

PETRÓLEO EN LOS ESTADOS UNIDOS 2002

1. VIENEN MÁS FUSIONES PETROLERAS

NUEVA YORK- Los precios del petróleo estuvieron altísimos el verano pasado, pero estos días están por debajo de los \$20 dólares por barril. La próxima primavera: quién sabe?

Las compañías de energía pueden protegerse contra esta volatilidad al volverse más grandes y balanceadas, entonces los inversionistas podrían esperar ver más fusiones como aquella anunciada ayer por Phillips Petroleum y Conoco.

“Cualquier otro es juego limpio,” dijo Fadel Gheit analista de Fahnsotock & Co., citando a Occidental Petroleum, Anadarko Petroleum y USX-Marathon entre los posibles participantes en la consolidación en las semanas y meses venideros.

Pero Gheit prevee que no emergerán ofertas de competencia desde Conoco, que está siendo adquirida por Phillips, en \$15.200 millones en stock. De ser aprobado por accionistas y reguladores, el trato creará la sexta compañía petrolera más grande del mundo, con una capitalización al mercado de \$35.000 millones, y la deuda y seguridades preferidas llegando a los \$19.600 millones. El mercado reaccionó favorablemente al acuerdo, con un drástico incremento en ambas acciones en las negociaciones recientes.

Phillips no está pagando prima ni efectivo por Conoco, llevando a especulaciones de que podría emerger otro comprador con una mejor oferta. Pero Gheit dice que las preocupaciones y la desconfianza prevendrán que otras compañías estadounidenses participen, y duda que una compañía extranjera, como TotalFinaElf, se involucre en este punto. Tampoco es aparente que las preocupaciones y la desconfianza bloqueen el acuerdo, debido a la relativa falta de entrecruzamiento entre ambas firmas. “Siendo realistas, creo que es un trato cerrado,” dijo.

Aunque evaluada como una fusión de iguales, el trato acción-por-acción dejaría a los accionistas de Phillips con el 56.6% de la compañía combinada. El nuevo directorio sería dividido 50-50, y las oficinas centrales se ubicarían en el hogar de Conoco, Houston, pero el Director Ejecutivo de Phillips, James Mulva, se mudaría desde Bartlesville, Oklahoma, para dirigir la compañía. El Director Ejecutivo de Conoco, Archie Dunham, se quedaría como presidente, demorando su retiro hasta el 2004.

La compañía combinada aún no se ubicaría en la liga de los tres gigantes de la industria, Exxon Mobil, Royal Dutch Shell y Chevron Texaco. Pero la nueva ConocoPhillips crearía una compañía mejor balanceada en términos de crudo versus gas natural, la producción estadounidense versus la producción de ultramar, y las propiedades actualmente productivas -pero que maduran- versus propiedades menos explotadas y con un mayor potencial a futuro.

La gran cifra que Phillips y Conoco barajarán frente a sus accionistas es \$750 millones, monto supuesto por los ahorros anuales a lograrse al integrar ambas firmas. Al combinarse tendrían 58.500 empleados, pero este número seguramente caerá, tal vez drásticamente, si la fusión sigue.

Con el precio del crudo sumergiéndose hacia los \$15 USD por barril, el proceso de consolidación seguramente continuará, porque las compañías más grandes y mejor balanceadas manejan más efectivamente la volatilidad del mercado. Entre otros posibles participantes mencionados por Gheit se encuentran: Burlington Resources, Ocean Energy y Unocal.

27 de Septiembre, 2001

Fuente: RESISTENCIA Número 24 .-BOLETÍN DE LA RED OILWATCH.- Enero 2002

2. INFORME SOSTIENE QUE LEVANTAR EL EMBARGO ESTADOUNIDENSE CONTRA CUBA AYUDARIA A LAS COMPAÑÍAS ENERGÉTICAS

Un estudio emitido el lunes concluyó que levantar el embargo de comercio de EU contra Cuba podría proveer a las firmas energéticas estadounidenses de \$ 2.000 a 3.000 millones de dólares de nuevos ingresos. El reporte fue de la Cuba Policy Foundation, Washington DC, la que ha estado en lobby para conseguir la eliminación del embargo. 17 de diciembre, 2001

Fuente: RESISTENCIA Número 25 .-BOLETÍN DE LA RED OILWATCH.- Febrero 2002

3. ¡ BLOQUEADA PERFORACIÓN DE CRUDO EN REFUGIO NACIONAL ARTICO DE VIDA SILVESTRE !

Por un voto de 46-51 el Senado frustró el intento de exploración y explotación de petróleo en las costas del Refugio Nacional Artico de Vida Silvestre.

La perforación en el Refugio, la cual ha sido la piedra angular del Plan Energético Bush-Cheney y reiterada en la retórica post-11 de Septiembre de “seguridad nacional”, ha creado fuerte oposición por parte de la nación Gwich'in y organizaciones ambientales y de derechos humanos que sostienen que las actividades petroleras en las costas devastarían los sitios de reproducción de puercoespines y caribúes comprometiendo la seguridad alimentaria y la supervivencia cultural de los habitantes de Gwich'in.

Este voto es una victoria importante para la gente de Gwich'in, nativos de la zona y han luchado en contra de cualquier exploración y explotación de crudo en el Refugio.

Este voto del Senado hace poco probable que posteriores perforaciones en el Refugio sean incluidas en cualquier plan energético definitivo. Sin embargo, la perforación ahí ha pasado ya la Casa Blanca pero aún se mantiene en las negociaciones Senado-Casa Blanca. Tenemos que seguir luchando en contra de cualquier movimiento del gobierno estadounidense para abrir perforaciones en tierras sagradas y tradicionales de los habitantes de Gwich'in. Esté atento a alertas de acciones futuras por parte de Project Underground, el Comité de Acciones Gwich'in y otras organizaciones que llevan la batalla en contra del desarrollo en el Refugio.

Fuente: RESISTENCIA Número 29.-BOLETÍN DE LA RED OILWATCH.- Junio 2002

3. SUBSIDIOS A LOS COMBUSTIBLES FÓSILES

A \$5.000 Millones USD ascienden los subsidios anuales solamente en EEUU provenientes de los contribuyentes para la industria de combustibles fósiles. Los 16 Peores Subsidios son:

1. **Fondos Inmediatos para Gastos de Exploración y Producción – \$200 millones/año.** Los productores de petróleo, gas y carbón pueden costear (solicitar por escrito) casi o todo los fondos de su producción. Otras actividades tienen que cubrir estos gastos por un largo período de tiempo.

2. **Permiso de Reducción de Porcentajes para Petróleo y Gas – \$600 millones/año.** Las compañías independientes de petróleo y gas pueden descontar un 15% de sus ingresos por ventas utilizando un permiso especial de reducción – en vez de la depreciación estándar de costo – sin importar la pérdida actual del valor en el tiempo.
3. **Apoyo empresarial para el Fondo Pulmón Negro – \$350 millones/año** designados para internalizar los costos de salud relacionados con la minería de carbón, este fondo requiere del apoyo gubernamental para pagar las discapacidades laborales de los carboneros.
4. **Costos Intangibles de Perforación – \$500 millones/año** Las compañías petroleras y del gas pueden descontar inmediatamente en un 70% los costos "intangibles" de perforación. La mayoría de otros negocios cubren dichos costos con el tiempo y, por tanto, reciben menos de un beneficio por impuestos.
5. **Pérdida de Pasivos para Petróleo y Gas – \$100 millones/año.** Este impuesto para los inversionistas en petróleo y gas permite a ciertos empresarios compensar la "pérdida de pasivos" en el ingreso para pagar impuestos más bajos.
6. **Crédito no-Convencional para la Producción de combustibles – \$1.3 billones/año.** Este crédito de impuestos para ciertos tipos de combustibles extraídos de fuentes "no convencionales" tenía el fin de dar incentivos para alternativas al petróleo, pero la mayoría de créditos han ido a parar a la producción de petróleo y gas.
7. **No pago de Impuestos para recuperar la producción de petróleo – \$100 millones/año.** Costos de Inyección terciarios y crédito de impuestos para promover la producción y recuperación del petróleo difícil de extraer y de yacimientos altamente costosos.
8. **Programa de Producción Limpia del Carbón – \$250 millones/año.** Este programa ayuda a financiar a las compañías privadas para que desarrollen tecnologías más limpias en la quema de carbón otorgándoles hasta un 50% en fondos federales mixtos.
9. **Coal R&D – \$100 millones/año.** El Departamento de Energía apoya la investigación en programas tecnológicos para la producción, refinamiento y combustión de productos con carbón.
10. **Otros R&D de Energías Fósiles – \$100 millones/año.** El gobierno federal otorga subsidios para investigación y desarrollo de petróleo y gas natural.
11. **Préstamos de Bancos de Desarrollo Multilaterales para Combustibles Fósiles – \$80 millones/año.** El gobierno federal de EEUU apoya a bancos

de desarrollo multilaterales, los cuales dan préstamos para el desarrollo de combustibles fósiles en otros países.

12. **Garantías bancarias para la Exportación Importación de Combustibles fósiles – \$300 millones/año.** El Banco de Exportaciones e Importaciones otorga garantías de préstamos bancarios para inversiones en países inestables. Una porción de estos préstamos son utilizados para el desarrollo de combustibles fósiles.
13. **Tratamiento de Ganancias de Capital provenientes de regalías sobre Carbón – \$15 millones/año.** Los dueños individuales (al contrario que las corporaciones), quienes arriendan sus derechos de minería de carbón, pueden pagar impuestos a la renta sobre estas regalías en vez del nivel más alto de ganancia individual.
14. **Exoneración de impuesto a la Renta para Utilidades Públicas – \$200 millones/año.** Utilidades y cooperativas públicas no están sujetas al impuesto a la renta. Algunas de estas utilidades utilizan combustibles fósiles.
15. **Servicio de Préstamos para Utilidades Rurales – \$900 millones/año.** El gobierno federal otorga préstamos a bajo interés para cooperativas de electrificación rural. Estas cooperativas han invertido fuertemente en plantas energéticas que funcionan con combustibles fósiles.
16. **Exoneración de Impuestos para Bonos de Utilidades Públicas – \$550 millones/año.** Las Utilidades Públicas pueden usar bonos exentos de impuestos. Una porción significativa de estas utilidades han invertido en fuentes de energía que utilizan combustibles fósiles.

“El gobierno de los EEUU otorgó subsidios netos entre 5.2 y 11.9 billones de dólares para el sector petrolero durante 1995, excluyendo el costo de defensa para las fuentes de petróleo del Golfo Pérsico. Nosotros estimamos que estos costos de defensa son de \$10.5-23.3 billones lo que demuestra la magnitud de este subsidio específico. Por eso, nuestro estimado para subsidios federales netos para el petróleo, incluyendo el de defensa, es de \$15.7-35.2 billones para 1995.

A parte de estos programas de subsidios, los gobiernos y, por ende, los contribuyentes subsidian gran parte de los servicios de protección requeridos por los productores y usuarios de petróleo. Además, entre estos está el costo de protección militar para regiones ricas en petróleo alrededor del mundo. El Departamento de Defensa de EEUU asignó entre \$55 y \$96.3 billones anuales para salvaguardar los recursos petroleros mundiales. La Reserva Estratégica de Petróleo, una entidad federal designada para suplementar las fuentes regulares de petróleo en caso de irrupciones debido a conflictos bélicos o desastres naturales, les cuesta a los contribuyentes unos \$5.7 billones adicionales al año. La Guardia Costera y el Departamento de Administración del Transporte Marítimo proveen

otros servicios de protección que suman \$566.3 millones al año. Por supuesto, los gobiernos locales y estatales también dan servicios de protección para las compañías petroleras y los usuarios de gasolina. Estos gastos de política externa y emergencias añaden entre \$27.2 a \$38.2 billones al año.

a) COSTOS AMBIENTALES, SOCIALES Y DE SALUD

Los costos ambientales, sociales y de salud representan la mayor parte de las externalidades que los norteamericanos tienen que pagar por su dependencia a la gasolina. Estos costos están entre \$231.7 y \$942.9 billones cada año. El motor interno de combustión contribuye fuertemente a la contaminación del aire localizada.

Aunque la cantidad de polución que causa un tubo de escape es ciertamente muy alta, el valor total en dólares es muy difícil de cuantificar. Aproximadamente \$39 billones por año es el estimado mínimo hecho por investigadores en el campo de análisis de costos de transportación, a pesar de que el total actual es seguramente mucho más alto y puede exceder los \$600 billones.

Considerando que los investigadores han relacionado la polución de automotores con un aumento de problemas a la salud humana y mortalidad, los reportes de la CTA, que estiman en \$29.3 a \$542.4 billones para los costos de salud no compensados asociados con las emisiones de vehículos motorizados, no reflejan adecuadamente el valor de la pérdida o disminución de un vida humana. Otros costos asociados con contaminación localizada del aire atribuida a vehículos motorizados incluyen disminución en los rendimientos agrícolas (\$2.1 a \$4.2 billones), visibilidad reducida (\$6.1 a \$44.5 billones) y daños en edificaciones y materiales (\$1.2 a \$9.6 billones). El calentamiento global (\$3 a \$27.5 billones), contaminación del agua (\$8.4 a \$36.8 billones), contaminación acústica (\$6 a \$12 billones) y depósito inapropiado de baterías, neumáticos, fluidos de motor y carros viejos (\$4.4 billones) también se suman a las consecuencias ambientales causadas por los automóviles.

Algunos de los costos asociados con el precio real de la gasolina sobrepasan los efectos de adquirir y consumir combustible y reflejan los costos sociales parciales o totales creados por la preeminencia del automóvil en la cultura de los Estados Unidos.

El más alto entre estas condiciones es el crecimiento urbano descontrolado. Pese a que cuantificar económicamente el impacto de este crecimiento desordenado puede ser una tarea complicada, varios investigadores han hecho un trabajo significativo en el tema. Los costos de este crecimiento incluyen: degradación ambiental adicional (más de \$58.4 billones), degradación estética de sitios culturales (sobre los \$11.7 billones), deterioro social (sobre los \$58.4 billones), costos municipales adicionales (\$53.8 billones), costos adicionales de transportación (\$145 billones) y el efecto barrera (\$11.7 a \$23.4 billones).

Debido a que el análisis de los costos de expansión urbana es algo subjetivo y a que el estudio de este tema está en una fase naciente, el reporte de la CTA sigue la batuta de otros investigadores en el campo del análisis del costo de la transportación y reduce el total del costo potencial de la expansión entre un 25% y un 50% para llegar a un total de \$163.7 a \$245.5 billones por año.

b) OTROS COSTOS EXTERNOS

Finalmente, los costos externos no incluidos en las primeras cuatro categorías van desde los \$191.4 a \$474.1 billones al año. Estos incluyen: atrasos debido a la congestión vehicular (\$46.5 a \$174.6 billones), perjuicios no compensados causados por accidentes de tránsito (\$18.3 a \$77.2 billones), parqueamiento subsidiado (\$108.7 a \$199.3 billones) y pérdida de seguros debido a cambios climáticos relacionados con el automóvil (\$12.9 billones). El costo adicional de \$5.0 a \$10.1 billones asociado con la dependencia norteamericana al petróleo importado podría subir substancialmente, totalizando de \$7.0 a \$36.8 billones en el caso de una repentina alza en el precio del crudo.

Fuente: RESISTENCIA Número 29 .-BOLETÍN DE LA RED OILWATCH.- Junio 2002