

petro fichas

NAFTA SIN PLOMO: FALTAN CONVENCIDOS EN FRANCIA

(Sans plomb: coïncidence de l'irréversible. *Pétrole Informations*, noviembre 1989)

A partir del último verano (boreal) la red de distribución y expendio de nafta sin plomo en Francia se amplió sustancialmente y en noviembre de 1989 había unas 5.000 estaciones de servicio equipadas para vender el producto. Contemporáneamente, las ventas de nafta sin plomo, aunque en ascenso, no llegaban a las cifras esperadas (4,08 % del mercado en setiembre). La mayoría de los automovilistas franceses se demostraba renuente a consumir la "nafta verde". Las compañías petroleras llegaban entonces a la conclusión de que debían buscar —y encontrar— argumentos más convincentes para atraer a las clientelas.

Aunque el 95 % de los automovilistas decían conocer la existencia de la nafta sin plomo en el mercado, sólo el 32 % sabía que el producto presenta notables diferencias y particularidades y no más del 9 % se demostraba dispuesto a comprarlo, regularmente o no. El 63 % de los automovilistas, además, sabía donde comprar nafta sin plomo, invariablemente en las inmediaciones de su domicilio. Además, aunque el 55 % de los automovilistas declaraban estar informados de las cualidades de la nafta sin plomo a través de la propaganda televisada, asignaban —a priori— mayor autoridad técnica a los concesionarios de venta y empresas fabricantes de automóviles como árbitros supremos sobre las reales o presuntas ventajas de la nafta sin plomo. Finalmente, cuando se interrogó a los usuarios de nafta sin plomo sobre las motivaciones de su opción, la respuesta que indicaba preferencia aludía a la voluntad de evitar una mayor polución del medio ambiente, relegando a segundo plano consideraciones sobre el precio o sobre un mejor funcionamiento del motor.

El 29 % de los automovilistas franceses creía que la nafta sin plomo es más cara que las convencionales y el 26 % no se pronunciaba sobre el tema; sólo el 30 % de los consumidores estimaban que el uso de la nafta sin plomo (en el plano puramente técnico) no presenta problema alguno para los motores; muy pocos de los encuestados establecieron algún tipo de vinculación entre el consumo de nafta sin plomo y la utilización de catalizadores especiales en el motor del auto.

Los expertos llegaron a la conclusión en base a estos datos, que se enfrentaban a una paradoja: la nafta sin plomo es un producto que logró consolidar una fuerte imagen en los consumidores, pero el público conoce muy poco de sus propiedades. Ergo, el nivel de consumo sigue siendo débil pese a la notoriedad evidente lograda por el producto.

Pese a todos estos datos, el 54 % de los automovilistas franceses está de acuerdo que la nafta sin plomo significa una evolución irreversible y el 59 % estima que su presencia en el mercado no responde a un operativo exclusivamente comercial.

Estas conclusiones de los expertos franceses motivaron una nueva campaña de difusión orientada a la defensa del medio ambiente y que se propone asociar a los distintos sectores afectados por la difusión a escala comercial de la nafta verde: el gobierno, a través de la Secretaría de Estado del Medio Ambiente y del Consumo, la industria automovilística y las compañías petroleras.

Las dos posibilidades de futuro energético que analiza este estudio, presentado en la 14a Conferencia Mundial de la Energía que se realizó en Montreal en septiembre de 1989, integran sendos escenarios de referencia, que resumen las opiniones globales del conjunto de los expertos que trabajan en el sector de la energía. El trabajo puede servir de base para reflexiones estratégicas, que permitan identificar en mejores condiciones riesgos, limitaciones y oportunidades de la industria tanto por quienes tienen a cargo las decisiones básicas del sector como para los responsables políticos del marco general en que opera la misma industria petrolera.

Los principales lineamientos a partir de los cuales se desarrolla este estudio

EL INFORME FRISCH Y EL HORIZONTE PETROLERO MUNDIAL HASTA EL 2020
(Les conclusions de l'étude Frisch sur "les horizons mondiaux 2000-2020". *Bulletin de l'Industrie Pétrolière*, 6 noviembre 1989)

podrían reagruparse en tres temas básicos:

— Incertidumbre originada por la demanda: se manifiesta fundamentalmente en tres sectores: factores externos (crecimiento demográfico y crecimiento económico futuro, tanto en ritmo como en contenido); productividad energética (una de las hipótesis centrales preve una mejora permanente de la productividad en los países industrializados tanto occidentales como del ex bloque socialista y el comienzo de tendencias similares en los países en vías de desarrollo, lo que supone esfuerzos permanentes para un control de la demanda y la utilización racional de la energía, aunque las tendencias más recientes parecerían contradecir esta evolución); el ascenso del consumo energético en los países del tercer mundo (un dato real que confirma el porvenir previsto).

— Incertidumbre originada en el sector de la oferta: parece condicionada por tres tipos de limitaciones básicas: el medio ambiente (los interrogantes que se plantean en este sector se concentran esencialmente sobre los combustibles fósiles, la energía nuclear, las fuentes no comerciales de energía, cuya utilización indiscriminada y en exceso podría afectar ecosistemas locales); la financiación (la restricción persistente de la financiación internacional afecta el desarrollo de la energía hidráulica y nuclear, especialmente); los recursos (el problema de la disponibilidad de los recursos energéticos es ahora menos evidente, pero no ha sido resuelto definitivamente).

— Incertidumbre geopolítica: las incertidumbres técnicas, económicas y financieras están acompañadas, y a veces dominadas, por la evolución geopolítica: reparto de recursos y polos de producción (la concentración de la principal disponibilidad energética en un grupo restringido de países no puede dejar de afectar equilibrios futuros; el problema del precio futuro del petróleo y de su evolución seguirá siendo el eje de buena parte de las incertidumbres del período analizado); reorganización de sistemas energéticos (reorganizaciones institucionales y estructurales contribuirán a modificar la imagen del sector energético); preparación del futuro (en la situación de relativa euforia energética actual, la preparación del porvenir supone riesgos; en particular, se advierte que ya están amenazados tanto el rigor como la constancia de políticas energéticas); cooperación o enfrentamiento (se supone posibilidad y viabilidad cierta a programas de complementariedad y de intereses convergentes entre países industrializados y países en vías de desarrollo).

PERSPECTIVAS DE LA OFERTA, LA DEMANDA Y EL PRECIO DEL PETROLEO: UN PUNTO DE VISTA VENEZOLANO.

(Perspectives de l'offre, de la demande et des prix du pétrole; un point de vue vénézuélien, C. Armas - Ministro venezolano de Minas y de Energía). La pétrole et le Gaz Arabes, 16 diciembre 1989.

En el tercer seminario petrolero internacional organizado en París por la Cámara de Comercio Franco-Arabe y el Centro Arabe de Estudios Petroleros, el Ministro Armas expuso sus puntos de vista sobre las perspectivas petroleras a corto, mediano y largo plazo.

Precisó que no consideraba viable algún cambio sustancial del panorama de la industria en el corto plazo; fundamentó esta perspectiva en la mejora progresiva del espíritu de solidaridad entre los diferentes gobiernos de los países de la OPEP, que excluye la repetición de la trágica experiencia de 1986 cuando se produjo el derrumbe del precio del petróleo. Consecuentemente, se puede suponer que, en ausencia de sorpresas, el precio oscilará en torno a los 18 dólares por barril, con altibajos de 2 dólares. A mediano y largo plazo, por el contrario, las perspectivas del precio aparecen más inciertas y se impone a partir de ahora encontrar soluciones que permitan satisfacer los requerimientos de los diferentes actores del escenario petrolero internacional.

En la perspectiva de una tendencia a la estabilidad del mercado y de acuerdo con la óptica expuesta por el ministro venezolano en París, se postulan dos teorías sobre el particular: una apuntala la tesis de precios bajos, similares a los niveles actuales, como estrategia para asegurar una demanda importante; la otra tesis sostiene que el precio del petróleo deberá ser revisado regularmente sobre la base de la evolución de la tasa mundial de inflación, actualmente estimada en un 4 por ciento anual.

Según la primera teoría, hacia mediados de la década del 90 la OPEP deberá aportar aproximadamente 30 millones de barriles/día para abastecer regularmente la demanda. La segunda hipótesis de trabajo ofrece un aumento programado y progresivo del precio del petróleo que provocaría una reducción del ritmo de incremento del consumo mundial, forzando simultáneamente una utilización más eficiente del petróleo y gas natural disponibles. Partiendo de un cotización de 18

LA DEMANDA, EL PRECIO Y LA REFINACION DE PETROLEO: EL MERCADO EUROPEO

(Demand, Prices and the Refining Industry: a case study of the European Oil Products Market, por Robert Bacon, 254 páginas, Penn Well Books, u\$s 64,75)

PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE Y POLITICA NACIONAL

(International principles of environmental protection and their effect on national enviroment policy- S.A. Boehmer-Christiansen, ENER Bulletin, No 6,1989)

dólares por barril, el precio llegaría a 23 dólares aproximadamente, manteniendo un ritmo de incremento similar a la tasa inflacionaria (4 por ciento), lo que no sería suficiente para frenar el incremento del consumo. Consecuentemente, sería necesario que el incremento del precio llegue a un tasa anual que oscilaría entre el 4 y el 8 por ciento, lo que llevará la cotización del barril de crudo a 20-21 dólares en el corto plazo (1990-91) a 28 dólares en 1995 y a 40 dólares en el año 2000.

Con una tasa de incremento de la economía mundial del 2 al 3 por ciento hasta el comienzo del próximo siglo, la demanda de energía podría pasar de 107-114 millones de barriles/día de petróleo equivalentes en la actualidad a 125-140 millones en el año 2000. En esas condiciones, el petróleo cubriría entre el 45 y el 50 por ciento de la demanda prevista para entonces.

Este ensayo analiza el comportamiento de la demanda de productos petroleros en Europa, la estructura de la refinación en el continente y las configuraciones de los procesos de inversión y desinversión de la industria, las características que asume la utilización de la capacidad instalada, los determinantes de las oscilaciones de precios de los productos y su relación de los precios del crudo y los cambios producidos en la política impositiva de los productos petroleros en Europa. El capítulo primero expone un resumen de los puntos de vista del autor, una síntesis de las relaciones mutuas entre estos puntos de vista y un breve análisis del posible desarrollo futuro del sector. Los análisis y conclusiones recopilados en este ensayo están relacionados con la actividad básica de las grandes compañías que operan en Europa, los países productores de petróleo interesados en ampliar sus actividades de refinación y comercialización en el continente, con gobiernos y organizaciones estatales y con el tantas veces olvidado consumidor final. La obra está dirigida a todos los que, tanto en la industria como organismos gubernamentales, se manifiestan permanentemente sorprendidos por el comportamiento de los mercados, las oscilaciones de precios, la complejidad de la economía de refinación y de las decisiones de inversión y desinversión que se adoptan en la industria. También se orienta a economistas interesados en la aplicación de las herramientas de análisis económico a los problemas de la industria más grande del mundo.

El autor examina los principios sobre los cuales se funda la lucha contra la polución a nivel mundial, tal como éstos fueron definidos en conferencias internacionales sobre el tema. Cita específicamente las conclusiones de la conferencia de Estocolmo sobre El Medio Ambiente Humano de 1972. Recuerda, a propósito, que esta conferencia precisó que los gobiernos tienen el deber no sólo de controlar la polución sino de prevenirla, ejerciendo sus derechos de explotar los recursos marinos nacionales que les pertenecen. Pese a ello, ha correspondido especialmente a organismos supranacionales —como la UNEP— llamar la atención sobre los problemas derivados de la explotación de recursos marinos.

En lo que respecta a la prevención de la polución en el mar, el autor recuerda la convención de Londres de 1972, que reglamentó en particular la inmersión de desechos nucleares. Posteriormente también fueron reglamentados el transporte y la inmersión de otros tipos de desechos —incluidos los plásticos— de acuerdo con normas impulsada por la Organización Marítima Internacional. La reglamentación de las descargas en el mar de productos de cualquier origen sigue siendo motivo de negociaciones en el marco de las convenciones de Oslo. Por lo que respecta a la polución del mar por el petróleo, el autor cita las importantes convenciones vigentes (LDC de 1972 y MARPOL, a las que siguieron tratados regionales) y analiza sus principales directivas.

La prevención de la polución sobre territorios continentales (tierra, ríos y atmósfera) fue definida a nivel europeo a partir de 1974, en las convenciones de París, Helsinki y Barcelona. Pero la protección de la atmósfera se desarrolla con mayor amplitud a partir de la convención LRTAP de Ginebra, de 1979 (Long Range Transport of Air Pollutants), así como por la convención de Viena de 1985 sobre el ozono y los protocolos de Montreal de 1987 sobre el mismo tema. El autor estudia también el rol de las instituciones nacionales y subraya la dificultad de definir la polución, que no es un concepto científico. Examina finalmente el principio según el cual "el que contamina paga" y las dificultades prácticas de su aplicación.