

**NEWSLETTER DE ACOMPANHAMENTO DOS  
MERCADOS DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS E  
GÁS ENGARRAFADO**

IV Trimestre de 2007

Março de 2008

## Sumário Executivo

- A **procura internacional de crude cresceu 1,4%** durante 2007 enquanto a oferta internacional estagnou (+0,2%) implicando uma redução dos stocks a nível mundial. Estima-se que a procura mundial continue em alta a médio prazo influenciando o preço internacional do crude.
- As **importações nacionais de petróleo** até Novembro de 2007 **caíram 9%** em resultado das paragens programadas para manutenção das refinarias nacionais, em particular da refinaria de Leça da Palmeira, e contribuíram para uma **redução da oferta nacional** de produtos petrolíferos refinados **superior a 5%** em 2007.
- **O consumo de combustíveis rodoviários cresceu 0,2%** de 2006 para 2007 com o consumo de gasóleo a aumentar 2,2% e o de gasolina a diminuir 5,3%. O consumo acelerou ao longo do ano tendo-se registado um crescimento de **1,2% no quarto trimestre de 2007** por comparação com o período homólogo de 2006.
- O **preço médio em euro dos futuros a 1 mês do Brent**, no 4.º trimestre de 2007, subiu 30,1% face ao período homólogo de 2006 e 12,8% face ao preço médio do 3.º trimestre de 2007. Contudo, numa perspectiva anual, o preço médio em euro dos futuros do Brent a 1 mês **em 2007 foi apenas ligeiramente superior ao verificado em 2006 (+0,4%)**, por força da **depreciação do dólar face ao euro**, uma vez que o **preço médio anual dos futuros do Brent a 1 mês cotado em dólares por barril subiu 10,1% de 2006 para 2007**.
- **A gasolina s/ chumbo 95 viu a cotação média nos mercados internacionais aumentar 33%** enquanto o seu **preço médio antes de impostos em Portugal aumentou 19%** do 4.º trimestre de 2007 para o período homólogo de 2006. Para o mesmo período, o gasóleo viu a **cotação média nos mercados internacionais aumentar 31%** enquanto o seu **preço médio antes de impostos em Portugal aumentou 19%**. Os preços no mercado nacional reagem com cerca de duas semanas de atraso face aos preços noutros países europeus, sendo **expectável que tal desfasamento se atenuem em 2008** com a anunciada alteração da fórmula de indexação dos preços à saída das refinarias nacionais.
- Em comparação com o período homólogo de 2006, no quarto trimestre de 2007, o **PMVP da gasolina e do gasóleo** em território nacional **aumentou 10,9% e 14,5%**, respectivamente. **De 2006 para 2007** o PMVP da gasolina e do gasóleo **aumentou 3,2% e 3,3%** em território nacional, respectivamente.
- Em Dezembro de 2007, Portugal verificou uma **degradação da sua posição relativa no ranking dos preços mais baixos antes de impostos dos combustíveis na UE a 15**. Portugal apresentava no âmbito da UE a 15 o quinto preço mais elevado para a gasolina sem chumbo 95 e o terceiro preço mais elevado para o gasóleo.
- Na UE15, Portugal ocupou em Dezembro o **quarto lugar no ranking** dos países com o **PVP mais elevado da gasolina** (2,3% acima da média da UE15) e o **quinto lugar no ranking** dos países com o **PVP do gasóleo mais elevado** (1,6% abaixo da média da UE15).
- Em 2007 manteve-se a tendência de **o preço antes de impostos da gasolina sem chumbo 95 ser sistematicamente superior em Portugal, face à média da UE15**.
- Durante 2007, os **preços médios registados nos hipermercados** foram entre **2% e 4% mais baixos** do que os **preços médios** praticados nas **auto-estradas** para a **gasolina sem chumbo 95** e entre **3% e 5%** mais baixos do que os preços médios do **gasóleo** em postos de auto-estrada.
- **O preço do gás engarrafado aumentou**, durante 2007, **9,9% para o gás propano** engarrafado e **15,3% para o butano** engarrafado.

## Índice

<b>Sumário Executivo .....</b>	<b>1</b>
<b>1. Análise do mercado das matérias-primas .....</b>	<b>3</b>
1.1. Procura e Oferta de petróleo .....	3
1.2. Preço internacional do petróleo .....	5
1.3. Preço dos transportes marítimos do petróleo .....	6
<b>2. Análise dos mercados nacionais de combustíveis líquidos (gasolina e gasóleo rodoviário) .....</b>	<b>7</b>
2.1. Oferta .....	7
2.2. Procura .....	8
2.3. Evolução dos preços de venda ao público de combustíveis .....	10
<b>3. Breve análise dos mercados do Gás Propano e Butano de garrafa.....</b>	<b>18</b>
3.1. Análise do preço internacional da matéria-prima .....	18
3.2. Análise da procura nacional de gás de garrafa.....	19
3.3. Análise da evolução dos preços a nível nacional.....	20
<b>4. Análise Complementar – Condicionantes do comportamento da oferta e procura de petróleo nos mercados internacionais – Parte II .....</b>	<b>21</b>
4.1. Introdução .....	21
4.2. Procura mundial de petróleo.....	21
4.3. Expectativas da evolução dos preços.....	29
<b>Anexo Estatístico .....</b>	<b>30</b>
Anexo I - Grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal: Última semana de Dezembro de 2006 .....	30
Anexo II - Grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal: Última semana de Dezembro de 2007 .....	30
<b>Siglas e abreviaturas utilizadas .....</b>	<b>31</b>
<b>Fontes de Informação .....</b>	<b>32</b>

# 1. Análise do mercado das matérias-primas

## 1.1. Procura e Oferta de petróleo

### 1.1.1. Internacional

#### Procura

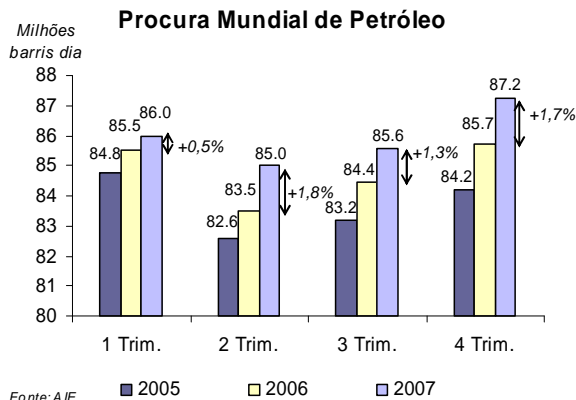
No quarto trimestre de 2007, a procura global de petróleo cresceu 1,7%, atingindo os 87,2 mb/d, valor que compara com os 85,7 mb/d do trimestre homólogo de 2006.

O aumento da procura de petróleo a nível internacional, durante o quarto trimestre do ano, resultou fundamentalmente dos seguintes factores:

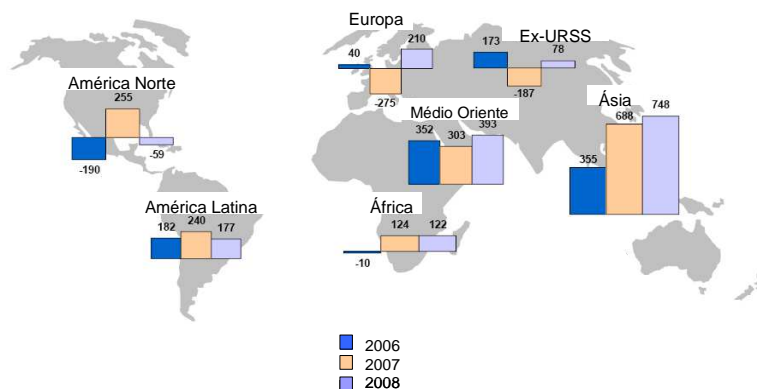
- Temperaturas mais baixas do que o normal em Dezembro no hemisfério Norte levaram a um aumento da procura na América do Norte e na Europa.
- Aumento da procura na Europa: o consumo de combustíveis aumentou na França, Alemanha (aumento da procura de diesel) e Espanha; as vendas de automóveis novos na Europa apresentaram-se também em alta no quarto trimestre do ano.
- Aumento da procura Indiana devido ao crescimento do consumo de combustíveis para transportes (sobretudo viagens de negócios) e às necessidades dos sectores industrial e agrícola.
- Aumento da procura de combustíveis para transportes no Médio Oriente, China, Japão, México, Argentina, Austrália e África do Sul.

Em termos anuais, em 2007, a procura de petróleo cresceu 1,4%. Para 2008, o crescimento previsto pela Agência Internacional da Energia (AIE) é de 1,9%. Estas previsões de crescimento são sustentadas fundamentalmente pelos seguintes fenómenos:

- Continuação do forte crescimento económico da China, com o desenvolvimento do sector dos serviços, e consequente aumento da procura de combustíveis para transportes (também impulsionado pelo congelamento dos preços de energia para restringir a inflação), e o aumento do rendimento disponível que deverá influenciar a procura de bens de consumo intensivos em energia.
- Aumento da procura dos países do Médio Oriente devido ao crescimento económico e populacional da região.



**Estimativa de crescimento da Procura Mundial de Petróleo (milhares de barris/dia)**

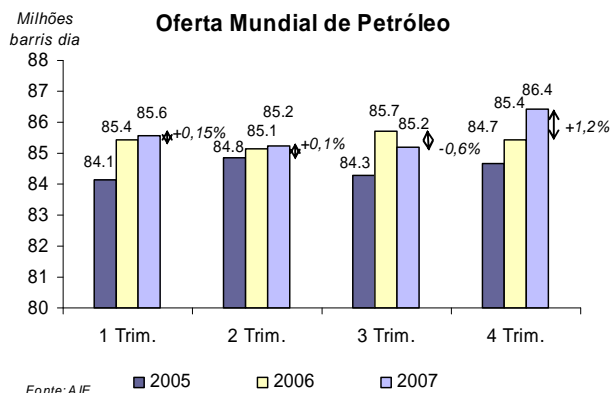


## Oferta

No quarto trimestre de 2007, a oferta aumentou 1,2% face a igual período do ano anterior. Foi atingido o nível de 86,4 mb/d, o que compara com 85,4 mb/d do trimestre homólogo de 2006. Este aumento está relacionado com:

- A recuperação da produção, em Dezembro, do México, China, Kazajistão, Rússia, Emirados Árabes Unidos e Reino Unido.
- Recuperação da produção do Brasil e início do funcionamento de um novo poço (Roncador) nos campos petrolíferos Basin.

O aumento da oferta foi, no entanto, travado pelas operações de manutenção em alguns poços de petróleo dos Emirados Árabes Unidos pelos problemas no campo Buzzard, no Reino Unido, e pela redução da produção do Canadá devido a problemas causados pelas condições meteorológicas adversas.



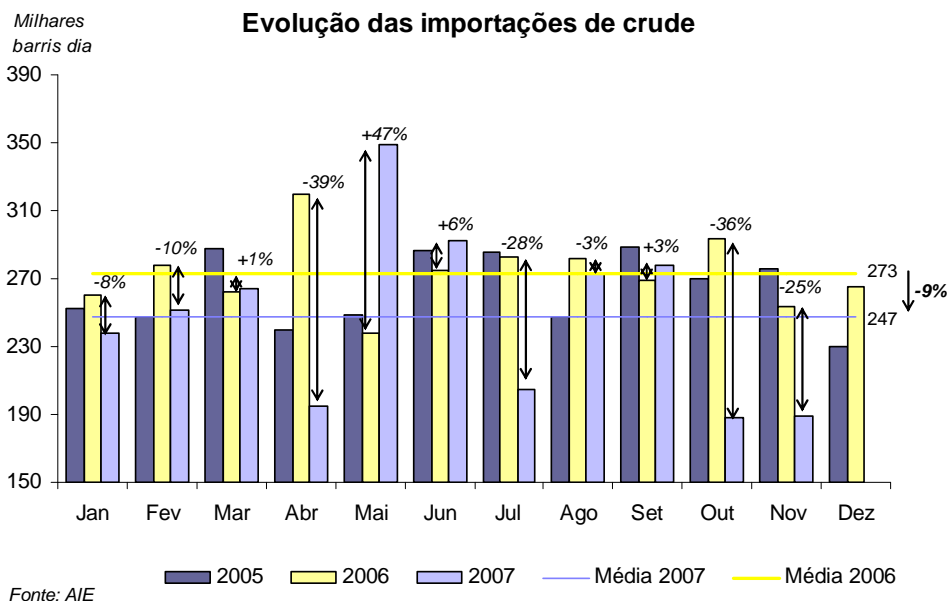
Em 2007 a oferta mundial de petróleo atingiu o nível médio de 85,6 mb/d, o que representa um crescimento de 0,2% face ao nível médio de 2006 (85,4 mb/d).

Tendo este crescimento sido inferior ao verificado na procura de petróleo, em resultado verificou-se uma redução dos stocks mundiais de petróleo durante o ano de 2007.<sup>1</sup>

### 1.1.2. Nacional – Importação de Petróleo

Uma vez que em território nacional não existe produção de petróleo (não existindo, por isso, oferta nacional), a procura nacional de petróleo satisfaz-se com importações de crude.

Em 2007 e até Novembro<sup>2</sup> Portugal registava uma redução nas importações de crude face a 2006 de 9%.



<sup>1</sup> De acordo com a AIE (International Energy Agency (2008d), *Oil Market Report – 13 February 2008*, Paris), os stocks de total oil diminuiram 123,3 milhões de barris de Dezembro de 2006 para Dezembro de 2007, tendo os stocks de crude oil diminuído 53,1 milhões de barris no mesmo período.

<sup>2</sup> No momento da preparação da Newsletter não estavam disponíveis os dados referentes ao mês de Dezembro de 2007.

Esta diminuição resulta fundamentalmente das paragens programadas para manutenção<sup>3</sup> das refinarias de Sines e do Porto, com efeitos particularmente visíveis ao nível das importações de petróleo nos meses de Outubro e Novembro.

No mês de Outubro de 2007, registou-se o valor mais baixo do ano ao nível das importações de petróleo. Estas situaram-se nos 188 milhares de barris diários (valor não atingido desde os mínimos de Fevereiro de 2004), registando uma descida de 36% face ao período homólogo de 2006.

Em Novembro de 2007, as importações de crude totalizaram os 189 milhares de barris diários, 25% abaixo do volume de importações registado em Novembro de 2006.

Em resultado destas paragens e da redução das importações de crude a quantidade de matérias primas processadas nas refinarias nacionais reduziu-se em mais de 6% durante o ano de 2007, tendo sido esta redução compensada pelo aumento do volume de importações de produtos transformados.

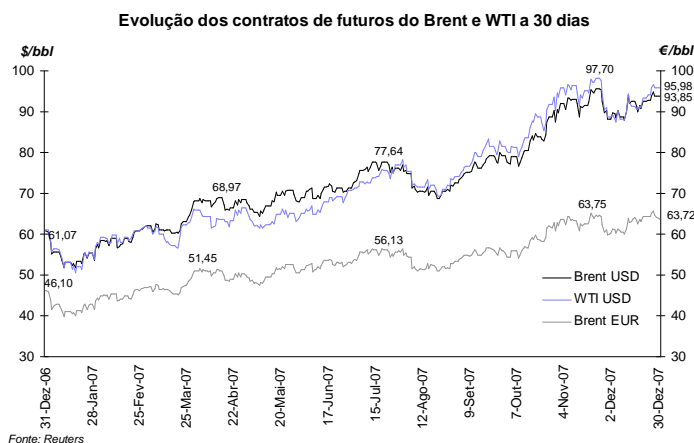
## 1.2. Preço internacional do petróleo

O ano de 2007 caracterizou-se por uma tendência de crescimento acentuada e continuada dos preços dos futuros do petróleo. Os preços que no início do ano se fixaram em redor dos \$60 terminaram o ano acima dos \$90.

O quarto trimestre de 2007 começou com os preços próximos dos \$80, tendo-se verificado nos meses de Outubro e Novembro uma subida acentuada destes para os máximos do ano.

De facto, nas últimas semanas de Novembro os preços do *Brent* atingiram valores acima dos 95 dólares, e só desceram para os 88 dólares na primeira semana de Dezembro.

No último dia do mês de Dezembro foi atingido no preço de fecho os \$93,85 e \$95,98 para os contratos de futuros a 1 mês do *Brent* e WTI, respectivamente.



Refira-se que após o término de 2007 os preços têm continuado a sua escalada, atingindo novos máximos históricos, e no dia 11 de Março de 2008<sup>4</sup> os futuros do *Brent* e WTI fecharam a cotar nos \$105,23 e \$108,78, respectivamente.

Apesar de o preço médio anual dos futuros do *Brent* a 1 mês cotado em dólares por barril ter subido, de 2006 para 2007, 10,1%, se compararmos os preços médios de 2006 com os de 2007 em euro por barril verificamos que o acréscimo de preço foi de apenas 0,4%<sup>5</sup>, em boa parte em resultado da depreciação do dólar ocorrida durante o ano de 2007.

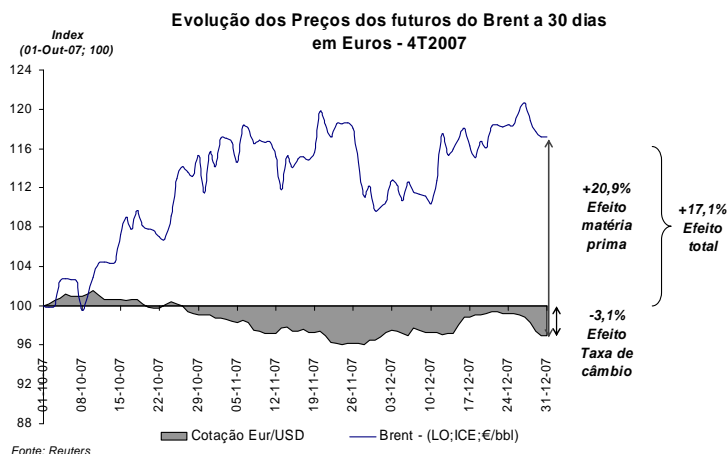
<sup>3</sup> De acordo com informação da Galp Energia (Galp Energia (2008), *Resultados Doze Meses 2007*, Lisboa) essas paragens destinaram-se a aumentar o ciclo de vida dos equipamentos, repor níveis de eficiência entretanto perdidos pelo desgaste dos equipamentos e operações de reparação, inspeção e substituição de equipamentos.

<sup>4</sup> Última cotação disponível aquando da publicação da presente *Newsletter*.

<sup>5</sup> Calculado com base nas cotações de fecho numa base diária.

Em termos globais, do início do quarto trimestre de 2007 até ao fim do ano, a cotação dos futuros do *Brent*, em dólares, registou um aumento de 20,9%. Esta subida foi atenuada por uma depreciação do dólar face ao euro, em aproximadamente 3,1%, o que, em termos finais, significou, em euros, um aumento da cotação do *Brent* em 17,1%.

Relativamente ao quarto trimestre do ano, em termos de preços médios dos futuros do *Brent*, em euros, e comparando com o terceiro trimestre de 2007 verificou-se um aumento de 12,8%.



Preço Médio dos futuros do *Brent* e do WTI a 30 dias

	4T2007	3T2007	4T2006	Variação 4T2007-3T2007	Variação 4T2007-4T2006
<i>Brent</i> (€/bbl)	61,3	54,3	47,1	12,8%	30,1%
WTI (€/bbl)	62,7	54,7	46,8	14,7%	34,1%

Fonte: Reuters

Se comparamos com o período homólogo de 2006 (quarto trimestre de 2006) verificamos uma subida, mais acentuada, de 30,1%, no preço médio dos futuros do *Brent* no quarto trimestre de 2007.

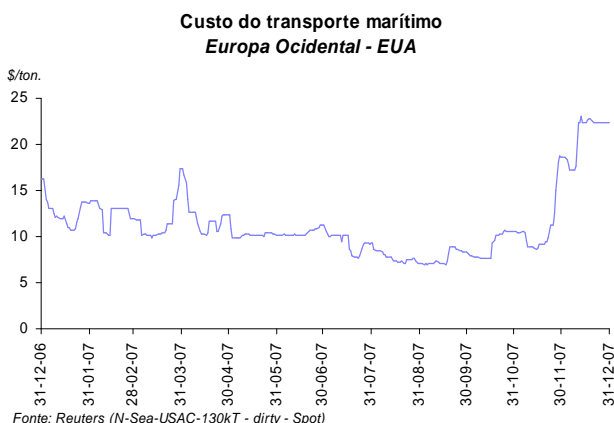
No caso do WTI, verificou-se um aumento de 14,7% entre o preço médio do terceiro trimestre de 2007 e o preço médio do quarto trimestre de 2007, e um aumento de 34,1% entre a média do quarto trimestre de 2006 e a média do quarto trimestre de 2007.

### 1.3. Preço dos transportes marítimos do petróleo

O quarto trimestre de 2007 caracterizou-se por uma inflexão no comportamento do preço do transporte marítimo de petróleo que se vinha a observar nos últimos meses. A partir de meados de Outubro registou-se um aumento acentuado do preço do transporte marítimo, que se prolongou até ao fim do quarto trimestre de 2007.

No fim do ano, o preço do transporte marítimo atingiu os \$22,4/tonelada, depois de ter atingido um máximo de \$23,05/tonelada no dia 13 de Dezembro.

Comparando os preços médios do quarto trimestre de 2007 com os do terceiro trimestre de 2007 registou-se um aumento de cerca de \$5,4/tonelada no preço do transporte marítimo de petróleo.



Fonte: Reuters (N-Sea-USAC-130kT - dirty - Spot)

A evolução no quarto trimestre de 2007 explica-se principalmente por quatro factores:

- Aumento da procura norte-americana, aliada à disponibilidade reduzida de transportes;
- Preços elevados da gasolina nos EUA permitiram a arbitragem de preços com a Europa;
- Atrasos no transporte devidos a questões meteorológicas (mau tempo no Mar do Norte em Novembro e Dezembro);
- Problemas em refinarias Europeias, aquando da adopção de novas especificações técnicas, implicaram paragens de produção.

## 2. Análise dos mercados nacionais de combustíveis líquidos (gasolina e gasóleo rodoviário)

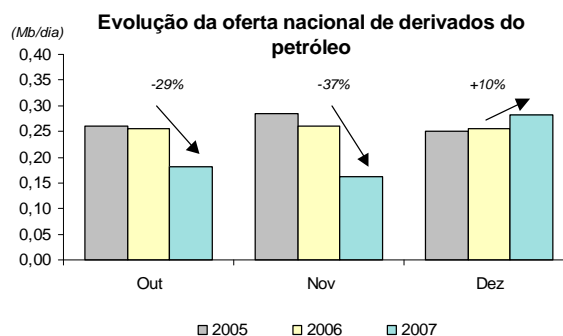
### 2.1. Oferta

#### 2.1.1. Nacional

Em 2007, a oferta nacional de derivados de petróleo diminuiu, em média, 5,2%. Para esta redução contribuiu uma retracção acentuada da oferta em 18,8% no quarto trimestre do ano.

Esta redução foi particularmente evidente nos meses de Outubro e Novembro de 2007 em resultado de paragens na produção das refinarias de Sines e de Leça da Palmeira para operações de manutenção.

Assim, em termos homólogos, em Outubro de 2007, a oferta nacional de derivados de petróleo diminuiu 29%, enquanto que em Novembro de 2007 diminuiu 37%.



Contrariando a descida acentuada dos dois meses precedentes, em Dezembro, a oferta nacional de derivados de petróleo aumentou 10%.

Em 2007, em resultado da redução da oferta nacional de combustíveis líquidos verificou-se uma diminuição das exportações de combustíveis e dos níveis de *stocks* de produtos acabados em território nacional.

De acordo com a Galp Energia<sup>6</sup>, as exportações em 2007 sofreram uma redução de 23% face a 2006.

No quarto trimestre do ano as exportações, em volume, caíram 43% face ao trimestre homólogo de 2006. Uma diminuição explicada, em parte, pela redução das exportações de fuel em 66% (produzido na refinaria do Porto), em resultado da paragem superior a um mês para manutenção desta refinaria.

#### 2.1.2. Importação

Nos últimos anos a capacidade de produção de gasóleo em Portugal tem ficado aquém da procura nacional.

No ano de 2007, esse elemento associado à redução da oferta de produtos refinados em resultado da menor utilização da capacidade de refinação nacional colocou uma pressão superior sobre as importações de produtos transformados, em particular gasóleo, para fazer face ao aumento da procura.

Relativamente ao gasóleo, durante 2007 e até Novembro<sup>7</sup>, Portugal tinha importado 808,9 milhões de litros, o que representa um aumento de 24,7% face a igual período de 2006. Na realidade em 2006, as importações de gasóleo atingiram os cerca de 730 milhões de litros.

Só em Outubro, comparando com o período homólogo de 2006, as importações de gasóleo aumentaram 21,5%. Já em Novembro de 2007, em comparação com o mesmo período de 2006, as importações de gasóleo diminuíram 9,5%.

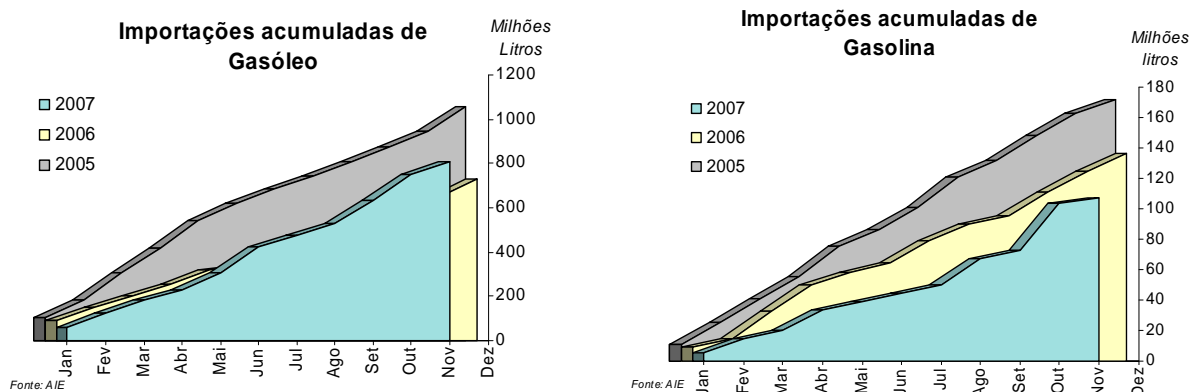
Quanto à gasolina, apesar de Portugal ser um exportador líquido de gasolina, durante o ano de 2006 importou cerca de 137 milhões de litros. Até Novembro de 2007, os níveis de importação de

<sup>6</sup> Galp Energia (2008), *Resultados Doze Meses 2007*, Lisboa.

<sup>7</sup> Não se encontra ainda disponível a informação relativa ao mês de Dezembro de 2007.

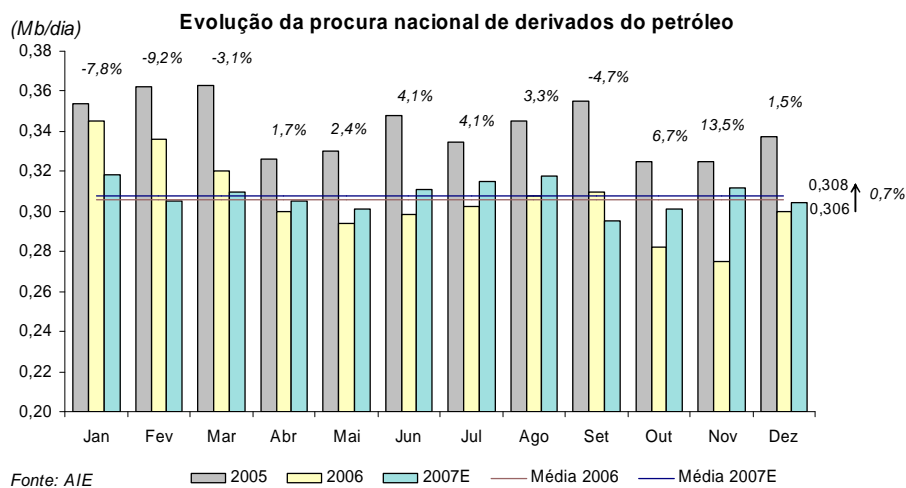
gasolina alcançaram os 107 milhões de litros, o que representa uma diminuição de 13,6% face a igual período de 2006.

Em comparação com o respectivo período homólogo de 2006, no mês de Outubro de 2007 registou-se um aumento de 108,3% no volume de importações de gasolina. Já em Novembro de 2007, as importações de gasolina diminuíram 72,3% face a igual período de 2006.



## 2.2. Procura

De acordo com dados da AIE, em 2007, a procura nacional de produtos derivados do petróleo aumentou 0,7% face a 2006. Durante o ano de 2007, apenas no primeiro trimestre se verificou uma diminuição da procura nacional (em 6,7%), tendo no segundo, terceiro e quarto trimestres sido registadas subidas de 2,7%, 0,9% e 7%, respectivamente, face aos trimestres homólogos de 2006.



Dos factores que influenciaram o ligeiro crescimento da procura no quarto trimestre de 2007, face ao quarto trimestre de 2006, destaca-se o aumento do consumo de:

- **Fuelóleo para produção de energia** – O consumo de fuelóleo para produção de energia aumentou 441,7% em resultado da menor utilização das centrais hídricas;
- **Nafta química** – O consumo de nafta química, principalmente utilizada na indústria química, registou um aumento de 243,8%;
- **Thick-Fuel-Oil 1%** – O consumo de Thick-Fuel-Oil 1% registou uma subida na ordem dos 37,9%;
- **Asfaltos** – O consumo para asfaltos aumentou 18,1%.

O crescimento da procura foi, no entanto, atenuado pela queda de 51,4% do consumo nacional de matérias-primas de Aromáticos e pela diminuição do consumo de coque de petróleo (-24,6%), de gasolina sem chumbo 98 (-22,2%), e de fuelóleo para a indústria (-16,4%), face ao quarto trimestre de 2006.

A manutenção da tendência de crescimento da procura de produtos derivados do petróleo foi potenciada pelo aumento do consumo global de combustíveis para fins rodoviários.

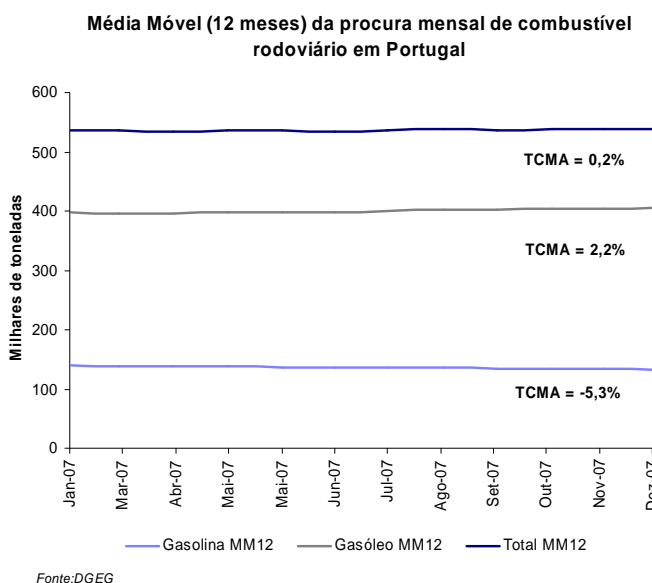
De facto, a quantidade de combustíveis consumida para fins rodoviários aumentou 1,2% no quarto trimestre de 2007, em comparação com igual período de 2006. Este crescimento encontra-se associado ao aumento do consumo de gasóleo (+3,8%), já que o consumo de gasolina se reduziu (-6%).

O decréscimo da gasolina, quando comparado com a subida do gasóleo, resulta, em parte, do efeito de substituição que existe entre veículos movidos a gasolina e os movidos a gasóleo<sup>8</sup>.

Ainda assim, numa análise dos últimos 12 meses<sup>9</sup>, verifica-se que o consumo de combustíveis rodoviários em Portugal tem vindo a registar um acréscimo anual<sup>10</sup> ligeiro de 0,2%, com o consumo de gasóleo a registar uma variação positiva de 2,2% nos últimos 12 meses, e o consumo de gasolina a registar uma quebra de 5,3%.

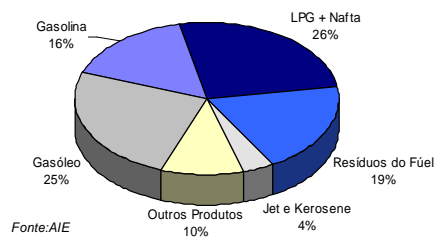
Em Dezembro de 2007, cerca de metade (49%) da procura nacional de produtos derivados do petróleo dirigiu-se ao consumo de gasóleo e gasolina para fins de transporte.

Nos anos mais recentes, o peso relativo dos vários produtos derivados do petróleo na procura não se tem alterado. O peso relativo destes produtos manteve-se praticamente constante entre Dezembro de 2006 e Dezembro de 2007.

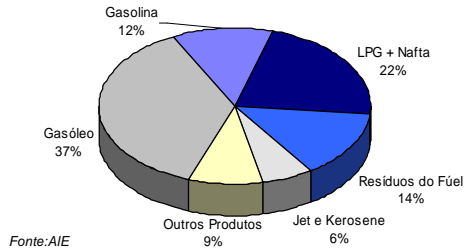


Contudo, se alterarmos o horizonte temporal de comparação, verificamos que existem diferenças bastante significativas ao nível da importância dos diversos derivados do petróleo na procura. Assim, em Dezembro de 2007, face a Dezembro de 1997, registou-se um maior peso do gasóleo (cujo peso relativo passou de 25% para 37%) e um menor peso da gasolina (passou de 16% para 12%) e dos resíduos (passou de 19% para 14%).

**Composição da Procura de derivados do Petróleo em Dezembro de 1997**



**Composição da Procura de derivados do Petróleo em Dezembro de 2007**



<sup>8</sup> Esta temática foi abordada pormenorizadamente na *Newsletter* do quarto trimestre de 2005, disponível em [www.autoridadedaconcorrenca.pt](http://www.autoridadedaconcorrenca.pt) – Publicações.

<sup>9</sup> De Janeiro de 2007 a Dezembro de 2007.

<sup>10</sup> Média Móvel a 12 meses.

## 2.3. Evolução dos preços de venda ao público de combustíveis

### 2.3.1. Evolução e nível de preços

#### 2.3.1.1. Internacionais

No final de Dezembro de 2007, os preços internacionais da gasolina e do gasóleo atingiram os €69,96/bbl e €80,67/bbl, respectivamente.

No quarto trimestre de 2007 manteve-se a tendência de crescimento dos preços do gasóleo, iniciada no primeiro trimestre de 2007.

Após atingir um máximo de \$84,17, em meados de Novembro, o preço do gasóleo diminuiu até ao início de Dezembro, voltando à tendência crescente a partir de então.

O preço da gasolina, durante o quarto trimestre de 2007, acompanhou a tendência de evolução do gasóleo.

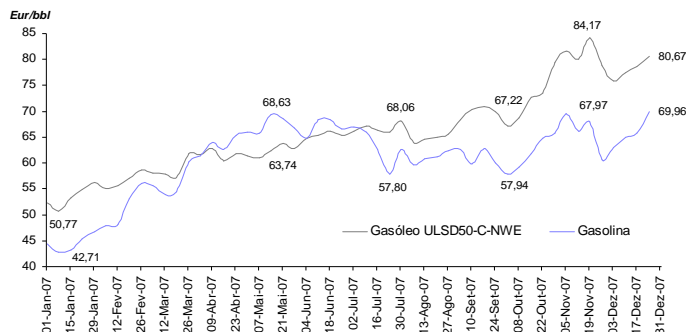
Em consequência o diferencial de preços entre os dois combustíveis manteve o ritmo de crescimento, iniciado no terceiro trimestre, atingindo o máximo do ano (\$18/bbl) na última semana de Novembro de 2007, e tendo fechado 2007 nos \$11/bbl.

Do início do quarto trimestre de 2007 ao fim do trimestre<sup>11</sup>, registou-se um acréscimo no preço, em euros, da gasolina e do gasóleo em 20,8%, e 20,0%, respectivamente.

Em termos de preços médios trimestrais, no quarto trimestre de 2007 verificou-se um aumento de 4% no preço internacional da gasolina quando comparado com o terceiro trimestre de 2007, e um aumento acentuado de 33,1% quando comparado com o período homólogo de 2006.

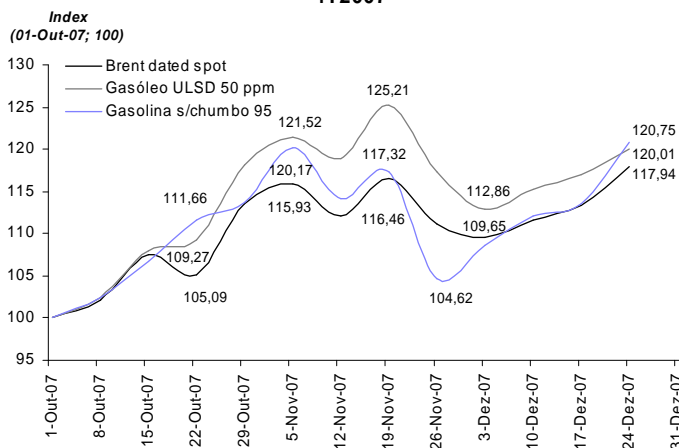
No que concerne ao gasóleo, o preço médio trimestral internacional registou um aumento de 14,5% face ao terceiro trimestre de 2007, e um aumento de 30,7% face ao quarto trimestre de 2006.

**Evolução do preços do Gasóleo e Gasolina Rotterdam, Barges FOB**



Fonte: Reuters

**Index de preços spot do Brent, Gasóleo e Gasolina em Euros 4T2007**



Fonte: Reuters

**Preço Médio da Gasolina e do Gasóleo Rotterdam, Barges FOB**

	4T2007	3T2007	4T2006	Varição 4T2007-3T2007	Varição 4T2007-4T2006
Gasolina s/ 95	64,4	61,9	48,4	4,0%	33,1%
Gasóleo	76,8	67,1	58,8	14,5%	30,7%

Fonte: Reuters

<sup>11</sup> Semana com início a 24 de Dezembro e término a 30 de Dezembro de 2007.

### 2.3.1.2. Nacionais

#### **Análise do PMVP antes de impostos**

Em Portugal, em 2007, os PMVP antes de impostos dos combustíveis apresentaram uma tendência crescente, iniciada a partir do início de Fevereiro de 2007. Esse crescimento de preços foi particularmente saliente no caso do gasóleo, que começou o ano com um PMVP antes de impostos de 47,8 cêntimos/litro e terminou com o preço nos 61,7 cêntimos/litro. O preço da gasolina também cresceu, de 43,6 cêntimos/litro na primeira semana de Janeiro de 2007, para 53,8 cêntimos/litro na última semana de Dezembro de 2007.

O quarto trimestre de 2007 ficou marcado, em território nacional, pelo aumento do preço do gasóleo e pelo retomar do crescimento do preço da gasolina sem chumbo 95.

Durante o quarto trimestre de 2007, o diferencial entre os PMVP antes de impostos dos dois combustíveis esteve, em média, próximo dos 6 cêntimos por litro, chegando a atingir valores de 8 cêntimos por litro nas primeiras semanas de Dezembro.

O comportamento do diferencial deveu-se, em grande parte, ao aumento mais pronunciado do preço do gasóleo face ao incremento do preço da gasolina sem chumbo 95.

Da primeira semana de Outubro à última de Dezembro de 2007, registou-se uma subida do PMVP antes de impostos de 11,4% no caso do gasóleo, e de 4,6% no caso da gasolina sem chumbo 95. A subida dos preços fez-se sentir, em particular, durante o mês de Novembro, com o gasolina a iniciar uma trajectória descendente duas semanas antes do gasóleo, no fim do período em análise.

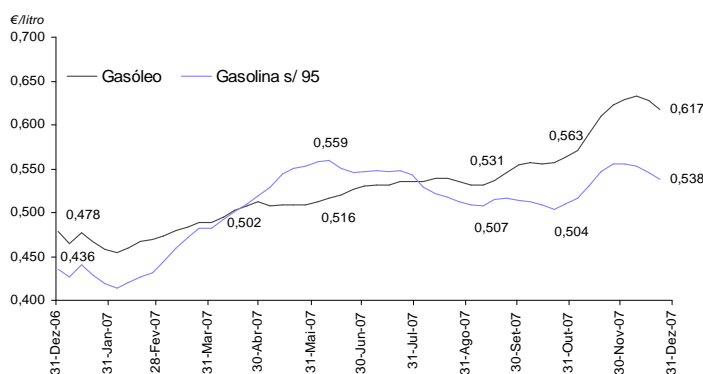
Face ao quarto trimestre de 2006, no último trimestre de 2007 os preços médios da gasolina e do gasóleo aumentaram respectivamente 18,9% e 19,4%.

O preço médio da gasolina, no quarto trimestre de 2007, que no mercado internacional verificou um aumento de 4% face ao terceiro trimestre de 2007, registou, em território nacional, um aumento de 0,4%.

O preço médio do gasóleo, no quarto trimestre de 2007, subiu 14,5% no mercado internacional, quando comparado com o terceiro trimestre de 2007 e 10,5% no mercado nacional.

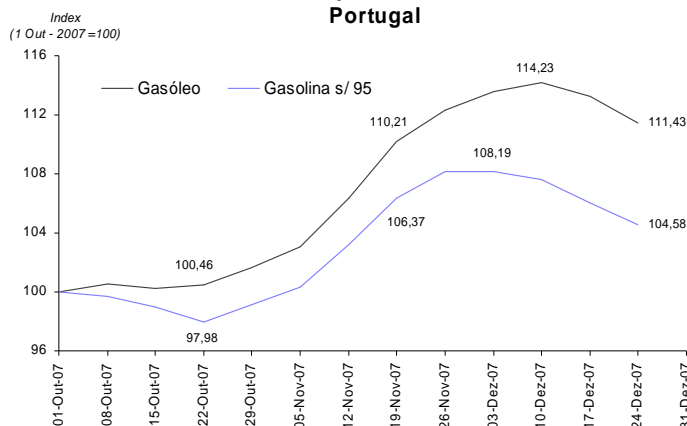
No passado tem-se verificado que os preços no mercado nacional reagem com cerca de duas semanas de atraso, em média, face aos preços noutros países europeus e com quatro semanas de atraso face ao preço *spot* do *Brent* nos mercados internacionais. Assim, a variação do preço nos mercados internacionais poderá ainda não estar totalmente reflectida nos preços nacionais.

**PMVP antes de impostos dos combustíveis Portugal**



Fonte: Comissão Europeia e DGEG

**PMVP antes de impostos dos combustíveis Portugal**



Fonte: AdC com base em dados da Comissão Europeia e DGEG

**Preço Médio do PMVP antes de impostos dos combustíveis (€/litro)**

	4T2007	3T2007	4T2006	Variação 4T2007-3T2007	Variação 4T2007-4T2006
Gasolina s/ 95	0,530	0,528	0,446	0,4%	18,9%
Gasóleo	0,591	0,535	0,495	10,5%	19,4%

Fonte: Comissão Europeia; DGEG.

É expectável que tal desfasamento se atenuem em 2008 com a anunciada alteração da fórmula de indexação dos preços à saída das refinarias nacionais anunciada pela empresa Galp Energia em Março de 2008<sup>12</sup>.

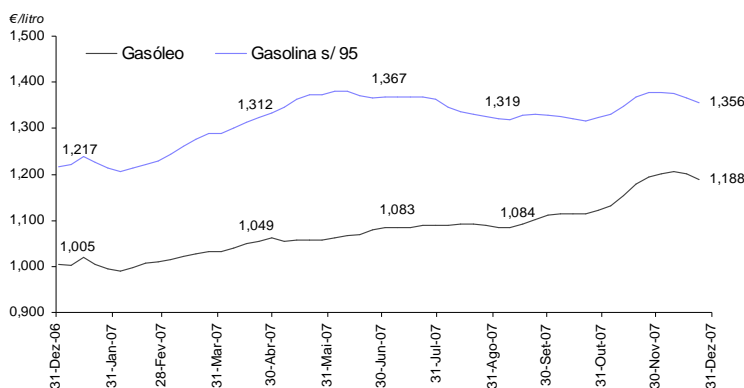
### Análise do PMVP

Os PMVP verificaram também uma trajectória ascendente durante o ano de 2007.

Em particular, o gasóleo registou uma subida dos 1,005 €/litro, na primeira semana de 2007, para os 1,188 €/litro na última semana do ano.

O PMVP da gasolina, por seu lado, aumentou dos 1,217 €/litro na primeira semana de Janeiro de 2007, para os €1,356 €/litro na última semana de Dezembro de 2007.

**PMVP dos combustíveis - Portugal**



Fonte: Comissão Europeia e DGEG

Apesar do aumento do PMVP semanal registado da primeira semana de Janeiro de 2007 à última de Dezembro, se compararmos os PMVP de 2006 com o de 2007 verificamos um aumento de apenas 3,2% para a gasolina sem chumbo 95 e de 3,3% para o gasóleo em território nacional, em grande parte pelo facto de o final do ano de 2006 se ter caracterizado por uma descida dos preços.

Durante o quarto trimestre de 2007, mantendo a tendência de crescimento, o PMVP do gasóleo atingiu valores historicamente elevados, tendo nas últimas semanas de Dezembro de 2007 registado valores em linha com os máximos de Agosto de 2006.

No quarto trimestre de 2007, o PMVP da gasolina sem chumbo 95 retomou a trajectória de subida, que havia sido interrompida no terceiro trimestre, atingindo valores idênticos aos máximos do ano (atingidos em Junho de 2007).

O diferencial entre os PMVP dos dois combustíveis diminuiu no quarto trimestre de 2007, atingindo os valores mais baixos do ano em Dezembro. A diminuição do diferencial, em linha com a verificada no trimestre anterior, foi mais pronunciada a partir da última semana de Novembro, situando-se na última semana de Dezembro de 2007 em, aproximadamente, 17 cêntimos por litro.

Face ao terceiro trimestre de 2007, o PMVP trimestral da gasolina aumentou 0,2% enquanto que o do gasóleo aumentou 6,2%.

Relativamente ao trimestre homólogo de 2006, o PMVP do quarto trimestre de 2007 da gasolina aumentou 10,9% e o do gasóleo 14,5%.

#### Preço Médio do PMVP dos combustíveis (€/litro)

	4T2007	3T2007	4T2006	Varição 4T2007-3T2007	Varição 4T2007-4T2006
Gasolina s/ 95	1,347	1,344	1,214	0,2%	10,9%
Gasóleo	1,156	1,089	1,010	6,2%	14,5%

Fonte: Comissão Europeia; DGEG.

<sup>12</sup> Galp Energia – “Full Year 2007 Results” – Lisbon, 6 March 2008.

### 2.3.2. Comparações regionais

Na última semana de Dezembro de 2007<sup>13</sup>, o **preço médio** da gasolina sem chumbo 95 não apresentou diferenças relevantes entre regiões. A diferença máxima registada foi de 0,4 cêntimos/litro. O Algarve registou o preço médio mais elevado (€1,361/litro) enquanto que o resto das regiões registou um preço médio de €1,358/litro, à excepção da região Centro que registou o preço médio mais baixo (€1,357/litro).

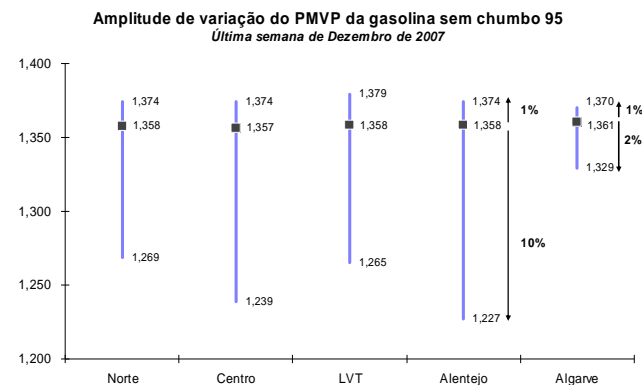
As amplitudes de variação (diferença entre o preço mais baixo e o preço mais alto praticados na venda ao público) foram diferentes entre regiões durante a última semana de Dezembro. Para a gasolina sem chumbo 95, a **maior amplitude de variação** de preços foi registada na região do Alentejo (11%) e a região com menor amplitude de variação foi o Algarve (3%).

O preço da gasolina sem chumbo 95 **mais elevado** registou-se na região de Lisboa e Vale do Tejo (€1,379/litro), enquanto que o **preço mais baixo** se registou no Alentejo (€1,227/litro).

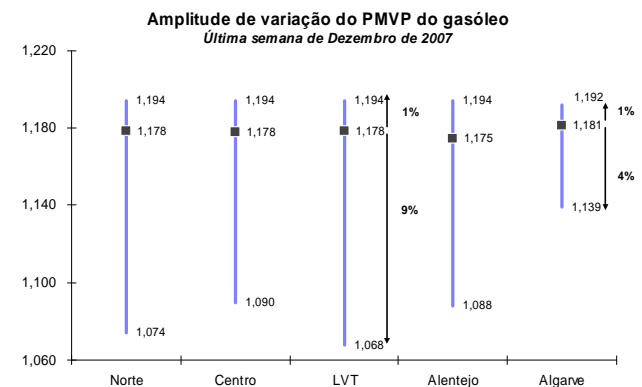
Relativamente ao gasóleo, os **preços médios** entre regiões não diferiram significativamente (0,6 cêntimo/litro). O **preço médio mais baixo** foi registado na região do Alentejo (€1,175/litro) e o **mais elevado** na região do Algarve (€1,181/litro).

As **amplitudes de variação dos preços** do gasóleo são, em média, maiores entre as diferentes regiões. A região de Lisboa e Vale do Tejo apresentava a maior amplitude de variação (cerca de 10%), e o Algarve a menor (cerca de 5%).

Para o gasóleo, o **preço mais baixo** registou-se na região de Lisboa e Vale do Tejo (€1,068/litro), enquanto que o **preço mais alto** (€1,194/litro) se registou em quatro regiões – Norte, Centro, Lisboa e Vale do Tejo e Alentejo.



Fonte: DGEG; Análise Autoridade da Concorrência



Fonte: DGEG; Análise Autoridade da Concorrência

Maior pormenor relativamente às diferenças regionais é facultado nos Anexos Estatísticos I e II da *Newsletter*.

<sup>13</sup> Semana de 24 a 30 de Dezembro de 2007.

### 2.3.3. Comparações por localização do retalhista

No final de Dezembro de 2007<sup>14</sup>, os **preços médios mais baixos** da gasolina sem chumbo 95 e do gasóleo registaram-se em postos de combustíveis junto a áreas comerciais, nomeadamente supermercados e hipermercados. Nesses postos, os preços médios atingiram os €1,322/litro e €1,143/litro para a gasolina sem chumbo 95 e para o gasóleo, respectivamente.

Os preços médios registados nos **hipermercados** foram 2,9% mais baixos do que os preços médios praticados nas auto-estradas para a gasolina sem chumbo 95 e 3,3% mais baixos do que os preços médios do gasóleo em postos de auto-estrada.

Durante 2007, os preços médios registados nos **hipermercados** foram entre 2% e 4% mais baixos do que os preços médios praticados nas auto-estradas para a gasolina sem chumbo 95 e entre 3% e 5% mais baixos do que os preços médios do gasóleo em postos de auto-estrada.

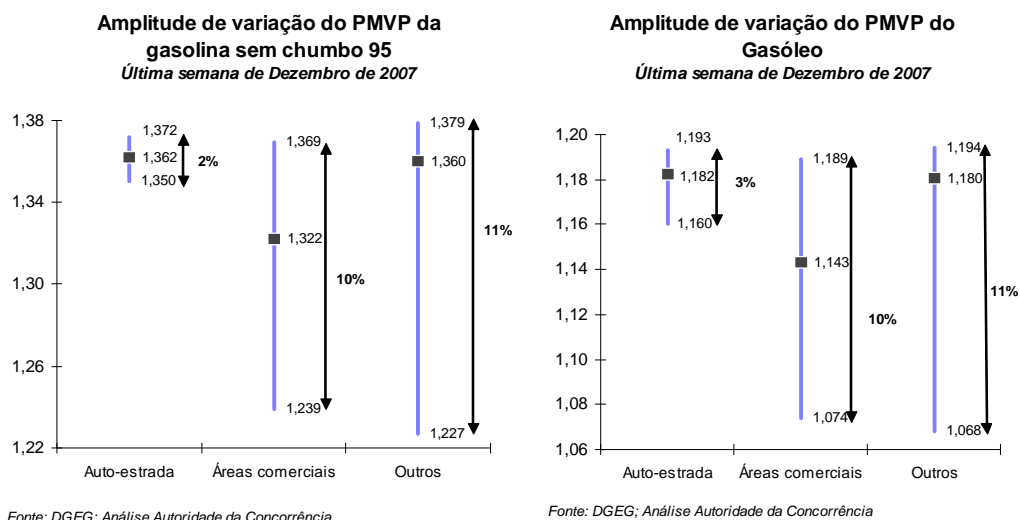
O crescimento dos postos de combustíveis de supermercados e hipermercados será um elemento disciplinador fundamental da concorrência de preços dos combustíveis ao nível retalhista.

Efectivamente, os **preços médios mais elevados** verificaram-se nos postos de auto-estradas quer para a gasolina sem chumbo 95 quer para o gasóleo (€1,362/litro e €1,182/litro, respectivamente).

A **amplitude de preços** foi particularmente elevada em postos localizados nos hipermercados (10% para a gasolina sem chumbo 95 e para o gasóleo) e em outras localizações fora de zonas comerciais e auto-estradas (11% para a gasolina sem chumbo 95 e para o gasóleo).

Os postos localizados em auto-estradas continuam a ter a amplitude de variação de preço mais reduzida (2% para a gasolina sem chumbo 95 e 3% para o gasóleo).

Registe-se que, no quarto trimestre de 2007, a amplitude de preços nas auto-estradas se manteve nos dois combustíveis face ao terceiro trimestre de 2007, tendo variado durante o ano de 2007 entre 1% e 2% no caso da gasolina sem chumbo 95, e 2% e 3% no caso do gasóleo.



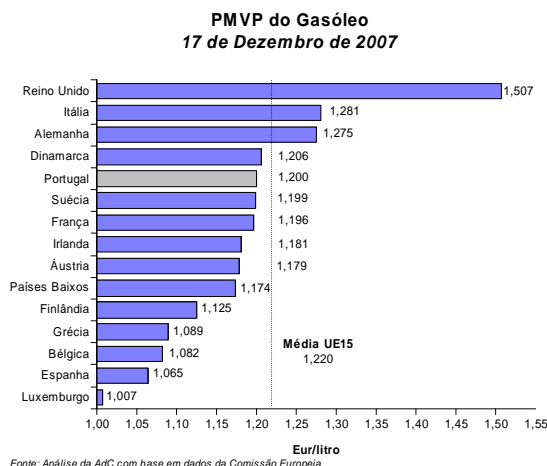
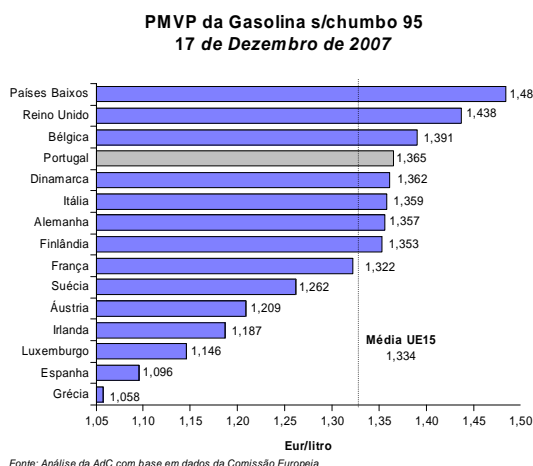
Maior pormenor relativamente às diferenças por tipo de posto é facultado nos Anexos estatísticos I e II da *Newsletter*.

<sup>14</sup> Semana de 24 a 30 de Dezembro de 2007.

### 2.3.4. Comparações internacionais – UE a 15

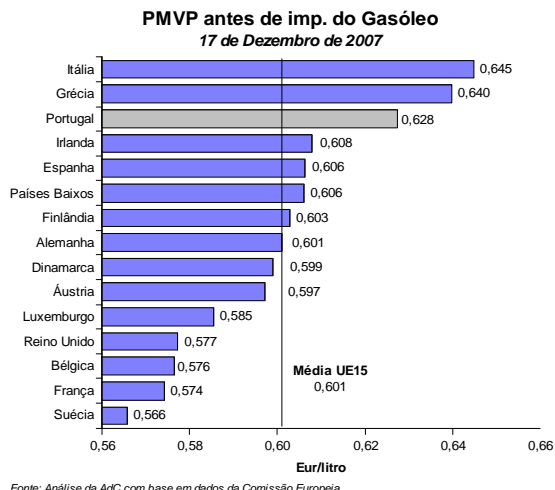
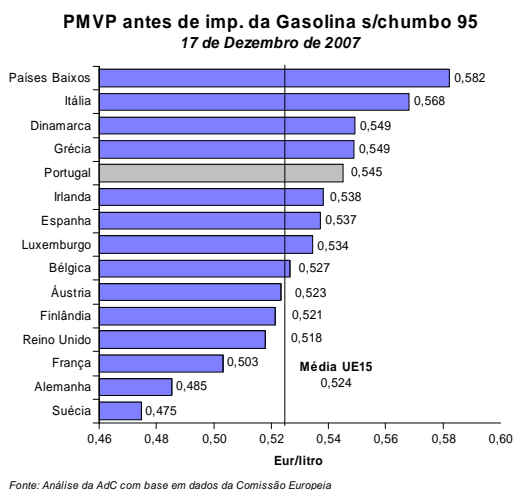
Na última semana de Dezembro, para a qual existem dados disponíveis para efeitos de comparações internacionais<sup>15</sup>, em Portugal, o PMVP da gasolina sem chumbo 95 era superior à média da União Europeia<sup>16</sup>, enquanto que o do gasóleo se mantinha abaixo da média.

A gasolina sem chumbo 95 registava um PMVP de €1,365/litro (2,3% acima da média da UE) e o gasóleo de €1,200/litro (1,6% abaixo da média da UE). Em relação ao trimestre anterior, em termos absolutos, a gasolina afastou-se da média da UE, enquanto que o gasóleo se aproximou da média, estando agora com uma diferença menor face a esta.



No final de Dezembro<sup>17</sup>, em Portugal, a gasolina sem chumbo 95 apresentava um PMVP líquido de impostos de €0,545/litro e o gasóleo de €0,628/litro, o que compara, respectivamente, com os preços médios de €0,524/litro e €0,601/litro registados, na União Europeia a 15.

No final de Dezembro, Portugal registou o quinto preço antes de impostos mais elevado da gasolina sem chumbo 95 na UE a 15, sendo superado pela Holanda, Itália, Dinamarca e Grécia. Em relação ao gasóleo, Portugal registou o terceiro preço antes de impostos mais alto na UE a 15, sendo superado apenas pela Itália e pela Grécia.



Apesar de o PMVP da gasolina sem chumbo 95 estar 2,3% acima da média comunitária, o PMVP antes de impostos da gasolina encontrava-se, no dia 17 de Dezembro de 2007, aproximadamente, 4% acima da média da UE.

<sup>15</sup> 17 de Dezembro de 2007. Refira-se que esta semana difere da utilizada nas secções 2.3.1.2, 2.3.2 e 2.3.3 pelo facto de já existirem dados disponíveis para Portugal.

<sup>16</sup> Média ponderada pelo volume vendido. União Europeia a 15.

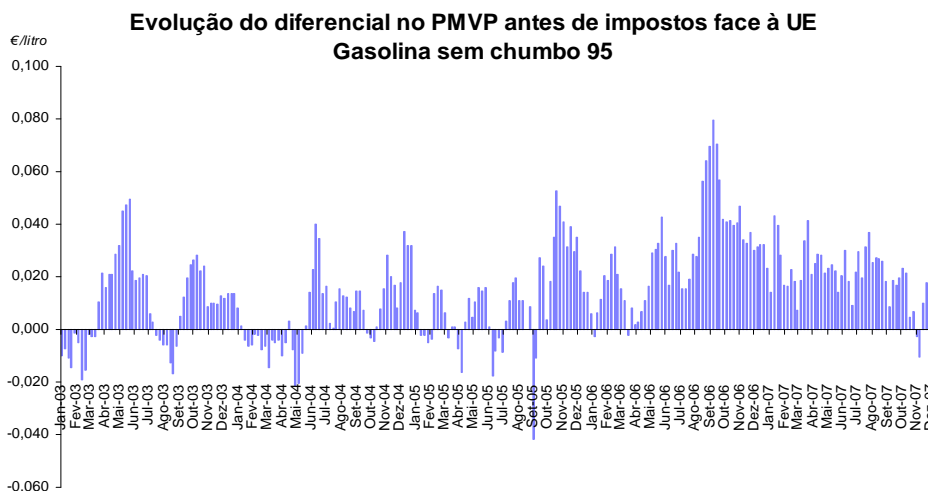
<sup>17</sup> 17 de Dezembro de 2007.

Já no caso do gasóleo, o preço com impostos encontrava-se, no final de Dezembro de 2007, 1,6% abaixo da média da UE, não obstante, o preço antes de impostos ser superior à média comunitária em, aproximadamente, 4,5%.<sup>18</sup>

No final de Dezembro de 2007, a amplitude de preços antes de impostos da gasolina entre os vários países era superior à do gasóleo. A diferença entre o preço mais baixo e o mais elevado era de 22,5% para a gasolina e de, aproximadamente, 14% para o gasóleo.

O preço da gasolina sem chumbo 95 em Portugal tem sido sistematicamente superior à média da União Europeia a 15. Esta tendência, patente desde finais de 2005, manteve-se no quarto trimestre de 2007.

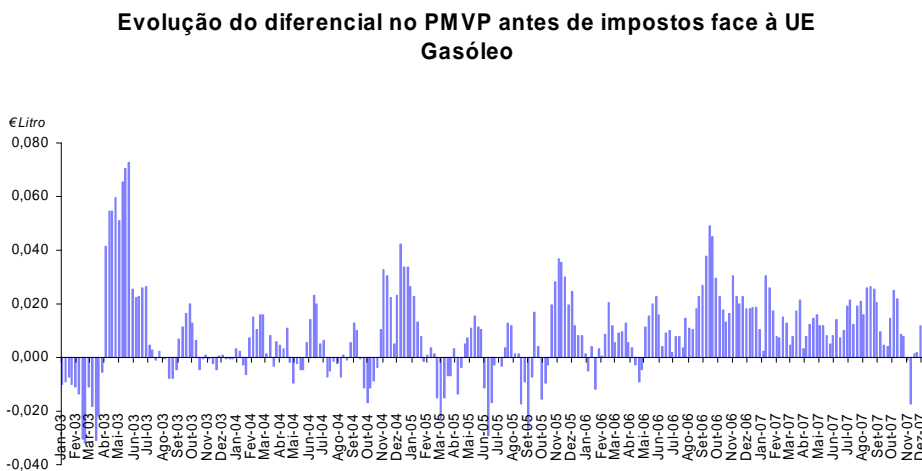
Ainda assim, a média das diferenças no quarto trimestre de 2007 registou uma diminuição de 38% em relação à média das diferenças do terceiro trimestre de 2007.



Fonte: Análise da AdC com base em informação da Comissão Europeia

Durante o quarto trimestre de 2007, no gasóleo, o diferencial manteve a tendência verificada nos últimos semestres, mantendo-se uma situação de diferenças claramente positivas, em oposição à oscilação entre o positivo e o negativo verificada anteriormente.

Tal como para a gasolina sem chumbo 95 a média das diferenças do quarto trimestre de 2007 registou um valor 37% inferior relativamente à média das diferenças do terceiro trimestre de 2007.



Fonte: Análise da AdC com base em informação da Comissão Europeia

<sup>18</sup> O Impacte da Fiscalidade sobre o preço dos combustíveis foi abordado pormenorizadamente no capítulo 4 da *Newsletter* do primeiro trimestre de 2007, disponível em [www.autoridadedaconcorrenca.pt](http://www.autoridadedaconcorrenca.pt) – Publicações.

### 2.3.5. Nível de ineficiência<sup>19</sup>

Mantendo os critérios de *Newsletters* anteriores, denomina-se **margem de ineficiência** do mercado nacional de um combustível à diferença entre o preço com impostos efectivamente praticado em Portugal e o preço com impostos que Portugal praticaria se, dada a sua carga fiscal (exógena ao mercado), o seu preço líquido de impostos fosse o mais baixo da UE (denominado por “PVP teórico”). Quanto menor esta margem de ineficiência, maior o grau de eficiência do mercado nacional desse combustível no seio da UE a 15.

No final de Dezembro de 2007<sup>20</sup>, a Suécia era o país da UE a 15 com os preços líquidos de impostos mais baixos na gasolina sem chumbo 95 e no gasóleo rodoviário. Considerando os preços médios trimestrais antes de impostos deste país, aplicando-lhe uma carga fiscal idêntica à nacional, verifica-se que, no quarto trimestre de 2007, a diferença entre os preços efectivamente praticados em território nacional e os “PVP teóricos” era de 7,8 cêntimos/litro na gasolina sem chumbo 95, e de 7,5 cêntimos/litro no gasóleo.

Durante o trimestre, em Portugal, a diferença entre o “PVP teórico” e o PVP efectivo aumentou nos dois combustíveis.

Assim, em Outubro, se considerarmos os preços antes de impostos dos países com menores preços na gasolina sem chumbo 95, e lhes aplicarmos a carga fiscal que incide sobre os combustíveis em Portugal, verificamos que este preço seria 7,4 cêntimos/litro inferior ao preço praticado em território nacional. Já em Dezembro esse diferencial aumentou para os 10,4 cêntimos/litro.

No caso do gasóleo, se considerarmos os preços antes de impostos dos países com menores preços, e lhes aplicarmos a carga fiscal que incide sobre os combustíveis em Portugal, verificamos que em Outubro esse preço seria 7,8 cêntimos/litro inferior ao preço praticado em território nacional. Já em Dezembro esse diferencial ascenderia a 8,1 cêntimos/litro.

<b>Gasolina sem chumbo 95</b>					Por referência
	p	p*	p-p*	MM 3 meses p-p*	p Esp
Out-07	1,322	1,248	0,074	0,081	1,064
Nov-07	1,356	1,301	0,055	0,068	1,093
Dez-07	1,373	1,269	0,104	0,078	1,100

<b>Gasóleo rodoviário</b>					Por referência
	p	p*	p-p*	MM 3 meses p-p*	p Esp
Out-07	1,115	1,037	0,078	0,065	1,005
Nov-07	1,165	1,100	0,065	0,066	1,051
Dez-07	1,203	1,122	0,081	0,075	1,072

**Legenda:**

p = PMVP com impostos praticado em Portugal

p\* = PMVP eficiente = PMVP com impostos que Portugal praticaria se dada a sua carga fiscal, que é exógena, o seu PMVP líquido de impostos fosse o mais baixo da UE.

p-p\* = Margem de ineficiência

p Esp = PMVP com impostos praticado em Espanha

Fonte: AdC com base em dados da Comissão Europeia

Durante o quarto trimestre de 2007, ainda que Portugal tivesse o preço mensal médio mais baixo dos países da União Europeia, após considerada a carga fiscal, o PMVP de ambos os combustíveis estaria acima do praticado em Espanha (reflectindo uma menor carga fiscal relativa em Espanha).

Numa análise de base mensal, em geral, o quarto trimestre de 2007 caracterizou-se por um aumento do nível de ineficiência do mercado nacional dos dois combustíveis (mantendo a tendência). Apesar de uma ligeira correcção no mês de Novembro, em Dezembro, o nível de ineficiência voltou a acentuar-se<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> Refira-se que, além da eficiência e intensidade da concorrência no mercado, existem outros factores que podem contribuir para as diferenças de preços existentes entre mercados, nomeadamente factores relacionados com a posição geográfica dos mercados que condicionam a acessibilidade da matéria-prima, custos de transporte e armazenagem, custos portuários, entre outros. Estes factores têm influência directa sobre os preços, uma vez que afectam os custos imputados aos produtos finais.

<sup>20</sup> Última semana com dados disponíveis à data de redacção da *Newsletter*.

<sup>21</sup> De referir que a análise para o mês de Dezembro inclui apenas dados relativos às duas primeiras semanas do mês (uma vez que à data de elaboração da presente *Newsletter* ainda não tinham sido publicados pela Comissão Europeia dados relativos às restantes semanas de Dezembro), não reflectindo por completo o comportamento mensal.

### 3. Breve análise dos mercados do Gás Propano e Butano de garrafa

#### 3.1. Análise do preço internacional da matéria-prima

O preço dos futuros do gás propano, nos mercados internacionais, revelou uma tendência de crescimento ao longo do ano de 2007, que se acentuou no quarto trimestre.

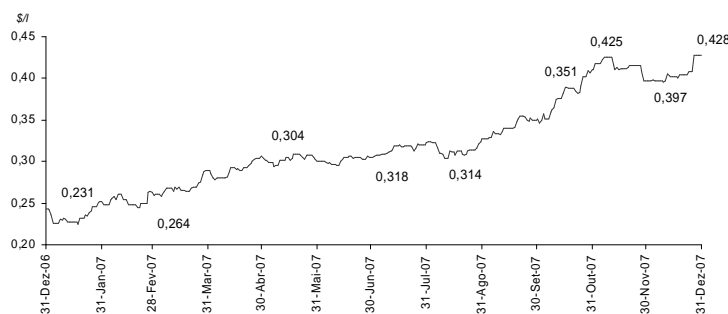
No fim do ano de 2007, o preço dos futuros do gás propano atingiu os 42,8 cêntimos de dólar em Nova Iorque – valor máximo do ano<sup>22</sup>, superando os máximos ocorridos durante meados de Novembro.

No quarto trimestre de 2007, o preço dos futuros do gás propano cotado, em dólares, subiu 22%. O efeito desta subida foi parcialmente atenuado pela depreciação do dólar face ao euro, em aproximadamente 3,1%, o que significou uma subida do preço do gás propano, em euros, de 18,3%.

Comparando a evolução em termos de preços médios trimestrais, em euros, verificamos que do terceiro trimestre de 2007 para o quarto trimestre de 2007, o preço médio dos contratos de futuros do gás propano aumentou 17,2%.

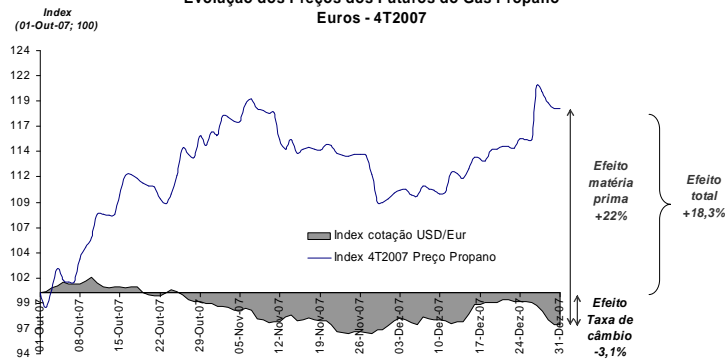
Em comparação com o preço médio registado no quarto trimestre de 2006, verifica-se que no quarto trimestre de 2007 o preço médio, em euros, dos contratos de futuros do gás propano aumentou 9% nos mercados internacionais.

Evolução dos contratos de futuros do Gás Propano a 30 dias (PN, NYMEX)



Fonte: Reuters

Evolução dos Preços dos Futuros do Gás Propano Euros - 4T2007



Fonte: Reuters

Preço Médio dos contratos de futuros do Gás Propano

	4T2007	3T2007	4T2006	Variação 4T2007-3T2007	Variação 4T2007-4T2006
Gás (€/l)	0,276	0,235	0,253	17,2%	9,0%

Fonte: Reuters

<sup>22</sup> Refira-se que, após o término do ano de 2007, os preços continuaram a sua escalada, atingindo um máximo de 43,1 cêntimos de dólar no dia 3 de Janeiro de 2008.

### 3.2. Análise da procura nacional de gás de garrafa

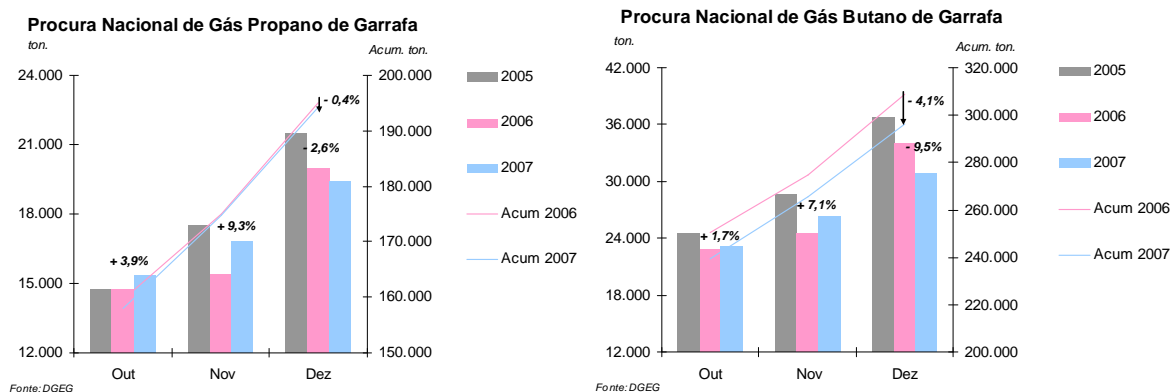
De acordo com os dados da DGEG, em 2007, a procura nacional de GPL atingiu as 794 mil toneladas, 10,2% abaixo dos valores registados durante o ano de 2006 (aproximadamente 885 mil toneladas).

A diminuição da procura resultou, fundamentalmente, da diminuição do consumo do gás propano vendido a granel, e do consumo de gás butano engarrafado.

Efectivamente, durante o ano de 2007, a procura total de gás propano a granel foi de cerca de 246 mil toneladas, 16,8% abaixo do verificado em 2006.

Relativamente à procura de gás butano engarrafado, esta registou uma descida de 4,1%, durante o ano de 2007. Assim, em finais de 2007, a procura de gás butano engarrafado atingiu as 296 mil toneladas, contrastando com as perto de 309 mil vendidas em 2006.

Contribuindo também para a diminuição da procura total de GPL, embora em menor escala, a procura de gás propano engarrafado caiu 0,4% face a 2006 para as 194 mil toneladas.

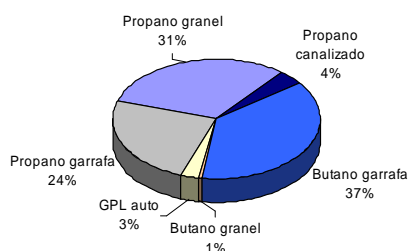


Apesar de ao longo do ano se terem registado quebras no consumo de gás propano e butano engarrafado, no quarto trimestre do ano assistiu-se a alguma recuperação no consumo de gás engarrafado em particular nos meses de Outubro e Novembro.

Assim, no mês de Outubro de 2007 face ao mês homólogo de 2006 registou-se um aumento da procura de gás propano e butano de 3,9% e 1,7% respectivamente. No mês de Novembro de 2007 e face ao mês homólogo de 2006 registaram-se aumentos ainda superiores na ordem dos 9,3% para o propano engarrafado e dos 7,1% para o butano engarrafado.

De referir que, do valor total acumulado de GPL vendido em 2007, 61% correspondeu a gás engarrafado (Propano 24%; Butano 37%), um aumento de 4 pontos percentuais face a 2006 (Propano 22%; Butano 35%).

Composição das vendas de GPL Acumulado 2007



Fonte:DGEG

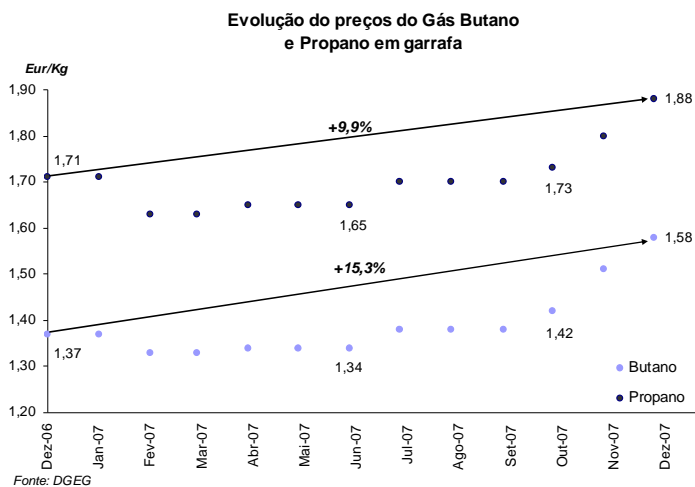
### 3.3. Análise da evolução dos preços a nível nacional<sup>23</sup>

O ano de 2007 foi caracterizado por um crescimento do preço do GPL engarrafado no mercado nacional.

O preço do gás propano engarrafado subiu 9,9%, e o preço do butano engarrafado subiu 15,3%, em 2007.

Em Dezembro de 2007, os preços do propano e butano subiram 18 cêntimos e 20 cêntimos, respectivamente, face aos preços em vigor no final do terceiro trimestre de 2007.

De acordo com os dados mais recente da DGEG, em Dezembro de 2007, os preços do propano e butano engarrafados eram de €1,88/kg e €1,58/kg, respectivamente.



<sup>23</sup> Os preços apresentados reflectem alterações aos valores previamente reportados pela DGEG. A série foi revista de acordo com os últimos dados disponíveis.

## 4. Análise Complementar – Condicionantes do comportamento da oferta e procura de petróleo nos mercados internacionais – Parte II

### 4.1. Introdução

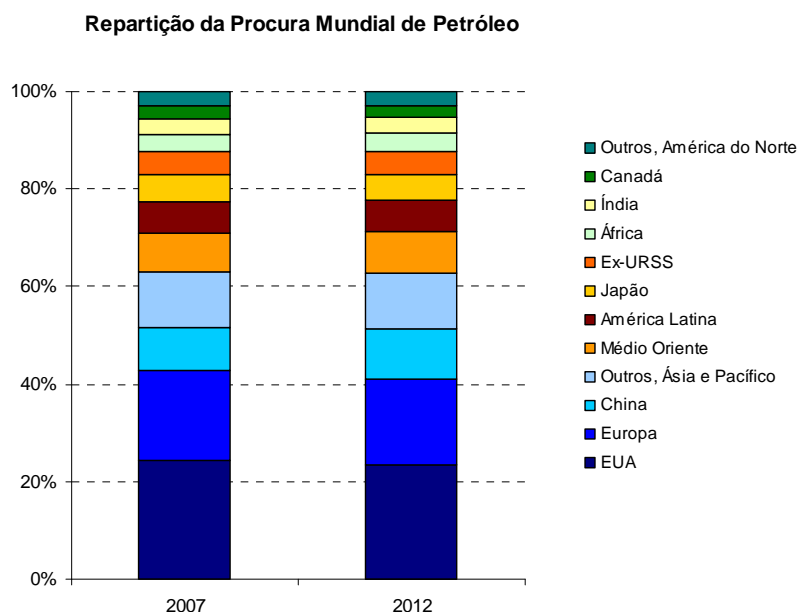
Atenta à continuada escalada dos preços do petróleo nos mercados internacionais, a Autoridade da Concorrência analisou as principais condicionantes da oferta e da procura de petróleo a nível internacional.

Após apresentar as principais condicionantes da oferta mundial de petróleo, numa perspectiva de médio prazo, na *Newsletter* relativa ao terceiro trimestre de 2007, a AdC apresenta, agora, as principais condicionantes da procura mundial de petróleo, numa perspectiva de médio prazo.

Apresentam-se, ainda, as previsões da evolução dos preços do petróleo de instituições nacionais e internacionais de referência para 2008 e 2009.

### 4.2. Procura mundial de petróleo

Os principais consumidores de petróleo a nível mundial são os EUA, a Europa e a China, que representam, no seu conjunto, mais de 50% da procura mundial.



Em 2007<sup>24</sup>, a procura de petróleo encontrou-se repartida, em grande parte, entre os EUA<sup>25</sup> (24,2% da procura total), Europa (18,7%), China (8,7%), Outros países da Ásia e Pacífico (11,4%) e o Médio Oriente (7,7%).

De acordo com as projecções avançadas pela AIE<sup>26</sup>, a procura de petróleo, até 2012, irá aumentar em todas as áreas geográficas analisadas, prevendo-se um aumento total da procura de 11,4% face a 2007.

<sup>24</sup> International Energy Agency (2008d), *Oil Market Report – 13 February 2008*, Paris.

<sup>25</sup> A Agência Internacional de Energia considerou na sua análise os 50 principais estados que constituem os Estados Unidos da América. Todas as referências apresentadas nas próximas secções sobre os EUA referem-se aos 50 principais estados.

O crescimento da procura não se vislumbra, contudo, homogêneo em termos geográficos. De facto, prevê-se que o peso da procura dos EUA e da Europa no total diminua para os 23,4% (vs 24,2% em 2007) e 17,6% (vs 18,7% em 2007) respectivamente.

Em contrapartida, os maiores acréscimos da procura estão previstos para a Ásia (com a China a poder aumentar o seu peso para 10,4% (vs 8,7% em 2007) e os Outros países da Ásia e Pacífico a poderem alcançar os 11,4%), e para o Médio Oriente, cujo peso se prevê aumentar para 8,6% (vs 7,7% em 2007).

Identificadas as principais alterações previstas para a estrutura da procura mundial de petróleo, importa analisar as condicionantes do seu comportamento.

Das análises trimestrais realizadas pela Autoridade da Concorrência, e de diversos relatórios internacionais publicados pela AIE, EIA, OPEP, OCDE e FMI, foram identificadas as seguintes condicionantes da procura mundial de petróleo numa perspectiva de médio prazo:

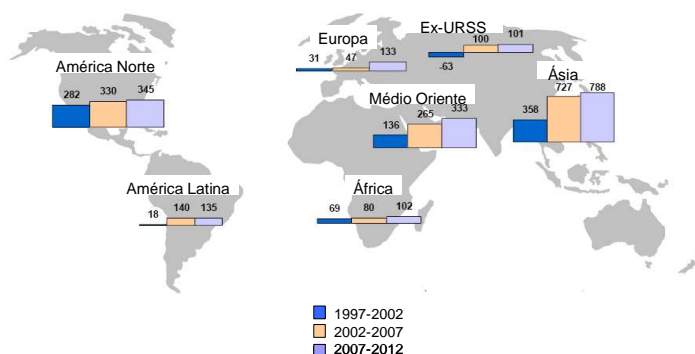
- Crescimento económico;
- Intensidade de utilização de petróleo nas actividades produtivas;
- Incentivos/Desincentivos fiscais;
- Considerações ambientais.

#### 4.2.1. Crescimento económico

Conforme salientado por diversas instituições de referência a nível mundial (AIE<sup>27</sup>, EIA<sup>28</sup>, FMI<sup>29</sup> e OCDE<sup>30</sup>) o forte crescimento económico será o principal motor do aumento mundial da procura de petróleo, especialmente em regiões tradicionalmente muito consumidoras como sejam os EUA, a China e o Médio Oriente.

De acordo com as projecções da AIE<sup>31</sup>, a procura de petróleo na OCDE crescerá em média 1% ao ano entre 2007 e 2012<sup>32</sup> sustentada pela procura norte-americana. Já no caso dos países não-OCDE, a AIE estima que a procura de petróleo cresça em média 3,6% ao ano entre 2007 e 2012. O crescimento dos países não-OCDE repartir-se-á, quase por inteiro, entre duas zonas: Ásia (representando cerca de metade da média de crescimento da procura incremental não-OCDE), e o Médio Oriente (que representará quase um quarto).

#### Crescimento Médio da Procura Mundial de Petróleo (milhares de barris/dia)



Fonte: Agência Internacional de Energia, Medium Term Oil Market Report July 2007

<sup>26</sup> International Energy Agency (2007a), *Medium-term Oil Market Report – July 2007*, Paris.

<sup>27</sup> International Energy Agency (2007a), *Medium-term Oil Market Report – July 2007*, Paris.

<sup>28</sup> Energy Information Administration (2007), *Short-Term Energy Outlook Supplement – November 2007*, Washington.

<sup>29</sup> International Monetary Fund (2007), *World Economic Outlook, October 2007 – Globalization and Inequality*, Washington.

<sup>30</sup> OECD (2007), *OECD Economic Outlook*, No. 82, Paris.

<sup>31</sup> International Energy Agency (2007a), *Medium-term Oil Market Report – July 2007*, Paris.

<sup>32</sup> As projecções da AIE enfrentam vários riscos, nomeadamente do lado negativo (*downside risks*) como um abrandamento da economia dos EUA, pressões inflacionistas e um aumento sustentável dos preços de petróleo. Depois da publicação das projecções da AIE (em Julho de 2007), estes riscos têm vindo a assumir um papel cada vez mais importante no panorama económico mundial, pelo que, as projecções apresentadas poderão estar a sobre-estimar o comportamento futuro da procura de petróleo, já que não incorporam a última informação disponível.

Na maioria dos países da OCDE à medida que a estrutura da economia se altera a favor dos serviços, e em detrimento da indústria (e com ela da utilização de produtos pesados como o fuelóleo), os combustíveis para transporte tornam-se predominantes na procura total de petróleo.

Contrastando com a realidade da OCDE, as economias em desenvolvimento são estruturalmente intensivas em energia, sendo obrigadas a fazer face ao crescimento da procura nacional, e à deslocalização da indústria dos países da OCDE<sup>33</sup>.

Assim, o aumento da procura mundial, segundo a AIE<sup>34</sup>, será sustentado pelo consumo de combustíveis para transporte, que representarão cerca de 67% do aumento incremental de consumo de petróleo dos países da OCDE (gasolina na América do Norte e gasóleo/diesel na Europa – Alemanha, Espanha, França, Itália e Reino Unido são os principais motores de crescimento), e 60% do aumento incremental dos países não-OCDE.

Ainda que o aumento do preço do petróleo (aliado a outros factores) possa contribuir para um moderar do crescimento económico dos países industrializados, existe evidência empírica que tanto nos EUA<sup>35</sup> como na China e noutros países não pertencentes à OCDE esse mecanismo de retracção da procura por efeito de aumento dos preços parece estar condicionado.

Nos EUA, apesar do aumento dos preços dos combustíveis, investigação recente<sup>36</sup>, confirma que o consumo de gasolina se tornou mais inelástico em relação a variações do preço, resultado de várias transformações sociais que ocorreram nas passadas décadas<sup>37</sup>. Para além disso, como salienta a AIE<sup>38</sup>, a venda de automóveis maiores e menos eficientes do que os comercializados na Europa (movidos a gasolina e não a gasóleo/diesel), como os SUVs, e os impostos baixos sobre os combustíveis, têm contribuído para um aumento do consumo de petróleo nos EUA.

Na China e noutros países não-OCDE, os preços dos combustíveis são, e ao contrário do que ocorre na maioria dos países da OCDE, predominantemente regulados, havendo um preço máximo fixo. O efeito indutor de eficiência energética e retracção da procura resultante do aumento dos preços do crude nos mercados internacionais é, por isso, menos pronunciado ou pelo menos fortemente atenuado em economias menos desenvolvidas, nomeadamente na China e Médio Oriente.

Para além disso, as economias exportadoras de petróleo, como a Rússia e o Médio Oriente, têm beneficiado de receitas elevadas do petróleo (petrodólares<sup>39</sup>), o que contribui para o aumento do seu consumo.

Adicionalmente, a desvalorização do dólar face a várias moedas tem também contribuído para um aumento do consumo do petróleo em países com moedas não indexadas ao dólar, uma vez que o preço deste (noutras moedas) não subiu de forma tão acentuada<sup>40</sup>.

<sup>33</sup> International Energy Agency (2007a), *Medium-term Oil Market Report – July 2007*, Paris.

<sup>34</sup> International Energy Agency (2007a), *Medium-term Oil Market Report – July 2007*, Paris.

<sup>35</sup> Começa a emergir um debate alargado, ao nível académico, sobre a maior resiliência actual das economias da OCDE ao aumento dos preços do petróleo, em comparação com os anteriores choques petrolíferos, apontando-se como principais causas a menor dependência energética dos países desenvolvidos, em relação ao petróleo, e uma utilização mais eficiente do mesmo. Para uma análise destas questões vide BLANCHARD, Olivier J. e Jordi Galí (2007), "The Macroeconomic Effects of Oil Shocks. Why are the 2000s So Different from the 1970s?", *NBER Working Paper* No. 13368, Cambridge MA.; SEGAL, Paul (2007) "Why Do Oil Price Shocks No Longer Shock?", *Oxford Institute for Energy Studies Working Paper* 35, Oxford.

<sup>36</sup> International Energy Agency (2007a), *Medium-term Oil Market Report – July 2007*, Paris; International Energy Agency (2007c), *Oil Market Report – 14 December 2007*, Paris.

<sup>37</sup> Crescimento das zonas suburbanas, disponibilidade limitada de transportes públicos fora das grandes cidades, emergência de famílias em que os dois progenitores trabalham e o aumento de actividades extra-curriculares das crianças.

<sup>38</sup> International Energy Agency (2007a), *Medium-term Oil Market Report – July 2007*, Paris.

<sup>39</sup> Para uma análise desta temática vide HIGGINS, Matthew, Thomas Klitgaard e Robert Lerman (2006), "Recycling petrodollars", *Current Issues in Economics and Finance*, Vol. 12, N.º 9: 1-7, Federal Reserve Bank of New York.

<sup>40</sup> Energy Information Administration (2007), *Short-Term Energy Outlook Supplement – November 2007*, Washington.

## Os casos da China e da Índia

Atendendo a que, de acordo com as previsões da AIE<sup>41</sup>, o consumo combinado de petróleo da China e Índia poderá representar 43% do aumento mundial do consumo de petróleo entre 2005 e 2030, importa analisar os factores que estão por trás desta evolução esperada.

A AIE<sup>42</sup> estima, assumindo, por hipótese, um crescimento de 3,7% ao ano do consumo incremental de petróleo da China e da Índia, que dois terços deste se destine ao sector dos transportes, com a proporção deste sector, no total de consumo de petróleo, a poder subir de 33%, em 2005, para 52%, em 2030.

O petróleo continuará a representar um papel mais importante na Índia do que na China, podendo contabilizar 25% da procura primária de combustíveis em 2030 (24% em 2005), enquanto que na China subirá de 19% para 21%. O menor peso na China deve-se à maior importância da indústria intensiva em energia, muito dependente de carvão.

Apesar do aumento dos preços do petróleo a nível internacional, a procura de petróleo Chinesa tem-se mantido robusta, resultado dos preços controlados da energia (petróleo e carvão), através de subsídios e da diminuição das margens das refinarias. A AIE<sup>43</sup>, OCDE<sup>44</sup> e OPEP<sup>45</sup> são unânimes em apontar os preços controlados como uma das principais causas do aumento da procura de petróleo por parte da economia Chinesa. O recente congelamento dos preços de energia, com o intuito de refrear a inflação, contribuirá, no curto prazo, para reforçar da tendência de aumento da procura.

De acordo com as estimativas da OCDE<sup>46</sup>, a economia Chinesa (tendo crescido 10,4% em 2005, 11,1% em 2006 e 11,4% em 2007) crescerá 10,7% em 2008 e 10,1% em 2009. Impulsionada pelo crescimento económico, e concomitante aumento do rendimento disponível, a procura de petróleo aumentará em consequência da urbanização (a China experimenta actualmente um *boom* na construção) e do número de automóveis nas estradas.

À medida que a economia se transforma (com o peso dos serviços a subir de 40%, em 2005, para 47%, previstos em 2030)<sup>47</sup>, e são introduzidas reformas nos mercados, emerge uma nova classe média que alterará os padrões de consumo do país (maior procura de bens muito consumidores de energia<sup>48</sup>, serviços e mobilidade)<sup>49</sup>.

Tendo crescido quase 700%, entre 1990 e 2006, a frota de veículos Chinesa aumentará, de acordo com as previsões da AIE<sup>50</sup>, de 37 milhões, em 2006, para 270 milhões, em 2030, ultrapassando, a partir de 2015, os EUA como o maior mercado automóvel do mundo. Melhorias das infra-estruturas e desenvolvimento de marcas com preços mais baixos são os principais factores explicativos do crescimento do parque automóvel Chinês, de acordo com a AIE.

Tal como na China, a procura de petróleo na Índia, nos últimos anos, tem resultado do controlo estatal dos preços. Assumindo uma taxa de crescimento média anual de 6,3% até 2030, a AIE estima que a procura de petróleo mais do que duplique até 2030 na Índia.

À semelhança do caso Chinês, a procura de petróleo na Índia aumentará em consequência do aumento do rendimento disponível (graças ao crescimento económico), usado na compra de automóveis. Tendo crescido de 19 milhões, em 1990, para 60 milhões, em 2004, a AIE projecta que

<sup>41</sup> International Energy Agency (2007b), *World Energy Outlook 2007: China and India Insights*, Paris.

<sup>42</sup> International Energy Agency (2007b), *World Energy Outlook 2007: China and India Insights*, Paris.

<sup>43</sup> International Energy Agency (2007a), *Medium-term Oil Market Report – July 2007*, Paris; International Energy Agency (2007b), *World Energy Outlook 2007: China and India Insights*, Paris; International Energy Agency (2007c), *Oil Market Report – 14 December 2007*, Paris.

<sup>44</sup> OECD (2007), *OECD Economic Outlook*, No. 82, Paris.

<sup>45</sup> Organization of the Petroleum Exporting Countries (2008a), *Monthly Oil Market Report – January 2008*, Viena.

<sup>46</sup> OECD (2007), *OECD Economic Outlook*, No. 82, Paris.

<sup>47</sup> International Energy Agency (2007b), *World Energy Outlook 2007: China and India Insights*, Paris.

<sup>48</sup> De referir que, segundo a AIE (International Energy Agency (2007b), *World Energy Outlook 2007: China and India Insights*, Paris), os electrodomésticos Chineses são menos eficientes em termos energéticos do que os dos países da OCDE.

<sup>49</sup> International Energy Agency (2007b), *World Energy Outlook 2007: China and India Insights*, Paris; OECD (2007), *OECD Economic Outlook*, No. 82, Paris.

<sup>50</sup> International Energy Agency (2007b), *World Energy Outlook 2007: China and India Insights*, Paris.

o parque automóvel Indiano alcance os 295 milhões de veículos em 2030. A falta de regulação de eficiência energética dos veículos contribuirá para um distanciamento em termos de eficiência no consumo em relação à OCDE e à própria China<sup>51</sup>.

A AIE prevê que a proporção dos transportes no consumo energético total da Índia duplique, aumentando de 10%, em 2005, para 20%, em 2030 (passando de 27% do total da procura primária de petróleo actual, para 47% em 2030)<sup>52</sup>.

Para além disso, o aumento do rendimento disponível também impulsionará um crescimento da procura de electrodomésticos, que para os padrões internacionais são menos eficientes em termos energéticos.

#### 4.2.2. Intensidade de utilização de petróleo nas actividades produtivas

Define-se intensidade de utilização de petróleo na produção como o consumo total de petróleo por unidade de produção.

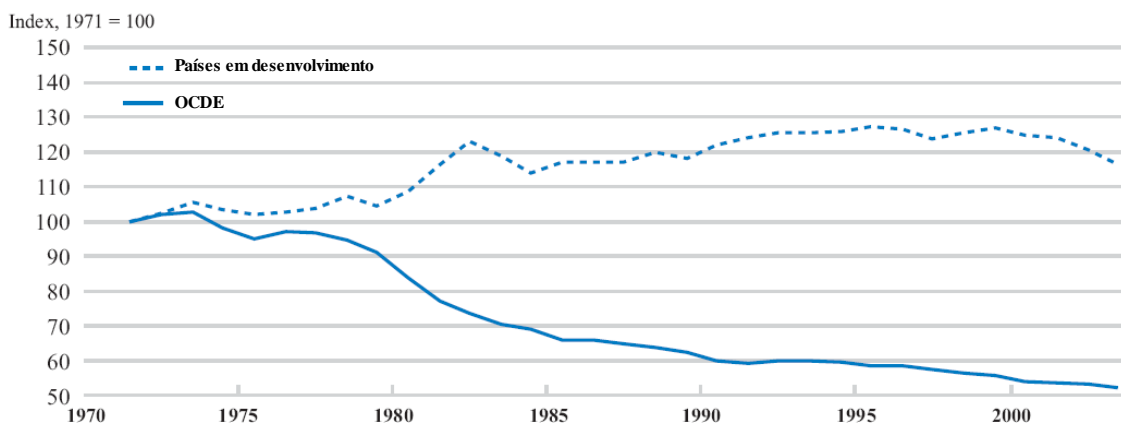
A intensidade de utilização do petróleo varia de país para país. De facto, a este nível verifica-se um desenvolvimento bipolar no médio prazo mas que poderá convergir no longo prazo para uma contenção da procura de petróleo.

Por um lado temos os países da OCDE, para os quais a procura de petróleo só não foi superior devido à diminuição da intensidade de utilização de petróleo na produção (*oil intensity of production*), verificada em particular depois do primeiro choque petrolífero em 1973<sup>53</sup>.

Resultado de um uso mais eficiente do petróleo, devido aos avanços tecnológicos, a diminuição da intensidade de utilização de petróleo na produção deve-se, também, em grande parte, à alteração do tecido produtivo dos países, com uma substituição das manufacturas, muito consumidoras de petróleo, pelo sector dos serviços menos petróleo-intensivos<sup>54</sup>.

Por outro lado, temos os países não-OCDE, onde a intensidade de utilização de petróleo na produção aumentou até meados dos anos 90, reflectindo um desenvolvimento das indústrias de manufacturas (que se deslocalizaram dos países do Ocidente) e um aumento da posse de veículos.

#### Intensidade de utilização de petróleo na produção



Fonte: OCDE, Economic Outlook No. 76

<sup>51</sup> International Energy Agency (2007b), *World Energy Outlook 2007: China and India Insights*, Paris..

<sup>52</sup> International Energy Agency (2007b), *World Energy Outlook 2007: China and India Insights*, Paris.

<sup>53</sup> OECD (2004), *OECD Economic Outlook*, No. 76, Paris; OECD (2007), *OECD Economic Outlook*, No. 82, Paris; International Energy Agency (2007c), *Oil Market Report – 14 December 2007*, Paris.

<sup>54</sup> Como salienta a AIE (International Energy Agency (2007a), *Medium-term Oil Market Report – July 2007*, Paris), os países da OCDE não estão necessariamente a tornar-se mais eficientes em termos energéticos, uma vez que fazem o *outsourcing* das suas principais indústrias intensivas em energia para outros países.

Não obstante, no médio prazo, a utilização mais eficiente do petróleo por parte dos países da OCDE, com tecnologias poupadoras de energia e o início da utilização de automóveis mais eficientes, é mais do que compensada pelo aumento de utilização de petróleo dos países Asiáticos e do Médio Oriente, observando-se o comportamento de uma Curva de Kuznets<sup>55,56</sup>.

Mesmo países como a China têm já demonstrado vontade de melhorar a sua eficiência energética. De facto a China adoptou um conjunto de políticas (e.g., a imposição de impostos<sup>57</sup> sobre produtos exportados que são intensivos em energia<sup>58</sup>, o encerramento de fábricas ineficientes com o investimento em novas mais eficientes, o aumento da reciclagem de desperdícios) tendo em vista a redução em 20%, até 2020, da intensidade de utilização de energia, em comparação com 2005<sup>59</sup>. No entanto, de acordo com a AIE<sup>60</sup>, a intensidade de utilização de energia diminuiu 1,3% em 2006, face a 2005, redução aquém do objectivo governamental de 4%. Ainda assim a AIE<sup>61</sup> prevê que a intensidade energética da China continue a diminuir a 2,6% por ano, entre 2005 e 2030.

Assim no longo prazo as diferentes realidades dos países poderão convergir e à medida que o rendimento *per capita* aumenta existe uma substituição das manufacturas por serviços menos petróleo-intensivos, e uma introdução de tecnologias mais eficientes, reduzindo-se a intensidade de utilização de petróleo na produção.

### 4.2.3. Incentivos/Desincentivos fiscais

A tipologia de impostos sobre os combustíveis existente amortece as variações dos preços internacionais do petróleo, reflectindo-se no PMVP um menor impacte da alteração do preço do petróleo<sup>62</sup>. Assim, quanto maior for o peso da componente de impostos sobre o PMVP, designadamente a componente fixa, menor será a elasticidade, isto é, a resposta do PMVP dos combustíveis a uma variação percentual do preço do petróleo<sup>63</sup>.

Ao não haver uma relação de um para um entre a variação do preço do petróleo e a variação dos preços dos combustíveis, a procura acaba por não reagir por completo aos incentivos dos preços internacionais do petróleo.

De acordo com os dados da AIE<sup>64</sup>, no quarto trimestre de 2007, o país com a maior percentagem de impostos no PMVP era o Reino Unido, no caso da gasolina sem chumbo e no caso do gásóleo para fins não comerciais. Os países com menores percentagens de impostos sobre o PMVP dos combustíveis eram o México na gasolina e a Nova Zelândia no gásóleo para fins não comerciais.

<sup>55</sup> Fenómeno empírico associado aos problemas ambientais. No início do desenvolvimento económico de um país, os problemas ambientais aumentam, começando a diminuir à medida que o rendimento *per capita* aumenta (depois de atingido um “ponto estacionário”), produzindo o comportamento de uma curva côncava.

<sup>56</sup> BROOK, Anne-Marie, Robert Price, Douglas Sutherland, Niels Westerlund e Christophe André (2004), “Oil price developments: drivers, economic consequences and policy responses”, *OECD Economics Department Working Papers* No. 412, Paris, OECD Publishing.

<sup>57</sup> OECD (2007), *OECD Economic Outlook*, No. 82, Paris.

<sup>58</sup> A produção de bens exportados como equipamentos, têxteis e químicos corresponde a um quarto do consumo total de energia da China.

<sup>59</sup> International Energy Agency (2007b), *World Energy Outlook 2007: China and India Insights*, Paris.

<sup>60</sup> International Energy Agency (2007b), *World Energy Outlook 2007: China and India Insights*, Paris.

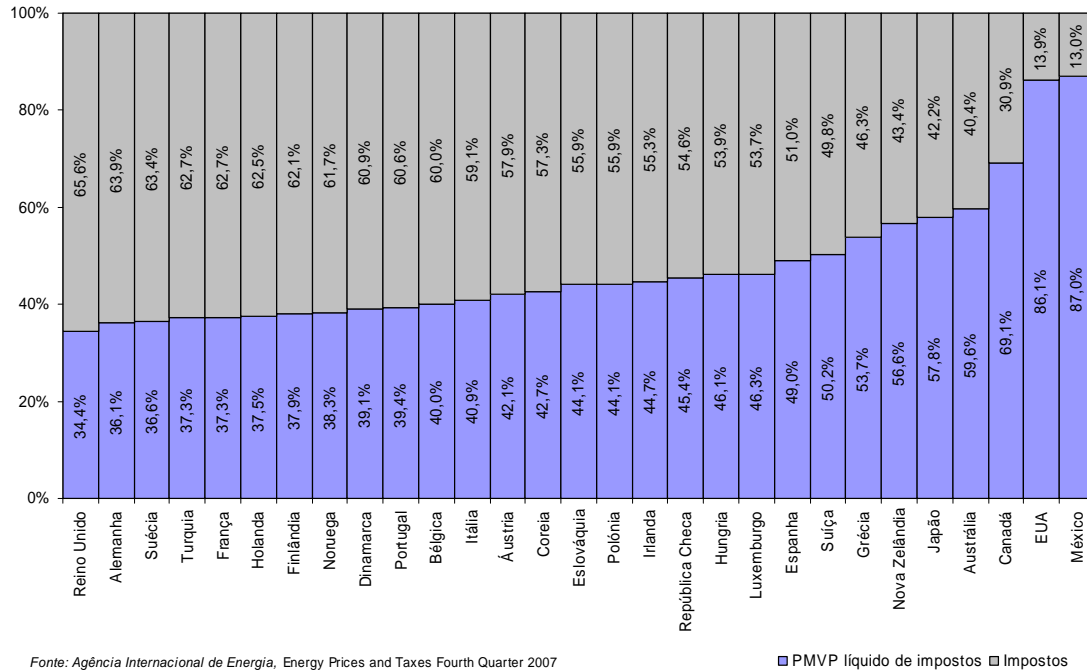
<sup>61</sup> International Energy Agency (2007b), *World Energy Outlook 2007: China and India Insights*, Paris.

<sup>62</sup> International Energy Agency (2007a), *Medium-term Oil Market Report – July 2007*, Paris.

<sup>63</sup> O Impacte da Fiscalidade sobre o preço dos combustíveis foi abordado pormenorizadamente no capítulo 4 da *Newsletter* do primeiro trimestre de 2007, disponível em [www.autoridadedaconcorrencia.pt](http://www.autoridadedaconcorrencia.pt) – Publicações.

<sup>64</sup> International Energy Agency (2008c), *Energy Prices and Taxes: Fourth Quarter 2007 – Volume 2007 Issue 4*, Paris.

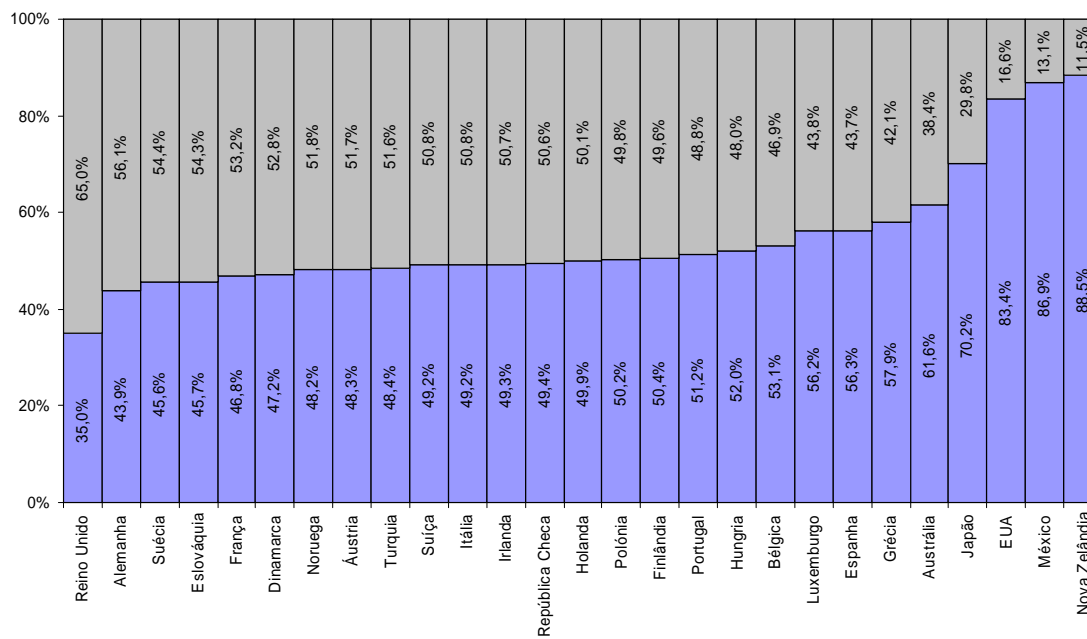
### Componente de impostos do PVP da gasolina sem chumbo no 4T 2007



Fonte: Agência Internacional de Energia, Energy Prices and Taxes Fourth Quarter 2007

■ PMVP líquido de impostos ■ Impostos

### Componente de impostos do PVP do gasóleo para fins não comerciais no 4T 2007



Fonte: Agência Internacional de Energia, Energy Prices and Taxes Fourth Quarter 2007

■ PMVP líquido de impostos ■ Impostos

Os países europeus são os que têm a maior percentagem de impostos sobre o PMVP dos combustíveis, reflectindo-se nos preços desses países uma menor variação em resultado de uma alteração de preço do petróleo, em comparação com o que acontece nos países da América do Norte onde a percentagem de impostos do PMVP é menor. Em consequência deste diferencial de impostos, a procura dos países europeus não responde de igual forma à dos países norte-americanos aos incentivos do preço internacional do petróleo.

Assim, quanto maior for a componente fixa dos impostos sobre os combustíveis, menor é a volatilidade do preço final, e concomitantemente, o impacte sobre a procura final será atenuado, devido à menor rapidez de reacção (e à menor variação proporcional) dos preços finais em comparação com o caso dos preços cuja componente fixa é menor e a variável é superior.

#### 4.2.4. Considerações ambientais

A crescente preocupação com o ambiente, e com o aumento da emissão de gases causadores de efeito de estufa (gerados pela combustão de combustíveis fósseis) pode vir a ter impactos na procura de combustíveis.

A ratificação de acordos internacionais como o de Quioto, pela grande maioria dos países, e as conferências internacionais (como a recente em Bali) demonstram a preocupação com o futuro, a necessidade de mudança no tipo de energia consumida e o seu impacte ambiental.

Regulamentações sobre o conteúdo de enxofre nos combustíveis, e sobre a utilização de bio-combustíveis (a Comissão Europeia pretende alcançar a utilização de um mínimo de 10% de bio-combustíveis nos transportes até 2020<sup>65</sup>, a redução de 20% das emissões de CO<sub>2</sub> em 2020, face aos valores de 1990, e o aumento do consumo de energias renováveis para 20% do total do consumo de energia em 2020<sup>66</sup>) são os primeiros passos na senda da diminuição da utilização do petróleo.

No dia 16 de Janeiro de 2008, 30 das principais empresas do sector energético mundial reuniram-se com a Agência Internacional de Energia, sob os auspícios do World Business Council for Sustainable Development, emitindo uma declaração conjunta<sup>67</sup> em que apelam à actuação urgente dos governos para facilitar o desenvolvimento e a disseminação de tecnologia energética avançada. Alertaram ainda para a necessidade de criação e implementação de um conjunto de medidas políticas (enquadramentos legais e regulatórios) que criem incentivos económicos, claros e previsíveis, de longo prazo no mercado, para a redução de emissões de CO<sub>2</sub>.

Na mesma declaração foram identificadas algumas das tecnologias e aplicações a serem desenvolvidas, entre as quais se destacam:

- Veículos<sup>68</sup>, equipamentos, iluminação de escritórios e das ruas, motores e sistemas de aquecimento mais eficientes em termos energéticos;
- Edifícios mais eficientes em termos energéticos, com novos desenhos arquitectónicos e materiais de construção mais eficientes;
- Utilização de energias renováveis (solar, hidroeléctrica e biomassa);
- Centrais eléctricas mais eficientes;
- Menores perdas durante o processo de transmissão e distribuição de energia.

O apelo a um acordo pós-2012 sobre as mudanças climáticas foi feito em Davos, na Suíça, no último encontro do Fórum Económico Mundial, pelos líderes das principais empresas do mundo<sup>69</sup>, reforçando a percepção da necessidade de mudança.

Refira-se que, estas preocupações se reflectem em Portugal, uma vez que, por exemplo, a partir de 1 de Janeiro de 2009, a especificação do gasóleo nacional passará de um conteúdo de enxofre de 50 ppm para os 10 ppm.

Preocupações com o ambiente, energias renováveis e uma utilização mais eficiente do petróleo (e a própria eficiência energética como um todo) acabarão por ter impactos na redução da procura do petróleo, no médio a longo prazo.

<sup>65</sup> International Energy Agency (2007a), *Medium-term Oil Market Report – July 2007*, Paris.

<sup>66</sup> European Commission (2007a), *Combating Climate Change, The EU Leads the Way*, Luxemburgo, Office for Official Publications of the European Communities, e European Commission (2007b), *Measuring Progress Towards a More Sustainable Europe, 2007 Monitoring Report of the EU Sustainable Development Strategy*, Luxemburgo, Office for Official Publications of the European Communities.

<sup>67</sup> International Energy Agency (2008b), *IEA Chief Technology Officer Round Table Joint Statement*, (<http://www.iea.org/journalists/index.asp>, consultado a 19 de Janeiro de 2008).

<sup>68</sup> No Japão, de acordo com a AIE (International Energy Agency (2007a), *Medium-term Oil Market Report – July 2007*, Paris) e a OPEP (Organization of the Petroleum Exporting Countries (2008b), *Monthly Oil Market Report – February 2008*, Viena) a utilização de automóveis mais eficientes por parte de uma proporção cada vez maior de mulheres (que preferem veículos mais pequenos), e o envelhecimento da população (que conduz menos) são algumas das explicações para a esperada redução no consumo de petróleo deste país.

<sup>69</sup> World Business Council for Sustainable Development (2008), *Business Leaders in Davos Call for a Clear Post-2012 Climate Change Agreement* (<http://www.wbcsd.org/Plugins/DocSearch/details.asp?DocTypeId=33&ObjectId=MjgyNjU>, consultado a 28 de Janeiro de 2008).

### 4.3. Expectativas da evolução dos preços

O mercado do petróleo pode ser visto como uma grande *pool* de várias qualidades de petróleo, cujos diferenciais de preços seguem um processo de estacionário, ou seja, os diferentes mercados encontram-se ligados entre si num grande mercado integrado internacional<sup>70</sup>.

O preço a que é transaccionado o petróleo resulta de uma teia complexa de fundamentais, que são variáveis ao longo do tempo e difíceis de destrinçar.

Seria mais fácil olhar para o preço do petróleo como um compósito de factores identificáveis, i.e., preço = custo marginal<sup>71</sup> + *product tightness* + tempo frio + factores geopolíticos + especulação. Contudo, o mercado é muito mais complexo e não funciona desta forma simplista, sendo, por isso, muito difícil prever com fiabilidade a evolução do seu preço.

O regime de preços do petróleo que vigora desde a segunda metade dos anos 80 envolve muita volatilidade que se deve, em grande parte, ao facto dos mercados de futuros reagirem por *under* ou *overshooting* a notícias que saem a todo o momento.

Além disso, as condições de mercado de futuros também podem influenciar o comportamento dos *stocks* e concomitantemente a fixação dos preços de petróleo, dependendo se o mercado se caracteriza por uma situação de *contango* (o preço dos contratos a quatro meses é superior ao preço dos contratos para os meses mais próximos) ou *backwardation* (o preço dos contratos a quatro meses é inferior ao preço dos contratos para os meses mais próximos)<sup>72</sup>.

A volatilidade do preço do petróleo<sup>73</sup> tem muito que ver com as percepções dos agentes dos mercados financeiros que gerem carteiras de activos, nas quais se inclui o petróleo e seus derivados, sobre a evolução da oferta e a procura.

Atendendo ao facto de o petróleo ser uma *commodity*, cujo preço incorpora além dos fundamentais uma parte de volatilidade devida ao mercado, a previsão da variação dos preços incorpora um elevado grau de incerteza. A Autoridade da Concorrência procurou sistematizar na tabela que se segue as previsões das principais instituições de referência para o preço do petróleo nos anos de 2008 e 2009.

#### Estimativas da evolução dos preços médios anuais do petróleo (em dólares)

Instituição	Data de publicação	2008	2009
Ministério das Finanças – PEC 2007-2011	Dezembro 2007	80,8	
Banco de Portugal	08-01-2008	89	86
Comissão Europeia	21-02-2008	90,3	
Eurosistema	06-03-2008	90,6	89,1
OCDE	06-12-2007	87	87
Banco Mundial (*)	08-01-2008	84,1	78,4
FMI (*)	Outubro 2007	75	
Energy Information Administration	11-03-2008	94,1	85,9

(\*) Média simples do *Dubai*, *Brent* e *West Texas Intermediate*.

Fontes: Ministério das Finanças e da Administração Pública (2007a), *Programa de Estabilidade e Crescimento 2007-2011 (Actualização de Dezembro de 2007)*, Lisboa; Banco de Portugal (2008), *Boletim Económico: Inverno de 2007*, Vol. 13, N.º 4, Lisboa; European Commission, Directorate-General For Economic and Financial Affairs (2008), *Interim forecast, February 2008*; European Central Bank (2008), *Eurosystem Staff Macroeconomic Projections for the Euro Area*; OECD (2007), *OECD Economic Outlook*, No. 82, Paris; International Bank for Reconstruction and Development, World Bank (2008), *Global Economic Prospects - Technology Diffusion in the Developing World*, Washington; International Monetary Fund (2007), *World Economic Outlook, October 2007 – Globalization and Inequality*, Washington; Energy Information Administration (2008), *Short-Term Energy Outlook – March 2008*, Washington.

<sup>70</sup> FATTOUH, Bassam (2008), *The Dynamics of Crude Oil Price Differentials*, Oxford, Oxford Institute for Energy Studies.

<sup>71</sup> Segundo os analistas, citados pela AIE, estima-se que os custos marginais, ao nível mundial, se situem entre \$50 e \$75 por barril.

<sup>72</sup> DÉES, Stéphane, Audrey Gasteuil, Robert K. Kaufmann e Michael Mann (2008), "Assessing the factors behind oil price changes", *European Central Bank Working Paper* No. 855, Frankfurt.

<sup>73</sup> Para um enquadramento do estabelecimento do preço do petróleo ao nível internacional vide MILEVA, Elitza e Nikolaus Siegfried (2007), "Oil market structure, network effects and the choice of currency for oil invoicing", *European Central Bank Occasional Paper* No. 77, Frankfurt.

## Anexo Estatístico

### Anexo I - Grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal: Última semana de Dezembro de 2006

Unidade: Euro/litro

Combustíveis						
		Gasolina s/chumbo 95	Gasóleo	Gasolina aditivada	Gasolina s/chumbo 98	Gasóleo colorido
<b>Auto-estrada</b>	Mínimo	1,208	1,001	1,247	1,210	0,634
	Máximo	1,238	1,089	1,247	1,413	0,634
	Média*	1,224	1,010	1,247	1,326	0,634
<b>Outros</b>	Mínimo	1,149	0,936	1,243	1,213	0,590
	Máximo	1,244	1,098	1,298	1,408	0,649
	Média*	1,224	1,007	1,287	1,300	0,634
<b>Áreas Comerciais</b>	Mínimo	1,110	0,915	1,226	1,180	0,640
	Máximo	1,333	1,071	1,229	1,398	0,640
	Média*	1,201	0,982	1,227	1,278	0,640
<b>Norte</b>	Mínimo	1,130	0,935	1,226	1,180	0,608
	Máximo	1,331	1,038	1,298	1,388	0,644
	Média*	1,223	1,005	1,286	1,299	0,635
<b>Centro</b>	Mínimo	1,119	0,929	1,247	1,198	0,590
	Máximo	1,303	1,038	1,298	1,368	0,644
	Média*	1,223	1,005	1,289	1,298	0,632
<b>Lisboa e Vale do Tejo</b>	Mínimo	1,148	0,928	1,247	1,210	0,614
	Máximo	1,333	1,098	1,298	1,413	0,644
	Média*	1,223	1,007	1,281	1,301	0,635
<b>Alentejo</b>	Mínimo	1,115	0,915	1,247	1,223	0,593
	Máximo	1,331	1,088	1,298	1,357	0,649
	Média*	1,224	1,006	1,285	1,299	0,634
<b>Algarve</b>	Mínimo	1,110	0,940	1,289	1,253	0,634
	Máximo	1,248	1,038	1,298	1,353	0,644
	Média*	1,223	1,006	1,295	1,317	0,635

Fonte: DGGE \* Média Aritmética

### Anexo II - Grau de diferenciação dos PVP praticados em Portugal: Última semana de Dezembro de 2007

Unidade: Euro/litro

Combustíveis						
		Gasolina s/chumbo 95	Gasóleo	Gasolina aditivada	Gasolina s/chumbo 98	Gasóleo colorido
<b>Auto-estrada</b>	Mínimo	1,350	1,160		1,430	
	Máximo	1,372	1,193		1,512	
	Média*	1,362	1,182		1,500	
<b>Outros</b>	Mínimo	1,227	1,068	1,292	1,344	0,719
	Máximo	1,379	1,194	1,440	1,512	0,800
	Média*	1,360	1,180	1,427	1,451	0,778
<b>Áreas Comerciais</b>	Mínimo	1,239	1,074	1,294	1,329	0,784
	Máximo	1,369	1,189	1,399	1,503	0,792
	Média*	1,322	1,143	1,347	1,397	0,788
<b>Norte</b>	Mínimo	1,269	1,074	1,294	1,330	0,735
	Máximo	1,374	1,194	1,440	1,512	0,800
	Média*	1,358	1,178	1,419	1,445	0,779
<b>Centro</b>	Mínimo	1,239	1,090	1,380	1,339	0,728
	Máximo	1,374	1,194	1,440	1,512	0,794
	Média*	1,357	1,178	1,430	1,440	0,778
<b>Lisboa e Vale do Tejo</b>	Mínimo	1,265	1,068	1,398	1,329	0,743
	Máximo	1,379	1,194	1,440	1,512	0,794
	Média*	1,358	1,178	1,427	1,454	0,777
<b>Alentejo</b>	Mínimo	1,227	1,088	1,292	1,360	0,719
	Máximo	1,374	1,194	1,440	1,509	0,794
	Média*	1,355	1,175	1,420	1,440	0,775
<b>Algarve</b>	Mínimo	1,329	1,139	1,424	1,389	0,774
	Máximo	1,370	1,192	1,432	1,509	0,788
	Média*	1,361	1,181	1,429	1,469	0,777

Fonte: DGEG \* Média Aritmética

## Siglas e abreviaturas utilizadas

**AIE** – Agência Internacional da Energia.

**DGEG** – Direcção Geral de Energia e Geologia.

**Brent** – “Brent blend” – Tipo de crude mais transaccionado no mar do Norte. O *Brent* tem uma densidade de cerca de 37,5 de acordo com a escala do API (American Petroleum Institute). Tecnicamente é uma mistura de crude da Shell UK (zona de exploração de *Brent*) e da BP (zona de exploração de Ninian).

**WTI** – *West Texas Intermediate crude oil* – contrato de futuros transaccionado no NYMEX sobre o *Light Sweet Crude*.

**bbl** – Barril – medida de volume do petróleo e produtos derivados do petróleo. Um barril de petróleo corresponde a 42 galões americanos (o equivalente a 159 litros). Em média uma tonelada corresponde a 7,33 bbl de crude, embora uma conversão precisa dependa das características específicas do petróleo.

**GPL** – Gás de Petróleo Liquefeito.

**kb/d** – Milhares de barris por dia.

**mb/d** – Milhões de barris por dia.

**MM3** – Média móvel a 3 meses (média dos últimos 3 meses).

**MM12** – Média móvel a 12 meses (média dos últimos 12 meses).

**PVP** – Preço de Venda ao público.

**PMVP** – Preço Médio de Venda ao Público.

**Preços Spot** – Preços praticados no mercado à vista (por oposição ao mercado de futuros).

**Amplitude de preços** - Diferença de preços entre o mais baixo e o mais elevado, praticados no mercado.

**TCMA** – Taxa de crescimento média anual.

## Fontes de informação e Contactos

### Fontes de Informação

Fonte	Data de recolha da última informação utilizada
DGEG – Direcção Geral de Energia e Geologia	Combustíveis Líquidos – 29 de Fevereiro de 2008 Combustíveis Gasosos – 26 de Fevereiro de 2008
AIE – Agência Internacional da Energia	27 de Fevereiro de 2008
Comissão Europeia	8 de Janeiro de 2008
Reuters	18 de Fevereiro de 2008
EIA – Energy Information Administration	11 de Março de 2008
OPEP – Organização dos Países Exportadores de Petróleo	15 de Fevereiro de 2008

### Contactos

Rua Laura Alves, n.º 4, 7.º  
1050-138 Lisboa  
Tel: + 351 21 790 20 00  
Fax: +351 21 790 20 96

#### Disclaimer

A missão da Autoridade da Concorrência, tal como definida no artigo 1.º dos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto Lei n.º 10/2003, de 18 de Janeiro, é a de assegurar o respeito pelas regras de concorrência, tendo em vista o funcionamento eficiente dos mercados, a repartição eficaz dos recursos e os interesses dos consumidores.

A AdC, no cumprimento da sua missão e no exercício dos seus poderes de supervisão, procede a um acompanhamento sistemático do mercado dos combustíveis líquidos e gasosos (gás de garrafa), cujos principais dados apresenta nesta *Newsletter*.

A presente *Newsletter* é difundida a título meramente informativo.