

## 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 – maio 2023

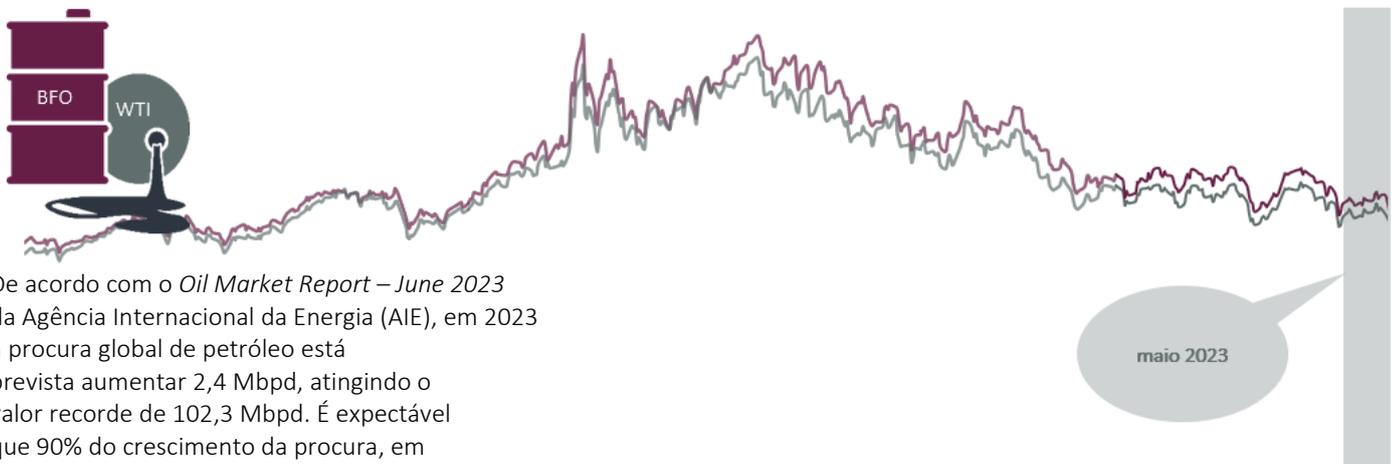
- O preço do barril de petróleo diminuiu no mercado *spot* face ao mês anterior.
- As cotações dos derivados do petróleo nos mercados internacionais, acompanharam o comportamento do BFO e do WTI.
- O butano, no mercado *Northwest Europe*, negociou, em média, 0,7% acima do propano.
- Os PVP (médios) da gasolina e do gasóleo no mercado nacional acompanharam o comportamento dos mercados internacionais e registaram diminuições de 2,6% e de 3,6%, respetivamente, face ao mês anterior.
- As introduções a consumo aumentaram em maio, 98,0 kton face a abril.
- Os hipermercados mantêm as ofertas mais competitivas nos combustíveis rodoviários, seguidos pelos operadores do segmento *low cost*.
- Os distritos de Braga, Santarém e Aveiro registaram os preços de gasóleo e gasolina mais baixos em Portugal continental. Beja, Bragança e Lisboa apresentaram os preços mais altos.
- Braga, Viseu e Viana do Castelo registaram, para Portugal Continental, a garrafa de GPL (butano e propano) com o menor custo. Já Beja, Leiria e Faro apresentam os preços mais elevados.

## Preços médios praticados em Portugal maio 2023



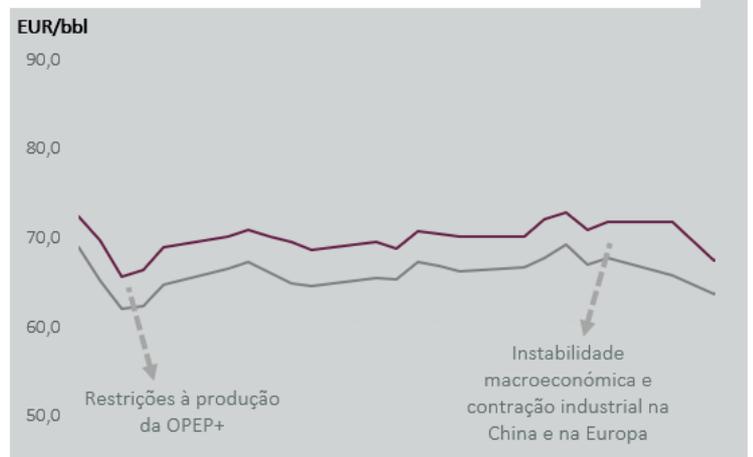
## 1. Evolução do preço do petróleo bruto

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



De acordo com o *Oil Market Report – June 2023* da Agência Internacional da Energia (AIE), em 2023 a procura global de petróleo está prevista aumentar 2,4 Mbpd, atingindo o valor recorde de 102,3 Mbpd. É expectável que 90% do crescimento da procura, em 2023, seja atribuído aos países fora da OCDE.

O preço do barril de petróleo diminuiu em maio face ao mês anterior. O setor industrial contraiu a sua atividade tanto na China como a Europa, evidenciando o atraso na recuperação económica da China. A OPEP+ manteve as restrições impostas no *upstream* na tentativa de controlar a oferta global de petróleo. A instabilidade macroeconómica manteve-se, existindo uma onda de incerteza quanto à política monetária que os bancos centrais adotarão ainda durante o decorrer do ano. Também as preocupações recentes quanto ao setor bancário nos EUA e ao risco de incumprimento do pagamento da dívida soberana foram fatores que contribuíram para a formulação do preço.

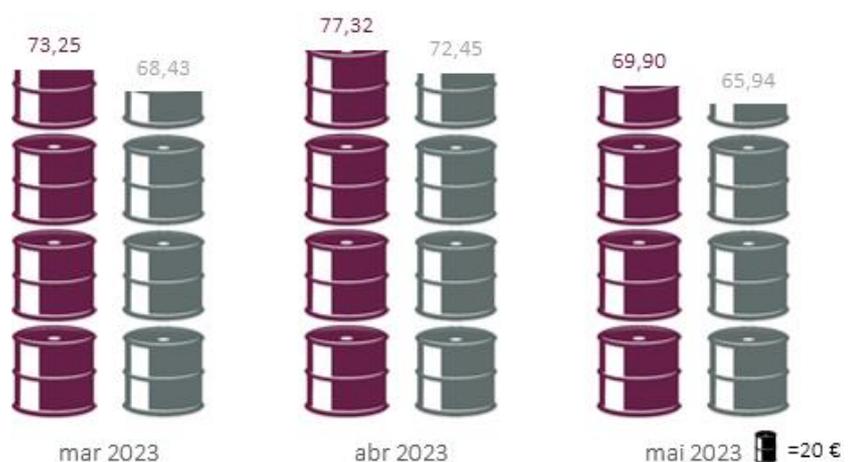


Fonte: ERSE, Reuters, Bloomberg

O preço *spot* do WTI FOB diminuiu 9,8%, para um valor médio de 71,66 USD, por comparação ao barril negociado em abril. A cotação *spot* do BFO FOB também registou uma diminuição, de 10,4% no mesmo período, para um valor médio de 75,95 USD.

O preço dos contratos futuros adquiridos durante o mês de abril, para entregas de Brent e WTI, foi mais baixo do que no mercado *spot*, demonstrando uma situação de *backwardation*.

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



Fonte: ERSE, Reuters, Bloomberg

## 2. Mercado internacional de derivados do petróleo

De acordo com a AIE, a oferta global de petróleo diminuiu 0,66 Mbpd em maio, situando-se nos 100,6 Mbpd. Apesar dos esforços da OPEP+, as previsões da oferta global de petróleo apontam para que, em 2023, se atinja o valor recorde de 101,3 Mbpd.

As previsões referentes à refinação de produtos derivados apontam para uma trajetória ascendente, com aumentos de 1,8 Mbpd e 1 Mbpd, em 2023 e 2024, respetivamente, sendo expectável atingir-se o valor médio de 83,4 Mbpd no próximo ano. Espera-se que a diminuição da refinação nos países pertencentes à OCDE seja mais do que compensada pelos países não pertencentes à Organização.

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

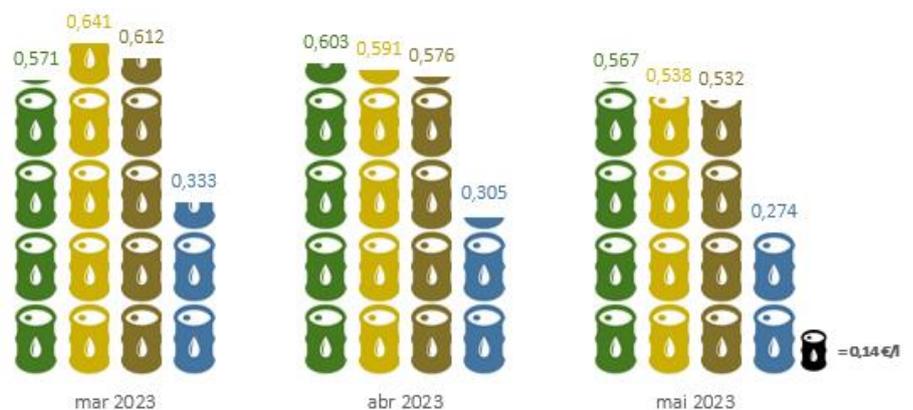


Fonte: ERSE, Argus, Reuters

De acordo com o *Oil Market Report* de junho, da AIE, os inventários de barris de petróleo globais, em abril, aumentaram 10 Mb 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 maio. A diminuição mais acentuada verificou-se na cotação do GPL Auto (-10,2%), seguindo-se o gasóleo (-8,9%), o jet (-7,6%) e a gasolina (-6,1%).

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



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

Em maio, o preço do gasóleo no mercado NWE diminuiu face ao mês anterior, acompanhando a trajetória verificada no preço do barril de petróleo. Na Europa, foram várias as refinarias a entrar em manutenção. A Arábia Saudita foi o principal exportador de gasóleo para o continente europeu, representando cerca de 27% do volume total importado, continuando a estabelecer-se como o fornecedor predominante na ausência da Rússia.

O preço da gasolina no mercado NWE, em maio, também diminuiu face ao verificado no mês anterior, acompanhando a trajetória observada no preço do barril de petróleo. As exportações aumentaram, na Europa, 8% face ao mês anterior, com os EUA a serem o principal responsável. Contudo, o volume de exportações do continente europeu representou, em maio, 75% do que se verificou no período homólogo anterior, com os fluxos destinados à região ocidental africana a atingirem o nível mais baixo dos últimos 3 anos.

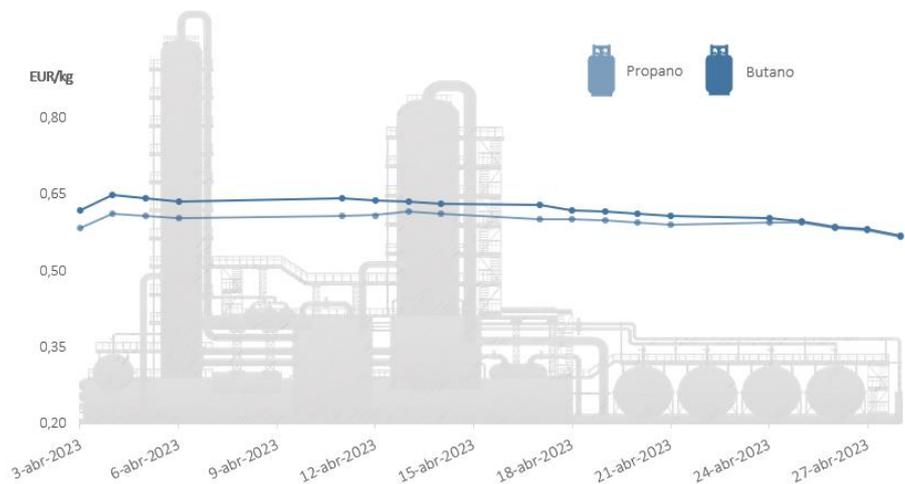
O preço do jet no mercado NWE também registou uma diminuição em maio, acompanhando o comportamento no preço do barril de petróleo nos mercados internacionais. O excesso de oferta e o aumento do nível de inventários na região ARA, assim como a incerteza quanto à recuperação da procura na época de verão, para valores próximos dos ocorridos no período homólogo pré-pandémico, foram fatores com impacto direto na formação do preço do jet.

As cotações dos gases de petróleo liquefeito (butano e propano) na Europa diminuíram em maio, -12,5% e -10,2%, respetivamente. Importa referir que o butano negociou, em média, 0,7% acima do propano. O diferencial entre o preço máximo e o preço mínimo transacionado foi semelhante no butano e no propano, 5,0 cent/kg e 5,5 cent/kg, respetivamente.

Em maio, a diminuição do preço das cotações de GPL butano e propano, na região ARA, acompanhou a trajetória observada no preço do barril de petróleo.

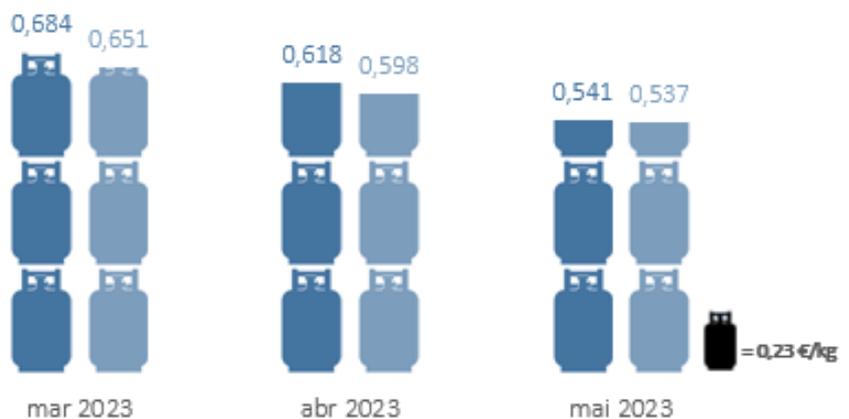
O *S&P Global Eurozone manufacturing Purchasing Managers Index* (PMI) atingiu, em maio, o valor mais baixo dos últimos 3 anos (44,8). Uma leitura abaixo dos 50 sinaliza uma eventual contração económica. A produção e as encomendas caíram na Europa, à taxa mais alta dos últimos 6 meses. A fraca procura observada no setor industrial que se tem vindo a verificar de forma gradual desde o início do ano, com várias leituras do índice PMI abaixo dos 50, levou à redução da produção, na Europa, pelo segundo mês consecutivo. A procura por GPL propano e butano também foi relativamente escassa durante o mês de maio.

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



Fonte: ERSE, Argus, Reuters

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

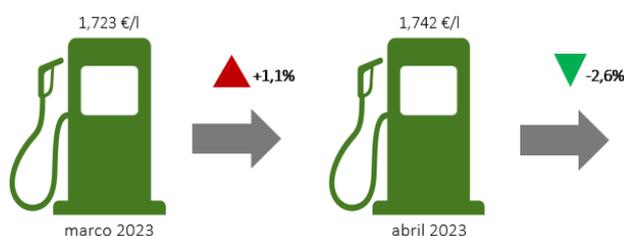


Fonte: ERSE, Argus, Reuters

### 3. Combustíveis rodoviários

#### 3.1. Gasolinas

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



O PVP médio da gasolina simples 95 diminuiu em maio face ao mês anterior (-2,6%), acompanhando o comportamento deste derivado nos mercados internacionais.

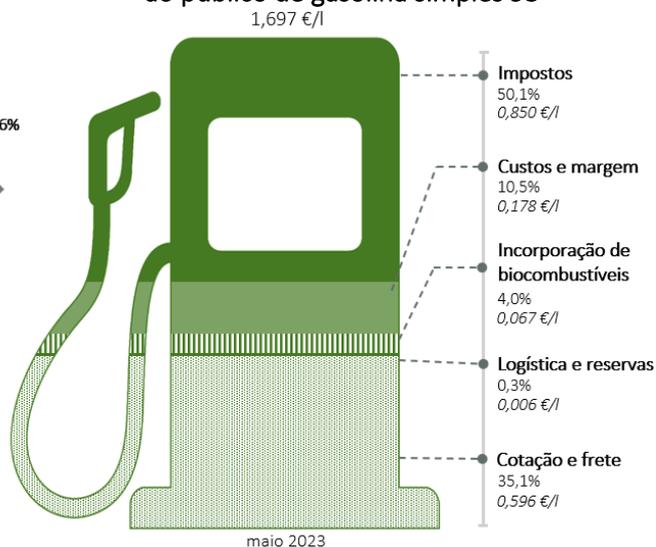
Para fazer face à subida do preço dos combustíveis, o Governo implementou um mecanismo de revisão periódica do ISP\*. Em maio, o ISP aplicado à gasolina manteve-se inalterado face a março, contudo, houve uma atualização de 1,8 cent/l na taxa de carbono, fixando-se nos 7,3 cent/l.

A maior fatia do PVP paga pelo consumidor correspondeu à componente de impostos, representando em maio 50,1% do total da fatura da gasolina, seguindo-se a cotação e frete (35,1%).

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 14,8% do PVP médio da gasolina simples 95.

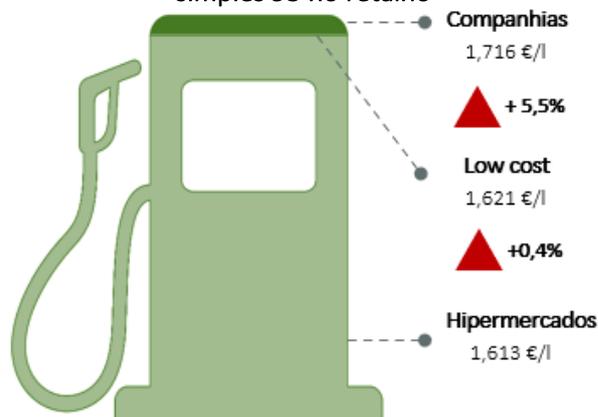
Os hipermercados apresentaram as ofertas mais competitivas: 0,7 cent/l abaixo dos operadores do segmento *low cost* e 5,9% inferiores aos dos postos de abastecimento que operam sob a insígnia de uma companhia petrolífera, representando uma diferença de 10,2 cent/l.

Ainda durante maio, a gasolina 95 aditivada custou em média aos consumidores mais 2,5% do que a gasolina simples 95. O acréscimo devido à aditivização foi mais pronunciado na gasolina 98 (cerca de 4,0%), como tem sido habitual no mercado nacional.



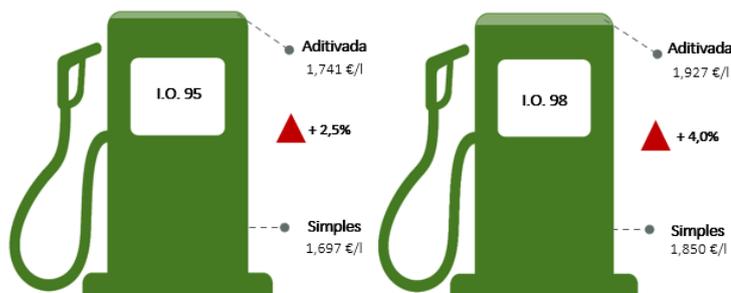
Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

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



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

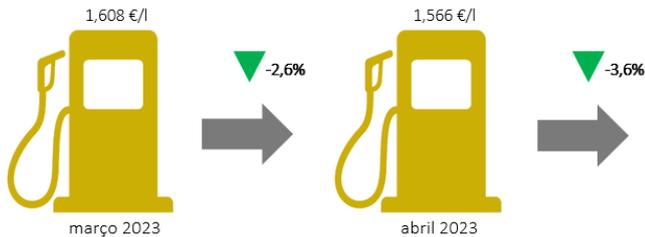
Figura 3-3 – Diferença de preços entre gasolinas simples e aditivadas



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 (-3,6%), 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 maio, o ISP aplicado ao gasóleo sofreu um aumento de 0,2 cent/l face a abril. No mesmo período, a taxa de carbono sofreu uma atualização de 2 cent/l, fixando-se nos 7,9 cent/l.

A maior fatia do PVP paga pelo consumidor correspondeu à componente de impostos (45,4%), seguida do valor da cotação e frete (36,1%).

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 18,5% do PVP médio do gasóleo simples.

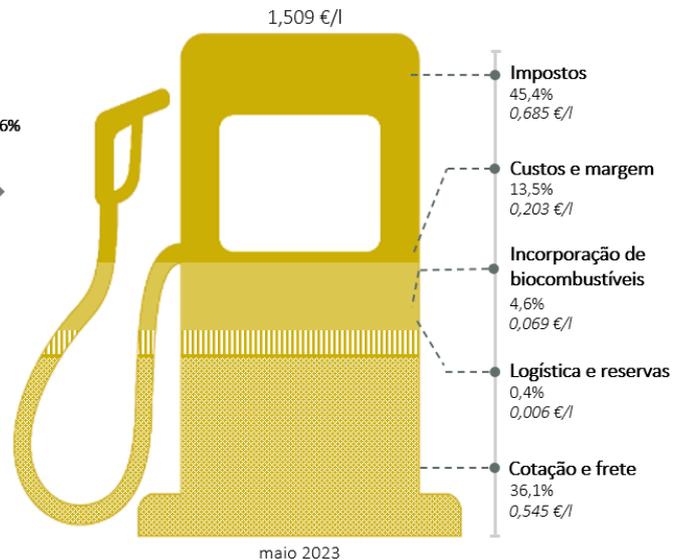
Os hipermercados continuam a ser os operadores com preços mais competitivos, apresentando preços médios cerca de 9,9 cent/l abaixo do PVP médio nacional. Os operadores com ofertas *low cost* disponibilizaram gasóleo simples a um preço médio de 1,432 €/l, o que representa um adicional de 1,4% face ao preço dos hipermercados. As companhias petrolíferas de bandeira reportaram preços médios de 1,530 €/l, cerca de 2,1 cent/l acima do preço médio nacional.

Em maio, adquirir gasóleo aditivado representou um acréscimo de 5,8 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.

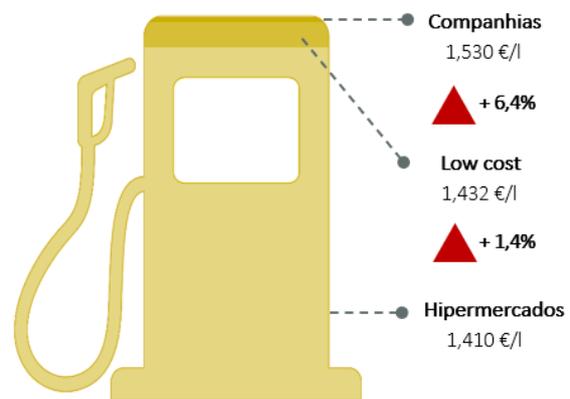
A determinação do preço médio tem como base a média aritmética simples dos preços reportados pelos operadores. Estes preços correspondem aos anunciados pelos operadores nos pórticos, não incluindo, portanto, os descontos comerciais praticados.

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



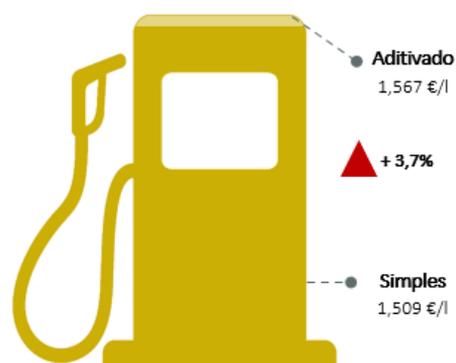
Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

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



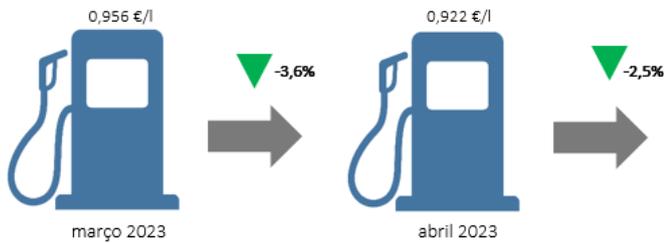
Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

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



Fonte: Balcão Único da Energia, ERSE

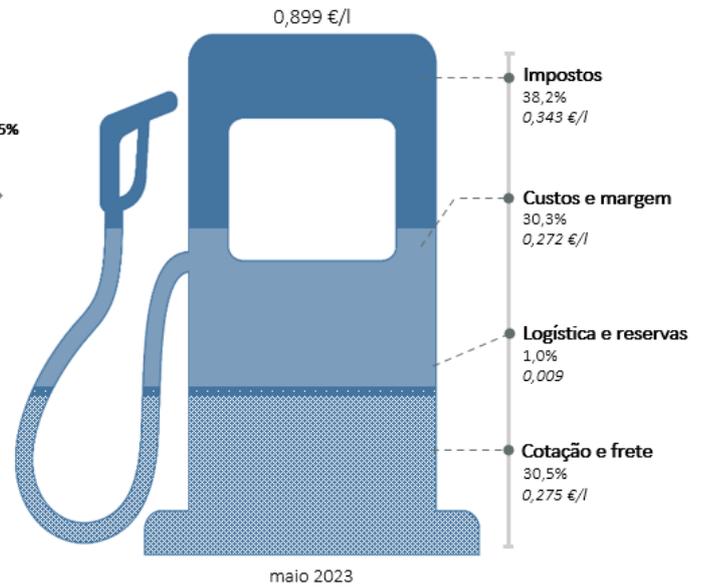
### 3.3. GPL Auto



Em maio, o preço médio de venda ao público do GPL Auto diminuiu face a abril (-2,5%), acompanhando o comportamento verificado nos mercados internacionais.

A maior fatia do PVP paga pelo consumidor corresponde à componente de impostos (38,2%), seguida do valor da cotação e do frete (30,5%) e dos custos de operação e margem de comercialização (30,3%).

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



Fonte: Argus, Balcão Único da Energia, ERSE

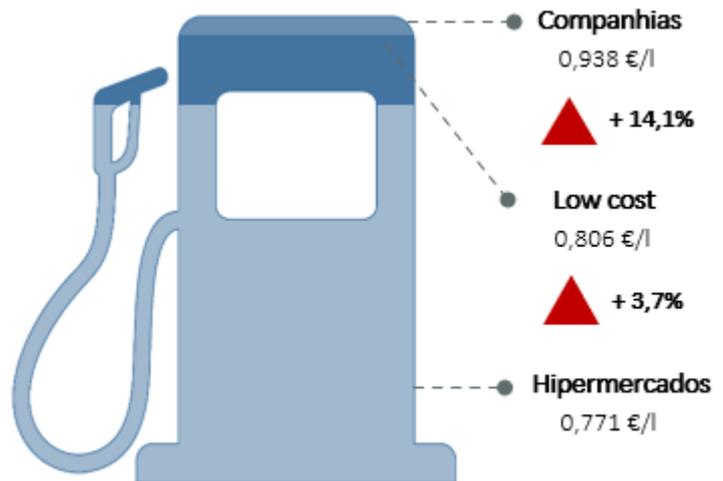
A componente do preço médio de venda ao público com menor expressão continua a ser a logística e a constituição de reservas, à semelhança do que sucede com os outros combustíveis rodoviários.

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

Em maio, o PVP médio dos hipermercados, operadores com ofertas *low cost* e companhias petrolíferas de bandeira foi de 0,771 €/l; 0,806 €/l e 0,938 €/l, respetivamente.

Os postos de abastecimento que operam sob a insígnia de uma companhia petrolífera venderam, em média, 3,9 cent/l acima do preço médio nacional e 16,8 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 maio, o preço médio de venda ao público nas garrafas mais comercializadas (G26)<sup>†</sup> de gás propano e de butano sofreu uma variação de - 0,5% e - 0,9%, respetivamente.

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

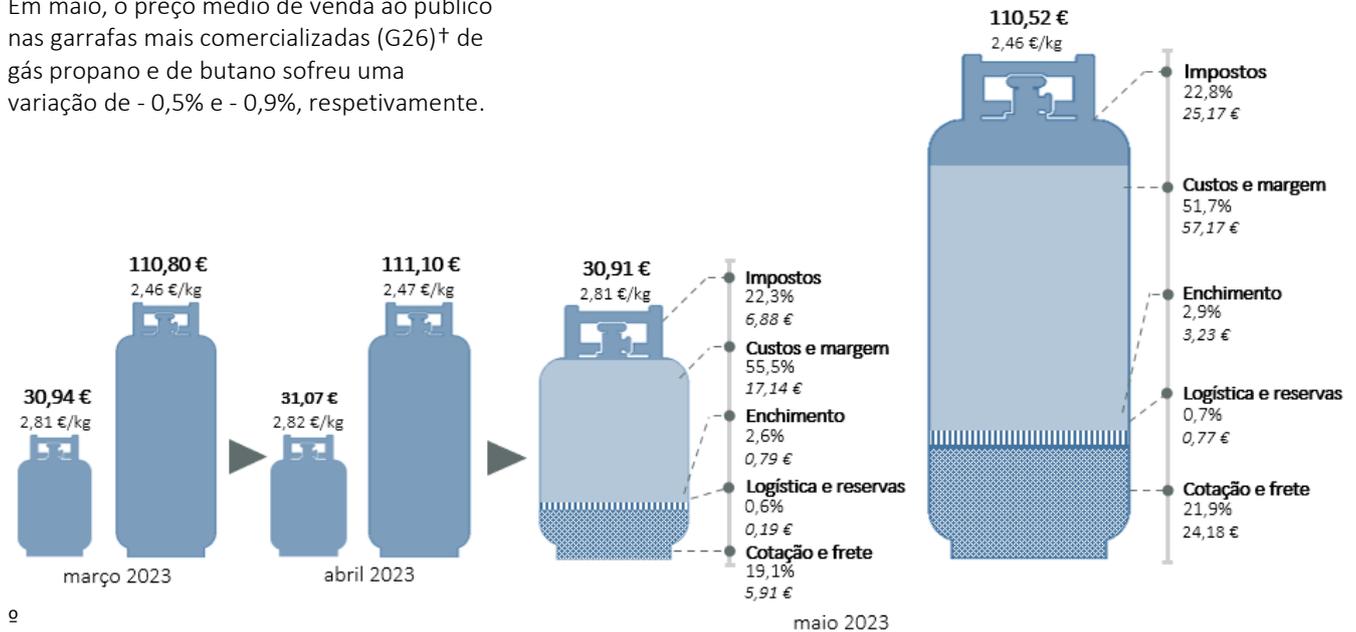
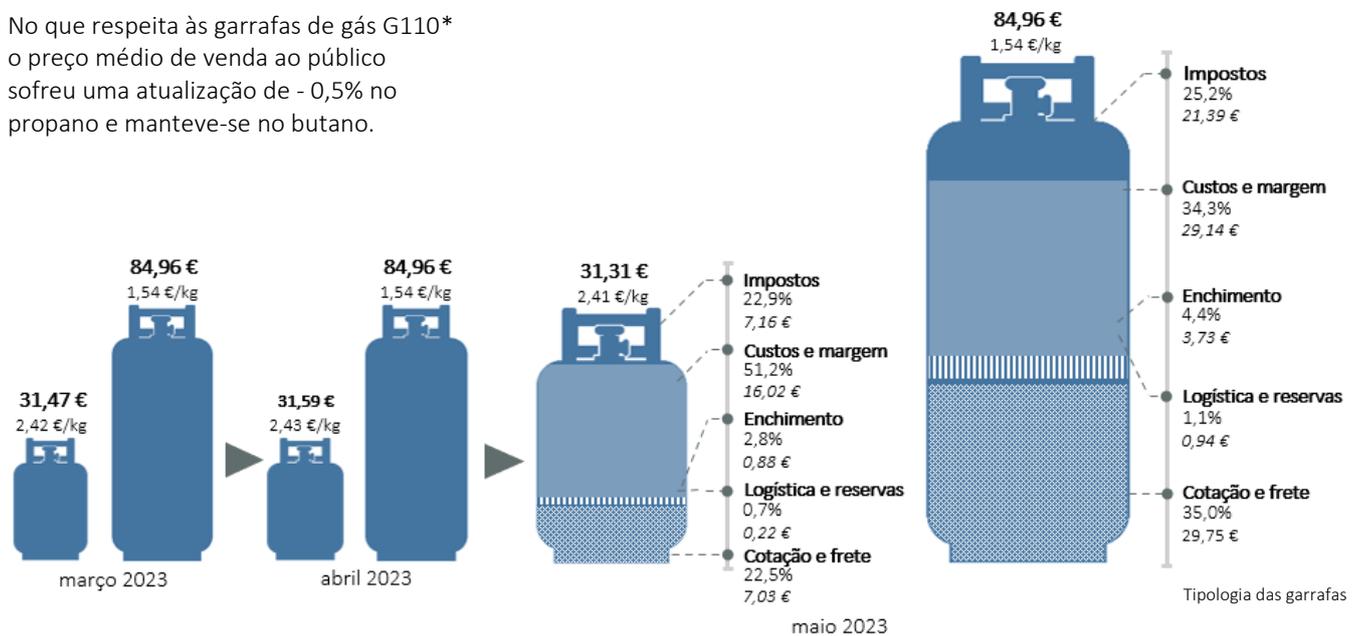


Figura 4-2 – Desagregação dos preços de gás butano para as garrafas G26 e G110

No que respeita às garrafas de gás G110\* o preço médio de venda ao público sofreu uma atualização de - 0,5% 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.

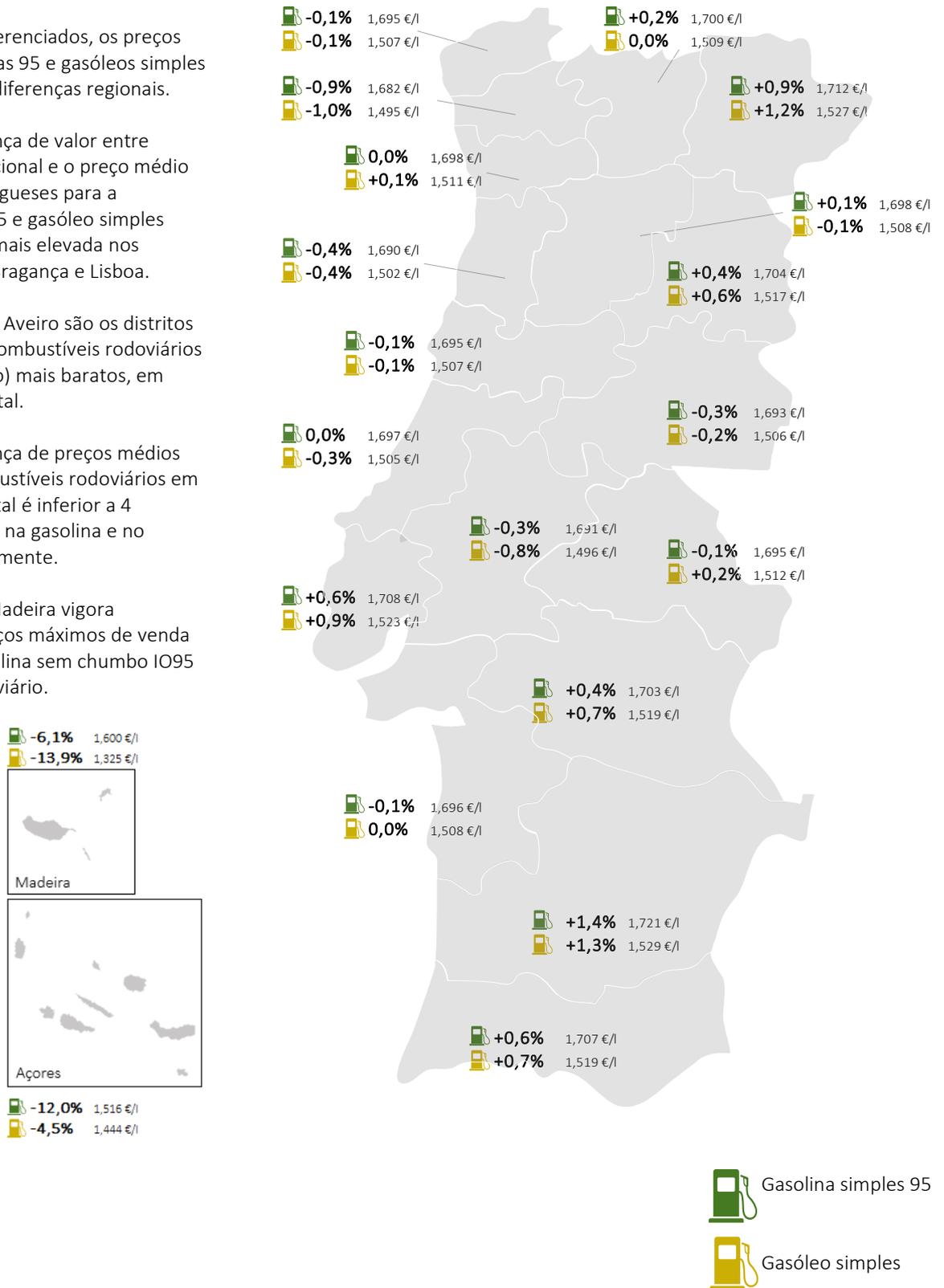
Em maio, a diferença de valor entre o preço médio nacional e o preço médio nos distritos portugueses para a gasolina simples 95 e gasóleo simples é genericamente mais elevada nos distritos de Beja, Bragança e Lisboa.

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

Em maio, 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



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.

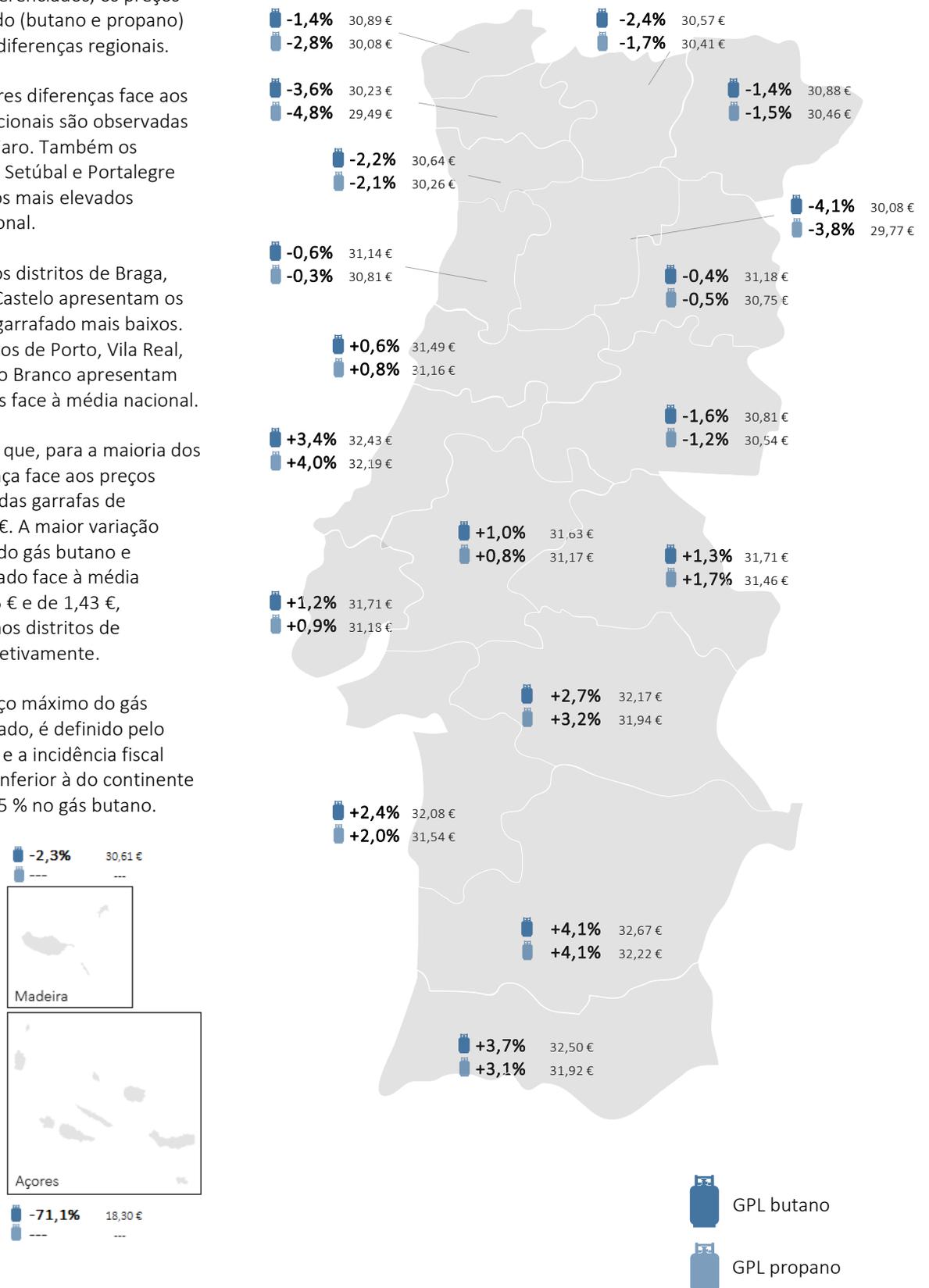
Em maio, as maiores diferenças face aos preços médios nacionais são observadas em Beja, Leiria e Faro. Também os distritos de Évora, Setúbal e Portalegre apresentam preços mais elevados face à média nacional.

Contrariamente, os distritos de Braga, Viseu e Viana do Castelo apresentam os preços de GPL engarrafado mais baixos. Também os distritos de Porto, Vila Real, Bragança e Castelo Branco 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 1,35 € e de 1,43 €, respetivamente, nos distritos de Beja e Braga, 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 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

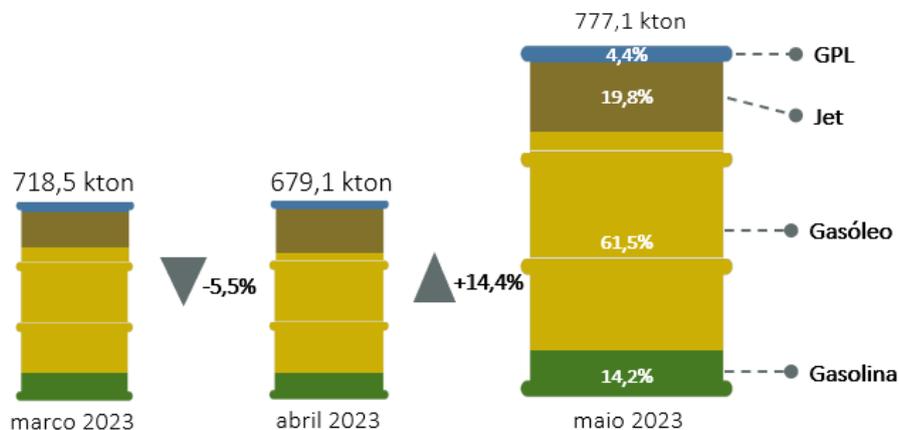
Em maio, o consumo de combustíveis derivados do petróleo, considerando o cabaz de gasolina, de gasóleo, de jet e de GPL, aumentou face a abril. O consumo global aumentou 98,0 kton face ao mês anterior, o que representa um acréscimo de 14,4%.

O aumento do consumo de combustíveis derivados de petróleo em maio ocorreu na gasolina (+21,9%), no gasóleo (+16,9%), no GPL (+8,9%) e no jet (+4,3%).

Em termos homólogos, o consumo registado em maio de 2023 foi 9,9% superior (+70,1 kton) ao de maio de 2022, com um aumento no consumo de gasolina (+19,8%), de jet (+15,0%), de gasóleo (+6,9%) e de GPL (+2,7%).

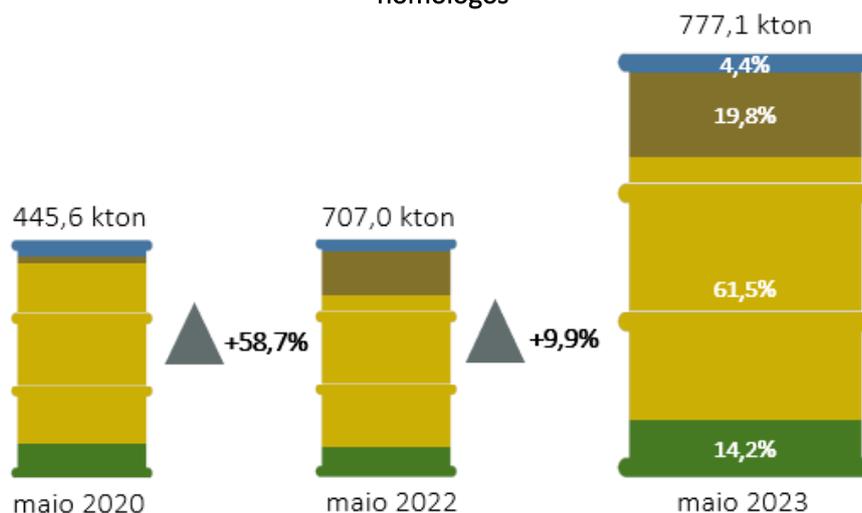
O consumo verificado em maio de 2023 foi superior ao consumo no período homólogo pré-pandémico de 2019 (+64,5 kton), observando-se um aumento no consumo de gasolina (+17,5%), de gasóleo (+10,3%), e de jet (+6,6%). Contrariamente, diminuiu o consumo de GPL (-15,2%) no mesmo período.

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.