

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 – junho 2020

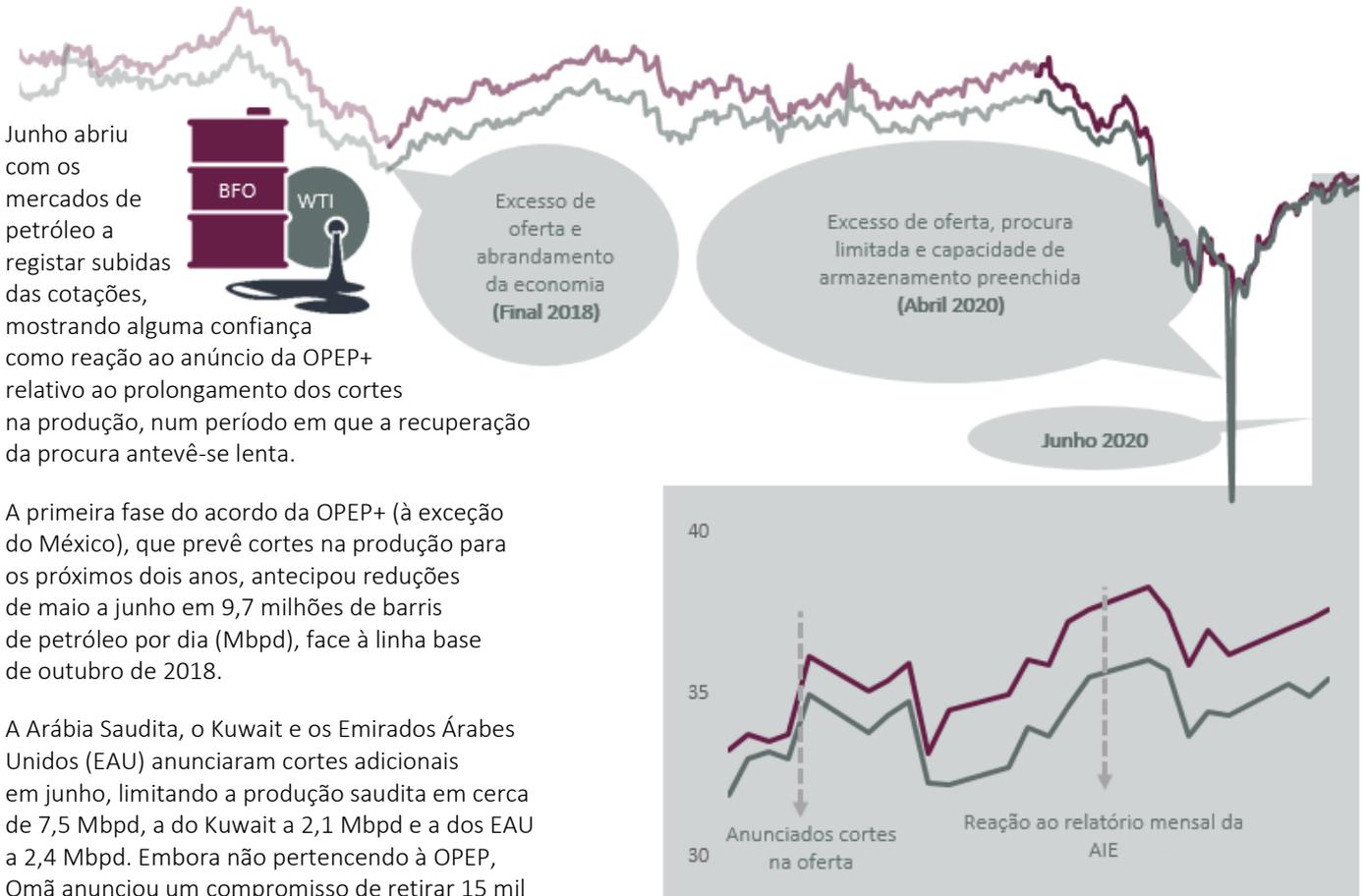
- O preço do barril de petróleo bruto continuou a tendência de recuperação assistida em maio, após a abrupta queda sofrida em abril. O preço subiu devido ao sentimento de confiança gerado pelo anúncio da OPEP+ relativo ao prolongamento dos cortes na produção, contribuindo para um aumento de preços.
- 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 valor das cotações do propano.
- Os PVP (médios) dos combustíveis rodoviários e do GPL engarrafado aumentaram, à exceção do GPL Auto, e 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, apresenta o mais elevado.

Preços médios praticados em Portugal junho 2020



1. Evolução do preço do petróleo bruto

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



Junho abriu com os mercados de petróleo a registar subidas das cotações, mostrando alguma confiança como reação ao anúncio da OPEP+ relativo ao prolongamento dos cortes na produção, num período em que a recuperação da procura antevê-se lenta.

A primeira fase do acordo da OPEP+ (à exceção do México), que prevê cortes na produção para os próximos dois anos, antecipou reduções de maio a junho em 9,7 milhões de barris de petróleo por dia (Mbdp), face à linha base de outubro de 2018.

A Arábia Saudita, o Kuwait e os Emirados Árabes Unidos (EAU) anunciaram cortes adicionais em junho, limitando a produção saudita em cerca de 7,5 Mbdp, a do Kuwait a 2,1 Mbdp e a dos EAU a 2,4 Mbdp. Embora não pertencendo à OPEP, Omã anunciou um compromisso de retirar 15 mil barris por dia do mercado em junho. Estes cortes voluntários mais profundos não serão estendidos a julho, segundo o príncipe herdeiro Abdulaziz.

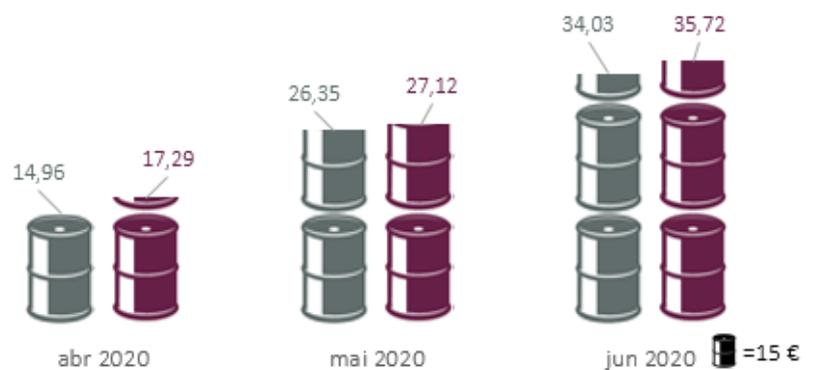
Segundo a *Energy Information Administration* (EIA), a procura por petróleo caiu quase 12 Mbdp por dia em maio. A EIA admitiu também que os produtores de *shale oil* dos Estados Unidos da América (EUA) cortaram a perfuração para se recuperar do colapso do lado da procura.

Durante o mês de junho, tanto o preço do barril do BFO como o do WTI registaram evoluções positivas, impulsionados pelos anunciados cortes. O BFO subiu acima dos 35 €/barril, com a esperança de novos cortes na produção de petróleo a compensarem a preocupação com um novo surto de coronavírus em todo o mundo.

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

Fonte: ERSE, Reuters

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



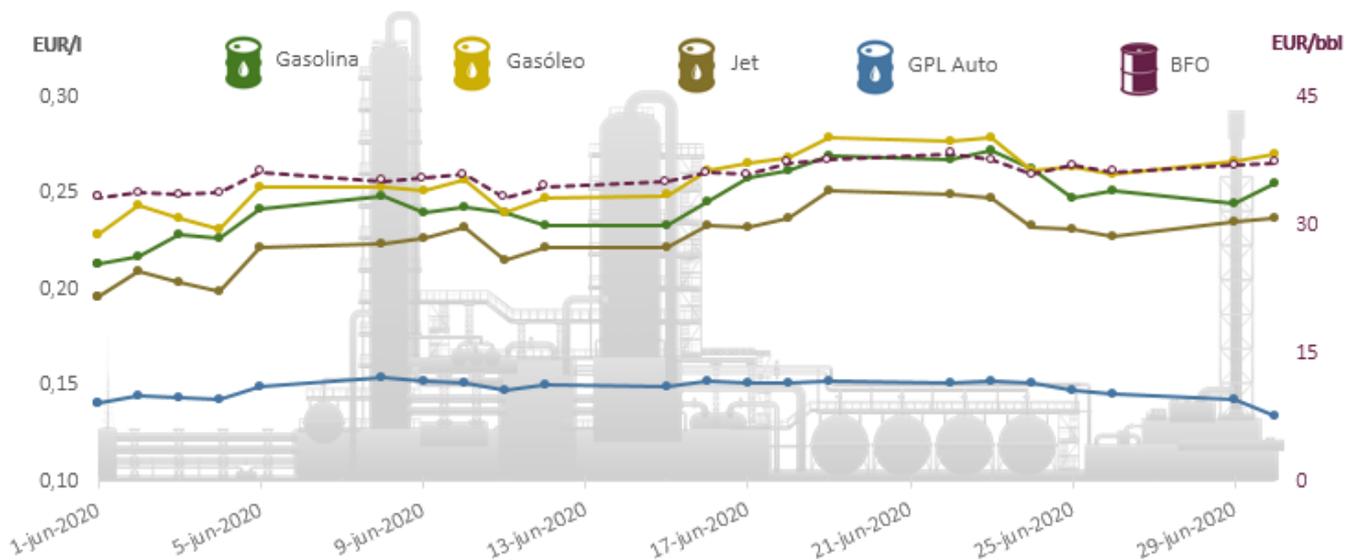
Fonte: ERSE, Reuters

2. Mercado internacional de derivados do petróleo

O mercado do petróleo recuperou desde que caiu abaixo de zero em abril, com os cortes na produção da aliança de produtores da OPEP+ que reduziram o excesso de produção global e, por outro lado, com a procura a aumentar após o alívio das restrições e de imposições de confinamento em alguns países. No entanto, existe ainda um excedente de combustíveis no mercado, prejudicando a indústria de refinação devido às baixas margens.

A Agência Internacional de Energia (AIE) anunciou em junho que a procura global por combustível de aviação (jet) e querosene crescerá no próximo ano, mas apenas para 25% abaixo dos níveis de 2019. A AIE avança ainda que a sua projeção de crescimento de 1 Mbpd ano a ano, não será suficiente para compensar a queda na procura causada pelas políticas para limitar a expansão da COVID-19. O levantamento de algumas restrições de viagens na União Europeia (UE) impulsionou a procura por combustíveis de aviação e rodoviários, com a maioria dos preços das cotações internacionais dos derivados a acompanhar a evolução do preço do petróleo.

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

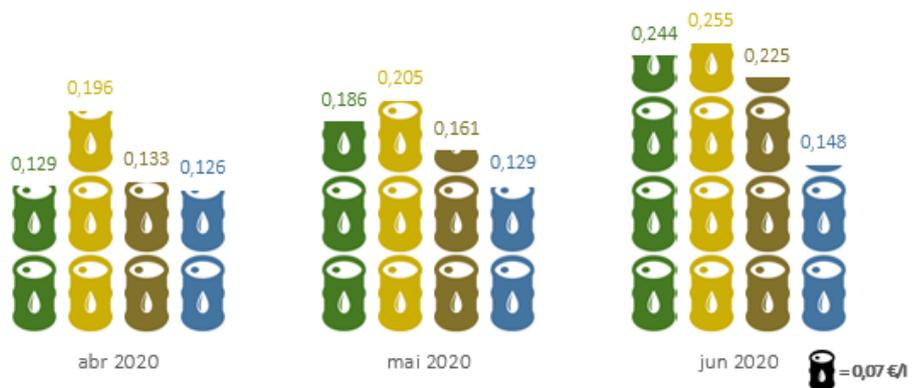


Fonte: ERSE, Argus, Reuters

As cotações internacionais dos derivados ao longo de junho acompanharam a tendência crescente do BFO, acentuando as recuperações registadas em maio.

As taxas de frete para navios-tanque de médio alcance da Europa para a costa atlântica dos EUA atingiram mínimos de oito meses em junho, estando sob pressão devido à fraca procura por gasolina nos EUA, colocando em causa a economia viável de movimentação de derivados do petróleo no Atlântico.

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



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

Os EUA, que são deficitários em gasolinas, importam grande parte do produto de refinarias europeias, russas e do norte da África. Os navios tanque de médio alcance são os principais navios usados na rota e, nessa medida, as taxas europeias são altamente dependentes do tráfego transatlântico de gasolina.

A pandemia de COVID-19 teve o efeito previsto de diminuir a procura por combustível rodoviário a nível mundial, e em particular na Europa. Este verão, o preço do petróleo bruto é muito inferior ao praticado em período homólogo. Também os seus derivados vêm os preços das suas cotações a ser afetados pela falta de procura. Enquanto os preços dos combustíveis estão intimamente ligados à atividade económica por causa do uso de combustível no setor dos transportes, a nafta e o GPL podem ser utilizados como matéria prima para a indústria petroquímica. As margens de refinação relativamente baixas para a gasolina e destilados médios impulsionaram as refinarias europeias e dos principais mercados de exportação a reduzir operações desde o início da pandemia de COVID-19. Como resultado, o volume de naftas produzidos na Europa e na Ásia-Pacífico diminuiu, em linha com a redução das margens de refinação. Consequentemente, a nafta tem cotado acima da gasolina, o que não acontecia desde dezembro de 2013.

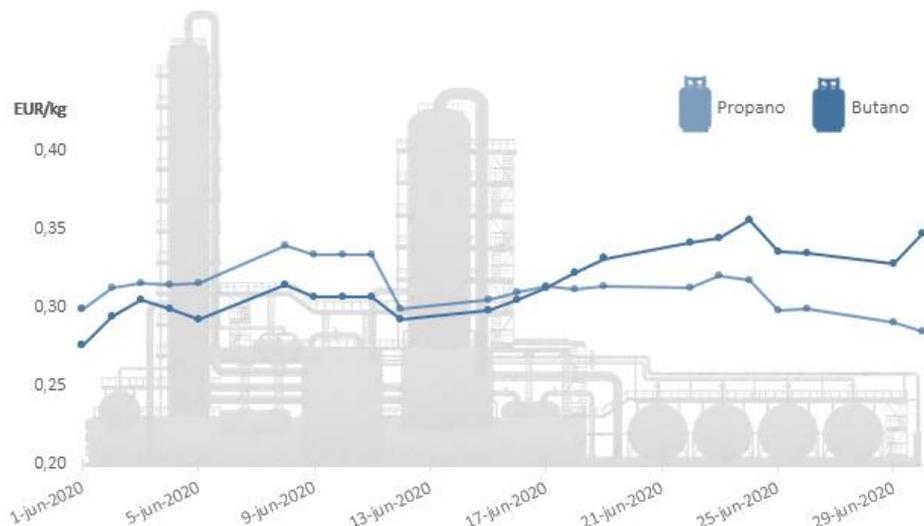
Todas as cotações internacionais dos derivados do petróleo aumentaram face ao mês passado, com a gasolina e o jet A1 a liderarem as subidas, com cerca de 30% e 40% de aumento, respetivamente. A procura por combustível de aviação continua a ser afetada pela paralisação do setor como resultado da pandemia do novo coronavírus. O impacto no mercado europeu de jet A1 tem sido significativo e terminou o mês com o preço cerca de 12% abaixo do gasóleo. A evolução do preço do GPL Auto durante o mês de junho manteve-se estável, subindo 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* começou a descer em junho.

O preço do butano ultrapassou o do propano em meados de junho, com a nafta a ser preferencialmente utilizada na produção de olefinas, em detrimento do propano. As interrupções generalizadas em cerca de nove refinarias europeias e a produção petroquímica limitada contribuíram para um ligeiro aumento do preço do GPL. Em média, a cotação internacional do butano foi cerca de 1% superior à de propano.

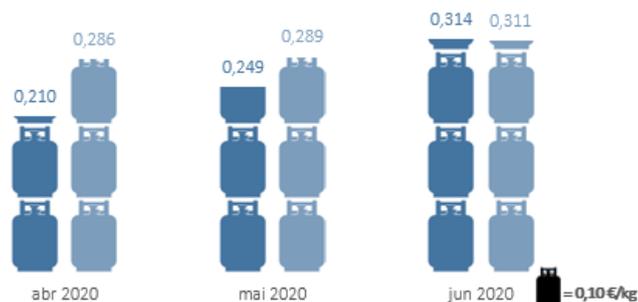
O mês de junho registou a segunda vaga de aumentos nos preços dos derivados de petróleo desde o início da pandemia de Covid-19.

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



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

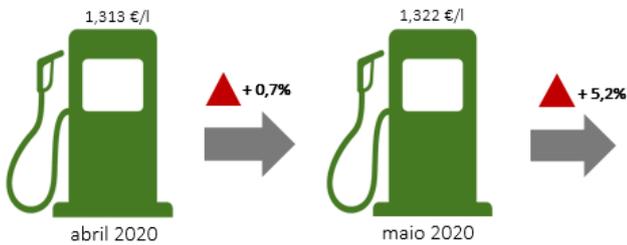
Figura 2-4 – Preços médios mensais de propano e butano



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

3. Combustíveis rodoviários

3.1. Gasolinas



Junho registou o 2.º mês consecutivo de aumentos do PVP da gasolina simples 95, em 2020. O mês de junho encerrou com o PVP em tendência crescente (+5,2%), face a maio, mas ainda sem atingir os valores de março (1,451 €/l).

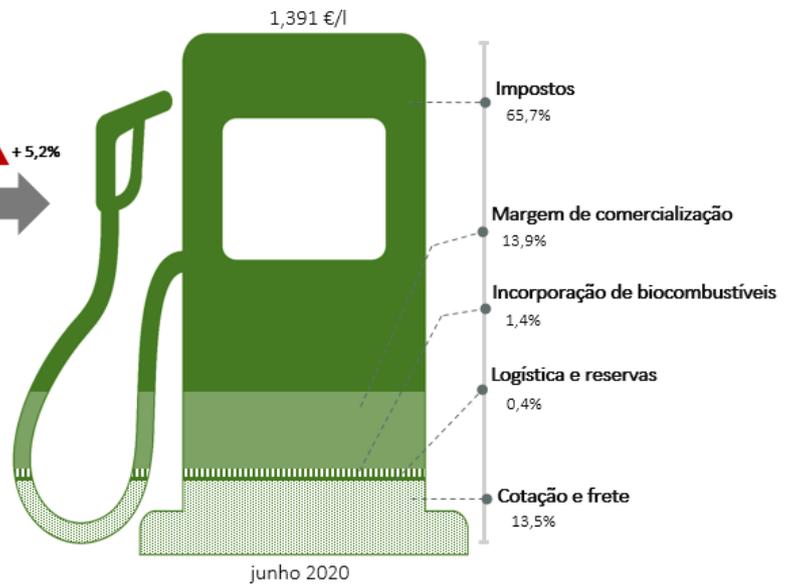
A maior fatia do PVP paga pelo consumidor corresponde aos impostos, que na gasolina representam aproximadamente 66% do total da fatura.

A cotação internacional e o respetivo frete constituem cerca de 14%, a margem de comercialização 14%, a incorporação de biocombustíveis representa menos de 2% 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, seguidos dos operadores que representam marcas *low cost*, com preços cerca de 10% e 5% inferiores aos dos postos de abastecimento que operam sob insígnia de uma companhia petrolífera, respetivamente. No mês de junho, estes operadores disponibilizaram aos consumidores gasolina simples 95 a 1,276 €/l; 1,339€/l e 1,415 €/l.

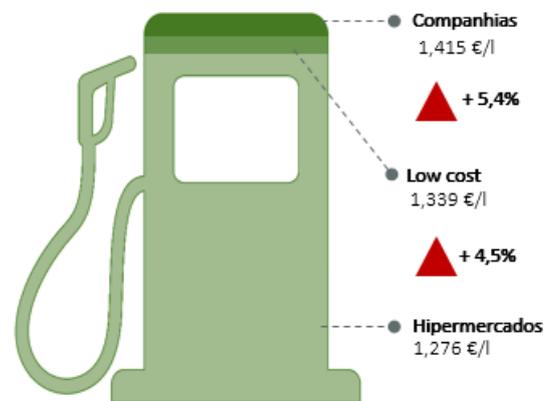
Ainda durante o mês de junho, adquirir gasolina 95 aditivada custou aos consumidores mais 2,3% do que gasolina simples 95. Este acréscimo devido à aditivização de combustível, foi mais pronunciado na gasolina 98 (cerca de 6%).

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



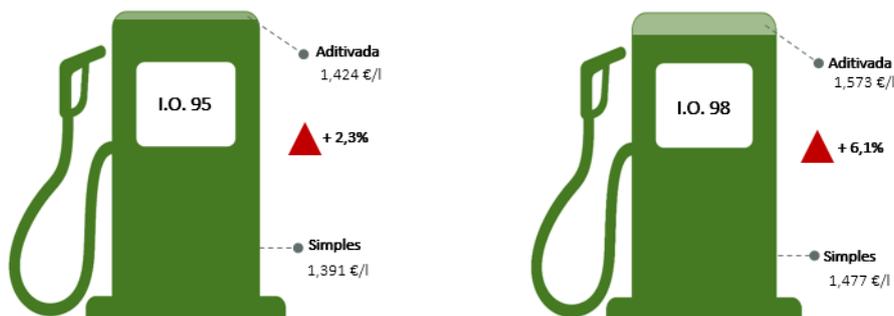
Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

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



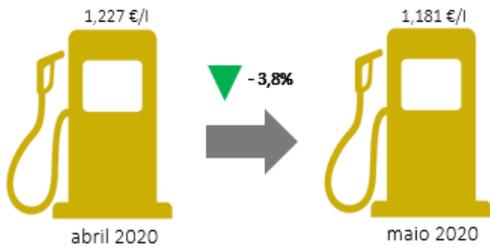
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

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



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

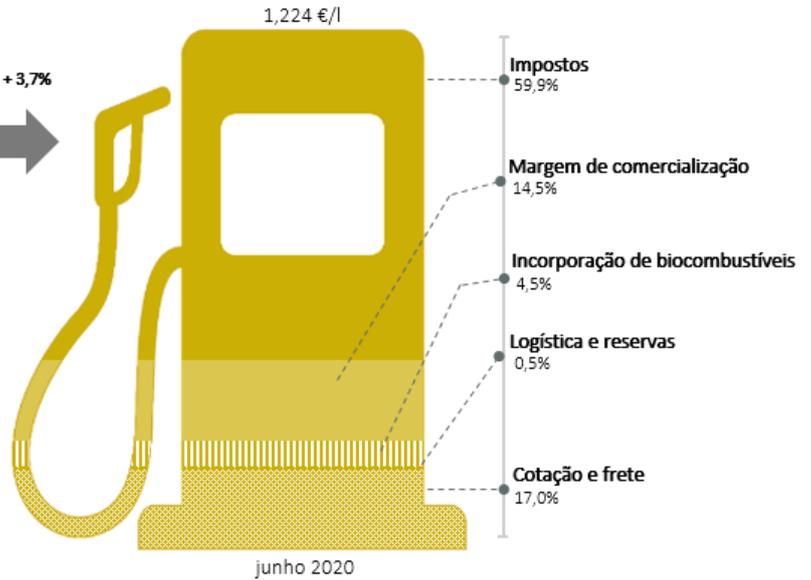
3.2. Gasóleos



O PVP do gasóleo simples registou a primeira subida desde o início de 2020. O mês de junho encerrou com o PVP em tendência crescente (+3,7%), colocando-o a valores já registados no mês de abril.

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 80% da fatura total.

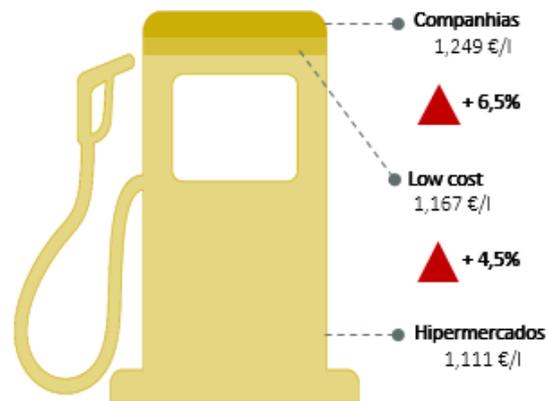
Figura 3-4 – Decomposição do preço médio de venda ao público de gasóleo simples



Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

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 5%) 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 junho, os 15%.

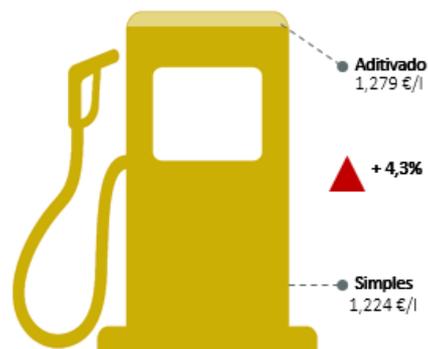
Figura 3-5 – Diferenciação de preços do gasóleo simples no retalho



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Os hipermercados continuam a ser os operadores do SPN com preços mais competitivos, seguidos dos operadores que representam marcas *low cost*, com preços de cerca de 11% e 5% inferiores aos dos postos de abastecimento que operam sob insígnia de uma companhia petrolífera, respetivamente. No mês de junho estes operadores disponibilizaram aos consumidores gasóleo simples a 1,111 €/l; 1,167€/l e 1,249 €/l.

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



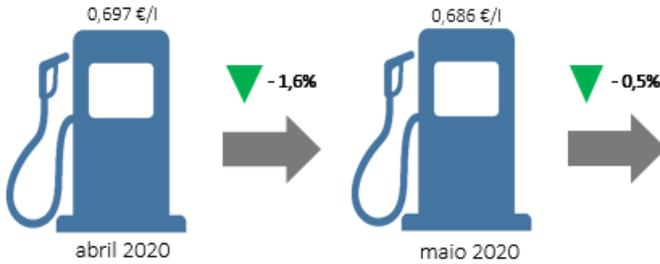
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

Ainda durante o mês de junho, adquirir gasóleo aditivado custou aos consumidores de combustíveis cerca de mais 5 cêntimos 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.

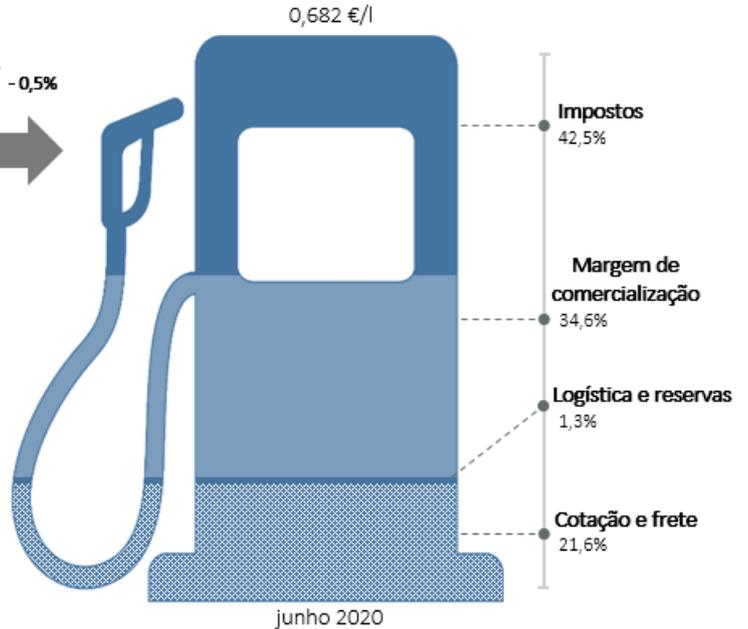
3.3. GPL Auto



Em junho, o preço médio de venda ao público de GPL Auto diminuiu pela quarta vez neste ano em cerca de 0,5%, recuperando 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.

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

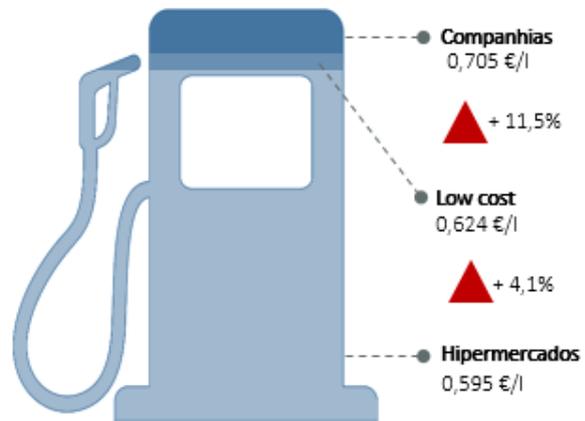


Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

A componente do preço médio de venda ao público com menor expressão continua a ser a logística e 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 junho, 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 16% e 12% inferiores aos dos postos de abastecimento que operam sob insígnia de uma companhia petrolífera, respetivamente. No mês de junho estes operadores disponibilizaram aos consumidores GPL Auto a 0,595 €/l; 0,624€/l e 0,705 €/l.

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

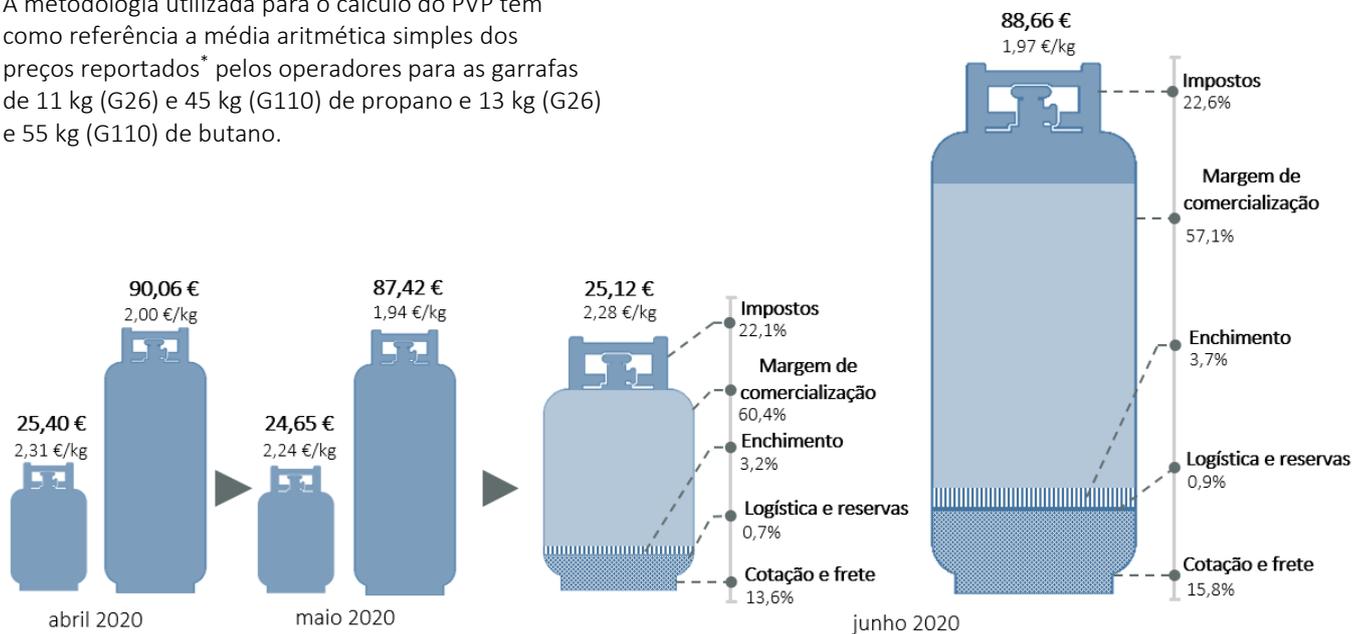


Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

4. Gases de petróleo liquefeitos

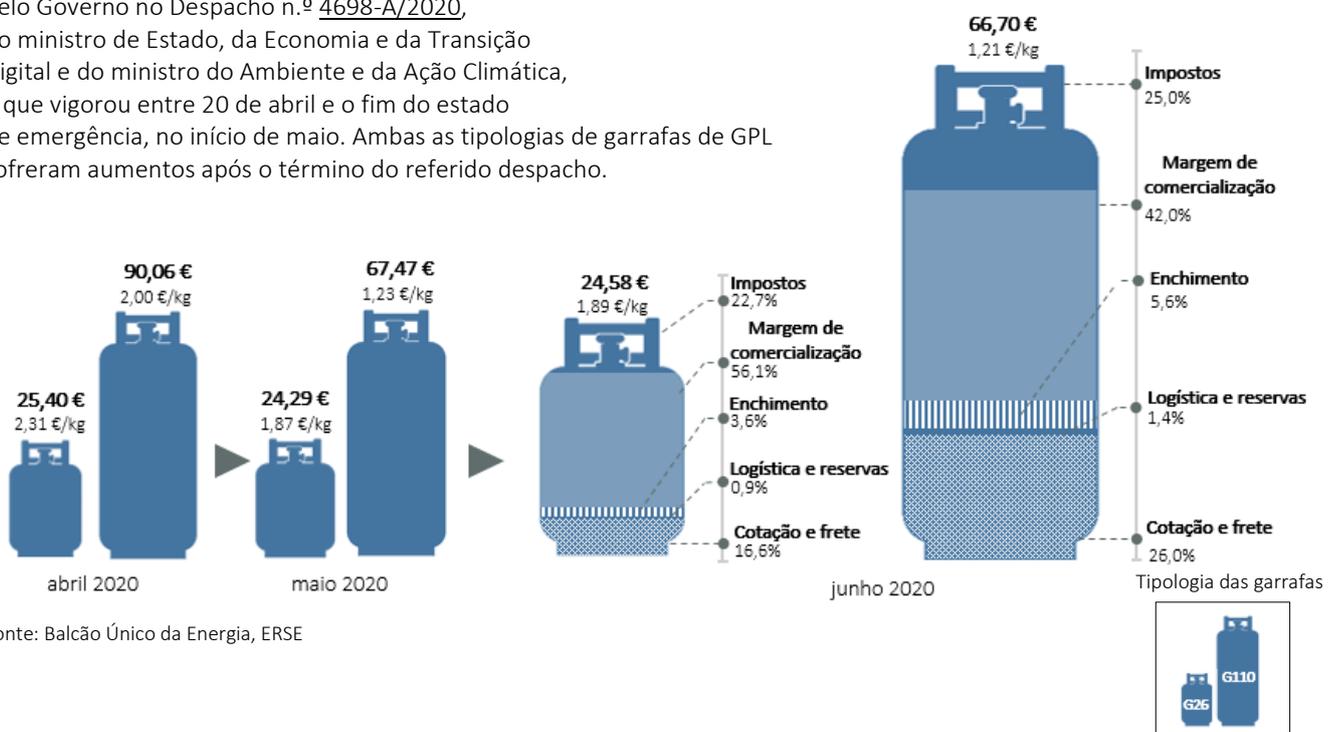
A metodologia utilizada para o cálculo do PVP tem como referência a média aritmética simples dos preços reportados* pelos operadores para as garrafas de 11 kg (G26) e 45 kg (G110) de propano e 13 kg (G26) e 55 kg (G110) de butano.

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 fim 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.

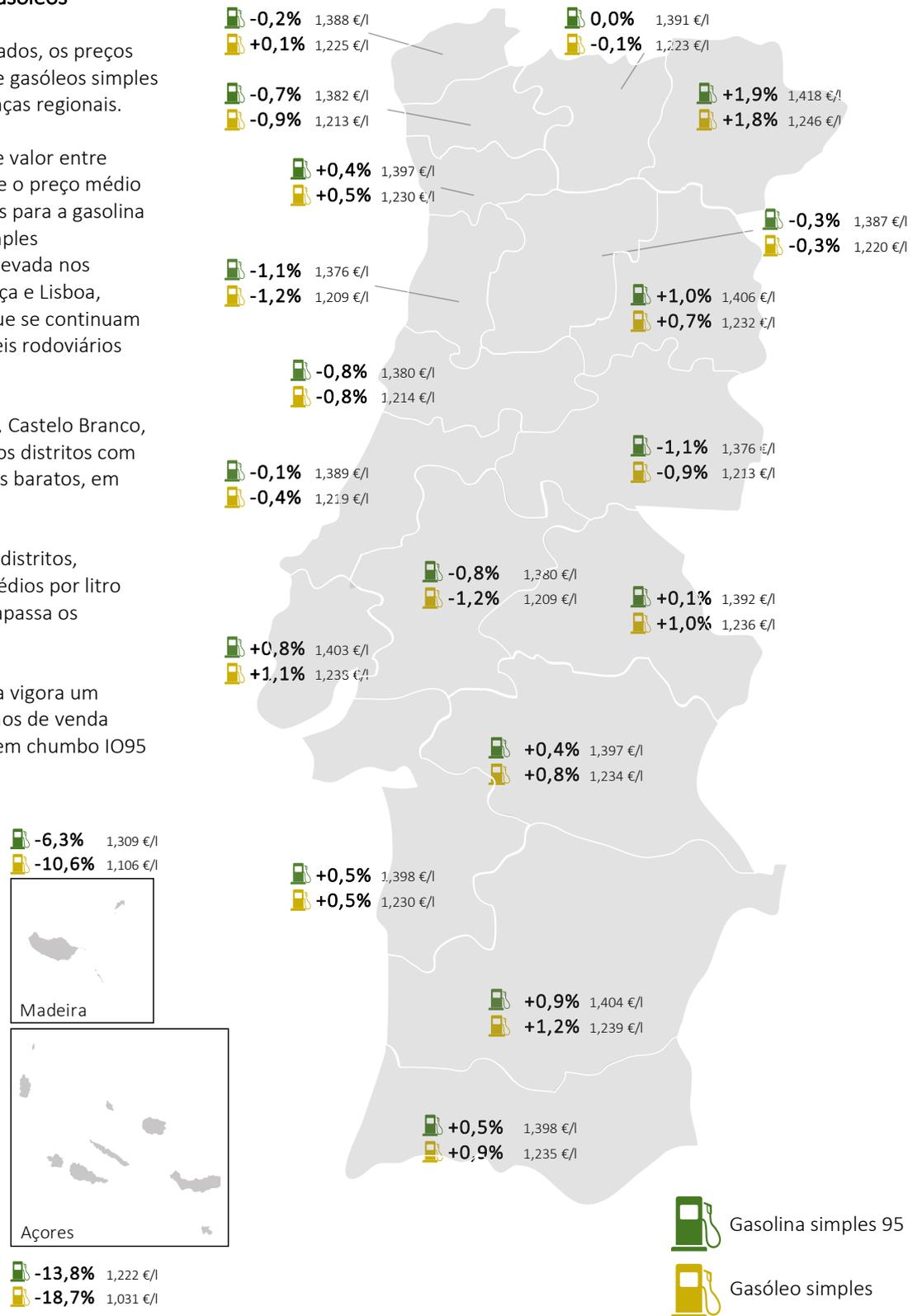
Em junho, a diferença de valor entre o preço médio nacional e o preço médio nos distritos portugueses para a gasolina simples 95 e gasóleo simples é genericamente mais elevada nos distritos de Beja, Bragança e Lisboa, sendo nestes distritos que se continuam a verificar os combustíveis rodoviários mais caros.

Aveiro, Braga, Santarém, Castelo Branco, Coimbra e Vila Real 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.

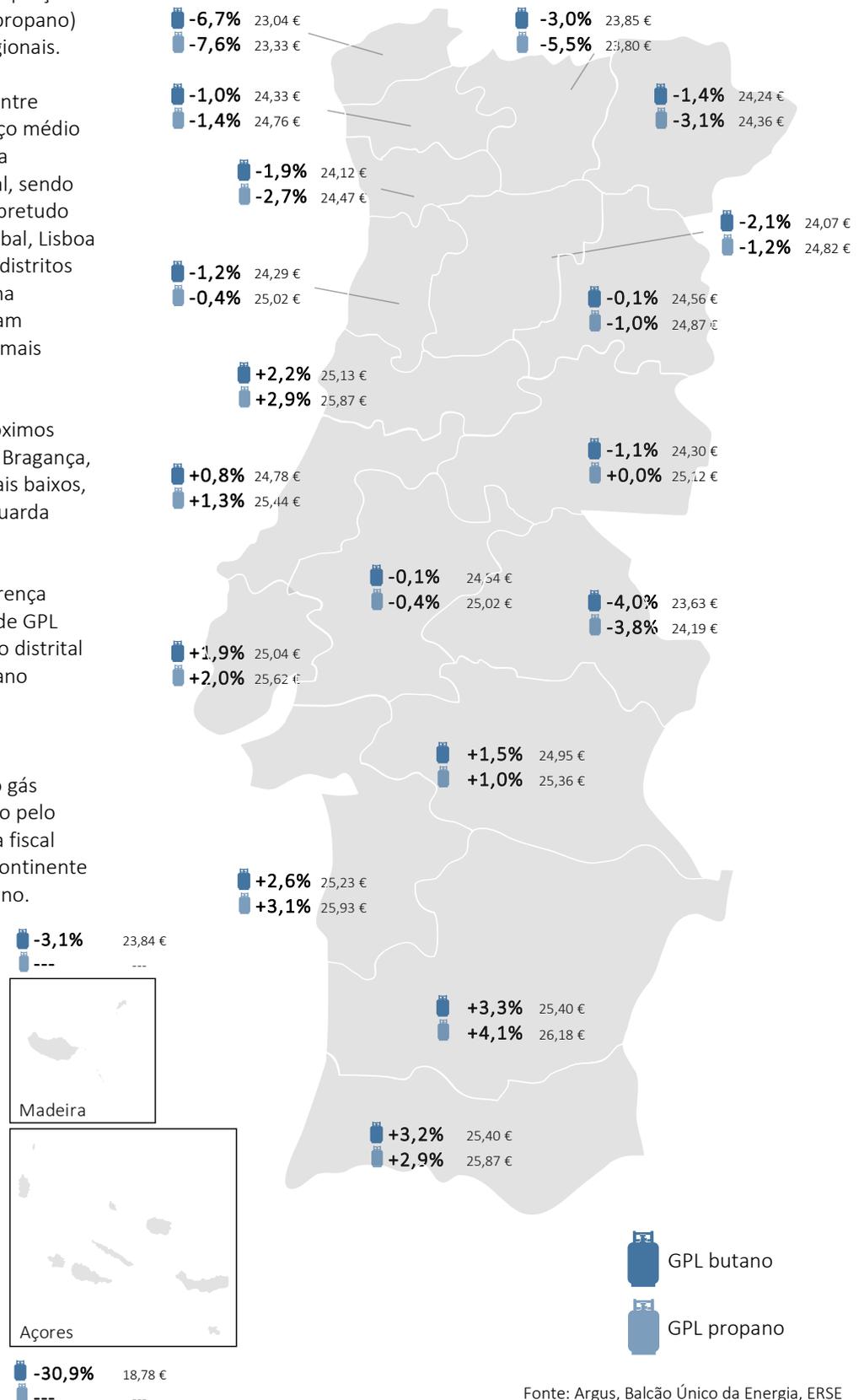
Em maio, a diferença de valor entre o preço médio nacional e o preço médio nos distritos é mais pronunciada principalmente a sul de Portugal, sendo o gás engarrafado mais caro sobretudo nos distritos de Faro, Beja, Setúbal, Lisboa e Coimbra. Contrariamente, os distritos mais a norte do país, como Viana 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 Castelo Branco, Guarda e 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



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 pela segunda vez desde o início do ano, em cerca de 5%, continuando a lenta recuperação verificada no mês de maio.

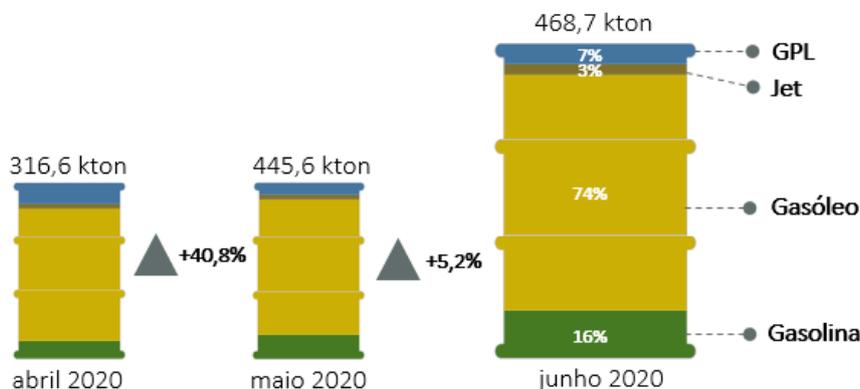
Registaram-se aumentos nas introduções a consumo no mercado nacional[‡] durante junho em todos os combustíveis do cabaz de derivados do petróleo à exceção do GPL.

O consumo mensal de gasolina, gasóleo e GPL, em junho de 2020, diminuiu face ao período homólogo em 10,3 kton, 47,2 kton e 1,5 kton, respetivamente.

De notar a queda do jet, que registou uma descida acentuada de introduções a consumo de 133,5 kton.

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

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;

Shale oil – xisto betuminoso a partir do qual podem ser produzidos hidrocarbonetos líquidos. Também designado por petróleo de xisto;

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.