

PETRÓLEO: ¿LA REFORMA QUE VIENE?

Cantarell, en el Golfo de México, fue alguna vez el yacimiento petrolífero submarino más grande del mundo, con una reserva original de 35 mil millones de barriles. Ahora, después de casi tres décadas, se está agotando. Durante su pico, en 2004, produjo 2.1 millones de barriles por día (b/d), que representaban 60% de la producción total de México. Esa cifra ha caído ya más de 500 mil b/d y podría descender otros 200 mil antes de la primavera.

Esto es tan preocupante para México como para el mundo. Aunque el país contenga menos de 1% de las reservas probadas de crudo, es el sexto productor del mundo. Su producción de 3.1 millones b/d está muy por arriba de la de Venezuela o Kuwait. Y aunque el petróleo no domina ya la economía mexicana —sólo representó, aun a los altos precios recientes, 16% de las exportaciones en 2006, por abajo de 68% en 1982—, lubrica las finanzas públicas, contribuyendo con casi 40% de los ingresos federales.

Desde su nacionalización, en 1938, el petróleo mexicano ha sido el dominio de la empresa Petróleos Mexicanos (Pemex). La paraestatal es como una secretaría de Estado mal administrada. Sus tres anteriores directores han sido acusados de corrupción (aunque algunas de estas acusaciones pudieran derivarse de enfrentamientos burocráticos). Debe cumplir con una engorrosa reglamentación destinada a evitar la corrupción, que en la práctica es simplemente un obstáculo para hacer las cosas.

“Carrera contra reloj”

Este gigante baldado está ahora en “una carrera contra reloj” para compensar la falla de Cantarell, dice Fabio Barbosa, especialista en energía de la Universidad Nacional Autónoma de México. Y es una carrera que Pemex podría perder. En un documento hecho público en diciembre, en el que traza su estrategia para los próximos cinco años, la Secretaría de Energía pronostica que la producción petrolera total declinará a 2.5 millones b/d a no ser que se apruebe una reforma, pero que permanecerá casi sin variación aun si la industria fuese liberalizada.

Esto es en parte resultado de dos décadas desperdiciadas durante las cuales los gobiernos han ordeñado a Pemex en vez de reinvertir en la empresa. La situación comienza a cambiar: la inversión en exploración y producción se duplicó entre 2000 y 2006 (aunque la mayor parte del incremento correspondió a deuda garantizada con contratistas privados). El presidente Felipe Calderón ha promovido una reforma de las finanzas públicas que reducirá los pagos fiscales de Pemex de 79 centavos por cada peso de petróleo que extrae a 71.5 centavos en 2012. La empresa espera que, en 2008 su

inversión de capital se eleve 20% en términos reales.

Pero puede ser un poco tarde. Barbosa considera que la densidad de plataformas de perforación es 20 veces mayor en las áreas productoras del segmento estadounidense del Golfo de México que en aguas mexicanas. En particular, Pemex ha taladrado sólo 20 pozos exploratorios en aguas de más de 300 metros de profundidad. Hasta ahora el

único resultado es Lakach, un campo de gas que se pretende hacer producir antes de tiempo, luego de excavar un solo pozo exploratorio. Según David Shields, consultor de energía, la prisa proviene de la pretensión gubernamental de comenzar la producción en aguas profundas antes de que finalice el mandato de Calderón, en 2012.

Pemex tiene problemas para dar mantenimiento a sus instala-

ciones existentes. En octubre pasado, un incendio en una plataforma de Cantarell mató a 21 trabajadores. En 2007 la empresa sufrió también la explosión, atribuida a un grupo guerrillero, de varias de sus tuberías. Como México no ha construido una nueva refinería en 20 años, tiene que importar 40% de su gasolina de Estados Unidos. La Comisión de Competencia dice que las 7 mil 500 gasolineras concesiona-

das por Pemex son muy pocas para satisfacer la demanda.

La solución obvia para muchos es privatizar la industria, pero esto es políticamente imposible. El monopolio estatal de crudo es un mandato popular y constitucional. Así que Calderón y otros políticos han estado buscando la manera de atemperar el monopolio respetando la Constitución.

De acuerdo con Rubén Camarillo, senador por el gobernante Partido Acción Nacional, el Comité de Energía del Senado mantiene un “debate privado, técnico” sobre las maneras de hacerlo. El objetivo es tratar de alcanzar un consenso de todos los partidos antes de la primavera. Hasta ahora hay “acuerdo sobre lo que se necesita hacer, pero no cómo hacerlo”, dice Camarillo.

Un paso adelante sería conceder a Pemex el control de su presupuesto. En la actualidad casi 10 mil millones de dólares regresan a la hacienda federal, además de los pagos fiscales de la paraestatal. Otra propuesta sería abrir la refinación, el transporte y la distribución a la iniciativa privada. Esto podría hacerse sin cambiar la Constitución, ya que lo que integra la “industria petrolera” es una definición de la legislación secundaria, como señala César Hernández, de Cidac, grupo de expertos de la ciudad de México. Así se hizo en los años 90 para permitir inversión privada en la generación de electricidad y en el transporte de gas natural. De igual manera, la prohibición de contratos de riesgo compartido en la exploración petrolera es también una disposición de la legislación secundaria.

Pero el *quid* del problema es cómo hacer que Pemex sea más eficiente y abierta. Cinco de los 11 miembros de su consejo son designados por el sindicato, bastión del añejo corporativismo. Camarillo considera que una reforma podría reducir 20% los gastos de operación. Otros incluyen el exceso de personal de la empresa y la contratación innecesaria y hablan de una cifra mayor.

Alcanzar un consenso político sobre la reforma petrolera fue algo que no pudieron lograr los dos presidentes anteriores. Sergio Osorio, asesor en energía del Partido de la Revolución Democrática, advierte que si Calderón trata de llevar a cabo reformas sobre una cuestión tan delicada como el petróleo, sólo por llegar a un acuerdo con el Partido Revolucionario Institucional (como lo hizo con la reforma fiscal y la de pensiones en 2007), “pondrá en peligro su legitimidad”. Con toda seguridad habrá protestas. Pero ante la probable disminución de los ingresos petroleros, es posible que Calderón se arriesgue de todos modos.

FUENTE: EIU



Cantarell, alguna vez el complejo petrolero submarino más grande del mundo, se agota ■ Foto Notimex

Megapuertos: ¿sueño o realidad?

Con la idea de lograr una parte del intenso tráfico transpacífico de contenedores asiáticos a los puertos gemelos estadounidenses de Long Beach y Los Ángeles, y del creciente comercio entre China y América Latina, México ha preparado un ambicioso plan denominado Programa de Infraestructura Nacional 2007-2012, que prevé el desarrollo de su infraestructura portuaria, carretera y ferroviaria.

De acuerdo con ese programa, México construirá cinco nuevos puertos, ampliará o modernizará 22 más, aumentará su capacidad anual de contenedores de cuatro a siete millones de TEUS (acrónimo de twenty feet equivalent unit, unidad equivalente a 20 pies), y mejorará el funcionamiento de sus terminales.

Este desarrollo portuario es parte de un sistema de transporte

integrado multimodal, que incluirá la construcción de 12 carreteras multimodales y vías ferroviarias para conectar los puertos.

En la punta de la lista del desarrollo portuario está el ambicioso proyecto Punta Colonet. La propuesta es convertir bahía Colonet, ensenada solitaria y escasamente habitada, en un puerto de aguas profundas para megacontenedores, con valor de miles de millones de dólares, capaces de recibir embarcaciones de nueva generación.

El puerto abarcará un litoral de 46 kilómetros, con lo que sería tan grande como los puertos estadounidenses de Los Ángeles y Long Beach, juntos. El puerto, 252 kilómetros al sur de San Diego, tendrá de 10 a 20 muelles y una conexión ferroviaria de doble vía de 322 kilómetros con la frontera de Estados Unidos (EU).

Las licitaciones para la concesión de los dos proyectos —el puerto y el ferrocarril— podrían comenzar el año próximo y se espera que la construcción se lleve cuatro años. Al inicio, el puerto tendrá una capacidad anual de un millón de TEUS y seis millones para 2025.

Pero el proyecto Punta Colonet podría no despegar nunca si hay demasiadas barreras que saltar. En primer lugar, la infraestructura entera tendrá que construirse desde cero, ya que el sitio es un área virgen y requerirá la construcción de las instalaciones urbanas más elementales. Punta Colonet cambiaría la costa de Baja California para siempre. Representaría el desarrollo de cientos de kilómetros de litoral al norte y al sur del puerto.

LA INVERSIÓN CHINA NO SATISFACE EXPECTATIVAS

En 2004, cuando el presidente Hu Jintao visitó América Latina, China parecía querer convertir su creciente poder económico en influencia política internacional.

La relación económica parecía encajar a la perfección: la frenética urbanización china absorbía grandes cantidades de cobre, mineral de hierro y frijol de soya latinoamericanos. Y allí estaba el líder de la flamante potencia pasando 12 días en lo que se consideraba el patio trasero de Estados Unidos (EU).

Hacia el final del viaje, los periódicos locales reportaban que Hu había concertado compromisos de inversión con valor de 100 mil millones de dólares (mdd), aunque con posterioridad funcionarios chinos aseguraron que la cifra era exagerada.

En efecto, los flujos comerciales entre China y la región aumentaron de 8 mil 200 mdd en 1999 a 70 mil mdd el año pasado. Sin embargo, la esperada inversión china todavía no se materializa, a pesar de que Latinoamérica ha tenido que contemplar cómo las empresas chinas destinan fondos a África.

“Las expectativas eran muy altas”, expresó Javier Santiso, economista en jefe del centro de desarrollo de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), con sede en París. “Pero no ha habido muchos obstáculos.”

La inversión directa china en la región se incrementó de mil 760 mdd en 2004 a 8 mil 470 mdd el año pasado, cerca de la mitad del total chino. Sin embargo, más de 90% de ese dinero terminó en las Islas Caimán y muchos economistas dudan que sea inversión directa real.

La actividad ha aumentado este año e incluye tres proyectos en la industria del cobre en Perú. No obstante, el esperado influjo



La esperada inversión china en América Latina aún se ha logra materializar, lo que sí ocurrió en África ■ Foto Reuters

de la inversión china en nueva infraestructura no se ha visto y, para algunos países latinoamericanos, la inversión india ha cobrado mayor importancia. Jindal Steel and Power, por ejemplo, acordó este año invertir 2 mil 100 mdd en un proyecto de mineral de hierro y acero boliviano, la mayor inversión extranjera en la historia de Bolivia.

“Donde todos esperaban al dragón chino, apareció el elefante indio”, afirmó Santiso.

A pesar de que América Latina debería ser terreno fértil para

las empresas chinas, éstas han enfrentado una serie de dificultades en la región.

Un inconveniente es el modelo que las compañías chinas utilizan en el extranjero, especialmente en el sector de la construcción. En África, es frecuente que los grupos chinos lleven trabajadores para construir carreteras o puertos, pero esos esquemas generan controversia en gran parte de Latinoamérica. “El mayor problema es que, con frecuencia, las empresas chinas pretenden controlar por completo los

proyectos”, dice José Roberto Mendonça de Barros, ex ministro brasileño de Economía. “Es políticamente inaceptable que se importen grandes cantidades de trabajadores.”

Las encuestas de opinión sugieren que las compañías chinas tienen mala imagen en la región. Una inversión previa, la compra de la minera Hierro Perú por Shou-ang en 1993, se ha visto plagada de huelgas y protestas por las condiciones laborales.

“Los chinos no han hecho

absolutamente nada por comprometerse con la sociedad civil, ni por acercarse a sindicatos y otros grupos y convencerlos de que la inversión china no es una amenaza”, expresa un diplomático latinoamericano en Pekín.

Las relaciones de China con muchos países latinoamericanos son mucho menos maduras que las que tiene con África, donde ha construido una sólida presencia diplomática desde los años 60.

Muchos diplomáticos consideran que la geopolítica es parte de la explicación. “En África es más o menos fácil construir una gran presencia política, ya que la región está muy descuidada”, señala Rubens Barbosa, ex embajador brasileño, quien dirige una empresa de consultoría en Sao Paulo. “Pero los chinos siguen viendo a Latinoamérica como un área fuertemente influenciada por EU.”

De acuerdo con los diplomáticos, esas consideraciones afectan la relación entre China y Venezuela. Con vistas a futuros acuerdos petroleros, China acordó invertir 4 mil mdd en infraestructura y está ayudando a Venezuela a lanzar un satélite. Sin embargo, Pekín está muy alerta de no enemistarse con EU por aproximarse demasiado al presidente Hugo Chávez.

La relación se ha visto también afectada por crecientes tensiones comerciales. Latinoamérica tuvo grandes superávits comerciales con China durante la primera parte de la década, pero después de un reciente incremento en las importaciones de manufacturas chinas, este año registrará un déficit, lo que a su vez desatará una serie de medidas compensatorias.

La volatilidad de las recientes tendencias políticas en la región también ha afectado el interés chino, incluso en países en los que se esperaba que los gobiernos izquierdistas tuvieran buena disposición hacia China.

Como parte de una de las mayores inversiones chinas en la región, Sinopec y PetroChina adquirieron en 2005 Andes Petroleum en Ecuador, por mil 420 mdd. Sin embargo, esa empresa no fue eximida de un inesperado impuesto que el nuevo gobierno de izquierda instauró de manera reciente, y considera llevar al gobierno a arbitraje internacional.

“Como todos los demás, China está tratando de descifrar lo que pasa”, dice Cynthia Watson, del Colegio Nacional de Guerra en Washington. “En contraste, los gobiernos africanos han sido mucho más rápidos en cerrar acuerdos con China. Las necesidades africanas son mucho más apremiantes y allí el nacionalismo es mucho menos virulento.”

FUENTE: EIU

Megapuertos: ¿sueño o...

DE PAGINA 22

La construcción de un puerto más grande que Los Ángeles y Long Beach provocará la emigración de miles de personas, con la subsiguiente necesidad de servicios, habitación y recursos naturales. El segundo problema es quién va a pagar la factura de 6 mil mdd.

El financiamiento del proyecto fue discutido en una conferencia reciente en Guadalajara. Hubo consenso en que debe ser a través de una sociedad mixta, tanto privada como pública, pero hay controversia sobre cómo funcionaría.

El gobierno mexicano está comprometido con el proyecto, los financieros y los ingenieros están listos, pero algunos expertos consideran poco realista el proyecto, en gran parte debido a cuestiones de financiamiento y de coordinación gubernamental. “No es seguro que se construya”, expresó Norman Ander-

son, presidente y director ejecutivo de CGLA Infraestructura.

Una preocupación más: la decisión de Panamá de continuar con la ampliación del Canal de Panamá por 5 mil 250 mdd puede liquidar el proyecto Punta Colonet. El contrato de extensión del canal ya ha sido adjudicado y se espera que se termine en 2018. Joseph Ritzman, gerente de desarrollos internacionales del operador portuario estadounidense SSA Marine, dijo a la prensa recientemente que “la simple ampliación del Canal de Panamá acabará con Punta Colonet”.

Sin embargo, Punta Colonet no es el único puerto en el orden del día, como expresó alguna vez Luis Alberto Ibarra Pardo, ex secretario técnico del gabinete de infraestructura. Hay otros puertos en consideración, agregaba, indicando los de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, más al sur. Manzanillo atiende al centro industrial de Guadalajara, y Lázaro Cárdenas al centro del país.



Foto Archivo

Ambos puertos tienen vastas oportunidades de ampliación, resaltaba, y reveló que Manzanillo desarrollará 324 hectáreas en la primera fase y 564 en la segunda, aunque esto es sólo la mitad de las 2 mil 250 hectáreas con que cuenta Lázaro Cárdenas para nuevas operaciones. Este último proyecta construir el próximo año terminales de granel agrícola, minerales y de carga y

descarga, y aumentar su capacidad de contenedores a 2.5 millones de TEUS.

Los analistas están de acuerdo en que las metas de México son colosales. Pero las operaciones tendrán que esperar un poco más para ver si proyectos tan anticipados permanecen sobre la mesa de proyectos o llegan a despegar.

FUENTE: EIU

