



Facultad de CC. Económicas y Empresariales
Departamento de Análisis Económico y Economía Política
Grado en Administración y Dirección de Empresas

Título del Trabajo Fin de Grado:
**ANÁLISIS DE LOS MERCADOS OLIGOPOLISTAS: EL SECTOR
DE HIDROCARBUROS EN ESPAÑA**

Autor: Ana López-Damas de la Prida
Tutora: Mercedes Castro Nuño
15 Julio de 2015

Fdo. Mercedes Castro Nuño

Fdo. Ana López-Damas de la Prida

Índice de contenido

Resumen del trabajo.....	4
Índice de ilustraciones y tablas.....	6
1. Introducción.....	8
2. Objeto del trabajo.....	10
3. Metodología del trabajo.....	11
4. Pasado y presente de los hidrocarburos en España: acontecimientos más importantes.....	12
4.1. De 1927 a 1984: Monopolio de petróleos en España.....	12
4.2. De 1984 a 1992: Transición a la liberación. Ingreso de España en la CEE.....	14
4.3. De 1992 a 2002: Fin del proceso de liberalización del Sector Petrolero Español.....	16
5. Competencia Perfecta vs. Oligopolio.....	19
5.1. Situación actual del sector de hidrocarburos.....	20
5.2. Dependencia energética.....	23
5.3. Inexistencia y dificultad de la competencia en el sector.....	27
5.3.1. Barreras de entrada al mercado mayorista.....	27
5.3.2. Barreras de entrada al mercado minorista.....	28
5.3.3. Concentración de la oferta.....	29
i. Los contratos de abanderamiento.....	29
5.4. Evolución de los precios de los carburantes.....	31
5.4.1. Factores de fijación de precios.....	34
i. Factores de localización.....	34
ii. Factores de diferenciación.....	35
iii. Cotización spot.....	36
5.4.2. Composición de los precios.....	36

5.4.3. Fenómeno “cohetes y plumas”.....	37
5.4.4. El efecto lunes.....	38
5.5. Principales empresas del sector: rivalidad y competencia.....	39
5.5.1. Repsol.....	39
5.5.2. Cepsa.....	40
5.5.3. BP.....	41
5.5.4. CLH.....	41
5.5.5. Rivalidad y competencia.....	42
i. Gasolineras “low-cost”.....	44
6. Políticas públicas de alternativas: el caso de las energías renovables.....	45
7. Conclusiones.....	47
8. Fuentes bibliográficas.....	49

Resumen del trabajo

España es un país dependiente en cuanto a energía se refiere, puesto que no dispone de los medios necesarios para autoabastecerse, por ello el sector energético y en concreto el sector de hidrocarburos se encuentra tan controlado por el estado. En el pasado este sector ha sido objeto de interés por las autoridades de competencia, española y comunitaria, que han analizado frecuentemente el funcionamiento de este sector, tanto desde una perspectiva de promoción de la competencia como aplicando sus medidas sancionadoras, lo que pone de manifiesto la preocupación por la falta de competencia.

El análisis realizado en este trabajo permite concluir que la combinación de una excesiva concentración empresarial, fruto del proceso de ruptura del monopolio, junto con las estrategias de los operadores y la existencia de barreras a la entrada y a la expansión en los mercados de distribución mayorista y minorista tiene como consecuencia una escasa presión competitiva sobre las empresas participantes.

A su vez, la combinación de la integración vertical con esta gran concentración facilita las conductas anticompetitivas sancionadas por la Ley de Defensa de la Competencia.

La falta de competencia quedaría reflejada en el escaso movimiento de este mercado en los últimos años. A pesar de la entrada tras la liberalización del sector de muchos operadores con importante presencia en otros mercados, muchos de ellos no han podido consolidar su presencia en España.

Los operadores propietarios de capacidad de refino en España (Repsol, Cepsa y BP) son los protagonistas principales en este sector, cuyas decisiones afectan al resto de empresas que conforman este gran sector. Por ello, es posible determinar que existe un verdadero monopolio, frente al falso oligopolio que defiende el gobierno.

Palabras clave: sector hidrocarburos, competencia, oligopolio, monopolio, regulación, gasolina, gasóleo, estaciones de servicio.

Abstract

Spain is a country which depends on other countries about energy terms, because it doesn't have enough resources to be self-sufficient, that is why the energy sector and in particular the hydrocarbons sector is so controlled by the state. In the past this sector has been the subject of interest by the competitor authorities, Spanish and Community ones, which have frequently discussed the performance of the sector, both from the point of view of boosting the competence as well as applying its penalty measures, which highlights the concern about the lack of competition.

The review in this work allows us to conclude that the combination of excessive corporate focus, that resulted from the breakout of monopoly, along with strategies of operators and the existence of barriers to the entry and expansion in the wholesale and retail distribution markets, results in low competitive pressure on the participating companies.

At the same time, the combination of vertical integration with this high concentration eases anticompetitive conducts sanctioned by the Law on Protection of Competition.

The lack of competition could be shown in the lack of movement on this market in recent years. Despite the entrance after the freedom of the sector, many operators with significant presence in other markets, many have been unable to consolidate its presence in Spain.

Operators owners with refining capacity in Spain (Repsol, Cepsa and BP) are the main players in this sector, whose decisions affect other companies that build this big sector. Therefore, it is possible to determine that there is a real monopoly, against false oligopoly that the government defends.

Keywords: hydrocarbon sector, competition, oligopoly, monopoly, regulation, petrol, diesel, petrol stations.

Índice de ilustraciones y tablas

Ilustración 1: Consumo de petróleo por región.....	8
Ilustración 2: Importaciones y autoabastecimiento de España, 2012.....	9
Ilustración 3: Artículo vozpopuli.....	19
Ilustración 4: Estructura energética española.....	20
Ilustración 5: Actividades de la industria petrolífera.....	21
Ilustración 6: Precio de los carburantes en céntimos de euro por litro antes de impuestos en 2013.....	22
Ilustración 7: Cuota de mercado de la capacidad de refino en España, 2013.....	23
Ilustración 8: Proporción de energía que cada país importa.....	24
Ilustración 9: Gasoductos norte de África-Europa.....	26
Ilustración 10: Factores que explican la falta de competencia en el sector hidrocarburos en España.....	27
Ilustración 11: Evolución de los precios de la gasolina SP95 (1993-1998).....	31
Ilustración 12: Precios al consumidor de productos petrolíferos en España.....	32
Ilustración 13: PVP Gasolina SP95 (Izquierda), PVP Gasóleo A (Derecha), Abril 2013.....	37
Ilustración 14: Precios medios por días de la semana (Septiembre 2013-Septiembre 2012).....	38
Ilustración 15: Distribución accionarial Repsol (Enero 2015).....	39
Ilustración 16: Actividades Cepsa.....	40
Ilustración 17: Principales compañías del grupo BP en España.....	41
Ilustración 18: Accionariado CLH.....	42
Ilustración 19: Número de estaciones de servicio en España (Izquierda) Porcentaje de mercado en función del número de estaciones (Derecha) (Mayo 2015).....	43

Ilustración 20: Cuota de mercado real en términos energéticos de los biocarburantes.....	45
--	----

Tablas:

Tabla 1: Importaciones energéticas. Principales Magnitudes (1995-2014).....	25
Tabla 2: Consumo mundial de petróleo (2003-2012).....	33
Tabla 3: Precios e impuestos de gasolina y gasóleo de automoción en la UE (Marzo 2015).....	34
Tabla 4: Precios medios (€/l) en redes de operadores al por mayor (abril 2015).....	44

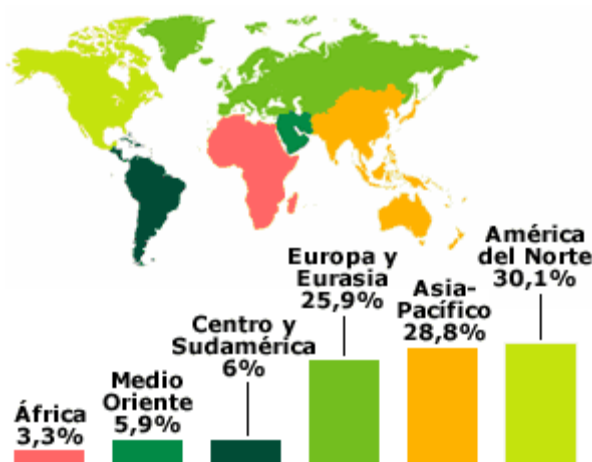
1. Introducción

El Diccionario de la Real Academia Española define *hidrocarburo* como el compuesto resultado de la combinación del carbono con el hidrógeno. Se clasifican en dos grupos principales, de cadena abierta y cíclica. En los compuestos de cadena abierta que contienen más de un átomo de carbono, éstos se encuentran unidos entre sí formando una cadena lineal que puede tener una o más ramificaciones. En los compuestos cíclicos, los átomos de carbono forman uno o más anillos cerrados. Los dos grupos principales se subdividen según su comportamiento químico en saturados e insaturados.

Tras consultar el artículo publicado en la *Revista Petroquímica de 2014* sobre los hidrocarburos, es posible diferenciar entre la extracción de un hidrocarburo en estado líquido de una formación geológica, que se denomina petróleo; y el hidrocarburo que se halla en estado gaseoso, que se denomina gas natural.

Sin lugar a dudas, el petróleo ha proporcionado al ser humano un desarrollo tecnológico sin precedentes. Desde mediados del siglo XIX hasta hoy, ha representado la principal fuente energética para alimentar a la industria motorizada, la aviación, los automóviles, barcos, industrias, y ha sido además la materia prima fundamental para producir lubricantes, plásticos y otros productos empleados en el día a día.

Ilustración 1: Consumo de petróleo por región



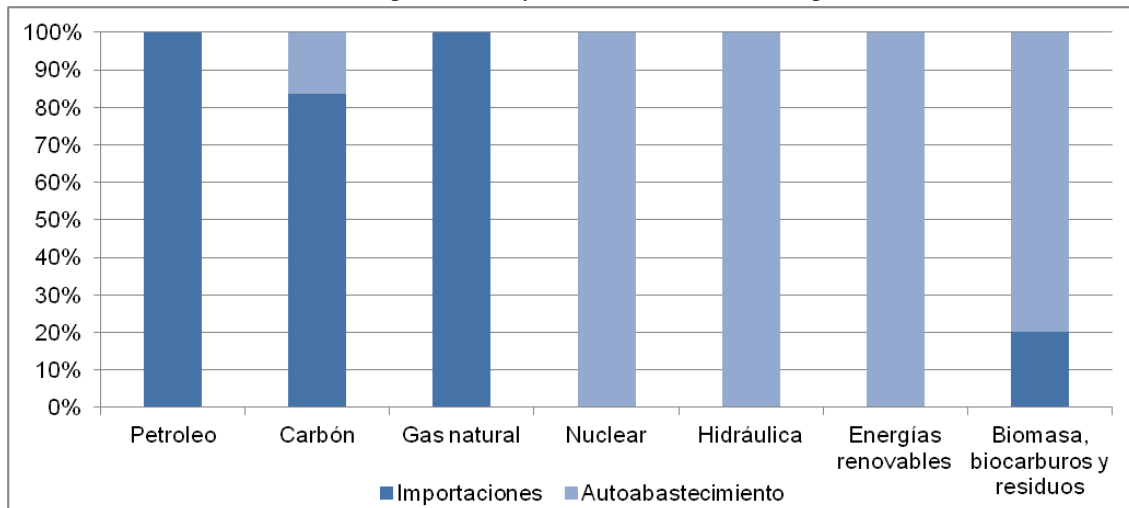
Fuente: BP, informe 2004

América del Norte es la región que más petróleo consume, a pesar de que es una de las que menos reservas posee. Obviamente, esto indica que depende en gran medida de la importación de hidrocarburos. También la zona de Asia-Pacífico es una gran consumidora de crudo, siendo la que menos yacimientos tiene. A ambas regiones se atribuye casi el 90% del incremento del consumo de petróleo en los últimos 10 años.

Por ello, se hace imprescindible la necesidad de una producción interna y la existencia de reservas de hidrocarburo para poder abastecer las necesidades de un país. En la actualidad, España importa más del 99% de la energía que consume, lo que supone un

déficit comercial de 45.000 millones de euros (*Aportaciones del Ministerio de Industria, Energía y Turismo*). Aunque en España existen yacimientos de petróleo, su producción no es suficiente para abastecer la demanda total, lo que explica que la práctica totalidad del crudo que se trata en las refinerías españolas tenga que ser importado (véase ilustración 2). Este tema será tratado en el apartado 5.2 de este mismo trabajo.

Ilustración 2: Importaciones y autoabastecimiento de España, 2012



Fuente: Minetur

Según el *Boletín Estadístico de Hidrocarburos de 2013*, el petróleo y sus derivados constituyen la mayor parte de la energía consumida en España: en 2013, un 45,1% de la energía primaria vino del petróleo. Aunque este consumo se ha disminuido hasta casi niveles de 1990, parece que la tendencia es la de continuar menguando, todo a causa de la concienciación de la población, y también a causa del elevado coste que tiene esta fuente de energía.

Dada la importancia que tiene el sector sobre el tejido industrial nacional, sobre las importaciones y la dependencia a otros países, el análisis resulta fundamental para poder determinar la situación actual en la que se encuentra, así como el futuro que deparará a las empresas del sector en un entorno de crisis y control exhaustivo por parte del gobierno y de las empresas más poderosas que controlan el sector.

2. Objeto del trabajo

El estudio que se lleva a cabo en este trabajo pretende defender la idea principal de la existencia de monopolio en el sector de hidrocarburos español respecto del oligopolio que el Estado quiere hacer entender.

El recorrido a seguir es el siguiente:

- Análisis de los acontecimientos más importantes ocurridos a lo largo de la historia entorno al sector de hidrocarburos en España.
- Situación actual del sector en España.
- Exposición fundamentada de la existencia de dependencia energética con otros países para el abastecimiento de la demanda nacional.
- Explicación y demostración de la casi inexistente competencia dentro del sector como consecuencia del mandato de las empresas Repsol, BP y Cepsa. Se llevará a cabo un análisis exhaustivo de estas empresas para demostrar la importancia de sus decisiones y su forma de actuar.
- Evolución de los precios de los hidrocarburos y especial hincapié en la subida de éstos en los últimos años. Se detallará en qué consiste el llamado “efecto lunes” como situación característica y el fenómeno “cohetes y plumas”.
- Especial mención a la tendencia actual de las “gasolineras low-cost”. El porqué de sus precios bajos y su metodología de actuación, así como su impacto en la sociedad.
- Conclusiones finales del estudio.

3. Metodología del trabajo

La metodología empleada para realizar este trabajo se basa en un estudio de tipo descriptivo, ya que se describen los hechos tal y como son observados, y a la vez se trata de un estudio explicativo, porque trata de encontrar explicación a todo lo que acontece dentro del sector y establecer de esta forma una relación causa-consecuencia.

La información recopilada es de tipo tanto cualitativo como cuantitativo. El estudio realizado es de tipo no experimental, ya que se recopilan datos a través del tiempo para realizar deducciones en cuanto a su impacto en la economía y sus consecuencias.

La fuente se basa en una búsqueda bibliográfica en la que se recopilan y organizan datos para su valoración y crítica sobre el sector de los hidrocarburos en España.

4. Pasado y presente de los hidrocarburos en España: acontecimientos más importantes

La Comisión Nacional de Energía (CNE) publicó en 2006 la *Cronología del Sector Petrolero Español*, en la que es posible destacar tres etapas importantes que marcan la historia de este sector en España. A modo esquematizado, los acontecimientos más relevantes dentro de cada etapa son:

4.1. De 1927 a 1984: Monopolio de petróleos en España

En 1927 se crea mediante un Decreto-Ley, el Monopolio de petróleos en España, durante la dictadura del General Primo de Rivera y cuyas funciones son las siguientes:

- Importación de crudos y productos petrolíferos
- Refino de productos petrolíferos
- Almacenamiento de crudo y productos petrolíferos
- Distribución de productos petrolíferos
- Venta al por menos de productos petrolíferos
- Exploración y producción de hidrocarburos en España

En octubre del mismo año, se reconoce a CAMPSA (Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S.A.) como la sociedad encargada de administrar el monopolio petrolífero durante un período de 20 años.

En este periodo se constituye CEPSA (Compañía Española de Petróleos, S.A.) primera empresa privada dedicada a la prospección, explotación, destilación y transporte del petróleo y sus derivados que se sitúa en las Islas Canarias, concretamente en Tenerife. Otro hecho relevante acontece en 1941 con la creación del INI (Instituto Nacional de Industria) cuyo objetivo era impulsar y financiar la creación de las industrias españolas. Más tarde, esta entidad ostentará la responsabilidad de organizar todas las empresas que se dediquen a la obtención de hidrocarburos de cualquier tipo, es decir, el INI centraliza todas las participaciones del Estado en empresas que se dediquen a dichas actividades.

Transcurridos los 20 años de administración de CAMPSA, el monopolio de petróleos sufre una reorganización: se prescinde del arrendamiento para sustituirlo por un régimen estatal de desconcentración de servicios, ayudando de este modo a la intervención del Estado en la compañía arrendataria del monopolio de petróleo, que continúa siendo CAMPSA.

En 1957 se constituye la Comisión Nacional de Combustibles, encargada de proponer las directrices más adecuadas para el aprovechamiento óptimo de cada tipo de combustible, así como de mantener las relaciones con organismos internacionales de otros países.

No ocurre hasta 1960 la primera exploración con resultado positivo en la península, concretamente cerca de Vitoria, donde se localiza una pequeña cantidad de gas natural.

A lo largo del año 1964, se construyen tres refinerías de empresas privadas situadas en Algeciras, Huelva y Castellón de la plana. Con estas construcciones comienza una nueva etapa en la que el estado español permite la iniciativa privada a la hora del desarrollo de actividades relacionadas con el refinado del petróleo, aunque la producción de estas tres nuevas refinerías sólo se destinaria a la exportación.

En noviembre de 1974, España pasa a formar parte del organismo AIE (Agencia Internacional de la Energía) que está constituido por 16 países y cuyo objetivo es equilibrar y coordinar los intereses de los países consumidores con respecto a la posición de los miembros de la OPEP (Organización de Países Exportadores de Petróleo). Esta última se encarga de servir como instrumento para evitar el despilfarro económico del petróleo que se agota sin posibilidad de renovarse.

El 25 de febrero de 1977, es el año en el que se crea la Comisaría de la Energía y los Recursos Minerales, cuyas funciones son:

- Elaborar propuestas del Plan Energético Nacional, de los Planes Nacionales de Combustibles y del Plan Nacional de Abastecimiento de materias primas minerales.
- Crear propuestas de precios de los servicios y recursos energéticos.
- Establecer control de los consumos de energía y materias primas minerales y adoptar medidas para la optimizar su uso, fomentando de esta forma la tecnología minera y energética.
- Elaborar la política de adquisición de crudos de petróleo.

La creación del INH (Instituto Nacional de Hidrocarburos) en 1981 supone la concentración de todas las participaciones del Estado en empresas públicas dedicadas al sector de hidrocarburos. Entre ellas se encuentran:

- Compañía Ibérica Refinadora de Petróleos, S.A. (PETROLIBER)
- Hispánica de Petróleos (HISPANOIL)
- Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S.A. (CAMPSA)
- Empresa Nacional del Petróleo, S.A. (ENPETROL)
- Empresa Nacional de Investigación y Explotación de Petróleos, S.A. (ENIEPSA)
- Empresa Nacional del Gas (ENAGAS)
- Butano, S.A.

El INH es una Entidad de Derecho Público, adscrita al Ministerio de Industria y Energía, y cuyas funciones principales son: coordinar las actividades empresariales del sector público en el ámbito de los hidrocarburos, siguiendo las directrices del Gobierno; impulsar toda la iniciativa empresarial que promueva el sector público en esta área.

Hasta 1984, el Monopolio de Petr6leos es el que se encarga de las labores de importaci6n, distribuci6n y venta de hidrocarburos y derivados. El Estado controlaba la red de estaciones de servicio y CAMPSA, trataba el sistema nacional de transporte, es decir: todos los productos refinados que estuvieran destinados al mercado dom6stico eran vendidos al Estado y revendidos en el mismo momento a trav6s de CAMPSA a la red de estaciones de servicio. Los precios de estos productos petrol6feros seguían un patr6n de precios fijos que estaban establecidos por el Estado.

4.2. De 1984 a 1992: Transici6n a la liberaci6n. Ingreso de Espańa en la CEE

La segunda etapa recogida en la *Cronología del Sector Petrolero Espańol de 2006*, viene marcada por el ingreso de Espańa en la CEE, por el que se establecen los estándares de liberaci6n entre los que destacan la no discriminaci6n de empresas comunitarias en suelo espańol y la libre circulaci6n de mercancías.

La Ley 45/84 de Reordenaci6n del sector petrolero de 17 de diciembre tiene como objetivo la integraci6n vertical de las empresas que conforman el sector petrol6fero y el aumento de sus niveles de eficacia y competitividad. Los aspectos principales de esta ley son:

- Posibilidad de que el Estado transfiera a CAMPSA todos los bienes y derechos de los que es titular el Estado, entre los que están la red nacional de transporte y logística y las existencias de productos petrol6feros.
- Convertir a CAMPSA en titular de todas las estaciones de servicio.
- Permitir a las sociedades de refino adquirir una participaci6n en CAMPSA, debiendo mantener el sector p6blico una participaci6n mínima del 50% en la sociedad.

En 1985 Espańa pasa a formar parte de la CEE, lo que supone un cambio en la legislatura de cara a la liberaci6n de todos los sectores que conforman la economía espańola, entre ellos el sector de hidrocarburos. Esta transici6n a la libre competencia que se desarrolla entre 1985 y 1992 tiene las siguientes característic

- Liberalizaci6n de las importaciones de crudo. Lo que conlleva la supresi6n de las trabas para la importaci6n y exportaci6n de productos petrol6feros en la CEE.
- Creaci6n de una red de venta para que cualquier empresa de la CEE pueda distribuir sus productos petrol6feros en Espańa.

- Se establece un sistema de fijación de precios de los productos petrolíferos que es similar al existente en la CEE.
- Se mantiene el Monopolio de Petróleos en varios aspectos, como el de la venta de gasolina y gasóleo producido en España a través de CAMPSA.

La creación del Grupo Repsol tiene lugar en 1986, cuando el INH crea un gran grupo energético con intención de unir capital público y privado. Las filiales por las que está formada son las siguientes:

- Repsol Exploración (actividades de Exploración y Producción)
- Repsol Butano (Gases Licuados de Petróleo GLP)
- Repsol Química (Química)
- Repsol Petróleo (Refino y Marketing)
- Petronor (Refino y Marketing)
- CAMPSA (Logística)

El objetivo de esta creación era racionalizar el sector y adaptarlo a las exigencias de la entrada de España en el Mercado Común Europeo (CEE).

El proceso de liberalización del sector que se inició en 1988, tuvo numerosas consecuencias, entre las que destacan la desregularización de las actividades de refino, así como su transporte, almacenamiento, distribución y comercialización.

El estado por su parte, reduce su participación en la industria del petróleo de forma progresiva. Se elimina el sistema de precios fijos, pasando a establecerse una política de precios máximos que se calcula mensualmente a través de una fórmula aprobada por el Gobierno, esto afecta a la península y las Islas Baleares. Más tarde, en 1991, se incluirá en esta medida las Islas Canarias. También se eliminan las ventas obligatorias que tenían que realizar las refinerías a CAMPSA.

En 1989, la compañía BP se introduce en España a través de la compra de participaciones en Petromed. En este mismo año, Repsol comienza su privatización con la venta por parte del estado de un porcentaje de la compañía en una OPV (Oferta Pública de Venta) y con ello empieza a cotizar en las Bolsas de Madrid y de Nueva York.

Pasados unos años, en 1991, nace Gas Natural a partir de la fusión entre Gas Madrid y Catalana de Gas.

A finales de 1991 CAMPSA segrega sus actividades comerciales, los cambios que se llevan a cabo son los siguientes:

- CAMPSA deberá distribuir entre sus accionistas (Repsol, CEPSA y BP) sus activos comerciales, incluyendo su red de estaciones de servicio.
- Se modifican las distancias mínimas entre instalaciones de venta de gasolinas

y gasóleos de automoción.

- Una vez se realice la segregación, CAMPSA dejará de ser el intermediario obligado para la venta de productos petrolíferos en España. Quedarán excluidas del ámbito del Monopolio de Petróleos la importación, distribución y comercialización de productos petrolíferos. Las refinerías españolas podrán vender sus productos libremente en el mercado doméstico, directamente o a través de terceros.

4.3. De 1992 a 2002: Fin del proceso de liberalización del Sector Petrolero Español

En esta etapa se pone fin al proceso de liberalización con el hecho importante de la extinción del Monopolio de Petróleos en 1992 y para ello se llevan a cabo las siguientes medidas:

- Libre actividad en el sector petrolero español, tanto importación como exportación.
- Se declaran de interés general las actividades asociadas al sector petrolero, con la posibilidad de intervención de la Administración para temas relacionados con la defensa del medio ambiente, defensa de los derechos de los consumidores, garantía del suministro.
- Se suprime la participación mínima del 50% del Estado en CAMPSA.
- Se exige un nivel mínimo de reservas de productos petrolíferos.
- Las estaciones de servicios pasan a tener plena libertad en la elección de suministrador.

Tras la segregación de las actividades desarrolladas por CAMPSA, ésta pasa a dedicarse a temas logísticos y cambia su denominación, pasándose a llamar Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH).

Repsol por su parte continúa su proceso de privatización, a 31 de diciembre de 1995 el 79% del capital de la compañía está privatizado, siendo sus principales accionistas privados el BBV, La Caixa y PEMEX.

Con la entrada de España en la CEE, fue necesario realizar medidas de adaptación de forma continua, por ello se implantó un sistema impositivo que trajo consigo modificaciones fiscales que afectaron en especial a los hidrocarburos. También se creó el Reglamento de Instalaciones Petrolíferas con el fin de obtener un nivel de seguridad suficiente para proteger a las personas y a los bienes.

En 1998, se lleva a cabo un proceso de renovación legal a través de la Ley 34/98 de Hidrocarburos, con la cual se obtienen los siguientes resultados:

- Se crea la CNE (Comisión Nacional de Energía), ente regulador que se encuentra adscrito al Ministerio de Industria y Energía, con plena capacidad de obrar. Entre sus objetivos principales se encuentra velar por la competencia efectiva en los sistemas energéticos y por la objetividad y transparencia de su funcionamiento.
- Se consigue liberar de forma definitiva las actividades de refino, transporte, almacenamiento, distribución y comercialización de los productos petrolíferos, así como el libre acceso a la red logística de estos productos.
- En cuanto a los precios, se establecen como libres para todos los productos petrolíferos.

Otro acontecimiento importante en este periodo tiene lugar en 1999, cuando Repsol adquiere la mayor empresa petrolera argentina, YPF. Con la compra de YPF, Repsol se coloca entre las 10 petroleras más grandes del mundo, un hecho que hace cambiar por completo la calidad y la naturaleza de las acciones de la compañía española. YPF posee 2.500 estaciones de servicio en Argentina, con lo que Repsol pasará a controlar el 50% del mercado de este país.

En el año 2000 se aprueban nuevas medidas con el objetivo de incrementar la competencia en el sector y la transparencia, entre ellas se encuentran:

- Limitación de participación en el capital social de CLH (Compañía Logística de Hidrocarburos) estableciendo un máximo de 25% del capital por sociedad.
- Aquellos que sean titulares de instalaciones de almacenamiento y transporte de productos petrolíferos, deben informar a la Comisión Nacional de Energía todos los datos sobre los contratos que realicen, sus precios por la utilización de las instalaciones, así como las modificaciones que realicen.
- Se establecen limitaciones a la apertura de nuevas estaciones de servicio. Se permite la apertura de estas estaciones en grandes establecimientos comerciales.
- En cuanto a los precios, se hace obligatorio transmitir esta información por parte de las empresas a la Administración.

A partir de 2002 se establece el denominado “Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos”, que afecta a las gasolinas, gasóleos, fuelóleos y querosenos. Este nuevo impuesto es de naturaleza indirecta y cuyos rendimientos se destinan a la financiación de los gastos sanitarios, así como determinadas actuaciones medioambientales.

En noviembre de este mismo año tiene lugar la mayor catástrofe medioambiental en España: el Prestige, un buque petrolero griego naufragó frente a las costas gallegas. Seis

días después se partió y se hundió vertiendo miles de toneladas de combustible. Los vertidos anegaron kilómetros de costas españolas en el Atlántico y el Cantábrico, llegando incluso Francia y Portugal.

En la actualidad el sector hidrocarburos viene marcado por los precios de la gasolina y el gasóleo de automoción, que son más altos en España que en los países de nuestro entorno como Alemania, Francia y la media de países europeos. Una de las causas principales es que el sector de los hidrocarburos es poco competitivo.

Sin embargo, gracias a los avances tecnológicos, que han hecho posible la accesibilidad a zonas que antes no lo eran, y el precio actual del crudo, han incrementado las opciones de hacer negocio extrayendo combustibles de origen fósil en España. Numerosas empresas tienen actualmente intereses exploratorios en España después de muchos años sin apenas actividad. (*España en el punto de mira de las petroleras, Diario 20 minutos, 2013*)

5. Competencia Perfecta vs. Oligopolio

Un *oligopolio* es una estructura de la industria en la que un pequeño número de grandes empresas produce productos que son sustitutivos cercanos o perfectos. (*Bernanke y Frank, 2007*)

Competencia perfecta es una situación de mercado donde las empresas carecen de poder para manipular el precio (precio-aceptantes), y se da una maximización del bienestar. La interacción de la oferta y demanda determina el precio. En un mercado de competencia perfecta existen gran cantidad de compradores (demanda) y de vendedores (oferta), de manera que ningún comprador o vendedor individual ejerce influencia decisiva sobre el precio. (*Bernanke y Frank, 2007*)

Este apartado del trabajo tiene como objetivo situar en un contexto actual al sector de los hidrocarburos en un país como España, analizar los cambios que se producen y su impacto sobre la sociedad, la reacción del estado y de la competencia ante sus actuaciones y las medidas que se llevan a cabo para su control.

El título de este trabajo indica que el sector de hidrocarburos en España, se engloba dentro del concepto de mercado oligopolista que, simplificando su definición, se trata de una situación de mercado de pocos oferentes y muchos demandantes. Es conocido socialmente que el sector de hidrocarburos se encuentra sujeto a numerosas cargas impositivas por parte del estado y que a su vez, el número de empresas que forman su mercado son pocas, en concreto, las más relevantes son Repsol, Cepsa y BP. De éstas se hablará con detalle en el apartado 5.5, pero a modo de adelanto, se conoce que son grandes empresas que llevan a cabo acuerdos y pactos entre ellas para establecer los precios de venta, es decir, es un sector de competencia perfecta de derecho, pero que actúa como oligopolio de hecho, de forma que el cliente no tiene opciones a la hora de elegir. Todas las empresas le ofrecen un mismo producto a un mismo precio. Como ejemplo de esta conducta, muchos titulares de prensa hacen referencia a estos acontecimientos. (Véase ilustración 3)

Ilustración 3: Artículo vozpopuli

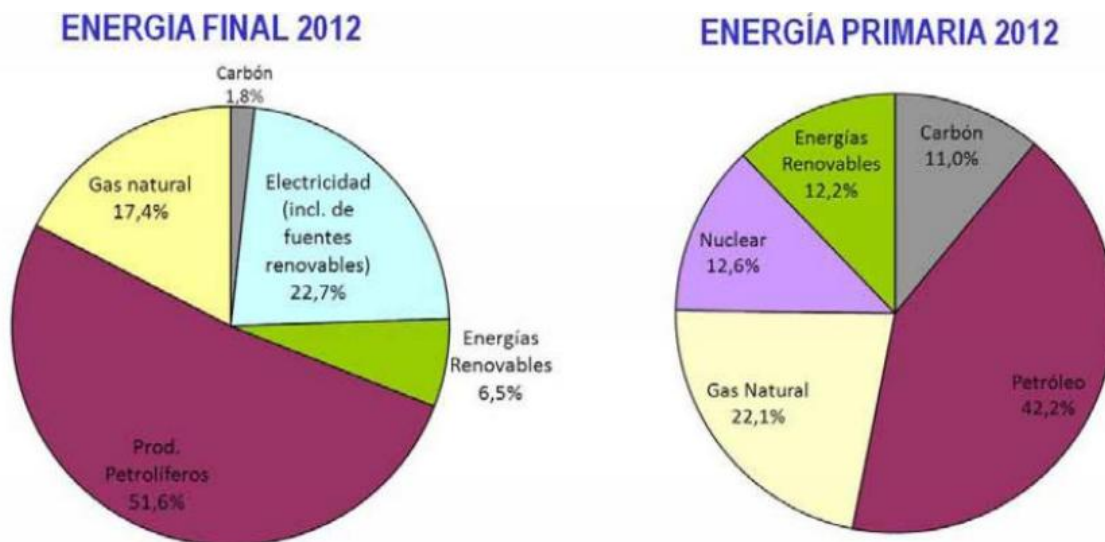
The image shows a screenshot of a news article from the website 'vozpopuli'. The website's navigation bar includes categories like 'ACTUALIDAD', 'ECONOMÍA', 'FONDOS', 'DEPORTES', and 'OPINIÓN'. The article is dated '26.02.2015' and is categorized under 'Empresas'. The author is identified as 'Baltasar Montañó'. The main headline reads 'Repsol y Cepsa pactaban los precios de sus gasolineras y la no 'agresión' mutua'. The introductory text states: 'Las dos grandes petroleras sellaron acuerdos para coordinar precios y actividad comercial en gasolineras de Zaragoza; Cepsa se compinchó con Disa para replicar precios en Ceuta; Galp y Meroil se filtraban la información sobre los contratos de abanderamiento.'

Fuente: Web Vozpopuli

5.1. Situación Actual del sector de Hidrocarburos

Los productos petrolíferos y en concreto el petróleo, son los productos energéticos de mayor consumo final en España, puesto que constituyen casi la mitad de la energía final consumida (véase ilustración 4). Además, el sector de la distribución minorista de carburantes, ha experimentado una profunda transformación en los últimos años, tanto en su estructura como en las estrategias empresariales desarrolladas.

Ilustración 4: Estructura energética española



Fuente: Avance del Ministerio de Industria, Energía y Turismo 2012

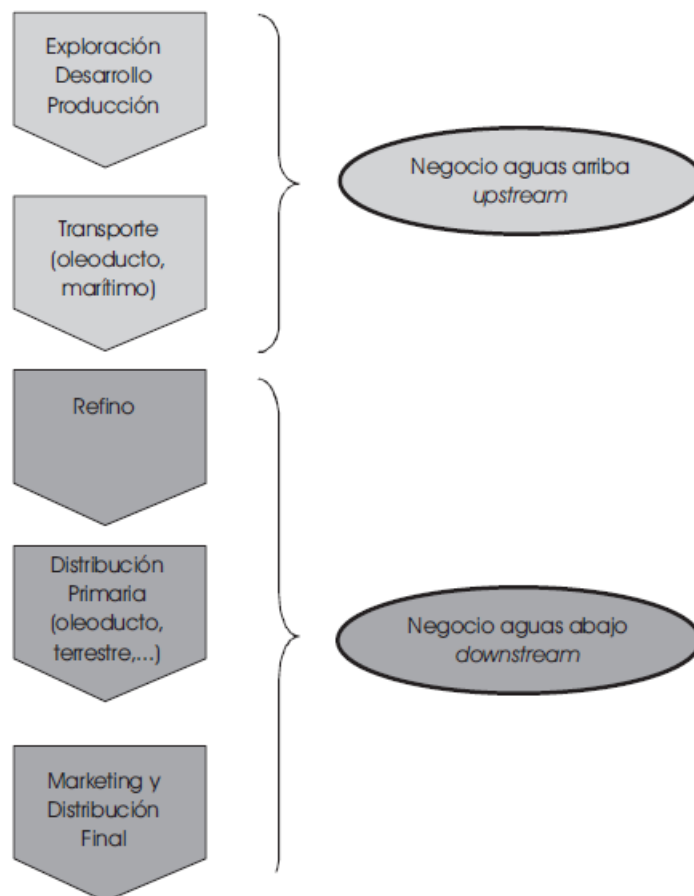
Perdiguero y Borrell (2007), en su artículo sobre la difícil conducción de la competencia, indican que la liberalización de la industria energética ha supuesto, para las empresas petroleras un retroceso significativo. Así, en el caso de las petroleras, o se han vendido o han tenido que salir fuera del país para buscar y encontrar su crecimiento.

Desde la perspectiva del consumidor, la falta de negocio de las petroleras ha presionado hacia el mantenimiento del negocio a través del incremento precios y la exportación. Desde la perspectiva del conjunto de la sociedad existen varias vertientes: por un lado está el impacto en la balanza de pagos que, en lo que se refiere al petróleo, su reducción, viene compensada por el incremento de la importación de gas natural. Otra vertiente es la del medioambiente, se reduce el petróleo contaminante por un gas natural más eficiente y limpio, se incrementa la participación de la energía renovable limpia y se sustituye el carbón nacional, muy contaminante, por carbón de importación más limpio.

Según *Cavero y Bello, (2007)*, la industria petrolera se estructura verticalmente desde la propiedad de las reservas y la extracción de crudos, hasta la transformación, distribución y venta de sus derivados. Las actividades que componen la cadena vertical se suelen agrupar en dos etapas complementarias: el negocio «upstream o aguas arriba» y el negocio «downstream o aguas abajo». La primera se corresponde con la Exploración,

Desarrollo y Producción de Crudos y el Transporte, y la segunda se corresponde con las etapas de Refino, Distribución Primaria y Venta Final de productos petrolíferos, tal y como se muestra en la ilustración 5.

Ilustración 5: Actividades de la industria petrolífera



Fuente: Adaptado de American Petroleum Institute (2003)

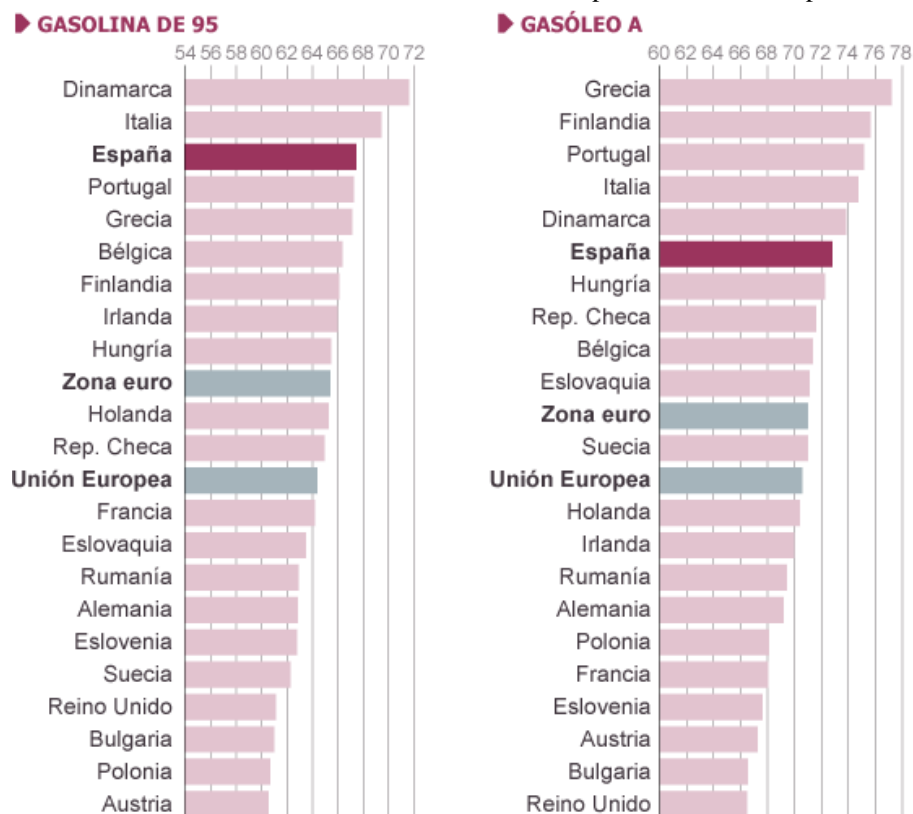
El *Informe CNC sobre competencia en el sector carburantes de 2012* indica que el sector de hidrocarburos está definido por tres características principales: se trata de un mercado con distribución minorista, con precios elevados y numerosas barreras de entrada.

En primer lugar, es un sector que se encuentra muy concentrado; la demanda de hidrocarburos se centra en dos mercados principalmente, los usuarios de vehículos particulares y los transportistas profesionales. El índice de concentración del sector se basa en la cercanía de las estaciones de servicio donde se lleva a cabo el suministro a estos dos mercados principales. En este mercado de distribución compiten distintos tipos de empresas que se pueden clasificar de la siguiente forma:

- Tipo I: EESS integradas verticalmente con un operador petrolero que realiza su gestión y su suministro.
- Tipo II: EESS gestionadas por empresas de distribución minorista de carburantes, con contratos de suministro en exclusiva con operadores petroleros que implican el abanderamiento de la instalación con los signos distintivos de la marca del suministrador.
- Tipo III: son las denominadas EESS independientes, que no están integradas con operadores petroleros, ni están vinculadas con éstos a través de contratos de abanderamiento.

Otra de las características que aparecen en el *Informe de la CNC* es que sus precios son elevados, son incluso más altos que en los países del entorno de España.

Ilustración 6: Precio de los carburantes en céntimos de euro por litro antes de impuestos en 2013

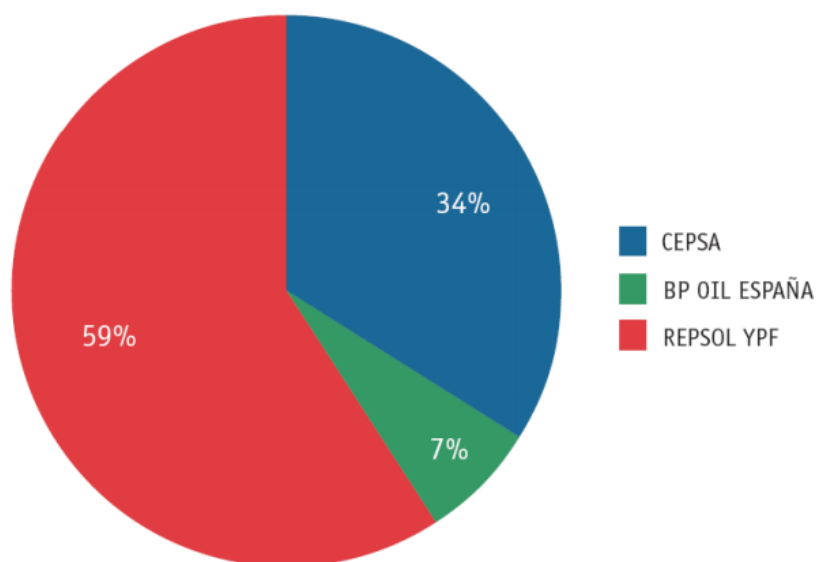


Fuente: Comisión Nacional de la Competencia (CNC)

Según los datos que se muestran en la ilustración 6, España se establece en 2013 como el tercer país con los precios antes de impuestos más elevados de la gasolina de 95, tras Dinamarca e Italia y como el sexto más caro en términos de precios antes de impuestos en gasóleo de automoción. Según la CNC en su *Informe de 2012*, este hecho puede explicarse, entre otros motivos, por la falta de competencia en el sector y por el control que tienen las grandes distribuidoras de hidrocarburos que pueden permitirse gestionar los precios según su conveniencia; profundizaremos en este tema en el apartado 5.4 de este trabajo.

La tercera característica que define a este sector según el *Informe de la CNC de 2012*, es la existencia de barreras de entrada al mismo. Como ya se ha mencionado anteriormente, Repsol, Cepsa y BP son las empresas principales puesto que poseen la propiedad de todas las refinerías existentes en España, lo que le otorga una ventaja respecto al resto de competidores. Este hecho unido a que sólo existe una única empresa de transporte por oleoducto como es CLH (Compañía Logística de Hidrocarburos) y que por tanto tiene el monopolio de este servicio, conforman conjuntamente un elemento distorsionador de la competencia que impide que existan precios competitivos.

Ilustración 7: Cuota de mercado de la capacidad de refino en España, 2013



Fuente: CNE

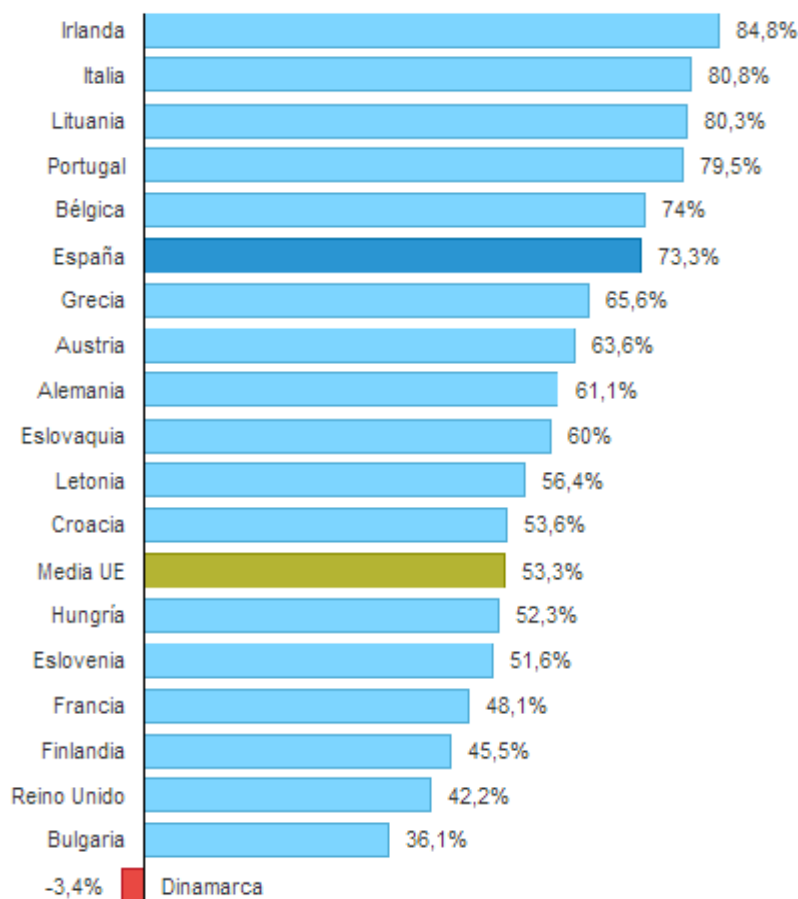
5.2. Dependencia energética

La economía española es bastante vulnerable a los volátiles cambios en los precios internacionales del petróleo y del gas. Según *Sánchez, 2014*, actualmente tiene una dependencia exterior superior al 80% frente a una media europea que ronda el 54%, o lo que es lo mismo, de los recursos energéticos que necesitamos, el 80% los buscamos fuera de nuestro país.

Sánchez, 2014, refleja hasta qué punto España es dependiente de la energía procedente del exterior (véase Tabla 1): El 73,3% de la energía consumida es foránea. España se encuentra entre los países de la Unión Europea con mayor dependencia energética. Sin embargo, se observa una mejora continuada desde 2008. Ese año, de hecho, llegó a situarse en el 75,6%. El máximo se alcanzó en el año 2006, en plena burbuja

inmobiliaria, cuando se rozó el 82%. O lo que es lo mismo, únicamente el 18% de la energía consumida en España era entonces de producción nacional.

Ilustración 8: Proporción de energía que cada país importa



Fuente: Eurostat, D.Grasso, 2012

Según el artículo publicado en el diario *El Confidencial* por *Carlos Sánchez* en febrero de 2014, la crisis económica explica en parte esta mejora. También ha tenido algo que ver la carga impositiva que acompaña a los carburantes, que respecto de la media de la Unión Europea es sensiblemente inferior, lo que supone un incentivo a la utilización de las energías fósiles.

La dependencia energética española se concentra sobre todo en el petróleo, puesto que el 56,7% de consumo final de energía procede de productos petrolíferos. En segundo lugar queda la electricidad y en tercero el gas. En cuanto a la producción, el 46,9% de energía producida en España es nuclear, y el 40,4% es energías renovables. Por su parte, España dispone de grandes recursos en energías renovables, que en 2013 proporcionaron más electricidad que las centrales nucleares. (*Observatorio del Inversor, 2012*)

Como señala el *Informe de la competitividad de la empresa española en el mercado interno de 2015*, en la actualidad es de gran importancia el avance de las importaciones

de productos energéticos intermedios, con un aumento de su participación desde el 17,4 por 100 en 1993 al 30,6 por 100 en 2014. Estas importaciones representan el 21,0 por 100 de las importaciones totales. A ello ha contribuido la evolución del precio internacional de los hidrocarburos que es consecuencia, a pesar de la caída de la demanda por la crisis, de la elevada dependencia energética de la economía española.

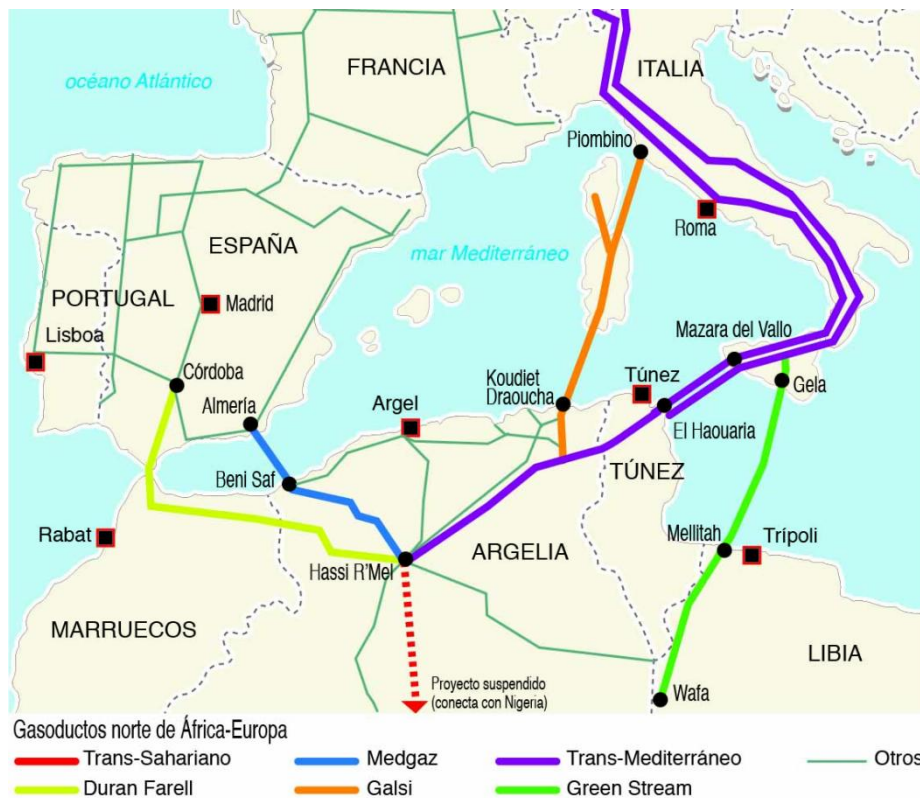
Tabla 1: Importaciones energéticas. Principales Magnitudes (1995-2014)

Años	Importaciones energéticas, en precios corrientes					Precio del petróleo Brent	Dependencia energética	Intensidad energética
	Mill. €	Var. anual %	% sobre import. total	% bienes interm. energ.	% prod. energ. de consumo	\$/barril	%	kg equivalentes de petróleo por 1.000 €
1995	7.320,70	3,82	8,4	98,98	1,02	17,05	—	—
1996	8.823,32	20,53	9,4	98,89	1,11	20,63	—	—
1997	9.851,94	11,66	9,0	99,28	0,72	19,12	—	—
1998	7.875,25	-20,06	6,4	99,17	0,83	12,77	—	—
1999	10.019,87	27,23	7,2	98,78	1,22	17,85	—	160,0
2000	20.597,25	105,56	12,2	98,85	1,15	28,47	—	159,9
2001	19.542,90	-5,12	11,3	98,85	1,15	24,46	74,7	158,0
2002	19.064,51	-2,45	10,9	99,14	0,86	25,00	78,5	158,3
2003	19.319,12	1,34	10,4	99,24	0,76	28,86	76,7	158,9
2004	23.554,60	21,92	11,3	99,39	0,61	38,31	77,6	160,8
2005	32.922,12	39,77	14,1	99,53	0,47	54,18	81,4	158,6
2006	41.464,13	25,95	15,8	99,46	0,54	64,87	81,2	152,6
2007	42.772,08	3,15	15,0	99,23	0,77	72,92	79,6	149,4
2008	55.480,19	29,71	19,6	99,56	0,44	97,23	81,3	143,5
2009	34.355,64	-38,08	16,7	99,77	0,23	61,68	79,1	137,2
2010	44.565,19	29,72	18,6	99,99	0,01	79,83	76,8	137,0
2011	56.834,64	27,53	21,6	99,96	0,04	112,22	76,4	135,1
2012	62.670,19	10,27	24,3	99,95	0,05	112,42	73,3	136,4
2013	57.657,21	-8,00	22,8	99,93	0,07	109,57	—	—
2014	55.612,87	-3,5	21,0	99,64	0,36	99,36	—	—

Fuente: Ministerio de Economía y Competitividad. Base de datos BDSICE, y Eurostat.

En términos generales, España depende en la actualidad de un grupo reducido de países para sus importaciones de energía que comparten una serie de características: son países no democráticos e inestables o volátiles en sus políticas energéticas. Entre ellos se encuentran principalmente Rusia, Argelia, Nigeria, Libia, Arabia Saudí y México. (Isbell, 2006)

Ilustración 9: Gasoductos norte de África-Europa



Fuente: Política Exterior

Rusia es el segundo exportador mundial de petróleo, tras Arabia Saudí, y el primero de gas, y le ha vendido a la UE la mitad del crudo y un tercio del gas natural que consume. Esas exportaciones a la Unión constituyeron en 2012 el 65 por cien de las exportaciones rusas totales de gas natural. En 2012, el 50 por cien del comercio exterior ruso aún se hacía con la UE. (Carlos Sánchez, 2014)

Como especifica Paul Isbell (2006), cada una de las tres últimas recesiones mundiales (1980-1982, 1991-1993 y 2001-2002) fue provocada, por lo menos en parte, por un fuerte aumento previo en el precio del petróleo. Algo que sí es destacable en este periodo actual de crisis económica es la reducción de la dependencia que se ha producido en España. En concreto, las importaciones pasaron de representar el 81,3% del consumo bruto de energía en el año 2008 al 70,5% en 2013.

En 2014 las importaciones energéticas en términos de precios corrientes ascendían a 55.600 millones de euros, de los cuales, la práctica totalidad eran bienes intermedios energéticos y menos de un 1 por 100 bienes de consumo energéticos. (Informe de la competitividad de la empresa española en el mercado interno, 2015).

Para luchar contra esta situación sería necesario desarrollar una nueva política energética radicalmente diferente de la actual que se basara en tres ejes principales: ahorro y eficiencia energética, desarrollo de un plan eléctrico 100% renovable, e impulso a modelos de transportes sostenibles con el doble objetivo de reducir las emisiones causantes del cambio climático y de reducir progresivamente la dependencia exterior. Algunos países de Europa son conscientes de este hecho y para evitarlo, han ido incrementando el uso de recursos energéticos propios basados sobre todo en energías renovables.

5.3. Inexistencia y dificultad de la competencia en el sector

La falta de competencia en el sector puede explicarse en resumidas cuentas por tres razones principales:

Ilustración 10: Factores que explican la falta de competencia en el sector hidrocarburos en España



Fuente: Propia con datos de informe CNMC 2014

5.3.1. Barreras de entrada al mercado mayorista

Según el *Informe de Seguimiento del Informe de Carburantes para la Automoción de la CNC* elaborado en 2012, el itinerario a seguir en el mercado mayorista es el siguiente: una vez refinado el carburante, se transporta hasta los puntos de venta al por menor; éstos se destinan bien a uso propio del operador mayorista en el mercado minorista descendente (intra-red), bien a la venta a terceros que operan en el mercado

descendente, o bien a grandes clientes, como pueden ser hospitales o centros militares (extra-red). La distribución a estos puntos de venta se realiza en volúmenes más reducidos que el aprovisionamiento internacional, normalmente en camiones cisterna o por pequeños oleoductos en determinados casos. Cada punto de aprovisionamiento, refinería o depósito puede servir a una determinada zona de influencia. Por lo tanto, para que un operador pueda ser competitivo en la venta mayorista extrared de carburantes, o para que su autosuministro intra-red sea competitivo, debe disponer de carburante almacenado en un centro cercano al punto de consumo.

Según *Santaló (2011)*, la verdadera barrera de entrada o dificultad en este ámbito es el transporte y almacenamiento del carburante de importación. En la actualidad, como hemos comentado anteriormente, la empresa CLH es la propietaria de los oleoductos existentes en España, por lo que puede fijar a su antojo los precios de uso de la red, en otras palabras, puede llevar el precio al nivel del monopolio.

En la *web de CLH* aparece la distribución de su accionariado, y entre sus accionistas es posible encontrar empresas con capacidad de refino que tienen acceso a información relevante y pueden compensar los mayores costes en el transporte con los dividendos obtenidos por ser accionistas.

Otro dato importante que aparece en el *Informe de la CNC de 2014*, es la obligación de mantener unas existencias mínimas de seguridad (EMS) impuesta a los operadores; este hecho otorga una ventaja a aquellos operadores que poseen capacidad de refino respecto a los que no, y es que éstos pueden autoabastecerse pudiendo obtener el producto ya mezclado de sus propias refinerías. El resto, tienen que asumir costes de importación de los carburantes, almacenamiento de los mismos, todo ello sumado al coste de la mezcla para obtener los biocarburantes, por lo que el conjunto de etapas conlleva un precio mucho más elevado que los operadores que están verticalmente integrados y que incluyen todo este proceso en su red.

5.3.2. Barreras de entrada mercado minorista

Para el mercado minorista en el sector hidrocarburos, el itinerario que marca el *Informe de Seguimiento del Informe de Carburantes para la Automoción de la CNC de 2012*, consiste en la venta de carburantes de forma directa para su consumo en las denominadas estaciones de servicio (en adelante, EESS). El problema comienza en la adquisición de dichos carburantes, ya que la obtención de los mismos procede de sus propios competidores (Repsol, Cepsa y BP) y como es lógico, éstos aplicarán mejores condiciones de precio a sus estaciones. La alternativa más cercana a adquirir los carburantes en España consiste en la importación pero esto conlleva unos precios más elevados por todo lo comentado anteriormente (transporte, almacenamiento, mezcla). El Informe continúa destacando que, además de las ventajas en costes, la cercanía de las

EESS a las refinerías origina otra ventaja económica en términos de flexibilidad. Ante variaciones de demanda, es mucho más fácil modular el ritmo de producción de las refinerías que alterar los compromisos de importación o desviar a corto plazo petroleros hacia otros puertos. Además, las refinerías otorgan a sus propietarios una fuente de flexibilidad adicional, dado que tienen amplios depósitos de almacenamiento que les permiten alterar el ritmo de salida de los productos de la refinería sin modificar el ritmo de refino.

5.3.3. Concentración de la oferta

El Informe elaborado por la CNC en 2012 sobre *Información básica de los sectores de la energía*, analiza en cifras el sector para saber hasta qué punto se encuentra concentrada la oferta: de las 9 refinerías en territorio español, cinco pertenecen a la empresa Repsol, con una capacidad total de producción de 44,5 millones de toneladas/año de productos petrolíferos (el 58,8 por 100 del total). Otras tres pertenecen a Cepsa, con una capacidad total de 25,8 millones de toneladas/año (el 34,1 por 100 del total). Y una a BP, que tiene una capacidad de 5,4 millones de toneladas/año (el 7,1 por 100 del total). Si se realiza una comparación con las principales potencias europeas: mientras que en 2013 en España había 9 refinerías propiedad de 3 operadores, en Francia operaban 13 refinerías controladas por 5 operadores, en Alemania 13 refinerías propiedad de 9 operadores, en Reino Unido 10 refinerías en manos de 9 operadores y en Italia 17 refinerías de 10 operadores distintos. El mayor operador en España es titular de casi el 60 por 100 de la capacidad de refino, muy por encima de la cuota que tiene el primer operador en el resto de países.

En todas las provincias españolas, los principales operadores son siempre los mismos y en el mismo orden de relevancia: Repsol, Cepsa y BP. Aparte de tener gran ventaja por poseer la capacidad de refino del petróleo, cuentan también con las dificultades que existen para abrir nuevas estaciones de servicio en España y además, una vez que estas estaciones se abren surgen complicaciones con el suministro.

Cabe destacar que hay algunos operadores que han consolidado su presencia en el sector español, como son Meroil, AGIP o GALP, que han conseguido superar las barreras de entrada impuestas por los operadores tradicionales. Por otra parte, empresas como Total, Avanti o Shell han tenido que vender o intercambiar sus redes de estaciones de servicio y abandonar el mercado. (*Informe CNC sector carburantes, 2009*)

i. Los contratos de abanderamiento

Espejo Iglesias, 2014, en su publicación sobre el mercado mayorista de combustibles y carburantes en España, los define como “*contratos con una duración mínima de un año en el que las marcas se garantizan sus ventas a un determinado precio*”. Como

contrapartida, el distribuidor o estación de servicio se favorece del respaldo de una marca reconocida al poder vender bajo su rótulo y sobretodo la posibilidad de utilizar su tarjeta de fidelización. La estación de servicio puede beneficiarse, pero el precio que pagará por los suministros siempre será más alto que el ofrecido por los pequeños operadores que carecen de marca y que venden a precios más bajos. Las dos modalidades más comunes son: contrato en el que la titularidad de la gasolinera es del operador y la explotación de la estación de servicio es de un empresario independiente. Funciona como un régimen de franquicia en el que la petrolera realiza una inversión, asume los riesgos de la misma y obtiene un retorno.

Espejo Iglesias (2014) especifica que la segunda modalidad más común es aquella en la que la propiedad y la gestión es de un empresario independiente y lo que hace es comprar el carburante a un precio determinado, asumiendo el riesgo de subidas o bajadas por la fluctuación del precio del crudo.

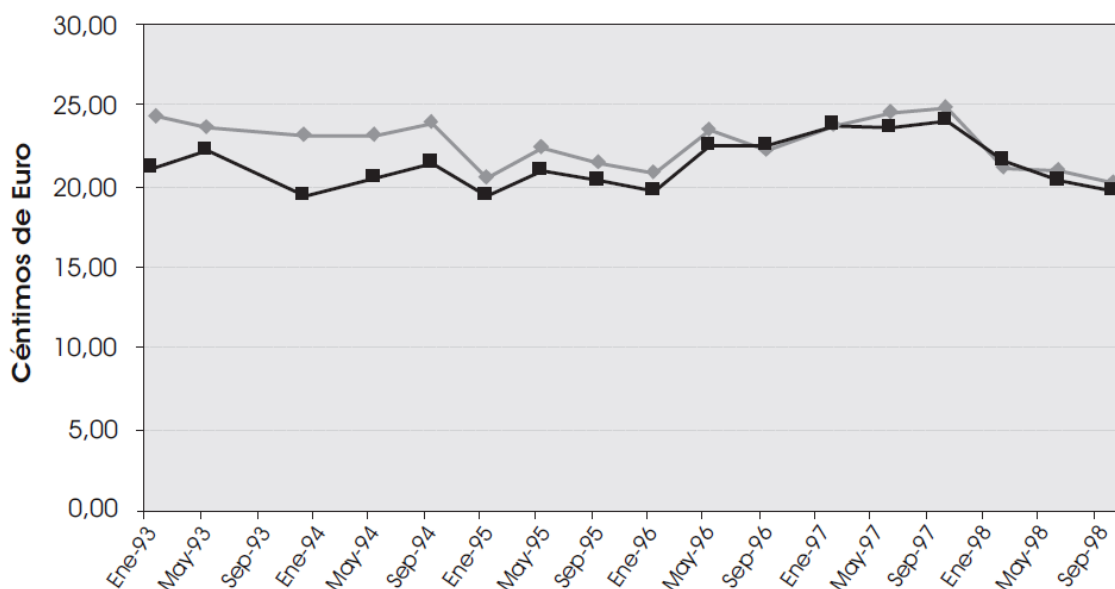
De Rojas, 2014, resalta en cifras la situación actual del sector en España: hay 10.200 gasolineras, de las que 2.500 son explotadas directamente por las compañías petroleras y 3.775 por operadores independientes, superficies comerciales y cooperativas bajo marcas blancas. Las restantes 4.000 trabajan bajo el régimen de abanderamiento.

5.4. Evolución de los precios de los carburantes

Los precios de los hidrocarburos en España se han situado tradicionalmente por debajo de los precios Europeos, sin embargo no siempre ha sido así. Si observamos la Ilustración 11 en la que la línea gris representa los precios medios españoles y la línea negra los precios medios europeos, se comprueba que esta afirmación no es cierta, aunque la diferencia entre estos precios sea muy pequeña.

Este hecho motivó la aplicación de la fórmula de precios máximos para lograr la convergencia a los europeos. Esta fórmula se dejó de aplicar en 1998. (Cavero y Bello, 2007)

Ilustración 11: Evolución de los precios de la gasolina SP95 (1993-1998)



Fuente: Oil Bulletin

El artículo publicado por Cavero y bello, 2007 sobre *La difícil conducción de la competencia por el sector de las gasolinas* resalta que, posteriormente al año 2000, los precios fueron intervenidos por el Gobierno para minimizar las inflaciones, y de esta forma, empezaron a situarse por encima de los precios medios europeos.

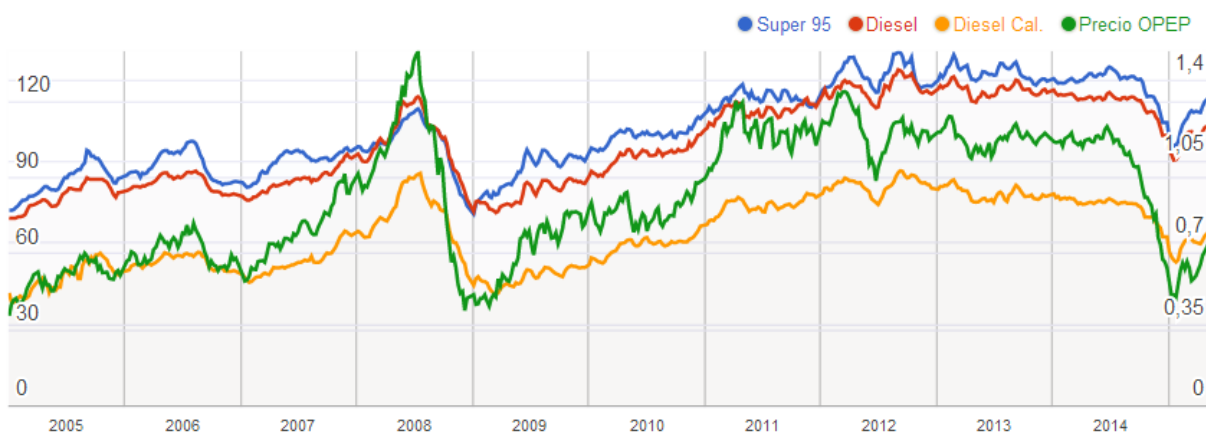
Desde la irrupción de la crisis económica en 2007, se produjo la ralentización de la actividad económica mundial y a la vez, esta paralización ha afectado al consumo de productos derivados del petróleo como son gasolinas líquidas, productos plásticos,...etc. Una demanda debilitada y una oferta en continua decadencia, tuvo como consecuencia que la tendencia de los precios de los hidrocarburos fuese aumentando hasta alcanzar máximos en 2008 (véase ilustración 12).

Las causas de este ascenso fueron, entre otras, el crecimiento de la demanda mundial, las restricciones en la oferta, la inestabilidad política, la debilidad del dólar, la

especulación, que intenta jugar con los picos de precios o tendencias alcistas, y el gasto tecnológico que cada vez es mayor para mantener las reservas de petróleo.

El *Boletín Mensual del BCE (Banco Central Europeo) de 2010* sobre los precios del petróleo, señala que en el segundo semestre de 2008, esta escalada se detuvo y los precios del crudo se desplomaron rápidamente, como consecuencia de la intensificación de la crisis financiera y de la desaceleración del crecimiento económico en las principales economías avanzadas. Pero a partir de 2009, estos precios comenzaron a repuntar, y su subida fue progresiva durante los siguientes años. Esta subida de los precios viene explicada por el aumento de la demanda global, que no se ve respaldada con un aumento de la oferta global; la oferta del petróleo es inelástica ya que no reacciona ante cambios de la demanda, su producción no aumenta o disminuye conforme lo haga la demanda. Esto también se debe a que el aumento de la oferta traería consigo el desarrollo de nuevos proyectos extractivos que requieren grandes inversiones tecnológicas y la capacidad productiva de las grandes empresas no puede ajustarse a estas variaciones.

Ilustración 12: Precios al consumidor de productos petrolíferos en España



Fuente: Web Datos Macro

La tendencia de los precios a partir del inicio de la crisis económica mundial ha sido la de aumentar progresivamente. El *BCE en su Boletín mensual de 2010*, justifica este aumento por el crecimiento de la demanda y del consumo por la globalización del comercio y la buena situación económica de los países ricos (véase tabla 2). En esta tabla se aprecia cómo la producción mundial de petróleo ha ido aumentando de forma progresiva, con algunas caídas por la crisis de 2007 que afectó a la producción mundial. Sin embargo, tal aumento de la producción no ha afectado a los precios de manera lógica, es decir, cuanta más producción menores precios, sino que éstos han continuado subiendo.

El *Boletín Mensual del BCE de 2010*, pone de manifiesto que Estados Unidos y la mayoría de países de la UE consumen hoy en día menos petróleo como consecuencia no

sólo de la crisis sino también de las políticas de ahorro energético. En Japón la demanda de petróleo cayó considerablemente en los años de crisis, para repuntar de nuevo en 2012 por el accidente de Fukushima de marzo de 2011 que propició un parón nuclear y una mayor importación de gas y petróleo.

Tabla 2: Consumo mundial de petróleo (2003-2012)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2012 % del total
EEUU	900,7	936,5	939,8	930,7	928,8	875,4	833,0	847,4	837,0	819,9	19,8
Japón	252,1	245,5	248,8	239,6	232,6	226,3	202,2	204,1	204,7	218,2	5,3
Alemania	125,1	124,0	122,4	123,6	112,5	118,9	113,9	115,4	112,0	111,5	2,7
España	76,1	78,4	79,3	79,3	80,3	77,9	73,5	69,5	68,5	63,8	1,5
China	271,7	318,9	327,8	351,2	369,3	376,0	388,2	437,7	459,4	483,7	11,7
India	116,5	119,5	121,9	128,3	138,1	144,7	152,6	155,4	163,0	171,6	4,2
Brasil	88,7	92,0	94,2	95,8	101,8	108,6	109,1	118,3	122,2	125,6	3,0
China	271,7	318,9	327,8	351,2	369,3	376,0	388,2	437,7	459,4	483,7	11,7
Total mundial	3719,0	3865,2	3911,6	3950,1	4009,7	3994,8	3921,6	4038,2	4081,4	4130,5	100,0

Fuente: BP Statistical Review of World Energy 2013

Según el artículo publicado en 2014 por el diario *El Periódico*, en la actualidad los precios del petróleo han sufrido una caída importante por dos motivos principales: en primer lugar, un error en las previsiones, es decir, la crisis ha reducido el consumo mientras que la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) ha producido más de lo que necesitaba el mercado.

Por otro lado, la aparición de la técnica denominada fracking, ha causado una revolución en los mercados. Esta técnica permite obtener gas o petróleo en zonas donde antes no eran fuentes de estas materias. El principal productor de petróleo del mundo, Arabia Saudí, ha reaccionado antes esta técnica bajando los precios, haciendo que el crudo estadounidense no sea rentable.

La situación en Europa es muy similar a la de España, los datos más recientes de precios se encuentran en la Tabla 3, donde se observa que Holanda tiene el precio más alto de gasolina 95 y Bulgaria el más bajo, y Reino Unido el más elevado de gasóleo, siendo Luxemburgo el más bajo.

España por su parte mantiene un precio intermedio entre los países más caros y la media europea, por ello no se incluye dentro de los países con el precio más elevado porque aunque los impuestos que se aplican son de los más bajos de la UE, los márgenes que obtiene una petrolera en España son muy superiores a los países de su entorno.

Tabla 3: Precios e impuestos de gasolina y gasóleo de automoción en la UE (Marzo 2015)

PAÍS	GASOLINA 95						GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN					
	PVP	PSI	IE	IVA en cts/litro	IVA en porcentaje	Porcentaje de impuestos en el PVP	PVP	PSI	IE	IVA en cts/litro	IVA en porcentaje	Porcentaje de impuestos en el PVP
ESPAÑA	126,3	58,2	46,2	21,9	21,0%	53,9%	116,8	59,8	36,8	20,3	21,0%	48,9%
MED_POND_EUROZ	143,9	55,1	64,2	24,6	20,6%	61,7%	123,3	55,5	46,8	21,0	20,5%	55,0%
MED_POND_TPUE	142,5	53,8	63,9	24,8	21,1%	62,2%	127,1	56,0	49,1	22,0	20,9%	55,9%
ALEMANIA	142,6	54,4	65,4	22,8	19,0%	61,9%	120,6	54,3	47,0	19,3	19,0%	55,0%
AUSTRIA	123,2	53,3	49,3	20,5	20,0%	56,7%	115,3	55,1	41,0	19,2	20,0%	52,2%
BÉLGICA	140,4	54,5	61,5	24,4	21,0%	61,2%	121,3	57,4	42,9	21,1	21,0%	52,7%
BULGARIA	112,0	57,0	36,3	18,7	20,0%	49,1%	117,6	65,0	33,0	19,6	20,0%	44,7%
CHEQUIA	115,2	48,4	46,7	20,0	21,0%	57,9%	116,9	56,7	39,9	20,3	21,0%	51,5%
CHIPRE	124,4	55,6	49,0	19,9	19,0%	55,3%	126,6	60,3	46,1	20,2	19,0%	52,4%
CROACIA	126,3	53,2	47,9	25,3	25,0%	57,9%	115,7	55,1	37,4	23,1	25,0%	52,3%
DINAMARCA	156,1	63,7	61,2	31,2	25,0%	59,2%	131,9	63,6	41,9	26,4	25,0%	51,7%
ESLOVAQUIA	130,4	51,7	57,0	21,7	20,0%	60,4%	118,3	58,0	40,6	19,7	20,0%	51,0%
ESLOVENIA	132,3	52,5	56,0	23,9	22,0%	60,3%	121,9	53,0	46,9	22,0	22,0%	56,5%
ESTONIA	114,8	53,4	42,3	19,1	20,0%	53,5%	112,2	54,2	39,3	18,7	20,0%	51,7%
FINLANDIA	149,2	58,0	62,4	28,9	24,0%	61,2%	138,3	65,3	46,3	26,8	24,0%	52,8%
FRANCIA	139,4	53,1	63,0	23,2	20,0%	61,9%	119,0	51,1	48,1	19,8	20,0%	57,1%
GRECIA	150,9	54,6	68,1	28,2	23,0%	63,8%	121,1	64,4	34,1	22,6	23,0%	46,8%
HOLANDA	160,3	55,1	77,4	27,8	21,0%	65,6%	127,8	56,6	49,0	22,2	21,0%	55,7%
HUNGRÍA	122,0	55,5	40,5	25,9	27,0%	54,5%	122,0	58,8	37,3	25,9	27,0%	51,8%
IRLANDA	137,9	51,3	60,8	25,8	23,0%	62,8%	129,9	55,7	49,9	24,3	23,0%	57,1%
ITALIA	157,8	56,5	72,8	28,5	22,0%	64,2%	145,1	57,2	61,7	26,2	22,0%	60,6%
LETONIA	115,3	52,9	42,3	20,0	21,0%	54,1%	112,3	58,2	34,6	19,5	21,0%	48,2%
LITUANIA	115,4	52,0	43,4	20,0	21,0%	55,0%	107,9	56,2	33,0	18,7	21,0%	48,0%
LUXEMBURGO	119,4	55,9	46,2	17,4	17,0%	53,2%	105,0	56,2	33,5	15,3	17,0%	46,4%
MALTA	135,0	62,5	51,9	20,6	18,0%	53,7%	128,0	64,2	44,2	19,5	18,0%	49,8%
POLONIA	113,1	51,2	40,8	21,1	23,0%	54,8%	112,8	56,1	35,6	21,1	23,0%	50,3%
PORTUGAL	146,1	57,0	61,8	27,3	23,0%	61,0%	121,8	58,8	40,2	22,8	23,0%	51,7%
REINO UNIDO	152,9	48,4	79,1	25,5	20,0%	68,4%	162,4	56,2	79,1	27,1	20,0%	65,4%
RUMANÍA	124,9	54,5	46,2	24,2	24,0%	56,4%	124,3	57,1	43,1	24,0	24,0%	54,0%
SUECIA	147,8	57,8	60,4	29,6	25,0%	60,9%	140,9	60,7	52,0	28,2	25,0%	56,9%

Fuente: Ministerio de Industria, Energía y Turismo

5.4.1. Factores de fijación de precios

Para conocer los factores que provocan alteraciones y hacen fijar un precio determinado de los carburantes en España en las estaciones de servicio, vamos a centrar el análisis en tres tipos de factores: factores de localización, factores de diferenciación y cotización.

i. Factores de localización

Uno de los factores principales que incide en el establecimiento del precio en una estación de servicio es la distancia existente entre ellas, de esta forma, según *Eckert y West (2005)* podemos hablar de cuatro tipos de competencia teniendo en cuenta que un precio colusivo es aquél que es superior al precio modal: competencia perfecta, imperfecta, colusiva y no colusiva. Los aspectos a tener en cuenta son:

- La mayor distancia entre dos EESS se traducirá en mayores precios finales.
- Cuanto mayor sea la distancia entre la estación de servicio con precio colusivo

de otra que no, mayor será la probabilidad de que se produzca un mantenimiento de precios elevados.

- Cuanto menor sea la distancia entre EESS de la misma marca que establezcan un precio colusivo, la probabilidad de mantener precios elevados será mayor.

Según *Bello y Contín (2013)*, los ejes principales de los que depende el precio en cuanto a localización se refiere son: distancia al competidor, número de EESS en un radio determinado (densidad), y la proporción de éstas con régimen de abanderamiento (densidad-marca).

También es importante tener en cuenta el tipo de vía donde se sitúe, así por ejemplo la estaciones situadas en vías de peaje tienen una posición monopolística puesto que se les permite la posesión de varias zonas continuadas por una misma marca. Se pueden distinguir autopistas, estaciones en carreteras nacionales, estaciones en centros urbanos, en zonas residenciales y en zonas industriales.

ii. Factores de diferenciación

El principal factor de diferenciación entre una estación y otra es la marca empleada. La competencia, en términos generales, está basada en el empleo de una marca u otra, son las marcas las que compiten entre sí por hacerse con la mayor cuota de mercado posible. Por ello es importante recordar lo que se comentó en el punto 5.3.3. que son los contratos de abanderamiento. La competencia en el sector de hidrocarburos existe entre los operadores integrados verticalmente y las marcas de operadores menores que compiten de forma independiente, es decir, poseen sus propias estaciones de servicio. Los primeros centran más sus esfuerzos en fidelizar al cliente, mientras que los otros basan su estrategia en el mantenimiento de precios bajos. (*Hastings, 2004; Bello y Cavero, 2008*)

Eckert y West, (2005) resaltan que otro de los aspectos importantes que diferencia una estación de otra y que determina un precio mayor o menor son los servicios ofertados. Esto es así porque el cliente no siempre elige una estación u otra por el precio, de esta forma si una estación ofrece por ejemplo servicio de lavado, alojamiento o restauración, puede ser un factor de diferenciación para preferirla antes que otra.

En una situación de competencia perfecta es de esperar que una estación que ofrezca este tipo de servicios tenga unos precios más bajos en los carburantes, aunque es posible que se dé la circunstancia de que aprovechando que posee estos servicios, establezca unos precios más altos o colusivos. En una situación de competencia perfecta esta última situación no tendría lugar. (*Eckert y West, 2005*)

Es posible también que se dé el caso de que el ofrecimiento de este tipo de servicios por parte de una estación, sea un elemento esencial para la rentabilidad del establecimiento y no solo el hecho de repostar.

iii. Cotización spot

El precio spot de los carburantes hace referencia al coste de producción de los carburantes. (*Bacon, 1991*)

De esta forma, esta cotización o precio spot es uno de los factores más importantes a la hora de establecer el precio de los carburantes en las estaciones de servicio puesto que será el umbral mínimo de precio.

5.4.2. Composición de los precios

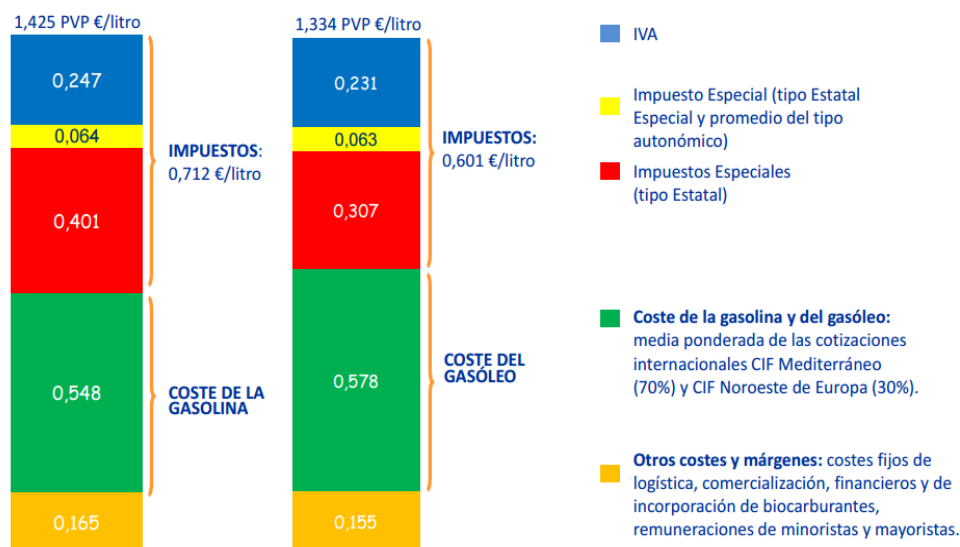
En la Ilustración 13 se aprecia la descomposición de los precios tanto de la gasolina como del gasóleo, en este caso en el año 2013. En el documento publicado en 2012 por *RACC (Real Automóvil Club de Cataluña)* sobre el *Análisis de los precios de los combustibles en España*, se especifica que el precio de los carburantes está gravado por tres tipos de impuestos: en primer lugar, el Impuesto Especial de Hidrocarburos, el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) y el Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (IVMDH).

El *RACC* resalta en su publicación de 2012 que para la gasolina un 49'89% son impuestos y para el gasóleo un 45'05%, es decir, aproximadamente la mitad del precio de un litro de carburantes son impuestos. Sin embargo, estos impuestos no son para la estación de servicio en sí, sino que van destinados a Hacienda, son cargas impositivas impuestas por el estado.

Si el sector hidrocarburos se caracterizase por ser de competencia perfecta, nos veríamos mucho más aliviados a la hora de pagar el combustible, sin embargo, si los impuestos que componen este precio bajasen, el Gobierno tendría que recaudar el dinero que antes conseguía de los impuestos en los hidrocarburos por otro lado, por lo que tampoco sería una solución viable.

Por su parte, el coste de la materia prima es independiente de la situación política de cada país, es decir, no varía según la economía sino más bien según los principales países productores de petróleo (Arabia Saudí, Estados Unidos, Irán,...etc.).

Ilustración 13: PVP Gasolina SP95 (Izquierda), PVP Gasóleo A (Derecha), Abril 2013



Fuente: Boletín Petrolero de la UE y cotizaciones internacionales

5.4.3. Fenómeno “cohetes y plumas”

Ya es conocido que el precio de los carburantes no sigue un modelo común y sus variaciones dependen de muchos factores, algunos de ellos comentados anteriormente. Aunque constantemente vemos en la prensa y la televisión cómo fluctúa el precio del crudo, estas variaciones no se reflejan de forma directa en los precios de los carburantes ofrecidos en las EESS.

En el *Boletín Económico del ICE (2013)*, el fenómeno es conocido comúnmente como “cohetes y plumas”: los precios suben de forma inmediata cuando lo hace el precio del crudo, y cuando, en cambio éste baja, se dilata su repercusión al consumidor durante algunas semanas.

Algunas petroleras tratan de negar este fenómeno, pero asociaciones como la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) denuncian la diferencia en la velocidad de variación del precio del combustible en función del precio del petróleo, ya que se notan más las subidas que las bajadas, por la ya conocida falta de competencia en el sector. (*Artículo: Las petroleras niegan el efecto cohete y pluma en los carburantes, web el economista, 2015*)

5.4.4. El efecto Lunes

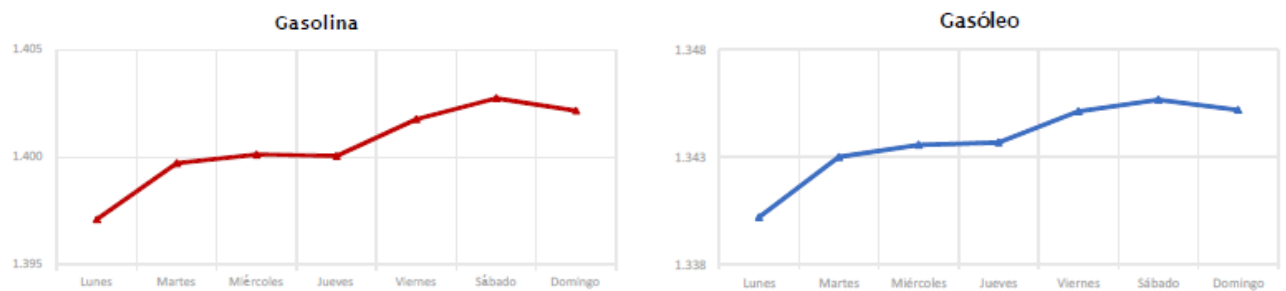
Otro de los fenómenos que giran en torno a los precios de los carburantes en España es el llamado “efecto lunes”. Según *Jiménez y Perdiguero, 2014*, “*dado que la Comisión Europea recoge los datos de precios finales los lunes de cada semana, hay indicios sobre una manipulación de precios minoristas ese día de la semana, de forma no justificada económicamente, para alterar las estadísticas europeas y conseguir de esa forma reducir el impacto mediático de la noticia*”.

En el estudio que realiza a lo largo del artículo, se pone de manifiesto que existe verdaderamente este efecto y llega a las siguientes conclusiones:

- Los lunes es el día de precios más bajos en las EESS que no pertenecen a hipermercados.
- Este efecto es más evidente en el año 2012 que en años anteriores.
- En Canarias, este efecto no llega a las EESS.
- Por último, esta práctica es más evidente cuando España se sitúa en una posición alta en el ranking del Oil Bulletin.

Si observamos la Ilustración 14 elaborada por el Real Automóvil Club de Cataluña (RACC), se observa como el efecto lunes se cumple al menos en el periodo de tiempo estimado (de 2013 a 2012).

Ilustración 14: Precios medios por días de la semana (Septiembre 2013-Septiembre 2012)



Fuente: RACC

5.5 Principales empresas del sector: rivalidad y competencia

A lo largo de todo el trabajo se ha ido haciendo hincapié en el control que tres operadores realizan sobre el sector de los hidrocarburos en España, estos operadores son, por orden de relevancia, Repsol, Cepsa y BP.

A continuación se hará una breve introducción sobre cada una de ellas para luego analizar el impacto conjunto que tienen en la economía española y la forma en la que afectan las decisiones y estrategias que desarrollan.

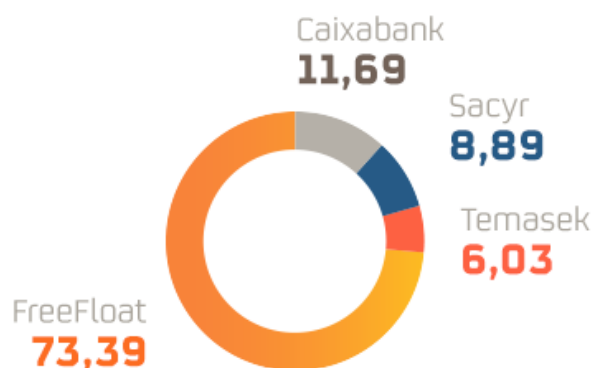
5.5.1. Repsol

Extraído de su propia página web: *“Repsol es una multinacional de energía española, de especial presencia en el mercado de hidrocarburos, con sede social en Madrid, y que fue fundada en octubre de 1987. En su origen estuvo conformada por la agrupación de una serie de compañías, previamente pertenecientes al Instituto Nacional de Hidrocarburos (INH), con actividades en la exploración, producción, transporte y refino de petróleo y gas. Además produce, distribuye y comercializa derivados del petróleo, productos petroquímicos y gas licuado y vende gas natural.”*

Su proceso de privatización fue bastante dilatado en el tiempo, desde 1989 hasta 1997, por el que atravesó diferentes etapas, comenzando por la salida a bolsa, pasando por numerosas Ofertas Públicas de Venta (OPV) y culminando con la constitución de un núcleo estable de accionistas. (Bosch, 2008)

Hoy en día, este núcleo accionarial está formado por los miembros que se observan en la Ilustración 15:

Ilustración 15: Distribución accionarial Repsol (Enero 2015)



Fuente: Web Repsol

La actividad de Repsol se centra en las siguientes áreas de negocio:

- Upstream, que hace referencia a las operaciones de exploración y producción de hidrocarburos.

- GNL, que se encarga de la licuefacción, transporte y regasificación del gas natural, así como de su comercialización.
- Downstream, se refiere al refinado y la comercialización de productos petrolíferos, química y gases licuados del petróleo.
- Su operativa también se centra en las operaciones realizadas por las sociedades de su grupo de empresas, como son YPF, S.A. y Gas Natural Fenosa

5.5.2. Cepsa

En su página web Cepsa se define como: *“(Compañía Española de Petróleos, S.A.U.) es una compañía energética global, presente en todas las fases de la cadena de valor del petróleo, formada por más de 10.000 profesionales.”*

A diferencia de Repsol, Cepsa posee un accionista único IPIC (International Petroleum Investment Company) que tiene el 100% de las acciones de la empresa

Las actividades que realiza engloban toda la cadena de valor del petróleo entre las que se encuentran:

Ilustración 16: Actividades Cepsa



Fuente: Propia con datos de la web Cepsa

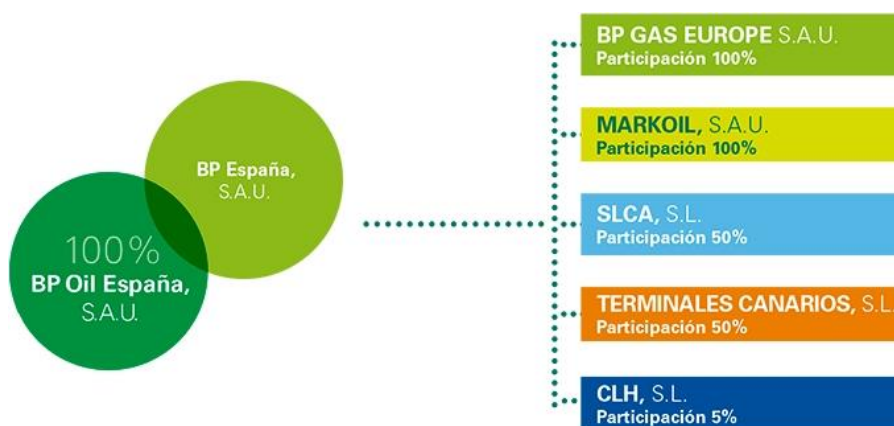
5.5.3. BP

“BP es una de las principales compañías internacionales de gas y petróleo a nivel mundial, está presente en España desde 1954, cuenta con cerca de 900 empleados, más de 640 estaciones de servicio y es hoy una de las principales empresas energéticas del país. BP ocupa el tercer puesto en el mercado petrolífero español, con una cuota de volumen en torno al 10%; mantiene además una posición destacada en el mercado industrial del gas natural.” (Web BP)

Al igual que Repsol y Cepsa sus principales actividades son exploración y producción; refino y marketing; y energías alternativas. A través de estas actividades, BP provee combustible para el transporte, energía para calefacción y luz, lubricantes y productos petroquímicos para una variedad de aplicaciones.

Las principales compañías que conforman el grupo BP aparecen en la ilustración 17:

Ilustración 17: Principales compañías del grupo BP en España



Fuente: Web BP

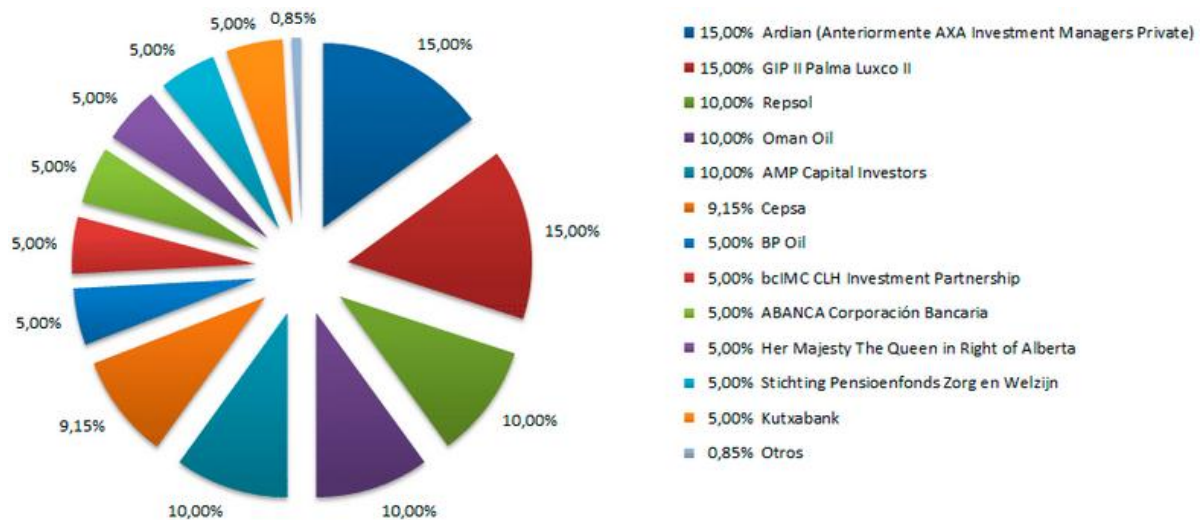
5.5.4. CLH

“El Grupo CLH es la principal empresa de almacenamiento y transporte de productos petrolíferos de España, además de una de las mayores compañías privadas dentro de su sector a nivel internacional. Desempeña un papel clave para garantizar a la sociedad un acceso fácil y seguro a los productos petrolíferos y basa su gestión en criterios de compromiso con la sostenibilidad, la seguridad, la eficiencia y la colaboración con la sociedad, como recoge su Misión, Visión y Valores.” (Web CLH)

Como se comentó en epígrafes anteriores, podemos encontrar en su estructura accionarial a las principales empresas del sector (véase ilustración 19). Este hecho ha sido muy criticado por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), ya que permite un mayor control por parte de estas empresas que poseen en sí

mismas toda la cadena de valor del petróleo al completo, lo que hace que la competencia sea casi inexistente.

Ilustración 18: Accionariado CLH



Fuente: Web CLH

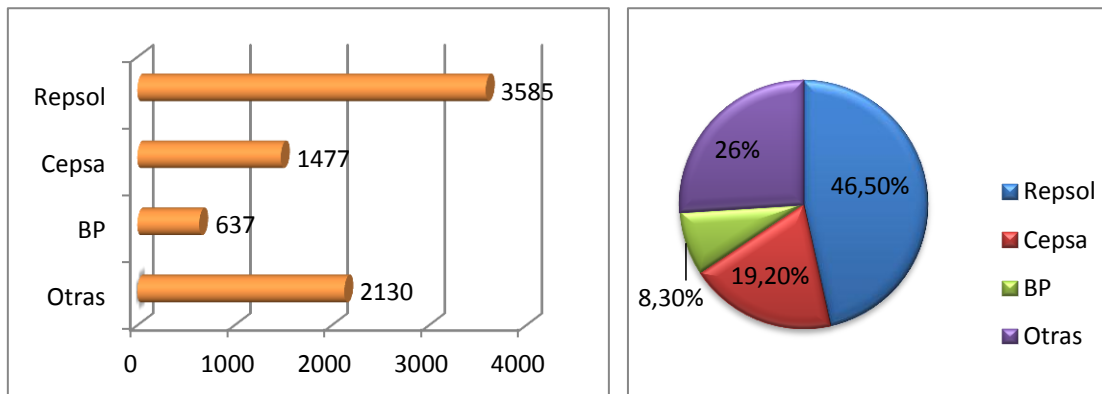
5.5.5. Rivalidad y competencia

Como ya se ha puesto de manifiesto en numerosas ocasiones a lo largo de este trabajo, el sector de hidrocarburos español se encuentra dividido y controlado por pocas empresas que ostentan todo el proceso de transformación que sufre el petróleo, desde su extracción hasta su venta para el consumo. Sólo hay que observar la ilustración 19 para saber hasta qué punto esta afirmación es cierta. Según *Díaz, (2013)*, hay que tener en cuenta que el 26% del mercado que hace referencia a “otras marcas” suelen adoptar las siguientes formas:

- Estaciones que son propiedad de pequeños empresarios independientes pero que firman contrato de suministro con alguno de estos tres grandes operadores.
- Estaciones propiedad de las petroleras gestionadas mediante régimen de franquicia.

En ambos casos, tanto el empresario como el cliente al que suministra la estación se ven obligados a aceptar las condiciones de las petroleras, además de que las ventas y los beneficios obtenidos no son al completo para el propietario de la estación sino que son de la empresa suministradora, la cual sólo otorga al propietario un porcentaje de las mismas.

Ilustración 19: Número de estaciones de servicio en España (Izquierda) Porcentaje de mercado en función del número de estaciones (Derecha) (Mayo 2015)



Fuente: Propia con datos extraídos de las páginas web Repsol, Cepsa y BP

El artículo publicado en la web RTVE con el titular “*El número de gasolineras crece un 20,3% en España desde el inicio de la crisis en 2007*”, señala que el número de estaciones de servicio aumentó en un 0,8%, sin que esto conllevara una disminución de los precios o una mayor competencia.

Bello y Contín (2013), ponen de manifiesto que el aspecto principal de la pobre competencia que existe en el sector son, en definitiva, los precios. Como se comentó en el epígrafe 5.4 de este trabajo, los precios de los carburantes en España no destacaban por ser de los más caros de la Unión Europea, sino que destacaban por tener los márgenes muy elevados, lo que reporta en una cuota mayor de beneficio por cada litro vendido para las empresas petroleras. A este hecho hay que sumar que los principales operadores del sector hagan pactos para determinar los precios de los carburantes y así repartirse el mercado a su antojo.

El Tribunal Superior de Defensa de la Competencia ha denunciado esta situación en numerosas ocasiones, el problema reside en que la cuantía de estas multas resultan ridículas en comparación con los beneficios que obtienen estas empresas.

Para ver un ejemplo de esta conducta, puede observarse la tabla 4, que hace referencia a los precios medios de la gasolina 95 y del gasóleo en el pasado mes de abril. La diferencia es mínima, e incluso en el caso de Repsol y Cepsa tienen el mismo precio medio en gasolina 95.

Tabla 4: Precios medios (€/l) en redes de operadores al por mayor (abril 2015)

OPERADORES AL POR MAYOR				
	Gna 95		GoA	
	PVP medio €/lt	Diferencia vs. Mes anterior c€/lt.	PVP medio €/lt	Diferencia vs. Mes anterior c€/lt.
REPSOL	1,309	2,032	1,204	0,922
CEPSA	1,309	2,358	1,203	0,786
BP OIL	1,310	2,159	1,198	0,746
RESTO OPERADORES	1,277	2,052	1,165	-0,017

Fuente: Informe mensual distribución carburantes EESS de abril de 2015

El gobierno por su parte ha jugado siempre un papel importante en el control de la competencia actuando mediante dos frentes: eliminación de barreras de origen administrativo y controlar en mayor o menor medida el comportamiento estratégico que tienen las empresas. Así por ejemplo desde 1992 se eliminaron algunas barreras administrativas como la distancia mínima entre dos estaciones; el acceso de terceros a CLH, o la implantación de medidas fiscales para la apertura de gasolineras en hipermercados. (*Cavero y Bello, 2007*)

i. Gasolineras “low-cost”

Un hecho importante a destacar que está haciendo cambiar el ámbito competitivo del sector es la aparición de las denominadas “gasolineras low-cost” o “gasolineras fantasma”. Un artículo publicado en el Diario 20 minutos en febrero sobre estas gasolineras, resume sus principales características:

- Precios más bajos que las gasolineras convencionales, según un informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC): el consumidor se puede ahorrar hasta 3,5 céntimos de euro (gasolina 95) o 4,5 céntimos (diésel).
- Carecen de personal de servicio, por lo que son “autoservicio”.
- Tienen un horario ininterrumpido.
- Están posicionadas en lugares estratégicos como centros comerciales.

Las razones por las que este tipo de gasolineras pueden mantener los precios tan bajos son: ahorro de costes por salario al carecer de personal; no añaden aditivos a los carburantes como realizan los grandes operadores

Los grandes operadores del sector se han visto obligados a actuar ante tal hecho, puesto que este tipo de gasolineras se hace cada vez más común en España. Para ello han creado sus propias estaciones low-cost: por parte de Repsol, las estaciones han pasado a denominarse “Campsa Express” y por parte de Cepsa, “Red Ahorro”. Con ello tienen el objetivo de adaptarse a entorno y recuperar la demanda perdida desde el inicio de la crisis en 2007.

6. Políticas públicas de alternativas: el caso de las energías renovables

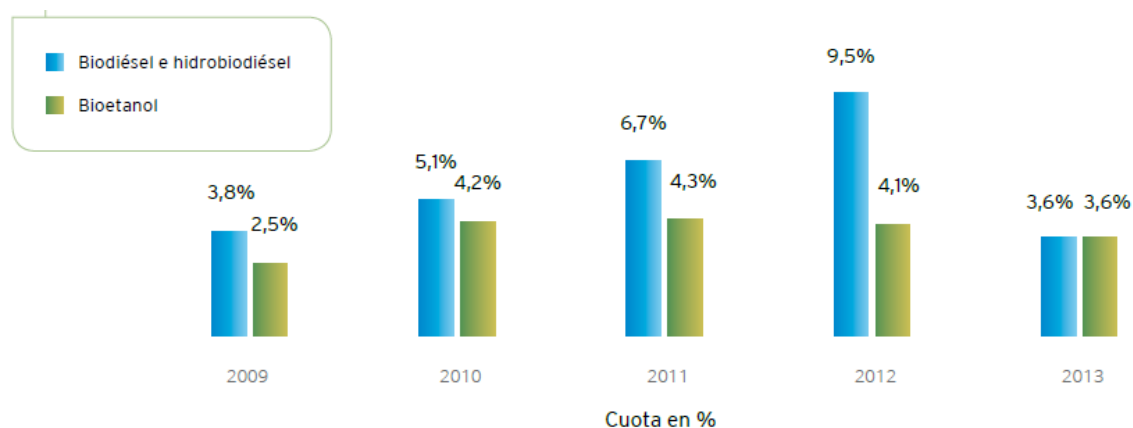
En la web de la *Agencia Andaluza de la Energía*, se definen las energías renovables como fuentes naturales inagotables y limpias que producen calor, electricidad y energía para el transporte. No producen gases de efecto invernadero ni otras emisiones que afecten al medio ambiente. Entre los diferentes tipos de energías renovables, cabe destacar la energía hidráulica, eólica, solar, geotérmica, mareomotriz, energía de la biomasa y los biocarburantes.

Vamos a centrar la atención en este aspecto sobre los biocarburantes; según la *Agencia de la Energía*, se definen como: “*combustibles de origen renovable que pueden utilizarse como sustitutivos (puros o mezclados en distintas proporciones) o aditivos de los carburantes convencionales: gasóleos y gasolinas.*”

Existen dos categorías de biocarburantes: por un lado, el biodiésel que se obtiene a partir de aceites y grasas de origen vegetal y animal y se emplea en motores diésel convencionales; y por otro lado el bioetanol, que es un alcohol que se obtiene a partir de la fermentación de sustancias azucaradas, que se usa para motores de gasolina o como aditivo o en mezcla directa con el combustible.

Según el *Estudio sobre el Impacto Macroeconómico de las Energías Renovables en España* de 2013, las energías renovables representaron en España el 14,2% del consumo total de energía primaria en 2013. Sin embargo, España tiene uno de los objetivos más bajos de la Unión Europea en cuanto a consumo de biocarburantes y es un hecho que no podrá cumplir el objetivo de energías renovables propuesto para 2020 sino se eleva el consumo de los mismos. Este objetivo consiste en que las energías renovables satisfagan el 20% de la demanda energética.

Ilustración 20: Cuota de mercado real en términos energéticos de los biocarburantes



Fuente: CNMC

Como se refleja en la ilustración 20, el 2013 fue un punto inflexivo en la cuota de mercado de los biocarburantes. El principal obstáculo que los biocarburantes tienen para su desarrollo es la falta de subsidios, y fue en este año cuando tuvo lugar la eliminación del impuesto de hidrocarburos. Este hecho unido a la bajada drástica en los objetivos propuestos por el gobierno, afectó de forma drástica al mercado de los biocombustibles.

La APPA (*Asociación de Empresas de Energías Renovables*) lucha para que los objetivos de consumo y producción vuelvan a ser elevados y se consiga así incrementar el uso de energías más limpias y rentables para el medio ambiente.

7. Conclusiones

La presencia de un sector de hidrocarburos para un país resulta clave para el correcto funcionamiento de su economía, ya que tanto la gasolina como el gasóleo son inputs básicos de una sociedad que hacen posible el transporte de mercancías y el desplazamiento diario de personas. A consecuencia del proceso de reestructuración que sufrió el sector petrolero español a lo largo del siglo pasado, la característica que lo define es la elevada concentración industrial que, básicamente, se encuentra en manos de sólo tres operadores (Repsol, Cepsa y BP).

El objetivo principal de este trabajo, tal y como se indicó en el inicio del mismo, era defender la idea de que el mercado de hidrocarburos en España es un oligopolio de hecho y se muestra como si fuese un mercado de competencia perfecta de derecho, ya que su conducta y forma de actuación le hacen tener rasgos oligopolistas. Este objetivo se ha logrado puesto que como consecuencia del importante grado de integración vertical existente en los operadores, el mercado se reparte entre tres grandes empresas que controlan toda la cadena de valor del petróleo. Además, éstos poseen una ventaja competitiva en comparación con otros competidores: su capacidad de refino les excluye de tener que importar el carburante y asumir, por tanto, los elevados costes de su transporte.

Algunas de las posibles soluciones que pueden llevarse a cabo para reducir la competencia en el sector podrían ser las siguientes: eliminación de las barreras administrativas y la simplificación de los trámites a la hora de abrir una estación de servicio; prohibir la imposición de precio de venta que algunos de los grandes operadores hacen sobre estaciones independientes a las cuales suministran; reducir la duración de los llamados contratos de abanderamiento o contratos de suministro en exclusiva por los que una estación se ve obligada a ser suministrada por un mismo operador durante un periodo de tiempo determinado; disminución de los márgenes de beneficio que cada petrolera obtiene por litro vendido, para así abaratar el precio de venta de los hidrocarburos.

Aun así, se ha comprobado que la situación económica de un país afecta a la demanda de hidrocarburos petrolíferos (se reduce su consumo), y para ello, las empresas deben adaptarse y cambiar su forma de ofrecer sus productos. Por ello han surgido las denominadas gasolineras “low-cost” que basan su estrategia en la disminución del precio de los carburantes a cambio de excluir otros servicios que son prescindibles en una estación de servicio.

Es importante destacar que el sector energético en general está sufriendo cambios gracias a los mayores esfuerzos en investigación y desarrollo sobre las alternativas energéticas al petróleo, entre ellas son de importante mención el gas que constituye una fuente de energía más limpia y cuyo horizonte de escasez es más lejano que los hidrocarburos; la energía eléctrica con la entrada en el mercado de los llamados coches

eléctricos, el hidrógeno y los bio-combustibles. Estos tres últimos tienen el inconveniente de que su coste es más elevado y su obtención más difícil.

En definitiva, la situación de inestabilidad del sector y la volatilidad de los precios han propulsado el estudio de nuevas fuentes de energía que supongan una alternativa al petróleo. Al igual que los precios, la demanda de hidrocarburos también varía ya que depende directamente de la economía de un país. Es necesario abrir las puertas a la competencia y hacer del mercado español, un mercado de libre comercio que no esté controlado por una minoría y cuyos precios se ajusten a la realidad de la situación, teniendo en cuenta la dependencia tan elevada que existe a este tipo de fuente de energía.

8. Fuentes bibliográficas

- Agencia Andaluza de la Energía: <https://www.agenciaandaluzadelaenergia.es/>
- APPA, Asociación de Empresas de Energías Renovables, (2013): «*Estudio sobre el Impacto Macroeconómico de las Energías Renovables en España de 2013*»
- Bacon, R.W (1991): «Rockets and feathers: the asymmetric speed of adjustment of UK retail gasoline price to cost changes» (p. 211-218)
- BCE, Banco Central Europeo, (2010): «*Precios del petróleo: factores determinantes e impacto sobre la inflación y la macroeconomía de la zona euro*» (p. 82-97)
- Bello, A., Contín-Pilart, I. (2013): «*Influencia de los factores de localización en la fijación de los precios de los carburantes de automoción en España*» (p. 46-61)
- Bello, A. y Cavero, S. (2008): «*The Spanish retail gasoline market. New patterns of competition since the liberalization of the industry*» (p. 612-626)
- Bernanke, Ben, and Frank, Robert.: «*Microeconomía*» (3a. ed.). España: McGraw-Hill España, 2007. (297-335)
- Blog Technoindustria, (2015): «*Evolución del sector de hidrocarburos líquidos en España*» Disponible en: <https://technoindustria.wordpress.com/2015/03/18/evolucion-del-sector-de-hidrocarburos-liquidos-en-espana/>
- Boletín Económico del ICE, (2013): «*¿Por qué no hay competencia en el sector de los carburantes de automoción en España?* »
- Bosch, M.T., (2008): «*Repsol: de empresa pública a multinacional del petróleo*» (p. 219-221)
- Cavero, S., Bello, A. (2007): «*Estructura y estrategia competitiva en el mercado español de carburantes*» (p. 97-112)
- CNC, Comisión Nacional de la Competencia (2009): «*Informe sobre la competencia en el sector de carburantes de automoción. Trabajando por la Competencia*»
- CNE, Comisión Nacional de Energía (2006): «*Cronología del sector petrolero español*»
- CNE, Comisión Nacional de Energía (2012): «*Información básica de los sectores de la energía*» (p. 193-284)
- CNMC, Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2015): «*Informe mensual de supervisión de la distribución de carburantes en estaciones de servicio*» (p. 18-23)
- Consejo Económico y Social España, (2015): «*Informe de la competitividad de la empresa española en el mercado interno*»
- De Rojas, L.G. (2014): «*Los contratos de abanderamiento*» (p. 6-9)
- Diario 20 Minutos, (2015): «*Gasolineras 'low cost' en España: pros y contras de esta oferta*» Disponible en: <http://www.20minutos.es/noticia/2382289/0/gasolineras/low-cost/mas-baratas/#xtor=AD-15&xts=467263>
- Diario 20 Minutos, (2013): «*España en el punto de mira de las petroleras*» Disponible en:

- <http://www.20minutos.es/noticia/1930972/0/espana/exploracion-prospeccion/petrolera/>
- Díaz, A.L., (2013): «*Los márgenes de los carburantes en España, entre los más altos de la UE*»
Disponible en:
<http://noticiaslogisticaytransporte.com/logistica/04/11/2013/los-margenes-de-los-carburantes-en-espana-entre-los-mas-altos-de-la-ue/7644.html>
 - Eckert, A. y West, D., (2005): «*Price uniformity and competition in a retail gasoline market, Journal of Economic Behavior and Organization*» (p. 219-237)
 - Espejo, E., (2014): «*Breves comentarios del mercado mayorista de combustibles y carburantes en España*»
 - Hastings, J. (2004): «*Vertical relationships and competition in retail gasoline markets: Empirical evidence from contract changes in Southern California, The American Economics Review*» (p. 317-328)
 - Isbell, P. (2006): «*La dependencia energética y los intereses de España*» (p. 5-7)
 - Jiménez, J.C. (2013) : «*El sector energético*»
 - Jiménez, J.L., Perdiguero, J. (2014): «*Información, presión institucional y estrategias empresariales: El efecto lunes en el mercado español de gasolina*» (p. 38-54)
 - Ministerio de Industria, Energía y Turismo, (2015): «*Precios de carburantes y combustibles. Datos de Marzo de 2015*»
 - Observatorio del Inversor, (2012): «*La dependencia energética de España*»
Disponible en:
<http://www.observatoriodelinversor.com/la-dependencia-energetica-de-espana/>
 - Perdiguero, J., Borrell, J.R. (2007): «*La difícil conducción de la competencia por el sector de gasolinas en España*» (p. 113-125)
 - Perdiguero J., Jiménez J.L. (2009), «*¿Competencia o colusión en el mercado de gasolina? Una aproximación a través del parámetro de conducta*», *Revista de Economía Aplicada*, (p. 27-45)
 - RACC, (2012): «*Análisis de precios de los combustibles en España*»
 - *Revista Petroquímica, (2014)*
Disponible en:
<http://revistapetroquimica.com/hidrocarburos/>
 - Sánchez, Carlos (2014), *Diario El Confidencial*: «*La dependencia energética de España sigue bajando y ya se sitúa en el 73,3%*»
Disponible en:
http://www.elconfidencial.com/economia/2014-02-18/la-dependencia-energetica-de-espana-sigue-bajando-y-ya-se-situa-en-el-73-3_90804/
 - Santaló, Juan, (2011): «*El informe de la CNC sobre las petroleras*»
 - Voz Pópuli, (2014): «*Las claves del éxito de las gasolineras 'low-cost' que inquietan a las estaciones tradicionales*» Disponible en:
<http://vozpopuli.com/economia-y-finanzas/52771-las-claves-del-exito-de-las-gasolineras-low-cost-que-inquietan-a-las-estaciones-tradicionales>
 - Páginas webs consultadas:
<http://www.minetur.gob.es/>
<http://www.elperiodico.com/>
<http://www.repsol.com/>
<http://www.cepsa.com/>

<http://www.bp.com/>

<http://www.clh.es/>

<http://www.appa.es/>