4º Trimestre/2021
Superintendência de Defesa da Concorrência

[Número 12]

Boletim Trimestral de Preços e Volumes de Combustíveis

Análise trimestral da evolução dos preços e volumes comercializados dos principais combustíveis no mercado nacional (gasolina C, etanol hidratado, óleo diesel e GLP), bem como dos preços do petróleo e do gás natural no mercado internacional.

anp
Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis

Destaques

Tema:
Principais características e determinantes da evolução recente dos preços de gasolina e diesel no Brasil

Gasolina
Preços da gasolina registraram alta nas etapas de distribuição e revenda; produção e vendas apresentaram recuperação em relação ao mesmo período de 2020

Etanol Hidratado
Volume de etanol hidratado comercializado no quarto trimestre de 2021 apresentou queda de 34,13% em relação ao mesmo período de 2020

Óleo diesel
Volume de vendas e de importação de diesel acumulados no ano de 2021 alcançam o maior patamar da série histórica iniciada em 2000

GLP
Preços do GLP P-13 mantiveram trajetória de alta, vendas e importações desaceleram em relação ao terceiro trimestre e produção registra o segundo menor patamar anual da série histórica

Petróleo
Em 2021, preços do petróleo apresentam alta e saldo comercial do produto alcança o maior valor anual da série histórica iniciada em 2000

Gás Natural
Preços do gás natural atingem valores recordes no mercado internacional e volume importado trimestral é maior já registrado

Principais características e determinantes da evolução recente dos preços de gasolina e diesel no Brasil

No mês de março de 2022, os preços médios nacionais de revenda da gasolina C comum e do óleo diesel B S10 alcançaram os maiores valores nominais de suas séries históricas até então, registrando os patamares de R$ 7,012/litro e R$ 6,382/litro, respectivamente. Quando comparados com o mesmo mês do ano anterior os combustíveis apresentaram, respectivamente, altas de 27,86% e 47,97%.

Em um país com raízes históricas de grande dependência do modal rodoviário, a inflação dos combustíveis, sobretudo da gasolina e do diesel, tornou-se centro do debate público de políticas econômicas. Muito se discute a respeito de custos em âmbito econômico e social associados ao patamar de preços atualmente praticado, bem como sobre a eventual criação de medidas que possam mitigá-los.

Neste contexto, buscamos apresentar informações de modo a contribuir para uma melhor compreensão desse cenário, divididas da seguinte forma: na primeira seção apresentaremos (i) dados relativos à cadeia de produção e distribuição de gasolina e diesel para o ano de 2021; em seguida trataremos dos (ii) determinantes da escolha do consumidor entre gasolina e etanol hidratado combustível (Ciclo Otto); na terceira seção, faremos uma (iii) análise da evolução dos preços de gasolina e diesel no médio - longo prazo, sob diversas óticas; na sequência, será apresentada uma análise (iv) da evolução dos preços dos dois combustíveis desagregada entre seus principais componentes; na quinta seção, avaliaremos (v) os determinantes da variação do componente de maior impacto no aumento dos preços da gasolina A e diesel A; em seguida citaremos algumas das (vi) principais propostas/medidas para mitigar os efeitos decorrentes dos aumentos dos combustíveis; na sétima seção abordaremos (vii) o papel da ANP nessa conjuntura; e, por fim apresentaremos as (viii) considerações finais.

A cadeia de produção e distribuição de gasolina e diesel

Em linhas gerais, o mercado nacional de produção de combustíveis derivados de petróleo é extremamente concentrado, de modo que a etapa de produção/importação possui características de quasi-monopólio da Petrobras - ainda que o número de agentes em atuação tenha se expandido nos últimos anos. Sobre essa expansão, vale mencionar a política de desinvestimento que vem sendo efetuada pela Petrobras em período recente, decorrente de Termo de Compromisso de Cessação de Prática (TCC) firmado com o CADE em junho de 2019[1]. Já a etapa de distribuição apresenta características de um oligopólio, e a etapa de revenda, em grande parte das localidades, reúne características mais próximas às de mercado de ampla concorrência.

Sobre a concentração na etapa de produção da gasolina A, em 2021, a Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras foi responsável pela venda de 82,11% do total de gasolina A comercializada no país, sucedida pela Braskem S.A., Copape Produtos de Petróleo LTDA, Refinaria de Petróleo de Manguinhos S.A. e Blueway Trading Importação e Exportação S.A., com vendas respectivas de 5,00%, 3,83%, 2,17% e 1,63%. Dessa forma, os cinco maiores agentes do setor foram responsáveis pela movimentação de 94,75% do total de gasolina A vendida em território nacional, um montante de 28,47 milhões de m³, dos quais 8,50% derivam de importações.

Na etapa de distribuição, as cinco maiores companhias em termos de volume de vendas nacionais - em ordem decrescente, Vibra Energia S.A. (24,91%), Raízen Combustíveis S.A. (19,29%), Ipiranga Produtos de Petróleo S.A. (17,93%), Alesat Combustíveis S.A. (3,12%) e Larco Comercial de Produtos de Petróleo LTDA (1,54%) - foram responsáveis por 66,79% do volume total de gasolina C

[1] No mencionado termo, a Petrobras se comprometeu com a alienação integral das refinarias Abreu e Lima (RNEST), Landulpho Alves (RLAM), Gabriel Passos (REGAP), Presidente Getúlio Vargas (REPAR), Alberto Pasqualini (REFAP), Isaac Sabbá (REMAN), da Unidade de Industrialização de Xisto (SIX) e da Lubrificantes e Derivados de Petróleo do Nordeste (LUBNOR) e seus respectivos ativos de transporte. O conteúdo do TCC está disponível em: https://sei.cade.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?DZ2uWeaYicbuRZEFhBt-n3BfPLlu9u7akQAh8mpB9yOfbx5eD8vU7hfNPDc1HQ8Mo2wUUl_pMBwmHa9QywbQVDVJnIUCKbu0aQsg2fy2ggM6fjABy7XMTQWI3Q5i7QbJ. Acesso em: 13/05/2022.

comercializada em 2021, 39,32 milhões de m³. A região Sudeste foi destino de 39,25% das vendas, seguida pelas regiões Sul (22,66%), Nordeste (21,03%), Centro-Oeste (9,03%) e Norte (8,03%).

Quanto ao mercado produtor de diesel A, considerando o mesmo período de análise, 84,45% das vendas foram realizadas pela Petrobras, seguida pela Blueway Trading Importação e Exportação S.A. (3,18%), WM Comercial Atacadista LTDA. (2,59%), Oil Trading Importadora e Exportadora LTDA. (2,14%) e Refinaria de Mataripe S.A. (1,73%)[2], concentrando 94,09% das vendas do combustível fóssil de um universo de 53,88 milhões de m³ comercializados. As importações, em 2021, corresponderam a 26,79% do volume vendido de diesel A.

Na etapa de distribuição, as cinco empresas que lideraram as vendas de óleo diesel B em 2021 - em ordem decrescente, Vibra Energia S.A (27,89%), Raízen S.A. (23,03%), Ipiranga Produtos de Petróleo S.A (18,87%), Alesat Combustíveis S. A. (2,36%) e Atem's Distribuidora de Petróleo S.A. (2,26%) - concentraram 74,40% da totalidade das vendas do combustível, ou 62,11 milhões de m³. Regionalmente, as vendas se desdobraram da seguinte forma: região Sudeste (38,05%), região Sul (21,04%), região Nordeste (15,83%), região Centro-Oeste (14,32%) e região Norte (10,76%).

A relação entre as demandas de gasolina e de etanol

Vale mencionar que, em relação à gasolina C, o etanol pode ser considerado tanto um bem *complementar* a ela quanto um bem *substituto* direto dela. Complementar porque a gasolina C contém, na sua composição, uma parcela de etanol anidro, atualmente fixada em 27% - de modo que, quando aumenta o consumo de gasolina C, aumenta também o consumo do etanol anidro usado para produzi-la; e substituto porque a ampla maioria da frota de veículos leves no Brasil pode ser abastecida tanto com gasolina C quanto com etanol hidratado.

A possibilidade de alternância imediata entre os dois produtos teve início em 2003, quando foram permitidas as vendas de carros com motores do tipo *flex* em todo o território nacional. O grande diferencial deste tipo de motor reside na sua capacidade de operar tanto na presença de gasolina quanto álcool ou etanol hidratado combustível. A adoção dos carros tipo *flex* aumentou ano após ano desde então e, segundo a Empresa de Pesquisa Energética (EPE)[3], 80% da frota nacional de veículos leves correspondia a veículos deste tipo em 2020.

Portanto, a maioria dos proprietários de veículos leves faz a escolha de uso de gasolina ou etanol a partir da *sua percepção* de maior vantagem econômica de um combustível em relação ao outro. Nessa avaliação, é importante que o consumidor considere que o etanol hidratado possui um menor poder calorífico em relação a gasolina, fazendo com que, em média, a distância percorrida com etanol seja cerca de 30% menor; de modo que, para que o etanol seja competitivo em relação ao seu concorrente, é preciso que seu preço de revenda seja igual ou inferior a 70% do preço de revenda da gasolina.

A figura 1 apresenta a relação entre os usos de gasolina A e etanol anidro e hidratado em veículos de ciclo Otto, bem como a relação entre os preços médios de revenda do etanol hidratado e da gasolina C comum[4].

[2] Segundo informado pela administração da Petrobras em comunicado, a venda da Refinaria Landulpho Alves (RLAM) foi finalizada em 30/11/2021, de forma que a refinaria, rebatizada como Refinaria de Mataripe, passou a operar de forma independente em 01/12/2021. Disponível em: https://petrobras.com.br/fatos-e-dados/concluimos-venda-da-refinaria-landulpho-alves-rlam-para-o-mubadala-capital.htm. Acesso em: 26/05/2022.

[3] Disponível em: https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoesArquivos/publicacao-331/topico-607/Demanda_Ve%C3%ADculos_Leves_2022_2031.pdf. Acesso em: 23/05/2022.

[4] A base de cálculo não considera a participação de GNV e foi executada através da conversão dos volumes de etanol e gasolina, de metros cúbicos para barris equivalentes de petróleo (bep), levando em consideração o poder calorífico e densidade de cada combustível.

Figura 1. Proporção de combustíveis no Ciclo Otto e relação entre preços médios de revenda do etanol hidratado e da gasolina C (Brasil)

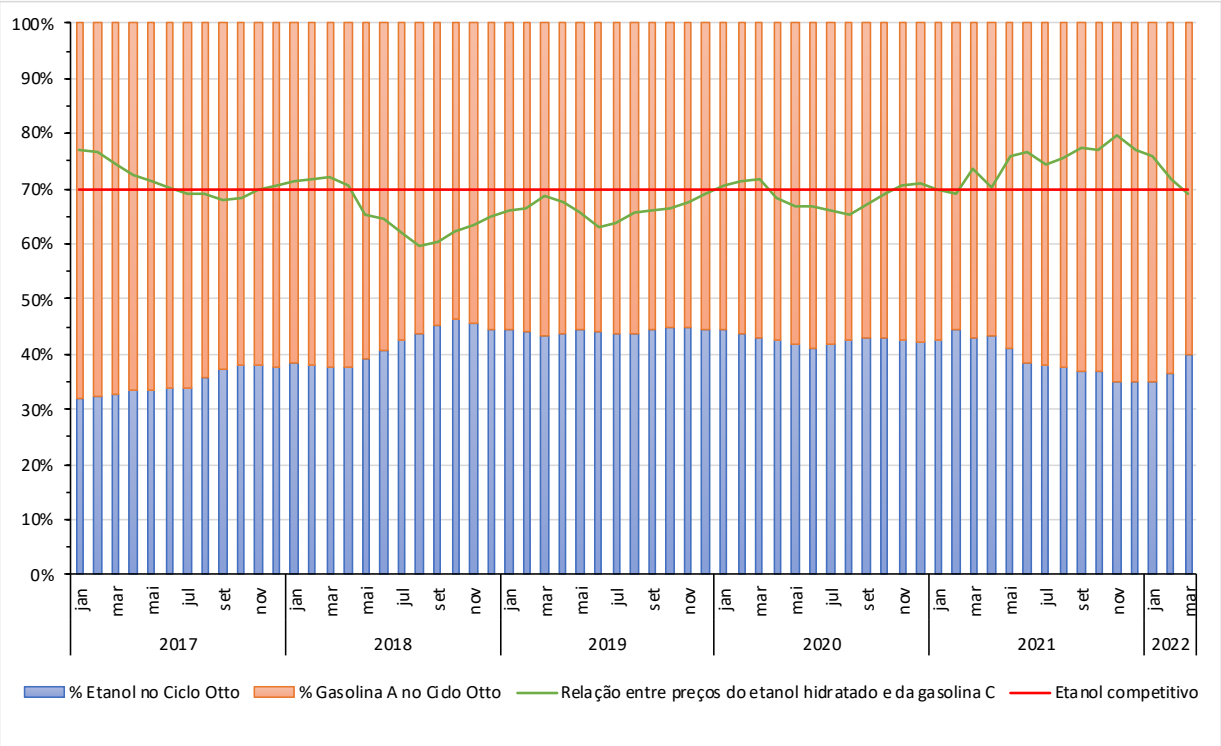


Figura 1. Fonte: ANP.

É possível observar que a razão entre os preços médios de revenda do etanol e da gasolina, na média nacional, apresentou oscilações ao longo da série histórica dentro da faixa de 60% a 80%. Em termos de proporção do uso dos combustíveis do Ciclo Otto, em janeiro de 2017 o etanol correspondia a 32,10% do consumo, a gasolina A correspondia a 67,90% e o preço relativo etanol/gasolina era de 77,23%. Em março de 2022, esses valores correspondiam a uma parcela de 40,08% de etanol hidratado no Ciclo Otto, enquanto a gasolina A representava 59,92%, ao mesmo tempo em que a razão entre os preços médios de revenda de etanol hidratado e gasolina C comum estava em 69,05%.

Evolução dos preços de gasolina e óleo diesel

A figura 2.a apresenta a evolução dos preços de realização, distribuição e revenda da gasolina a partir de janeiro de 2019, assim como do preço do etanol anidro e preço de paridade de importação da gasolina. Diversas características do caminho logístico percorrido desde a produção do combustível até sua venda ao consumidor final, passando por etapas de estocagem, sobretudo na distribuição, tendem a se refletir no processo de transmissão de preços ao longo da cadeia, a depender do comportamento dos agentes.

Dessa forma, é possível observar na figura[5] 2.a que o ponto de início da alta recente nos preços da gasolina é precedido de uma queda que coincide com início da pandemia, em março de 2020, e se inicia na etapa de produção, mais precisamente em maio de 2020, seguido pelas altas nas etapas de distribuição e revenda em junho de 2020.

[5] É possível observar, ainda um comportamento atípico dos preços do etanol anidro no período entre maio/2021 e fev/2022, em que se verificou alta na safra da cana-de-açúcar (entre abril e novembro) e baixa na entressafra (entre dezembro e março). Segundo o CEPEA/ESALQ, o aumento dos preços durante a safra 2021/22 se deu por conta de quebra de produção e aumento da demanda (conforme pode ser verificado em: https://www.cepea.esalq.usp.br/br/opiniao-cepea/quebra-da-producao-e-demanda-maior-elevam-precos-do-etanol-na-safra-21-22.aspx). Já com relação à baixa nos preços na entressafra 2021/22, argumenta a Fecombustíveis que esse fenômeno se deveu a uma moagem de cana acima das expectativas na reta final da safra, e a uma baixa da demanda por combustíveis do ciclo otto (conforme pode ser verificado em: https://www.fecombustiveis.org.br/noticia/recuo-do-etanol-na-entressafra-alivia-os-precos-de-combustiveis-nos-postos/248535)

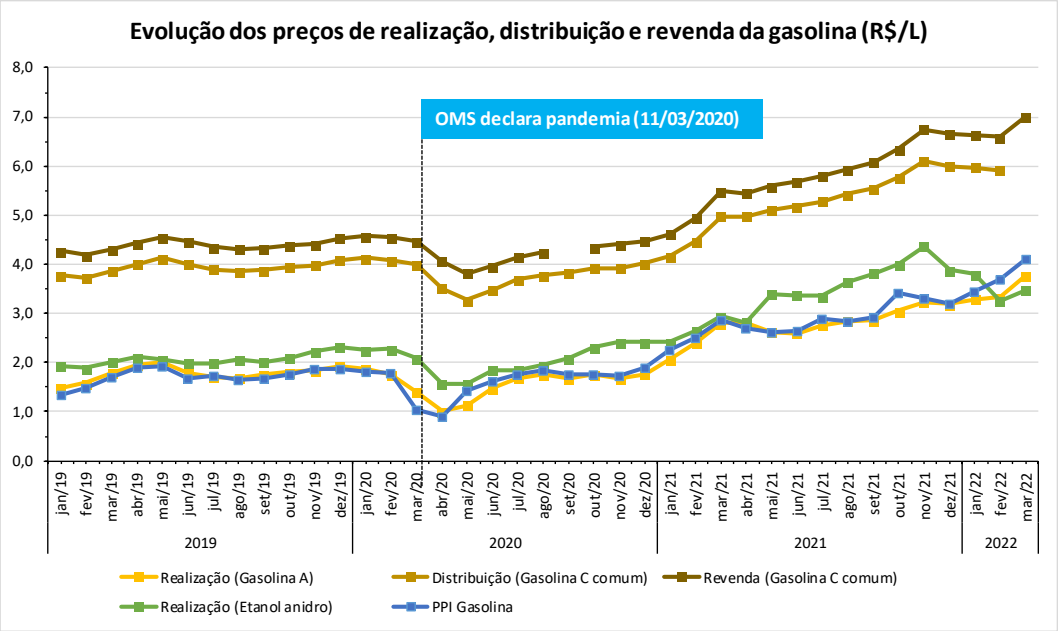


Figura 2.a. Fonte: ANP e S&P Global Platts. Obs.: não houve pesquisa de preços de revenda em setembro de 2020.

A figura 2.b apresenta a evolução dos preços de realização, distribuição e revenda do diesel, além do seu preço de paridade de importação e preço do biodiesel B100 e seu teor na mistura, a partir de janeiro de 2019. Assim como observado no gráfico referente aos preços da gasolina, os preços do diesel também apresentam defasagens entre as evoluções dos preços nas etapas da cadeia de produção e comercialização. No mais, observa-se um comportamento atípico do preço do biodiesel B100 entre junho de 2020 e janeiro de 2021. Essa trajetória, revertida em parte no início de 2021, pode estar associada à alta demanda por biodiesel no período, em paralelo à alta do preço da soja no mercado internacional e à desvalorização do real frente ao dólar[6].

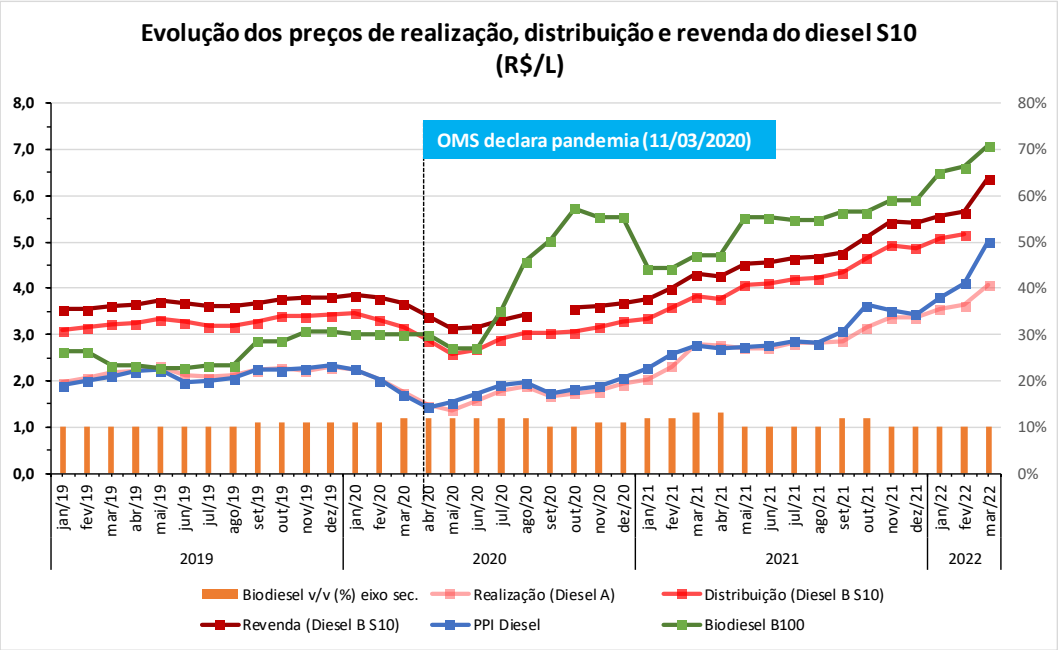


Figura 2.b. Fonte: ANP e S&P Global Platts. Obs.: não houve pesquisa de preços de revenda em setembro de 2020.

[6] Disponível em: https://www.gov.br/anp/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/boletins-anp/boletins/btpvc-1/2021/boletim-trimestral-sdc-9-1t21-novo.pdf. Acesso em: 30/05/2022

Complementando a análise de médio prazo acerca da evolução dos preços da gasolina e do diesel nas diferentes etapas da cadeia, são apresentadas nas figuras 3.a e 3.b a evolução dos preços de revenda de ambos os combustíveis em uma perspectiva histórica mais ampla. Os dados são apresentados sob quatro óticas diferentes: em termos nominais, em termos reais, em relação salário mínimo e em relação ao rendimento médio de todos os trabalhos[7].

Evolução dos preços de revenda da gasolina C comum

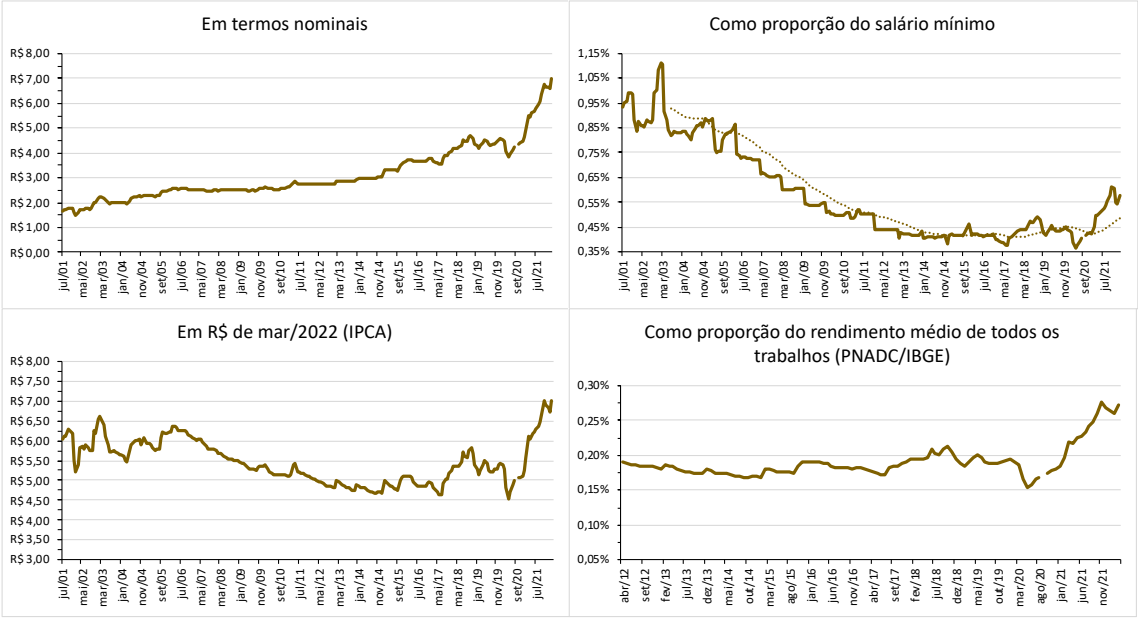


Figura 3.a. Fonte: ANP e IBGE. Obs.: não houve pesquisa de preços de revenda em setembro de 2020.

Evolução dos preços de revenda do óleo diesel B S10

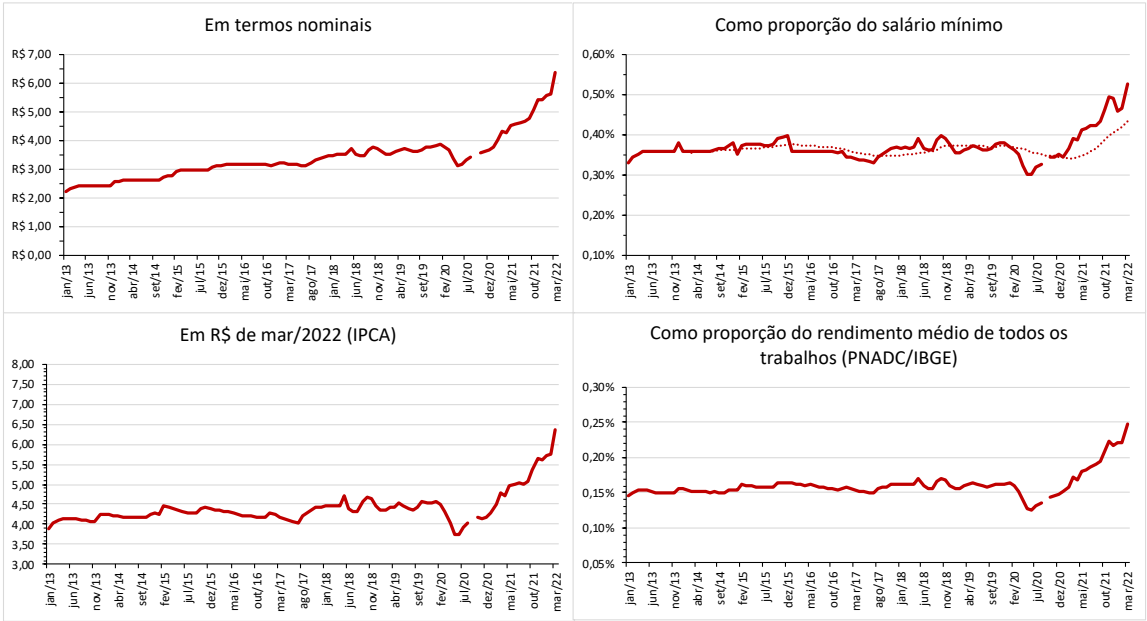


Figura 3.b. Fonte: ANP e IBGE. Obs.: (i) não houve pesquisa de preços de revenda em setembro de 2020; (ii) diferentemente do que ocorre com a gasolina, a série de preços médios de revenda do diesel B S10 se inicia somente em 2013.

A respeito dos gráficos, vale destacar alguns aspectos: (i) a existência de um período a partir de meados de 2020 em que se verifica um crescimento mais pronunciado dos preços médios de revenda do diesel e da gasolina sob qualquer ótica - tanto em termos

[7] Rendimento médio nominal de todos os trabalhos, habitualmente recebido por mês, pelas pessoas de 14 anos ou mais de idade, ocupadas na semana de referência, com rendimento de trabalho (PNAD Contínua/ IBGE, tabela 6390).

nominais quanto reais e como proporção de parâmetros de renda; (ii) uma intensa queda nos preços no período imediatamente anterior, no segundo trimestre de 2020, que coincide com o início da pandemia de COVID-19 e (iii) para o preço médio de revenda da gasolina, uma tendência de queda tanto em termos reais quanto em relação ao salário mínimo ao longo da maior parte do período considerado que antecede meados de 2017.

Estrutura dos preços da gasolina e do óleo diesel

A fim de melhor compreender os determinantes da evolução dos preços de revenda da gasolina C comum e do óleo diesel B nos últimos anos, as figuras 4.a e 4.b apresentam uma comparação das composições dos preços médios de revenda dos dois produtos em dois momentos que delimitam um período de significativa variação: fevereiro de 2017 e fevereiro de 2022.

Os componentes estão associados (i) ao custo junto à refinaria/importador; (ii) ao custo referente ao etanol anidro adicionado em proporção de 27% (v/v) na gasolina C comum ou ao custo referente ao biodiesel adicionado ao óleo diesel B em proporção variada ao longo do período analisado; (iii) aos tributos federais incidentes em 1 litro do produto analisado; (iv) aos tributos estaduais incidentes em 1 litro do produto analisado; e (v) às margens brutas apropriadas pelos agentes que operam a distribuição e revenda da gasolina e do diesel.

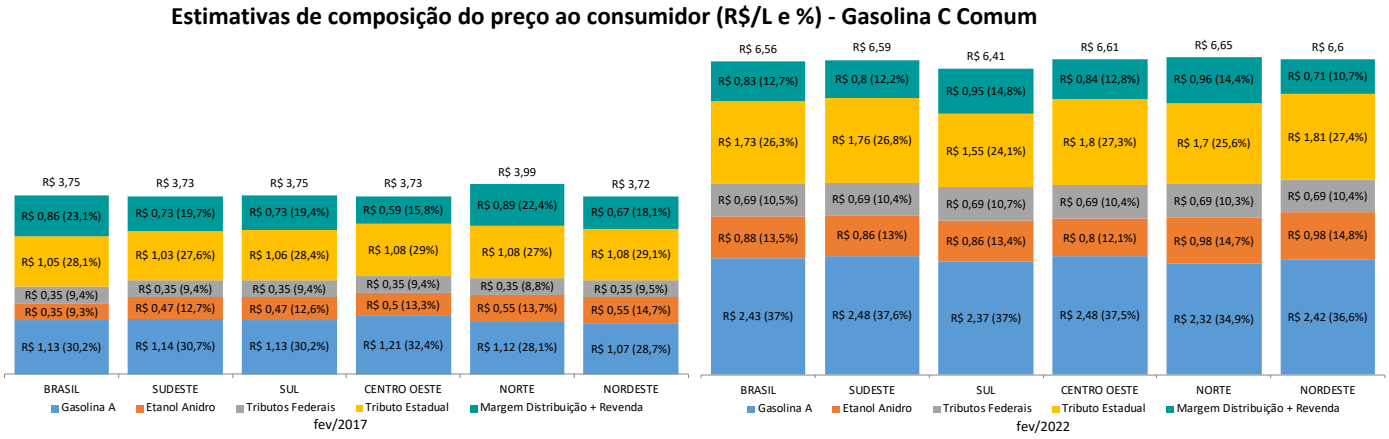


Figura 4.a. Fonte: MME.

Entre fevereiro de 2017 e fevereiro de 2022, o preço médio nacional de revenda da gasolina C comum avançou 74,98%, de R$ 3,75/litro para R$ 6,56/litro, uma variação de R$ 2,81/litro. Desse total, o aumento na parcela relativa ao produtor/importador foi de R$ 1,30/litro, o maior em relação às demais parcelas. No que diz respeito aos tributos, o imposto estadual (ICMS) variou positivamente R$ 0,67/litro e os tributos federais aumentaram R$ 0,34/litro no período em análise. Já a elevação na parcela referente ao custo com etanol anidro foi de R$ 0,53/litro, e a margem média bruta do distribuidor + revendedor apresentou recuo de R$ 0,03/litro.

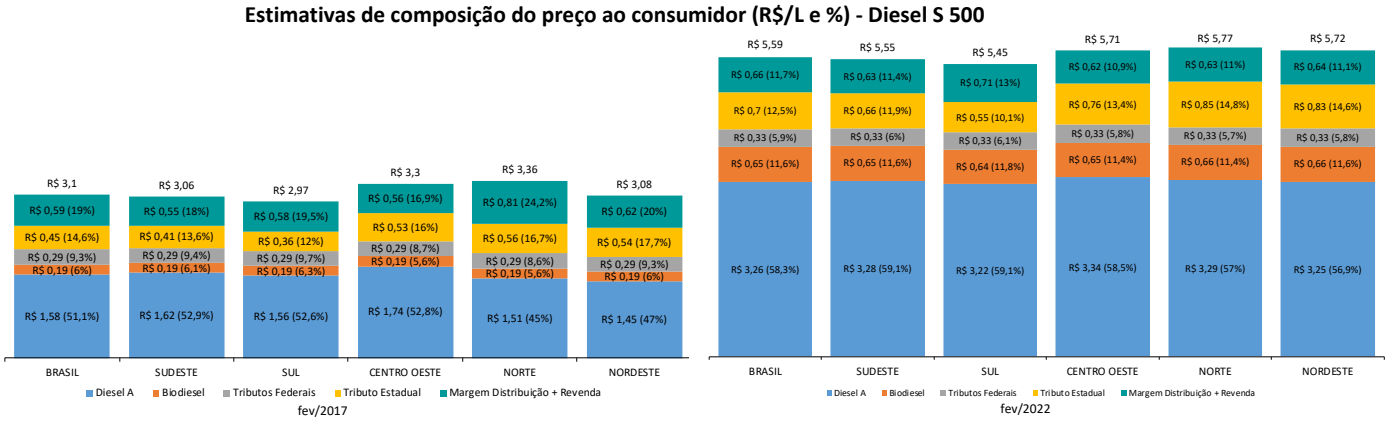


Figura 4.b. Fonte: MME.

Entre fevereiro de 2017 e fevereiro de 2022, o preço médio nacional de revenda do diesel S 500[8] avançou 80,53%, de R$ 3,10/litro para R$ 5,59/litro, variação de R$ 2,49/litro. Assim como verificado na análise do preço da gasolina C comum, a parcela relativa ao produtor/importador detém a maior contribuição para o aumento registrado, com alta de R$ 1,68/litro no período. Em relação aos tributos, o ICMS apresentou elevação de R$ 0,24/litro, enquanto os tributos federais aumentaram R$ 0,04/litro no período analisado. No mais, a parcela relativa ao custo do biodiesel aumentou R$ 0,46/litro[9] e a margem média bruta do distribuidor + revendedor avançou R$ 0,07/litro.

Importante notar que, tanto no caso da gasolina quanto do diesel, as parcelas cujas elevações tiveram maior impacto no aumento dos preços ao consumidor verificado no período considerado foram aquelas relativas ao custo do combustível no produtor/importador: as elevações nessas parcelas corresponderam a 46,26% de todo o aumento no caso da gasolina, e a 67,21% de todo o aumento no caso do diesel. Isto sem considerar os efeitos indiretos da elevação nessas parcelas, dado que pelo menos em parte as elevações nas parcelas relativas ao tributo estadual (ICMS) se devem ao aumento do custo do combustível na refinaria/importador, a partir do reflexo desse aumento no preço médio ao consumidor, que constitui base de cálculo do ICMS.

Por que o custo da gasolina A e diesel A nas refinarias/importadores aumentou?

As variações na parcela relativa ao custo do combustível derivado de petróleo na refinaria, ou no importador, estão associadas à política de preços praticada pela Petrobras. É importante mencionar que, em toda a cadeia de produção, importação, distribuição e revenda de combustíveis derivados de petróleo, vigora no Brasil, desde 2002, o regime de liberdade de preços, conforme o disposto na Lei nº 9.478, de agosto de 1997[10], conhecida como Lei do Petróleo. Dessa forma, a política de preços praticada pela Petrobras, que é uma empresa mista controlada pela União, é de livre escolha da empresa. Da mesma maneira, todos os agentes produtores e importadores, distribuidores e revendedores de combustíveis possuem similar discricionariedade na fixação de seus preços, desde que não imbuídos de qualquer prática anticoncorrencial.

A política de preços da Petrobras atualmente em vigor foi adotada em 14 de outubro de 2016, conforme comunicado da companhia[11], onde foi estabelecido que os preços da gasolina e diesel praticados no mercado nacional passariam a ter como base o mercado internacional, tomando como referência as estimativas de preços de paridade de importação (PPI), "que inclui custos como frete de navios, custos internos de transporte e taxas portuárias", [...] "mais uma margem praticada para remunerar riscos inerentes à operação, como, por exemplo, volatilidade da taxa de câmbio e dos preços sobre estadias em portos e lucro, além de tributos".

As figuras 5.a e 5.b descrevem as médias de preços de lista praticados pela Petrobras e de estimativas de preços de paridade de importação para o conjunto de localidades com disponibilidade de ambos os dados.

[8] Utilizamos aqui, para comparação, o diesel S 500 – que possui pequena diferença de preço em relação ao diesel S10 - dado que em fev/2017 o MME não disponibilizava dados de estimativas de composição de preços para o diesel S10. Conforme pode ser verificado em: https://www.gov.br/mme/pt-br/assuntos/secretarias/petroleo-gas-natural-e-biocombustiveis/publicacoes-1/relatorio-mensal-do-mercado-de-derivados-de-petroleo

[9] Importante observar que o percentual do biodiesel adicionado na mistura do diesel B aumentou de 7% em fev/2017 para 10% em fev/2022, ao passo que, consequentemente, a percentual de diesel A adicionado na mistura caiu de 93% para 90% no mesmo período. Essa variação deve ser considerada na comparação das parcelas do biodiesel e do diesel A no preço total do diesel B entre fev/2017 e fev/2022.

[10] Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9478.htm. Acesso em: 03/05/2022.

[11] Disponível em: https://petrobras.com.br/fatos-e-dados/adotamos-nova-politica-de-precos-de-diesel-e-gasolina.htm. Acesso em: 03/05/2022.

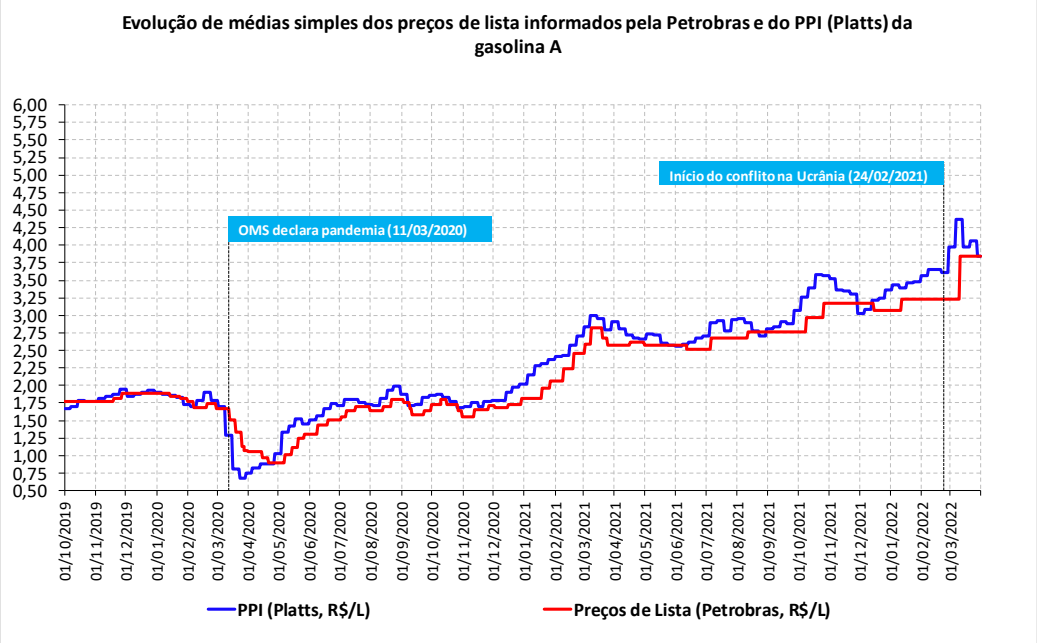


Figura 5.a. Fonte: ANP e S&P Global Platts.

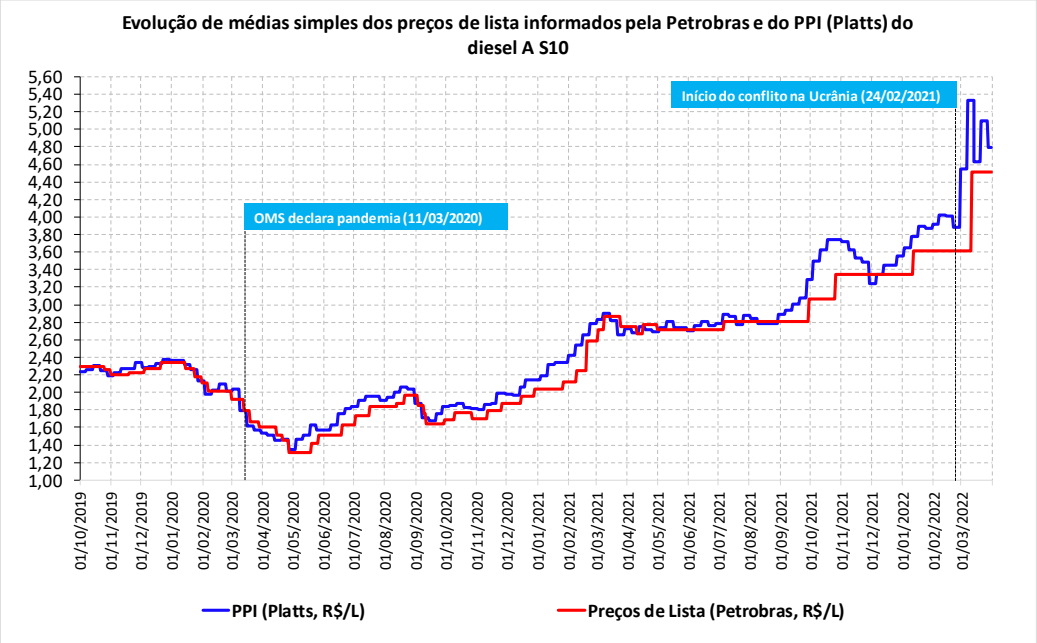


Figura 5.b. Fonte: ANP e S&P Global Platts.

Contramedidas ao aumento dos preços dos combustíveis

A trajetória de alta dos combustíveis iniciada em março de 2020, associada à grande relevância do modo de transporte rodoviário para a economia brasileira gerou pressão inflacionária sobre a economia, ao mesmo tempo em que, conforme observado nas figuras 4.a e 4.b, o rendimento médio dos brasileiros não apresentou elevação na mesma velocidade que o preço dos combustíveis.

Como resposta a esse cenário, em 11 de março de 2022 foi sancionada a Lei Complementar nº 192[12], que (i) reduziu a zero, até 31/12/2022, as alíquotas de PIS/Pasep e COFINS do diesel e da gasolina – que respondiam, em fev/2022, por parcelas de R$ 0,69/litro de gasolina e R$ 0,33/litro de diesel (conforme figuras 4.a e 4.b) –, além de (i) definir os combustíveis e condições em

[12] Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp192.htm. Acesso em: 27/05/2022

que o recolhimento de ICMS passa a operar sob o regime de monofasia. Pelo regime monofásico, o ICMS sobre esses combustíveis incide uma única vez ao longo da cadeia de fornecimento, sendo recolhido pelos produtores e/ou importadores.

Nesse contexto, passam a apresentar monofasia na tributação do ICMS a gasolina e etanol anidro combustível; o diesel e biodiesel; e o gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado do gás natural. Ademais, as alíquotas passam a ser ad rem, ou seja, específicas por unidade de medida adotada, uniformes em todo o território nacional e diferenciadas por produto. A primeira alteração deve respeitar um período de 12 meses após sua fixação e o primeiro reajuste deve ocorrer, ao menos, 6 meses após esse marco. Para o diesel, foi criada uma regra de transição até 31/12/2022 ou até a fixação da nova alíquota, na qual a base de cálculo do imposto passa a ser a média móvel dos preços médios praticados ao consumidor final nos 60 meses anteriores à sua fixação.

A atuação da ANP

No contexto da liberdade de preços em vigor no país, a ANP não atua regulando preços ou interferindo na definição da política de preços dos agentes econômicos regulados senão na área de medidas de defesa da concorrência e de promoção da transparência de preços e análise da evolução dos preços de combustíveis praticados no Brasil, por meio de pesquisas e diversas publicações, conforme dispõe o Decreto nº 2.455, de 1998[13].

Como exemplos de atividades atuais e/ou recentes da ANP nesse sentido, podem ser citados o (i) o acompanhamento, divulgação e análise, por meio de diversas publicações, dos preços praticados por produtores/importadores, distribuidores e revendedores de combustíveis; (ii) a manutenção de um Acordo de Cooperação com o CADE, que estabelece mecanismos para a agilização dos procedimentos relativos à prevenção e à repressão de infrações da ordem econômica no setor; a (iii) oferta permanente de blocos exploratórios e áreas com acumulações marginais para outorga de contratos de concessão para exploração ou reabilitação e produção de petróleo e gás natural; (iv) a criação e/ou aprimoramento de diversos marcos regulatórios do setor , além de (v) ações de fiscalização em todas as etapas da cadeia de petróleo, gás natural e biocombustíveis.

Considerações finais

A trajetória de aceleração dos preços do diesel e da gasolina ocorrida em anos recentes se destaca em uma perspectiva histórica, tanto se considerarmos a evolução desses preços em termos nominais quanto em termos reais, ou mesmo em relação a parâmetros de renda.

Na análise comparativa dos componentes dos preços da gasolina e óleo diesel entre fev/2017 e fev/2022 foi possível dimensionar o impacto de cada um nos preços desses combustíveis em cada um desses momentos, bem como as variações deles ao longo do período considerado. A partir dessa análise foi possível verificar que, para o período sob análise, os componentes de maior participação no crescimento do preço final desses combustíveis foram as relativas ao custo da gasolina A e do óleo diesel A nas refinarias/importadores.

Por sua vez, a evolução do custo da gasolina A e do óleo diesel A nas refinarias/importadores está fortemente associada à política de preços adotada pela Petrobras, que desde 2016 tem acompanhado com maior proximidade os preços praticados no mercado internacional.

Como forma de atenuar os efeitos da evolução dos preços dos combustíveis sobre a população, foi publicada a Lei Complementar nº 192/22 com mudanças tributárias no tocante ao regime de incidência do ICMS e à carga dos tributos federais sobre o diesel, biodiesel entre outros combustíveis, que foi reduzida a zero até o final de 2022.

Neste contexto, a ANP tem atuado na implementação de políticas públicas aplicadas ao mercado de combustíveis por meio de diversas ações, inclusive de cunho regulatório, de promoção da transparência, proteção do processo concorrencial, de expansão da oferta e de garantia da qualidade dos produtos no setor, de forma aderente e coerente com os limites e diretrizes constantes dos diversos marcos legais das diversas políticas públicas voltadas para o setor.

[13] Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2455.htm. Acesso em: 13/05/2022

GASOLINA C

Preços da gasolina registraram alta nas etapas de distribuição e revenda; produção e vendas apresentaram recuperação em relação ao mesmo período de 2020

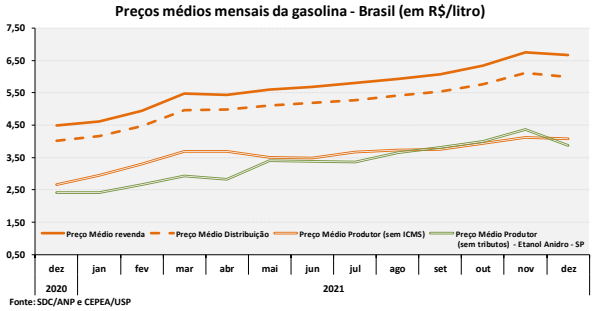
Na etapa de revenda, o preço médio da gasolina comum apresentou alta de 9,74% ao longo do quarto trimestre de 2021, tendo passado de R$ 6,078 em set/21 para R$ 6,670/litro em dez/21. Na comparação com o mês imediatamente anterior, foram registradas variações positivas de 4,33% em outubro, 6,36% em novembro e queda de 1,10% em dezembro. Na comparação do preço do combustível em dezembro de 2021 com dezembro de 2020 (R$ 4,483 /litro), houve elevação de 47,78%.

Na etapa de distribuição, o preço médio da gasolina comum em dez/21 foi de R$ 5,994/litro, alta de 8,14% em relação ao apurado em set/21 (R$ 5,543/litro). Ao longo do trimestre, o preço médio da gasolina comum na etapa de distribuição variou positivamente 4,13% e 5,98%, respectivamente, nos meses de outubro e novembro, e apresentou redução de 2,01% em dezembro. Na comparação entre dez/21 e dez/20, avanço de 48,92%.

Na etapa de produção, o preço médio da gasolina A em dez/21 foi de R$ 4,090/litro, variação positiva de 8,86% ao longo do trimestre (R$ 3,757/litro em set/21) e aumento de 53,93% na comparação anual (R$ 2,657/litro em dez/20). Nos meses d outubro e novembro houve variação mensal positiva de 4,98% e 4,72%, respectivamente. Em dezembro, ocorreu uma redução de 0,97%.

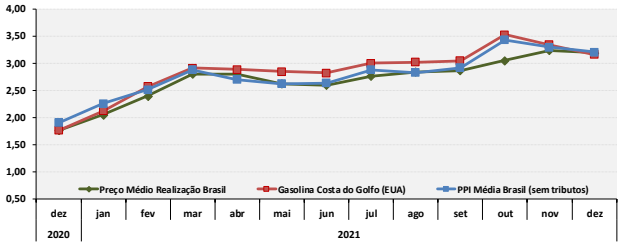
Já o preço médio do etanol anidro (adicionado na proporção de 27% na gasolina C comum) subiu 4,77% em out/21 (R$ 3,999/litro) e 9,08% em nov/21 (R$ 4,362), com recuo de 11,10% em dez/21 (R$ 3,878). Na variação trimestral, o preço médio do biocombustível apresentou alta de 1,60% (R$ 3,817/litro em set/21), enquanto na comparação anual a alta foi de 60,85% (R$ 2,411/litro em dez/20).

Preços médios mensais da gasolina - Brasil (em R$/litro)



Fonte: SDC/ANP e CEPEA/USP

Comparativo dos preços de refino da gasolina - Brasil , Costa do Golfo - EUA e PPI (em R$/litro)



Fonte: SDC/ANP e Platts

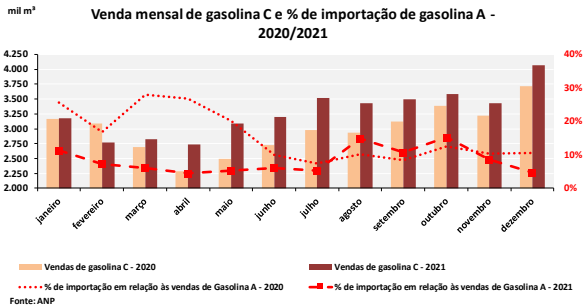
Quanto à composição do preço da gasolina ao consumidor final, a elevação de R$ 0,51 verificada na comparação do preço médio de revenda na última semana de dezembro com o registrado na última semana de setembro decorre dos avanços, na mesma base de comparação, das parcelas do preço final relativas ao preço do produtor da gasolina A (R$ 0,23) aos tributos estaduais (R$ 0,04) e margem bruta de distribuição e revenda (R$ 0,25), concomitante à redução ao preço do etanol anidro (-R$ 0,01). Com isso, o preço do produtor de gasolina A terminou o trimestre correspondendo a 34,95% do preço da gasolina C (contra 34,10% em set/21); os tributos estaduais, a 26,32% (27,87% em set/21); o etanol anidro, a 15,73% (17,21% em set/21); os tributos federais, a 10,44% (11,31% em set/21); e a margem bruta de distribuição e revenda, a 12,56% (9,51% em set/21).

O volume total produzido de gasolina A no quarto trimestre de 2021 (6,8 milhões de m³) foi 14,30% maior que o registrado no mesmo período de 2020, e 0,27% superior ao registrado no terceiro trimestre de 2021. Na comparação com o mesmo mês de 2020, o total produzido do combustível apresentou altas de 20,96%, 13,96% e 8,47%, respectivamente, em outubro, novembro e dezembro de 2021. Nos doze meses de 2021, foram produzidos 25,4 milhões de m³ de gasolina A, aumento de 17,04% na comparação com o mesmo período do ano anterior (21,7 milhões de m³).

O volume total comercializado de gasolina C no quarto trimestre de 2021 (11,1 milhões de m³) foi 7,34% superior ao total de vendas no mesmo período de 2020 e 6,20% superior ao vendido no terceiro trimestre de 2021. Quando comparados com os respectivos meses de 2020, houve altas de 2,46%% em outubro, de 18,43% em dezembro e baixa de 4,08% em novembro. No acumulado do ano, as vendas de gasolina C em 2021 totalizaram 39,3 milhões de m³, volume 9,8% superior ao comercializado em 2020 (35,8 milhões de m³) para o mesmo período.

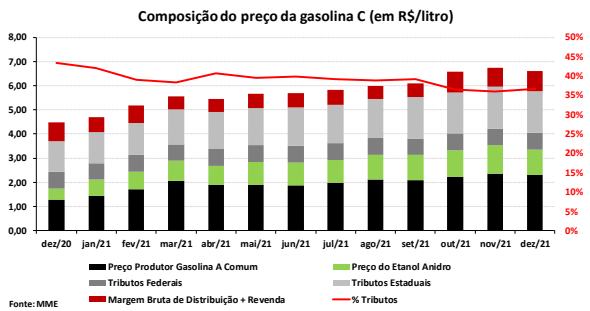
No que diz respeito às importações de gasolina A, o volume total importado no quarto trimestre de 2021 foi de 757,1 mil m³, 9,75% inferior ao registrado no mesmo período de 2020 (838,8 mil m³) e 2,71% abaixo do total importado no terceiro trimestre de 2021 (778,1 mil m³). As razões entre o volume importado e o volume de vendas de gasolina A foram de 15,34% em outubro, 8,62% em novembro e 4,70% em dezembro.

Venda mensal de gasolina C e % de importação de gasolina A - 2020/2021



Fonte: ANP

Composição do preço da gasolina C (em R$/litro)



Fonte: MME

ETANOL HIDRATADO

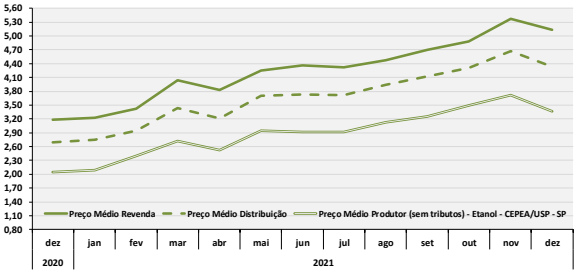
Volume de etanol hidratado comercializado no quarto trimestre de 2021 apresentou queda de 34,13% em relação ao mesmo período de 2020

Na etapa de revenda, o preço médio do etanol hidratado aumentou 9,43% ao longo do quarto trimestre de 2021, passando de R$ 4,698/litro em setembro para R$ 5,141/litro em dezembro. Na análise mensal, houve predominância de variações positivas no quarto trimestre. Em outubro e novembro houve altas de 3,94% e 9,97%, respectivamente, e em dezembro ocorreu uma queda de 4,26%. Na comparação entre dez/21 e dez/20 (R$ 3,179/litro), o preço do biocombustível avançou 61,72%.

Na etapa de distribuição, o preço médio do etanol hidratado aumentou 5,08% ao longo do período em análise, subindo de R$ 4,129/litro, em setembro, para R$ 4,339/litro em dezembro. Verificou-se avanços no preço do produto de 4,19% e 8,62%, respectivamente, em outubro e novembro, e recuo de 7,15% em dezembro. Na comparação anual, o preço do biocombustível cresceu 61,00%, já que estava cotado a R$ 2,695/litro em dezembro de 2020.

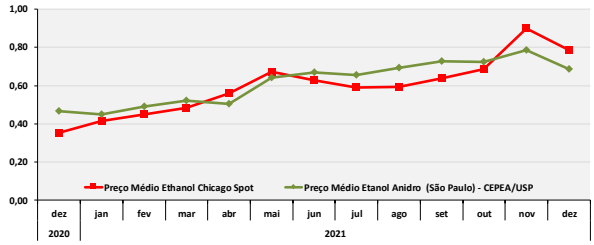
Na etapa de produção, segundo o CEPEA/USP, o preço médio do biocombustível apresentou aumento de 3,26% ao longo do quarto trimestre de 2021, passando de R$ 3,256/litro em setembro para R$ 3,362/litro em dezembro. Houve altas de 7,12% e 6,75%, em outubro e novembro, respectivamente, e queda de 9,70% em dezembro. Na comparação anual, o preço médio de produção do etanol hidratado aumentou 64,32% em relação a dez/2020 (R$2,046/litro).

Preços médios mensais do etanol hidratado - Brasil (em R$/litro)



Fonte: SDC/ANP e CEPEA/USP

Evolução dos preços de referência do etanol anidro no Brasil e EUA (US$/litro)



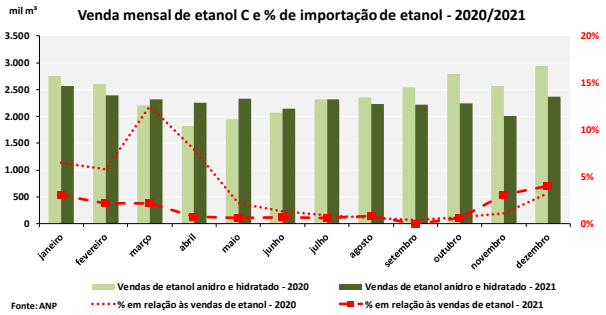
Fonte: Platts e CEPEA/USP

Segundo o Relatório Quinzenal da União da Indústria de Cana-de-Açúcar - UNICA (posição até 01/01/2022), a safra de cana-de-açúcar, iniciada em abril de 2021, apresentou maior participação de etanol (anidro + hidratado) no mix de produtos em relação à safra anterior, subindo de 53,78%, na safra de 2020/2021, para 54,90%, na de 2021/2022. Ainda assim, a produção acumulada de etanol total na safra 2021/2022 foi de 26,6 milhões de m³, recuo de 9,30% em relação à safra do ano anterior (29,3 milhões de m³), sendo: 15,8 milhões de m³ de etanol hidratado (-20,00%) e 10,8 milhões de m³ de etanol anidro (+12,80%). A queda de produção do biocombustíveis deveu-se, principalmente, às condições climáticas desfavoráveis. Os dados são referentes à região Centro-Sul, principal polo produtor.

O volume de etanol hidratado comercializado no quarto trimestre de 2021 foi de 3,6 milhões de m³. Frente aos 5,5 milhões de m³ do biocombustível vendidos de outubro a dezembro de 2020, houve redução de 34,13%. Ao longo do trimestre, o volume de vendas apresentou elevação de 0,31% em outubro (1,3 milhão de m³), retração de 15,70% em novembro (1,1 milhão de m³) e nova elevação em dezembro (1,3 milhão de m³) de 17,75%. Na comparação do trimestre em análise com o terceiro trimestre de 2021 (4,0 milhões de m³), o volume de vendas foi 8,14% inferior. No acumulado de 2021, foram comercializados 27,4 milhões de m³ de etanol hidratado, volume que representa uma queda de 5,26% em relação ao mesmo período de 2020, quando foram vendidos 16,8 milhões de m³ deste biocombustível.

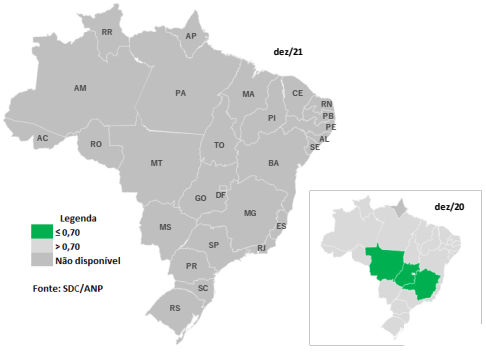
A importação de etanol total durante o quarto trimestre de 2021 alcançou 172,2 mil m³, aumento de 19,91% em relação ao volume importado no mesmo período de 2020 (143,6 mil m³). Na comparação com o terceiro trimestre de 2021 (33,2 mil m³) houve aumento de 419,11% no volume importado do biocombustível. No quarto trimestre de 2021, as importações corresponderam, respectivamente, a 0,62% (14,0 mil m³) das vendas em outubro, 3,11% (62,4 mil m³) em novembro e 4,04% (95,8 mil m³) em dezembro.

Venda mensal de etanol C e % de importação de etanol - 2020/2021



Fonte: ANP

Razão entre preços médios de revenda do etanol hidratado e da gasolina C comum



Fonte: SDC/ANP

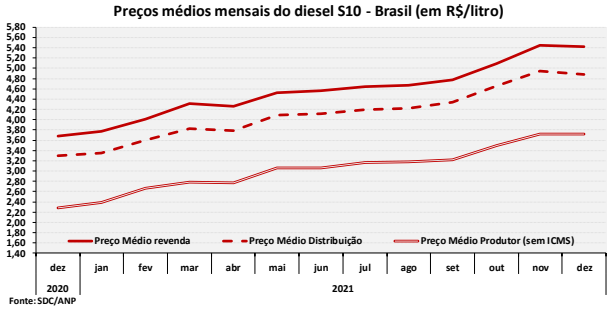
ÓLEO DIESEL S10

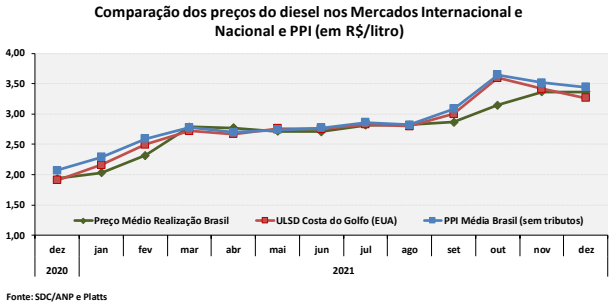
Volume de vendas e de importação de diesel acumulados no ano de 2021 alcançam o maior patamar da série histórica iniciada em 2000

Na etapa de revenda, em análise mensal, o preço médio do diesel S10 registrou variações de 6,77% na comparação entre setembro (R$ 4,773/litro) e outubro (R$ 5,096/litro), de 6,83% na comparação entre outubro e novembro (R$ 5,444/litro) e -0,37% na comparação de novembro e dezembro (R$ 5,424/litro). Ao longo do quarto trimestre de 2021, o preço do combustível fóssil registrou aumento de 13,64%. Na comparação do preço do combustível em dezembro de 2021 com dezembro de 2020, houve elevação de 47,27%.

Na etapa de distribuição, o preço médio do óleo diesel registrou alta de 12,37% no trimestre em análise, tendo passado de R$ 4,345/litro em set/21 para R$ 4,882/litro em dez/21. Houve avanços de 7,29% em outubro (R$ 4,661/litro), 6,01% em novembro (R$ 4,941/litro) e -1,19% em dezembro. Comparando o preço médio de distribuição de dezembro de 2021 com o mesmo mês de 2020 (R$ 3,294/litro), houve avanço de 48,24%.

O preço de produção do óleo diesel (sem ICMS), na média nacional, passou de R$ 3,215/litro em setembro para R$ 3,717/litro em dezembro, aumento de 15,61%. Decompondo o intervalo, foram registrados avanços de 8,80% em outubro (R$ 3,498/litro), 6,19% em novembro (R$ 3,714/litro) e 0,07% em dezembro. Na comparação anual, o preço de produção em setembro de 2021 avançou 62,68% em relação ao mesmo período de 2020 (R$ 2,285/litro).



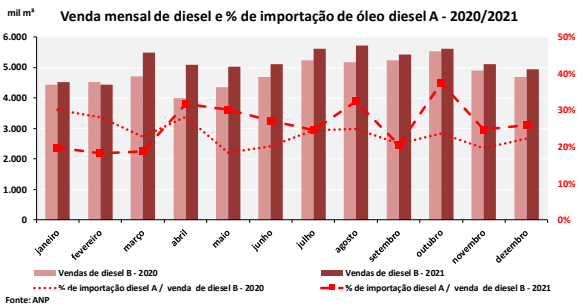


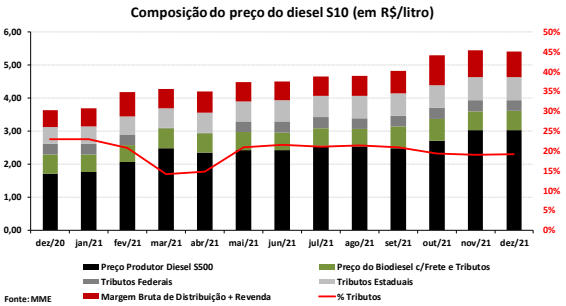
Quanto à composição de preços do diesel ao consumidor final, a elevação de R$ 0,58/litro verificada na comparação do preço médio de revenda na última semana de dezembro com o registrado na última semana de setembro decorre dos avanços, na mesma base de comparação, das parcelas no preço final relativas ao preço do produtor de óleo diesel A (R$ 0,55/litro), à margem bruta de distribuição + revenda (R$ 0,09/litro) e aos tributos estaduais (R$ 0,03/litro). Já a parcela relativa ao preço do biodiesel recuou (R$ - 0,08/litro). Na mesma base comparativa, não houve mudança na parcela relativa aos tributos federais. Em março de 2021 houve redução das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre a comercialização interna e a importação de óleo diesel e de gás liquefeito de petróleo (GLP) destinado ao uso doméstico, a partir do Decreto no 10.638, de 1º de março de 2021, cuja validade ficou restrita aos meses de março e abril. O preço do biodiesel terminou o trimestre correspondendo a 10,65% do preço do diesel B (contra 13,66% em set/21), a margem bruta de distribuição + revenda, a 14,18% (14,08% em set/21), o preço do produtor de diesel A, a 55,98% (51,35% em set/21), os tributos estaduais, a 13,07% (14,08% em set/21) e os tributos federais, a 6,12% (6,83% em set/21).

Quanto à produção de diesel A, o volume total produzido no quarto trimestre de 2021 (11,1 milhões de m³) foi 0,40% maior que o registrado no mesmo período de 2020 (11,1 milhões de m³) e 1,86% superior ao obtido no terceiro trimestre de 2021 (10,9 milhões de m³). Em comparação aos respectivos meses do quarto trimestre de 2020, o total produzido do combustível fóssil teve quedas de 2,03% em out/21 (3,5 milhões de m³) e avanços de 1,54% em nov/21 (3,9 milhões de m³) e 1,97% em dez/21 (3,6 milhões de m³). No acumulado de 2021 (42,9 milhões de m³), a produção de diesel A apresentou elevação de 1,51% em comparação com 2020 (42,2 milhões de m³).

O volume de diesel B comercializado no quarto trimestre de 2021 foi de 15,7 milhões de m³ frente a 15,1 milhões de m³ vendidos de outubro a dezembro de 2020, contabilizando uma alta de 3,60%. Quando comparados aos mesmos meses do ano anterior, as vendas subiram 1,55% em out/21, 4,19% em nov/21 e 5,39% em dez/21. Na comparação do trimestre em análise com o terceiro trimestre de 2021 (16,8 milhões de m³), o volume de vendas foi 6,55% inferior. No acumulado de 2021 (62,1 milhões de m³), as vendas de diesel A apresentaram elevação de 8,07% em comparação com 2020 (57,5 milhões de m³), maior volume comercializado em 12 meses da série histórica iniciada em 2000.

O volume importado de diesel A durante o quarto trimestre de 2021 alcançou um total de 4,1 milhões de m³, patamar que corresponde ao maior volume importado em quartos trimestres da série histórica iniciada em 2000. O volume foi 40,00% superior em relação ao mesmo período de 2020 (3,0 milhões de m³) e 6,55% acima do registrado no terceiro trimestre de 2021 (3,9 milhões de m³). Na comparação com os mesmos meses de 2020, a importações avançaram 57,58% em out/21 e 33,23% em nov/21 e 23,94% em dez/21.





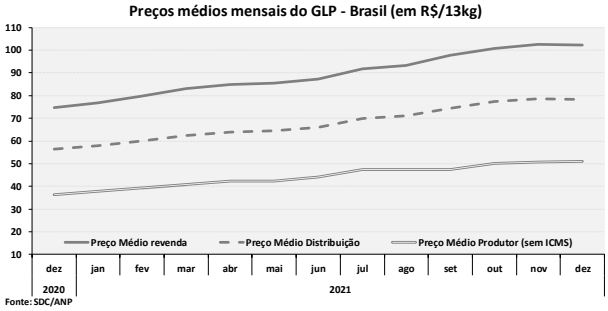
GLP

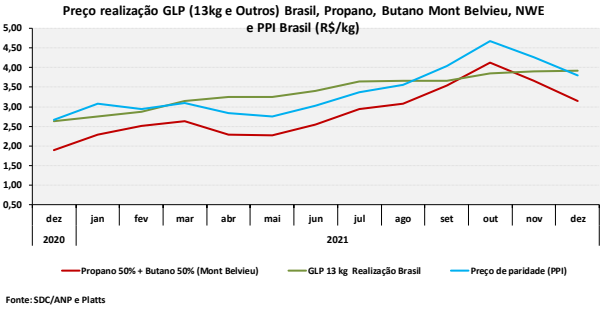
Preços do GLP P-13 mantiveram trajetória de alta, vendas e importações desaceleram em relação ao terceiro trimestre e produção registra o segundo menor patamar anual da série histórica

O preço médio de revenda do GLP P-13 foi de R$ 102,32/13kg em dezembro, valor que corresponde a uma alta de 4,69% ao longo do quarto trimestre de 2021 (R$ 97,74/13kg em set/21). Na comparação com o mês imediatamente anterior, os meses de outubro, novembro de 2021 registraram altas de 3,13% e 1,64% respectivamente. Já dezembro apresentou baixa de 0,12%. Na comparação do preço do combustível em dezembro de 2021 com dezembro de 2020, houve elevação de 36,89%.

Na etapa de distribuição, o preço médio do derivado registrou aumento de 5,24% ao longo do quarto trimestre de 2021, tendo passado de R$ 74,43/13kg em setembro para R$ 78,32/13kg em dezembro, e de 39,17% na comparação de dez/2021 com dez/2020 (R$ 56,28/13kg). Na comparação com o mês imediatamente anterior foram registradas variações de 4,08%, 1,48% e -0,37% em outubro, novembro e dezembro, respectivamente.

Na fase de produção, o preço médio nacional do GLP, sem ICMS, foi de R$ 50,87/13kg em dezembro, valor que representa alta de 6,94% ao longo do quarto trimestre (R$ 47,57/13kg em set/21) e de 40,23% na comparação anual (R$ 36,28/13kg em dez/20). Na comparação mensal, o preço do produtor apresentou altas de 5,42%, 1,38% e 0,07%, respectivamente, nos meses de outubro, novembro e dezembro de 2021.



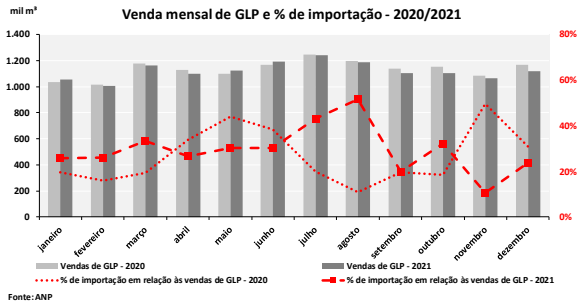


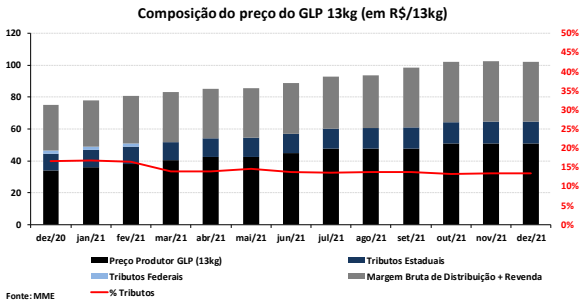
Quanto à composição do preço do GLP P-13 ao consumidor final, a elevação de R$ 3,80 verificada na comparação do preço médio de revenda na última semana de dezembro com o registrado na última semana de setembro decorre do avanço, na mesma base de comparação, principalmente da parcela do preço final relativa ao preço do produtor (R$ 3,32/13kg) e os tributos estaduais (R$ 0,30). A margem bruta de distribuição + revenda contribuiu em menor parcela (R$ 0,18). Observa-se que os tributos federais não participam da análise porque estão zerados desde março, conforme o Decreto nº 10.638, de 1º de março de 2021. Com isso, o preço do produtor de GLP terminou o trimestre correspondendo a 49,69% do preço médio de revenda do GLP na última semana de dezembro (contra 48,24% no mesmo período de set/21); a margem bruta de distribuição + revenda, a 36,84% (38,08% em set/21); e os tributos estaduais, a 13,46% (13,68% em set/21).

O volume total produzido de GLP, entre out/21 e dez/21, foi de 2,0 milhões de m³, volume 10,13% superior ao registrado no quarto trimestre de 2020 (1,8 milhões de m³), e 1,37% abaixo da produção do terceiro trimestre de 2021. Na comparação com o mesmo mês de 2020, houve avanço de 9,61% em outubro, 7,10% em novembro e 13,80% em dezembro.

As vendas de GLP no quarto trimestre de 2021 totalizaram 3,3 milhões de m³, baixa de 3,53% em relação ao quarto trimestre de 2020 e de 6,95% em relação ao terceiro trimestre de 2021. Na comparação com o mesmo mês de 2020, houve variações negativas de 4,31%, 1,90% e 4,27%, respectivamente, nos meses de outubro, novembro e dezembro de 2021. As vendas totais de GLP no ano de 2021 somaram 13,5 milhões de m³, volume 1,09% menor em comparação às vendas de 2020 (13,6 milhões de m³).

No quarto trimestre de 2021, o volume total importado de GLP foi de 735,0 mil m³, patamar 33,88% inferior em relação ao quarto trimestre de 2020 (1,1 milhões de m³) e 46,28% abaixo do registrado no terceiro trimestre de 2021 (1,4 milhões de m³). As importações acumuladas de GLP em 2021 totalizaram 4,0 milhões de m³, volume 11,05% maior em comparação às importações de 2020 (3,6 milhões de m³). As importações corresponderam a 32,18% do GLP vendido em out/21, 10,64% em nov/21 e 23,83% em dez/21.





PETRÓLEO

Em 2021, preços do petróleo apresentam alta e saldo comercial do produto alcança o maior valor anual da série histórica iniciada em 2000

No ano de 2021, a produção nacional de petróleo foi de 1.060,4 milhões de barris, equivalentes a 2,91 milhões de b/d, segundo maior patamar anual da série histórica iniciada em 2000, inferior somente ao registrado em 2020 (2,94 milhões de b/d). No quarto trimestre de 2021, a produção nacional de petróleo foi de 259,6 milhões de barris, equivalentes a 2,82 milhões b/d, segundo maior patamar para quartos trimestres de toda a série histórica iniciada em 2000. Na comparação com o quarto trimestre de 2020 (2,79 milhões b/d), crescimento de 1,33%.

No comércio internacional, o Brasil teve um saldo positivo (volume exportado menos o importado) de 423,4 milhões de barris de petróleo em 2021, volume equivalente a 1,16 milhão de b/d, segundo maior valor para quartos trimestres, inferior somente ao registrado em 2020 (1,23 milhão de b/d) No quarto trimestre de 2021, o saldo foi de 97,6 milhões de barris, volume equivalente a 1,06 milhão b/d, terceiro maior valor para quartos trimestres da série histórica iniciada em 2000, correspondendo a uma retração de 0,31% em relação ao saldo obtido no quarto trimestre de 2020 (97,9 milhões de barris, ou 1,06 milhão b/d).

As exportações de petróleo brasileiro totalizaram 482,9 milhões de barris, ou 1,3 milhão b/d em 2021, o segundo maior volume anual da série histórica iniciada em 2000, representando redução de 3,34% em relação ao registrado em 2020, ano em que as exportações bateram recorde da série histórica iniciada em 2000. Já as importações de petróleo em 2021 totalizaram 59,6 milhões de barris, ou 163,2 mil b/d, terceiro menor volume da série histórica que teve início em 2000.

Em termos de valores, o saldo da balança comercial para o produto petróleo em 2021 foi de US$ 26,6 bilhões, o maior valor anual registrado na série histórica iniciada em 2000, e 56,55% superior ao verificado em 2020. Com relação aos derivados de petróleo, o somatório dos saldos das balanças comerciais de todos os produtos, também no ano de 2021, foi deficitário em US$ 7,6 bilhões, valor que representa um crescimento de 152,87% em relação ao déficit verificado em 2020.

No quarto trimestre de 2021, cotações de petróleo oscilaram e encerraram o período em patamar próximo ao registrado no final do trimestre anterior. Os preços do WTI 1st Month, Brent 1st Month e Dubai 1st Month e Brasil-Tupi apresentaram alta em outubro, para patamar próximo dos US$ 80, e recuaram ao longo de novembro e dezembro para fechar o ano com cotações entre US$ 70 e US$ 75.

Portanto, na comparação trimestral, os preços do WTI 1st Month, Dubai 1st Month, Brasil-Tupi e Brent 1st Month apresentaram variações de, respectivamente, -0,04%, 0,79%, -0,97% e -0,70%. Já na comparação anual, de dez/21 com dez/20, os preços do WTI, Dubai, Brasil-Tupi e Brent apresentaram, dado o baixo patamar de preços na maior parte de 2020, elevações respectivas de 52,03%, 46,91%, 45,46% e 48,52%.

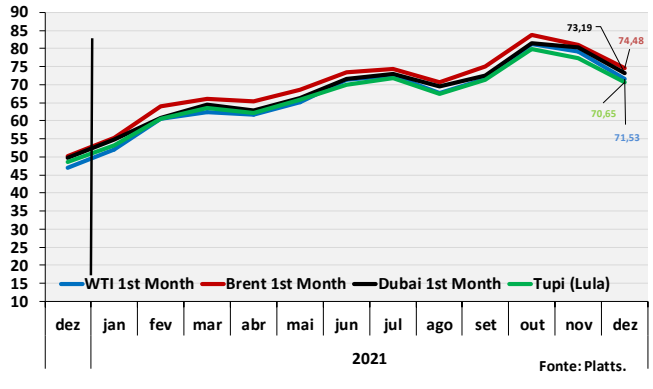
Segundo a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP), no quarto trimestre de 2021 a demanda mundial por petróleo apresentou crescimento de 5,7 milhões b/d em comparação com o mesmo período de 2020, para 100,12 milhões b/d, e a demanda média anual em 2021 apresentou alta similar em relação a 2020, registrando o patamar de 96,82 milhões b/d. Ainda de acordo com a OPEP, em seu relatório de abril/2022, os principais determinantes da expansão da oferta de petróleo em 2022 serão os Estados Unidos, Rússia, Brasil, Canadá, Cazaquistão, Guiana e Noruega[1].

O Banco Mundial estima[2], em publicações de jan/2022, uma desaceleração da expansão da economia global de 5,5% em 2021 para 4,1% em 2022. Para a América Latina, a previsão também é de desaceleração, com previsões de crescimento de 2,6% para o PIB da região e de 1,4% para o PIB brasileiro. A instituição prevê ainda que até 2023 a produção nas economias de mercados emergentes e em desenvolvimento deverá permanecer abaixo das tendências pré-pandemia, apontando ainda que, para países desenvolvidos, esse hiato deverá ser menor.

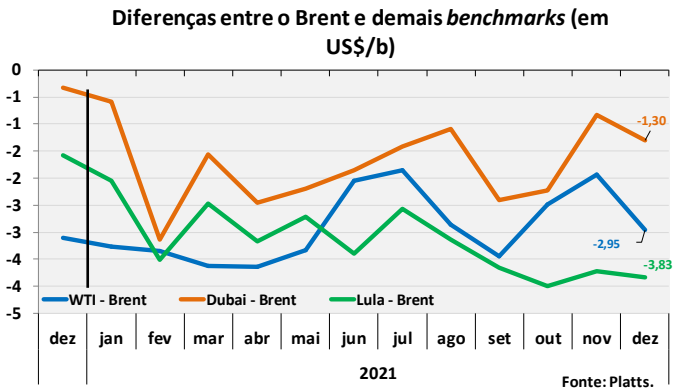
No mesmo contexto, o Fundo Monetário Internacional projetou[3], em jan/2022, uma desaceleração do crescimento econômico global de 5,9% em 2021 para 4,4% para 2022, em um cenário de preços de energia crescentes, limitações na oferta e inflação maior do que a esperada[4].

O Ministério da Economia, por sua vez, revisou a estimativa de crescimento do PIB brasileiro para 2022, de 2,1% em publicação de nov/2021 para 1,5% em publicação de mar/2022[5].

Preços do Petróleo no Mercado Internacional (em US$/b)



Diferenças entre o Brent e demais *benchmarks* (em US$/b)



[1] OPEC Monthly Oil Market Report – April 2022. Disponível em: https://momr.opec.org/pdf-download/. Acesso em 13 de abril de 2022
[2] Perspectivas Econômicas Globais. Disponível em: https://www.worldbank.org/pt/publication/global-economic-prospects. Acesso em 14 de abril de 2022.
[3] IMF - World Economic Outlook Update, January 2022: Rising Caseloads, a Disrupted Recovery, and Higher Inflation. Disponível em: https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2022/01/25/world-economic-outlook-update-january-2022Acesso em: 14 de abril de 2021.
[4] IMF - World Economic Outlook. Disponível em: https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2021/Update/July/English/text.ashx. Acesso em: 23 set. 2021.
[5] Boletim Macrofiscal da SPE/ME – março/2022. Disponível em: https://www.gov.br/economia/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/boletins/boletim-macrofiscal/2021/boletim-macrofiscal-novembro-2021.pdf/@@download/file/Boletim%20Macrofiscal-Novembro-2021.pdf. Acesso em: 17 dez. 2021.

GÁS NATURAL

Preços do gás natural atingem valores recordes no mercado internacional e volume importado trimestral é maior já registrado

De acordo com a International Energy Agency – IEA, o consumo global de gás natural em 2021 subiu 4,6% em 2021, mais que o dobro de declínio do consumo em 2020. O forte crescimento da demanda em 2021 foi impulsionado pela recuperação econômica que ocorreu após às restrições impostas pelas medidas de lockdown realizadas do ano anterior e por uma sucessão de fenômenos meteorológicos extremos. A expansão da oferta não acompanhou o ritmo do crescimento da demanda, que, combinada com paradas não programadas, causou restrições na oferta e aumentos acentuados dos preços, travando o crescimento da procura na segunda metade de 2021[1].

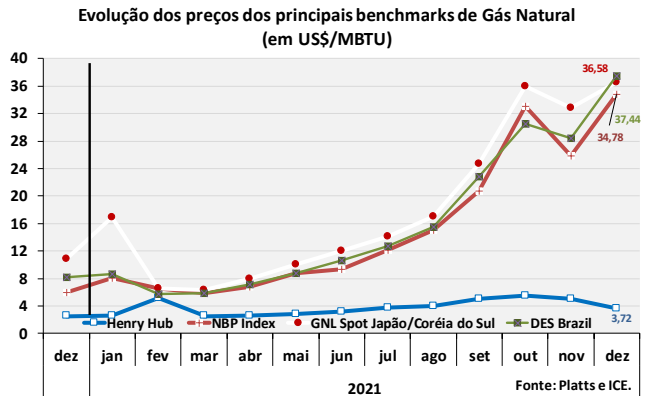
No quarto trimestre de 2021, o Henry Hub atingiu a média de US$ 4,7/MBtu, maior valor para o período desde 2008. Em paralelo, o preço spot do GNL Japão/Coréia do Sul mais do que quadruplicou, para uma média de US$ 35,1/MBtu no quarto trimestre de 2021 na comparação anual, maior valor já registrado pela IEA[2]. Na Europa, o baixo nível de armazenamento de gás natural impulsionou a demanda por cargas de GNL, principalmente oriundas dos EUA. Isto causou uma nova elevação de preços[3].

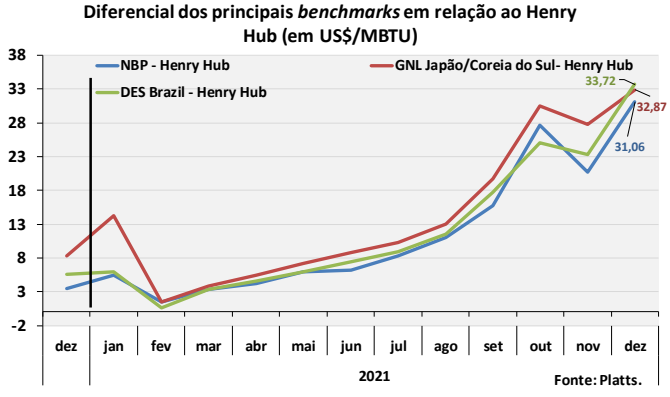
Reflexo desse cenário, as principais cotações de gás natural no mercado internacional – Henry Hub Natural Gas (EUA), NBP (Reino Unido), GNL Spot Japão/Coréia do Sul – registraram expressivo avanço no quarto trimestre de 2021. Em termos de médias trimestrais, todas essas cotações apresentaram altas, tanto em relação à média do trimestre imediatamente anterior, quanto em relação ao mesmo período de 2020. O Henry Hub Natural Gas aumentou 92,31% em relação ao quarto trimestre de 2020 e 10,90% em relação ao trimestre imediatamente anterior; para o NBP, esses incrementos foram de 474,92% e 97,54%, respectivamente, e, para o GNL Spot Japão/Coréia do Sul, de 341,06% e 88,68%. As cotações do DES Brazil, que acompanham o mercado da Costa do Golfo (Gulf Coast Marker - GCM), com entrega no porto de Salvador, seguiram a alta dos demais referenciais com variações trimestrais médias de 410,87% e 88,74% em relação ao quarto trimestre de 2020 e ao trimestre imediatamente anterior, respectivamente.

Sobre o mercado de gás natural no Brasil, conforme noticiado no site da Petrobras em dez/2021, a empresa informou ter criado "*um ambiente virtual com as principais informações necessárias para que empresas produtoras de gás natural interessadas possam acessar seus gasodutos de escoamento de gás não processado no Brasil. Por meio de contratos de cessão de uso, empresas terceiras poderão usar a capacidade disponível nos sistemas de escoamento existentes nas regiões da Bacia de Santos, Bacia de Campos, Bacia do Espírito Santo, Catu (BA) e Guamaré (RN), que totalizam 2.473 km de extensão. Trata-se de mais uma importante ação da companhia para abertura do mercado de gás natural no Brasil, viabilizando a diversificação dos agentes e aumento da concorrência em todos os elos da cadeia de gás natural, em cumprimento aos compromissos assumidos junto ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) em julho de 2019*[4]".

No quarto trimestre de 2021, a produção brasileira de gás natural foi de 133,5 milhões de m³/d, patamar que corresponde ao segundo maior volume produtivo em quartos trimestres da série histórica iniciada em 2000. Na comparação com o quarto trimestre de 2020, houve elevação de 4,42% e, na comparação com o trimestre imediatamente anterior, redução de 2,16%. Decompondo o período, o mês de outubro de 2021 atingiu recorde de produção para meses de outubro na série histórica, iniciada em 2000, enquanto novembro e dezembro do mesmo ano alcançaram o segundo patamar mais elevado de produção, sendo superados apenas pelos respectivos meses de 2019. A produção de gás natural nos meses de outubro, novembro e dezembro foi igual a 131,7 milhões de m³/d, 136,6 milhões de m³/d e 132,2 milhões de m³/d, respectivamente. Para os doze meses do ano, a média diária subiu 4,95%, passando de 127,5 milhões de m³/d em 2020 para 133,8 milhões de m³/d em 2021, que registrou o recorde de produção anual de gás natural.

As importações de gás natural totalizaram 52,0 milhões de m³/d no trimestre em análise, volume que representou aumento de 107,04% em relação ao quarto trimestre de 2020. Na comparação com o trimestre imediatamente anterior, houve redução de 7,62% no volume importado. Na comparação com o mês imediatamente anterior, houve avanço de 2,88% do volume diário médio importado em outubro (60,3 milhões de m³/dia) e retrações de 14,41% e 14,97% em novembro (51,7 milhões de m³) e dezembro (43,9 milhões de m³/d), respectivamente.





[1] Gas Market Report, Q1-2022. Disponível em: <https://www.iea.org/reports/gas-market-report-q1-2022>. Acesso em: 22 mar. 2022
[2] Gas Market Report, Q1-2022. Disponível em: <https://www.iea.org/reports/gas-market-report-q1-2022>. Acesso em: 25 mar. 2022.
[3] Fatos Relevantes da Indústria do Óleo & Gás, Dezembro 2021. Disponível em: <https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-410/topico-612/Fatos%20Relevantes%20da%20Ind%C3%BAstria%20do%20%C3%93leo%20e%20G%C3%A1s%20-%20Dezembro%202021.pdf>. Acesso em: 25 mar. 2022.
[4] Petrobras cria canal para contratação de acesso às infraestruturas de escoamento de gás natural no Brasil. Disponível em <https://www.agenciapetrobras.com.br/Materia/ExibirMateria?p_materia=983831>. Acesso em: 05 abr. 2022.

		Unidade	set/21	out/21	nov/21	dez/21	Variação % (dez-21/set-21)	Variação % 12 meses (dez-21/dez-20)
Gasolina	**Preço Médio de Revenda**	R$/l	6,078	6,341	6,744	6,670	9,74%	48,78%
	Preço Médio do Distribuidor	R$/l	5,543	5,772	6,117	5,994	8,13%	48,92%
	Preço Médio do Produtor (sem ICMS)	R$/l	3,757	3,944	4,130	4,090	8,86%	53,92%
	Preço Médio de Realização (sem Tributos)	R$/l	2,865	3,052	3,238	3,197	11,62%	81,19%
	PPI Média Brasil	R$/l	2,921	3,434	3,298	3,209	9,89%	68,72%
Diesel	**Preço Médio de Revenda**	R$/l	4,773	5,096	5,444	5,424	13,64%	47,27%
	Preço Médio do Distribuidor	R$/l	4,345	4,661	4,941	4,882	12,37%	48,24%
	Preço Médio do Produtor* (sem ICMS)	R$/l	3,215	3,498	3,714	3,717	15,61%	62,68%
	Preço Médio de Realização (sem Tributos)	R$/l	2,863	3,146	3,363	3,365	17,53%	74,08%
	PPI Média Brasil	R$/l	3,083	3,647	3,514	3,440	11,59%	66,40%
GLP	**Preço Médio Revendedor P-13**	R$/13 kg	97,74	100,79	102,44	102,32	4,69%	36,89%
	Preço Médio Distribuidor P-13	R$/13 kg	74,43	77,46	78,61	78,32	5,24%	39,17%
	Preço Médio Produtor P-13 (sem ICMS)	R$/13 kg	47,57	50,15	50,84	50,87	6,94%	40,23%
	Preço Médio de Realização P-13 (sem Tributos)	R$/kg	3,66	3,86	3,91	3,91	6,94%	49,20%
	PPI Média Brasil	R$/kg	4,04	4,68	4,27	3,80	-6,01%	42,69%
Etanol	**Preço de Revenda Brasil**	R$/l	4,698	4,883	5,370	5,141	9,43%	61,72%
	Preço Médio do Distribuidor Brasil	R$/l	4,129	4,302	4,672	4,339	5,08%	61,00%
	Preço Médio do Produtor Brasil (sem Tributos)	R$/l	3,256	3,488	3,723	3,362	3,26%	64,32%
	Preço Médio Etanol Anidro Chicago	R$/l	3,360	3,803	4,991	4,433	31,95%	144,66%

* Médias de preços semanais para etanol hidratado no estado de São Paulo, publicados pelo CEPEA/USP (que não incluem frete e impostos), acrescidos do valor de PIS/Cofins.