

Análisis Sobre El Mercado Energético Mundial

Del 22 al 29 de agosto de 2008

Por Hernán F. Pacheco

Índice:

<u>Análisis I</u> : Continuidad del ciclo alcista de los commodities	3
<u>Estrategia</u> : Suspensión de la producción hasta un nuevo impulso en los precios de los metales	5
✓ <i>La construcción de autos híbridos impulsará la demanda de níquel</i>	7
<u>Análisis II</u> : El boom de las plataformas petroleras offshore	8
Análisis de la escasez de gasoil ¿un problema crónico?	12
✓ <i>Refinación operando al límite</i>	16
✓ <i>Importación y exportación de gasoil</i>	17
Commodities	22

Análisis I: Continuidad del ciclo alcista de los commodities

No es novedad que los precios internacionales de los commodities siguen en trayectoria alta, más allá de las oscilaciones. Los precios del maíz, trigo, soja, arroz, petróleo, níquel, estaño, entre otros, prueban nuevos récords históricos. Lo que es novedad y lo que sorprende es la longevidad de este ciclo de alzas. Los aumentos de los precios internacionales ocurren desde inicios de 2002, o sea hace 6 años. Con eso, el actual movimiento de cotizaciones es distinto al patrón histórico de los ciclos de precios de commodities.

Los estudios indican que el ciclo de alzas de precios de los commodities suelen a perdurar en una media de 29 meses. Los ciclos de baja de los precios de los commodities, por su parte, tienden históricamente a no ser sólo más largo, con una duración media de 39 meses, como más intensos que los alzas. Lo que también sorprende es que a pesar del acomodamiento de la actividad económica mundial, el aumento de los precios internacionales no se está aferrando. Por el contrario, está acelerándose. En 2007, estos aumentaron en un 11,8%. En los últimos 12 meses, hasta abril de este año, esta elevación fue del 18,8% conforme el índice del CRB (Commodity Research Bureau).

¿Cuáles son las causas de este ciclo? Se sabe que la demanda de los países emergentes por commodities viene expandiéndose en los últimos años. Pero eso no significa que sea esta la única motivación para el aumento de sus precios. Ambas, demanda y oferta ayudan a explicar al menos una parte de las causas del actual ciclo. El ciclo de commodities puede impactar en las economías emergentes de diferentes formas. Por lo menos dos factores relacionados a la demanda ayudan a explicar el movimiento de alza de los precios internacionales. Primero, es un hecho que las economías emergentes vienen impulsando la demanda por esos activos, una tendencia que deberá continuar los próximos años. Los incrementos anuales en el consumo global de los principales grupos de commodities durante el periodo de 2001 a 2007 fueron superiores a los del periodo de 1980 a 1990. Eso resultó en el crecimiento de la renta per cápita, de la rápida industrialización y del crecimiento poblacional en las economías emergentes. Esos factores contribuyeron en la aceleración del ritmo de crecimiento de la demanda en los últimos años.

Hay ejemplos de esta creciente demanda de economías emergentes, en especial de China, en relación con diferentes tipos de commodities. Entre los commodities metálicos, la economía china sola fue responsable por cerca de un 90% del aumento del consumo mundial de cobre entre 2000 y 2006. En relación a los alimentos, por otro lado, hubo cambios de hábito nada irrelevantes: desde 1985, el consumo per cápita de carne en China pasó de 20 a más de 50kg de carne al año. China se transformó en el mayor importador de soja del Mundo, absorbiendo un 40% de las exportaciones mundiales.

Aún en relación a la demanda, un segundo punto a considerarse está en la reciente reducción de las tasas de intereses en la economía norteamericana y en el aumento de la aversión al riesgo. Con la expansión de los mercados financieros vueltos a los commodities en los últimos años, los precios de estos pasan cada vez más reflejar choques económicos. En tiempos de mayor aversión a riesgo, como el actual, el contagio de otros activos

financieros en los precios de commodities puede ser potenciado. En este caso, las inversiones financieras en activos derivados de commodities pueden servir de protección contra el aumento de la incertidumbre.

Pero el actual ciclo de commodities no es sostenido sólo por factores relacionados a la demanda. Hay también importantes factores relacionados con la oferta que deben ser considerados. El primero refiere a la depreciación de la moneda norteamericana. Como se sabe, los precios de los commodities son aún mayoritariamente denominados en dólares. En momentos de pérdida de su valor frente a otras monedas, los productores de commodities que tienen capacidad de definir los precios internacionales recurren al aumento de los precios de sus productos en dólares como una forma de mantener su poder de compra y así compensar la depreciación de la moneda norteamericana. Este es el caso de los precios del petróleo. Además de eso, los precios del petróleo, así como de otros commodities, también reflejan el efecto de la especulación financiera sobre activos reales.

Un segundo factor relacionado a la oferta se refiere a las transmisiones de precios entre diferentes commodities. Los aumentos de los precios del petróleo acaban por elevar la producción de sus sustitutos, como los biocombustibles. La creciente producción de biocombustibles, por su parte, aumenta los precios de sus insumos, como el maíz, para la producción de etanol y aceites vegetales, como la soja, la colza, el girasol y la palma, para producción de biodiesel. Hay otras formas de transmisión de precios del petróleo a los commodities agrícolas: cabe recordar que los derivados del petróleo son base para parte de los fertilizantes y defensivos agrícolas y, por lo tanto, determinantes del costo de la producción agrícola. Esa transmisión de precios entre diferentes commodities aún es potenciada por el hecho de que los stocks de diferentes commodities se encuentran en niveles históricamente bajos.

En el caso de los granos, como el trigo y el maíz, los stocks están en el nivel más bajo de las últimas dos décadas, lo que hace que los precios especialmente sensibles a la demanda en el corto plazo. Unido al hecho que para determinadas productos, como el petróleo, la capacidad de oferta es inelástica al aumento de precios no sólo en el corto plazo. Es decir, los grandes aumentos de precios resultan en un pequeño aumento de la oferta. En este caso, el contagio de precios de diferentes productos aumenta aún más.

Es necesario enfatizar que el ciclo de alza de los precios de los commodities viene sorprendiendo por su intensidad y longevidad. Su diagnóstico apunta a diferentes causas que no se limitan al aumento de la demanda de las economías emergentes.

El diario indio *The Financial Express*¹ invita a dos preguntas sobre los commodities: ¿se evaporará el interés de los inversores si los precios caen más en relación a los record recientes? Y ¿podrían las materias primas desestabilizar el sistema financiero? La siguiente medida indica la gran escala de esta actividad. Primero, el nivel de riesgo que siguen tomando los bancos de inversión, que, por su Administración de Posición Propia (Proprietary Trading) y broking están en poder para el sistema en su conjunto. El Credit Suisse estima que nueve grandes bancos de inversión, el total de *value-at-risk* de commodities, o la pérdida máxima estimada sufrieron en un día, se elevaron cinco veces desde 2002, en aproximadamente 360 millones de dólares. Esto representa un cuarto del riesgo total neto de lo que toman, y sugiere que estas instituciones pueden exponer sus *bets* equivocándose.

¹ The Financial Express, “*Bulls in a China shop*”, (25/8)

Estrategia: Suspensión de la producción hasta un nuevo impulso en los precios de los metales

Es difícil subestimar la importancia de la buena ejecución de un proyecto en la industria minera. A veces puede costar más extraer el metal que el precio recibido por los clientes, aún en tiempos de booms². La caída relativa de los commodities y los costos elevados de la producción comienzan a pesar sobre la industria de minería, ya que las grandes cantidades de dólares empleados en nuevos proyectos pueden llevar años en ser recuperados³. Durante años, BHP Billiton aseguró a sus accionistas que una de sus mayores minas –el proyecto australiano de níquel Ravensthorpe- es un *big moneymaker* (gran fuente de dinero). Ahora, con la producción en marcha, la minera anglo-australiana garantiza que, aunque Ravensthorpe no es lucrativa aún, lo será eventualmente. Pero con el níquel un 60% por debajo del pico de mediados de 2007 y los costos de minería subiendo, algunos analistas tienen dudas si Ravensthorpe generará dinero algún día. En el largo plazo, esperamos que el níquel y el aluminio se recuperen y parte del proceso de industrialización. Pero, ¿están más expuestos a algún *slowdown*? Si, dijo Alex Vanselow, jefe de finanzas de BHP⁴.

Los declives también son producto de un cambio en el ánimo de los inversionistas, que temen un enfriamiento mucho mayor en China tras el fin de los Juegos Olímpicos de Beijing. Les preocupa que la economía se haya expandido más de la cuenta antes de los Juegos, debido a las grandes inversiones en estadios, carreteras e infraestructura, y que ahora se frenará en forma considerable.

Goldman Sachs afirma que la economía de la mitad del mundo está en o de cara a la recesión. Incluso China no podría gastar tan pesadamente en infraestructura en el largo plazo. Algunos ven una pausa pos juegos, causando una reducción de los inventarios de metales. Aunque Rio Tinto sostiene que un *surge* en la demanda del país asiático podría causar un rebote en los precios de los commodities ante las restricciones en la actividad industrial en los alrededores de Beijing serán aliviadas después de los Juegos Olímpicos⁵.

BHP no es la única en esta situación. Minas no lucrativas son cada vez más frecuentes en diversos lugares, un cambio sorprendente en una industria que en los últimos cinco años tuvo éxitos. Las malas noticias afectaron al sector desde hace meses. OZ Minerals Ltd. de Australia, una de las mayores productoras de zinc del mundo, informó que la mayor parte de su negocio presentó un perjuicio líquido en el primer semestre debido a la caída del zinc, en torno a un 60% en relación con los altos precios de 2006, para cerca de 1.800 dólares la tonelada. Oz Minerals fue formado este año después de una fusión valuada en 3,9 mil millones de dólares entre las mineras Oxiana Resources y Zinifex⁶.

Perilya Ltd., otra empresa australiana, divulgó la semana pasada que planea cortar la mitad de la producción de una de sus minas de zinc y plomo y también despedirá a más de la mitad de sus 760 empleados. Pocos días antes, la minera anglo-suiza Xstrata anunció que

² The Sydney Morning Herald, “*High hopes for Compass dashed*”, (25/8)

³ The Wall Street Journal, “*High Costs Dig Into Mine Profits*”, (25/8)

⁴ The Age, “*Nickel could make its own price push*”, (20/8)

⁵ Financial Times, “*Rio Tinto predicts post-games boom*”, (26/8)

⁶ Reuters UK, “*Australian miners shrug off economic woes, eye dollar*”, (4/8)

suspendió por lo menos por cuatro meses la producción de un proyecto de níquel en República Dominicana porque no era tan lucrativo con los actuales precios del níquel. *"La decisión es resultado de la volatilidad de los precios del petróleo y del níquel. El margen operativo de Falcondo es estrecho y es más interesante para el futuro a largo plazo, es por eso que la operación está temporalmente cerrada"*, dijo Peter Fuchs, vocero de Xstrata Nickel⁷.

Falcondo producía 29.000 toneladas de níquel al año, o aproximadamente el 2% del suministro mundial. 7.96 dólares le costó a Xstrata para producir una libra de níquel en Falcondo -encendido con petróleo- durante la primera mitad del año cuando los precios del crudo promediaban los 110 dólares por barril. Los precios del commodity forzaron a la mina y a la fundición, antes poseída por la canadiense Falconbridge, a cerrar tres veces en el pasado; en 1992, 1998 y 2001.

La parada tendrá una duración de cuatro meses, durante los cuales se llevarán a cabo reparaciones a los hornos y actividades de mantenimiento crucial. La suspensión también permitirá la aceleración de los estudios de factibilidad para el proyectos de conversión de energía, para cambiar de petróleo a carbón la fue fuente de energía de operación de la planta. Falcondo puso en marcha varias medidas para aliviar el impacto negativo en su posición financiera ocasionado por los altos precios del petróleo⁸. Estas acciones resultaron en un ahorro de los costos de aproximadamente 20 millones de dólares, según explicó Ian Pearce, presidente de Xstrata Nickel.⁹

Eso inmediatamente después que, en julio, Xstrata y la canadiense Teck Cominco Ltd anunciaron cerrar una mina de zinc y plomo que las dos tenían en sociedad en Australia varios años antes de lo previsto porque el proyecto no tenía sentido con los actuales precios. En una teleconferencia con analistas, Don Lindsay, CEO de Teck notó que la mina Lennard Shelf cerró debido a los costos de minería versus los precios del zinc, combinado con paliza adicional infligida por la tasa de cambio del dólar australiano.¹⁰ Esa alteración de ánimos resalta un importante cambio en el sector minero. Hace algunos años, la demanda crecía tan rápidamente y los stocks eran limitados que casi cualquier proyecto parecía atractivo.

Desde entonces, los costos aumentaron y la demanda comenzó a disminuir. Los analistas dicen que eso llevó a algunas de las minas más nuevas con costos muy elevados a tener dificultades para dar buenos resultados —mismo si la demanda por commodities continúa alta. Puede parecer extraño que algunas minas no den resultados en una época *"que parece haber una escasez mundial de minerales"*, dice Neil Boyd-Clark, portfolio manager de Fortis Investments en Australia. But *"times are more difficult than they were a while back."*

El cambio de la situación no significa que la buena fase de los commodities terminó, está lejos de eso. Los precios para gran parte de los commodities continúan mucho más altos que hace algunos años y muchas minas continúan generando *big profits*. Eso es especialmente real para el mineral de hierro, cuyo precio en algunos contratos subió un 85% solamente este año. BHP, que tiene algunas de las mayores reservas de mineral de hierro, anunció recientemente un ingreso anual de 15,4 mil millones de dólares, un alza de casi 15% en relación al ejercicio anterior. La demanda por recursos de China y otros mercados emergentes aún debe aumentar en los próximos años.

China, la mayor fuente mundial de nueva demanda de materias primas, parece dispuesta a seguir absorbiendo enormes cantidades de mineral de hierro, carbón, petróleo y otros commodities después del fin de los Juegos Olímpicos. Además, persiste la presión sobre los suministros de muchas materias primas —incluyendo el cobre— a pesar del

⁷ *The Globe and Mail*, "Nickel projects on ice as price drops, costs soar", (20/8)

⁸ *Financial Times*, "Xstrata suspends ferronickel mine", (19/7)

⁹ *The Wall Street Journal*, "Miner Xstrata Suspends Dominican Operation", (19/8)

¹⁰ *MinWeb*, "Teck warns more global zinc operations may close due to metal price decline", (24/8)

enfriamiento de la economía global¹¹. "La economía se está frenando claramente este año, pero creo que es un enfriamiento ligero", dice Andy Rothman, analista de China para CLSA, un banco de inversión de Hong Kong. La economía sigue siendo "saludable y, a mediano plazo, los motores del crecimiento de las materias primas —vivienda, infraestructura y urbanización— seguirán en buen estado", manifestó.

Algunos analistas ven el cierre reciente de minas como fortalecedor del precio de los commodities en el largo plazo, porque sugiere que las empresas están imponiendo más disciplina financiera que en los últimos periodos de alza de commodities. Conforme las mineras limitan la producción, los precios pueden elevarse. Sin embargo, nada cambia el hecho que la economía de la minería fue drásticamente alterada en los últimos años. El costo del combustible para los camiones de minería y otros equipos subió mucho, mientras el acero y otros materiales de construcción también siguieron ese camino.

Otra cuestión para las mineras es que el aumento de los precios de los commodities hizo que los compradores comenzaran a cortar el consumo, usando sustitutos para las materias primas. Las constructoras están usando caño de PVC en lugar de los de cobre y los productores de acero inoxidable están pasando a comprar "nickel pig iron" (arrabio con aleación de níquel), hecho con minerales inferiores. Como resultados, "creemos que el níquel está abajo del costo marginal de producción" para muchos proyectos" dice John Reade, analista de metales de UBS en Londres. Aunque representa sólo una pequeña parte de los negocios de BHP, la mina Ravensthorpe es el tipo de proyecto que puede ser disminuido. Los ejecutivos de BHP anunciaron el proyecto, que incluía una mina en el suroeste de Australia, en 2004.

Algunos inversores cuestionaron el proyecto debido a su complejo proceso de refinación. A finales de 2006, BHP aumentó el presupuesto de Ravensthorpe en 2,2 mil millones de dólares con el aumento de los costos de material y mano de obra, pero percibió que el proyecto estaba "en buena posición para presentar resultados positivos". Inmediatamente después, el precio del níquel alcanzó un récord en torno a los 45 dólares por kilo. Ravensthorpe comenzó su producción a finales de 2007, con planes de alcanzar la capacidad máxima para 2010. Pero este año el níquel cayó a poco más de 20 dólares por kilo. El proyecto no está rindiendo, de acuerdo a fuentes de la empresa. Sin embargo, la empresa y algunos analistas del sector creen que será lucrativo cuando los costos de producción sean recuperados.

Los mineros no pueden esperar que los altos precios de los commodities vengán al rescate, tampoco, ante la reducción del consumo. La consolidación del sector debería ofrecer seguridad en la guerra precios o sobre inversión¹².

La construcción de autos híbridos impulsará la demanda de níquel

Los precios del níquel encontrarán fuerte soporte a mediano plazo por el incremento de la demanda de vehículos híbridos mientras el petróleo sigue aumentando, parcialmente compensando el débil apetito de los fabricantes de acero inoxidable. Pero los precios, que han caído casi un 21 por ciento en lo que va del 2008 en la Bolsa de Metales de

¹¹ The Wall Street Journal, "Outlook For Commodity Prices May Rely on Post-Games China", (20/8)

¹² The Wall Street Journal, "Miners' Run Seems Over", (26/8)

Londres, podrían quedar en una tendencia a la baja cuando empiecen a desarrollarse nuevos proyectos en los próximos años, dijo Indra Ginting, director de relaciones inversoras de PT International Nickel Indonesia Tbk. *"Aunque la demanda del sector de acero inoxidable se está debilitando, la demanda de autos híbridos y de otras industrias como la de enchapados, permanece alta,"* dijo Ginting a Reuters en una entrevista.

La industria del acero inoxidable representa casi dos tercios del consumo mundial de níquel. Pero la industria es optimista por la demanda adicional de los fabricantes de híbridos. Analistas del sector dicen que una batería de níquel para un auto híbrido requiere entre 15 y 18 kilos de níquel, mientras una batería ordinaria requiere una cantidad insignificante del metal.

El creciente precio del petróleo, que tocó un récord de más de 147 dólares el barril en julio, y los esfuerzos de algunos países por controlar la contaminación del aire contribuyeron a que las automotrices líderes expandieran la producción de autos híbridos. Honda Motor Co y Toyota Motor Corp pronostican que casi una décima parte de sus vehículos serán híbridos en los próximos años.

Inco, cuyo 60,8 por ciento es de la brasileña Companhia Vale do Rio Doce a través de la canadiense Inco Ltd, obtuvo ganancias de venta por 819,2 millones de dólares en el período enero-junio del 2008, un 37,3 por ciento menos en comparación con los 1.300 millones de dólares del mismo período el año pasado. Sumitomo Metal Mining Co. Ltd tiene el 20,09 por ciento de la compañía y el público tiene el 17,88 por ciento. La porción restante pertenece a inversores japoneses.

Análisis II: El boom de las plataformas petroleras offshore

La actividad de perforación offshore sigue siendo robusta a la caza global de petróleo para satisfacer el crecimiento de la demanda y reemplazar los campos envejecidos. Las tarifas por día para plataformas de perforación y buques siguen elevándose debido a las provisiones limitadas¹³. Este ciclo optimista debería durar varios años más ya que las empresas exploradoras de petróleo y de gas firman extensiones de contratos para 2015-2017 para asegurarse las plataformas. Las nueve nuevas plataformas que Transocean recibirá en 2009-2011 ya fueron contratados. Más plataformas significan también más negocio para la empresa Tidewater. Transocean y Tidewater son sólo líderes en un mercado tan caliente como el de la energía actualmente, sino además sus acciones son también más baratas en la industria de perforación offshore.

Se vislumbra una tendencia a la baja en el mercado de plataformas en la parte estadounidense del Golfo de México. Esta floja demanda expulsa las plataformas del área a

¹³ Barron's, "Deepwater Oil-Services Stocks, for Cheap", (29/7)

otras regiones del mundo. Muchos *jackups* (estructuras móviles usadas para perforar petróleo en aguas bajas) encuentran trabajo en otras regiones del globo.

La utilización de plataformas offshore a nivel mundial permaneció casi completamente plano en todo 2007, aún mientras nuevas plataformas entraron en la flota global. La utilización de la flota en el mundo comenzó en 2007 con 89,1% con 612 de 687 plataformas disponibles. Actualmente, 629 de los 703 *jackups* mundiales, barcasas de perforación, aparejos sumergibles y semi-sumergibles, barcos perforadores.

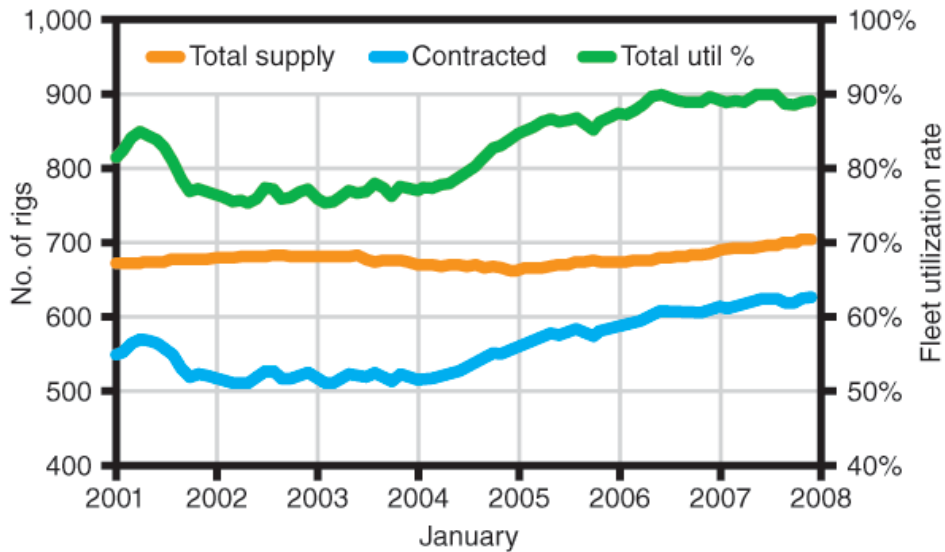
Mientras la mayor parte de los mercados del mundo parecen mejorar, o al menos tienen constancia, la flota de plataformas del Golfo de México estadounidense sigue disminuyendo. Actualmente, el golfo tiene menos aparejos bajo contratos de los que tenía hace una década. Desde enero de 2007 a enero de 2008, el tamaño total de la flota disminuyó de 137 a 125. La utilización de las plataformas en la región está actualmente en torno al 76,8%.

Las tarifas por día permanecen fuertes en la región, pero cambiaron muy poco en los últimos meses. Los *jackups high-end* tuvo una tarifa diaria de hasta 185.000 dólares en agosto de 2007. Ahora esas plataformas cuestan hasta 195.000 dólares. El mercado de plataformas flotantes experimenta un aumento de *day rates*, aunque no sustancial. Los semis capaces de operar a 2,285 metros de profundidad de agua registraron un mayor aumento de tarifas, a más de 500.000 dólares comparado con los 466.000 dólares que costaba en agosto del año pasado. Las tarifas diarias para *drillships* experimenta un aumento leve en un promedio de 525.000 dólares/día.

Como fue el caso para casi todo el 2007, la utilización de plataformas en América Central y Sudamérica fue similar, mientras el tamaño de la flota creció. El número de plataformas disponibles para América Latina subió de 94 en los inicios de 2007 a 101 en enero de 2008. Mientras la región está casi equilibrada en el mercado de *jackup*, esperan que un déficit de suministro de seis a ocho plataformas para la primera mitad del próximo año, principalmente en México y Trinidad & Tobago. La oferta y la demanda de semi permanecerán igual en la región. El mercado de *drillship* en Brasil se mantendrá balanceado en la primavera, pero podría ver un déficit de una o dos plataformas en el verano.

Las tarifas diarias para todo tipo de plataforma en América Latina han sido las mismas durante los últimos meses. La actual alza para las *jackups*, la mayor parte operando en el offshore mexicano, es de 185.000 dólares, debajo de los 217.000 de agosto de 2007. Los aparejos flotantes principalmente operan en las costas de Brasil. Los *deepwater-capable semis* tienen una tarifa que va de 245.000 a 520.000 dólares. En el caso de las *drillships* la tarifa es de 320.000 dólares.

Worldwide mobile offshore drilling rig supply & demand



Brasil e India fueron los usuarios más grandes de plataformas petroleras offshore en Julio con Petrobras perforando el mayor descubrimiento de las Américas en tres décadas y Reliance Industries Ltd. que comenzó a desarrollar un campo en la costa¹⁴. Brasil desplegó 29 plataformas, la mayor cantidad en 21 años, e India, el mayor usuario de plataformas en Asia-Pacífico, ordenó 28, añadiendo dos desde junio, dijo Baker Hughes Inc., el tercer mayor proveedor mundial de servicios petroleros. Los países representan el 18% del equipamiento utilizado para perforar aguas internacionales, excluyendo Estados Unidos y Canadá.

Los precios del crudo en julio, que llegaron a los 147 dólares, provocaron el aumento de los esfuerzos de exploración desde el Golfo de México al Océano Índico. Empresas petroleras entre las que se encuentran Chevron y Royal Dutch Shell alquilan buques para sondear el suelo marino por reservas sin explotar.

Las plataformas petroleras offshore incluidas en Asia Pacífico se elevó 13% en un año mientras en América Latina, el número aumentó del 6.7% al 80%, según reporta Baker Hughes. Asia-Pacífico y América Latina desplegaron 211 plataformas el mes de julio, o aproximadamente 68% de los equipos usados para perforar en aguas globales, excluyendo EE.UU. y Canadá. Los aumentos en los gastos de exploración triplicaron las tarifas de alquiler. Los honorarios medios del mayor perforador offshore del mundo, Transocean saltaron un 35% en un año a 390.400 dólares por día.

¹⁴ Bloomberg, "Brazil, India Lead Users of Offshore Oil Rigs in July", (8/8)

July 2008 Rotary Rig Counts

	July 2008				June 2008			July 2007		
	Land	OS	Total	Var.	Land	OS	Total	Land	OS	Total
Europe	51	56	107	10	45	52	97	25	54	79
Middle East	248	32	280	3	244	33	277	238	37	275
Africa	50	13	63	(2)	50	15	65	46	14	60
Latin America	299	80	379	(19)	309	89	398	285	75	360
Asia Pacific	132	131	263	(2)	133	132	265	128	116	244
International	780	312	1092	(10)	781	321	1102	722	296	1018
United States	1865	67	1932	31	1834	67	1901	1699	78	1777
Canada	411	1	412	146	266	0	266	347	2	349
North America	2276	68	2344	177	2100	67	2167	2046	80	2126
Worldwide	3056	380	3436	167	2881	388	3269	2768	376	3144

Varun Shipping Co., un transportista indio de petróleo y gas que cuenta con BP entre sus clientes, puede gastar 300 millones de dólares este año para comprar tres de los llamados "anchor handlers" de aguas profundas para ayudar en exploración offshore. Las alzas en los alquileres de equipos ayudaron a aumentar los ingresos de Transocean, con sede en Houston. La empresa anunció 6.45 mil millones de dólares en extensiones y nuevos contratos de arrendamiento durante el período de abril a junio para los buques alquilados por Reliance Industries, BP y Petrobras.

El explorador brasileño firmó un acuerdo de 3.05 mil millones de dólares en julio con Transocean para alquilar cuatro plataformas de la empresa hasta 2016. Reliance Industries planifica comenzar la producción de un descubrimiento de gas en la costa oriental de India. El campo producirá el equivalente al 44% de la producción actual de India cuando inicie la extracción este año. El recuento de plataformas internacionales, excluyendo Estados Unidos y Canadá, el mes de julio fue de 1.092, comparado con 1.102 en junio y 1.018 en julio de 2007, dijo Baker Hughes.

La perforación por crudo en aguas profundas es económica para los productores de petróleo con un barril entre 60 y 65 dólares. "Los precios del petróleo más altos van a conducir a más actividad en perforación", dijo Philip Dodge, analista de Stanford Group en Boca Ratón, Florida. "La pregunta es: ¿Cuánto más lejos puede Transocean entrar en aquellas regiones con mayor potencial, como el offshore brasileño?".

Aproximadamente el 70% de los ingresos de Transocean viene de la perforación internacional. Su adquisición el año pasado de GlobalSanteFe "creando no sólo un perforador de aguas profundas más capaz y un operador enfocado en el jack-up, esto también aumentó la relación de Transocean con los clientes", dijo Arun Jayaram, analista de Credit Suisse.

Cada aumento de 50.000 dólares de tarifas de plataforma diarias añade 3,21 dólares a los beneficios por acción de todo el año, dijo David Smith, analista de JP Morgan Securities Inc. en Dallas.

"Hay mucha fuerza en las aguas profundas actualmente", dijo Michael Drickamer, analista en Morgan Keegan & Co. en Memphis, Tennessee. "Considerando que cuesta 700 millones de dólares construir una nueva plataforma de deepwater y no hay entres disponibles para antes de 2012, yo diría que esto parece sostenible".¹⁵

¹⁵ Bloomberg, "Transocean Profit Doubles as Oil Exploration Surges", (6/8)

Rig Owner	Total mobile rigs	Rigs contracted	Under construction	U.S. Gulf of Mexico	Latin America	Northwest Europe	West Africa	Middle East	Asia Pacific	Rest of World
Transocean	142	129	8	17	9	24	30	13	29	20
Noble	61	52	4	9	15	9	8	15	5	0
ENSCO	49	41	4	14	2	8	0	8	13	4
Pride	47	38	2	11	19	0	8	2	3	4
Diamond Offshore	45	41	2	18	12	4	0	1	8	2
Seadrill	37	24	13	0	0	4	3	0	29	1
Hercules	36	18	0	27	4	0	1	1	1	2
Maersk Contractors	32	24	8	0	13	8	0	0	10	1
Rowan	30	19	9	18	1	3	0	8	0	0
PDVSA	27	6	0	0	27	0	0	0	0	0
Total	506	392	50	114	102	60	50	48	98	34

Por otra parte, Precision Drilling Trust comprará a la firma de operaciones petroleras estadounidense Grey Wolf Inc. Por 2.000 millones de dólares, lo que creará uno de los mayores operadores de plataformas de petróleo y gas de Norteamérica. El acuerdo permitirá a Precision expandirse fuera de Canadá, donde opera cerca de un cuarto de las plataformas del país, ya que añadirá las actividades de Grey Wolf en el sur de Texas, la costa del Golfo de México, los estados de Mississippi y Alabama, el centro del país, las montañas Rocosas y México.

Los mayores precios del petróleo y el gas han generado una alta actividad en el negocio de perforaciones, debido a que los productores de energía invierten fuertemente para extraer recursos del suelo. De acuerdo a los resultados financieros a junio, la empresa combinada tendrá ingresos anuales de 1.800 millones de dólares¹⁶.

Las empresas fusionadas tendrán una flota combinada de 371 torres de perforación y 229 plataformas de servicios y proveerán alojamiento y comidas, fabricación y reparación de torres de perforación, tratamiento de aguas contaminadas y un negocio de perforaciones llave en mano, entre otros.

Análisis de la escasez de gasoil ¿un problema crónico?

El desabastecimiento de combustibles parece convertirse en un problema crónico en nuestro país. Con un crecimiento de la economía del orden del 8% anual es necesario

¹⁶ The Wall Street Journal, "Latest Offer by Precision Drilling Wins Support of Grey Wolf's Board", (25/8)

ser previsor tanto en la fase productiva como logística. El problema del gasoil es estructural. Éste corre riesgos por la volatilidad de los mercados y los peligros que conllevan su importación en estos días. En este momento, el gasoil es caro y escaso también en el mercado internacional. La producción está a tope y aumenta el consumo para transporte, campo, generación eléctrica, y, por supuesto, para autos y camionetas particulares.

Lo cierto es que, si cualquier eslabón en la cadena de distribución se daña, como el equilibrio entre oferta y demanda es tan fino, empieza a faltar combustible. Es por eso que, para el corto plazo, para atender la demanda de gasoil es necesario o reprimir la demanda o importar para abastecerla, cada una con sus consecuentes costos. Es sabido que la industria compite por este combustible, porque cuando falta el gas natural, la producción de electricidad o de manufacturas se hace con fuel oil o gasoil, que son mucho más caros pero permiten salir del paso. Las centrales térmicas, cuando pasan de gas a gas oil, pegan un salto de precio de 7 u 8 dólares el millón de BTU a 24.

El problema es que esta costosa herramienta para hacer funcionar las centrales se transformó en un recurso habitual, cuando originalmente era un complemento.¹⁷ En origen, este esquema fue concebido como un auxilio exclusivo para la industria, que el invierno pasado tuvo que enfrentar paradas forzosas por falta de ese insumo. Durante el 2007, la demanda de gasoil para generación eléctrica alcanzó 740.000 m³ siendo 557% superior al año anterior y más de 43 veces superior al 2003.

Además es claramente paradójal. Entre la composición de los déficits de CAMESA –la compañía público privada que gerencia el mercado eléctrico nacional– se encuentra las compras de gas y combustibles líquidos para las usinas que absorbió el estado. Un dato positivo es que se moderó la demanda de energía eléctrica: crece por debajo del PBI, a razón de un 3-4% interanual.

Ésta es la principal causa de la “*crisis del gasoil*”, más no la única, falta para el transporte automotor, el agro, etc. Y como la oferta de gasoil nacional no aumenta, el producto escasea y el faltante deberá cubrirse con gasoil importado.

El sector agrícola junto con el sector de transporte representa la totalidad del mercado de demanda de gas oil y están fuertemente relacionados entre sí. La actividad agrícola mantiene, por un lado, un fuerte crecimiento (históricamente representó el 25% de la demanda del combustible, aunque en la actualidad es del 30% y será más), y por el otro las fronteras se extienden incrementando las distancias de transporte a los centros de consumo y exportación de carne, cereales y aceites, y generando un aumento en el consumo de gas oil.

El costo de producción del gasoil y la nafta son similares, siendo algo menor el primero¹⁸. No obstante, históricamente siempre existió una brecha entre el precio de venta de las naftas y el gasoil, como consecuencia directa de una política impositiva que abarató artificialmente este último insumo para fomentar la competitividad del sector productivo. Desde este punto de vista, el sacrificio de recaudación impositiva realizado por el Fisco para promover el abaratamiento artificial del gasoil frente a las naftas, es considerado como una transferencia al sector productivo para aumentar la productividad. La política de abaratamiento relativo del gasoil a través de la diferente carga tributaria también es implementada, aunque con menor énfasis, en otros países del mundo. En Francia, Alemania e Italia, por ejemplo, el gasoil se ubica en el rango de precios al consumidor entre un 20% y un 26% más bajo que la nafta super¹⁹.

¹⁷ Clarín, “Una cuenta pesada: en dos años, la energía importada creció 161%”, (5/8)

¹⁸ Seminario “Mercado de combustibles líquidos en la Argentina”, Julio 2002.

http://www.iae.org.ar/seminarios/seminario_porto.pdf

¹⁹ Documento “Hacia una política de combustibles de largo plazo: Naftas, Gas-oil y GNC”, www.industria.gov.ar

Actualmente, La demanda del mercado argentino del gasoil es de unos 12 millones de metros cúbicos, con un déficit de 1,5 millones de metros cúbicos. La diferencia faltante se obtiene importando combustible, lo que implica una pérdida de entre 30 y 40 centavos de dólar por litro. Son unos 500 a 600 millones sólo por gasoil. En los últimos días, El Cronista Comercial²⁰ informó que las diferencias de costos entre el precio de venta en el mercado interno y el de importación no estimulan a comprar en el exterior para completar la oferta local. “La pérdida por importar gasoil es de \$1,50 por litro”, dijo un empresario. Es decir, casi un 71% del precio del producto en el surtidor.

**Elaboración de combustibles periodo 1994-2007
en m3**

Año/Producto	Común	Súper	Ultra	Total Naftas	Gas Oil	Total Comb.
1994	3688939	4041294	0	7730233	9107755	16837988
1995	3394611	3889283	0	7283894	9253627	16537521
1996	2671641	4339424	0	7011065	10492249	17503314
1997	2925529	4154502	0	7080031	11601850	18681881
1998	3009394	4718827	0	7728221	11993374	19721595
1999	2668298	5189991	0	7858289	12360245	20218534
2000	2126105	5119148	0	7245253	12308406	19553659
2001	1581082	4593390	985168	7159640	12224222	19383862
2002	1790088	3836426	960355	6586869	11169305	17756174
2003	2052749	2963871	1238272	6254892	11848041	18102933
2004	1897180	3000461	1066393	5964034	12011898	17975932
2005	1835226	3062658	1145255	6043139	11673421	17716559
2006	907130	3218435	1763752	5889317	12570264	18459581
2007	715577	3612005	1637580	5965162	12915597	18880760

Fuente: Secretaría de Energía (elaboración propia)

Argentina es un país hidrocarburo-dependiente, dado que el petróleo (41,5%) y el gas natural (48,8%) explican en conjunto el 90,3% de la oferta de energía primaria que satisface las necesidades del aparato productivo nacional, por lo que cualquier alteración en el comportamiento del sector repercute de manera significativa en el resto de la economía.

La producción y las reservas de petróleo caen sin pausa desde 1998; la producción de gas está estancada desde 2000, pero retrocedieron fuertemente las reservas. Todo, porque se ha invertido poco y nada en exploración y, en vez de eso, se exprimen los pozos que ya existían. Como no se han realizado las inversiones, no se repusieron los volúmenes extraídos.

El último informe de la Secretaría de Energía de la Nación alerta que a fines de 2007 en el país sólo quedaban reservas de petróleo para siete años: hasta fines de 2014.²¹ Desde ese año en adelante, si no se encuentran nuevos yacimientos, cada año el país tendrá que aumentar sus importaciones pagando el precio internacional del crudo.

²⁰ Cronista Comercial, “Los problemas de escasez parecen no tomarse vacaciones”, (26/8)

²¹ Página 12, suplemento Cash, “Barril explosivo”, (18/8)

Desde la privatización de YPF las compañías petroleras no realizaron importantes inversiones en infraestructura de refinación, almacenamiento y transporte, y menos aún inversiones de capital de riesgo en exploración. Es más, a pesar de la creciente suba del precio internacional del barril de crudo durante el periodo 2000-2005, las petroleras realizaron, en promedio, apenas 28 pozos anuales de exploración. Esta es la principal razón que explica por qué las reservas caen año tras año. La producción petrolera es un 25% inferior a la que era hace una década y la tendencia amaga consolidarse: desde noviembre a mayo se desactivaron en Neuquén unos veinte equipos de perforación, alrededor de 10% de todos los que se utilizan en toda la geografía del país²².

Las empresas aducen que el nivel de retenciones a las exportaciones desincentivan las inversiones. En este orden, Panamerican Energy, el segundo productor de hidrocarburos del país, es la única petrolera que incrementó sus inversiones²³. Hay varias concesiones de áreas petroleras a las que les restan pocos años para vencer. Las primeras, a partir de 2012. Encima, no hay grandes descubrimientos. El último de relevancia fue el de Loma La Lata, en la provincia del Neuquén, hace diez años. El resto de los pozos están en su mayoría maduros.

“La cuestión en este caso pasa por el hecho de que aún con un barril entre 115-120 dólares sería difícil pensar que los operadores de la Argentina incrementarían sus inversiones, en especial las de riesgo”, dijo Roberto Kozulj, investigador de la Fundación Bariloche.

Año/Producto	Común	Súper	Ultra	Total Naftas	Gas Oil	Total Comb.
1994	2265819	4445885	0	6711704	9720065	16431769
1995	2335531	4121127	0	6456658	10082395	16539053
1996	2430959	3959943	0	6390902	11072734	17463636
1997	2192009	3765213	0	5957222	11536420	17493642
1998	1887864	3686454	0	5574318	12040354	17614672
1999	1676581	3539233	0	5215814	11896864	17112678
2000	1230151	3492383	0	4722534	11703278	16425812
2001	1005145	2591674	649074	4245893	11026162	15272055
2002	1035013	2259443	435998	3730454	10218125	13948579
2003	818357	2041160	521317	3380835	10574957	13955792
2004	652702	2092186	693711	3438600	11381011	14819611
2005	547659	2225207	924864	3697730	12238464	15936194
2006	456098	2487890	1316058	4260046	12932017	17192063
2007	359379	3049094	1558285	4966757	13853972	18820729

Después de la crisis económica del año 2002, en Argentina se incrementaron fuertemente los precios internos de los combustibles líquidos para luego mantenerlos congelados, aplicando retenciones a las exportaciones de petróleo crudo y derivados para reducir el impacto del incremento del precio internacional del petróleo sobre las refinерías.

²² Página 12, “Las otras retenciones”, (21/5)

²³ La empresa renegoció –en medio de las acusaciones de la oposición- un contrato de explotación en Santa Cruz, que vencía en 2017, hasta el año 2027. A cambio garantizó más inversiones para incrementar la explotación de crudo.

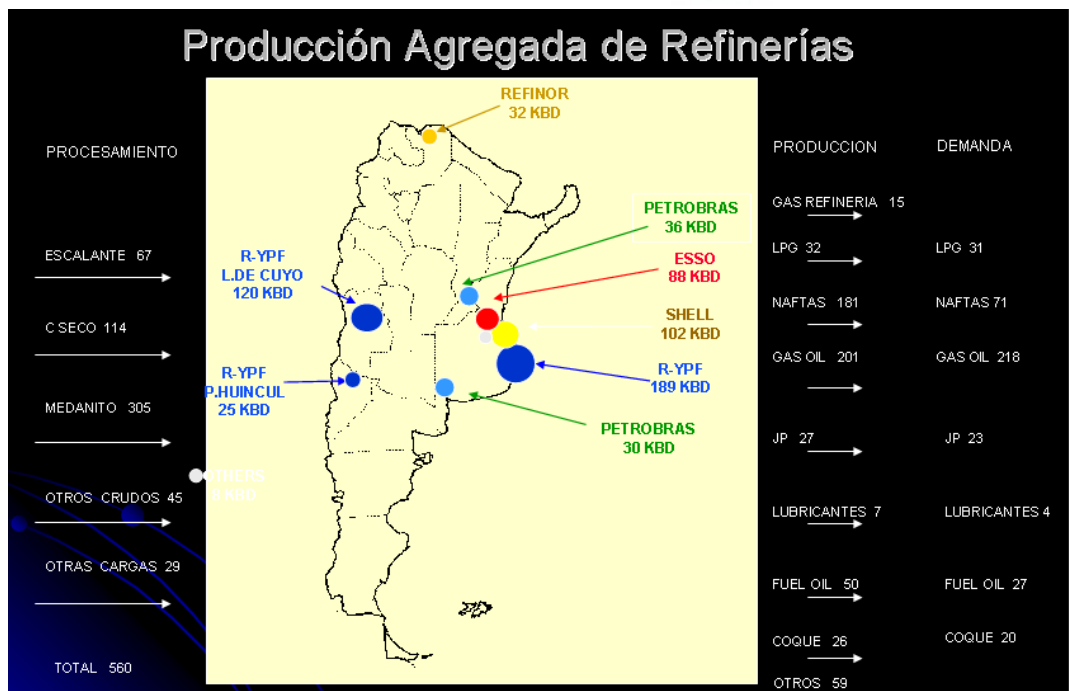
La demanda de gas oil y otros combustibles líquidos crece como consecuencia del aumento del PBI, el crecimiento natural de la población y el bajo precio relativo de los bienes que estimulan el consumo. Como consecuencia de ello comenzó a observarse una brecha creciente entre demanda y oferta en el mercado. Del congelamiento de los precios en dólares de los combustibles en el país se verificó en un período de altos crecimiento de la economía nacional que se reflejó en un incremento de la demanda y de aumento de los precios en el orden internacional.

Refinación operando al límite

La capacidad instalada apenas alcanza para satisfacer la demanda. Con las reformas estructurales de 1989 y años posteriores, las seis refinерías propiedad del Estado fueron privatizadas. A excepción de la refinерía de Shell en la década del 30 y algunas ampliaciones y modernizaciones menores realizadas en el último tiempo, las empresas no construyeron nuevas plantas, ni ampliaron la capacidad de las existentes para acompañar el constante incremento de la demanda interna²⁴. El resultado salta a la vista: se trabaja al límite de la saturación (cerca del 95% de la capacidad instalada), con el agravante de exportar derivados de petróleo. En ese sentido, se suele escuchar de las operadoras excusarse por el faltante de combustibles en el mercado interno alegando operar al límite. Sólo Repsol y Petrobras tienen sus procesos integrados, esto es: extracción, refinación y comercialización. Esso y Shell le compran a éstas el petróleo.

Ante el crecimiento de la demanda interna, se estudia hacer una nueva refinерía (posiblemente en la zona de Cerro Dragón) o hacer inversiones significativas para el cambio de configuración de conversión, pero aparentemente no cierran los números si se vende en el mercado interno a precios subsidiados. Para algunos especialistas conviene seguir importando gasoil antes que invertir en una refinерía.

²⁴ Pagina 12, suplemento Cash, “Mitos y realidades”, (1/7)



Importación y exportación de gasoil

El gobierno de Néstor Kirchner inauguró la importación de gasoil sin impuestos desde 2006 con 690.000 m³ (prácticamente equivale al total de lo despachado por Repsol YPF en un mes) y siguió con otros 800.000 el año pasado. Ahora el cupo será mayor debido al incremento de la demanda que acumula una suba anual del 31% desde 2003 hasta 2007. Esta ley reemplazó a la sancionada en 2005 que preveía importaciones significativamente inferiores y solamente por un año, lo que muestra que las previsiones van siendo superadas por los acontecimientos y las necesidades de importación de gas oil son crecientes en el tiempo.

Dado el precio fijado del gas oil, artificialmente bajo, la diferencia entre el mayor precio de la importación y el menor precio correspondiente a su venta en el nivel doméstico es absorbida por las empresas petroleras.

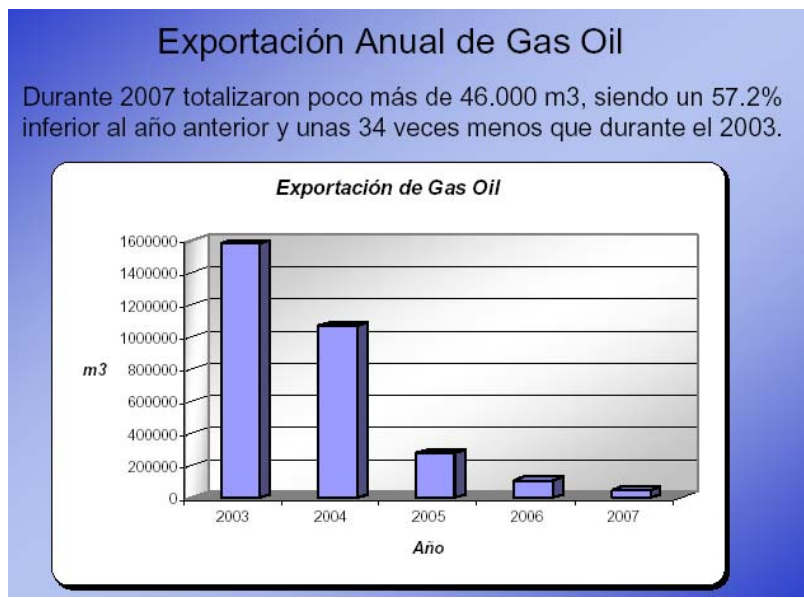
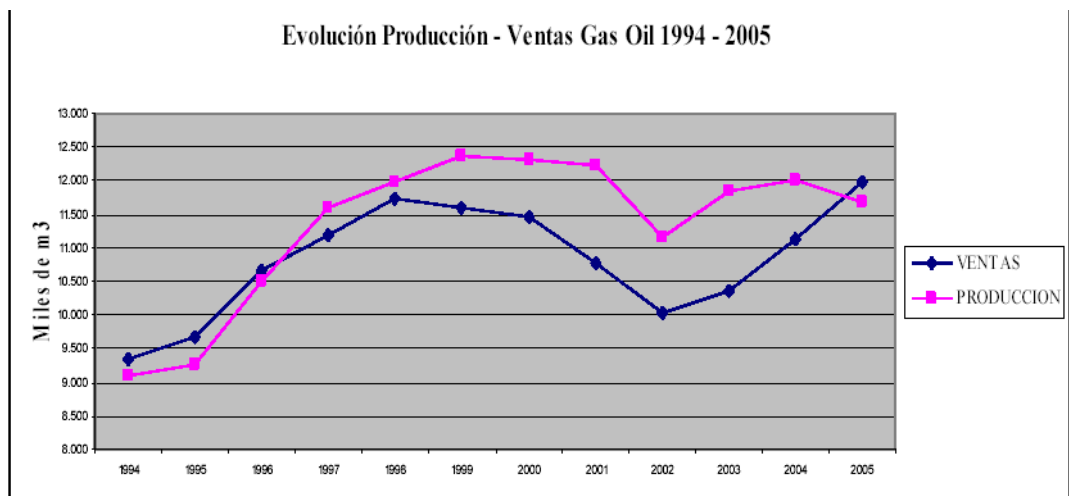
Aunque los números que suministran los organismos oficiales y los medios de comunicación de la factura por importación de combustibles y energía (gasoil, fuel oil, gas natural, etc.) son variados, todos coinciden en un alza importante. Según Clarín, entre los primeros semestres de 2006 y 2008, la importación de gasoil, fuel, gas y electricidad aumentó 161%: saltó de 805 millones de dólares a 2.102 millones. Ya se llevan pagados casi 4.300 millones de dólares en las compras de combustibles líquidos a Venezuela²⁵. Argentina compra prioritariamente a Venezuela, que provee a valor de mercado y con el 8% adicional que debe pagarse a los brokers que intermedian. Una parte de ese gasoil es para el consumo automotor.²⁶

Sin embargo, en las exportaciones, de donde las petroleras sacaban la principal tajada, hoy tributan mayores retenciones, en castigo por el desabastecimiento local. Las

²⁵ Clarín, "La deuda de Cammesa ya roza los 14.000 millones de pesos", (7/8)

²⁶ Pagina 12, "Más importaciones de combustibles", (12/6)

exportaciones de hidrocarburos cada año son menores: en lo que va de 2008 se está exportando 9% del total de la producción (las exportaciones en 2002 eran del 35%). Los precios del gasoil en el mercado internacional están fuertemente correlacionados con la evolución de los precios del petróleo. El producto al que se asimila el gas oil es el LFO (Light Fuel Oil) N° 2. Un dato significativo en función de los beneficios económicos de exportar en la actualidad.



La demanda crece por el aumento del parque automotor, que creció en un 50% en los últimos 5 años. En el primer semestre del año, se patentaron 338.600 vehículos 0 km. Las proyecciones de Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (Acara) indican que para el segundo semestre se podrían vender otras 285.650

unidades, con lo cual el año cerraría con un crecimiento del 10% respecto de los 567.500 autos vendidos en 2007²⁷. En Buenos Aires, en camiones el aumento fue del 100%. Según datos de la Cámara de Comercio Automotor²⁸, en 2008 la venta de autos usados creció un 12% y sólo en Capital Federal se vendieron 16.248 autos. Para este año se incorporarán 230.000 unidades nuevas en el área metropolitana.

Unos de los ejemplos del crecimiento exponencial es Mendoza. En los primeros siete meses del año, se patentaron en esa provincia 14.754 autos 0 Km, lo que representa una variación positiva del 16,84% respecto del mismo período del año anterior²⁹.

El cierre de estaciones de servicios. En 2003 las estaciones de servicio totalizaban unos 7.000 puntos de expendio, de los cuales apenas 300 eran propiedad absoluta de los grandes jugadores del mercado (YPF-Repsol, Petrobras, Shell y Esso), y el resto se repartía entre propietarios que cierran contratos de representación para calzarse la bandera de dichas compañías o aquellos que simplemente apuestan a su bandera, identificada con el blanco del negocio por cuenta propia. De esas 7.000 estaciones, hoy apenas 4.500 que aún quedan en funcionamiento según la Confederación de Entidades del Comercio de Hidrocarburos y Afines de la República Argentina (CECHA).³⁰ La falta de provisión de combustible debido a la crisis energético es otro fuerte motivo para que ello ocurra según destaca el coordinador de la Federación del Interior de Trabajadores de Estaciones Servicio y Garages de la República Argentina (FITESGRA), Juan Miguel García.

Patentamientos por categoría Año 2007							
Categoría							
	Autos	Pick-Up	4 x 4	Utilitarios	Pesados	Transporte de pax	Otros
Enero	63.415	8.557	1.521	4.472	2.773	512	1.500
Febrero	29.197	3.807	597	2.124	2.037	205	1.057
Marzo	35.601	4.180	893	2.684	2.315	259	1.326
Abril	30.751	3.849	740	2.610	1.789	191	1.132
Total	158.964	20.393	3.751	11.890	8.914	1.167	5.015

Comparativo 2007-2006			
	Totales		Variación %
	2007	2006	
Enero	82.750	66.158	25,08%
Febrero	39.024	32.563	19,84%
Marzo	47.258	40.534	16,59%
Abril	41.062	34.411	19,33%
Total	210.094	173.666	20,98%

²⁷ La Nación, "Repuntó la venta de autos, después del rechazo de Cobos", (28/7)

²⁸ <http://www.cca.org.ar/>

²⁹ Ciudadano, "Mendoza sumó este año 15 mil vehículos al parque automotor", (21/8)

³⁰ Diario perfil, "Retenciones II: sepa por qué cada vez hay menos estaciones de servicio", (3/5)

VENTAS TOTALES A CONCESIONARIOS Por Mes Período	Comercializados por las terminales		Importados por distribuidores y particulares		Total	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008
	Enero	44.145	51.551	1.560	3.620	45.705
Febrero	42.219	44.407	1.240	3.000	43.459	47.407
Marzo	44.210	53.991	1.520	3.300	45.730	57.291
Abril	43.764	55.621	1.390	3.530	45.154	59.151
Mayo	42.390	55.627	1.400	3.650	43.790	59.277
Junio	44.215	48.938	1.590	3.270	45.805	52.208
Julio	48.578	51.078	1.990	3.730	50.568	54.808
7 meses	309.521	361.213	10.690	24.100	320.211	385.313
Agosto	46.848	0	1.800		48.648	0
Septiembre	45.760	0	1.850		47.610	0
Octubre	47.842	0	2.125		49.967	0
Noviembre	46.042	0	2.150		48.192	0
Diciembre	48.048	0	2.250		50.298	0
TOTAL	544.061	361.213	20.865	24.100	564.926	385.313

Fuentes: Adefa (Asociación de fabricas de automotores)

Es interesante la perspectiva de Tomás Hess: *“Los rumores de desabastecimiento y aumento de los precios de los combustibles, llevan a los automovilistas a un punto de inquietudes el cual deben tener siempre el tanque lleno (...) dando lugar a una demanda que va más rápido que la logística. La gente tiende a cargar el tanque por las dudas ante los rumores, presionando aún más a la demanda en el corto plazo”*.

Conclusión

Los problemas de abastecimientos reales surgirán en el mediano plazo porque la capacidad instalada de refinación no acompañó el mayor consumo, y no por una excesiva demanda provocada por *“precios bajos”* como suelen mencionar algunos planteos. Un mercado petrolero con caída de producción y reservas, crecientes importaciones de gasoil y fuel oil (con alto costo fiscal) y saldos exportables de naftas que menguarán a medida que lo haga la extracción de crudo. El escenario de importación neta pasará...ayer.

Las compañías quieren trasladar al mercado interno aunque sea una parte del costo del barril de súper, que ya llegó a los 150 dólares y promedia los 120 dólares. Internalizar niveles de precios internacionales en una economía como la Argentina agregaría una presión inflacionaria formidable a la ya existente, lo que culminaría en un estancamiento con inflación y una moneda fuertemente apreciada.

*De aquí que sus mayores esfuerzos exploratorios se concentren en el mar argentino, sin que por ello implique cesión alguna de las áreas trabajadas o de las reservas descubiertas. La producción se controlará a través del Estado y se priorizará el abastecimiento interno.

*Argentina depende particularmente en materia de provisión de petróleo de Venezuela. Pdvs a y Enarsa acordaron para el bloque 6 de la Faja del Orinoco un 60 y 40 por ciento,

respectivamente. El acuerdo asegurará al país una producción de 200 a 250 mil barriles diarios durante los próximos 20 años, abierto a renovaciones futuras. Una cifra cercana a la producción promedio registrada por Repsol–YPF durante 2007 o al 36 por ciento de la producción total nacional a diciembre de 2007.

*En los últimos días, trascendió que la Secretaría de Energía prepara una modificación en las normas de destilación de gasoil. El objetivo concreto es aumentar la oferta interna del combustible que más escasea en las estaciones de servicio y, a la vez, reducir las importaciones, una verdadera sangría de recursos fiscales y en las cuentas de las petroleras³¹.

Datos suplementarios

La verdadera reina del mercado sigue siendo YPF, que se queda con más del 50% del negocio, que puede ser un excelente, regular o mal negocio, según las circunstancias internas. En términos globales, el ranking de las cuatro primeras lo encabeza YPF, con 55,4% del mercado; mientras que segunda se ubica Petrobras, con el 14,6%; tercera Shell, con 12,4% y cuarto Esso, con 12%. El resto se reparte entre varias empresas, entre las que se encuentra Dapsa, Rhasa, Refinor y otras menores, algunas de las cuales no comercializan la totalidad de los combustibles líquidos más consumidos. El gasoil representa el 70% del total de los cuatro principales combustibles líquidos (junto a la natfa super, común y ultra).

**Participación en el mercado
por marca
(En % - total naftas y gasoil)**

YPF	55,4
Petrobras	14,6
Shell	12,4
Esso	12
Refinor	2,22
Dapsa	2,12
Otros	1,26

³¹ Diario Perfil, “Habría m as gasoil pero menos ambiente”, (24/8)

Commodities

Energy

	PRICE	CHANGE	%CHANGE
BRENT CRUDE FUTR (USD/bbl.)	116.100	1.930	1.69
GAS OIL FUT (ICE) (USD/MT)	1044.250	4.250	0.41
GASOLINE RBOB FUT (USd/gal.)	305.360	3.220	1.07
HEATING OIL FUTR (USd/gal.)	320.900	2.640	0.83
NATURAL GAS FUTR (USD/MMBtu)	8.165	0.115	1.43
WTI CRUDE FUTURE (USD/bbl.)	117.280	1.690	1.46

Agriculture

	PRICE	CHANGE	%CHANGE
COCOA FUTURE (USD/MT)	2928.000	68.000	2.38
COCOA FUTURE - LI (GBP/MT)	1632.000	39.000	2.45
COFFEE 'C' FUTURE (USd/lb.)	149.400	1.600	1.08
CORN FUTURE (USd/bu.)	584.000	-3.750	-0.64
COTTON NO.2 FUTR (USd/lb.)	70.360	1.000	1.44
FCOJ-A FUTURE (USd/lb.)	112.250	0.850	0.76
SOYBEAN FUTURE (USd/bu.)	1328.000	4.000	0.30
SOYBEAN MEAL FUTR (USD/T.)	357.500	-1.300	-0.36
SOYBEAN OIL FUTR (USd/lb.)	54.400	0.320	0.59
SUGAR #11 (WORLD) (USd/lb.)	13.270	0.040	0.30
WHEAT FUTURE(CBT) (USd/bu.)	803.750	-7.250	-0.89
WHEAT FUTURE(KCB) (USd/bu.)	842.750	-4.500	-0.53

Industrial Metals

	PRICE	CHANGE	%CHANGE
COPPER FUTURE (USd/lb.)	334.750	-5.300	-1.56
LME COPPER FUTURE (USD/MT)	7592.000	-132.000	-1.71
LME LEAD FUTURE (USD/MT)	2039.000	-19.000	-0.92
LME NICKEL FUTURE (USD/MT)	20460.000	-500.000	-2.39
LME PRI ALUM FUTR (USD/MT)	2688.500	-34.750	-1.28
LME ZINC FUTURE (USD/MT)	1783.250	-50.750	-2.77

Precious Metals

PRICE	CHANGE	%CHANGE
-------	--------	---------



GOLD 100 OZ FUTR (USD/t oz.)	837.600	0.400	0.05
SILVER FUTURE (USD/t oz.)	13.785	0.080	0.58

Livestock

	PRICE	CHANGE	%CHANGE
CATTLE FEEDER FUT (USd/lb.)	110.100	-0.325	-0.29
LEAN HOGS FUTURE (USd/lb.)	68.525	0.000	0.00
LIVE CATTLE FUTR (USd/lb.)	103.800	-0.025	-0.02

EnerDossier ofrece servicios de consultoría y asesoramiento sobre sectores estratégicos de la economía global a empresas privadas, organismos públicos y ONGs. Quienes leen semanalmente los informes de EnerDossier conocen los enfoques high-quality sobre temas del sector energético.

Si desea mayor información escribir a hernan.pacheco@enerdossier.com