

Petroleras: las grandes beneficiadas de la guerra

Cómo han aumentado los ingresos de las petroleras desde la Invasión de Ucrania



CLAVES DEL ANÁLISIS

- La industria del petróleo ha registrado al menos 3.000 millones de euros en ingresos extra¹ a través de la venta de diésel y gasolina en la UE desde el comienzo de la invasión de Ucrania por parte de Rusia².
- Extrapolando a todo el mes de marzo, las petroleras han logrado cada día **una media de 107 millones de euros en ingresos adicionales**, sumando un total de **3.300 millones de euros de ingresos extra**.
- Mientras la ciudadanía de la UE sufre unos precios desorbitados nunca antes vistos, **cada día las petroleras acumulan ingresos extra** por valor de **94 millones de euros por la venta de diésel y 13 millones por la venta de gasolina**.

Los **ingresos diarios adicionales** conseguidos por la industria del petróleo a lo largo de la UE alcanzan, en promedio, las siguientes cifras por país:



Alemania
38,2

millones de euros
(30,6 mill. € por venta de diésel, 7,6 mill. € por venta de gasolina)



Francia
13,3

millones de euros
(13 mill. € por venta de diésel, 0,3 mill. € por venta de gasolina)



España
7,6

millones de euros
(7 mill. € por venta de diésel, 0,6 mill. € por venta de gasolina)



Austria
4,3

millones de euros
(3,7 mill. € por venta de diésel, 0,6 mill. € por venta de gasolina)



Italia
12,5

millones de euros
(10,4 mill. € por venta de diésel, 2,1 mill. € por venta de gasolina)



Bélgica
2,2

millones de euros
(2,1 mill. € por venta de diésel, 0,1 mill. € por venta de gasolina)



Países Bajos
4,3

millones de euros
(3,5 mill. € por venta de diésel, 0,8 mill. € por venta de gasolina)



Escandinavia
(Suecia, Finlandia y Dinamarca)
4,6

millones de euros
(4,5 mill. € por venta de diésel, 0,1 mill. € por venta de gasolina)

¹ Las aproximaciones siguientes calculan los ingresos adicionales de la industria del petróleo por la venta de diésel y gasolina. Esto no significa que sean beneficios antes de impuestos (ebitda). Sin embargo, sí que existe una fuerte correlación entre ingresos adicionales y beneficios, ya que los costes han permanecido en niveles más o menos similares. El aumento de costes en las refinerías -impulsado por los precios disparados del gas- debe compensarse con otras tendencias favorables a los márgenes de las refinerías, como los actuales descuentos al barril de los Urales (hasta del 30%), principal importación de crudo en la UE, o la situación favorable del mercado de las petroleras que también comercializan gas fósil, que también se benefician del alto precio del mismo. Por tanto, podemos asumir que los ingresos extra se traducirán también en beneficio antes de impuestos (ebitda) en una magnitud similar, aunque no necesariamente con una ratio 1-a-1. Para una explicación más detallada de la relación entre ingresos y beneficios, consúltese el [informe completo](#) (capítulo 2d, página 12).

² El estudio considera la media del barril de crudo Brent entre enero y marzo, comparado con el precio semanal en las gasolineras de la UE proporcionado por el 'Oil Bulletin' de la Comisión Europea entre el 7 y el 28 de marzo de 2022. La estimación final de los márgenes en los ingresos nos permite ofrecer una aproximación certera sobre cómo han sido los 'beneficios caídos del cielo' conseguidos desde el inicio de la guerra de Ucrania el pasado 24 de febrero. Asumiendo que no ha habido grandes cambios en otros costes (ver nota n°1 o capítulo 2d del [informe completo](#)), nos permite ofrecer también una estimación fiable de cómo han aumentado los beneficios antes de impuestos de estas compañías petroleras.

En toda Europa, extrapolando al **mes de marzo completo**, la industria del petróleo ha logrado unos **ingresos extra** por la venta de diésel y gasolina, en promedio:

1.180

millones de euros en
Alemania

412,3

millones de euros en
Francia

235,6

millones de euros en
España

133,3

millones de euros en
Austria

387,5

millones de euros en
Italia

68,2

millones de euros en
Bélgica

133,3

millones de euros en
Países Bajos

142,6

millones de euros en
Escandinavia
(Suecia, Finlandia y Dinamarca)



- Se observan **diferencias significativas entre los países de la UE** sobre los datos de ingresos adicionales, tanto el dato diario como el total de marzo, **dependiendo tanto del poder adquisitivo de los consumidores como de la situación competitiva del mercado.**
 - **Los márgenes del diésel y la gasolina** se incrementaron sobre todo en **Alemania, Austria e Italia.**
 - El margen del **diésel** se incrementó notablemente en todos los países, en comparación con la gasolina. Alemania es donde más se nota dicha diferencia, seguida de Austria, Países Bajos y Francia,
 - Los consumidores alemanes han pagado casi el 36% del total de ingresos extra (107 millones de euros al día) derivados de la venta de diésel y gasolina.
- **Los márgenes de venta, en especial del diésel vendido en las gasolineras, se incrementaron notablemente** en toda la UE entre enero y marzo de 2022, **con una media de 36,52 céntimos por litro.** El mayor incremento se detecta en Alemania, con 28,3 cent/l, seguido de Austria (19 cent/l), Países Bajos (18,9 cent/l), Italia (17 cent/l) y Francia (15 cent/l).

**CONSULTA [AQUÍ](#) EL
ANÁLISIS COMPLETO.**

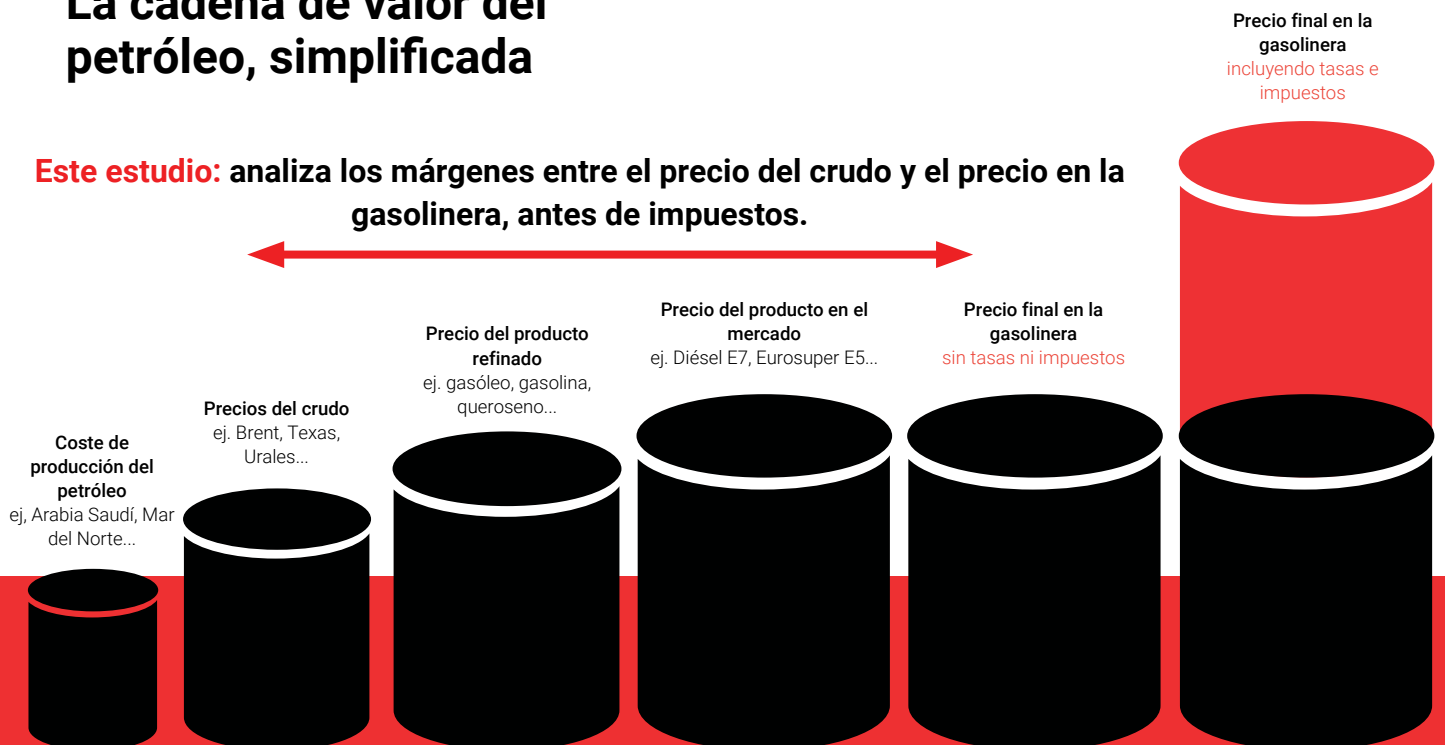
SOBRE EL ANÁLISIS

La oficina de Greenpeace CEE³ ha encargado este análisis al instituto de investigación **Energy Comment**, liderado por el doctor experto en energía Steffen Bukold, para examinar los ingresos adicionales y los beneficios obtenidos durante la crisis por la industria europea del petróleo como resultado de la venta de diésel y gasolina desde que comenzó la invasión de Ucrania por parte de Rusia.

El estudio se centra en analizar el rápido incremento de los márgenes entre los precios del crudo en el mercado internacional y el precio final en las gasolineras europeas, excluyendo tasas e impuestos (ver gráfica siguiente). Este estudio examina el desarrollo de los márgenes a lo largo de toda la cadena de suministro, desde que el crudo entra en el mercado europeo hasta la venta de diésel y gasolina al cliente final, tal y como se muestra a continuación.

La cadena de valor del petróleo, simplificada

Este estudio: analiza los márgenes entre el precio del crudo y el precio en la gasolinera, antes de impuestos.



³ Greenpeace Central and Eastern Europe

FASES DEL ANÁLISIS

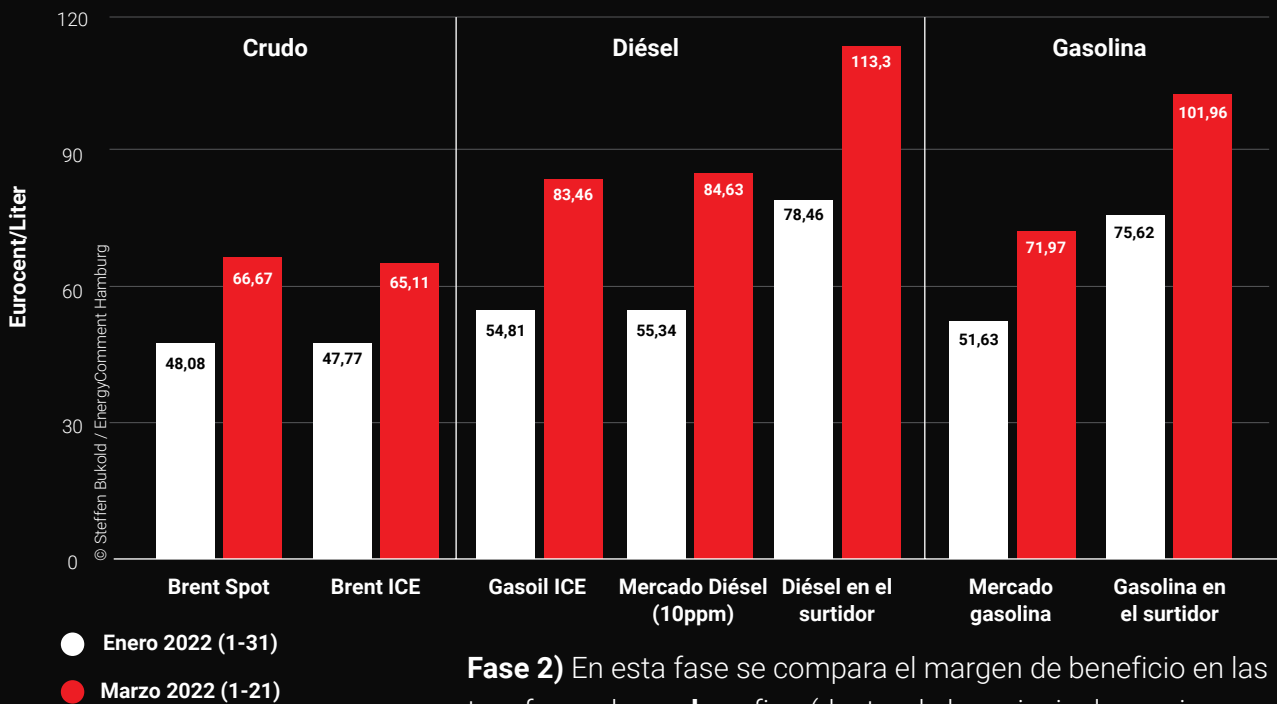
Así aumenta el precio del barril de crudo al surtidor de gasolina

Este estudio analiza en tres fases el alcance de los nuevos beneficios obtenidos por las petroleras en Europa, basándose en el desarrollo de los márgenes de venta a lo largo de la cadena de suministro:

Fase 1) Se realiza un análisis del precio medio en toda la UE desde enero a marzo (1-28 de marzo) a lo largo de la cadena de valor del petróleo, que sienta las bases para el cálculo posterior. Se incluyen tanto los precios medios del crudo Brent (Brent Spot e ICE Brent), de los productos de refino y los precios finales en las gasolineras, excluyendo tasas e impuestos.

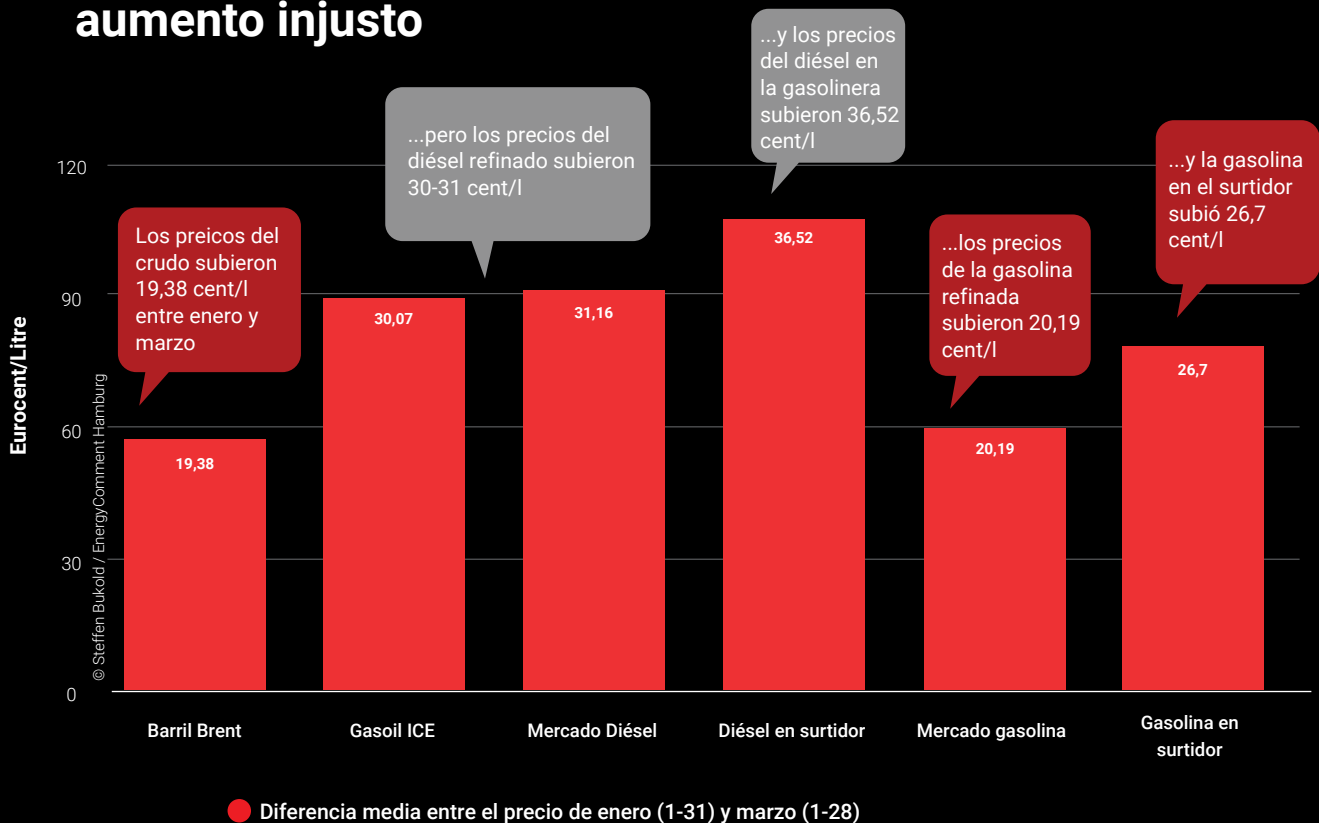
El cálculo de los márgenes de beneficio está basado en la media de los precios del crudo frente al precio medio final en los surtidores. Los precios intermedios ('barge prices') se refiere al precio de los barcos petroleros en la región de Rotterdam (Países Bajos). Se elige esta zona de referencia ya que refleja el nivel de precios en las regiones europeas donde se consume la mayoría de combustibles fósiles (Alemania, Francia y el Benelux), ofreciendo un mayor detalle de cómo se distribuyen los márgenes de beneficio a lo largo de la cadena de suministro en este polo del petróleo en Europa.

La gráfica inferior muestra cómo todos los precios han aumentado en los últimos dos meses, como se esperaba. ¿Pero han aumentado de forma proporcional? Esta parte se analiza en la fase 2 del análisis.



Fase 2) En esta fase se compara el margen de beneficio en las tres fases de **crudo**, refino (dentro de las principales regiones consumidoras de petróleo en la UE) y **distribución** (precio final en las gasolineras). De este análisis se desprende que **los márgenes se han incrementado de forma no proporcional a los costes**; en concreto las ganancias en los sectores de refino y distribución crecen de manera desproporcionada en comparación al incre-

Ingresos extra por litro: un aumento injusto



mento del precio del crudo, más moderado, tal y como se observa en la siguiente gráfica.

Mientras que el precio del crudo aumentó cerca de 19 céntimos por litro, la industria del petróleo ha venido aplicando recargos muy superiores a lo largo de la cadena de suministro.

Estos recargos son especialmente intensos en el caso del diésel. Así, el diésel refinado para la zona de Rotterdam (principal área de consumo en la UE) cuesta cerca de 30 céntimos más por litro que el crudo. Los precios del diésel en las gasolineras también han aumentado una media de 36 céntimos por litro entre enero y marzo. Es un claro indicador de cómo el margen bruto en refinería para el diésel ha crecido significativamente.

La cadena de valor de la gasolina muestra una tendencia similar, aunque más débil, con escasa diferencia entre los incrementos del crudo y del producto refinado. El margen para la gasolina refinada casi no ofrecen cambios. No obstante, sorprende que los precios finales de la gasolina en el surtidor hayan aumentado mucho más que los precios del refino (26,7 c/l frente a 20,19 c/l). Parece por tanto que el margen de distribución de la gasolina ha aumentado notablemente.

Fase 3) Como los precios en las gasolineras europeas (sin incluir impuestos ni tasas) crecieron mucho más rápido que los precios de importación del crudo, los ingresos finales de las petroleras también han aumentado. Los ingresos extra por la venta de diésel y gasolina se han calculado multiplicando el extra aplicado en cada litro por su volumen de ventas en la UE (el detalle de la metodología puede consultarse en el [informe completo](#)). Para la estimación se han empleado los precios medios del barril de crudo Brent entre enero y marzo, y comparado dichos precios medios con el precio final en las gasolineras europeas, según el ['Oil Bulletin'](#) que publica la Comisión Europea.

Con estos datos, los ingresos adicionales de la venta de diésel suponen una media de 94 millones de euros al día, más 13 millones de la venta de gasolina, alcanzando un total diario de 107 millones de euros.

Extrapolando al mes de marzo completo, los ingresos extra de las petroleras suponen cerca de 3.300 millones de euros.



¿INGRESOS O BENEFICIOS?

La aproximación anterior recoge los ingresos extra de la industria del petróleo procedente de la venta de diésel y gasolina. Pero ello no significa que se trate de beneficios adicionales antes de impuestos (Ebitda). ¿Cómo podemos asumir que la industria ha obtenido beneficios en la misma proporción? Sobre todo, cuando los costes de producción también se han incrementado debido al aumento del coste de la energía empleada en el proceso.

Los ingresos analizados en este estudio no se traducen en beneficios más altos antes de impuestos en una proporción directa. Sin embargo, se puede asumir que supondrán un beneficio en una escala similar. Existe una fuerte correlación entre ambas, considerando que los costes han permanecido más o menos igual.

El aumento del coste en las refinerías -impulsado por los desorbitados precios del gas natural- ayudó a la industria a creer que sus beneficios serían mucho menores que sus ingresos. No obstante, este aumento de costes ha de compensarse con otras tendencias que han favorecido los márgenes en las refinerías, como los altos descuentos vigentes para el crudo de los Urales (de hasta el 30%), el principal crudo de importación en la UE. Además, los precios del gas natural ya eran notablemente elevados antes de enero, por lo que el ingreso entre enero y marzo de 2022 debe considerarse dentro de este contexto. Por otra parte, la situación favorable del mercado para las grandes petroleras que también producen y comercializan gas fósil compensa buena parte del aumento de los costes.



OTRAS CLAVES SOBRE EL PETRÓLEO Y EL TRANSPORTE

Hoy, el petróleo es todavía la principal fuente de energía en el mundo. Cada día se consumen **cerca de 100 millones de barriles**, el equivalente a 1.157 barriles por segundo, o dos super petroleros cada hora.

Casi **el 70% del petróleo en la UE se dedica al transporte.**⁴ Con **Rusia como el mayor suministrador de petróleo en la UE (27%)** alrededor de **uno de cada cuatro coches, camiones o aviones en la UE funciona con petróleo ruso.**

Las exportaciones de petróleo suponen **la principal fuente de ingresos de Rusia.** Un dinero que está ayudando a financiar la guerra contra Ucrania.

⁴ Se consideran también los consumos de los sectores agrícola y forestal, ya que se trata en su mayoría de vehículos industriales y de transporte.



REPower

**DEMANDAS DE
GREENPEACE**

La guerra en Ucrania es una nueva demostración de las terribles implicaciones que supone la dependencia de los combustibles fósiles en el sistema energético europeo, que contribuye no solo a acelerar la crisis climática, sino también a financiar conflictos armados. Una vez más, se ha puesto al descubierto cómo la industria del petróleo continúa financiando conflictos al mismo tiempo que se beneficia de los mismos.

Mientras que los líderes y la Comisión Europea continúan buscando una respuesta a la invasión rusa de Ucrania y al aumento de los precios de la energía, Greenpeace lanza las siguientes demandas a los mandatarios de Europa:

- 1. Los gobiernos nacionales deben evitar que las petroleras sigan beneficiándose de la guerra, aplicando nuevos impuestos sobre sus beneficios y empleando dichos fondos para ayudar a los hogares más desfavorecidos a que puedan satisfacer sus necesidades de energía y transporte cuando no tengan otras alternativas, así como acelerar la transformación del sector transporte hacia un sistema de movilidad más limpio y justo, y menos dependiente del petróleo.**

En respuesta a la invasión rusa de Ucrania, la Comisión Europea ha confirmado en su acción **REPowerEU** que «los estados miembros puedan redistribuir entre los consumidores los ingresos procedentes de los elevados beneficios del sector energético.» Al mismo tiempo, los presidentes y gobiernos han declarado abiertamente que la UE debe **reducir su dependencia** del carbón, del gas **y del petróleo**.

Pese a este claro compromiso, la Comisión Europea ha ignorado al sector del petróleo. Incluso en las directrices de la Comisión sobre cómo los estados miembros pueden gravar los beneficios de las compañías energéticas, los cuales figuran en el anexo del programa REPowerEU, se refieren únicamente a impuestos para las eléctricas, ignorando los enormes beneficios que están registrando las petroleras.

Apenas un par de Estados miembros han hecho uso de esta posibilidad de aplicar impuestos sobre los beneficios, y para sorpresa de nadie, se han centrado únicamente en los mercados del gas y la electricidad. Por lo tanto, **Greenpeace exige a la Comisión Europea que extienda sus directrices para que los Estados miembros puedan aplicar impuestos a los beneficios de las petroleras** para cubrir también esta parte del sector energético.

2. La Comisión Europea debe dirigir **una investigación que analice los desproporcionados aumentos del precio de los combustibles** en la UE en las últimas semanas para verificar que no son debidos **a acuerdos de fijación de precios** o a un **cártel entre compañías**.

Varios Estados miembros, como **Austria** y **Alemania**, ya han indicado a sus organismos federales de mercados y competencia que investiguen el origen de los precios disparados de los combustibles frente a posibles acuerdos de fijación entre las petroleras.

Ante la posibilidad de que las empresas de gas hayan podido quebrantar las normas sobre competencia de la UE, la Comisión Europea ya encargó varias **inspecciones sorpresa en el sector del gas alemán el pasado mes de marzo**. Por tanto, sería razonable que la Comisión aplicase también la misma celeridad sobre las petroleras.

3. La Comisión Europea debe dar instrucciones claras a los Estados miembros para que **reduzcan cuanto antes su consumo de petróleo y acelerar la descarbonización del transporte en la UE**, un sector que supone **casi dos tercios de la demanda de petróleo** en toda la Unión. Para lograr este objetivo, la Comisión Europea debe tomar medidas para **reducir el uso de los transportes que más dependen del petróleo y promover el cambio hacia modos más limpios**, tal y como detalla el próximo programa REPower que se presentará en mayo.

Como medidas inmediatas para reducir la dependencia del petróleo, Greenpeace demanda prohibir los vuelos cortos y los vuelos privados en la UE siempre que exista una alternativa por ferrocarril, así como hacer más asequibles los billetes de tren, potenciar el trasvase de mercancías del camión al ferrocarril y establecer límites de velocidad más estrictos en carretera.

A largo plazo, los gobiernos europeos deben asegurar el fin de la venta de vehículos diésel y gasolina antes de 2028, reducir el número de vuelos intracomunitarios y aumentar el servicio de transporte público y **ferrocarril**. **Greenpeace ha desarrollado un profundo análisis sobre cómo descarbonizar el transporte europeo antes del año 2040 en su informe «Transport Roadmap»**.

Para asegurar una transición justa, estas medidas para reducir la dependencia del petróleo deben incorporar acciones para no afectar negativamente a los hogares más desfavorecidos y a la clase trabajadora.



GREENPEACE

Publicado por:
Greenpeace in Central- and Eastern Europe
Wiedner Hauptstraße 120 - 124, 1050 Vienna
E-Mail: service@greenpeace.at
www.greenpeace.at

©Abril 2022