

A lo largo del año hemos asistido a una escalada de precios del petróleo y sus derivados que nadie preveía. El crudo Brent, el referente en Europa, ha llegado a superar el nivel de 50 \$ por barril durante varios días, un límite que parecía inalcanzable hace muy pocas semanas. Este precio es nominal, y por tanto, inferior en términos reales a los 80 \$ por barril que se alcanzaron en la crisis de 1979-80. Por su parte, el gasóleo de automoción ha llegado a sobrepasar con facilidad los 500 \$ por tonelada en el mercado del Mediterráneo, cuando a principios de año su valor era sólo de 300 \$.

Demanda y regulación, factores que presionarán al alza los precios

Cambios estructurales de los mercados petroleros

Álvaro Mazarrasa Alvear, director general de AOP (Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos)

En relación a estos aumentos hay que tener en cuenta los cambios estructurales que se han producido en el mercado de petróleo: a) la demanda ha crecido por encima de la media de los últimos 20 años; al lo venía haciendo a un ritmo del 1,5% anual, en 2004 va a aumentar el doble, lo que representa tres millones de barriles por día de oferta adicional con respecto al año anterior; b) la oferta no ha crecido al mismo ritmo ya que la industria del petróleo requiere períodos muy largos para explorar, descubrir y poner en producción nuevos recursos; c) como consecuencia, la capacidad de producción excedentaria u ociosa, necesaria 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 actualmente sólo alcanza el 1% de la producción mundial (800.000 barriles día). Esta capacidad está situada en Arabia Saudita.

Los mercados de futuros perciben que esa capacidad ociosa es insuficiente en un momento en el que hay diversas incertidumbres en regiones productoras claves. La OPEP, que ha tenido la capacidad de modular sus niveles de producción e influir decisivamente en los precios con bastante éxito desde el desplome de los mismos en 1998, en los últimos meses se ha visto incapaz de controlarlos debido en gran parte a esa disminución de su capacidad ociosa. Aunque Arabia Saudita principalmente, y Kuwait, Emiratos Árabes y otros miembros de la OPEP están aumentando su capacidad de producción, es probable que la capacidad ociosa tarde algún tiempo en recuperarse, ya que la nueva oferta se utilizará en satisfacer los incrementos de demanda. Buena prueba de esta pérdida de control por parte de la OPEP, ha sido su reciente solicitud a EE UU para que utilice sus reser-

vas estratégicas de crudo a fin de intentar que los precios bajen. La OPEP siempre había sido contraria a que los países consumidores aglutinados en la OCDE mantuvieran reservas estratégicas, ya que estas reservas de alguna manera contrarrestan su poder de influencia en el mercado.

A medio plazo van a entrar en producción nuevas áreas actualmente en desarrollo en Rusia, el Mar Caspio y el Cáucaso, Angola, etc. que van a ayudar a aliviar la presión de la demanda. Cuando se mencionan los altos beneficios de la industria se suele olvidar las ingentes cantidades de capital que requiere el negocio: las 30 compañías petroleras más importantes que cotizan en las diversas Bolsas mundiales invirtieron, en 2003, 100 millones de \$ en la búsqueda de nuevos recursos y en un mejor aprovechamiento de los yacimientos existentes. La Agencia Internacional de la Energía advierte que es necesario invertir 75 millones de \$ anuales a lo largo de esta década en encontrar, desarrollar y transportar petróleo para poder satisfacer los futuros incrementos de demanda.

Refino

Por el lado del refino, la situación también es delicada, pues se está alcanzando el máximo de su capacidad de utilización, lo que conlleva pérdida de flexibilidad en el suministro de productos petrolíferos. Dos razones han contribuido a que la capacidad de refino no haya aumentado en los últimos años: su insuficiente rentabilidad y el hecho de que las inversiones se han dirigido a mejorar su operativa, debido a mayores requerimientos medioambientales y a la obtención de productos de mayor calidad. Se



estima que para hacer frente a las nuevas necesidades de la demanda, fundamentalmente de las economías emergentes, se requerirá invertir en la industria de refino cerca de 400 millones de \$ en los próximos 30 años.

En EE UU hay déficit de refino y la falta de flexibilidad para abastecer su mercado hace que cualquier circunstancia en el resto de los mercados, con la consiguiente relevancia de la evolución de sus inventarios. 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 presionan al alza a los precios en el resto de los mercados.

La situación en España refleja lo que ocurre en los mercados internacionales del norte de Europa y del Mediterráneo. 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

consumos de la gasolina un 3% (consecuencia de la desesulfación del parque) y el fuelóleo un 1% (utilización de combustibles alternativos en la generación eléctrica).

El sector transporte consume en España el 80% de los derivados del petróleo, y es donde tienen una mayor incidencia los incrementos de los hidrocarburos líquidos, combustibles sin alternativa a corto y medio plazo. El nivel de impuestos en el precio final de los combustibles 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 con respecto al dólar, y aunque es difícil hacer predicciones, todo apunta a que en los próximos meses este factor seguirá ayudando a disminuir los altos niveles de precios en USD/Tm.

Normativa

En 2005 entra en vigor en Europa una nueva normativa sobre la calidad de combustibles de automoción, que obliga a disminuir el contenido de azufre en gasolinas y gasóleos, y de componentes aromáticos, en gasolinas. Este hecho sin duda presionará al alza los precios, ya que se perderá la oferta de los suministros procedentes de fuera de la UE, cuyas refinerías no están preparadas para cumplir dicha normativa, con lo que habrá menos flexibilidad para satisfacer la demanda.

Todas estas circunstancias hacen que la Agencia Internacional de la Energía y la mayoría de los analistas pronostiquen que los precios de los combustibles podrán mantenerse altos durante varios meses, cediendo terreno a más largo plazo, aunque hay unanimidad en que tienen un soporte claro en el nivel de los 30 \$ por barril.

“La demanda ha crecido por encima de la media de los últimos 20 años; si lo venía haciendo a un ritmo del 1,5% anual, en 2004 va a aumentar el doble, lo que representa tres millones de barriles por día de oferta adicional con respecto al año anterior”

“La capacidad de refino no ha aumentado en los últimos años por su insuficiente rentabilidad y porque las inversiones se han dirigido a mejorar su operativa, debido a mayores requerimientos medioambientales y a la obtención de productos de mayor calidad”