



## El mercado del petróleo

# MÁS CRUDO QUE NUNCA

El mundo lo tiene más crudo que nunca. La culpa: la carrera alcista emprendida por el petróleo, que ha multiplicado por más de 10 su precio durante la última década hasta superar con creces los 100 dólares el barril, una barrera de la que difícilmente bajará en el futuro y que amenaza la estabilidad de las economías más frágiles y dependientes. Pero también porque cada vez existen más reservas probadas del llamado oro negro. Por ello, no es de extrañar que la mayoría de los expertos auguren un próspero porvenir a esta industria, un negocio al que de un tiempo a esta parte también se han apuntado los especuladores. Con pozos cada vez más profundos y difíciles de extraer, el principal reto de productores y consumidores pasa por hacer frente a las crecientes demandas energéticas sin perder de vista el problema del cambio climático.

El mundo lo tiene hoy más crudo que nunca. La culpa: el brusco encarecimiento del petróleo, que en el último año ha duplicado su precio hasta alcanzar récords históricos, como ocurrió a principios del pasado mes de julio, cuando el barril Brent, de referencia en Europa, se llegó a pagar por encima de los 140 dólares.

La crisis derivada de esta situación ha encendido las alarmas en todas las economías mundiales, especialmente en las más frágiles y dependientes, preocupadas como están ante la expectativa de no poder hacer frente a su factura energética. (En España, donde la dependencia del petróleo es prácticamente total, el coste energético se ha disparado hasta los 16.357 millones de euros durante los cuatro primeros meses del año, lo que representa un 65% más que en el mismo período del año anterior.) De esta suerte, los amantes de las comparaciones han querido ver en esta crisis similitudes con la vivida en la década de los setenta, y les ha

sobrado tiempo para augurar incluso tiempos peores que entonces.

### Congreso mundial

Pero ¿qué está pasando en el mercado del petróleo? ¿Es realmente caro? ¿Quién es el principal responsable de esta última escalada de precios del crudo? ¿Estamos ante el principio del fin del petróleo? ¿Escasean las inversiones productivas? Éstas, y otras muchas preguntas, han sido objeto de análisis y debate en el reciente Congreso Mundial del Petróleo, celebrado en Madrid, en el que representantes de las multinacionales petroleras, líderes gubernamentales y activistas de la sociedad civil han mostrado, si cabe más que nunca, sus discrepancias sobre quién es el verdadero culpable de este dramático incremento de los precios del petróleo.

Y es que, en verdad, nunca hasta ahora se había escenificado unas diferencias tan

extremas entre los principales actores de este mercado –de un lado, los países productores, aglutinados principalmente en torno a la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP); y, de otro, el gobierno de Estados Unidos, la Comisión Europea, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y el G-8, entre otros grupos de poder–, que no han dudado en señalar al otro para intentar sacarse de encima la responsabilidad.

Con todo, en lo que la mayoría de los expertos parecen coincidir es que en la fijación de los precios del petróleo no sólo interviene, a diferencia de lo que ocurre en muchos otros mercados, el juego de la oferta y la demanda, sino que en el negocio del crudo, mucho más complejo, también desempeñan un papel importante otras variables tan sensibles como las actuales tensiones políticas en Irak y bélicas en Irak, países situados

en un área geográfica donde se concentran el 60% de las reservas mundiales; la estabilidad de los gobiernos o el bolsillo de los ciudadanos. Un cóctel ya de por sí muy agitado al que algunos analistas y responsables estatales no dudan en añadir otros factores, como la crisis financiera de Estados Unidos –el principal consumidor mundial de petróleo–; la fuerte caída del dólar y la fortaleza del euro; o el exceso de demanda, generado en gran parte por el fuerte incremento del consumo registrado en los países emergentes, fundamentalmente India y China.

### Mercado de futuros

Para muchos, sin embargo, estos factores ya eran perfectamente conocidos por el mercado y, por tanto, estaban, como aseguran, descontados. Así las cosas, el principal elemento diferencial de esta crisis con relación a la de los años 70 hay que buscarlo en otros condicionantes. Y llegado aquí nadie duda en señalar, salvo los productores de crudo, al papel de los mercados de futuros, que especulan a corto y medio plazo con el precio del petróleo.

Según la Comisión de Comercio de Materias Primas de Estados Unidos, los inversores especulativos han pasado de acaparar el 31% del mercado del petróleo en 2000 al 71% que registran en la actualidad, un incremento al que seguramente se han visto animados por el hecho de que ni las bolsas internacionales, ni la renta fija, ni mucho menos el mercado inmobiliario son, en este momento, capaces de ofrecer argumentos de peso para atraer al dinero. Según la Securities and Exchange Commission (SEC, comisión de valores) de EE.UU., los contratos de futuros sobre petróleo (promesas de compras y de ventas sobre un producto que todavía no existe fiscalmente) han pasado en apenas dos años –de 2005 a 2007– de 1,7 a 8 billones de dólares. Aunque estas operaciones especulativas forman parte de las reglas de juego financiero y no son, por tanto, ni mucho menos ilegales, no faltan voces que, como las del ministro de Industria español, Miguel Sebastián, se quejan de una legislación “demasiada laxa”, que facilita la creación de la actual “burbuja petrolífera”. Por ello, Sebastián no ha dudado, como otros actores de esta industria, en solicitar una profunda reforma de los mercados, que haga más restrictiva la regulación y contribuya a desincentivar la entrada de fondos institucionales.

### Yacimientos más profundos

Pero, obviamente, esta posición no es defendida con igual contundencia por todos los que tienen algo que decir en este mercado del “oro negro”. Así, hay quienes, como han hecho los responsables de las principales petroleras mundiales, achacan más el alza del crudo a las fuertes expectativas de demanda de los dos grandes países asiáticos y a la cada vez más costosa y difícil explotación de los yacimientos que al hecho de que el petróleo se haya convertido como materia prima en un valor refugio para muchos inversores, un aspecto que, por otra parte, tampoco niegan. Y no les falta razón, ya que la mayoría de expertos coinciden en señalar que el petróleo fácil de encontrar ya está descubierto. Hay, en este sentido, quienes aseguran que pinchar un pozo hace diez años costaba un millón de dólares y que hoy, en cambio, mucho más profundo y complicado de extraer, cuesta 200 millones.

TRAS LA IDEA DE QUE EL PETRÓLEO FÁCIL DE ENCONTRAR YA ESTÁ DESCUBIERTO, SUBYACE LA NECESIDAD DE ACOMETER MAYORES INVERSIONES EN NUEVOS PROYECTOS, PERO TAMBIÉN LA IDEA DE QUE LA ERA DEL PETRÓLEO BARATO HA MUERTO

### ¿Está caro el petróleo?

Tras esta idea, sea o no compartida, no sólo subyace la necesidad de realizar cada vez más y mayores inversiones –se estima que la industria petrolífera podría invertir este año 400.000 millones de dólares en nuevos proyectos– sino, sobre todo, la de que la era del petróleo barato ha muerto.

Y es en este punto –el precio del petróleo– donde seguramente las diferencias entre los diferentes actores se hacen más evidentes. Salvo en que difícilmente el barril de Brent bajará de los 100 dólares, la orquilla sobre el precio futuro del crudo se mueve entre quienes opinan que se

estabilizará en torno a los 130 dólares y quienes prevén que muy pronto alcanzará e incluso superará los 200 dólares. Sea uno u otro el precio que finalmente alcance el petróleo, la mayoría de los especialistas coinciden en destacar que algo más del 40% de ese coste puede ser imputable al precio objetivo del crudo, entre un 35% y un 40% a las tensiones geopolíticas del momento y el 20%-25% restante a la especulación.

Aunque sea así, ¿está caro el petróleo? Hagamos cuentas. Un barril contiene 159 litros, lo que supone que si damos por bueno un precio de 130 dólares, el litro nos saldría a casi 0,82 dólares, esto es, algo más de 0,5 euros al cambio actual. Un precio sin duda estimable, pero inferior al que pagamos por el litro de leche o de coca-cola. En cualquier caso, ¿dónde va el resto hasta los algo más de 1,3 euros que pagamos en los surtidores por litro de gasolina o diésel, los dos derivados del petróleo más familiares para los consumidores? Pues lógicamente a pagar los gastos de logística y comercialización, los márgenes de minoristas y mayoristas y los impuestos y el IVA, capítulo este último que representa alrededor de la mitad del precio final, según consumamos diésel o gasolina.

### La fiscalidad

Como no podía ser menos, también en el tema de la fiscalidad hay voces discrepantes. Así, y frente a los que reclaman una reducción de los impuestos sobre la gasolina, el Gobierno de España y numerosos especialistas apuestan por mantenerlos, convencidos de que, aunque a corto plazo los precios elevados del crudo no presagian nada bueno, a largo plazo la situación puede ser muy diferente. Sostienen, en este sentido, que cuando el precio del petróleo se mantiene alto durante períodos prolongados, los consumidores tienden a ahorrar calefacción y aire acondicionado, a utilizar más el transporte público, a sustituir los viejos coches por otros más eficientes energéticamente y a consumir otro tipo de energías más respetuosas con el medio ambiente.

### Recurso finito

Por otro lado, también parece que nos tendremos que acostumbrar a que el petróleo siempre se acabará en unos 30-40 años, ya que ése parece ser el horizonte temporal al que todos se refieren, con independencia de que las predicciones se hayan hecho ayer o hace dos décadas y de que el consumo crezca exponencialmente año tras año. (Muchos expertos recuerdan



## La guerra de los biocombustibles

Los biocombustibles constituyen ya importantes fuentes de energía para el transporte en determinados países que cuentan con grandes extensiones de tierra destinadas a la agricultura. Son una opción atractiva por la reducción potencial de dióxido de carbono, la sostenibilidad del suministro y, a la vista de los altos precios del petróleo, incluso por su coste competitivo. Sin embargo, aún no se ha desarrollado un mercado mundial de biocombustibles debido a sus altos costes de producción, a la carencia de una infraestructura de transporte y distribución, a las barreras comerciales y a la inexistencia de las adecuadas políticas sobre biocombustibles en los países productores y consumidores.

Aquí, como en el caso del petróleo, tampoco existe una posición unitaria a nivel mundial, y mientras que Brasil y Estados Unidos, y también España, defienden el uso de estos productos, en el último año han surgido numerosas voces que los critican acusándoles de ser los causantes de encarecer los alimentos (un discurso que sostiene desde la Agencia Europea del Medio Ambiente y el FMI hasta la mayoría de las ONG), y quejándose de que su obtención lleva implícito un sobre coste importante de energía adicional, ingentes cantidades de agua y costosas medidas medioambientales.

España, en cambio, cree que la gasolina obtenida a partir del maíz o el azúcar no son la causa principal del hambre en el mundo ni del aumento de los precios de productos alimentarios básicos, sino que esta animadversión obedece más bien a maniobras orquestadas por las compañías petroleras, que ven en los biocombustibles una amenaza para su negocio.

En nuestro país, estos materiales suponen en la actualidad el 1,9% de los combustibles usados en el transporte, un porcentaje bajo y todavía muy alejado del objetivo de llegar al 5,8% en 2010 y mucho más aún del que fija una directiva europea en tramitación que, en caso de que finalmente prospere este próximo otoño, obligará a alcanzar el 10% en 2020.

Es de esperar, por tanto, que al menos hasta entonces la guerra continúe abierta entre defensores y detractores. Los primeros seguirán sosteniendo que la causa principal del alza de alimentos como el maíz, el trigo o el arroz no está en estos productos (el precio del arroz ha subido en un año un 70%, y no sirve para fabricar biocombustibles) y sí en la subida del petróleo o las malas cosechas registradas en grandes países productores, caso de Australia o Ucrania.

Los segundos, por su parte, seguirán sin estar plenamente convencidos de que los biocombustibles contribuyen a reducir el efecto invernadero, pero sí de que deforestan bosques tropicales.

Pero alguna solución habrá que buscar para cubrir el fuerte incremento de la demanda de petróleo que se prevé para las próximas décadas (algunos analistas estiman que el consumo se disparará desde los aproximadamente 87 millones de barriles diarios actuales hasta los 116 millones en 2030). Sin duda que los biocombustibles, sobre todo los obtenidos a partir de algas y residuos orgánicos, podrían contribuir a aliviar las más que previsibles tensiones que aún le quedan por vivir al convulso mercado del petróleo.





Plataforma de producción petrolífera en el mar del Norte. / AGE FOTOSTOCK

que mientras el mundo tardó 150 años en consumir el primer billón de barriles, el próximo billón se agotará en tan sólo treinta). Así, en la actualidad existen cerca de 1,4 billones de barriles de reservas probadas, lo que representa un 14% más que en 2001. Y lo que es aún más importante: el crudo parece que seguirá siendo durante

muchos años el ingrediente básico de nuestra dieta energética y el recurso más utilizado por el transporte, su principal consumidor con alrededor del 40%, pero también por la industria, el sector residencial, los abonos y fertilizantes y una larga lista de más de 3.000 productos de uso cotidiano.

### Ahorro de energía

En este escenario, lo más razonable parece implantar una estricta dieta de crudo. Así, al menos, lo ha entendido el Gobierno de España, que hace apenas unas semanas, y preocupado por la carrera alcista del crudo, anunciaba un nuevo plan de ahorro energético.

Los objetivos de este plan, previsto para antes de que finalice el mes de julio, se centrarán en ahorrar en dos años un 10% de las importaciones de petróleo, que suman 435 millones de barriles al año, y que al precio actual del crudo equivaldrían a unos 5.000 millones de euros.

CADA ESPAÑOL GASTA AL AÑO 1.500 LITROS DE COMBUSTIBLE O 10 BARRILES DE PETRÓLEO, LO QUE SUPONE UN COSTE DE 15.000 MILLONES DE EUROS

Este proyecto, impulsado por el Ministerio de Industria, con la colaboración de otros seis ministerios, afectará a los sectores energético, de transporte, comercial y residencial y permitirá reforzar, complementar y acelerar los resultados del Plan de Acción de la Estrategia Española de Ahorro y Eficiencia Energética 2008-2012, aprobado hace apenas un año y que ya contemplaba más de medio centenar de medidas para reducir el consumo (cada español gasta al año 1.500 litros de combustible o 10 barriles de petróleo, lo que viene a suponer un coste para la economía española de alrededor de 15.000 millones de euros, es decir, el 1,5 por ciento del producto interior bruto).

### Medidas adicionales

Para contribuir a ahorrar los 44 millones de barriles que persigue este plan, el Ejecutivo socialista maneja medidas como abaratar el transporte público e incrementar su frecuencia y optimizar el espacio aéreo para reducir el consumo de carburantes, pero también la posibilidad de incluir los objetivos de otras medidas recientes, como el plan VIVE (Vehículo Innovador, Vehículo Ecológico) aprobado el pasado junio para renovar 240.000 vehículos de más de quince años en el pla-

zo de los dos próximos; o el plan para liberalizar y aumentar la participación de mercancías por ferrocarril, un sector que actualmente tan sólo transporta el 3% de las mercancías que se mueven por España.

Se trata, tal y como señala la Comisión Europea, de “pensar en global, actuar en local”, una expresión que quiere subrayar que la reducción del consumo de energía del 20% en 2020, uno de los objetivos prioritarios de la Comisión, no se logrará si no es con la suma de las modestas contribuciones individuales de cada ciudadano. Por ejemplo, reducir la velocidad de nuestro coche a los nuevos límites impuestos en carretera podría suponer, para un recorrido determinado, ahorros medios de carburante del 15%, según destaca el Instituto de Diversificación y Ahorro Energético (IDAE).

Pero como era de esperar, muchos han sido quienes han criticado este plan –más por la falta de concreción que por sus objetivos– y han acusado al Gobierno de falta de previsión y de actuar sólo obligado por los altos precios del petróleo.

## Política energética

Sea como fuere, parece claro que la política energética no puede estar sujeta a problemas coyunturales y que merece mayor atención. Es más, en España, que pasa por ser el país que más se aleja del cumplimiento de los objetivos fijados en el Protocolo de Kioto y uno de los que cuenta con menos yacimientos de crudo susceptibles de explotar y, por tanto, más dependientes de esta materia prima, este objetivo es, antes que nada, inexcusable. (España importa en la actualidad prácticamente la totalidad de los 74,91 millones de toneladas anuales de productos petrolíferos que consume, según datos de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos.)

A todos, productores y consumidores, les compete por tanto conjugar cómo hacer frente a las crecientes necesidades energéticas sin perder de vista el problema del cambio climático. Pero también cómo aumentar el uso de tecnologías energéticas respetuosas con el medio ambiente y cómo garantizar la máxima seguridad en los procesos y suministros de energía, a un precio razonable.

Porque el precio, un factor sin duda muy a tener en cuenta, no puede ni debe nublar otras cuestiones como el incremento de la demanda y la seguridad, el consumo eficiente, las nuevas tecnologías o el futuro de la industria petrolera, un negocio al que todos los expertos, en mayor o menor grado, auguran un brillante porvenir.

## Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos

[www.aop.es](http://www.aop.es)

Web de esta asociación integrada por compañías que en su mayoría realizan actividades de exploración y extracción de petróleo. Entre sus objetivos destacan el seguimiento de la legislación petrolera y la cooperación con las autoridades competentes en todos los niveles de la Administración. Además, estudia cuestiones relacionadas con el medio ambiente, con las condiciones de seguridad e higiene de las instalaciones o puntos de venta y distribución de productos petrolíferos, así como la seguridad de los mismos para los consumidores.



## Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos

[www.cores.es](http://www.cores.es)

Sitio de esta corporación encargada de la constitución, mantenimiento y gestión de las existencias estratégicas de productos petrolíferos. La legislación española establece unas existencias mínimas de seguridad equivalentes a 90 días de consumo o venta (92 a partir de 2010) para las gasolinas, destilados medios (querosenos y gasóleos) y fuelóleos.



## Otros sitios de interés

[www.savemorethanfuel.eu/spain](http://www.savemorethanfuel.eu/spain)

Web de la Asociación Europea de la Industria del Petróleo que, entre otros servicios, ofrece 10 consejos para una conducción más eficiente.

[www.aeglp.es](http://www.aeglp.es)

Página de la Asociación Española de Empresas Distribuidoras de Gases Licuados del Petróleo.

[www.aselube.com](http://www.aselube.com)

Portal de la Asociación Española de Lubricantes.

[www.opec.org](http://www.opec.org)

Web de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP).

<http://ec.europa.eu/energy/oil/bulletin>

Web del Boletín Petrolero de la Unión Europea. En inglés.

[www.cne.es](http://www.cne.es)

Página de la Comisión Nacional de Energía.

[www.iea.org](http://www.iea.org)

Sitio de la Agencia Internacional de la Energía. En inglés.

[www.idae.es](http://www.idae.es)

Web del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía.

[www.repsol.com](http://www.repsol.com)

Web de este operador de productos petrolíferos.

[www.cepsa.com](http://www.cepsa.com)

Página de la Compañía Española de Petróleos.

[www.worldenergy.org](http://www.worldenergy.org)

Sitio del Consejo Mundial de la Energía. En inglés.