

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 – janeiro 2020

- O preço do BFO começou o ano a crescer, sobretudo, devido à tensão EUA-Irão, tendo invertido essa trajetória na primeira metade do mês de janeiro, condicionado pela desaceleração da economia chinesa.
- As cotações dos derivados do petróleo nos mercados internacionais acompanharam esta tendência do BFO e do WTI.
- O propano acentuou ainda esta trajetória de queda empurrado por um mês de janeiro mais ameno do que o normal para este período na Europa.
- Os preços médios de venda ao público dos combustíveis em Portugal sofreram um agravamento, sobretudo, por via dos esperados aumentos de incorporação de biocombustíveis e da taxa de carbono.
- Os preços dos combustíveis rodoviários foram mais baixos nos postos de abastecimento operados por hipermercados, seguidos, dos *low cost*.
- Castelo Branco foi o distrito que registou os preços de gasóleo e gasolina mais baixos e Beja, os mais caros.
- Vila Real registou, para Portugal Continental, a garrafa de GPL (butano e propano) com o menor custo. Faro foi o mais elevado.
- À exceção do jet, verificou-se uma queda homóloga nas introduções a consumo.

Preços médios praticados em Portugal janeiro 2020



1. Evolução do preço do petróleo bruto

O ano de 2019 terminou com uma tendência média de subida nas cotações do BFO (*Brent, Forties e Oseberg*) e do WTI (*West Texas Intermediate*)

devido às perspetivas de crescimento global e ao fecho da primeira fase de acordos comerciais sino-americanos.

No entanto, o início do ano 2020 começou com o foco crescente de tensão no Médio Oriente, com o ataque aéreo norte americano (EUA) a um aeroporto de Bagdad.

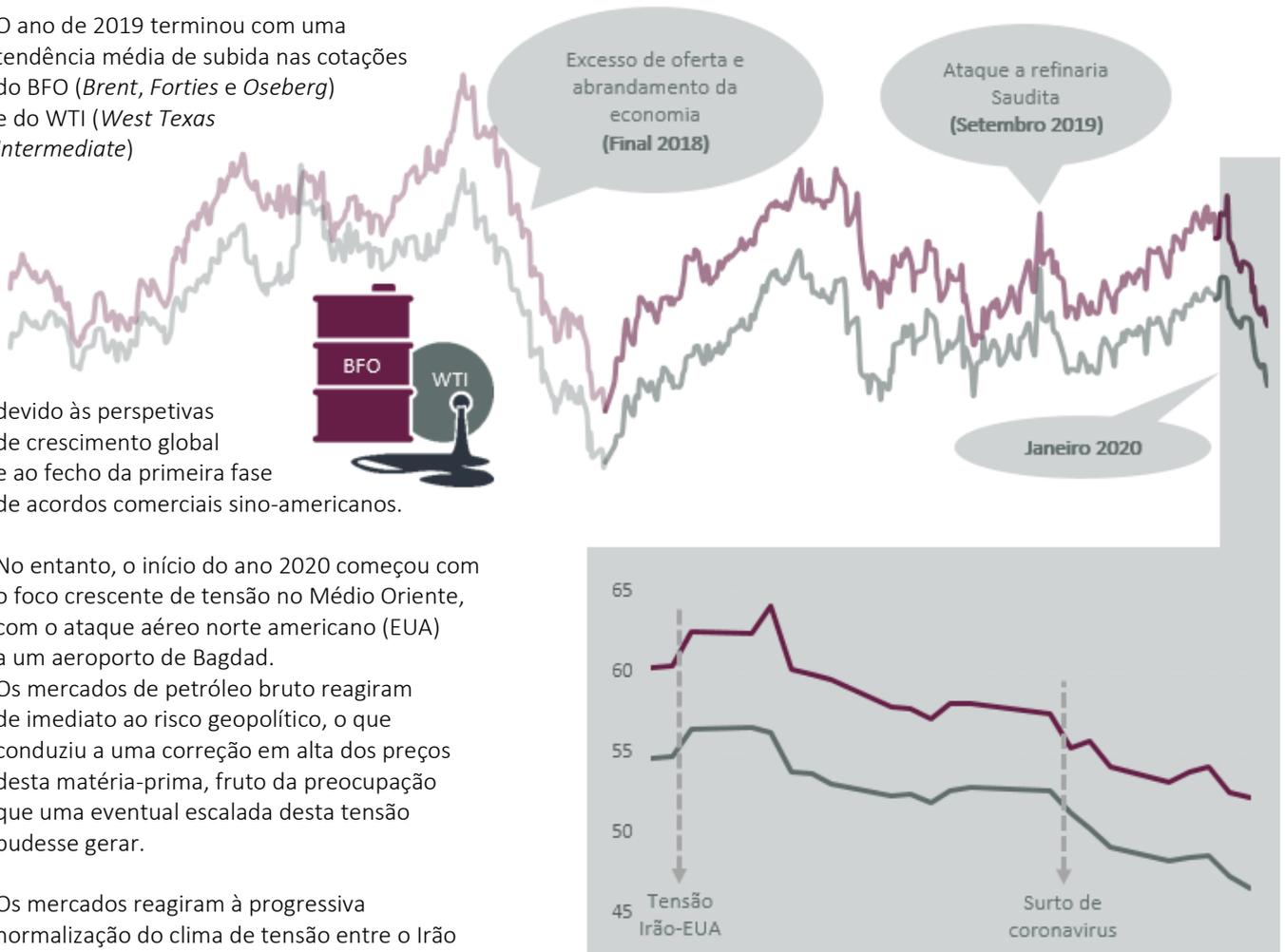
Os mercados de petróleo bruto reagiram de imediato ao risco geopolítico, o que conduziu a uma correção em alta dos preços desta matéria-prima, fruto da preocupação que uma eventual escalada desta tensão pudesse gerar.

Os mercados reagiram à progressiva normalização do clima de tensão entre o Irão e os EUA e o preço do petróleo começou a descer durante a segunda semana de janeiro, caindo o preço do barril para valores abaixo dos 60 €.

A queda da atividade industrial na China, o maior comprador de petróleo bruto no mundo, pressionou a descida das cotações dessa matéria-prima que caiu 16% face ao valor no início de janeiro, devido ao pessimismo gerado pela disseminação de um novo surto de coronavírus (covid-19), com origem neste país.

A cotação do crude WTI acompanhou a cotação do BFO a um ritmo idêntico durante o mês de janeiro, à semelhança do que aconteceu no trimestre passado. Assim, a variação mensal do WTI, FOB e do BFO, FOB foi de, -3,7% e de -5,2%, respetivamente.

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



Fonte: ERSE, Reuters

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



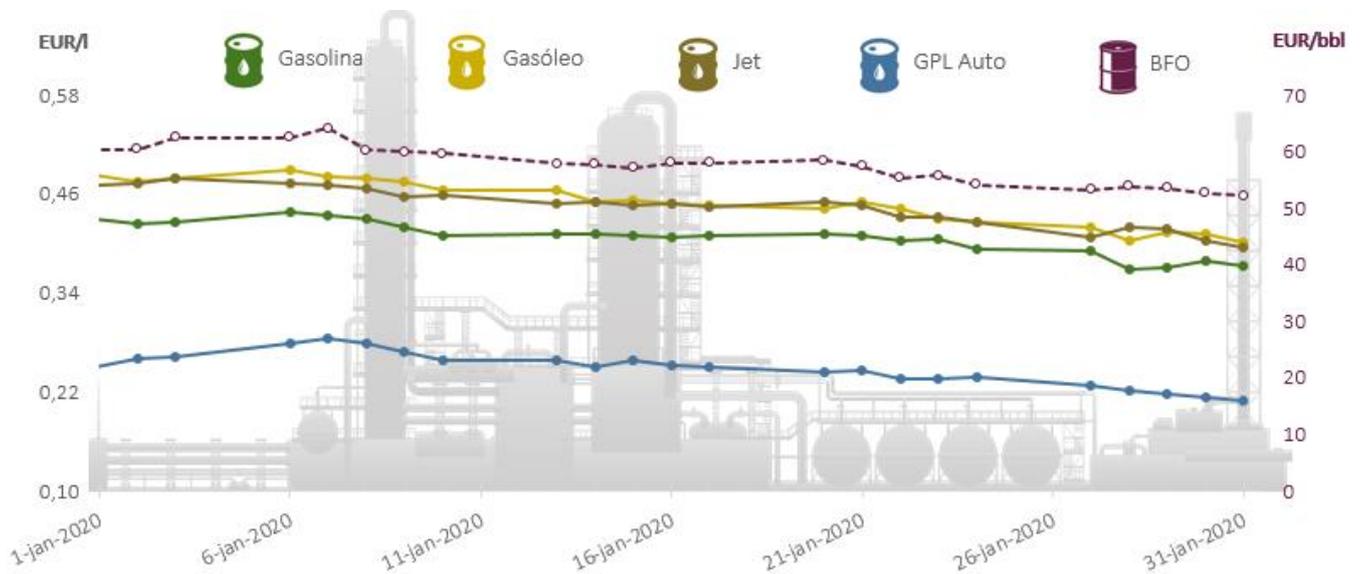
Fonte: ERSE, Reuters

2. Mercado internacional de derivados do petróleo

As cotações nos mercados internacionais de produtos derivados do petróleo acompanham a tendência do BFO. No início do ano verifica-se um aumento do preço das cotações de derivados devido às tensões ocorridas entre os EUA e Irão, seguindo-se uma descida do preço motivada pela normalização do clima de tensão no Médio-Oriente.

A elevada disponibilidade de inventário levou à diminuição da procura dos EUA por gasolinas europeias. Os dados da *Energy Information Administration* (EIA) do Departamento de Energia dos EUA mostraram que o *stock* de gasolina neste país atingiu valores elevados, os maiores desde 1990. O nível elevado de *stocks* armazenados de derivados do petróleo, quer no continente europeu quer no continente norte-americano, e o surto de coronavírus continuou durante o mês de janeiro a ameaçar a procura por destilados médios, motivando uma queda no seu preço.

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

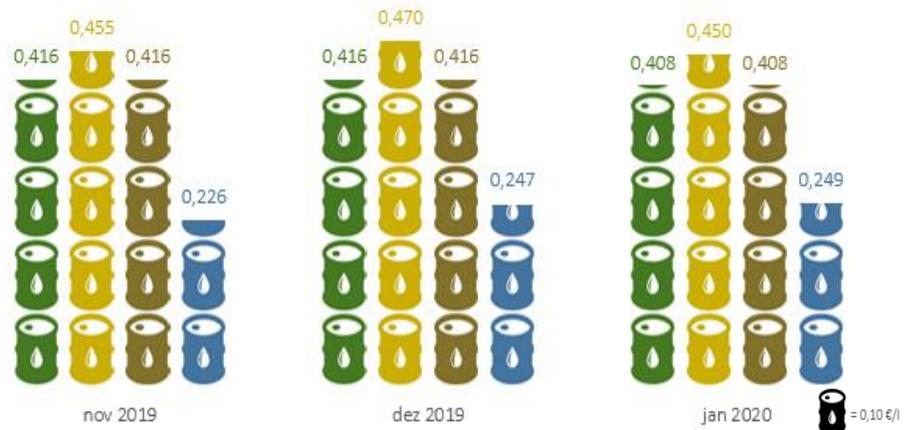


Fonte: ERSE, Argus, Reuters

As cotações internacionais da gasolina ao longo de janeiro acompanharam uma tendência decrescente, essencialmente devido aos constrangimentos na procura e ao aumento significativo de inventários.

Por outro lado, as exportações de gasolina para a Arábia Saudita aumentaram no início do mês, sobretudo devido à paragem de várias refinarias neste país para operações de manutenção e reparação. Na mesma medida, as exportações para África contrabalançaram a escassez de comércio transatlântico.

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



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

O surto de vírus provocou cortes de produção acentuados na China, em resposta à queda dos preços futuros do petróleo. Nessa medida, os preços das cotações de gasóleo acompanharam a tendência dos preços das cotações do petróleo bruto, verificando-se uma subida no início do ano em reação à tensão entre EUA e Irão, seguida de descida motivada pelo abrandamento da economia chinesa. A este efeito, somou-se o declínio na procura russa por gasóleo em janeiro, deixando um excesso extraordinariamente grande para exportação.

As cotações de Jet A1 durante o mês de janeiro desceram cerca de 4% face a dezembro passado. Uma nova onda de suspensões de voos de e para a China atingiu as companhias aéreas europeias em resposta à rápida disseminação do coronavírus.

As transportadoras aéreas British Airways e Lufthansa suspenderam todos os voos de e para a China até 31 de janeiro e 9 de fevereiro, respetivamente. Cerca de 1000 voos foram cancelados na Ásia-Pacífico em 27 de janeiro.

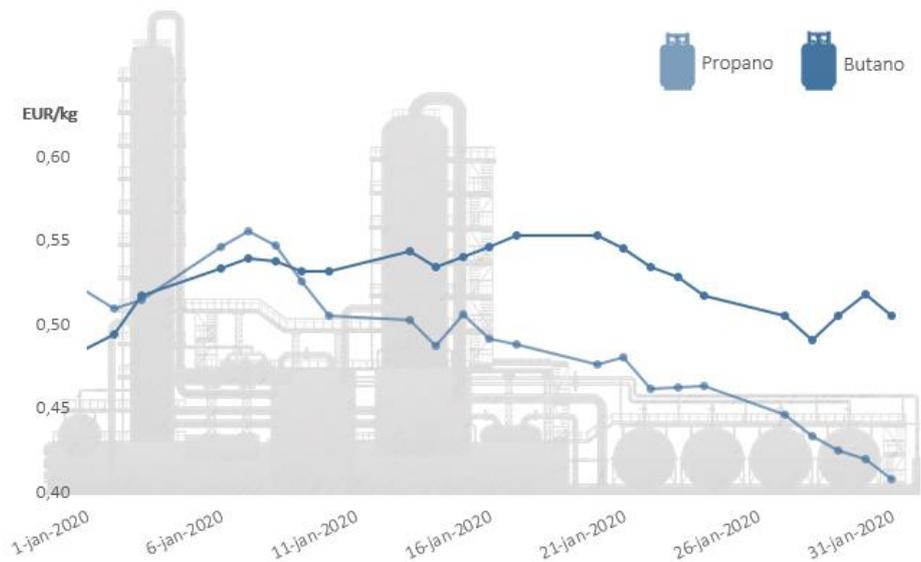
A evolução do preço do GPL Auto durante o mês de janeiro acompanhou a tendência dos outros derivados do petróleo.

O propano registou um aumento na procura no início de janeiro, em parte devido às *heating utilities* europeias tentarem cobrir a escassez deste gás após várias paragens de refinarias durante o período de férias de Natal, o que impulsionou o preço desta *commodity*, chegando a ultrapassar o preço médio do butano no final de 2019.

A contrabalançar este efeito, esteve a subida de temperatura na segunda quinzena de janeiro sentida por toda a Europa, conduzindo a uma menor necessidade de aquecimento, o que levou o preço do propano a cair para valores inferiores a 0,5 €/kg.

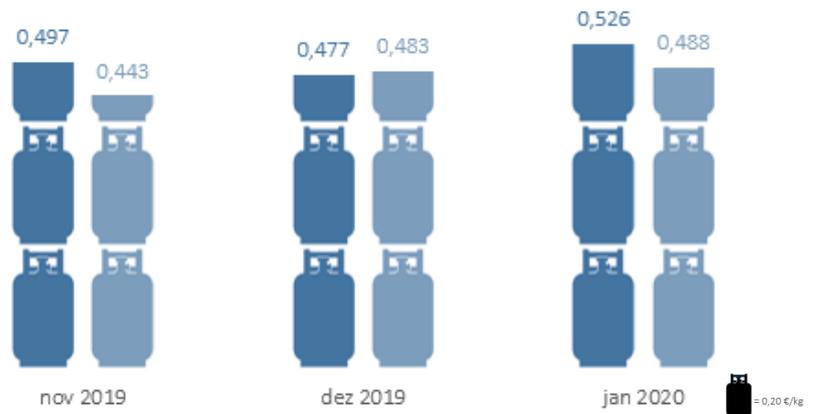
O preço do butano manteve-se estável durante o mês de janeiro. A escassa disponibilidade desta matéria prima para a indústria petroquímica persiste na zona do mediterrâneo, mantendo o preço da mesma 0,39 €/kg acima do preço do propano.

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



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

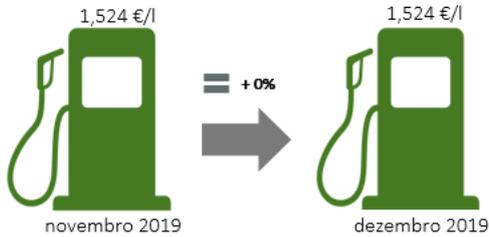
Figura 2-4 – Preços médios mensais de propano e butano



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

3. Combustíveis rodoviários

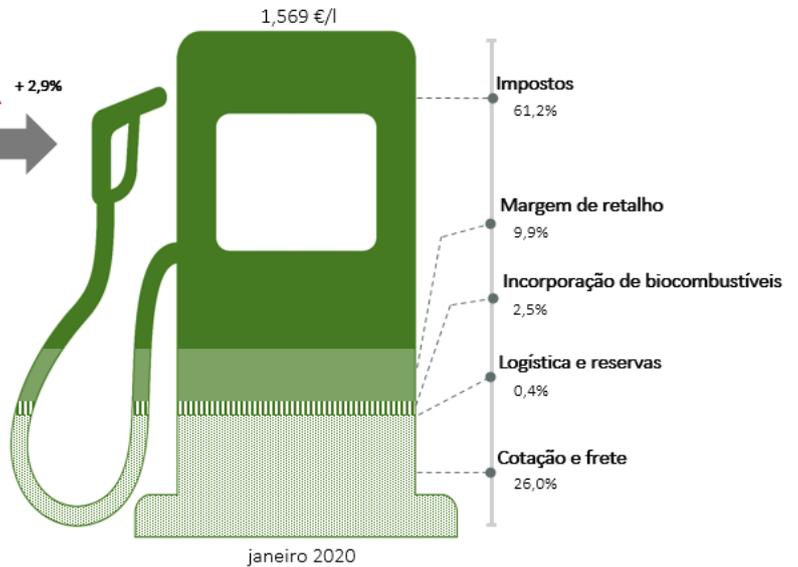
3.1. Gasolinas



O ano de 2019 encerrou com o preço da gasolina simples 95 a manter-se estável em 1,524 €/l. No início do ano 2020, o preço médio de venda ao público (PVP) aumentou cerca de 3%.

A maior fatia do PVP paga pelo consumidor corresponde aos impostos, que na gasolina correspondem a aproximadamente 61%.

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



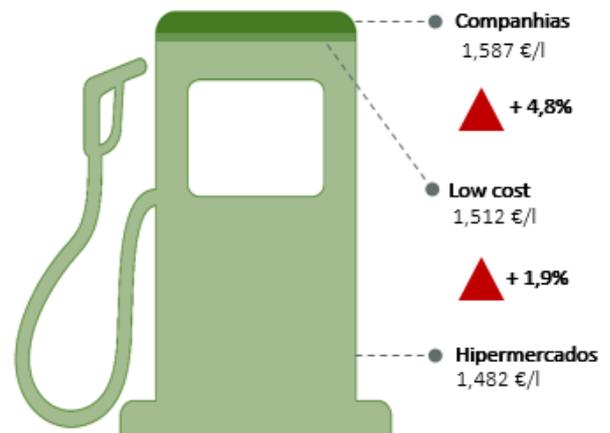
Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

A cotação internacional e o respetivo frete constituem cerca de 25%, a margem de retalho 10%, a incorporação de biocombustíveis representa menos de 3% e a logística e reservas correspondem a menos de 1% do PVP médio.

Os hipermercados são os operadores do Sistema Petrolífero Nacional (SPN) com preços mais competitivos, tendo em média disponibilizado ao consumidor no mês de janeiro gasolina simples 95 a 1,482 €/l. Seguem-se os operadores que representam marcas *low cost* com preços cerca de 5% inferiores aos dos postos de abastecimento que operam sob insígnia de uma companhia petrolífera.

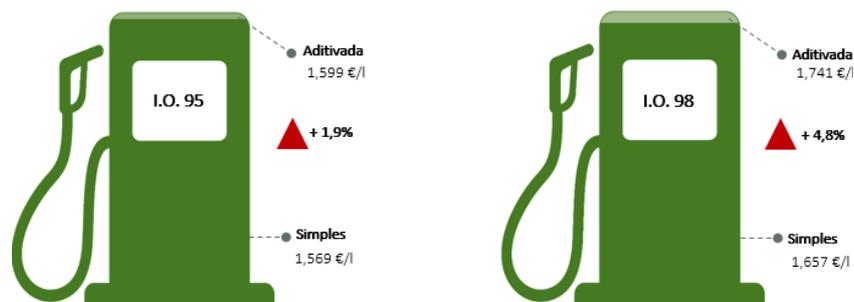
Ainda durante o mês de janeiro, adquirir gasolina 95 aditivada, custou aos consumidores cerca de mais 2% do que gasolina simples 95. Este acréscimo devido à aditivação de combustível, foi mais pronunciado na gasolina 98.

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



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

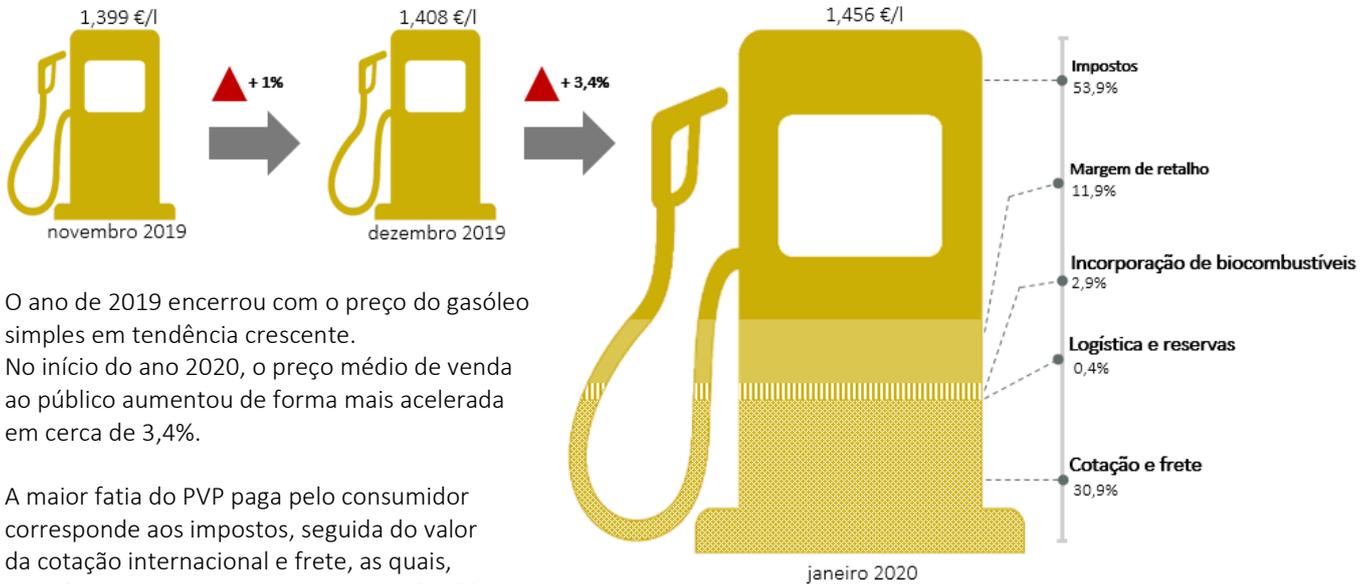
Figura 3-3 – Diferença de preços entre gasolinas simples e aditivadas



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

3.2. Gasóleos

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



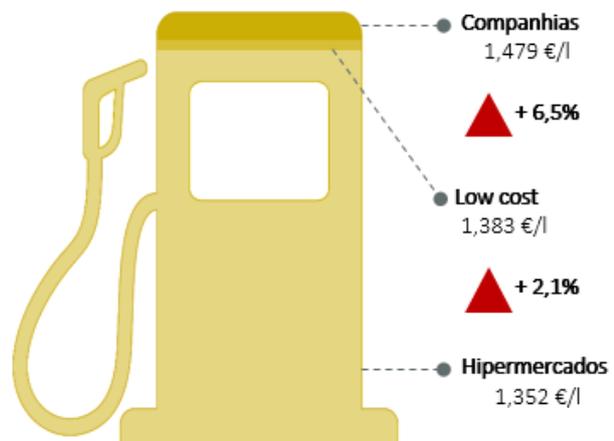
O ano de 2019 encerrou com o preço do gasóleo simples em tendência crescente. No início do ano 2020, o preço médio de venda ao público aumentou de forma mais acelerada em cerca de 3,4%.

A maior fatia do PVP paga pelo consumidor corresponde aos impostos, seguida do valor da cotação internacional e frete, as quais, cumulativamente representam cerca de 85%.

Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

As componentes com menos expressão na formulação do preço médio de venda ao público, no caso do gasóleo são a incorporação de biocombustíveis (cerca de 3%) e a logística e constituição de reservas estratégicas (inferiores a 1%). A margem de retalho média para o gasóleo simples praticada pelos operadores do SPN rondou, em janeiro, os 12%.

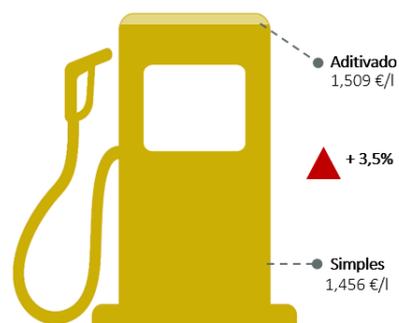
Figura 3-5 – Diferenciação de preços do gasóleo simples no retalho



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Os hipermercados continuam a ser os operadores do SPN com preços mais competitivos, tendo em média disponibilizado ao consumidor no mês de janeiro gasóleo simples a 1,352 €/l. Seguem-se os operadores que representam marcas *low cost* com preços 6,5% inferiores aos dos postos de abastecimento que operam sob insígnia de uma companhia petrolífera.

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

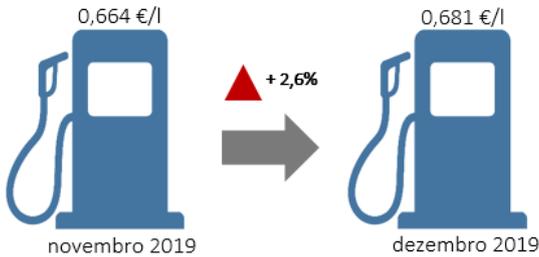


Ainda durante o mês de janeiro, adquirir gasóleo aditivado, custou aos consumidores de combustíveis cerca de mais 3,5% do que gasóleo simples. Estes preços médios de combustíveis são retirados do Balcão Único da Energia com base nos dados introduzidos, pelos operadores do SPN.

A determinação do preço médio tem como base a média aritmética simples dos preços reportados pelos operadores.

Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

3.3. GPL Auto



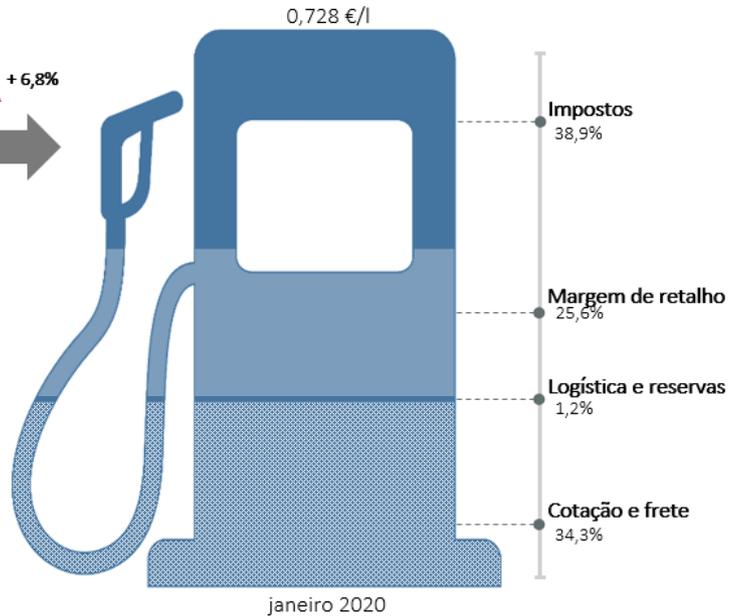
O ano de 2019 encerrou com o preço do GPL Auto simples com uma tendência crescente, acompanhando a evolução do preço do propano e butano nos mercados internacionais. No início do ano 2020, o preço médio de venda ao público aumentou de forma mais acelerada em cerca de 7%.

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.

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 retalho média para o GPL Auto praticada pelos operadores do SPN rondou, em janeiro, os 26%.

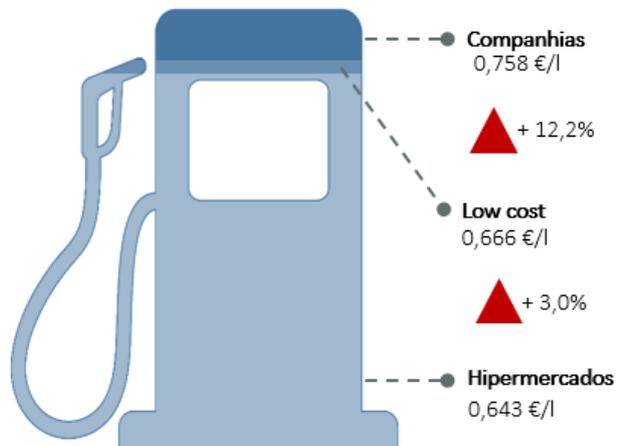
Os hipermercados continuam a ser os operadores do SPN com preços mais competitivos, tendo em média disponibilizado ao consumidor no mês de janeiro gasóleo simples a 0,643 €/l. Seguem-se os operadores que representam marcas *low cost* com preços 12% inferiores aos dos postos de abastecimento que operam sob insígnia de uma companhia petrolífera.

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



Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

Figura 3-8 – Diferenciação de preços do gasóleo simples no retalho



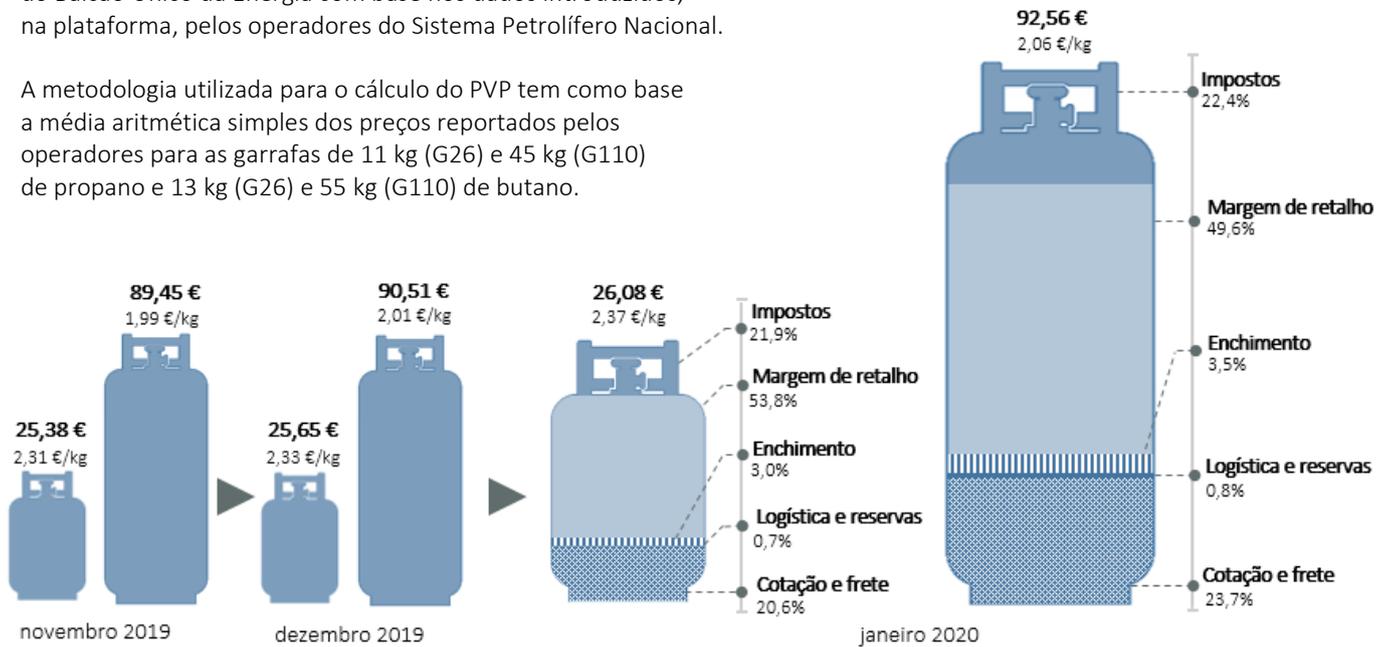
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

4. Gases de petróleo liquefeitos

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.

A metodologia utilizada para o cálculo do PVP tem como base 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.

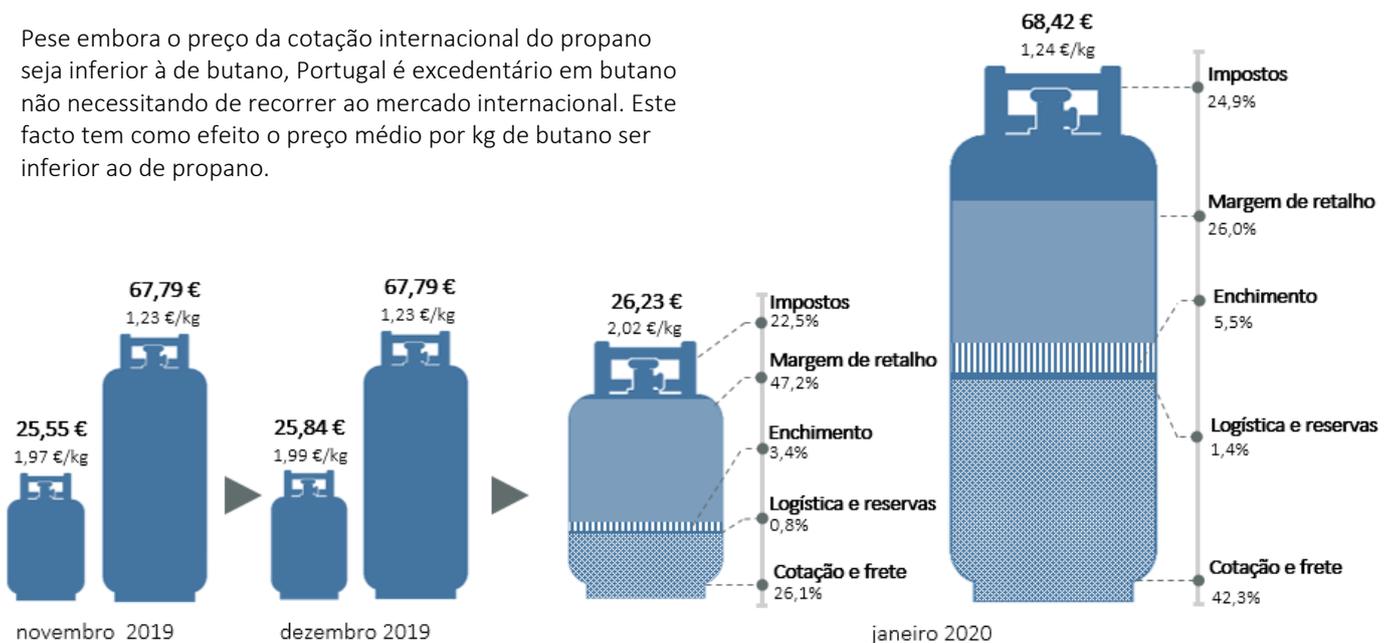
Figura 4-1 – Desagregação dos preços de gás propano para as garrafas G26 e G110



O gás engarrafado continua a ser a forma de energia mais usada em Portugal para cozinhar e para aquecimento doméstico, sendo o butano o mais utilizado.

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

Pese embora o preço da cotação internacional do propano seja inferior à de butano, Portugal é excedentário em butano não necessitando de recorrer ao mercado internacional. Este facto tem como efeito o preço médio por kg de butano ser inferior ao de propano.



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Tipologia das 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.

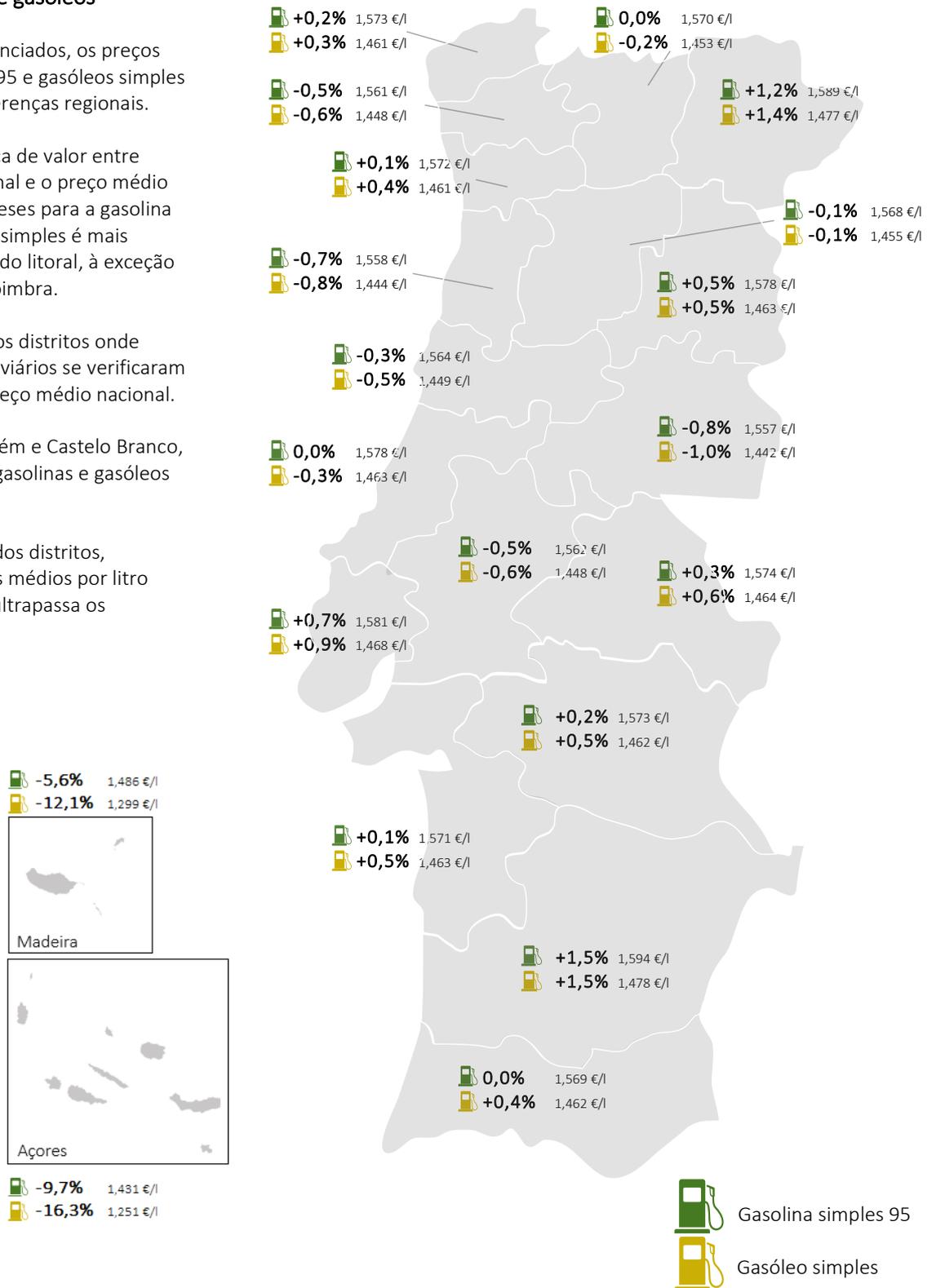
Em janeiro a diferença de valor entre o preço médio nacional e o preço médio nos distritos portugueses para a gasolina simples 95 e gasóleo simples é mais elevada nos distritos do litoral, à exceção de Aveiro, Braga e Coimbra.

Beja e Bragança são os distritos onde os combustíveis rodoviários se verificaram mais caros face ao preço médio nacional.

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

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

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 janeiro, a diferença de valor entre o preço médio nacional e o preço médio nos distritos, principalmente a sul de Portugal, é mais pronunciada, sendo o gás engarrafado mais caro, sobretudo nos distritos de Faro e Beja.

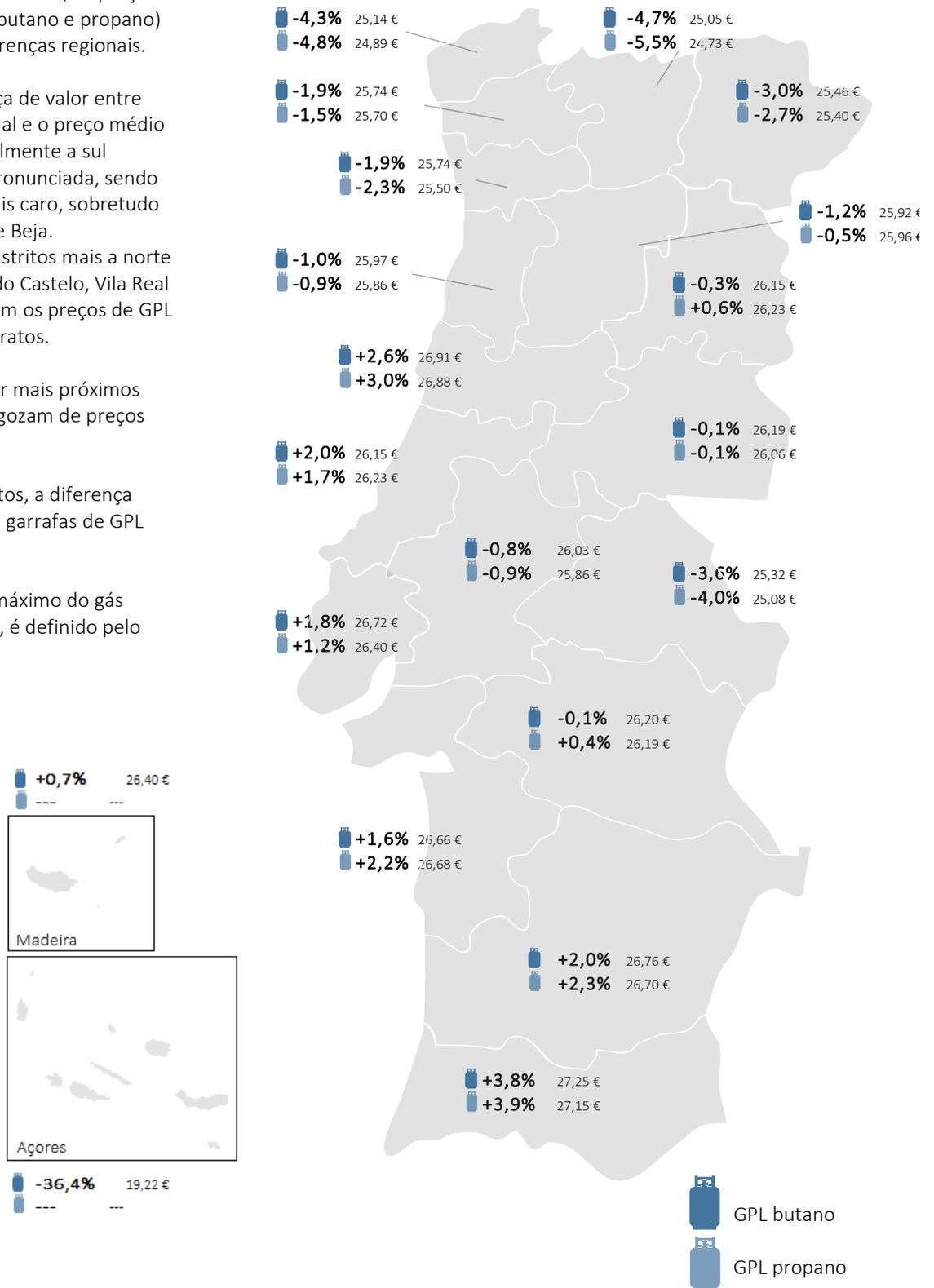
Contrariamente, os distritos mais a norte do país, como Viana do Castelo, Vila Real e Bragança apresentam os preços de GPL engarrafados mais baratos.

Os distritos do interior mais próximos de Espanha também gozam de preços mais baixos.

Em metade dos distritos, a diferença de preços médios das garrafas de GPL é inferior a 1 €.

Nos Açores, o preço máximo do gás butano, o mais usado, é definido pelo Governo.

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

O consumo de combustível no final do ano de 2019 (considerando a gasolina, o gasóleo, o jet e o GPL) aumentou face ao mês de novembro.

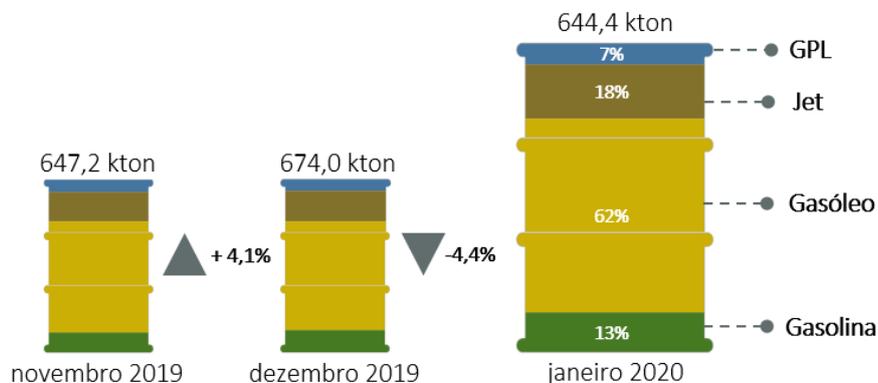
Durante o mês de janeiro, à exceção do GPL, registaram-se quedas nos consumos de combustíveis do cabaz de derivados do petróleo na ordem dos 4,4%.

O consumo mensal de gasolina e gasóleo e GPL, em janeiro de 2020, diminuiu face ao período homólogo anterior em 1,2 kton, 21,9 kton e 3,2 kton, respetivamente.

Por outro lado, o jet registou um aumento de introduções a consumo* de 4 500 ton. Desde 2018, o jet é o único derivado do cabaz de combustíveis com uma tendência crescente nas introduções a consumo do início do ano.

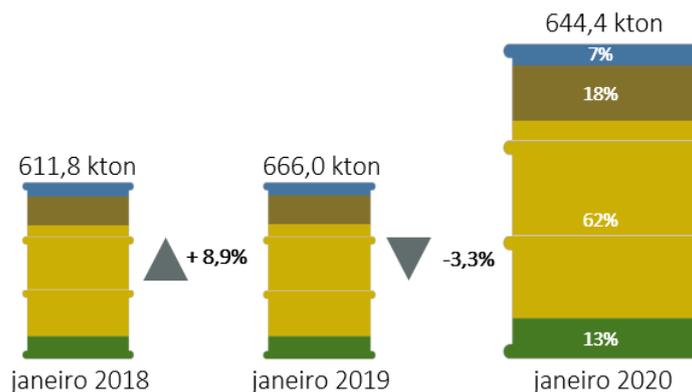
O gasóleo continua a ser o combustível mais consumido no mercado nacional, representando quase 2/3 do *mix* de combustíveis derivados do petróleo, seguido pelo jet (18%), gasolina (13%) e, por último, o GPL (7%).

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

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

EIA – *Energy Information Administration*, agência americana responsável por recolher, analisar e divulgar informações sobre energia;

EUA – Estados Unidos da América;

FOB – *Free On Board*, modalidade de repartição de responsabilidades, direitos e custos entre comprador e vendedor, no comércio de mercadorias;

GPL – gases de petróleo liquefeitos;

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;

I.O. – índice de octanas;

Jet – combustível de alta qualidade para motores de aviação;

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.