

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS PETROLÍFERAS

Informação sobre a evolução do mercado dos combustíveis rodoviários no 2º Trimestre de 2013

Introdução

Como habitualmente, apresentamos agora a informação que analisa a evolução do mercado dos combustíveis rodoviários no 2º trimestre de 2013, comparando-o com o período homólogo de 2012.

Numa primeira secção analisamos a evolução dos consumos dos combustíveis rodoviários com base na informação disponível e nas nossas estimativas para o mês de Junho. Nas secções seguintes apresentamos a evolução das cotações internacionais do crude, da gasolina 95 e do gasóleo rodoviário e da taxa de câmbio €/USD, bem como dos preços médios antes de impostos e de venda ao público da gasolina e do gasóleo. Segue-se a apresentação da estrutura dos preços médios de venda e uma comparação com o período homólogo de 2012. Fazemos ainda uma análise comparativa dos preços médios praticados em Portugal, Espanha e na Zona Euro UE 17.

Finalizamos com uma breve síntese das conclusões que a análise feita nos permite.

Os valores indicados para cada semana são, no caso das cotações os valores médios dessa semana, e no caso dos preços, os valores referentes à segunda-feira seguinte. Adotámos este critério porque os preços refletem a média das cotações da semana anterior.

Consumos

Como se pode observar no conjunto das figuras 1 a 3, verificamos que no 2º trimestre de 2013 se continuou a verificar uma retração do consumo, com exceção do GPL Auto. Apesar de tudo, a retração do consumo foi menor do que no 1º Trimestre de 2013. Como principal razão mantem-se a deterioração da economia, particularmente no mercado interno que é o que influencia estes consumos. Isso implicou uma menor atividade no setor do transporte comercial e uma redução do consumo dos privados. Como adiante veremos não terá sido a questão dos preços que ditou esta quebra no consumo, já que eles se mantêm a níveis inferiores aos do 2º trimestre de 2012.

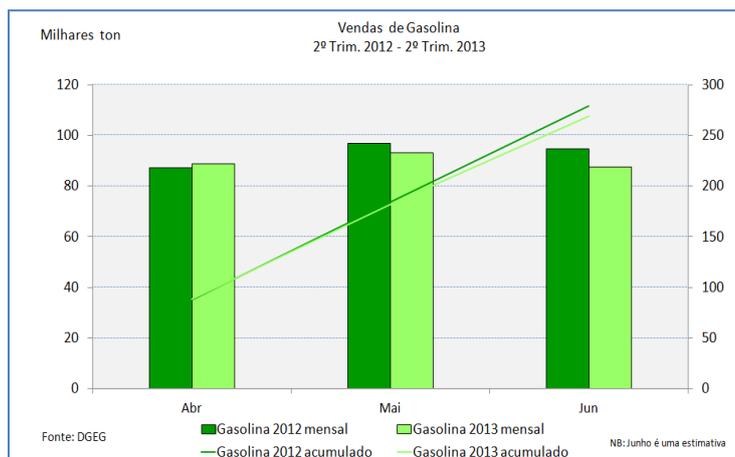


Fig. 1

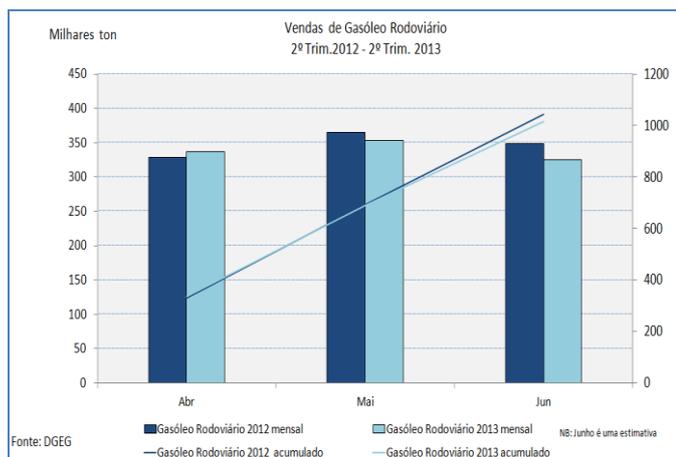


Fig. 2

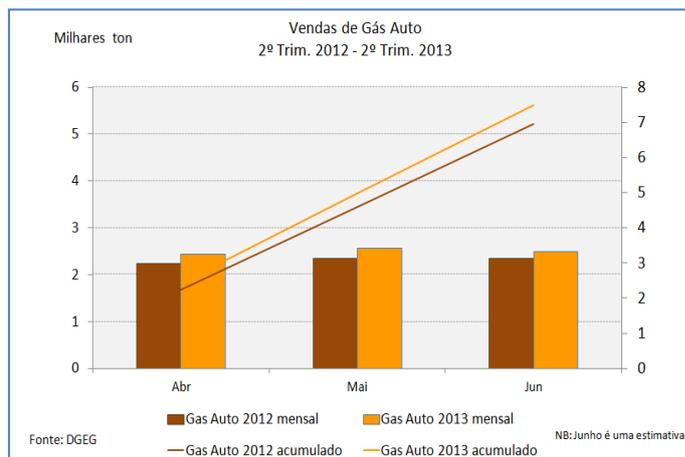


Fig. 3

No quadro 1 comparam-se as vendas trimestrais destes produtos para 2012 e 2013, de acordo com as estatísticas da DGEG e as nossas estimativas para Junho. Verifica-se um decréscimo de cerca de 3% nas gasolinas e no gasóleo. Apenas o GPL Auto apresentou um crescimento de 9%, à semelhança do que vem acontecendo nos últimos tempos, mas ainda mais acentuado.

Vendas Trimestrais

| Milhares ton | 2º Trim. 2012 | 2º Trim. 2013 | Varição (%) |
|--------------|---------------|---------------|-------------|
| Gasolinas | 279 | 269 | -3,6 |
| Gasóleo | 1042 | 1014 | -2,7 |
| GPL Auto | 6,9 | 7,5 | 8,7 |

Quadro 1

Relativamente ao remanescente de 2013, admitimos que possa continuar a verificar-se um amortecimento na queda do consumo, embora ainda não seja expectável uma inversão desta tendência.

Cotações e preços

Como se pode verificar nas figuras 4, 5 e 6, no 2º trimestre de 2013 houve uma menor volatilidade das cotações quer do crude, quer dos produtos refinados, com tendência de descida, embora menos acentuada do que no período homólogo de 2012. Em média, as cotações ficaram abaixo das do 2º trimestre de 2012.

Analisada a taxa de câmbio, figura 7, constatamos que, em termos médios, o euro valorizou no 2º trimestre de 2013 quando comparado com o período hómologo, não tendo apresentado a forte tendência de descida desse período. Na prática isso traduziu-se favoravelmente no preço dos produtos.

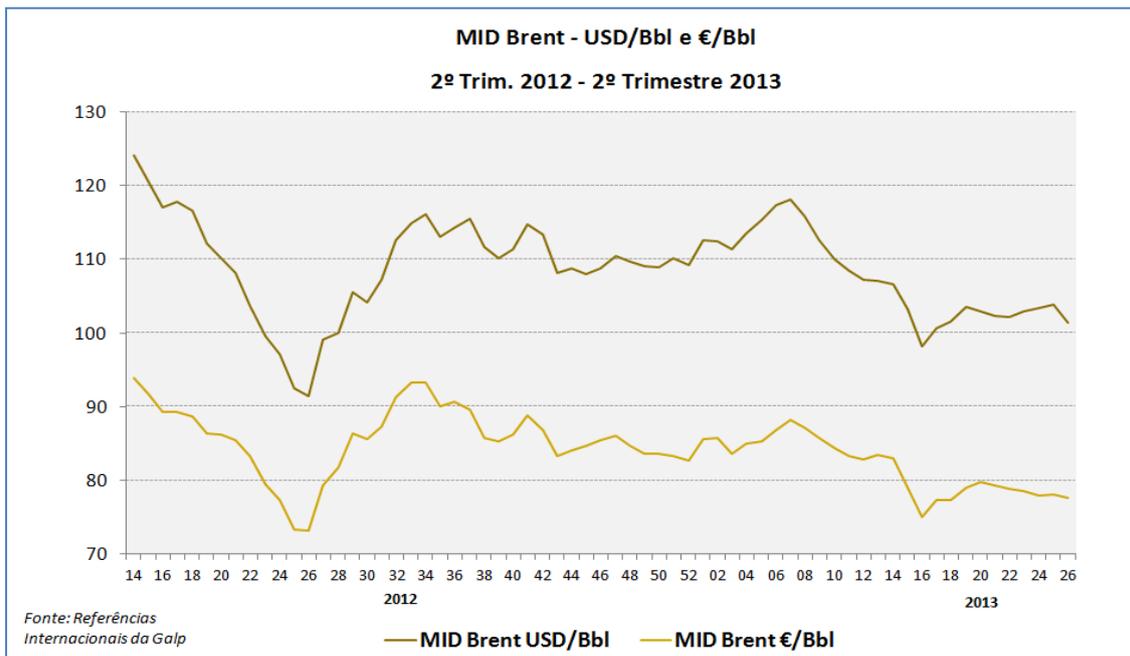


Fig. 4

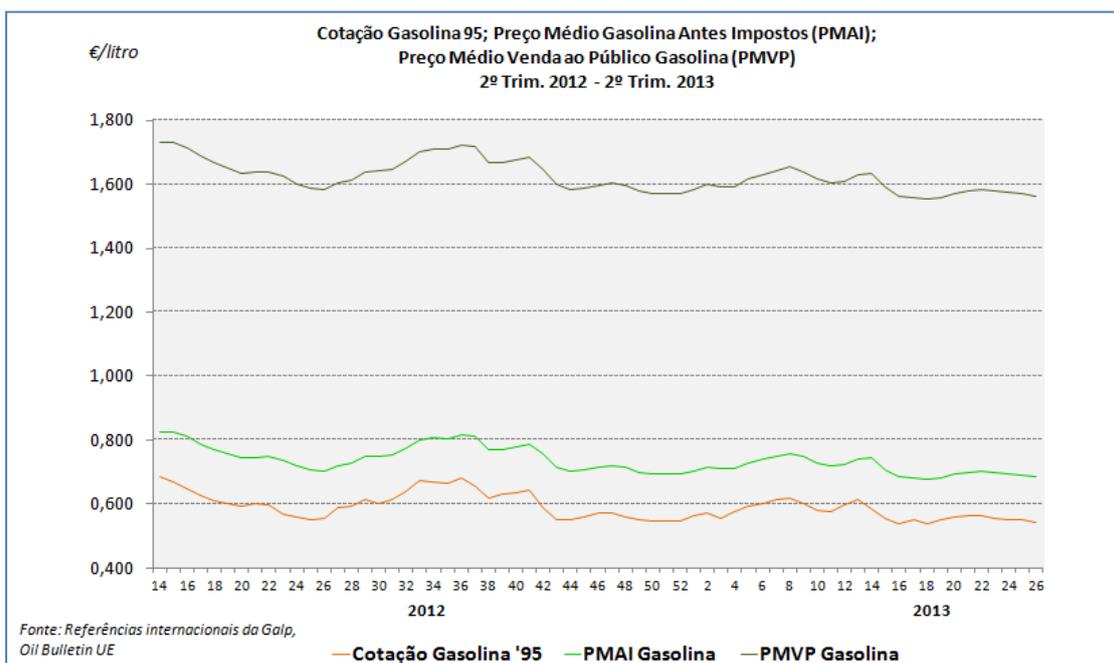


Fig. 5

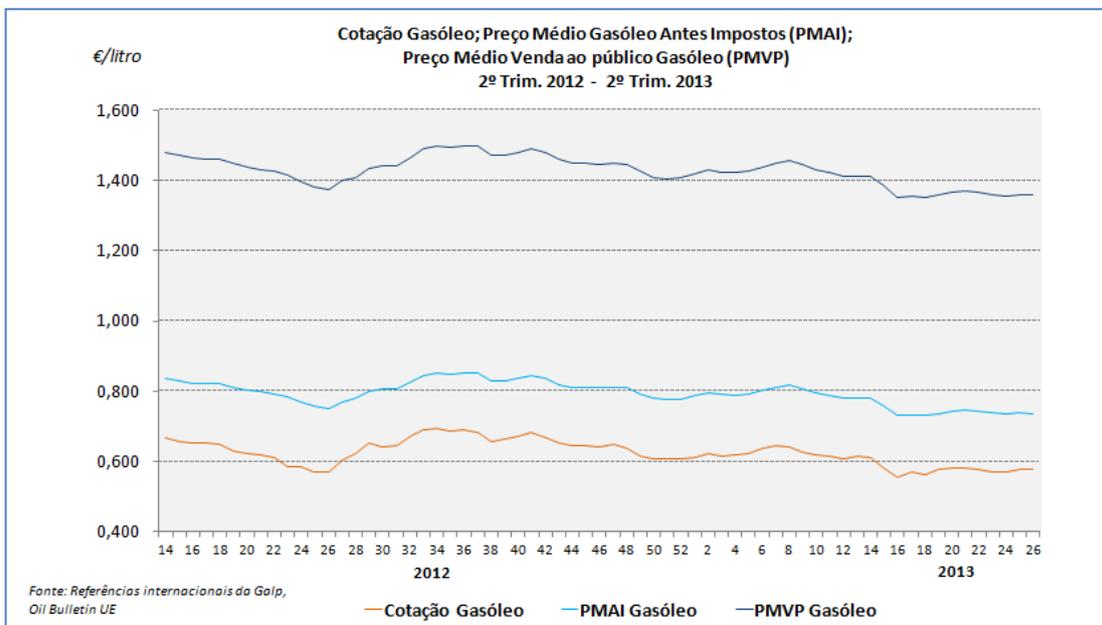


Fig. 6

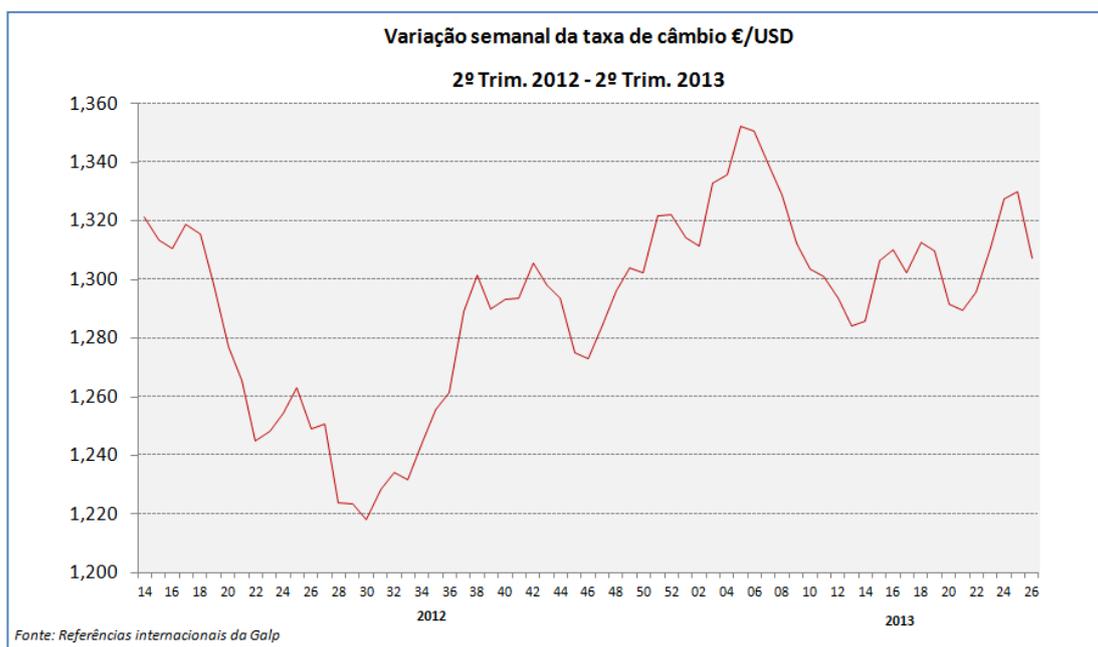


Fig. 7

Quando comparamos os valores médios das cotações dos produtos nos primeiros trimestres de 2013 e 2012, como se mostra no quadro 2, assistimos a uma descida, fruto do crescimento mais moderado da economia mundial que induziu a uma menor pressão na procura de produtos petrolíferos, e à já referida apreciação do Euro face ao Dólar.

Cotações dos produtos

| €/ton | 2º Trim. 2012 | 2º Trim. 2013 | Variação (%) |
|-------------|------------------|------------------|-----------------|
| Brent | 639 | 594 | -7,0 |
| Gasolina 95 | 809 | 740 | -8,5 |
| Gasóleo | 742 | 689 | -7,1 |

Quadro 2

Em relação ao trimestre homólogo, o Brent desvalorizou 7,0% no 2º Trimestre de 2013, tendo a gasolina e o gasóleo, nos mesmos períodos, sofrido decréscimos respetivamente de 8,5% e de 7,1%.

Passando a analisar a evolução dos preços médios antes de impostos e os preços médios de venda ao público, figuras 5 e 6, percebemos claramente que acompanharam, com muito pequena defasagem no tempo, a evolução da cotação dos produtos refinados, com uma tendência de descida.

Os valores médios trimestrais dos preços dos combustíveis, como verificamos no quadro 3, seguem a mesma tendência das cotações, embora com uma redução dos PMAI ligeiramente superior.

Lembramos que a menor variação em termos percentuais dos PMVP se deve ao peso das componentes fixas, nomeadamente do ISP, que aliás sofreu em 2013 um pequeno agravamento resultado da atualização da contribuição para o serviço rodoviário.

Preços Médios Antes de Impostos (PMAI) e Preços Médios de Venda ao Público (PMVP)

| €/litro | 2º Trim.2012 | 2º Trim. 2013 | Variação (%) |
|-------------------------|-----------------|------------------|-----------------|
| PMAI Gasolina 95 | 0,760 | 0,695 | -8,6 |
| PMAI Gasóleo Rodoviário | 0,800 | 0,742 | -7,3 |
| PMVP Gasolina 95 | 1,653 | 1,575 | -4,7 |
| PMVP Gasóleo Rodoviário | 1,435 | 1,365 | -4,9 |

Quadro 3

Estrutura dos preços

As figuras 8 e 9 mostram esta estrutura respetivamente para a gasolina 95 e o gasóleo. Neste caso evidencia-se também o efeito da obrigação de incorporação de FAME (biodiesel), já que este é mais caro do que o gasóleo mineral e deixou de beneficiar da isenção parcial de ISP de que usufruiu até final de 2010.

Como podemos observar a carga fiscal continua a representar a maior componente do preço médio de venda ao público, seguida do preço do produto à saída da refinaria, cuja referência é a cotação internacional. A fatia entre 9 a 10%, que corresponde a cerca de 14 c/l, cobre todos os custos da atividade grossista e retalhista, tendo sofrido uma redução superior a 1c/l, relativamente ao trimestre homólogo. Esta inclui, entre outros, os custos de manutenção das reservas obrigatórias (90 dias líquidos do consumo), de armazenagem, de distribuição e de comercialização. Nesta última rubrica incluem-se os custos fixos e variáveis de marketing, campanhas de descontos e prémios de fidelização, descontos de frotas, margens do grossista e do retalhista.

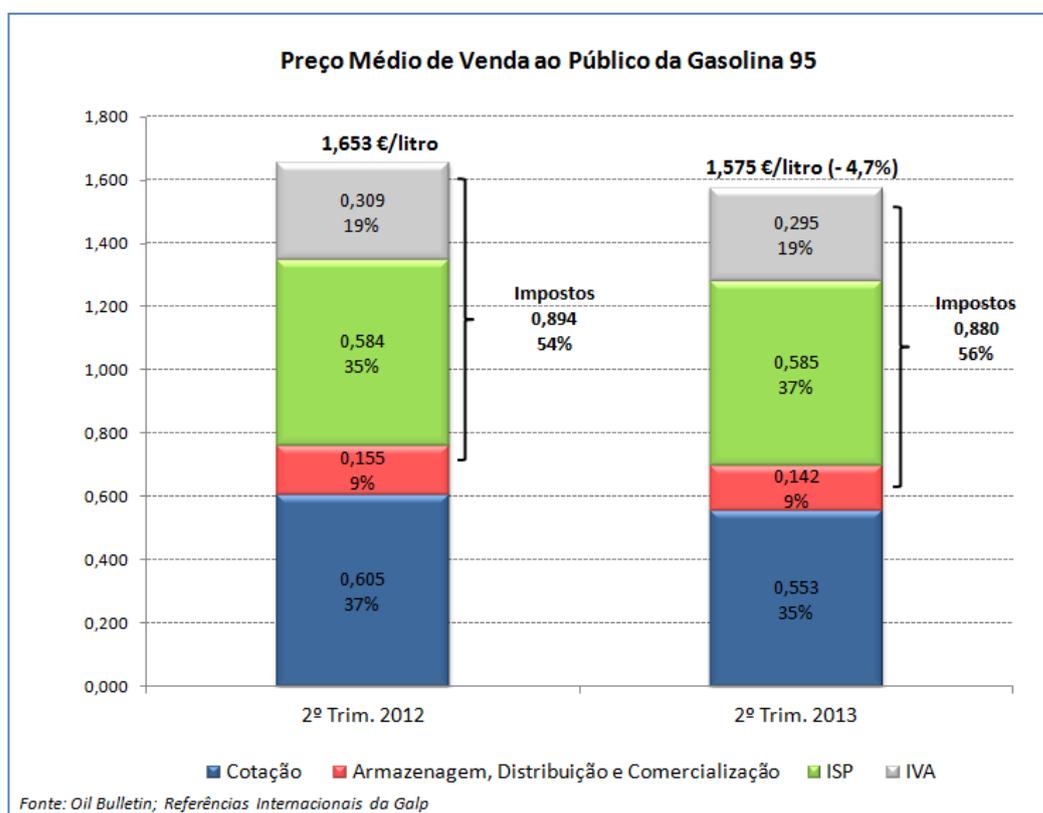


Fig. 8

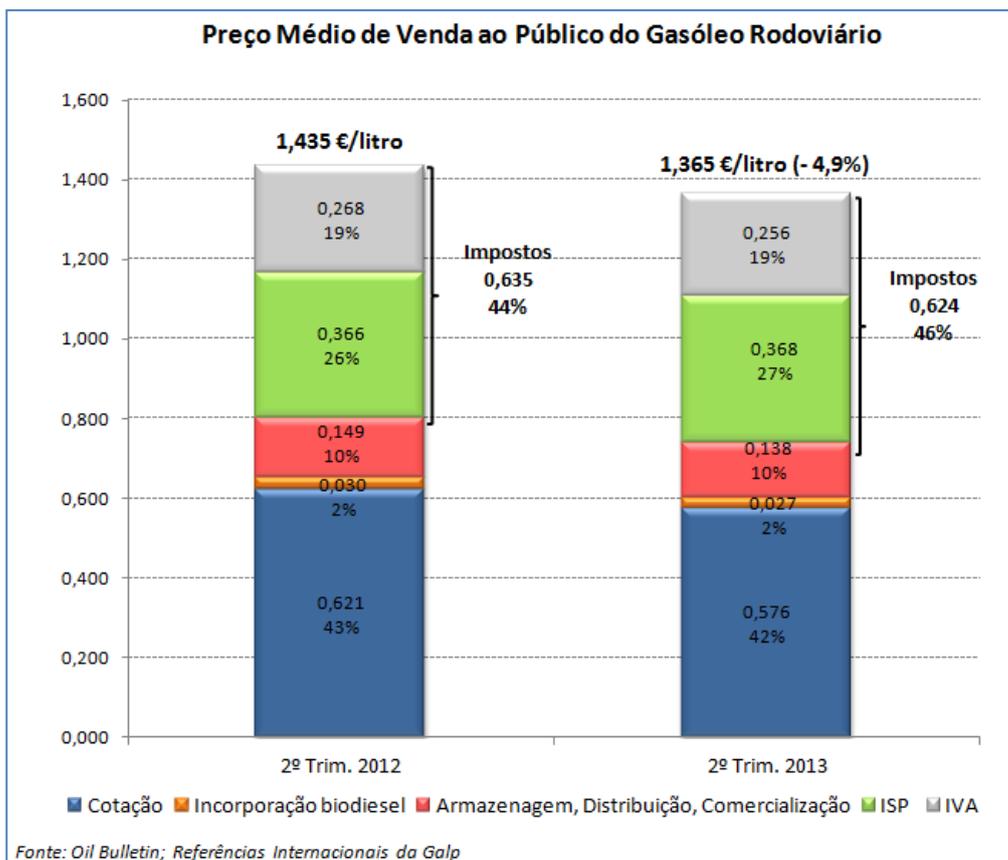


Fig. 9

Comparação com UE 17 e Espanha

Nas figuras 10 a 13 apresentamos a comparação da evolução dos preços médios antes e depois de impostos em Portugal, com a média dos 17 países da Zona Euro e com Espanha.

Apesar desta comparação dever ser encarada com algumas precauções, face à não existência de um critério de reporte uniforme para todos os países, podemos concluir que os preços médios antes de impostos em Portugal acompanharam o que se passou nos restantes países da Zona Euro, situando-se ligeiramente acima da média, no caso do gasóleo. No que se refere aos preços médios de venda ao público, estes situam-se ligeiramente abaixo da média.

No que se refere à comparação com Espanha, verificamos que ao longo do período os valores dos preços médios antes de impostos em Portugal foram 0,02 €/litro inferiores na gasolina e 0,01 €/litro superiores no gasóleo.

Em relação aos preços médios de venda ao público, Portugal encontra-se acima de Espanha 0,15 €/litro na gasolina e 0,03 €/litro no gasóleo.

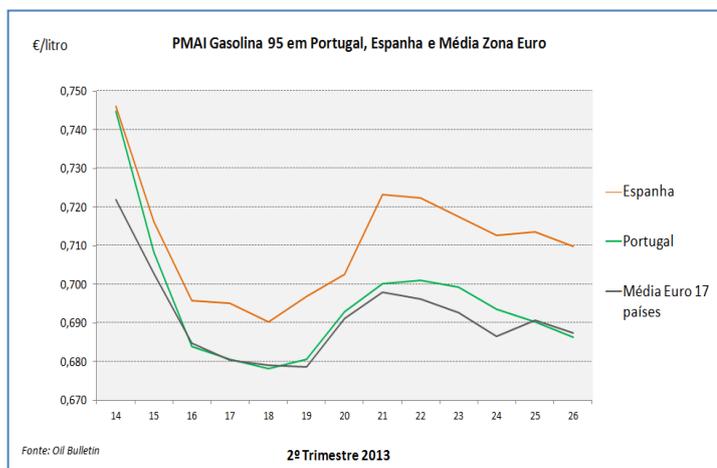


Fig. 10

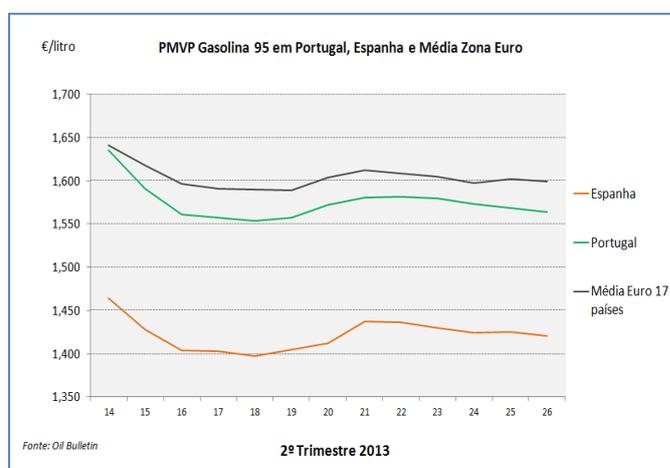


Fig. 11

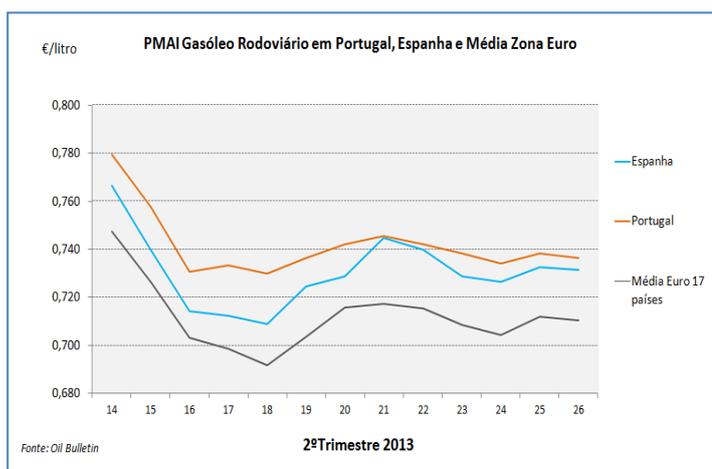


Fig. 12

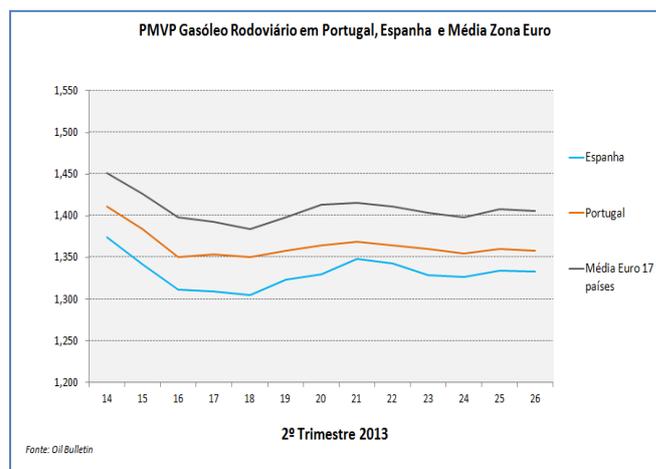


Fig. 13

Conclusões

De tudo o exposto podemos extrair as seguintes conclusões:

- O consumo dos combustíveis continua em queda, embora menos acentuada, em resultado da recessão económica em geral e da queda do poder de compra dos consumidores.
- A cotação dos produtos reduziu a volatilidade, com a conseqüente redução na amplitude dos ajustamentos dos preços.

- Em termos médios os preços no 2º Trimestre de 2013 foram inferiores face ao período homólogo de 2012.
- O elemento com maior peso no preço final de venda dos combustíveis permanece a carga fiscal, sendo a margem de manobra deixada aos operadores extremamente reduzida.
- A quebra do consumo exerce uma enorme pressão sobre as margens, uma vez que, apesar do esforço de racionalização dos Operadores, é impossível reduzir os custos fixos na mesma proporção, estando estes ainda sujeitos à inflação.
- A evolução dos preços em Portugal está perfeitamente em linha com o mercado europeu (EU-17), sendo as diferenças pouco significativas. A dimensão e as características do mercado português justificam que os preços médios antes de impostos se situem um pouco acima da média da Zona Euro, tal como explicámos mais detalhadamente na Informação nº15.

Agosto de 2013