

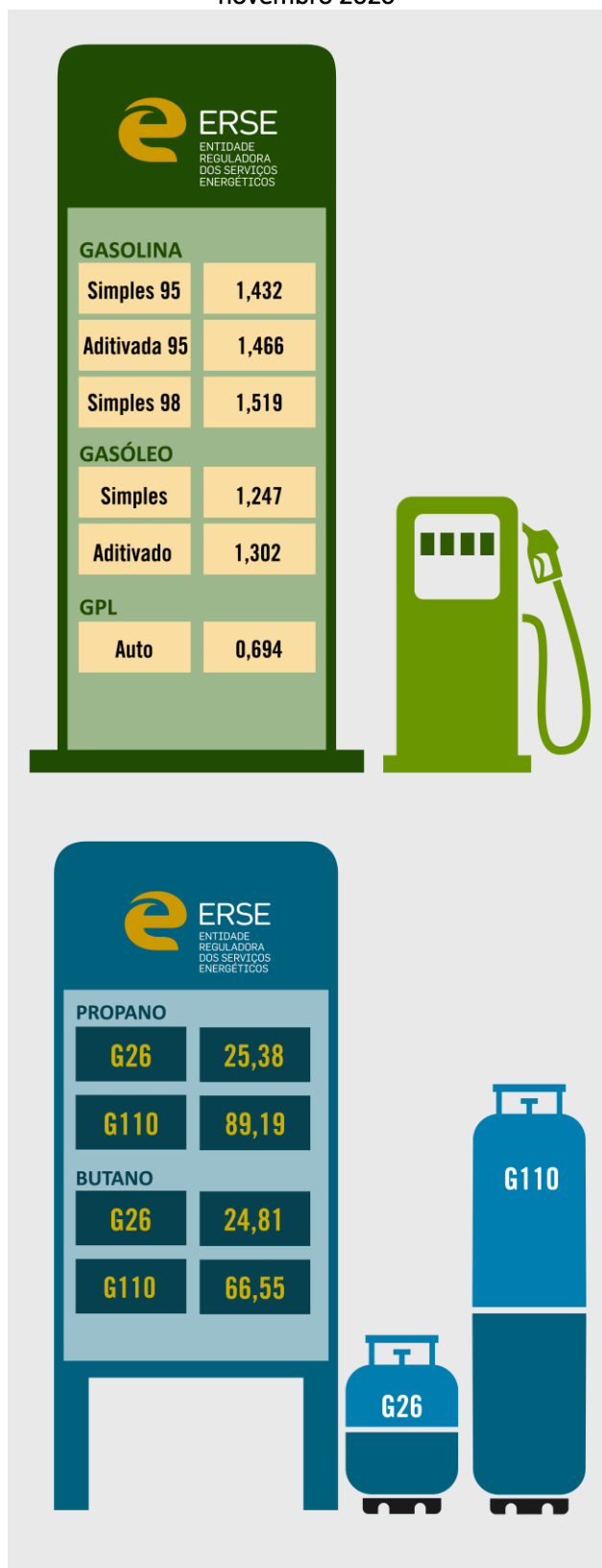
Índice

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 – novembro2020

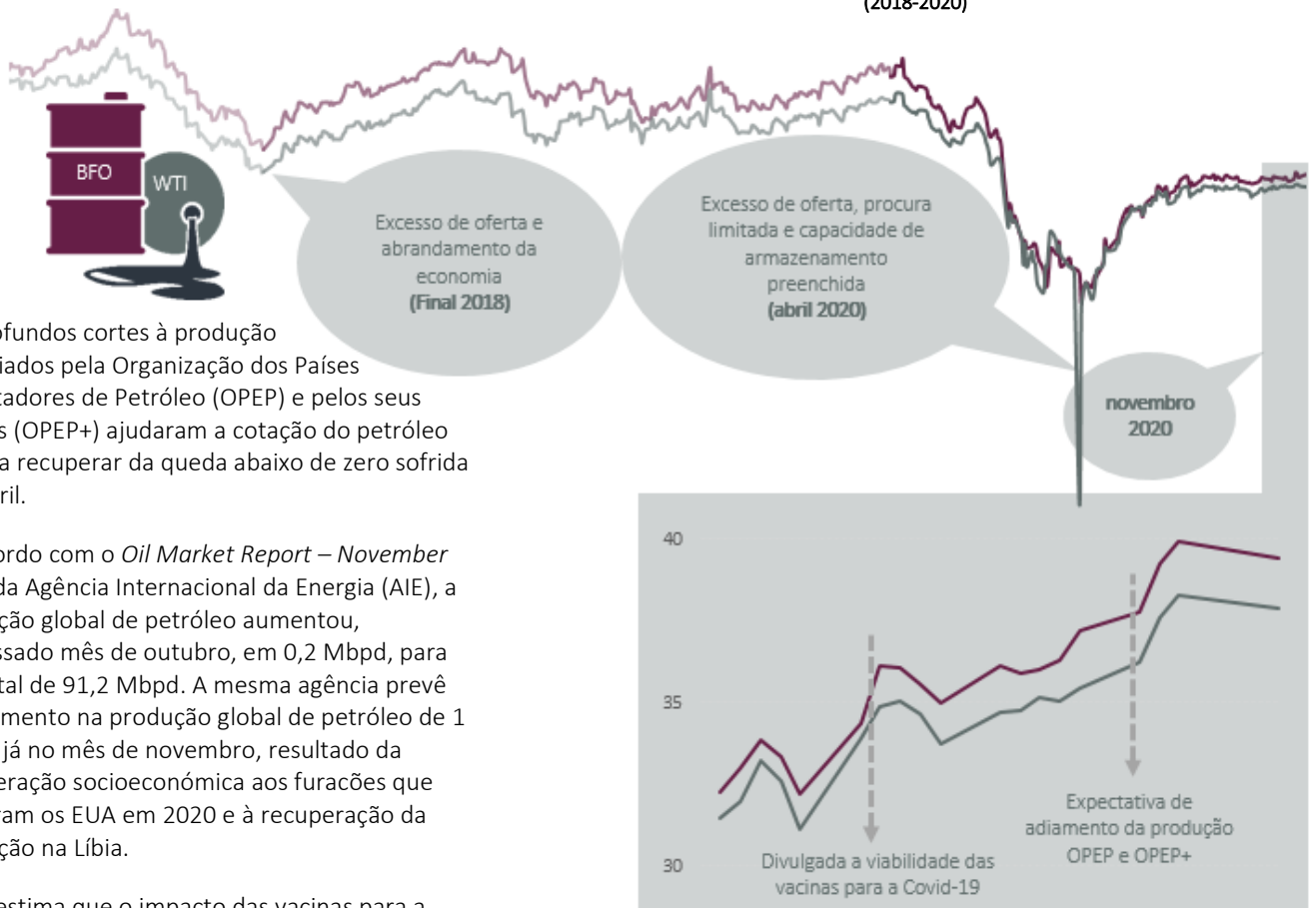
- O preço do barril de petróleo bruto aumentou no mercado *spot* na sequência das notícias sobre a vacina para a Covid-19 e da expectativa do mercado para que a OPEP e a OPEP+ adiem o aumento de produção planeado para janeiro de 2021.
- As cotações dos derivados do petróleo nos mercados internacionais, à exceção da gasolina, acompanharam a tendência crescente do BFO e do WTI.
- O propano, no mercado *Northwest Europe*, negociou em média 1,9% acima do butano.
- O PVP (médio) do gasóleo acompanhou a cotação do mercado internacional, aumentando ligeiramente para 1,242€/l, correspondendo a uma variação de 0,2% face ao mês anterior.
- As introduções a consumo em novembro diminuíram pela segunda vez após a queda acentuada em abril.
- Os hipermercados mantêm as ofertas mais competitivas nos combustíveis rodoviários, seguidos pelos operadores do segmento *low cost*.
- Braga e Santarém registaram os preços de gasóleo e gasolina mais baixos. Bragança e Beja, genericamente, são os distritos os mais caros.
- Viana do Castelo e Vila Real registaram, para Portugal Continental, a garrafa de GPL (butano e propano) com o menor custo. Setúbal, Beja e Faro, apresentam os preços mais elevados.

Preços médios praticados em Portugal novembro 2020



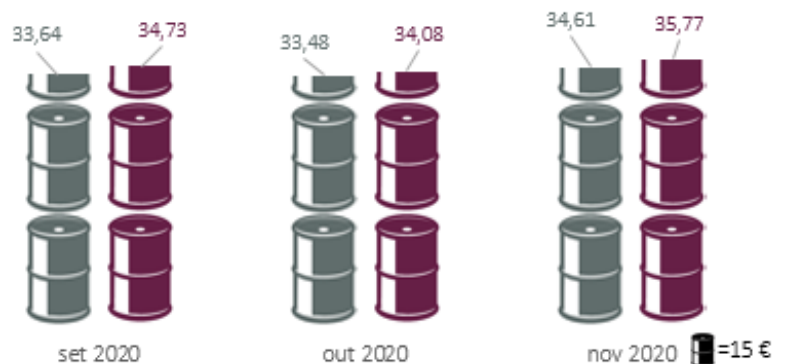
1. Evolução do preço do petróleo bruto

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



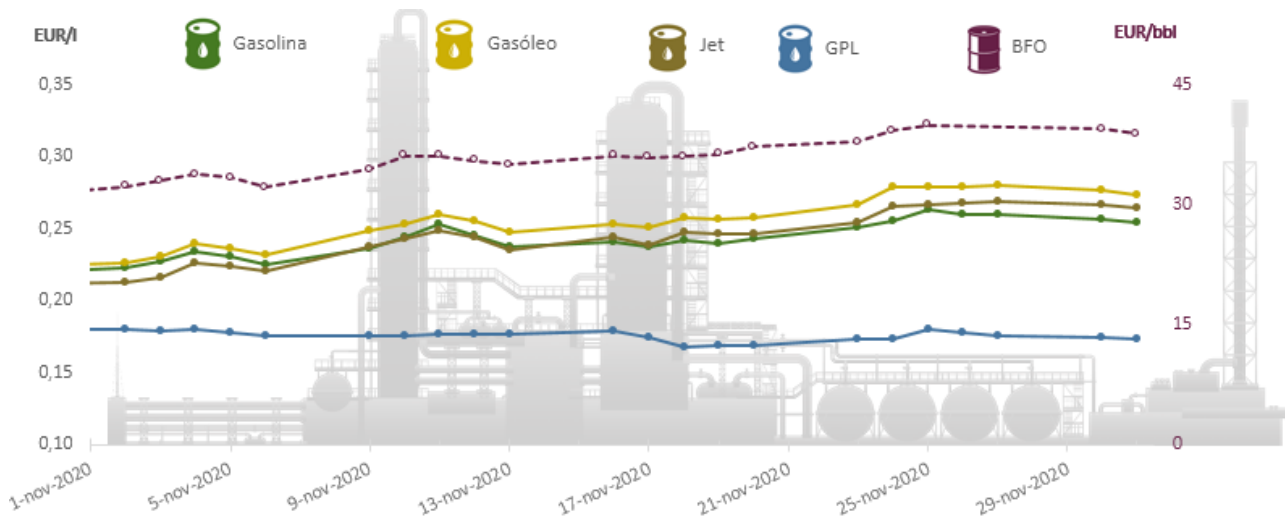
Fonte: ERSE, Reuters

2. Mercado internacional de derivados do petróleo

A segunda vaga de COVID-19 nos EUA e na Europa foi o principal motivo para a revisão em baixa da procura global de petróleo efetuada pela AIE para o terceiro e quarto trimestre de 2020 e para o primeiro trimestre de 2021, em 0,4 Mbpd, 1,2 Mbpd e 0,7 Mbpd, respetivamente.

No mês de setembro o produto refinado global diminuiu, fundamentalmente devido ao encerramento de várias refinarias nos Estados Unidos cuja diminuição da produção não foi contrariada pelo aumento das outras refinarias a nível mundial. Mais recentemente, o encerramento de refinarias demonstra uma capacidade de 1,7 Mbpd parada indefinidamente e ainda se verifica uma sobrecapacidade de unidades de destilação de crude de 20 Mbpd que estão paradas. A escassez de transações de crude verificadas desde maio, tem impacto na diminuição do valor do frete. Por outro lado, as notícias de uma potencial vacina para a COVID-19 geraram um aumento do preço dos futuros do Brent acima dos 45 \$/barrel.

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

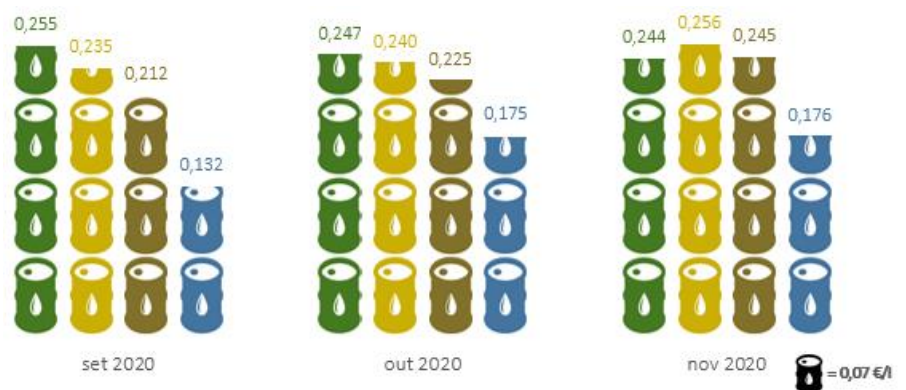


Fonte: ERSE, Argus, Reuters

Em outubro de 2020, os *stocks* de crude nos EUA, na Europa e no Japão diminuíram em 8,4 Mb e 8,3 Mb e 1,2 Mb, respetivamente. Nas unidades de armazenamento flutuante o volume de petróleo armazenado diminuiu 17,8 Mb para 156,3 Mb no mesmo período em análise.

O valor médio das cotações internacionais dos derivados de petróleo, à exceção da gasolina (- 1,5%), registaram um aumento de outubro para novembro, com maior expressão no jet (9,0%), seguindo-se o gasóleo (6,7%) e o GPL Auto (0,3%).

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



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

O preço do gasóleo na Europa, durante o mês de novembro, aumentou face ao mês anterior, fruto do aumento de exportações transatlânticas e simultaneamente da diminuição de importações transatlânticas. O mercado europeu é considerado mais fraco que o mercado dos EUA, fundamentalmente pelas restrições de confinamento mais rigorosas e pelo nível de *stocks*, acumulado durante a pandemia, que se mantém elevado.

O preço do jet aumentou em novembro, face ao mês anterior, atingindo o seu valor máximo desde março, apesar da incerteza associada ao retorno da procura no continente europeu. Existe, por um lado, a expectativa de um inverno duro devido essencialmente ao confinamento em diversos países a nível europeu. Por outro lado, espera-se que as vacinas para COVID-19 possam trazer um potencial impacto positivo já em 2021.

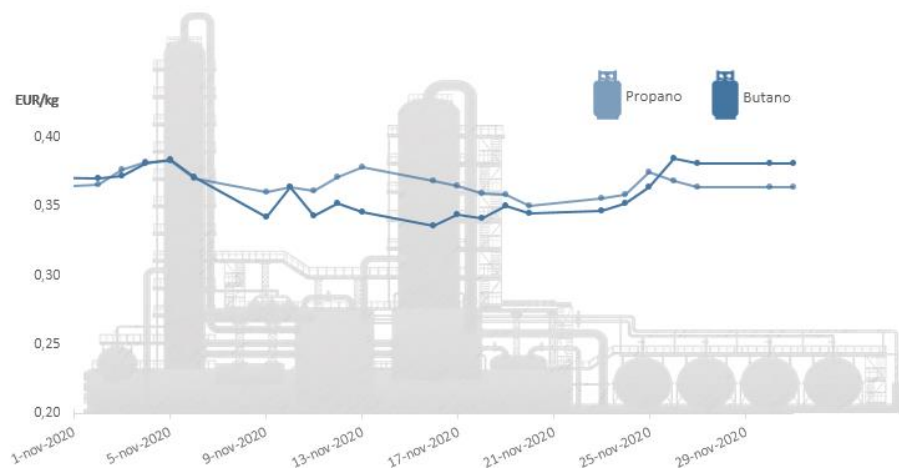
Relativamente à gasolina, a redução dos inventários não foi suficiente para compensar as restrições à circulação em todo o território europeu devido à COVID-19, verificando-se uma diminuição do preço da gasolina no mercado NWE em novembro, face a outubro. Os stocks de gasolina permanecem 33% mais elevados face a novembro do ano passado.

As cotações dos gases de petróleo liquefeito na Europa diminuíram ligeiramente em novembro face a outubro. Importa referir que o propano negociou em média 1,9% acima do butano, o que não acontecia desde agosto deste ano. No entanto, verifica-se uma inversão deste comportamento na última semana do mês. O propano atingiu um preço máximo de 38,3 cent/kg e o butano de 38,5 cent/kg, menos 0,3 cent/kg e 1,4 cent/kg, respetivamente, do que no mês de outubro.

O mercado de gases de petróleo liquefeito, *Northwest Europe*, tem vindo a recuperar da queda observada em abril, no entanto verifica-se um ligeiro decréscimo nas cotações de butano e propano em novembro face aos aumentos consecutivos dos seis meses anteriores.

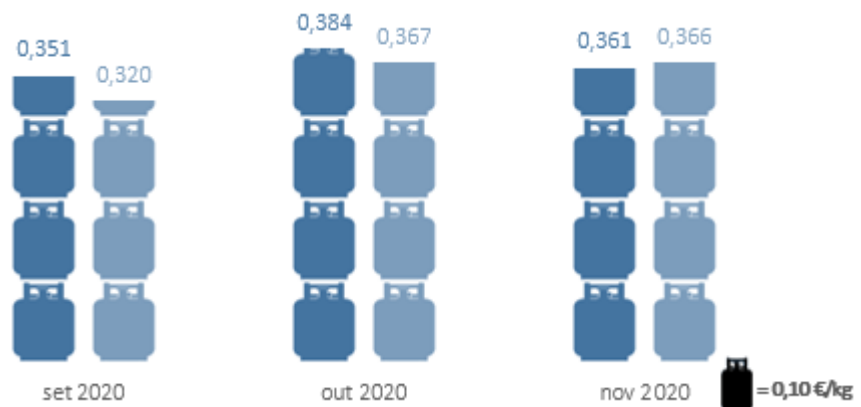
As importações transatlânticas de GPL propano e de GPL butano foram bastante reduzidas no mês de novembro, como resultado da fraca procura do setor petroquímico. Em novembro verificou-se genericamente na Europa, uma temperatura acima da média para esta altura do ano, explicando também parte da diminuição de preço ocorrida face ao mês anterior.

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



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

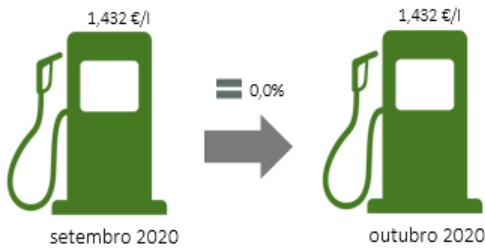
Figura 2-4 – Preços médios mensais de propano e butano



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

3. Combustíveis rodoviários

3.1. Gasolinas



No mês de novembro, o PVP médio da gasolina simples 95 diminuiu ligeiramente (1,1%) face a outubro, acompanhando o comportamento da cotação nos mercados internacionais.

A componente do PVP de maior expressão corresponde a impostos, que representou em novembro, aproximadamente 66% do total da fatura da gasolina.

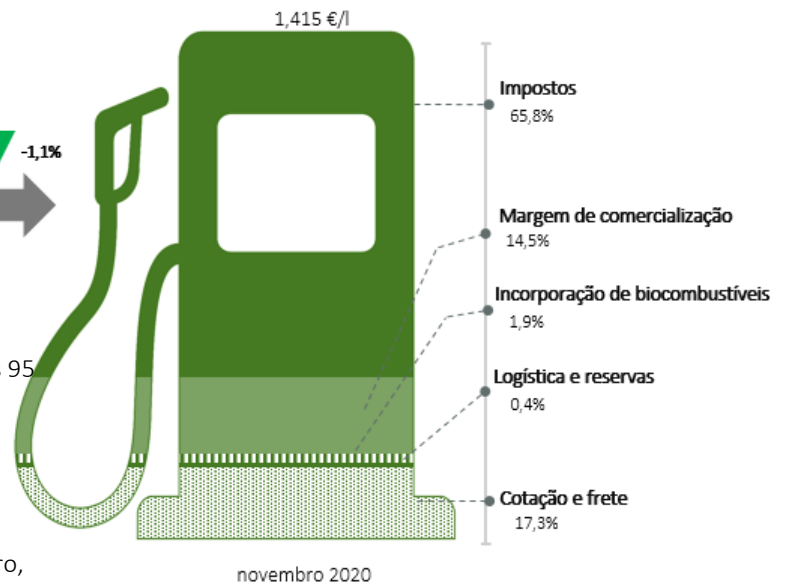
A cotação internacional e o respetivo frete passam a representar 17,3%, refletindo a descida das cotações internacionais dos destilados ligeiros.

A margem de comercialização, e as componentes de logística, reservas e incorporação de biocombustíveis não sofreram alterações significativas.

Os hipermercados continuam a apresentar as ofertas mais competitivas: 2,4% abaixo dos operadores do segmento *low cost* e 8,8% inferiores aos dos postos de abastecimento que operam sob a insígnia de uma companhia petrolífera, representando uma poupança de 13 cent/l.

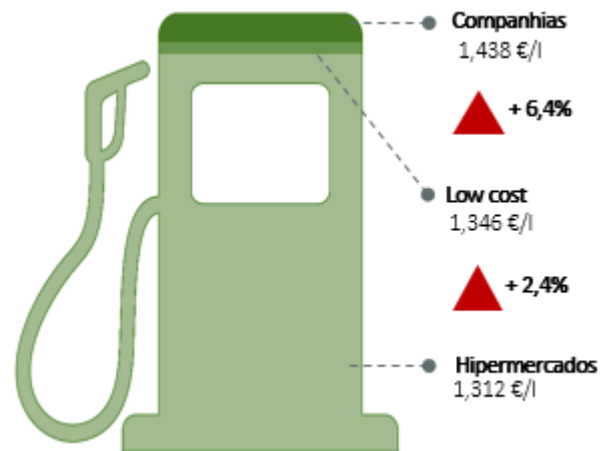
Ainda durante o mês de novembro, a gasolina 95 aditivada custou em média aos consumidores mais 2,2% do que gasolina simples 95. O acréscimo devido à aditivação foi mais pronunciado na gasolina 98 (cerca de 5,9%), como tem sido habitual no mercado nacional.

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



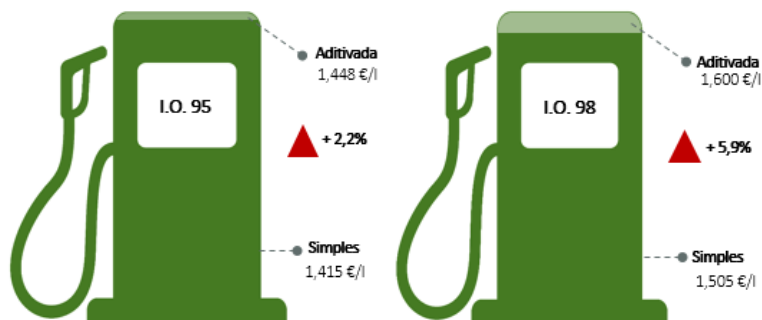
Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

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



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

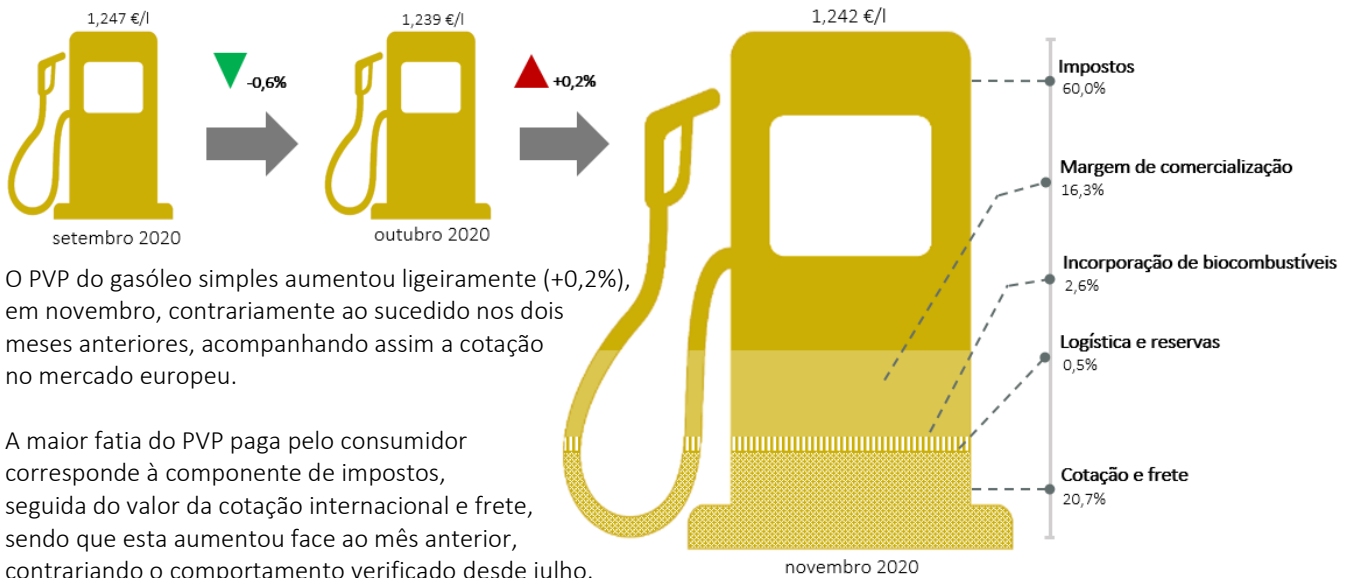
Figura 3-3 – Diferença de preços entre gasolinas simples e aditivadas



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

3.2. Gasóleos

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



Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

A componente margem de comercialização do PVP do gasóleo simples aumentou 1,5% em novembro face ao mês anterior.

As componentes com menor expressão na formulação do preço, designadamente a incorporação de biocombustíveis, a logística e a constituição de reservas estratégicas, não sofreram alterações, tendo como tal registado variações marginais em termos relativos.

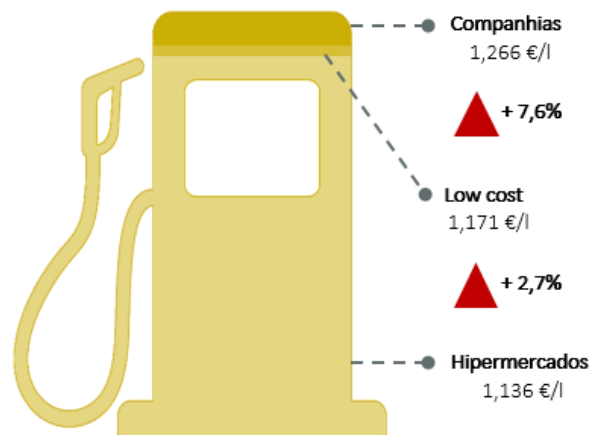
Os hipermercados continuam a ser os operadores com preços mais competitivos, apresentando preços médios cerca de 11 cent/l abaixo do PVP médio nacional. Os operadores com ofertas *low cost* disponibilizaram gasóleo simples a um preço médio de 1,171 €/l, o que representa um adicional de 2,7% face ao preço dos hipermercados. As companhias petrolíferas de bandeira reportaram preços de 1,266€/l, cerca de 2,4 cêntimos acima do preço médio nacional.

No mês de novembro, adquirir gasóleo aditivado representou um acréscimo de 5,5 cêntimos por litro face ao gasóleo simples.

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

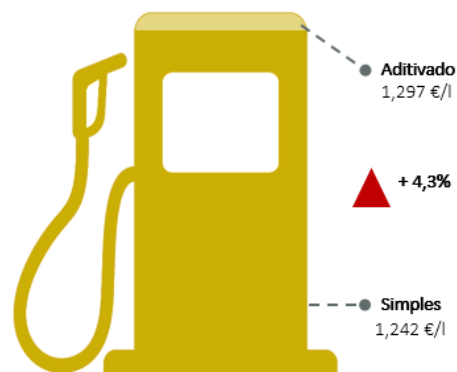
A determinação do preço médio tem como base a média aritmética simples dos preços reportados pelos operadores.

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



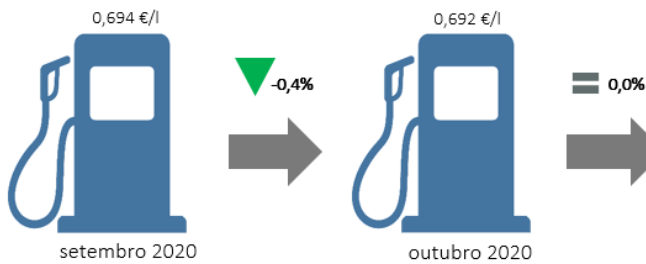
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

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



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

3.3. GPL Auto

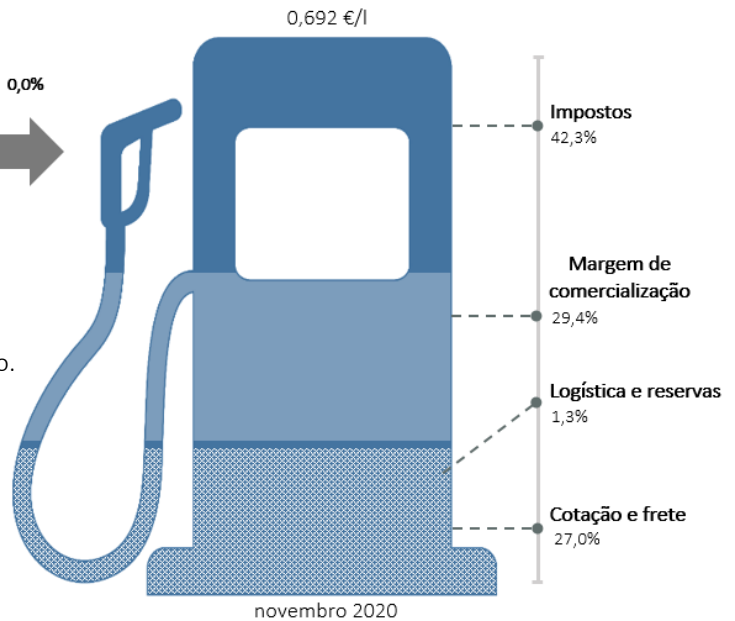


Em novembro, o preço médio de venda ao público do GPL Auto manteve-se igual ao verificado em outubro.

A cotação e o frete estabilizaram nos 27,0%, após o aumento que se verificou desde junho.

Os impostos e a margem de comercialização representam cerca de 3/4 do preço suportado pelo consumidor, tendo a margem sofrido um ligeiro aumento face ao mês de novembro.

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



Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

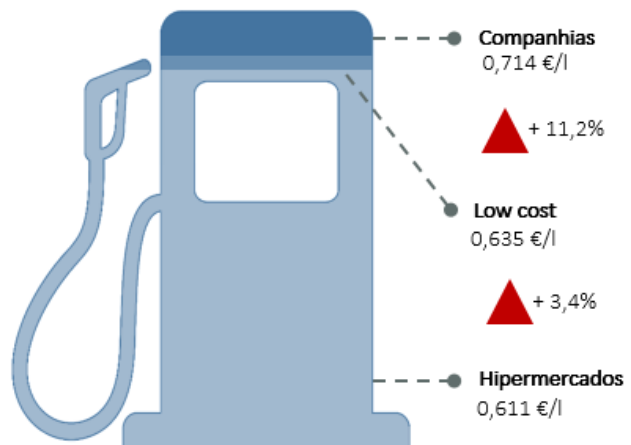
A componente do preço médio de venda ao público com menor expressão continua a ser a logística e a constituição de reservas, à semelhança do que sucede com os outros combustíveis rodoviários.

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

Em novembro, o PVP médio dos hipermercados, operadores com ofertas *low cost* e companhias petrolíferas de bandeira foi de 0,611 €/l; 0,635€/l e 0,714 €/l, respetivamente.

Os postos de abastecimento que operam sob a insígnia de uma companhia petrolífera venderam, em média, 2 cent/l acima do preço médio nacional e 10 cent/l acima do 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

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

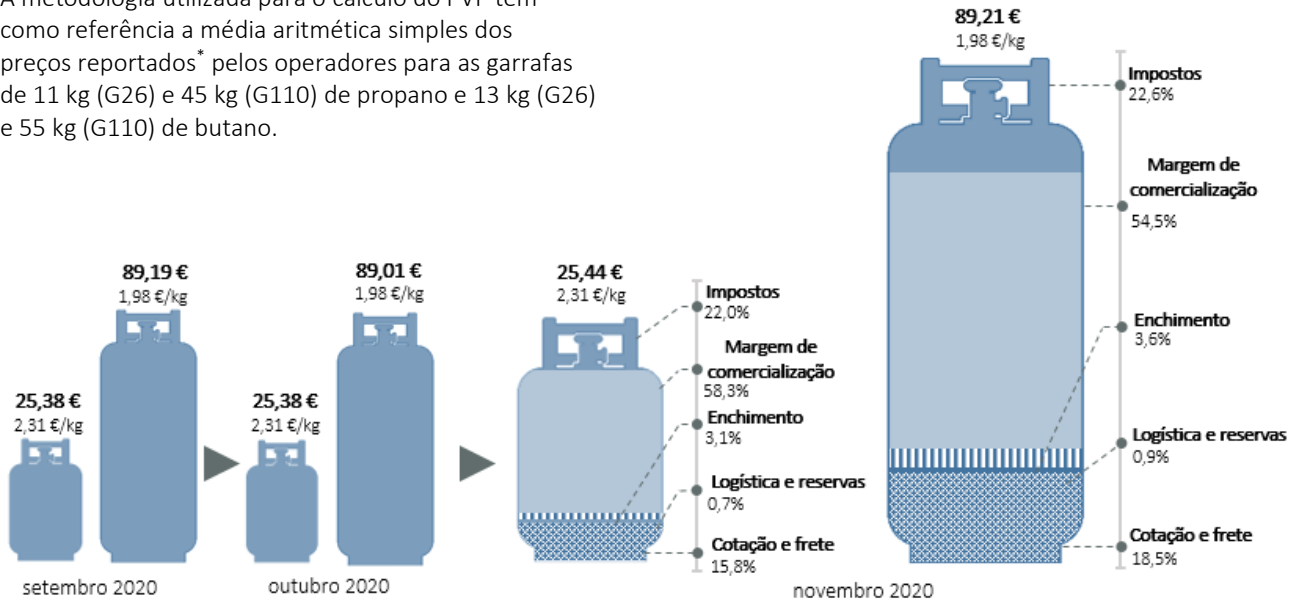
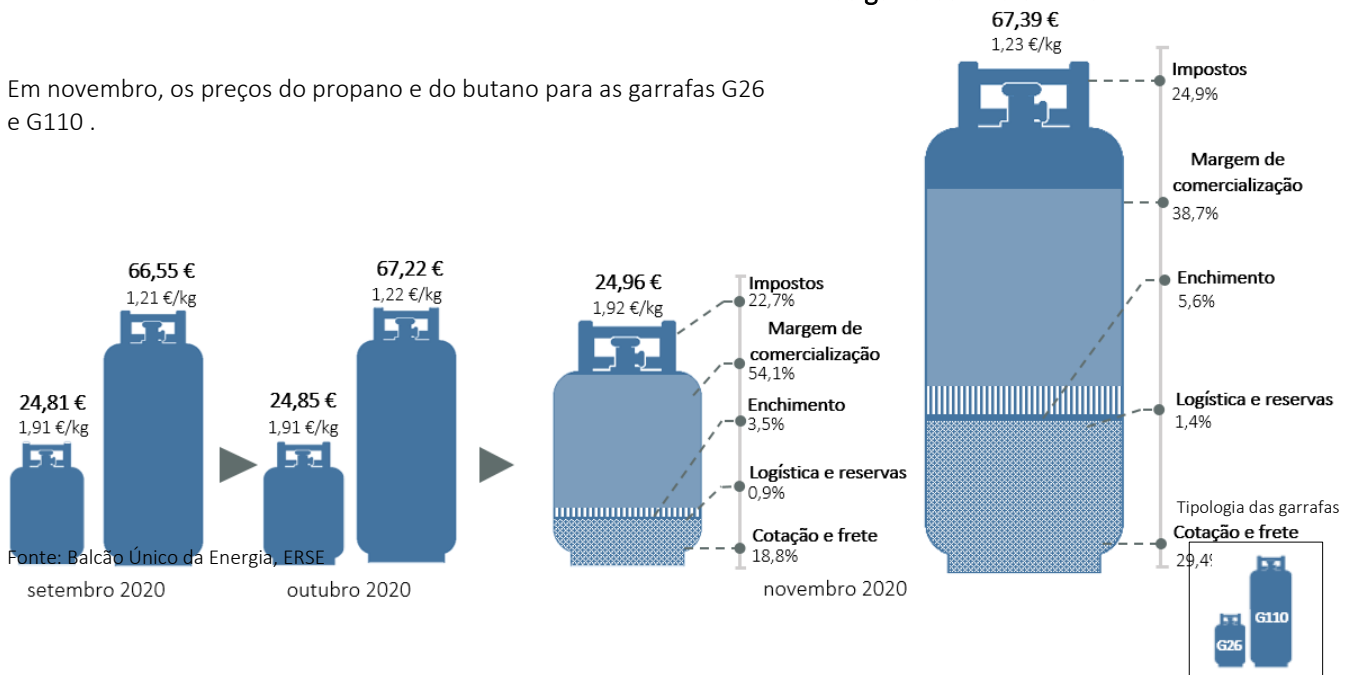


Figura 4-2 – Desagregação dos preços de gás butano para as garrafas G26 e G110

Em novembro, os preços do propano e do 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.

5. Variação regional

5.1. Gasolinas e gasóleos

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

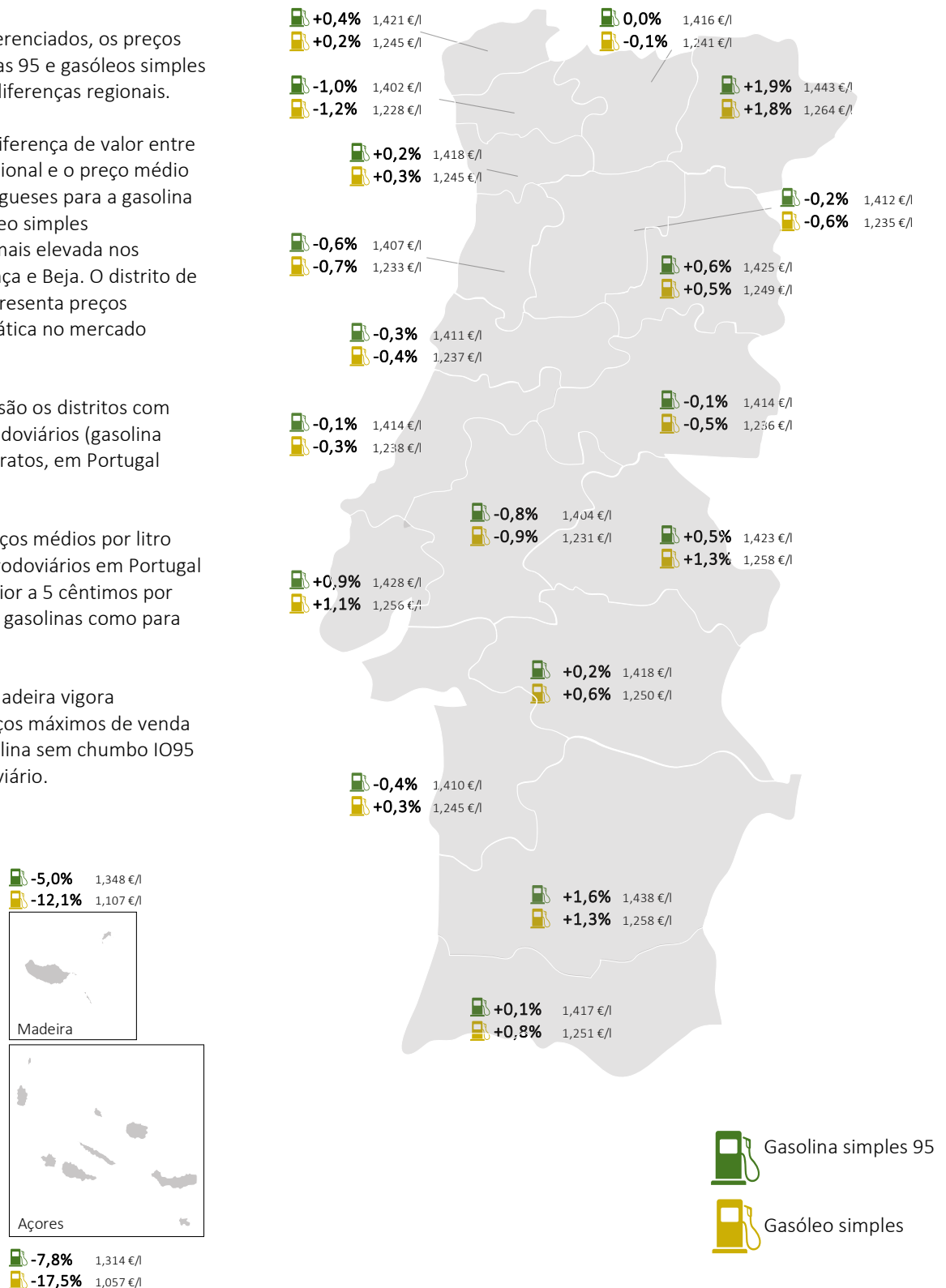
Em novembro, a diferença de valor entre o preço médio nacional e o preço médio nos distritos portugueses para a gasolina simples 95 e gasóleo simples é genericamente mais elevada nos distritos de Bragança e Beja. O distrito de Lisboa também apresenta preços elevados face à prática no mercado nacional.

Braga e Santarém são os distritos com os combustíveis rodoviários (gasolina e gasóleo) mais baratos, em Portugal Continental.

A diferença de preços médios por litro dos combustíveis rodoviários em Portugal continental é inferior a 5 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.

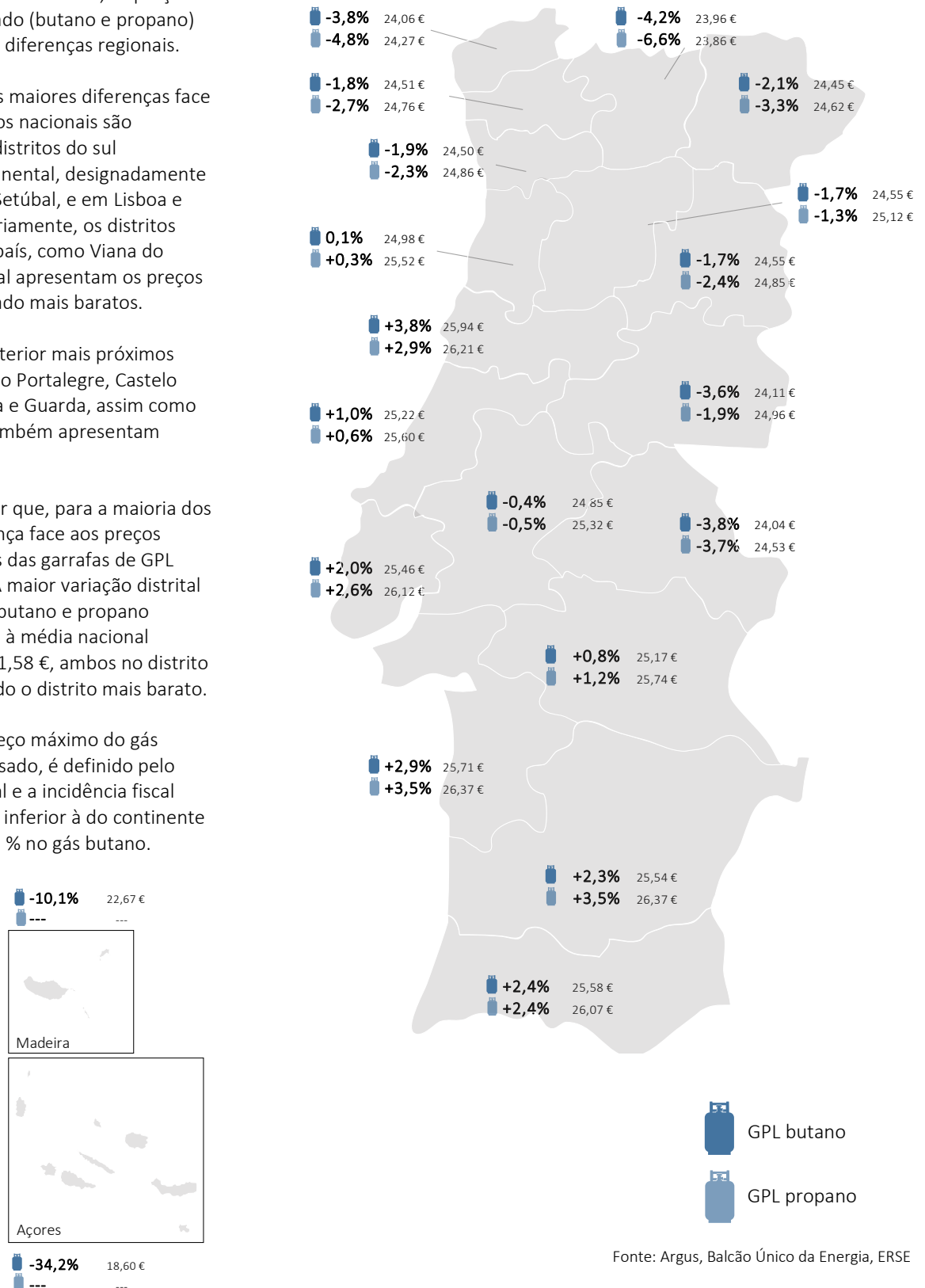
Em novembro, as maiores diferenças face aos preços médios nacionais são observadas nos distritos do sul de Portugal continental, designadamente em Faro, Beja e Setúbal, e em Lisboa e Coimbra. Contrariamente, os distritos mais a norte do país, como Viana do Castelo e Vila Real apresentam os preços do GPL engarrafado mais baratos.

Os distritos do interior mais próximos de Espanha, como Portalegre, Castelo Branco, Bragança e Guarda, assim como Porto e Braga, 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 1,00 € e de 1,58 €, ambos no distrito de Vila Real, sendo o distrito mais barato.

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



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, diminuiu pela segunda vez após a queda acentuada (-41%) ocorrida em abril.

Refira-se que em termos homólogos, o consumo em novembro de 2020 foi 14,8% inferior, devido essencialmente ao decréscimo do consumo de jet em cerca de 71%. Também importa referir que os restantes combustíveis derivados diminuíram face ao período homólogo.

Apesar da trajetória genérica decrescente no consumo de combustíveis derivados do petróleo no mês de novembro, o consumo de GPL registou um aumento, na ordem das 4,2 kton.

A diminuição no consumo de combustíveis derivados de petróleo deve-se assim ao Jet, à gasolina e ao gasóleo. O consumo mensal de jet, gasolina e gasóleo, em novembro de 2020, diminuiu face a outubro em 14,0 kton, e 8,6 kton, e 9,0 kton, respetivamente.

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

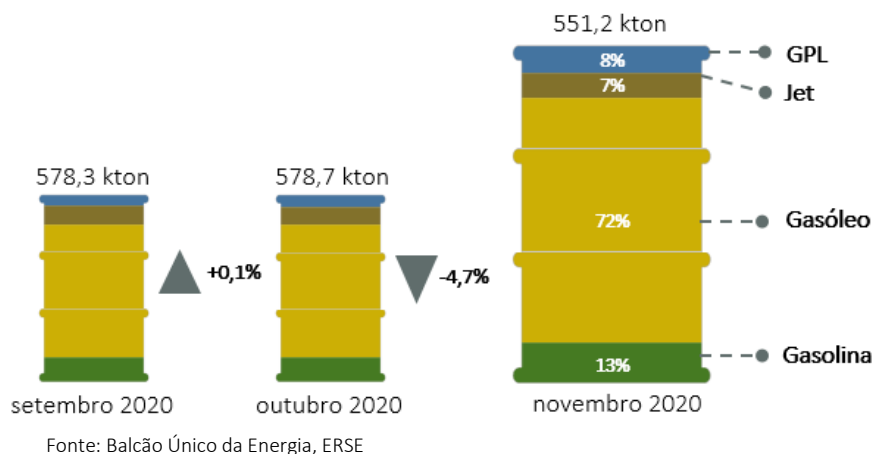
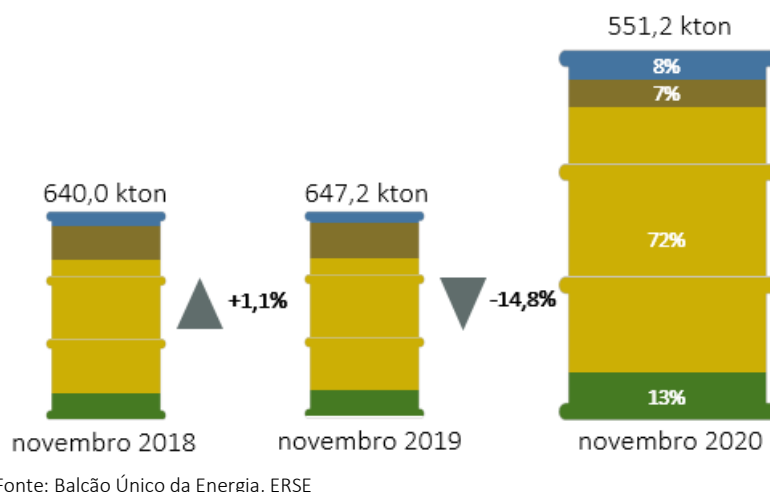


Figura 6-2 – Comparação de introduções a consumo entre períodos homólogos



Siglas, definições e diplomas

AdC – Autoridade da Concorrência

BFO – Petróleo bruto originário dos campos no Mar do Norte (Europa) 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;

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

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.