

Más inversiones petroleras de USA en el exterior

(U.S. Industry kikes budget second consecutive year - Oil & Gas Journal, 18 febrero 1991).

En 1991 las compañías petroleras norteamericanas habrán de comprometer una mayor proporción de sus gastos de capital para proyectos fuera de América del Norte. Las tasas de crecimiento de las inversiones petroleras en el exterior vienen superando a las que se destinan a proyectos similares en Estados Unidos y Canadá desde hace varios años. De acuerdo con una investigación de Oil & Gas Journal, los gastos a realizar fuera de Estados Unidos y Canadá por un grupo de 35 compañías norteamericanas en 1991 se elevarán un 22,4 por ciento con respecto a 1990, para llegar a 6.000 millones de dólares. Buena parte del incremento de las inversiones se destinará a proyectos en el "upstream" (exploración y desarrollo). La parte proporcional de presupuesto de las mismas empresas destinada a gastos fuera de Estados Unidos y Canadá también seguirá en aumento. Esas empresas han programado destinar el 29,6 por ciento de sus gastos totales a proyectos fuera de América del Norte. En 1990 esa proporción fue del 28 por ciento y en 1989 del 27,2 por ciento.

En términos globales las compañías de petróleo y gas natural programaron un incremento de sus gastos de capital y exploración para todo el año en curso. De acuerdo con el estudio de Oil & Gas Journal las empresas gastarán 39.600 millones de dólares en proyectos a realizar en Estados Unidos durante 1991, 13,4 por ciento más que los gastos estimados para 1990. Entre 1989 y 1990 el incremento de gastos fue del 18,7 por ciento.

Por primera vez desde 1971, este año los gastos destinados al downstream habrán de superar a las partidas de inversión para el upstream: éstas crecerán un 11,2 por ciento, para llegar a 19.700 millones de dólares. En el downstream el aumento de inversiones será del 15,7 por ciento con respecto a 1990, llegando a 19.900 millones de dólares. Las proyecciones formuladas indicaban que de esta cifra 5.800 millones de dólares serán destinados al sector de refinación y 3.300 millones de dólares al sector de la petroquímica bajo control de empresas petroleras.

Las previsiones presupuestarias de las empresas fueron realizadas en un contexto de incertidumbre generalizada sobre la orientación final del precio del crudo y productos para el año en curso. Muchos analistas estiman que durante la primavera y verano (boreales) de este año persistirá la tendencia a la baja de las cotizaciones.

Debido a la inestabilidad del precio del petróleo y derivados desde 1986, muchas empresas prefieren ahora un monitoreo permanente de estas oscilaciones y liberar fondos financieros para nuevos proyectos sólo cuando las expectativas de precios resulten consistentes con los proyectos presupuestarios. Consecuentemente, también el programa de inversiones se caracteriza por la incertidumbre.

Los gastos de capital, en estas circunstancias, tienden a seguir las tendencias del cash flow de cada empresa condicionado éste por los precios del crudo, gas natural y productos petroleros.

El precio promedio del crudo en Estados Unidos se elevó un 26,1 por ciento en 1989 llegando a 15,86 dólares por barril. El precio promedio de venta del fuel oil 2 se incrementó un 19,5 por ciento durante el mismo período, llegando a 56,6 centavos de dólar el galón. En 1990, los gastos totales de capital realizados por la industria se elevaron un 23,9 por ciento.

En 1990 el precio promedio del petróleo en boca de pozo llegó en Estados Unidos a 19,75 dólares el barril. El precio promedio de venta del fuel oil 2 trepó hasta 67 centavos de dólar por galón. Consecuentemente, los programas de gastos de capital elevaron las partidas de este rubro un 22,4 por ciento para ese año.

El automóvil eléctrico: Un desafío todavía caro

(Le véhicule électrique: un pari conteux. Bulletin de l'Industrie Pétrolière, 19 abril 1991 - Bulletin Analytique Pétrolier, 10-5-91).

Diseñado en 1988, el vehículo eléctrico no ha pasado todavía la etapa de prototipo. El origen de los estudios que llevaron a su diseño arranca con la crisis petrolera de 1973: se trataba entonces de lograr importantes ahorros de combustible. Ahora los estudios se reactivaron bajo la cobertura que significan los esfuerzos desplegados en muchos países para la protección del medio ambiente. Los vehículos con motor de combustión interna lanzan a la atmósfera cada año gas carbónico en volúmenes que duplican y hasta cuadruplican el peso de aquéllos y el transporte automotor actual sería responsable de la deforestación generalizada y de las emisiones de gases que provocan el llamado efecto invernadero. Las zonas más afectadas son las ciudades, donde en los últimos 15 años prácticamente se duplicó el parque de vehículos utilitarios en circulación.

En París, un coloquio recientemente concluido expresó, bajo el lema "vehículo eléctrico, una oportunidad para la ciudad", los intereses comunes de las municipalidades y de los fabricantes. Había en el coloquio representantes de Chatellerault y la Rochelle, donde desde hace cinco años se utilizan vehículos accionados eléctricamente.

Pese a ser silencioso y a la escasa polución que provoca, el vehículo eléctrico presenta todavía inconvenientes importantes. El más notable de éstos: volumen y peso de las baterías de tracción (880 kg para un Peugeot J5). Además, las baterías son muy caras (de 30.000 a 90.000 francos el conjunto para un Renault Master). Por otra parte, el precio del vehículo eléctrico supera en un 30 por ciento al de su equivalente con motor de combustión. Finalmente, la autonomía de un vehículo accionado por electricidad oscila entre los 60 y 100 km, contra más de 600 que permite recorrer un vehículo accionado a nafta o gas-oil, provisto de tanque convencional.

Para que las municipalidades francesas puedan viabilizar la difusión del vehículo eléctrico los poderes públicos lanzaron dos medidas importantes: amortización del costo original equivalente al 10 por ciento del precio del vehículo: creación de un fondo de reservas para que las municipalidades puedan incorporar hasta un millar de este tipo de vehículos a sus respectivas flotas. Frente al costo todavía disuasivo de los vehículos impulsados a electricidad, se estima que una solución al problema podría ser el lanzamiento de automotores híbridos, accionados alternativamente por electricidad y combustibles fósiles. La cifra de 50.000 vehículos de este tipo, anunciada como una meta posible para Francia, en 1995, parece -pese a todo- una utopía.

petro
fichas