

En enero, la Comisión Europea propuso que la industria petrolera reduzca sus emisiones de dióxido de carbono (CO₂) en uno por ciento al año durante una década, a partir de 2011, como parte de una revisión de la norma sobre calidad de combustibles (FQD, por sus siglas en inglés). En marzo, los líderes de la Unión Europea (UE) acordaron que para 2020, 10 por ciento de los carburantes para transporte deberán obtenerse a partir de biocombustibles hechos de plantas, con el propósito de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

La propuesta sobre la calidad de los combustibles se analizó en una reunión auspiciada por la Comisión Europea el 29 de mayo. Europa, la asociación europea de compañías petroleras, y Concawe, la agrupación que realiza investigaciones

PETROLERAS RECHAZAN NORMAS SOBRE BIOCOMBUSTIBLES

sobre esta industria, argumentan que este sector, por sí solo, nada puede hacer para reducir la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero generados por combustibles derivados del petróleo; sin embargo, están en favor de que los mecanismos para reducción de emisiones se apliquen a los biocombustibles.

Las empresas calculan que para abatir en 10 por ciento las emisiones de gases de efecto invernadero mediante el uso de

biocombustibles, al menos 16 por ciento de los carburantes que consume la UE tendrían que ser de este tipo.

De acuerdo con Europa, el continente no puede cultivar suficientes materias primas para producir tal cantidad de biocombustibles; por ello, para alcanzar la meta de reducción de emisiones Europa tendría que importar cosechas de países tan lejanos como Brasil, Malasia e Indonesia, lo que resultaría más costoso, impli-

caría un menor ahorro de CO₂ y tendría repercusiones en la seguridad energética.

Europa también argumenta que, con el propósito de alcanzar la meta de reducción de emisiones, las gasolinas deberán contener más de un tercio de etanol. La mayoría de los autos aún tienen problemas con la mezcla que contiene 10 por ciento de etanol, recomendado en la más reciente evaluación de la calidad de los combustibles.

Lisa Boch Anderson, de

ExxonMobil, señaló que esa compañía coincide con los cálculos de Europa. La reducción de emisiones de CO₂, señaló, tendrá que lograrse con un mayor consumo de biocombustibles, porque la creciente demanda de hidrocarburos y la necesidad de perforar pozos en lugares más distantes han limitado la eficiencia de las refinerías. Además, tecnologías como la captura y almacenamiento de carbono y el uso de automóviles propulsados por hidrógeno o electricidad no estarán listas para utilizarse a gran escala antes de 2020, de acuerdo con Exxon y Europa.

La Comisión Europea respondió que la industria petrolera sí tiene alternativas para reducir las emisiones, entre ellas una mayor cogeneración de energía, uso de calor residual, cambio de combustibles, utilización de hidrógeno y reducción de las quemaduras en antorcha, así como capturar y almacenar carbono para refinerías. Un funcionario de la comisión dijo: "las cifras de la misma industria petrolera muestran que los incrementos de eficiencia de las refinerías podrían reducir sus emisiones en uno por ciento en una década, y también pueden sustituir 30 por ciento de sus combustibles por otros que generen menos emisiones".

Los fabricantes de automóviles también rechazan las afirmaciones de las petroleras. Sigrid de Vries, de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA, por sus siglas en inglés), indicó que no es "un argumento válido" afirmar que se necesitaría una mezcla de combustible con un tercio de etanol para alcanzar las metas de reducción de emisiones. Si más automovilistas cambian a los biocombustibles, dijo De Vries, las emisiones disminuirían, aun cuando se usara una mezcla con menos etanol.

La representante de las armadoras de autos señaló que la prioridad debería ser una mayor disponibilidad de biocombustibles. "Se necesitan incentivos fiscales para mejorar la infraestructura y crear una red de suministro de biocombustibles", afirmó.

Stephanie Ho, del Consejo Europeo del Biodiesel, dijo que Europa también debería ofrecer incentivos para cambiar las gasolinas por el diesel, cuyas mezclas necesitan menos combustibles hechos de plantas para reducir las emisiones de CO₂.

El 4 de junio los comités de Medio Ambiente y Agricultura del Parlamento Europeo analizaron la propuesta sobre la calidad de los combustibles. En la respuesta del comité ambiental, la socialista Dorette Corbey, legisladora holandesa integrante de la Eurocámara, señaló que haber considerado el factor de los gases de efecto invernadero es "un paso importante para que la UE alcance los objetivos que se ha fijado en relación con el cambio climático".

EIU

Cada mañana millones de estadounidenses desayunan mientras revisan las cotizaciones de los mercados de materias primas. De acuerdo con el Departamento de Agricultura de Estados Unidos, el incremento de los precios de las cosechas (llamada en inglés *agflation*, en referencia a la inflación causada por el aumento de los precios del sector agropecuario), ha encarecido el desayuno. En un año el jugo de naranja ha subido 25 por ciento, el huevo 20 por ciento y la leche alrededor de 5 por ciento. Fabricantes de cereales industrializados, como Kellogg's y General Mills, también han aumentado sus precios. Estas alzas se deben a que el maíz y el trigo, entre otros granos, alcanzaron recientemente su precio más alto en 10 años y los analistas han empezado a preguntarse si estos incrementos, como ocurre con el petróleo y los metales, llegaron para quedarse.

En principio la pregunta resulta extraña. Después de todo, si en el mundo escasean el maíz o el trigo, los granjeros simplemente pueden cultivar más, si el clima lo permite. Eso es exactamente lo que han estado haciendo. El Consejo Internacional de Cereales (CIC) calcula que el próximo año la producción mundial de granos alcanzará un récord de mil 660 millones de toneladas, muy por arriba de los mil 569 millones del año pasado. Pero la demanda está creciendo aún más rápido. El consejo calcula que llegará a mil 680 millones de toneladas este año. En tres de los cuatro años recientes la demanda ha superado la oferta.

La causa está en el creciente uso de granos para producir biocombustibles como el etanol. La mayoría de los granos se usan como alimento, ya sea para consumo humano o como forraje. Sin embargo, el consumo humano se ha reducido en décadas recientes debido a que el crecimiento demográfico se ha moderado. Mientras, la demanda de granos para alimentar al ganado ha aumentado en forma sostenida, a medida que más habitantes de los países en desarrollo, como China, tienen dinero suficiente para comprar carne.

En contraste, la demanda de granos para la elaboración de biocombustibles se ha disparado. En territorio estadounidense, la cantidad de maíz utilizado para la fabricación de etanol se ha triplicado desde el año 2000; las destilerías de etanol consumen una quinta parte de las cosechas de maíz de esa nación. Y Estados Unidos es sólo uno de los 41 países cuyos gobiernos promueven el uso de combustibles para reducir el consumo de petróleo.

En consecuencia, la demanda de granos se ha acelerado. Durante la década de los 90, cuando el petróleo era barato y nadie tomaba en cuenta los biocombustibles, la demanda crecía a una tasa de 1.2 por ciento al año, de acuerdo con Goldman Sachs. Sin embargo, en

Con el tanque lleno



años recientes ha aumentado a un ritmo de 1.4 por ciento y el banco de inversión pronostica que en los próximos 10 años crecerá a una tasa de 1.9 por ciento anual.

Los agricultores tienen dificultades para mantener el paso. Economist Intelligence Unit prevé que la demanda de maíz seguirá siendo mayor a la oferta, por lo menos hasta 2009. Además, con tal de incrementar la producción de maíz los granjeros están cultivando menos soya y trigo, lo cual también encarece esos granos. Los cereales usados como forraje para aves y ganado han subido de precio, y lo mismo sucede con la carne y los huevos.

Cuando la demanda crecía más lentamente, los agricultores podían satisfacerla con incrementos graduales de las cosechas; sin embargo, para enfrentar las enormes exigencias actuales, las cosechas tendrán que aumentar mucho más rápido o los productores deberán cultivar más tierras.

Ambas soluciones son posibles. Por ejemplo, un mayor uso de variedades de maíz y trigo genéticamente modificadas podría incrementar las cosechas. Pero es una alternativa costosa y polémica. También hay tierras ociosas donde se puede, especialmente en países en desarrollo con potencial agrícola, como Brasil y Ucrania. Sin embargo, esas naciones se encuentran lejos de los grandes mercados y sus tierras no cultivadas generalmente se ubican en zonas de

pobre infraestructura vial. Un precio atractivo incentivaría el suministro extra y contribuiría a superar esos obstáculos.

Pero aun si se sembraran más tierras, señala Jeffrey Currie, de Goldman Sachs, ello no necesariamente reduciría el precio de los granos. Mientras los elevados precios del petróleo y los generosos subsidios gubernamentales garantizan la rentabilidad de los biocombustibles, cualquier cosecha extra de granos se usará para ese fin. Ello no hará que bajen los precios del crudo, pues la producción de biocombustibles sigue siendo minúscula comparada con el consumo global de petróleo.

En cambio, el precio de los combustibles ha alcanzado al de las gasolinas, y los del maíz y el crudo, las materias primas de ambos, han llegado al mismo nivel. Para que los precios de los granos bajen, señala Currie, los gobiernos necesitarían cancelar sus proyectos de biocombustibles o los precios del petróleo tendrían que bajar.

Ninguna de estas alternativas parece viable en el futuro próximo. Hace un par de semanas el Congreso estadounidense analizó la posibilidad de duplicar la producción de biocombustibles en ese país. Al mismo tiempo, el petróleo alcanzó su precio más alto en 10 meses, debido a una huelga y a otros conflictos en Nigeria. Ahora resulta que el caos en el delta del Níger tiene mucho que ver con el precio de los huevos.

EIU

AUMENTA 2.4% LA DEMANDA MUNDIAL DE ENERGÍA

El consumo global de energía aumentó 2.4 por ciento el año pasado, lo que muestra una desaceleración en comparación con 2005, cuando el incremento fue de 3.2 por ciento; en cambio, en China se disparó 8.4 por ciento, señala British Petroleum (BP) en su encuesta anual sobre tendencias mundiales.

La tasa de crecimiento de 2006 apenas estuvo por arriba del promedio de los 10 años recientes, y el consumo de todas las fuentes de energía, con excepción de la nuclear, mostró una desaceleración, indicó la petrolera en su informe *Statistical review of world energy*.

Una vez más, la región Asia-Pacífico mostró el mayor dinamismo, con una tasa de 4.9 por ciento; mientras, en América del Norte se redujo 0.5 por ciento, debido a una caída de uno por ciento en Estados Unidos, compensada parcialmente con incrementos de 1.7 por ciento en Canadá y de 4 por ciento en México.

En Europa y Eurasia el consumo total creció 1.5 por ciento en 2006, en comparación con 2005.

En la Unión Europea, Dinamarca mostró el mayor repunte, con 12.7 por ciento, seguida de Portugal, cuyo consumo de energía se incrementó 8.2 por ciento.

Los países de la Unión Europea que más redujeron su uso de energía fueron Suecia, con una caída de 6.9 por ciento, y Eslovaquia, que utilizó 4.8 por ciento menos.

Una vez más, la mayor parte del aumento del consumo global se debió a China, que usa 15 por ciento de la energía del mundo.

El impacto de los altos precios de los energéticos se reflejó en un menor consumo entre los países importadores, mientras que en los exportadores tuvo un fuerte incremento.

El precio promedio del petróleo en 2006 fue de 65.14 dólares por barril, en el caso del Brent, casi 20 por ciento por arriba del promedio de 2005. Esto provocó un incremento de



En 2006 el consumo global de energía aumentó 2.4 por ciento, según British Petroleum ■ Notimex

sólo 0.7 por ciento en el consumo global de crudo en 2006, el más bajo desde 2001, equivalente a la mitad del incremento promedio anual observado en los 10 años recientes.

“El año pasado mostró a los mercados en acción –señaló el jefe de economistas de BP, Christof Ruhl, en un comentario incluido en el reporte anual. El consumo de fuentes primarias de energía se ha desacelerado, particularmente el de combustibles, cuyos precios han mostrado los mayores incrementos.”

La mayor parte de las reservas de petróleo y gas natural no mostraron cambio alguno. A pesar de una pequeña disminución en 2006, las reservas de crudo sumaron mil 208 billones de barriles y son aproximadamente 15 por ciento mayores a las que había hace una década.

El consumo de carbón aumentó 4.5 por ciento –la tasa más alta entre los hidrocarburos–, impulsado principalmente por un alza de 8.7 por ciento en China. El uso de carbón disminuyó en Estados Unidos, pero en Inglaterra y otros países se elevó por tercer año consecutivo.

La generación de energía nuclear se incrementó 1.4 por ciento en 2006, debido fundamentalmente a un mayor uso de la capacidad instalada y modernización de las plantas.

El uso de energía eólica y solar siguió creciendo; sin embargo, el nivel con el cual se comparan las cifras de 2006 es bajo. A pesar de que la capacidad instalada para la generación de energía eólica aumentó 25 por ciento, esta tecnología aporta menos de uno por ciento de lo que se consume en el mundo, y la contribución de la energía solar es aún menor. En tanto, el consumo de etanol se incrementó en 22 por ciento.

EIU

Economist Intelligence Unit prevé que el precio promedio del crudo tipo Brent será de 65 dólares por barril en 2007 y de 60 dólares en 2008. La persistencia de una alta demanda, una política agresiva de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) para mantener las cotizaciones elevadas –inclusive mediante recortes a la producción– y una elevada prima de riesgo geopolítico favorecerán esta tendencia.

En 2008 y en los años subsiguientes los precios disminuirán a medida que África y varios países de la OPEP incrementen su capacidad de producción. Arabia Saudita asegura que para 2009 podrá producir más de 12 millones de barriles diarios. En 2006 su capacidad era de 10.7 millones de barriles al día.

Una porción significativa de la nueva producción de crudo de la OPEP será de

PANORAMA DEL MERCADO PETROLERO

las variedades más ligeras. Las refinerías necesitan más crudos ligeros y con bajo contenido de azufre para cumplir normas ambientales cada vez más estrictas. De esta forma, el incremento del suministro mundial contribuirá a enfrentar el llamado cuello de botella de las refinerías. La

demanda global de crudo empezará a desacelerarse a partir de 2009, como reacción a seis años de precios altos. Sin embargo, China es capaz de causar periódicamente repuntes sorpresivos.

Creemos que el pequeño volumen de reservas, combinado con modestos recor-

tes a la producción en los países de la OPEP y la devolución de primas de riesgo inactivo fijarán un nuevo piso por debajo de los precios actuales, aunque persistirá la posibilidad de un repunte intempestivo.

Las tensiones geopolíticas, especialmente la posibilidad de un ataque de Estados Unidos e Israel contra Irán, incrementan el riesgo. Un enfrentamiento afectaría el tráfico de buques petroleros en el Golfo Pérsico, lo que causaría un alza considerable de los precios del crudo.

Existe un escenario menos probable, según el cual las crecientes tensiones con Irán serían indicio de que el gobierno de Arabia Saudita estaría dispuesto a aceptar una reducción de los precios con tal de presionar al régimen iraní.

EIU

Pronóstico de precios

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Brent (dólares por barril)	24.97	28.83	38.51	54.72	65.28	65.02	60.25	55.75	54.25	50.50

Fuente: Economist Intelligence Unit