

ÁLVARO MAZARRASA

El autor analiza la escalada del precio del petróleo y subraya que se han producido cambios estructurales en el mercado. A la vez, advierte sobre el efecto alcista en los precios de los combustibles que supondrá la entrada en vigor en 2005 de las nuevas calidades exigidas en la UE



¿Coyuntura o estructura de los mercados petroleros?

Es difícil añadir algo novedoso a todo lo que se ha escrito sobre la evolución reciente de los precios del petróleo y sus derivados, de sus causas, de sus posibles consecuencias y de las expectativas futuras. Estamos asistiendo a una escalada que nadie, ni analistas, ni operadores, ni instituciones, ni Administraciones públicas esperaban. Aunque esa escalada ha sido progresiva, y casi nadie se aventura a pronosticar su techo, se ha superado fácilmente el nivel de 40 y de 50 dólares por barril el WTI (West Texas Intermediate), sin indicios aparentes de encontrar el equilibrio. Estos son precios son nominales, todavía inferiores en términos reales a los 80 dólares por barril que se alcanzaron en la crisis de 1979.

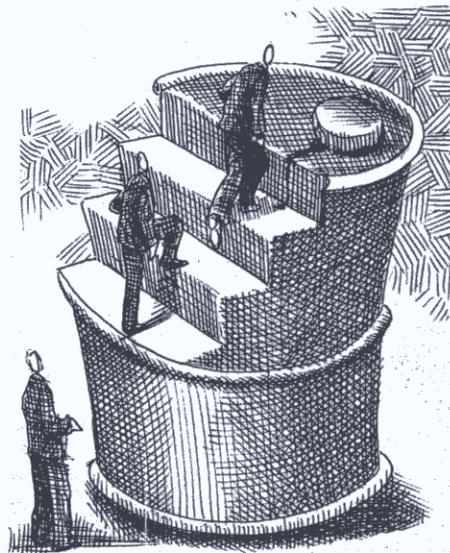
Hay señales claras de que se han producido cambios estructurales en el mercado: la demanda crece por encima de la media de los últimos 20 años, sin que la oferta haya crecido al mismo ritmo; la capacidad de producción excedentaria u ociosa, que actúa como reserva para suministrar al mercado en momentos de crisis en cualquier región productora o atender las puntas de la demanda, es la menor de los últimos 12 años y sólo alcanza el 1% de la producción mundial.

Los mercados de futuros, que tienen una importancia capital para fijar los precios de los cargamentos físicos de crudo y sus derivados, están percibiendo que esos niveles de reserva son insuficientes ante los diversos focos de potenciales problemas en regiones productoras claves. Por si faltaba algo a un escenario no demasiado tranquilo, aparecen las desgracias naturales, en forma de huracanes y ciclones, en el Golfo de Méjico, un área productora, políticamente estable y vital para

el suministro de petróleo de alta calidad al voraz mercado norteamericano, que han afectado no sólo a la producción, sino también al refinio y a las importaciones. El huracán Iván ha sido el principal impulsor para que el crudo WTI, referencia en el mercado americano, un crudo muy ligero, de poco contenido de azufre y por lo tanto muy apreciado por las refinerías, supere los 50 dólares. Al procesar este tipo de crudo en una refinería, se obtiene mayor proporción de derivados ligeros (naftas, gasolinas) y medios (queroseno y gasóleo) de forma menos costosa. Por otra parte, los aumentos de producción en Arabia Saudí, esenciales para suministrar las necesidades del mercado, lo son de un tipo de crudo más pesado y con más azufre del demandado, ya que de ellos se obtiene menor cantidad de destilados medios y ligeros y a mayor coste de producción.

La producción del Mar del Norte, crudos ligeros y de poco azufre, disminuye paulatina pero inexorablemente: en los últimos doce meses ha caído en más de 200.000 barriles/día. No obstante, se espera que a medio plazo entren en producción nuevas áreas actualmente en desarrollo en Rusia, el Mar Caspio y el Cáucaso, Angola, Oriente Medio que alivian la presión de la demanda.

Por el lado del refinio, la situación tampoco parece muy tranquilizadora, pues se está alcanzando el máximo de su capacidad de utilización, con la consiguiente pérdida de flexibilidad. Varios años con rentabilidades muy insatisfactorias para sus propietarios, y con inversiones encaminadas, básicamente, a mejoras operativas medioambientales y a la obtención de productos de mayor ca-



ÁNGEL NAVAS

lidad han impedido que se destinasen inversiones a aumentar la capacidad de destilación.

Estamos cortos de refinio a nivel mundial y especialmente en EE UU, por lo que cualquier evento en ese mercado tiene especial impacto sobre los demás. De ahí, la relevancia de los datos de la evolución de los inventarios en aquel país. Actualmente, cuando el mercado se prepara para afrontar el invierno, los datos de existencias de destilados medios, gasóleo de calefacción y gasóleo de automoción, en EE UU no son alentadores, por lo que habrá presión alcista en los precios si a medida que nos adentremos en el invierno, éste se presentase duro.

En el caso concreto de España, la situación es un reflejo de lo que ocurre en los mercados internacionales; el componente más importante para fijar el precio de venta al por menor es la evolución del coste del producto destilado al por mayor en el mercado de referencia. El gasóleo en el mercado internacional del Mediterráneo ha evolucionado al alza con crecimientos superiores al 18% desde los niveles de

principio de agosto. En el caso de la gasolina su crecimiento ha sido más moderado, sólo un 8%, síntomas inequívocos de los consumos dominantes en las próximas estaciones.

La demanda sigue siendo vigorosa pese al alto nivel de precios, confirmando una vez más su inelasticidad. Los últimos datos publicados indican crecimientos interanuales de la demanda del gasóleo del 7% y del queroseno del 9%, mientras caen los consumos de la gasolina un 3% (consecuencia de la dieselización del parque) y el fuel un 1% (utilización de combustibles alternativos en la generación eléctrica).

Las consecuencias en la economía por estos niveles de precios preocupan a todos y en especial al sector transporte, donde tienen una mayor incidencia los costes de los hidrocarburos líquidos, combustibles sin alternativa hoy por hoy. Como es bien sabido, el nivel de impuestos en el precio final representa una parte substancial del mismo, actualmente cerca del 55%, por lo que la fiscalidad amortigua el impacto de las subidas de las materias primas. Otro factor que ha contribuido a disminuir el impacto en la economía española ha sido la apreciación del euro respecto al dólar, y aunque es difícil hacer predicciones, todo apunta a que en los próximos meses este factor seguirá ayudando a atemperar altos niveles de precios en dólares por tonelada.

En 2005 entran en vigor nuevas calidades de combustibles de automoción, menor contenido de azufre en gasolinas y gasóleos y de componentes aromáticos en gasolinas como consecuencia de una Directiva Europea. Será un factor alcista en los precios, al perderse la flexibilidad de los suministros procedentes de fuera de la UE, cuyas refinerías no están preparadas para dicha normativa. Los mercados dirán, pero si nos atenemos a la Ley de la Gravedad de Newton la situación podría cambiar: hay analistas que estiman que los mercados de futuros están sobrecomprados y se podrían producir correcciones.

Director general de AOP (Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos)

La situación de los precios de los combustibles en España es un reflejo de lo que ocurre en el ámbito internacional