

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 – março 2023

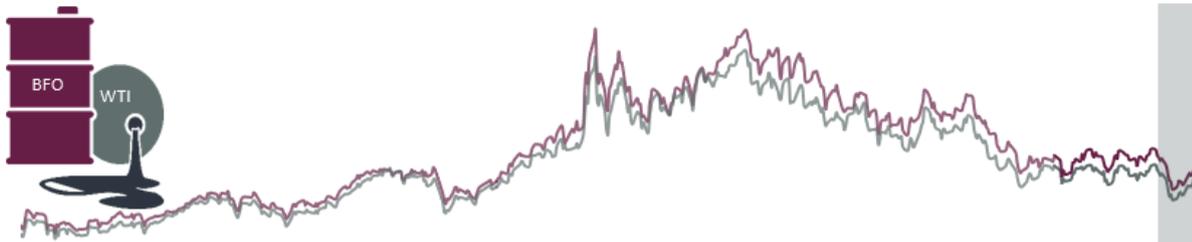
- O preço do barril de petróleo diminuiu no mercado *spot* face ao mês anterior.
- As cotações dos derivados do petróleo nos mercados acompanharam o comportamento do BFO e do WTI.
- O butano, no mercado *Northwest Europe*, negociou, em média, 5,0% acima do propano.
- Os PVP (médios) da gasolina e do gasóleo no mercado nacional acompanharam o comportamento dos mercados internacionais e registaram diminuições de 0,9% e de 2,1%, respetivamente, face ao mês anterior.
- As introduções a consumo aumentaram em março, 104,6 kton face a fevereiro.
- Os hipermercados mantêm as ofertas mais competitivas nos combustíveis rodoviários, seguidos pelos operadores do segmento *low cost*.
- Os distritos de Braga, Santarém e Castelo Branco registaram os preços de gasóleo e gasolina mais baixos em Portugal continental. Beja, Bragança e Lisboa apresentaram os preços mais altos.
- Braga, Viseu e Vila Real registaram, para Portugal Continental, a garrafa de GPL (butano e propano) com o menor custo. Já Leiria, Beja e Setúbal, apresentam os preços mais elevados.

Preços médios praticados em Portugal março 2023



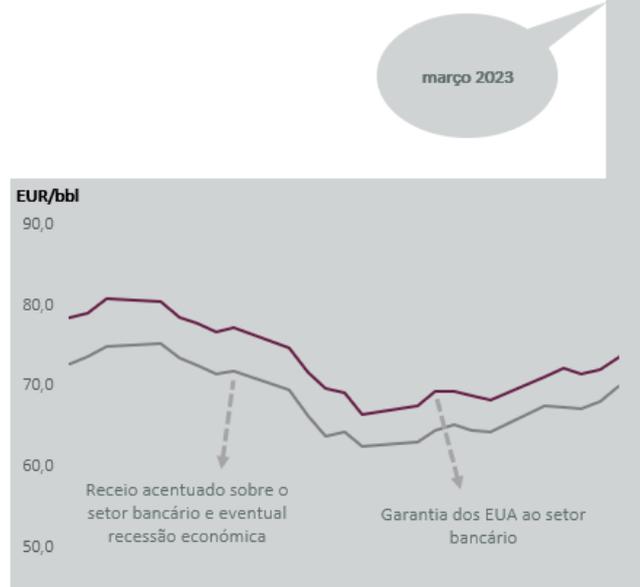
1. Evolução do preço do petróleo bruto

Figura 1-1 – Preços diários BFO e WTI, FOB (2020-2022)



De acordo com o *Oil Market Report – April 2023* da Agência Internacional da Energia (AIE), a procura global de petróleo aumentará, em 2023, 2 Mbpd, atingindo o valor recorde de 101,9 Mbpd. Os países não pertencentes à OCDE, com especial destaque para a China, serão responsáveis por 90% do crescimento da procura. Por outro lado, nos países da OCDE, as previsões da procura apontam para uma contração de 0,39 Mbpd, no 1.º trimestre de 2023, face ao período homólogo anterior.

O preço do barril de petróleo diminuiu em março face ao mês anterior, atingindo o valor mínimo dos últimos 15 meses. A incerteza associada às perturbações no setor bancário e o receio de uma eventual recessão económica, com os investidores, no geral, a procurarem alternativas mais seguras em detrimento da alocação de capital em ativos de risco foram os principais fatores com impacto na descida do preço.

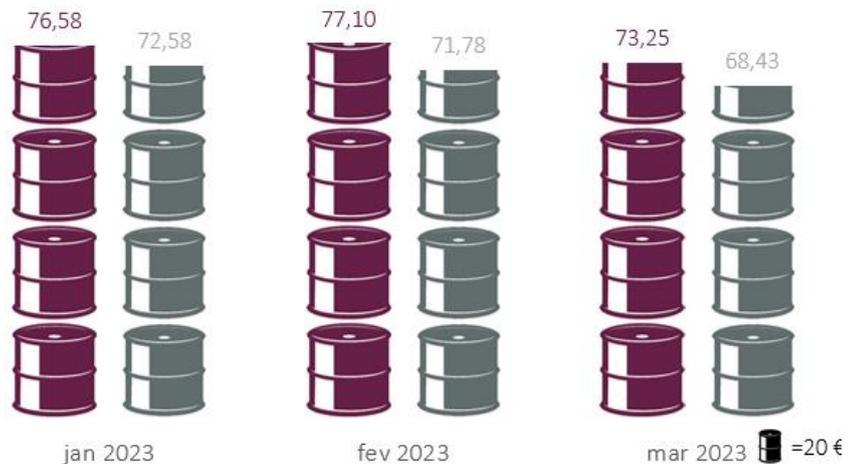


Fonte: ERSE, Reuters

O preço *spot* do WTI FOB diminuiu 4,6%, para um valor médio de 73,28 USD, por comparação ao barril negociado em fevereiro. A cotação *spot* do BFO FOB também registou uma diminuição, de 4,9% no mesmo período, para um valor médio de 78,43 USD.

O preço dos contratos futuros adquiridos durante o mês de fevereiro, para entregas de Brent e WTI, foi mais baixo e mais alto, respetivamente do que no mercado *spot*, demonstrando situações de *backwardation* e *contango*.

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 anual da procura de petróleo, em 2023, abrandará para 1,2 Mbpd, comparando com os 4,6 Mbpd verificados no período homólogo anterior. As medidas anunciadas pela OPEP+ terão a sua responsabilidade via corte na produção de 0,76 Mbpd, contrastando com aumento na produção de 1,9 Mbpd, que se espera verificar por parte dos países não pertencentes ao bloco, designadamente os EUA e o Brasil.

É expectável que a refinação de produtos derivados, em 2023, se situe nos 82 Mbpd. Segundo as previsões da AIE, em 2023, com a normalização da atividade nos EUA e com o aumento significativo da atividade na China, a refinação de produtos derivados aproximar-se-á dos níveis pré-pandémicos, ainda que ligeiramente abaixo dos valores homólogos referentes a 2019.

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

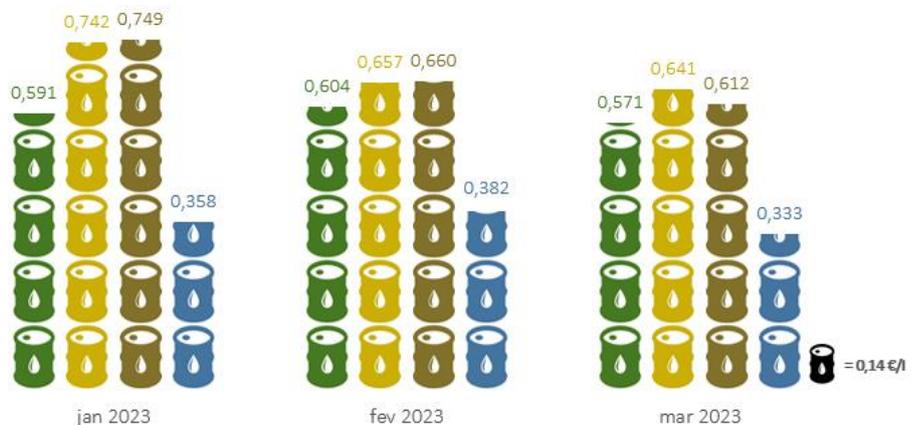


Fonte: ERSE, Argus, Reuters

De acordo com o *Oil Market Report* de abril, da AIE, os inventários de barris de petróleo globais, em fevereiro, mantiveram-se inalterados face ao mês anterior.

Os valores médios das cotações internacionais, na região ARA, acompanharam a trajetória descendente verificada no preço do barril de petróleo, em março. A diminuição mais acentuada verificou-se na cotação do GPL Auto (-12,9%), seguindo-se o jet (-7,3%), a gasolina (-5,4%) e o gasóleo (-2,4%).

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



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

Em março, o preço do gasóleo no mercado NWE diminuiu face ao mês anterior, acompanhando a trajetória verificada no preço do barril de petróleo. A paralisação de várias refinarias e terminais marítimos, em França, gerou constrangimentos a nível logístico e operacional, nomeadamente a dificuldade em importar crude e os seus derivados e a própria refinação dos mesmos, levando ao aumento dos inventários noutros países da Europa. A subida do caudal do rio Reno, e a consequente menor necessidade de utilização de barças para o atravessar, levou à diminuição do custo do frete na travessia.

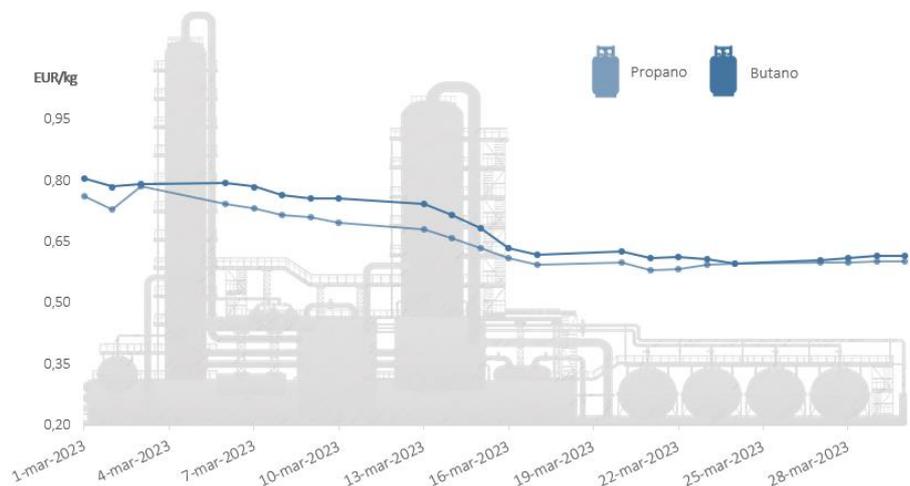
O preço da gasolina no mercado NWE, em março, também diminuiu face ao verificado no mês anterior, seguindo a trajetória observada no preço do barril de petróleo. As disrupções logísticas, em França, levaram inclusivamente à escassez de gasolina em alguns postos de abastecimento de combustível. O aumento das taxas de frete, na rota transatlântica, tornou difícil haver condições para a realização de arbitragem económica, tendo como consequências o aumento do nível de inventários, na região ARA, e a diminuição da margem de refinação da gasolina.

O preço do jet no mercado NWE também registou uma diminuição em março, em linha com o sucedido no preço do barril de petróleo nos mercados internacionais. O elevado nível de inventários observado em março, na região ARA, continuou a exercer pressão. Também a incerteza macroeconómica no seguimento dos acontecimentos com os bancos SBV e Credit Suisse contribuíram para a queda no preço do jet e restantes derivados.

As cotações dos gases de petróleo liquefeito (butano e propano) na Europa diminuíram em março, 12,6% e 13,0%, respetivamente. Importa referir que o butano negociou, em média, 5,0% acima do propano. O diferencial entre o preço máximo e o preço mínimo transacionado foi semelhante no butano e no propano, 20,8 cent/kg e 20,6 cent/kg, respetivamente.

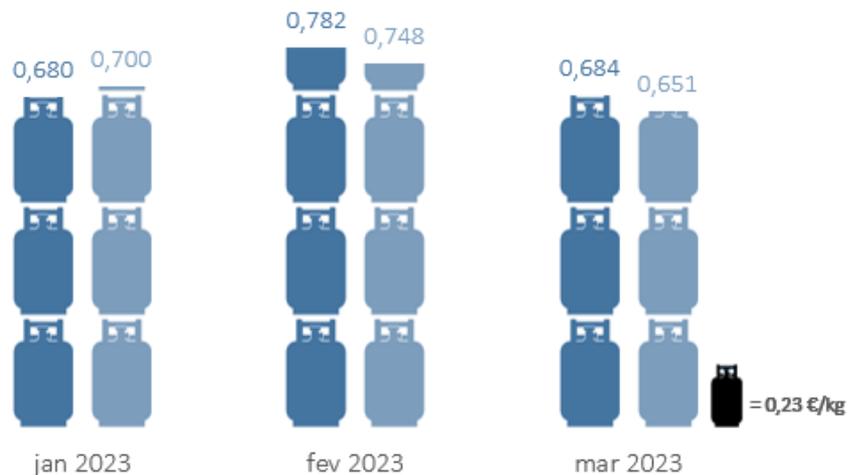
Em março, a diminuição do preço das cotações de GPL butano e propano, na região ARA, acompanhou a trajetória observada no preço do barril de petróleo. A paralisação, em França, de diversos portos marítimos e refinarias também desencadeou constrangimentos a nível operacional e logístico no GPL. A procura de butano, no mercado *Spot*, para *blending* na gasolina diminuiu significativamente. As temperaturas, mais amenas do que é habitual para a época na Europa, e a substituição de GPL por gás natural na generalidade das refinarias, tiveram como consequência a pressão negativa sobre o preço do propano, pela menor procura por aquecimento e pela maior disponibilidade de produto no lado da oferta.

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



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

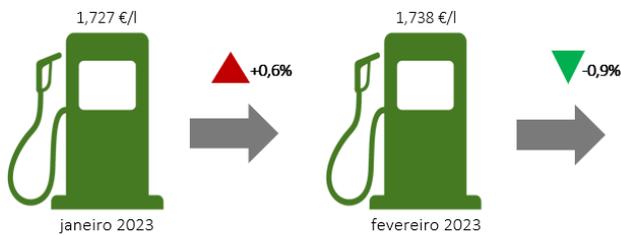
Figura 2-4 – Preços médios mensais de propano e butano



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

3. Combustíveis rodoviários

3.1. Gasolinas



O PVP médio da gasolina simples 95 diminuiu em março face ao mês anterior (-0,9%), acompanhando o comportamento deste derivado nos mercados internacionais.

Para fazer face à subida do preço dos combustíveis, o Governo implementou um mecanismo de revisão periódica do ISP*. Em março, o ISP aplicado à gasolina sofreu um aumento de 0,7 cent/l face a fevereiro.

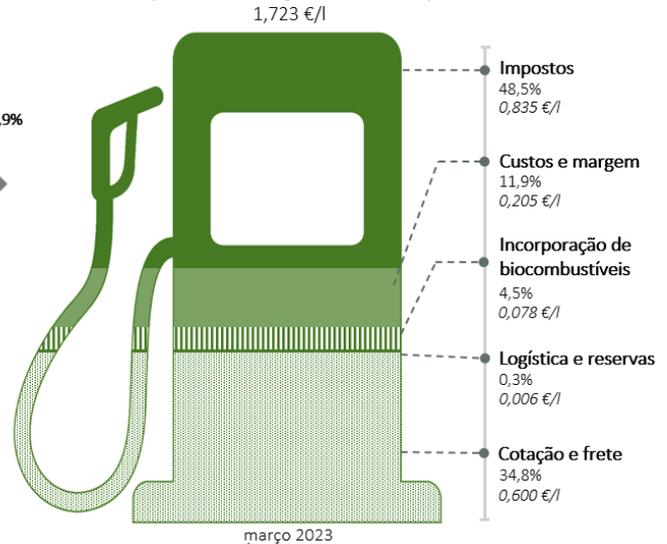
A maior fatia do PVP paga pelo consumidor correspondeu à componente de impostos, representando em março 48,5% do total da fatura da gasolina, seguindo-se a cotação e frete (34,8%).

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 16,7% do PVP médio da gasolina simples 95.

Os hipermercados apresentaram as ofertas mais competitivas: 1,3 cent/l abaixo dos operadores do segmento *low cost* e 5,8% inferiores aos dos postos de abastecimento que operam sob a insígnia de uma companhia petrolífera, representando uma diferença de 10,1 cent/l.

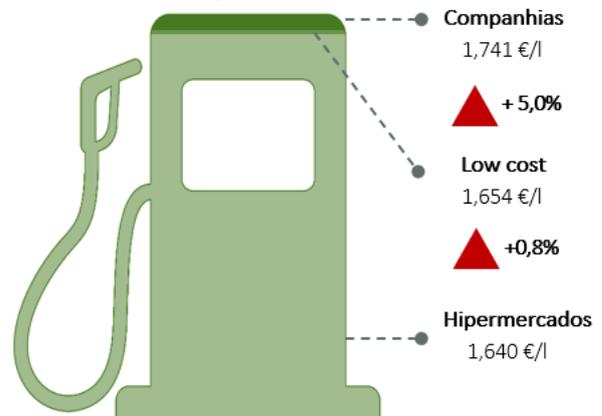
Ainda durante março, a gasolina 95 aditivada custou em média aos consumidores mais 2,5% do que a gasolina simples 95. O acréscimo devido à aditivação foi mais pronunciado na gasolina 98 (cerca de 3,9%), como tem sido habitual no mercado nacional.

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



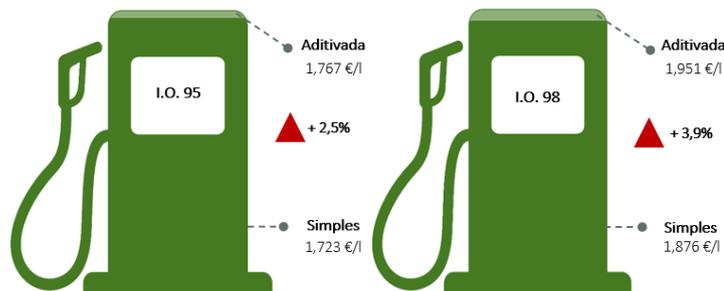
Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

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



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

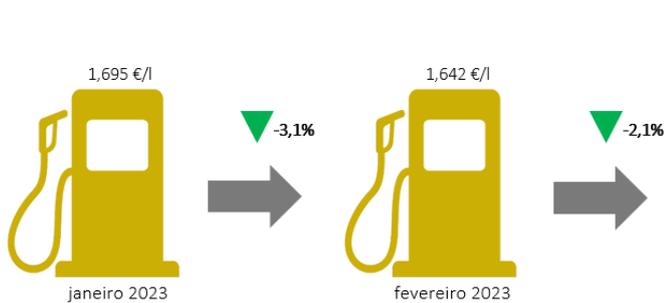
Figura 3-3 – Diferença de preços entre gasolinas simples e aditivadas



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

* Variação no ISP, por forma a repercutir as variações da receita de IVA, por litro, que decorram da variação semanal do preço médio de venda ao público dos combustíveis.

3.2. Gasóleos



O PVP do gasóleo simples diminuiu em março (-2,1%), acompanhando o comportamento deste derivado nos mercados internacionais.

Para fazer face à subida do preço dos combustíveis, o Governo implementou um mecanismo de revisão periódica do ISP. Em março, o ISP aplicado ao gasóleo sofreu um aumento de 1,5 cent/l face a fevereiro.

A maior fatia do PVP paga pelo consumidor correspondeu à componente de impostos (41,6%), seguida do valor da cotação e frete (41,1%).

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 17,4% do PVP médio do gasóleo simples.

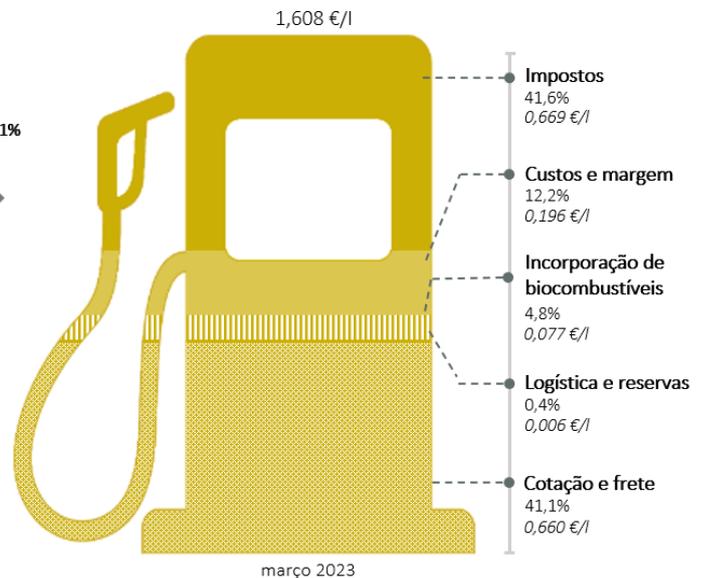
Os hipermercados continuam a ser os operadores com preços mais competitivos, apresentando preços médios cerca de 9,6 cent/l abaixo do PVP médio nacional. Os operadores com ofertas *low cost* disponibilizaram gasóleo simples a um preço médio de 1,532 €/l, o que representa um adicional de 1,2% face ao preço dos hipermercados. As companhias petrolíferas de bandeira reportaram preços médios de 1,630 €/l, cerca de 2,2 cent/l acima do preço médio nacional.

Em março, adquirir gasóleo aditivado representou um acréscimo de 6,0 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.

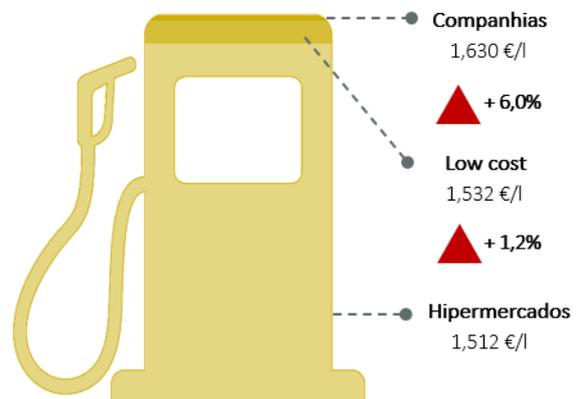
A determinação do preço médio tem como base a média aritmética simples dos preços reportados pelos operadores. Estes preços correspondem aos anunciados pelos operadores nos pósticos, não incluindo, portanto, os descontos comerciais praticados.

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



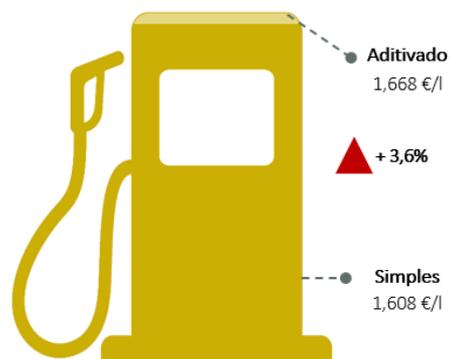
Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

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



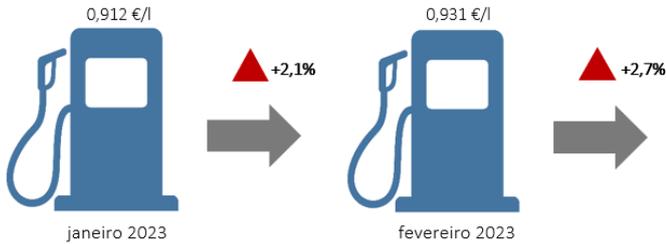
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

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



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

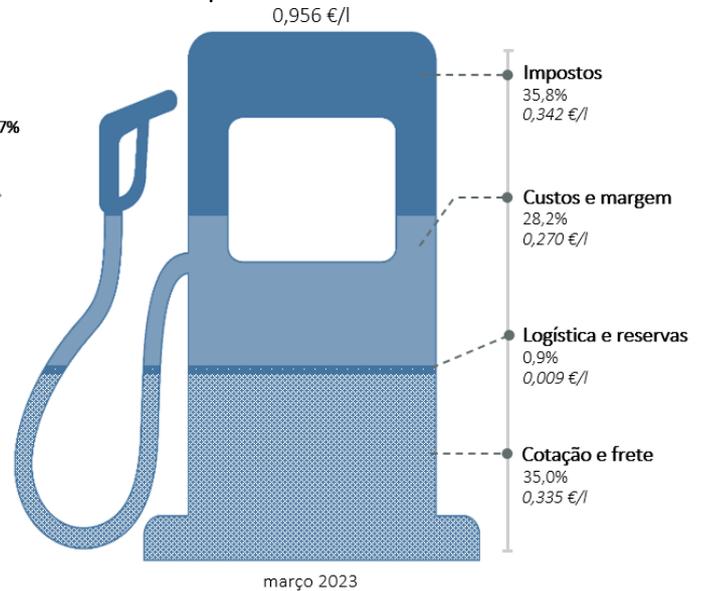
3.3. GPL Auto



Em março, o preço médio de venda ao público do GPL Auto aumentou face a fevereiro (+2,7%), contrariando o comportamento verificado nos mercados internacionais.

A maior fatia do PVP paga pelo consumidor corresponde à componente de impostos (35,8%), seguida do valor da cotação e do frete (35,0%) e dos custos de operação e margem de comercialização (28,2%).

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



Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

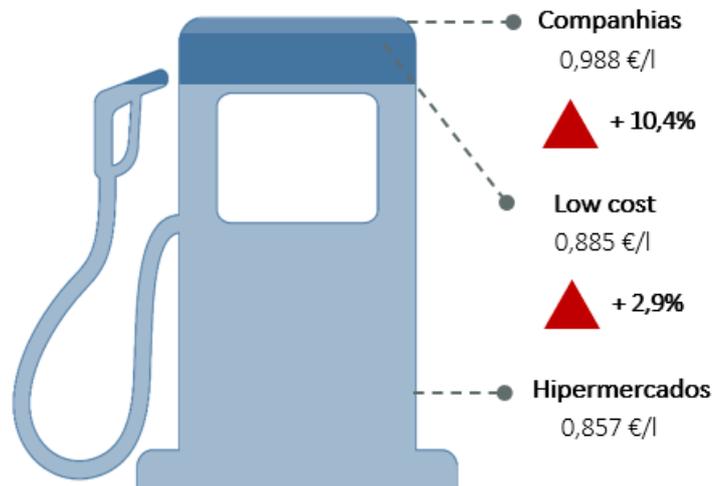
A componente do preço médio de venda ao público com menor expressão continua a ser a logística e a constituição de reservas, à semelhança do que sucede com os outros combustíveis rodoviários.

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

Em março, o PVP médio dos hipermercados, operadores com ofertas *low cost* e companhias petrolíferas de bandeira foi de 0,857 €/l; 0,885€/l e 0,988 €/l, respetivamente.

Os postos de abastecimento que operam sob a insígnia de uma companhia petrolífera venderam, em média, 3,2 cent/l acima do preço médio nacional e 13,1 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 março, o preço médio de venda ao público nas garrafas mais comercializadas (G26)[†] de gás propano e de butano sofreu uma variação de + 0,7% e + 0,9%.

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

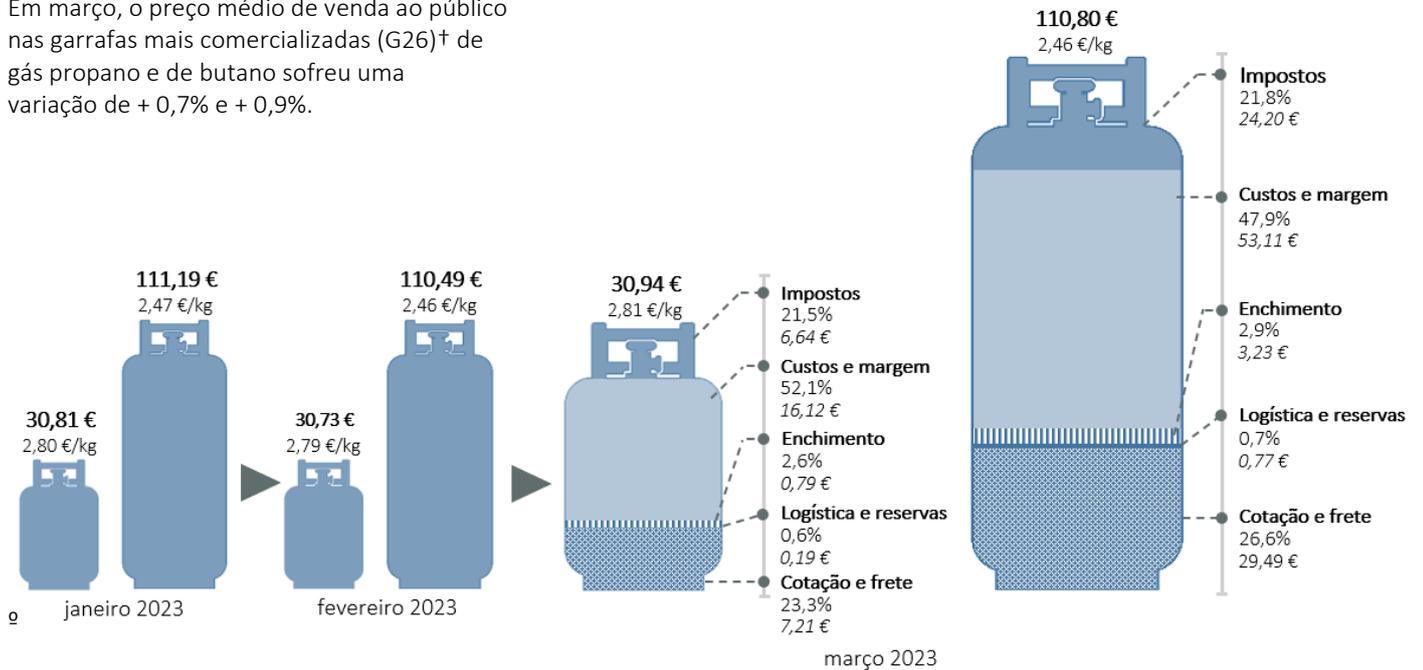
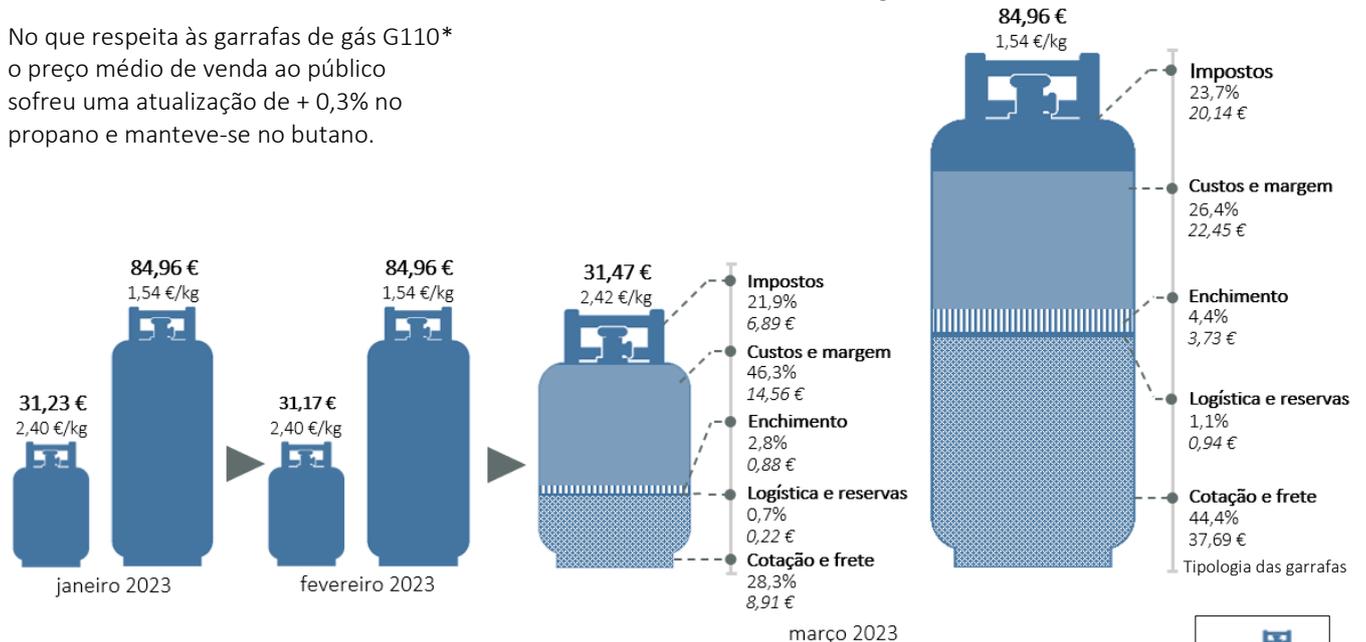
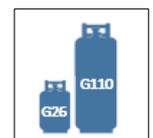


Figura 4-2 – Desagregação dos preços de gás butano para as garrafas G26 e G110

No que respeita às garrafas de gás G110* o preço médio de venda ao público sofreu uma atualização de + 0,3% no propano e manteve-se no butano.



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.

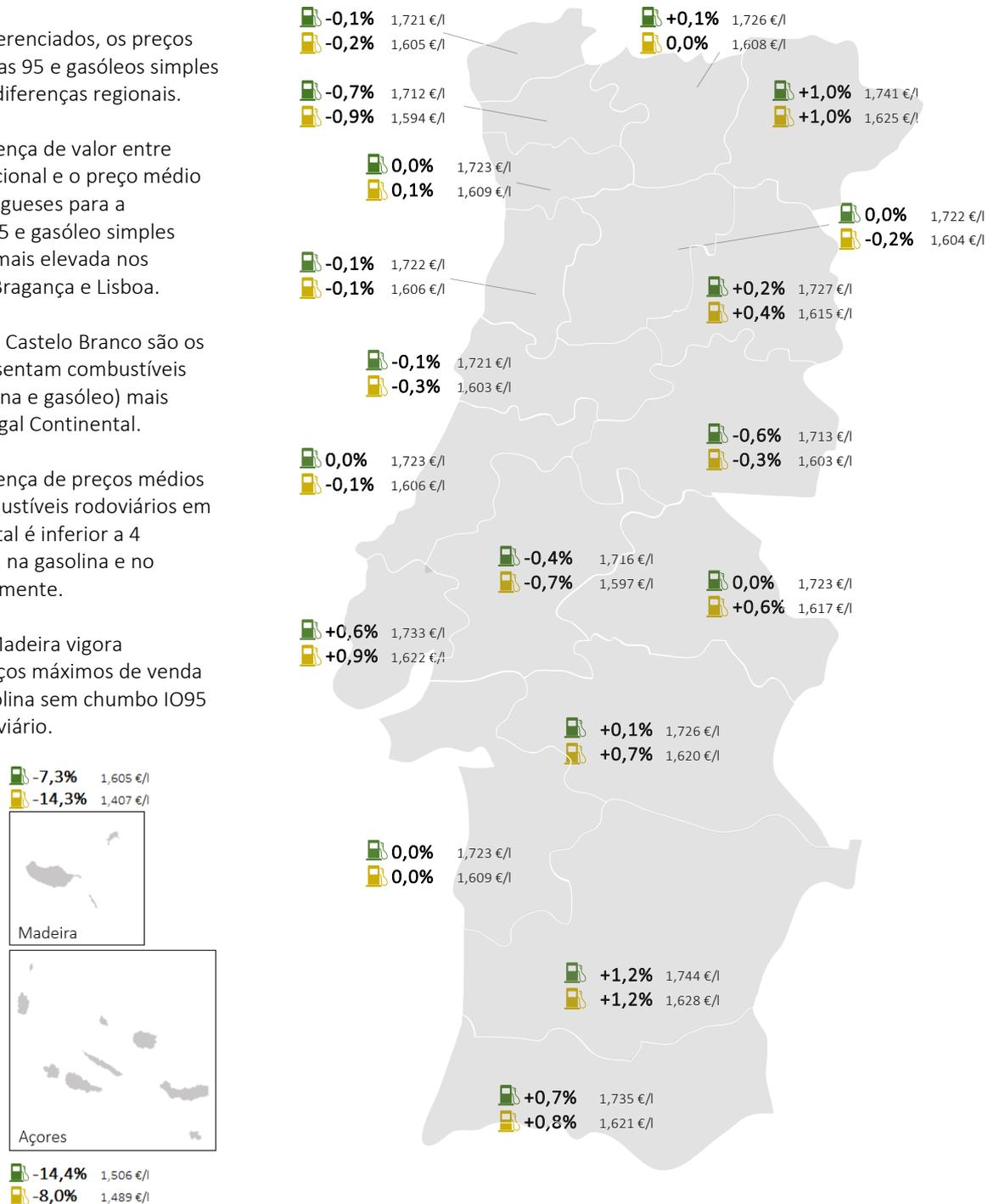
Em março, a diferença de valor entre o preço médio nacional e o preço médio nos distritos portugueses para a gasolina simples 95 e gasóleo simples é genericamente mais elevada nos distritos de Beja, Bragança e Lisboa.

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

Em março, a diferença de preços médios por litro dos combustíveis rodoviários em Portugal continental é inferior a 4 cêntimos por litro, na gasolina e no gasóleo, respetivamente.

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



 Gasolina simples 95
 Gasóleo simples

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.

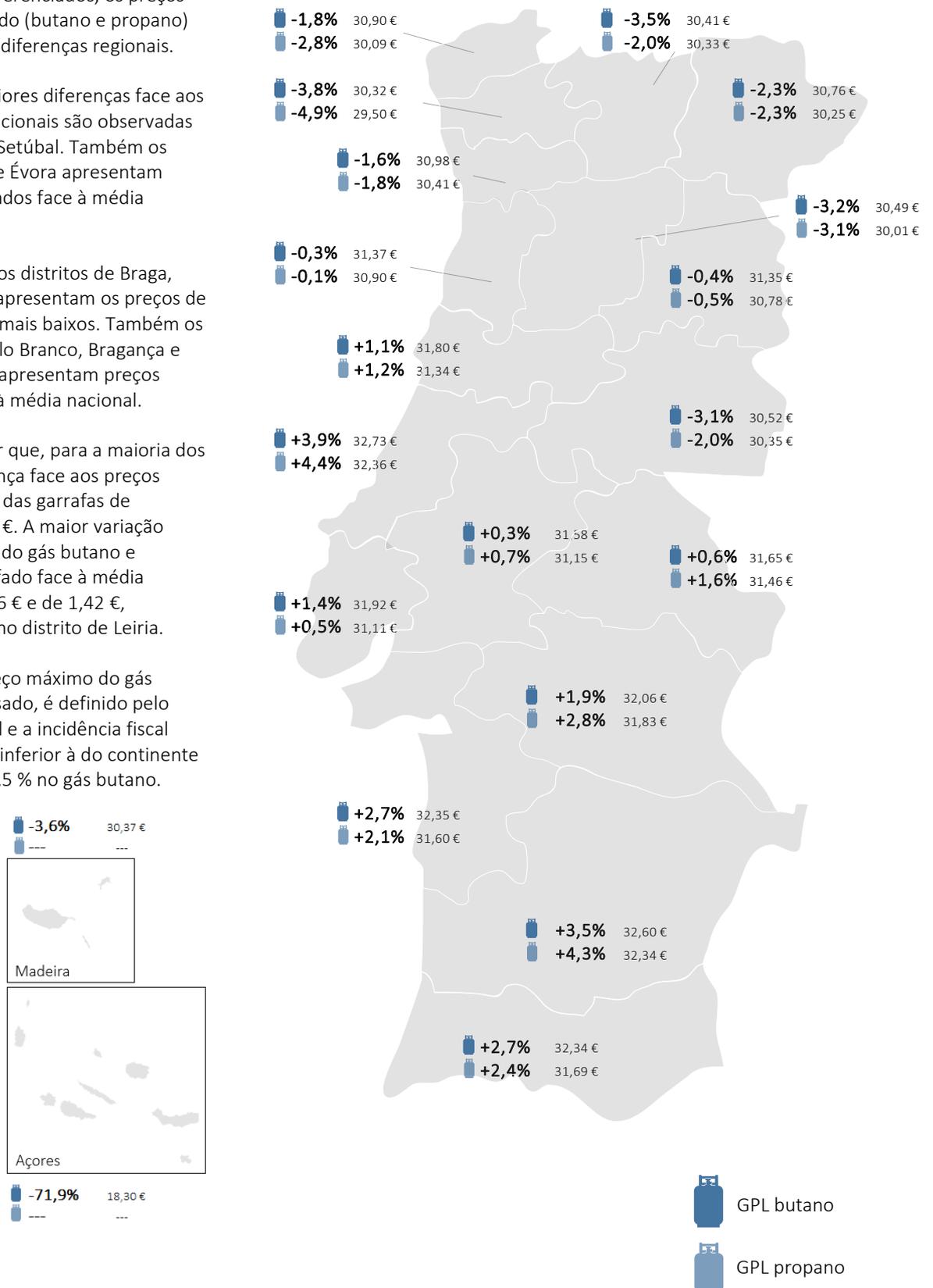
Em março, as maiores diferenças face aos preços médios nacionais são observadas em Leiria, Beja e Setúbal. Também os distritos de Faro e Évora apresentam preços mais elevados face à média nacional.

Contrariamente, os distritos de Braga, Viseu e Vila Real apresentam os preços de GPL engarrafado mais baixos. Também os distritos de Castelo Branco, Bragança e Viana do Castelo apresentam 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 1,26 € e de 1,42 €, respetivamente, no distrito de Leiria.

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

Em março, o consumo de combustíveis derivados do petróleo, considerando o cabaz de gasolina, de gasóleo, de jet e de GPL, aumentou face a fevereiro. O consumo global aumentou 104,6 kton face ao mês anterior, o que representa um acréscimo de 17,0%.

O aumento do consumo de combustíveis derivados de petróleo em março ocorreu na gasolina (+24,2%), no gasóleo (+17,5%), no jet (+14,5%) e no GPL (+4,0%).

Em termos homólogos, o consumo registado em março de 2023 foi 7,9% inferior (-61,8 kton) ao de março de 2022, com uma diminuição no consumo de GPL (-25,3%), de gasóleo (-12,7%) e de gasolina (-8,7%). Em contraciclo, o consumo de jet aumentou (+28,0%).

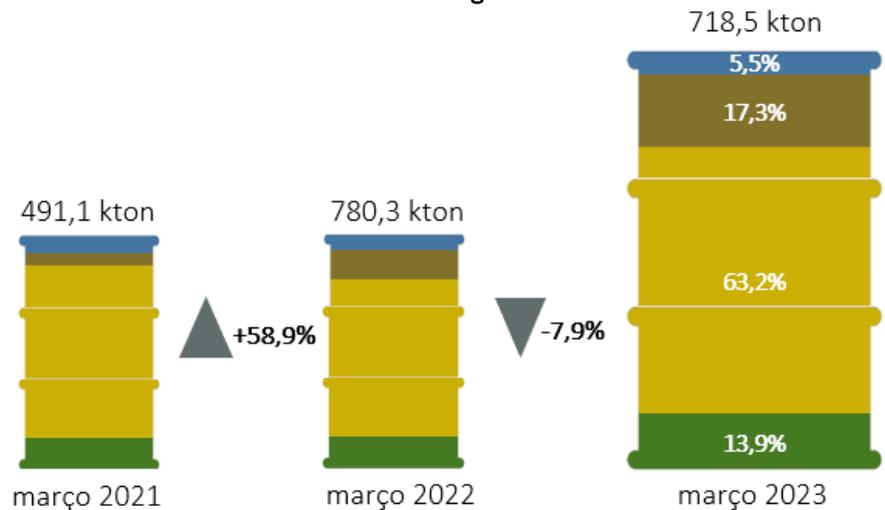
O consumo verificado em março de 2023 foi superior ao consumo no período homólogo pré-pandémico de 2019 (+82,8 kton), observando-se um aumento no consumo de gasolina (+20,2%), de gasóleo (+13,7%) e de jet (+12,7%). Contrariamente, no mesmo período diminuiu o consumo de GPL (-6,8%).

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;

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.