aopinforma

Núm. 11 - julio 2005

Boletín de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos

Presentación de la Memoria 2004

La industria petrolera confía en su capacidad de producción para atender la demanda y favorecer la estabilidad del mercado mundial del crudo

El fuerte incremento de la demanda, la respuesta insuficiente de la oferta al creciente consumo y la consiguiente caída de las capacidades ociosas disponibles de la producción y refino de crudo, constituyen tres de los principales factores que explican la actual evolución alcista de precios del petróleo en el mercado internacional. A esta situación, condicionada, además, por otros factores como la especulación de los fondos de inversión y la fluctuación del cambio dólar - euro, sólo cabe responder, desde las compañías petroleras, con su esfuerzo inversor que favorezca el equilibrio entre oferta y demanda a corto y medio plazo.

El presidente de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos, AOP, **Dominique de Riberolles**, expuso el balance de coyuntura y perspectivas del mercado petrolero en el mundo y en España, aprovechando la presentación de la Memoria anual de esta Asociación, celebrada el pasado 24 de mayo.

En su análisis del mercado petrolífero, Dominique de Riberolles señaló que el alza del precio del petróleo durante el pasado año y lo que va del presente se explica, principalmente, por varios factores: el incremento de la demanda en los países industrializados, en concreto Estados Unidos, y la incorporación como grandes consumidores de otros países emergentes, como China e India. Asimismo, añadió que la demanda de petróleo en China creció un 16% en 2004, aunque se prevé una moderación de esta tendencia en 2005.

Otra de las causas mencionadas fue la limitación de las capacidades de producción de crudo y productos acabados, debido a la disminución de las inversiones en nuevos proyectos de exploración por parte de la OPEP desde hace 40 años. Además, la capacidad de refino está llegando a su máximo grado de utilización, lo que ha provocado que la capacidad ociosa disponible sea inferior a los dos millones de barriles al día, el 2% de la demanda mundial, cuando el mercado necesita al menos unos tres millones para que no se produzcan tensiones entre oferta y demanda.

Riberolles destacó, al mismo tiempo, la influencia de los movimientos especulativos en los mercados de futuros, empujada por fondos de inversión que persiguen rentabilidades rápidas, y la depreciación del dólar respecto al euro, que ha impulsado al alza las cotizaciones del crudo por la pérdida de valor de compra de los países productores.

Demanda y capacidad de refino

Partiendo del dato estimado del crecimiento de la demanda mundial de crudo del 2,2% hasta 2010 -en 2004 aumentó un 3,4%-, Dominique de Riberolles apuntó que, si se cumplen estas previsiones, con los campos de exploración y producción que están en desarrollo se podrán atender "sin problemas" las necesidades de la demanda en los próximos años y recuperar un nivel adecuado de la capacidad ociosa. No obstante, señaló que estas perspectivas podrán mantenerse

(...pasa a página 2)

Domique de Riberolles (izquierda) y Álvaro Mazarrasa durante la presentación de la Memoria de AOP

En este número

En portada
Presentación de la Memoria AOP 2004

Campaña del Ministerio de Industria y el IDAE
Consumo eficiente y responsable de la energía
(Pág. 2)

Biocombustibles
AOP respalda la producción de biodiesel, con los mismos criterios de calidad exigidos para el gasóleo mineral
(Pág. 3)

"La carretera te pide SIN"
Las asociadas a AOP colaboran un verano más en la campaña para una conducción responsable
(Pág. 4)

Gráficos de precios
PAI y Ci de la gasolina sin plomo 95 y del gasóleo A en España
(Pág. 4)

Presentación de la Memoria 2004

(Viene de portada)

siempre que no se produzcan "hechos geoestratégicos extraordinarios".

Respecto de la situación en Europa, el presidente de AOP puso de manifiesto que en cuanto a la capacidad de refino en esta zona, incluida España, se prevé un notable incremento del excedente de gasolina, por una parte, y del déficit de gasóleo de automoción, por otra. El ejemplo de nuestro país muestra claramente la tendencia europea: el consumo de gasóleo crece al 6,5% anual y la demanda de gasolinas cae a un ritmo del 4% por año.

Para corregir este desequilibrio, Riberolles confía en el esfuerzo de las empresas y en la capacidad de inversión de la industria petrolera para atender las nuevas exigencias de la demanda de gasóleo y queroseno y evitar, al tiempo, mayores excedentes de gasolinas y fuelóleos. En su opinión, cuando haya más gasóleo en el mercado cambiará la tendencia que ha supuesto que este combustible se encarezca más rápido que las gasolinas.

Distribución y comercialización en España

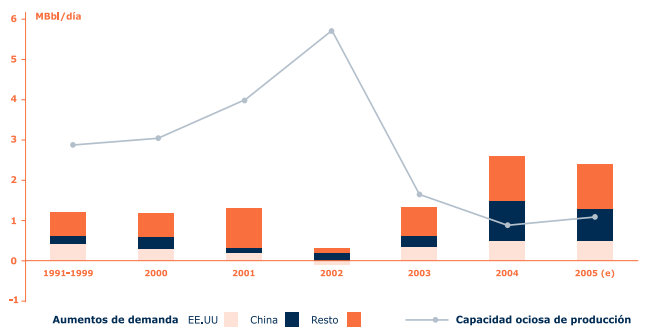
El director general de AOP, Álvaro Mazarrasa, por su parte, aportó datos sobre el consumo nacional de productos petrolíferos, que fue de 73,7 millones de toneladas en 2004, un 2,1% más que en 2003. El consumo de gasóleos creció un 6,5%, mientras que el de gasolinas disminuyó un 4%. España tuvo que importar el pasado año casi 12 millones de toneladas de destilados medios (gasóleos y querosenos) para hacer frente a las necesidades de nuestro país.

Destacó que probablemente a finales de año se dejará de comercializar la gasolina SP97, debido a la caída de su demanda, acrecentada en los últimos meses.

Mazarrasa también aludió al mercado español de distribución de carburantes señalando que sigue dando muestras de dinamismo, con compras y ventas de activos entre las distintas compañías y con una mayor cuota de mercado de distribuidores ajenos a las operadoras tradicionales, como es el caso de los hipermercados.

Al cierre de 2004 existían 8.654 estaciones de servicio, de las cuales 7.460 pertenecen a los grandes mayoristas, 194 a hipermercados y 1.000 a cooperativas y marcas "blancas". España tiene una gasolinera por cada 2.500 vehículos y una media de 6,1 posiciones de suministro por estación, lo que nos sitúa entre los mejores parámetros de Europa, similares a los de Alemania y Reino Unido.

Aumento de la demanda mundial de crudo y disminución de la capacidad ociosa de producción



Fuente: Information Energy Agency (DOE)

Durante el acto de presentación de la Memoria se procedió a la entrega del "II Premio AOP de Periodismo", que en su edición de 2004 ha sido concedido a Javier González, redactor del diario ABC

Campaña del Ministerio de Industria y el IDAE

Consumo eficiente y responsable de la energía

El Ministerio de Industria, Turismo y Comercio ha puesto en marcha una campaña para aconsejar a los ciudadanos sobre las pautas de consumo energético en el ámbito doméstico, a través de la distribución de cuatro millones de ejemplares de la Guía Práctica de la Energía, que ha realizado el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE).

Con la difusión de esta Guía, el Gobierno quiere favorecer el consumo eficiente y responsable. Una política que se justifica por la elevada dependencia energética exterior de nuestro país y por las altas tasas anuales de consumo energético, que crece por encima del PIB. La Guía pone de manifiesto que las familias españolas son responsables del 30% del consumo total de energía del país, repartido a partes iguales entre la utilización del coche privado y los usos domésticos.

Esta iniciativa pretende mentalizar a los ciudadanos sobre la conveniencia de adquirir hábitos de consumo energético racionales. Así, éstos podrán reducir su consumo energético, aplicando unas sencillas pautas de conducta, sin que por ello se vea reducido su confort y calidad de vida.

Además, dedica el último apartado a informar sobre el consumo por parte de los ciudadanos en los desplazamientos motorizados, con una atención especial al automóvil de uso privado. Se destaca que, aunque en la actualidad los coches consumen cerca de un 25% menos que hace 20 años, la tendencia a comprar cada vez más automóviles, de mayor tamaño y potencia, y recorrer con ellos más distancia, anula las ventajas del menor consumo específico.

Asimismo, la Guía incluye las 10 claves de la conducción eficiente que, además de una mejora del confort, permite un aumento de la seguridad vial y una disminución del consumo de carburante y de emisiones contaminantes asociadas, así como una reducción del coste de mantenimiento. En este sentido, el IDAE señala que, con la conducción eficiente, sería posible conseguir un ahorro medio de carburante y de emisiones de CO_2 del 15%.

AOP y sus compañías asociadas son conscientes de la importancia de impulsar el ahorro y la eficiencia energética, como medio de contribuir al necesario desarrollo sostenible. Por ello valoran favorablemente la iniciativa del Ministerio de Industria, a través del IDAE, y apoyan las medidas que traten de facilitar un consumo eficiente y responsable, a la vez que garantice una utilización de la energía de ámbito doméstico ajustada en términos económicos.

Biocombustibles

AOP respalda la producción de biodiesel, con los mismos criterios de calidad exigidos para el gasóleo mineral

La utilización de bioetanol como combustible alternativo es innecesaria en el mercado español y su producción puede generar problemas medioambientales y logísticos

AOP y sus compañías asociadas han mostrado en repetidas ocasiones su postura a favor de la diversificación de las fuentes de suministro energéticas y de las energías renovables y, por tanto, de la necesidad de contar con combustibles alternativos en el mercado, en particular con los denominados biocarburantes. AOP considera, no obstante, que estos productos y cualquier otro combustible alternativo deben ajustarse a las exigencias de las disposiciones legales y a las normas de calidad, españolas y europeas, que les son exigidas a los combustibles fósiles.

En esta línea, AOP apoya la producción y utilización de biodiesel siempre y cuando se cumplan todas las especificaciones recogidas, según el caso, en las normas de calidad EN 14214 y EN 590, de la misma manera y con idéntico rigor con que se aplican estas normas en el caso del gasóleo mineral y demás productos petrolíferos.

En lo que respecta a la introducción en el mercado de mezclas de bioetanol con gasolinas, AOP estima que es una decisión apresurada y que su implantación, además de innecesaria, puede generar problemas medioambientales y logísticos que aún no han sido convenientemente evaluados. Además, como en el caso del biodiésel, debe cumplirse también la norma CEN de calidad de la gasolina EN 228, para la que los vehículos están diseñados.

Bioetanol en gasolinas

El bioetanol, de acuerdo con la directiva, se puede utilizar en gasolinas adicionado directa o indirectamente, vía ETBE (etil terbutil éter).

El bioetanol se utiliza actualmente en las refinerías españolas para la fabricación de ETBE, componente oxigenado de las gasolinas, de alto índice de octano, prácticamente exento de azufre, sin aromáticos y de baja tensión de vapor. Todo ello hace que sea un componente adecuado tanto desde el punto de vista medioambiental como desde el de funcionamiento mecánico del motor. Por ello, la norma CEN que fija las especificaciones relativas a la calidad de la gasolina, EN 228, permite incorporar hasta un 15 % en volumen en la gasolina sin necesidad de adaptación de los motores. El consumo de bio-etanol en las refinerías españolas es del orden de las 200 Kt/año, lo que supone la máxima cantidad que puede utilizarse hasta consumir todo el iso-butileno disponible.

Como consecuencia de la dieselización del parque automovilístico, el mercado español de gasolinas ha disminuido y no es previsible un incremento del mismo en los próximos años, lo que hace que sea fuertemente excedentario. España, al igual que el resto de Europa, tiene que exportar gasolinas (más de 2,5 millones de toneladas en 2004) como consecuencia de la mayor demanda de gasóleos y querosenos, cantidad que tiende a crecer a razón de unas 100 Kt/año.

La incorporación de bioetanol por adición directa a las gasolinas implicaría un incremento de la cantidad sobrante de éstas y, por tanto, un nuevo aumento del excedente que ya existe en el refino español. Por ello, carece de lógica económica añadir etanol puro, incentivado fiscalmente, a la gasolina en nuestro país, ya que de esta forma se aumentaría la producción total de un producto en el que somos excedentarios. Por esta razón, la adición de bioetanol no disminuye nuestra dependencia de petróleo.

Por otro lado, la producción de bioetanol requiere una logística compleja, por sus características y propiedades, que obligaría a profundas modificaciones de los sistemas actuales.

Además, aunque el bioetanol puede contribuir a la reducción global de emisiones de CO_2 generadas por el sector del transporte, su utilización, sin embargo, puede agravar otros problemas medioambientales, tales como el incremento de la emisión de compuestos orgánicos volátiles.

La Comisión Europea realiza actualmente un estudio sobre la compatibilidad de las especificaciones de la gasolina con el incremento del uso de bioetanol, dado que no se dispone de datos suficientes sobre las emisiones al medio ambiente que pueden generar el uso de dichas mezclas y sus efectos sobre los estándares de calidad del aire y los motores de los vehículos. AOP considera indispensable esperar al resultado de estos trabajos, antes de tomar cualquier decisión al respecto.

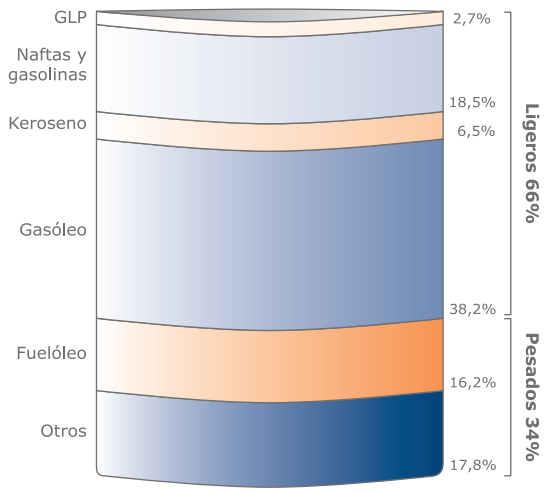
Biodiesel

El refino español es muy deficitario en gasóleo A, como consecuencia de la "dieselización" del parque automovilístico y del incremento del transporte por carretera, fenómeno que se consolida año tras año, hasta el punto de que en 2004 aproximadamente el 36 % del total consumido ha sido producto importado.

En este sentido, la introducción de productos como el biodiesel resultará positiva para reducir ese déficit, siempre que su utilización esté condicionada al cumplimiento de la normativa de especificaciones.

Los vehículos están diseñados para cumplir la Directiva utilizando el gasóleo que responde a la norma EN 590 en la que, por primera vez, se permite que contenga hasta el 5 % en volumen de biodiesel. Esta especificación es la garantía de que el producto es compatible con el gasóleo mineral y que, por tanto, la mezcla al 5 % formará un producto de calidad estable, que podrá ser utilizado en cualquier motor diesel sin causar problemas.

Rendimiento del barril de crudo



Las refinerías son instalaciones industriales muy complejas que, debido a la naturaleza de sus procesos, carecen de la flexibilidad para ajustar la producción de sus diferentes líneas de productos a la realidad cambiante de la demanda.

El rendimiento de un barril de crudo de calidad media en una refinería moderna, con gran capacidad de conversión, es muy poco flexible.

Como ejemplo, a pesar de que en la actualidad el gasóleo es un producto mucho más demandado que la gasolina, no es posible eliminar o disminuir la producción de ésta más allá de unos ciertos niveles.

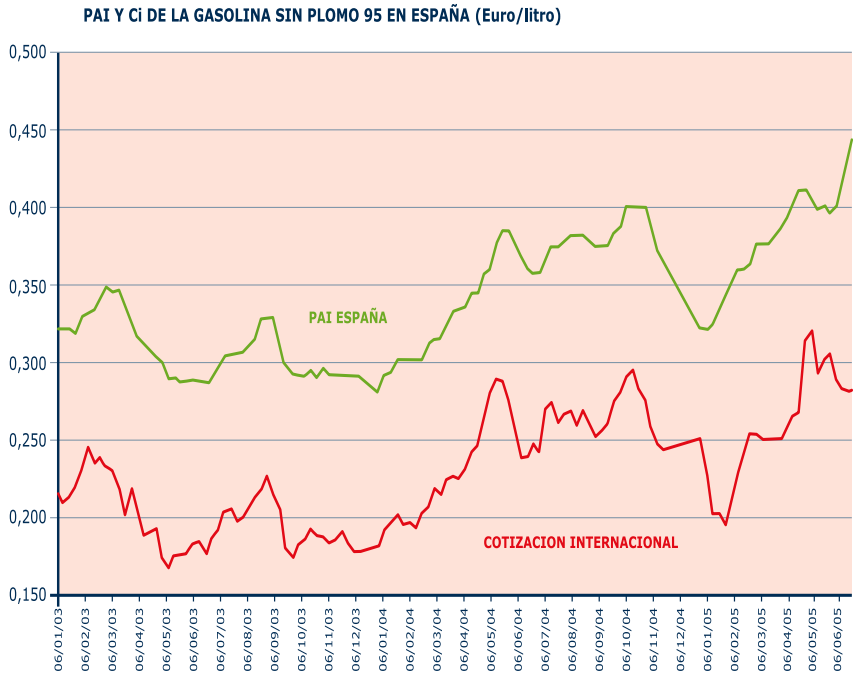
Las asociadas a AOP colaboran un verano más en la campaña para una conducción responsable

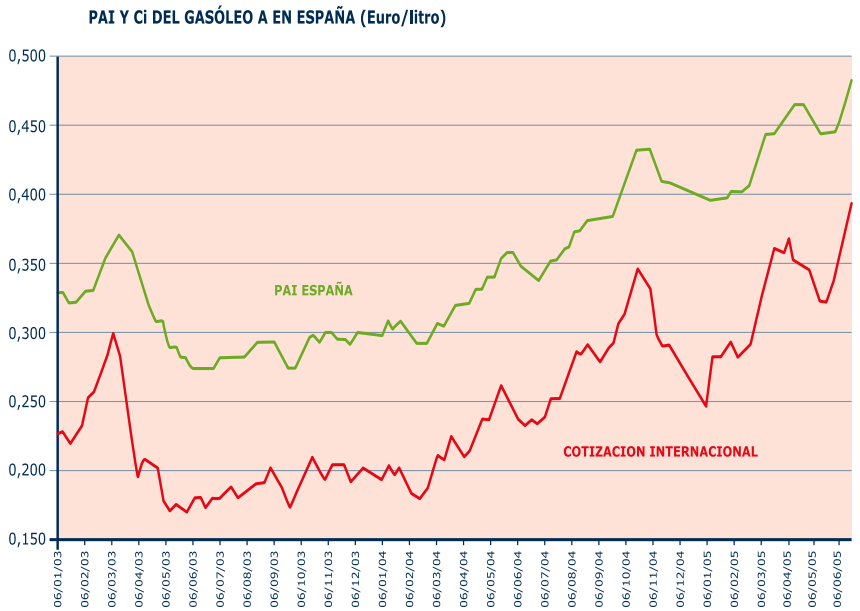
La quinta edición de la campaña "La Carretera te pide SIN" arranca este mes de julio con el objetivo renovado de seguir concienciando a los conductores sobre la incompatibilidad entre conducción y alcohol.

La campaña, auspiciada por la Dirección General de Tráfico, y organizada por la asociación Cerveceros de España cuenta con la colaboración activa de diferentes instituciones: la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), el Real Automóvil Club de España (RACE), RACC Automóvil Club, la Asociación Española de la Carretera (AEC), Ayuda del Automovilista (ADA) y la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA)

Durante su periodo de vigencia, coincidente con la época estival de vacaciones, se distribuirán miles de carteles, folletos y otros elementos divulgativos en cerca de 5.300 estaciones de servicio de todo el país. Los mensajes se reforzarán con publicidad en los principales periódicos y en vallas panorámicas de toda la geografía española. Un año más, AOP y sus empresas asociadas se han sumado a esta iniciativa conscientes del interés de la misma y de la necesidad de mantener una política permanente y activa de prevención que contribuya a reducir la siniestralidad en nuestras carreteras.

Precios





PAI= precio antes de impuestos=Coste producto (Ci) + costes de logística y comercialización + amortizaciones + margen minorista y mayorista.
Ci =Coste del producto al por mayor en el mercado internacional = Media de las cotizaciones diarias altas CIF Mediterráneo (Génova-Lavera) y CIF Noroeste de Europa (Amsterdam-Rotterdam-Amberes)

Fuentes: Boletín Petrolero de la UE y Platt's.

AOP
ASOCIACION ESPAÑOLA DE OPERADORES DE PRODUCTOS PETROLIFEROS

Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos

C/ Sor Ángela de la Cruz, 2 - 11
28020 Madrid. España
Tel.: 91 572 10 05 - Fax: 91 570 27 63
www.aop.es - aop@aop.es

Todas las informaciones recogidas en este Boletín son reproducibles entera o parcialmente. Para obtener más información puede dirigirse al número señalado.

Impreso en papel ecológico - DL: M-5634-2003

¿Quiere recibir este Boletín por vía electrónica?

Llame a nuestro número de teléfono o envíe un mensaje a la dirección de e-mail de AOP, indicando su nombre, medio de comunicación o empresa a la que pertenece y la dirección de correo electrónico a la que quiere que se le envíe.