

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 – outubro 2021

- O preço do barril de petróleo manteve a trajetória ascendente no mercado *spot*.
- As cotações dos derivados do petróleo nos mercados internacionais acompanharam a tendência ascendente do BFO e do WTI.
- O propano, no mercado *Northwest Europe*, negociou em média 3,94% acima do butano.
- Os PVP (médios) do gasóleo e da gasolina acompanharam as cotações do mercado internacional, registando subidas de 4,4% e 2,2%, respetivamente, face ao mês anterior.
- As introduções a consumo em outubro aumentaram 22,25 kton face a setembro.
- Os hipermercados mantêm as ofertas mais competitivas nos combustíveis rodoviários, seguidos pelos operadores do segmento *low cost*.
- Braga, Santarém e Aveiro registaram os preços de gasóleo e gasolina mais baixos. Faro, Bragança, Beja e Lisboa apresentaram os preços mais altos.
- Bragança, Braga e Vila Real registaram, para Portugal Continental, a garrafa de GPL (butano e propano) com o menor custo. Já Coimbra, Setúbal e Beja apresentam os preços mais elevados.

Preços médios praticados em Portugal outubro 2021



1. Evolução do preço do petróleo bruto

Figura 1-1 – Preços diários BFO e WTI, FOB (2019-2021)



Fonte: ERSE, Reuters

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



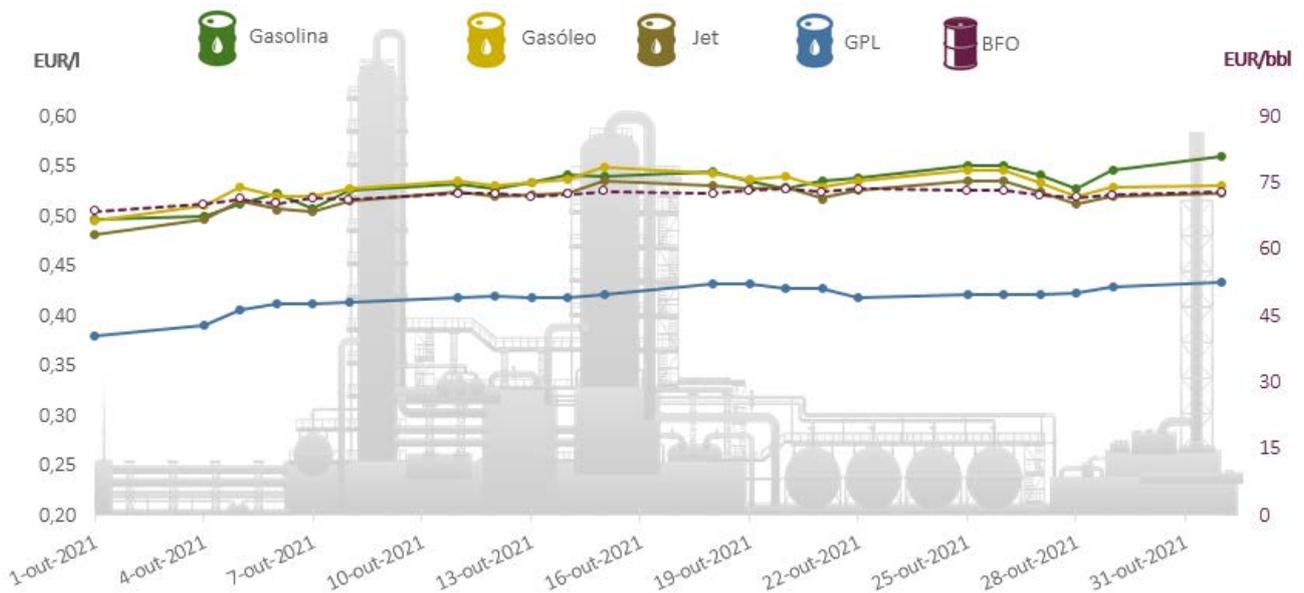
Fonte: ERSE, Reuters

2. Mercado internacional de derivados do petróleo

De acordo com a AIE, o crescimento da procura global de petróleo tem sido motivado pelo maior consumo de gasolina, mas também de jet devido ao aumento do tráfego aéreo internacional com cada vez mais nações a abrirem as fronteiras. Por outro lado, o reaparecimento de casos COVID-19 na Europa e a ameaça de uma nova vaga, em conjunto com a retoma da atividade industrial mais fraca do que o expectável e com o preço elevado do barril, foram fatores determinantes para que a AIE mantivesse inalterada a previsão da procura global de petróleo para 2021 e 2022.

No terceiro trimestre de 2021 é expectável que a capacidade de refinação aumente em 3 Mbd, após as refinarias terminarem o período de manutenção. Os dados da AIE para outubro de 2021 apontam para um aumento das margens de refinação, justificado pela escassez geral de produto no mercado, mesmo com o elevado preço do barril de petróleo.

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



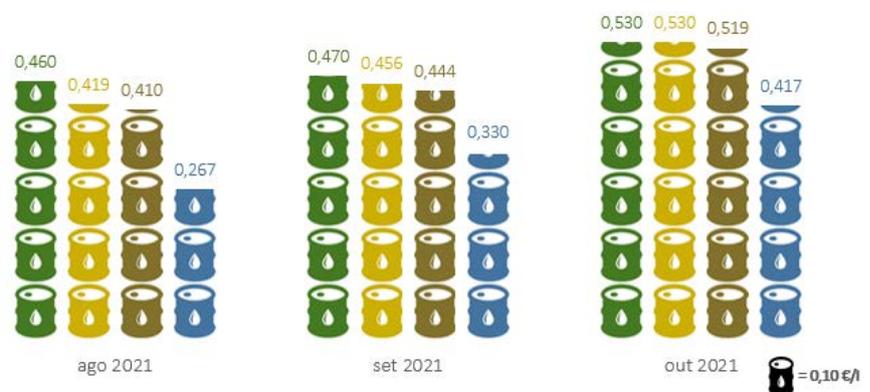
Fonte: ERSE, Argus, Reuters

De acordo com o *Oil Market report* de novembro, da AIE, os stocks de barris de petróleo da OCDE diminuíram em 51 Mb em setembro, sendo a Europa a região que mais contribuiu para esse decréscimo.

O valor médio das cotações internacionais dos derivados de petróleo acompanhou a trajetória ascendente verificada no preço do barril de petróleo.

O aumento mais acentuado verificou-se no GPL Auto (+26,5%), seguindo-se o gasóleo (+16,2%), o jet (+16,9%) e a gasolina (+12,6%).

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



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

Em outubro, o preço do gasóleo no mercado NWE aumentou face ao mês anterior, em linha com o preço do barril de petróleo. Este período ficou marcado pela escassez de oferta, por um lado motivada pelas restrições na produção com várias refinarias na Europa em manutenção, como é habitual na estação de outono, e por outro com interrupções inesperadas em certas unidades de destilação. O continente europeu foi exportador líquido para os EUA, o que não é habitual.

O preço da gasolina também subiu em outubro no mercado NWE. O nível de inventários na Europa permaneceu baixo face ao habitual e o nível de inventários nos EUA desceu para níveis verificados em 2019, tendo a pressão na procura contribuído para o aumento das exportações transatlânticas, o que causou uma disrupção nas entregas na região ARA, com atrasos de alguns dias. Os preços associados do butano continuaram elevados, em parte pela carência global de gás natural, o que contribuiu para a menor atividade de *blending* da gasolina, e consequentemente para o aumento do preço no mercado.

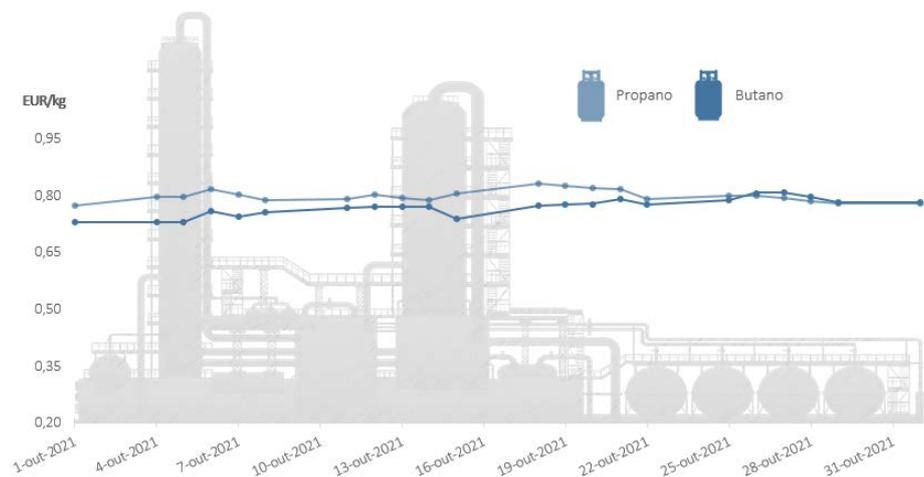
O preço do jet no mercado NWE comportou-se de forma semelhante ao preço do gasóleo e da gasolina, registando um aumento de setembro para outubro. Os inventários continuaram a num nível baixo na região ARA, as restrições aéreas transatlânticas deixaram de estar em vigor e verificou-se uma oferta limitada, em parte, pela manutenção de várias refinarias típicas nesta época do ano.

As cotações dos gases de petróleo liquefeito (butano e propano) na Europa aumentaram em outubro. Importa referir que o propano negociou, em média, 3,94% acima do butano.

O diferencial entre o preço máximo e o preço mínimo transacionado foi mais expressivo no butano do que no propano, respetivamente, 7,8 cent/kg e 5,8 cent/kg.

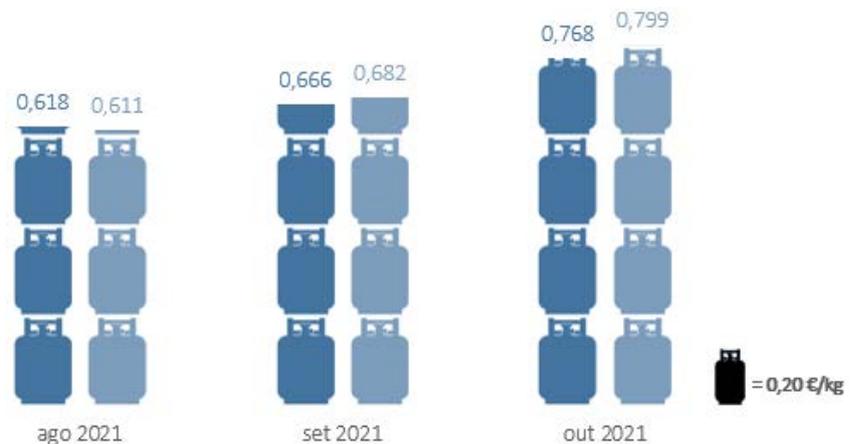
O aumento do preço de propano e de butano na região ARA foi motivado pela escassez na oferta e aumento da procura de GPL. As refinarias continuaram a utilizar GPL como combustível, nos seus processos internos, em vez do gás natural, devido ao preço elevado que se tem verificado nos últimos meses. As condições de arbitragem económica não foram as mais favoráveis, verificando-se em consequência uma queda das importações transatlânticas, o que também contribuiu para limitar a oferta. Os níveis de inventário de butano e de propano permaneceram baixos no mercado europeu. A procura por GPL para constituição de reservas, em antecipação às necessidades energéticas para o Inverno, manteve-se elevada.

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



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

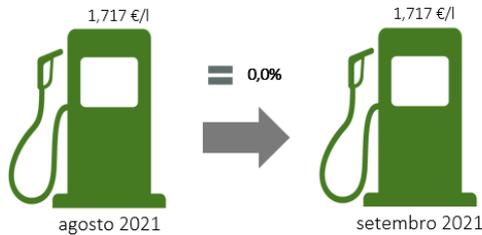
Figura 2-4 – Preços médios mensais de propano e butano



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

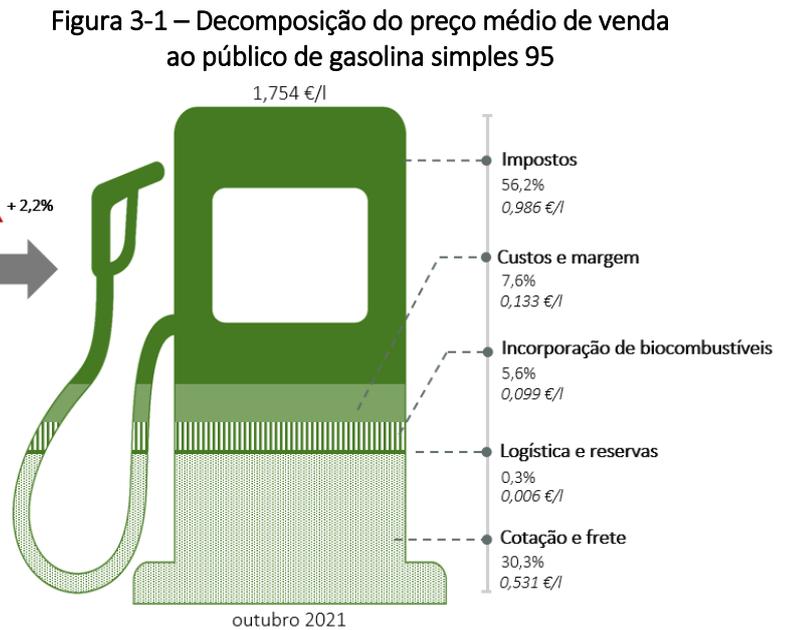
3. Combustíveis rodoviários

3.1. Gasolinas



No mês de outubro, o PVP médio da gasolina simples 95 registou uma trajetória crescente (+2,2%) acompanhando o comportamento dos mercados internacionais.

A componente do PVP de maior expressão corresponde a impostos, que representou em outubro aproximadamente 56,2% do total da fatura da gasolina, seguido da cotação e frete (30,3%).



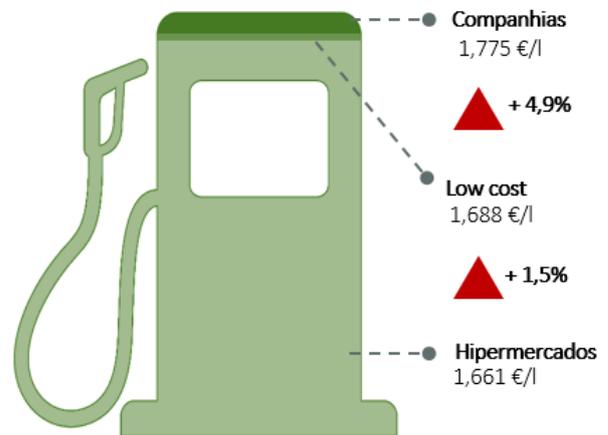
Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

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 13,5% do PVP médio da gasolina simples 95.

Os hipermercados continuam a apresentar as ofertas mais competitivas: 1,5% abaixo dos operadores do segmento *low cost* e 6,4% inferiores aos dos postos de abastecimento que operam sob a insígnia de uma companhia petrolífera, representando uma diferença de 11,4 cent/l.

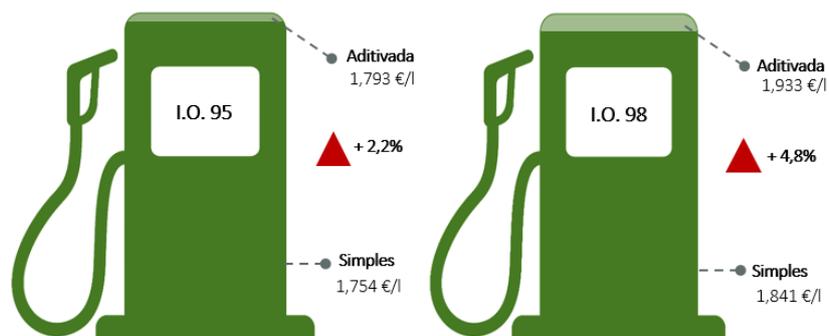
Ainda durante outubro, a gasolina 95 aditivada custou em média aos consumidores mais 2,2% do que a gasolina simples 95. O acréscimo devido à aditivação foi mais pronunciado na gasolina 98 (cerca de 4,8%), como tem sido habitual no mercado nacional.

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



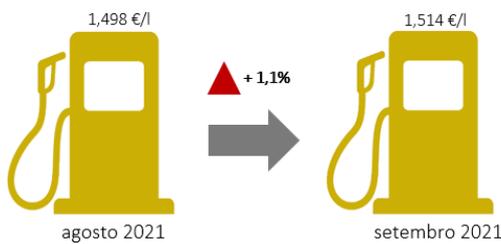
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

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



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

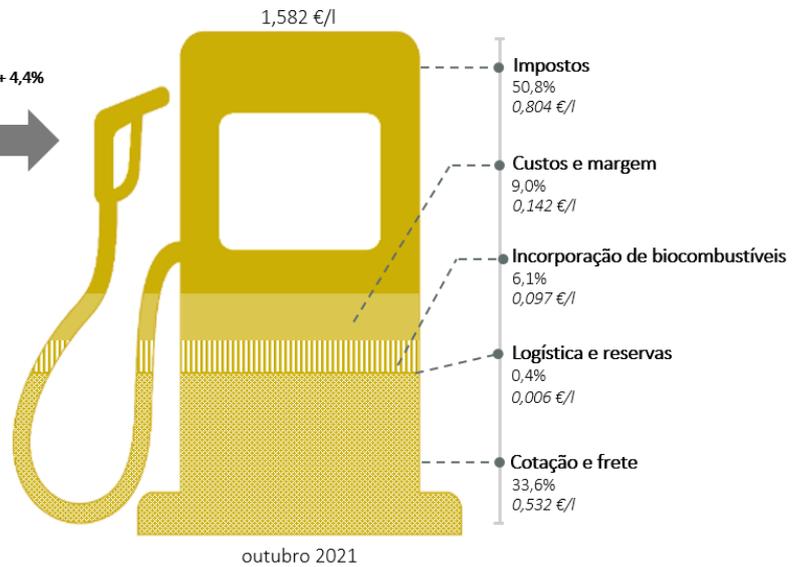
3.2. Gasóleos



O PVP do gasóleo simples aumentou em outubro (+4,4%), acompanhando o comportamento verificado na cotação internacional.

A maior fatia do PVP paga pelo consumidor corresponde à componente de impostos (50,8%), seguida do valor da cotação internacional e frete (33,6%).

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



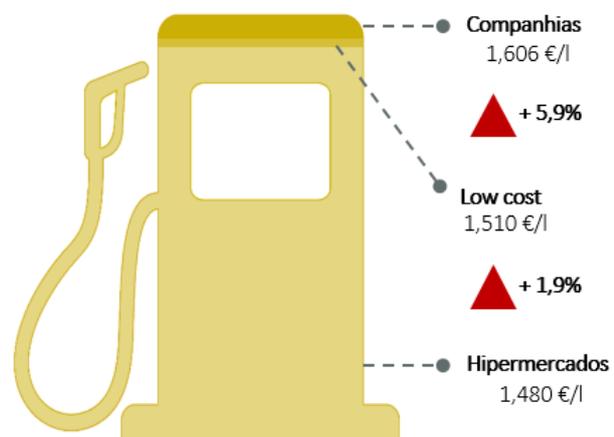
Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

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 15,5% do PVP médio do gasóleo simples.

Os hipermercados continuam a ser os operadores com preços mais competitivos, apresentando preços médios de cerca de 10,2 cent/l abaixo do PVP médio nacional. Os operadores com ofertas *low cost* disponibilizaram gasóleo simples a um preço médio de 1,51 €/l, o que representa um adicional de 1,9% face ao preço dos hipermercados. As companhias petrolíferas de bandeira reportaram preços médios de 1,606€/l, cerca de 2,4 cêntimos por litro acima do preço médio nacional.

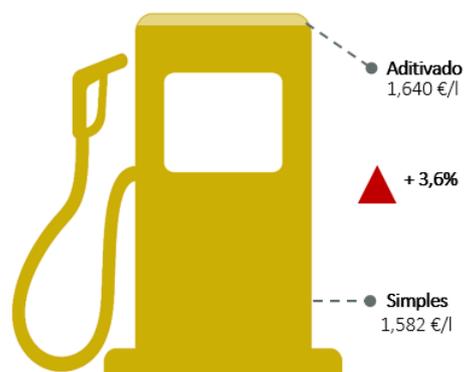
Em outubro, adquirir gasóleo aditivado representou um acréscimo de 6,1 cêntimos por litro face ao gasóleo simples.

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

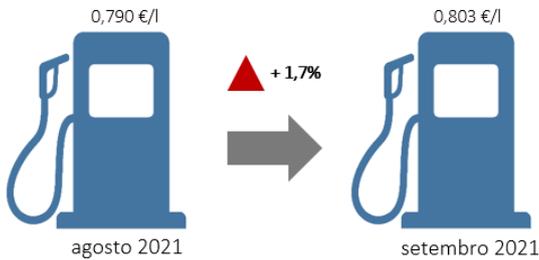


Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

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.

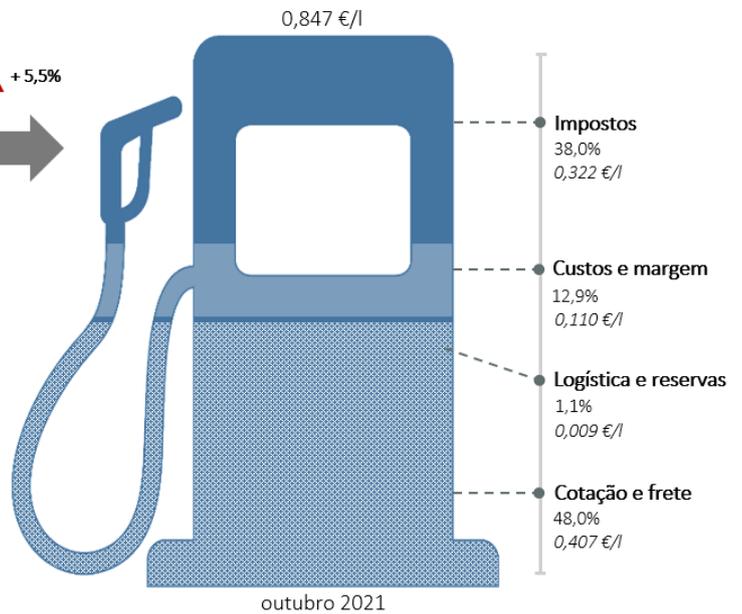
3.3. GPL Auto



Em outubro, o preço médio de venda ao público do GPL Auto aumentou face a setembro (+5,5%).

A maior fatia do PVP paga pelo consumidor corresponde à componente de cotação e frete (48,0%), seguida do valor dos impostos (38,0%) e dos custos de operação e margem de comercialização (12,9%).

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



Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

A componente cotação e frete aumentou 4,9% na composição do PVP face a setembro. Já as componentes de impostos e custos de operação e margem de comercialização diminuíram no mesmo período 1,1% e 3,8%, respetivamente.

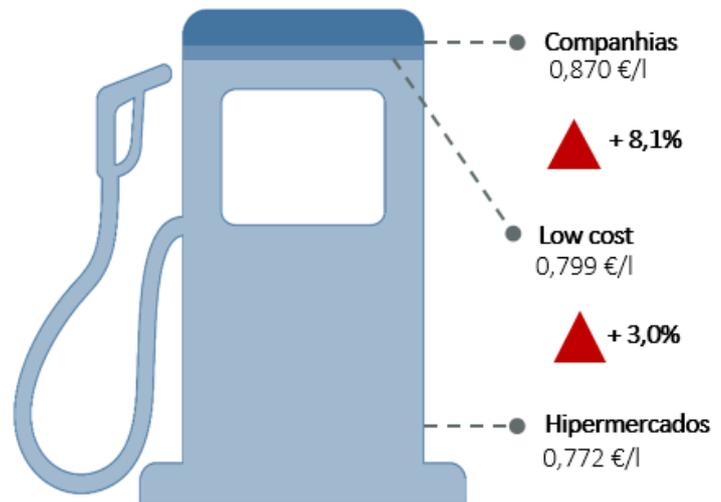
A componente do preço médio de venda ao público com menor expressão continua a ser a logística e a constituição de reservas, à semelhança do que sucede com os outros combustíveis rodoviários.

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

Em outubro, o PVP médio dos hipermercados, operadores com ofertas *low cost* e companhias petrolíferas de bandeira foi de 0,772 €/l; 0,779€/l e 0,870 €/l, respetivamente.

Os postos de abastecimento que operam sob a insígnia de uma companhia petrolífera venderam, em média, 2,3 cent/l acima do preço médio nacional e 9,8 cent/l superior ao preço praticado pelos hipermercados.

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



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

4. Gases de petróleo liquefeitos

Em outubro, o preço médio de venda ao público nas garrafas mais comercializadas (G26)* de gás propano e butano sofreu uma atualização de 1,5% e de 1,8%, respetivamente, seguindo a tendência crescente das cotações de propano e de butano nos mercados internacionais.

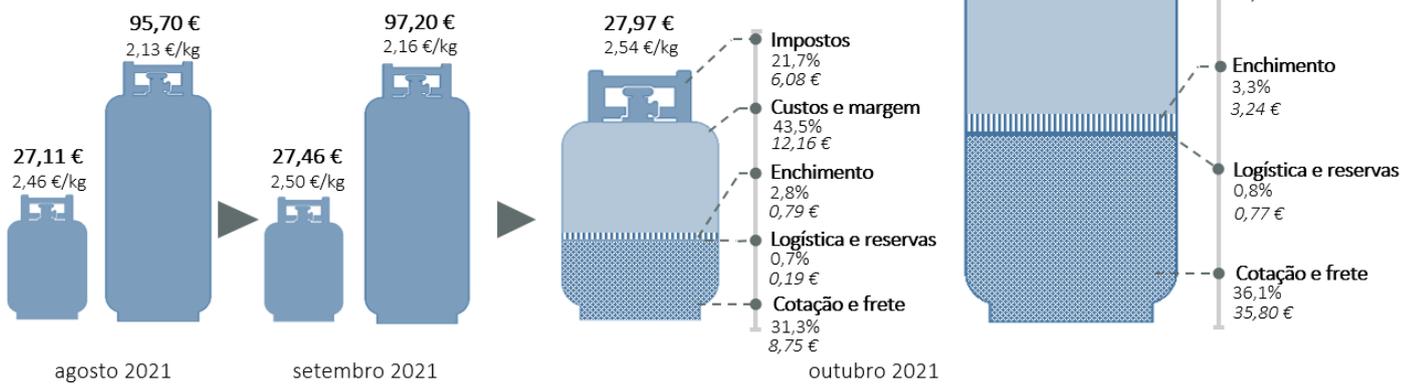
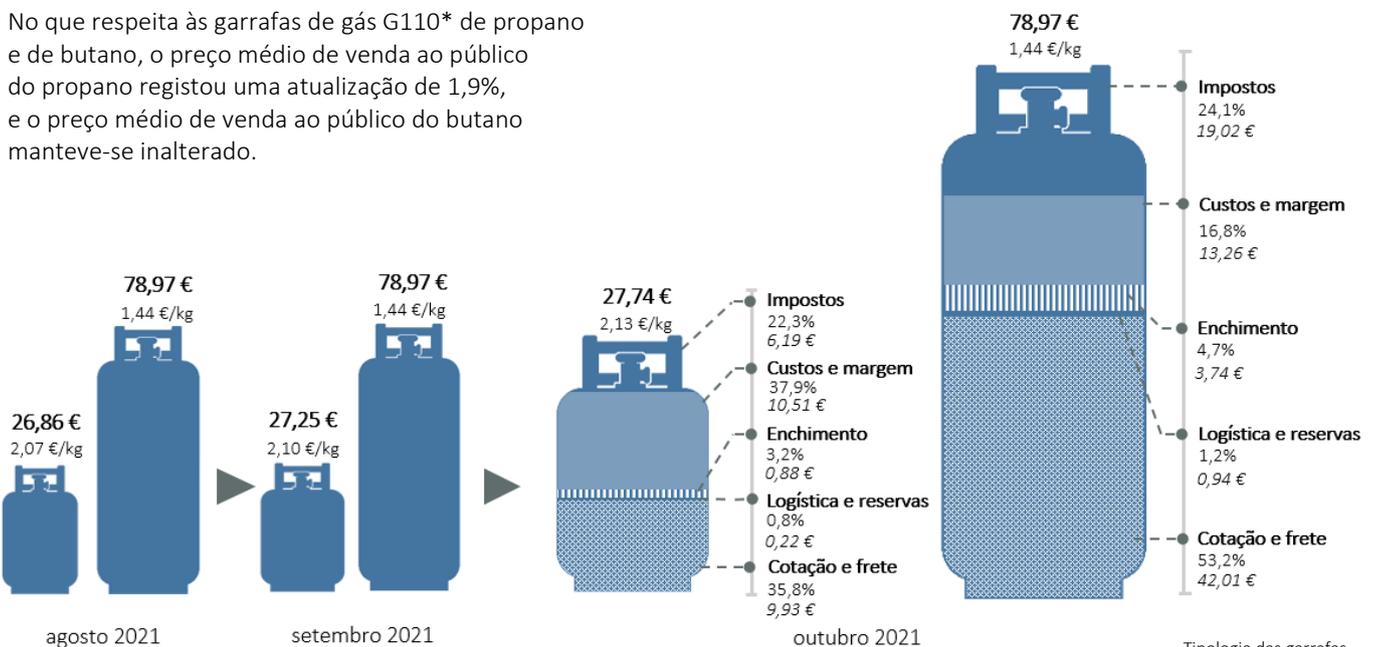


Figura 4-2 – Desagregação dos preços de gás butano para as garrafas G26 e G110

No que respeita às garrafas de gás G110* de propano e de butano, o preço médio de venda ao público do propano registou uma atualização de 1,9%, e o preço médio de venda ao público do butano manteve-se inalterado.



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Tipologia das garrafas



* 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.

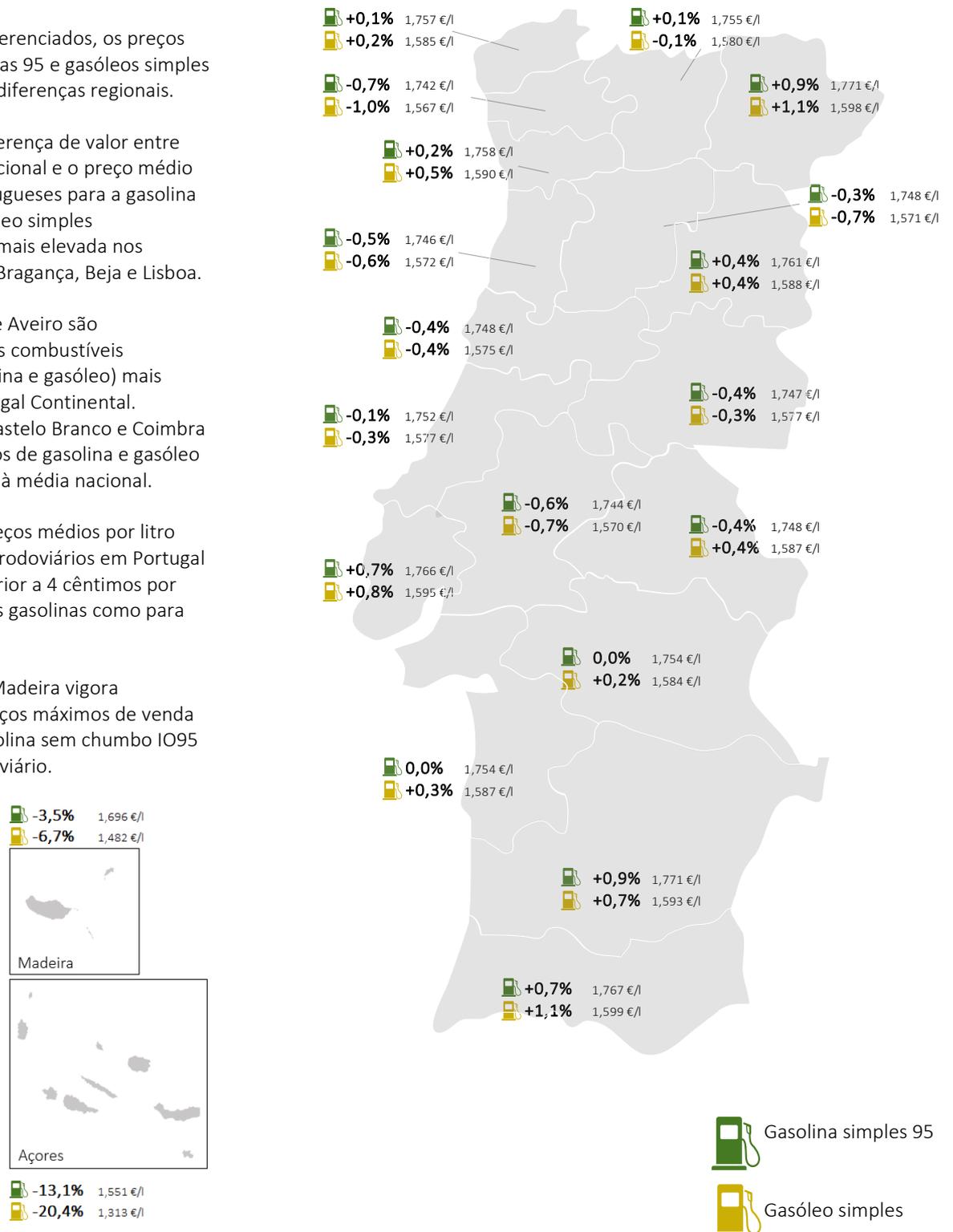
Em outubro, a diferença de valor entre o preço médio nacional e o preço médio nos distritos portugueses para a gasolina simples 95 e gasóleo simples é genericamente mais elevada nos distritos de Faro, Bragança, Beja e Lisboa.

Braga, Santarém e Aveiro são os distritos com os combustíveis rodoviários (gasolina e gasóleo) mais baratos, em Portugal Continental. Também Viseu, Castelo Branco e Coimbra apresentam preços de gasolina e gasóleo mais baratos face à média nacional.

A diferença de preços médios por litro dos combustíveis rodoviários em Portugal continental é inferior a 4 cêntimos por litro, tanto para as gasolinas como para os gasóleos.

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.

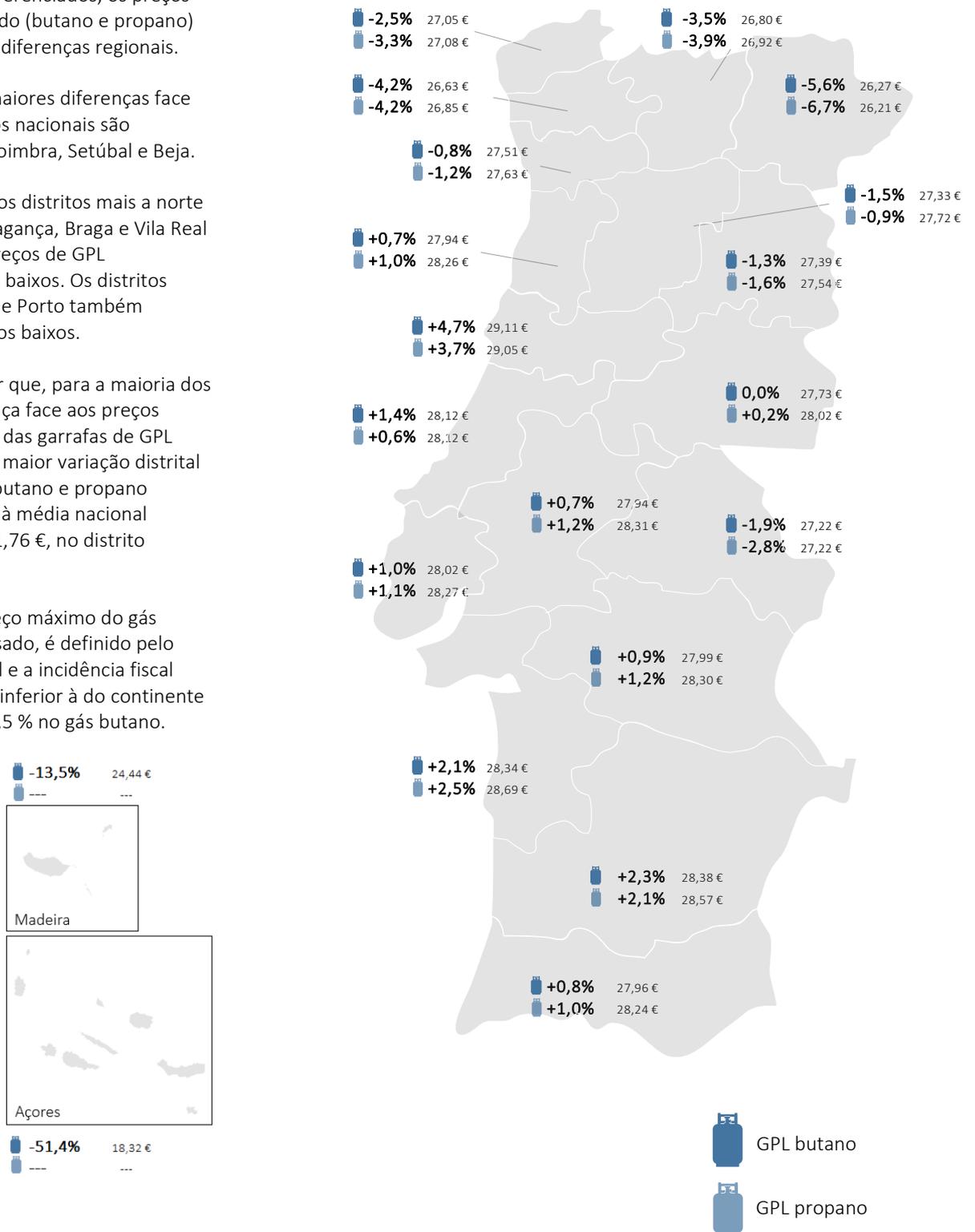
Em outubro, as maiores diferenças face aos preços médios nacionais são observadas em Coimbra, Setúbal e Beja.

Contrariamente, os distritos mais a norte do país, como Bragança, Braga e Vila Real apresentam os preços de GPL engarrafado mais baixos. Os distritos de Viseu, Guarda e Porto também apresentam preços baixos.

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 1,47 € e de 1,76 €, no distrito de Bragança.

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 33,5 % no gás butano.

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

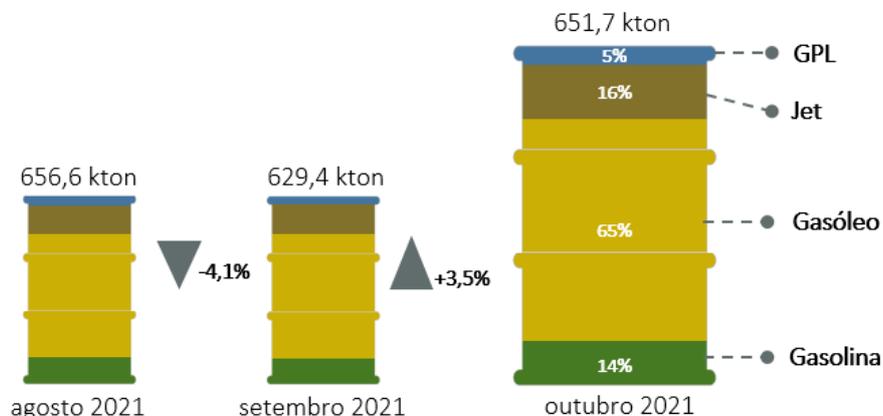
O consumo de combustíveis derivados do petróleo, considerando a gasolina, o gasóleo, o jet e o GPL, aumentou face a setembro.

Em outubro, os consumos globais aumentaram 22,25 kton face a setembro, o que representa um crescimento de 3,5%.

O aumento do consumo de combustíveis derivados de petróleo em outubro ocorreu em todos os produtos derivados. Verificaram-se introduções a consumo no jet, no GPL, no gasóleo, e na gasolina de mais 7,87 kton, 2,43 kton, 9,87 kton e 2,07 kton respetivamente, face a setembro de 2021.

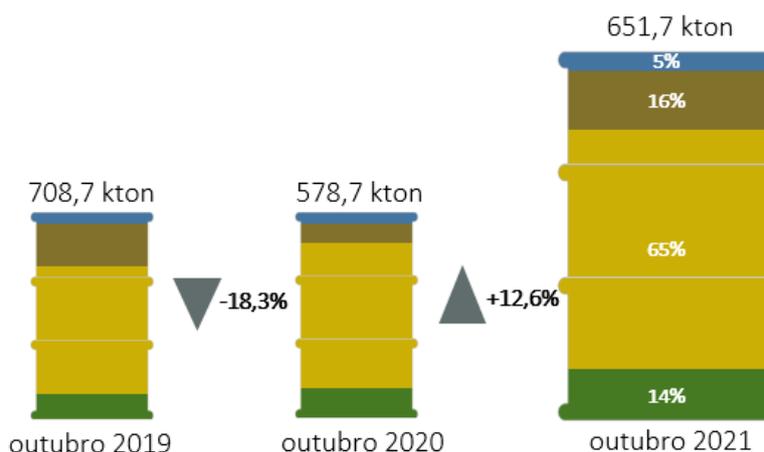
Refira-se que o consumo em outubro de 2021 foi 12,6% superior (51,2 kton) ao período homólogo de 2020, com aumentos no consumo de jet (88,8%), de gasolina (14,4%), de gasóleo (3,9%) e reduções no consumo de GPL (-7,5%). Ainda assim, o consumo verificado em outubro foi 8,0% (57,0 kton) inferior ao período homólogo de 2019, essencialmente devido ao menor consumo de jet (41,16 kton) e de gasóleo (16,55 kton).

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

Backwardation – Condição em que o preço dos contratos futuros transacionados no mês é inferior 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

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