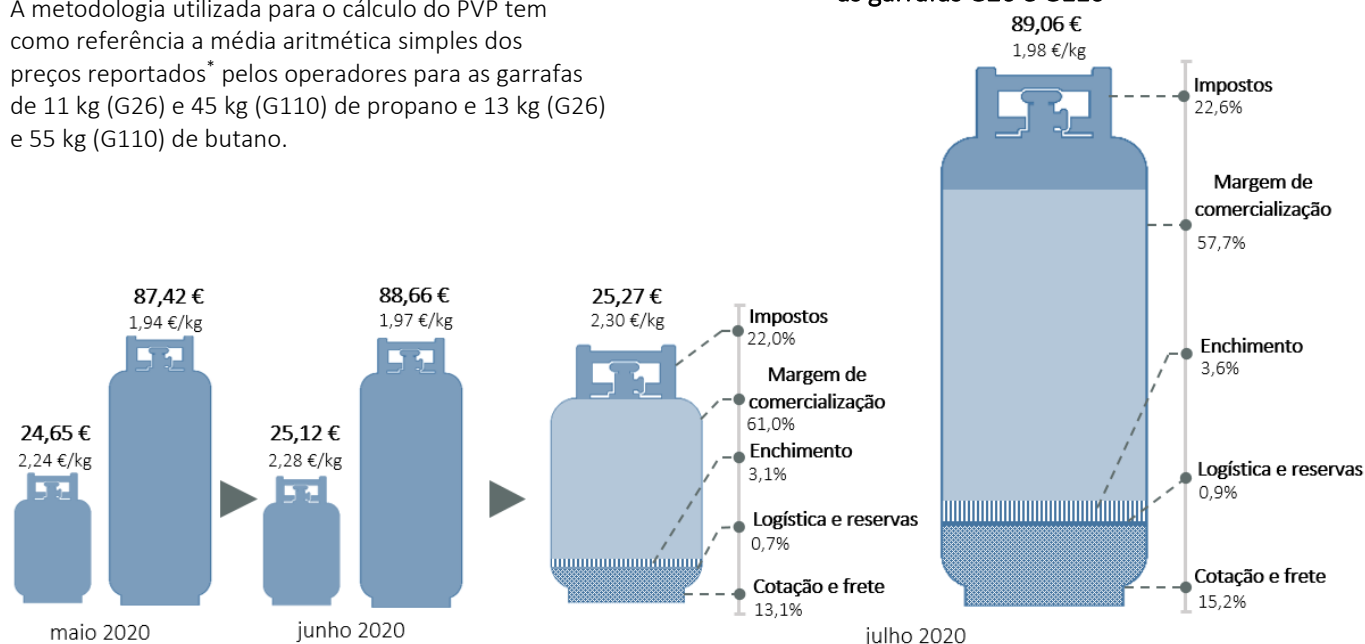


Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

4. Gases de petróleo liquefeitos

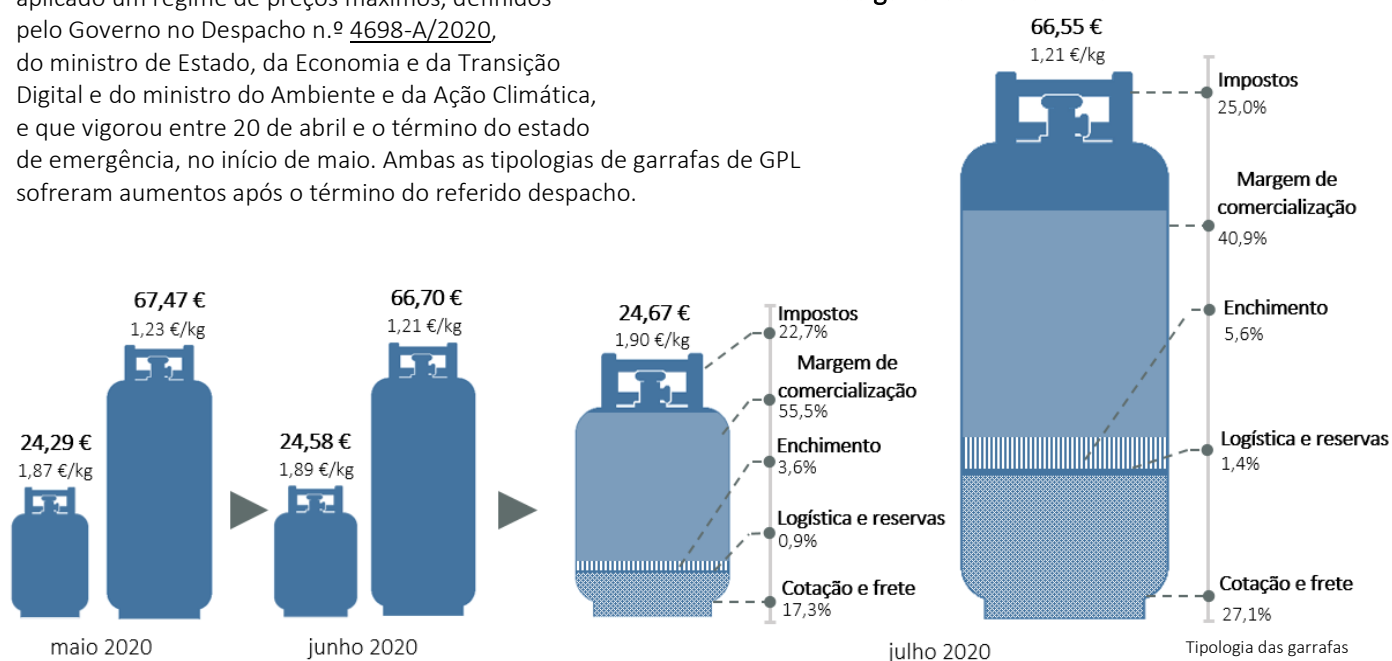
A metodologia utilizada para o cálculo do PVP tem como referência a média aritmética simples dos preços reportados* pelos operadores para as garrafas de 11 kg (G26) e 45 kg (G110) de propano e 13 kg (G26) e 55 kg (G110) de butano.

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



Ao gás engarrafado nas tipologias† T3 e T5 foi aplicado um regime de preços máximos, definidos pelo Governo no Despacho n.º 4698-A/2020, do ministro de Estado, da Economia e da Transição Digital e do ministro do Ambiente e da Ação Climática, e que vigorou entre 20 de abril e o término do estado de emergência, no início de maio. Ambas as tipologias de garrafas de GPL sofreram aumentos após o término do referido despacho.

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



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

* 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.

† O tamanho das garrafas de gás está normalizado. Pode fazer-se a distinção de vários modelos de garrafas de acordo com a sua capacidade e material de construção.

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 julho, 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 Bragança, Beja e Lisboa, sendo nestes distritos que se continuam a verificar os combustíveis rodoviários mais caros.

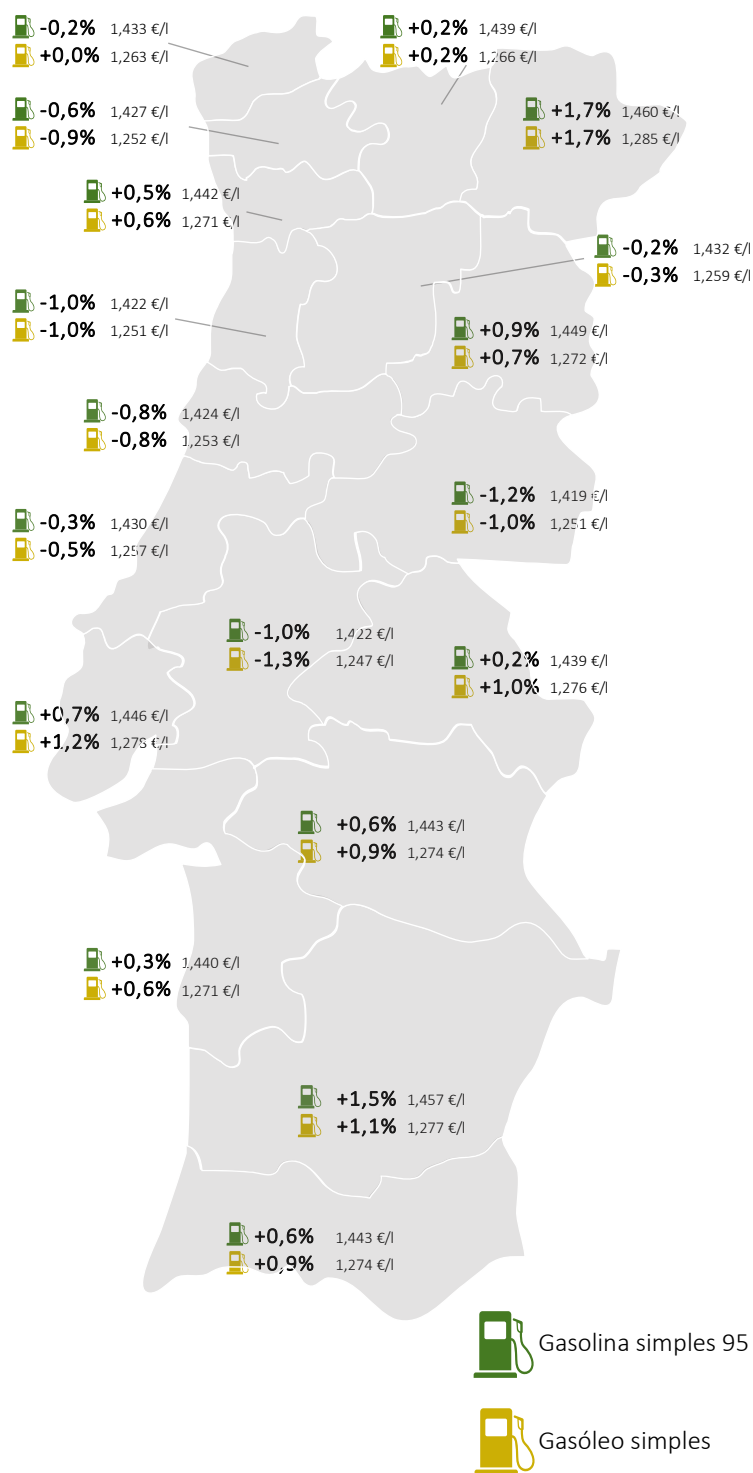
Aveiro, Braga, Santarém, Castelo Branco e Coimbra são os distritos com gasolinas e gasóleos mais baratos, em Portugal Continental.

Em mais de metade dos distritos, a diferença de preços médios por litro de combustível não ultrapassa os 5 cêntimos por litro.

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 maio, a diferença de valor entre o preço médio nacional e o preço médio nos distritos é mais pronunciada principalmente a sul de Portugal, sendo o gás engarrafado mais caro sobretudo nos distritos de Faro, Beja, Setúbal, Lisboa e Coimbra. Contrariamente, os distritos mais a norte do país, como Viana do Castelo e Vila Real apresentam os preços de GPL engarrafados mais baratos.

Os distritos do interior mais próximos de Espanha, como Portalegre e Bragança, também apresentam preços mais baixos, à exceção de Évora.

Em metade dos distritos, a diferença de preços médios das garrafas de GPL é inferior a 1 €. A maior variação distrital no preço do gás butano e propano engarrafado é de 2,4 € e 2,8 €, respetivamente.

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 em 39 % no gás butano.

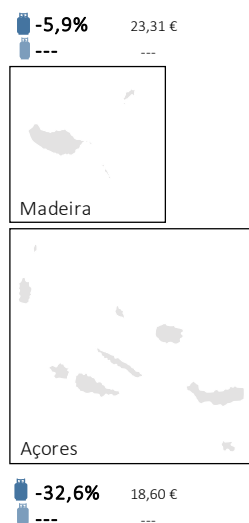
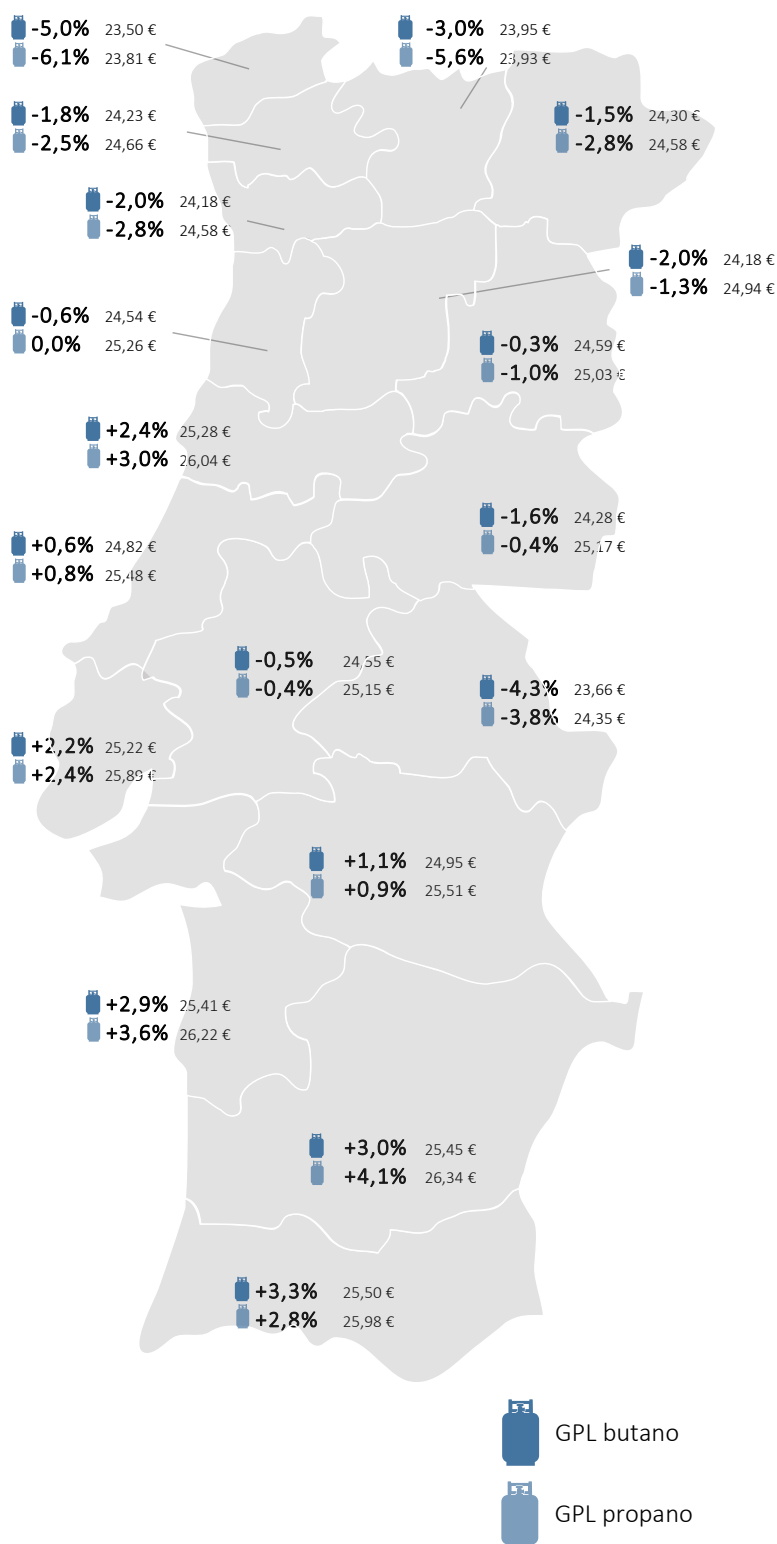


Figura 5-2 – Preço Médio de Venda ao público por distrito



 GPL butano
 GPL propano

Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

6. Introduções a consumo no mercado nacional

O consumo de combustível, em termos globais (considerando a gasolina, o gasóleo, o jet e o GPL) aumentou em julho pela terceira vez desde o início do ano, em cerca de 21%, continuando a recuperação verificada no mês anterior.

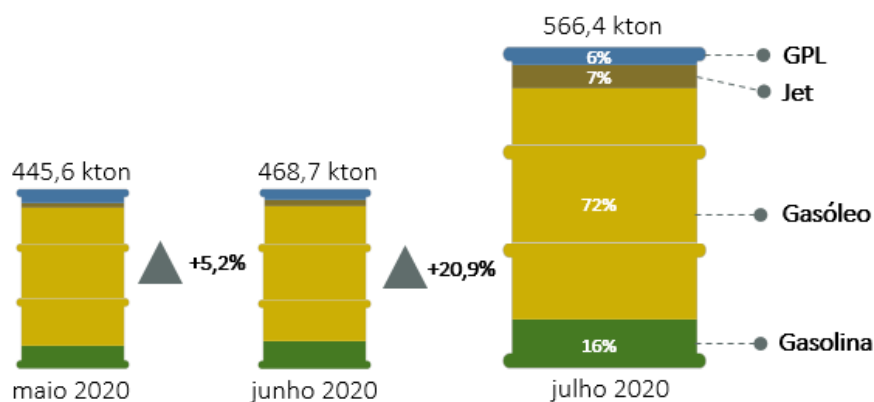
Registaram-se aumentos nas introduções a consumo no mercado nacional[‡] durante julho em todos os combustíveis do cabaz de derivados do petróleo.

O consumo mensal de gasolina, gasóleo e GPL, em julho de 2020, diminuiu face ao período homólogo em 11,5 kton, 36,4 kton e 5,9 kton, respetivamente.

De notar a queda do jet face ao período homólogo, que registou uma descida acentuada de introduções a consumo de 126,4 kton.

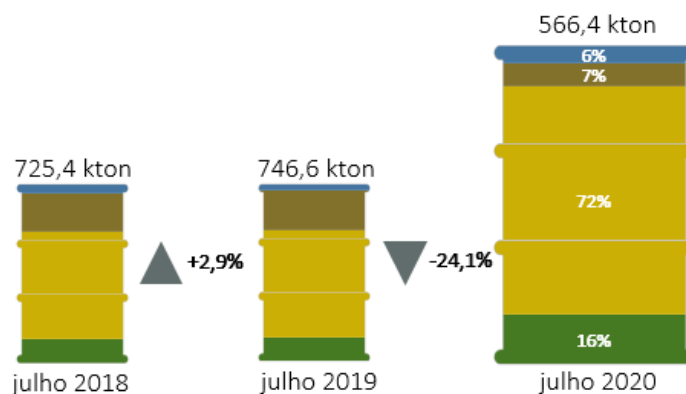
O gasóleo continua a ser o combustível mais consumido no mercado nacional, representando cerca de 3/4 do *mix* de combustíveis derivados do petróleo de julho, seguido pela gasolina (16%), pelo jet (7%) e, por último, o GPL (6%).

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

BFO – petróleo bruto originário dos campos no Mar do Norte (Europa) e usado como referência nos preços do petróleo nos mercados internacionais;

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;

Nafta – derivado do petróleo utilizado como matéria-prima na indústria petroquímica. Concorrente do propano em processos de *steam reforming*.

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

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

[‡] Quantidades de produtos petrolíferos mensalmente introduzidas no mercado nacional, diretamente ou por interposta entidade, reportadas pelos operadores obrigados, através do Balcão Único da Energia.