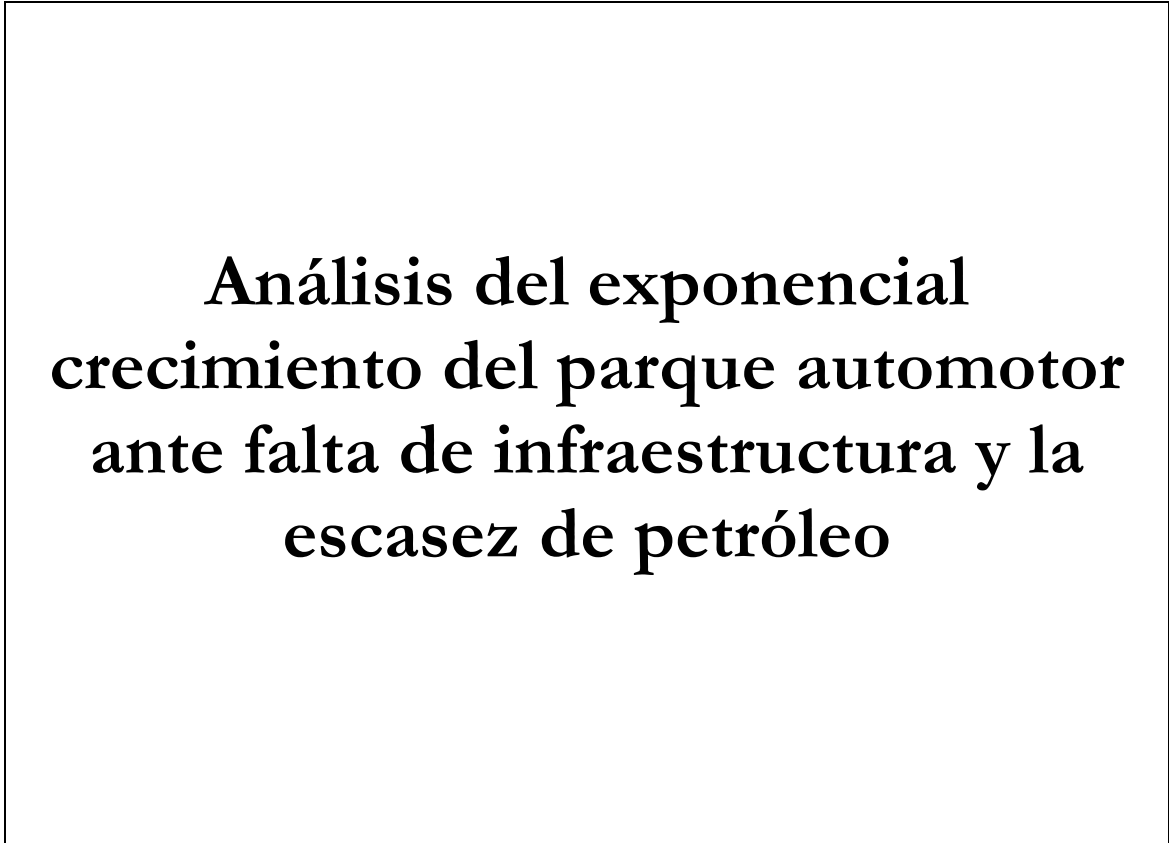
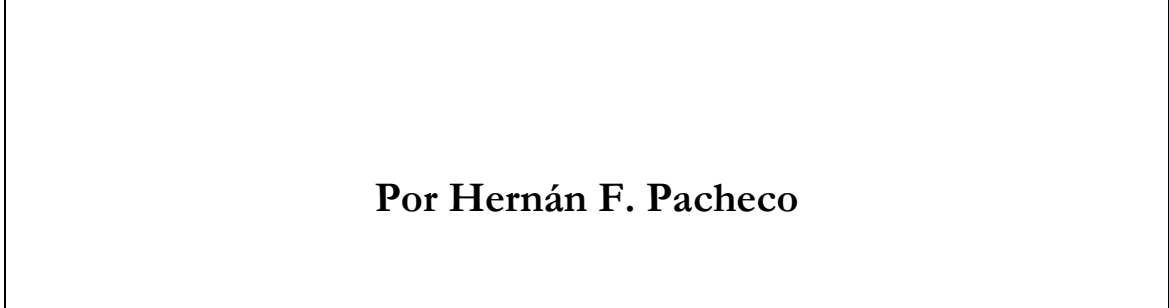


**Informe Sobre El Mercado Energético  
Global**



**Análisis del exponencial  
crecimiento del parque automotor  
ante falta de infraestructura y la  
escasez de petróleo**



**Por Hernán F. Pacheco**

## Índice:

Introducción	4
<u>Análisis I:</u> China, expansión demográfica, crecimiento de PBI y el boom del auto propio	6
✓ <i>El estímulo económico y los subsidios como parte de la explicación del crecimiento del parque automotor</i>	8
<u>Análisis II:</u> Los vehículos conectan India y propician un mayor desarrollo económico en el subcontinente	12
✓ <i>Chennai, cuna del desarrollo de la industria automovilística india</i>	14
<u>Coyuntura:</u> De la crisis y, por la crisis, al pletórico crecimiento	15
✓ <i>Mercado estadounidense</i>	18
✓ <i>Mercado ruso</i>	19
✓ <i>Mercado brasileño</i>	20
<u>Análisis III:</u> Petrobras, perspectivas de inversión e inversores	21
✓ <i>Odebrecht Óleo e Gás</i>	24
✓ <i>Rolls-Royce</i>	26
✓ <i>Iesa Óleo &amp; Gás</i>	26
Forecast del gas natural y del GNL	27



## Introducción

No es coincidencia que el año pasado estuvo marcado por dos acontecimientos gravitacionales en la industria de automóviles global. En 2009, China se transformó en el mayor mercado de autos del mundo, mientras en el mismo año había cuatro millones menos de autos en los caminos de Estados Unidos. En un mundo donde el suministro de petróleo económicamente viable alcanzó su punto máximo, la conducción de automóviles se está haciendo un juego de suma cero. Esto significa que si millones de nuevos conductores toman a los caminos en China, entonces de algún modo, otros millones de conductores tendrán que bajarse en otra parte. En la próxima década, 40 millones de vehículos dejarán de andar por las carreteras de Estados Unidos. Así, los consumidores estadounidenses ahorran más y conducen autos más viejos. Y esto, en parte, explica los informes históricamente nefastos por las ventas de los fabricantes de autos hechos públicos en los últimos días<sup>1</sup>.

Al parecer esto no es noticia para las empresas de automóviles. General Motors amplía afanosamente la capacidad de producción en China, gracias a los *bailouts* de los contribuyentes americanos y canadienses. Un nuevo libro "*Country Driving, A Journey Through China From Farm to Factory*", de **Peter Hessler**, dijo que China tiene el objetivo, obsesivo, de construir más millas de carretera que Estados Unidos. Las ventas de autos explotan en China, en Beijing sólo, más de 1.000 nuevos autos se suman a los caminos cada día. La clase media emergente en India excita a la industria de automóviles tanto como sus datos demográficos exigen precios de autos cercanos al nivel de las motocicletas. ¿Será que necesitamos empujar más seriamente un nuevo concepto de desarrollo y bienestar que deje de lado bienes y servicios que quizá para muchos podrían resultar innecesarios?

**J.D. Power and Associates** dicen que el número de vehículos de pasajeros vendidos en China fue de 326.000 en 1995 a 8.7 millones el año pasado. Y para 2015 las cifras se elevarán a 13.5 millones. Y esta es la razón. Los *rates* de propiedad de autos en China (y en India) son más bajos que los estándares occidentales. Hace 33 años, había sólo un millón de autos de propiedad privada en toda China<sup>2</sup>.

Un reporte de UBS denominado "*What if everyone in ChIndia had a car?*" apunta que sólo el 4% de los chinos de más de 14 y el 1% de los indios tienen autos. En Corea del Sur, es del 26%; en Estados Unidos 44%; en Japón, 46%. Si las tasas de penetración de autos alcanzan simplemente los niveles surcoreanos, esto implicaría 1,125% de tasa de crecimiento en el número de autos en China e India, dijo UBS. Esto aumentaría las ventas globales de autos, en dólares, 5.7 veces. ¿Imagínense si las tasas de penetración alcanzaran los niveles americanos o japoneses?

Aunque las autoridades chinas impulsan el auto eléctrico, cualquier CEO de un fabricante global haría cualquier cosa por entrar en China. Así que deberíamos asumir que la mayor parte de los nuevos autos chinos serán impulsados con gasolina o diesel. Y aquí necesariamente debemos volver a la teoría del *peak oil*, que sostiene que la producción

---

<sup>1</sup> The Washington Post, "*Automakers report weak sales; recession-wary customers steering clear of showrooms*", (2/9)

<sup>2</sup> The Times, "*China overtakes US as biggest car market*", (11/1)

petrolera, en 85 mil millones de barriles por día, está bordando el límite. A esto debería sumarse la renuencia del Arabia Saudita para poner nueva producción en el mercado.

Añadan a esto el deseo de China por convertirse en el mayor parking global y verán los precios del petróleo más altos, incluso si las economías occidentales permanecen inactivas. Hace dos años, los precios del petróleo estaban situados en los tres dígitos. Es para pensar...

Ahora, hay una realidad inmediata, áspera, que consiste en que la perspectiva se menciona terrible y, los post-incentivos, la industria automotriz no va a ninguna parte, aún más claramente cuando el mercado chino, una gran apuesta para muchos *global players*, reduce la velocidad. El productor de autos chinos BYD acortó su previsión de ventas para 2010 en un 25% debido a una demanda más lenta. Mientras tanto GM insinuó atrasos en los inventarios del país y las ventas de Ford Motor cayeron en julio.

La asignación de precios en China está condenada a debilitarse más con un entorno de demanda que va más despacio combinado con una contracción en la disponibilidad de crédito, con el resultado final de un aumento en los inventarios de los distribuidores.

Hernán F. Pacheco

## Análisis I: China, expansión demográfica, crecimiento de PBI y el boom del auto propio

*\*El atasco masivo desarrollado recientemente en China es una gran advertencia. China, que recientemente alcanzó a Estados Unidos como el mayor mercado de autos a nivel mundial, añade 10 millones de autos a sus caminos cada año.*



Cuando **Henry Ford** inventó la cadena de montaje transformó la industria del automóvil en el siglo XX. Ahora, el ascenso del mercado automotor asiático y chino se transforma una y otra vez y los fabricantes y sus consejeros bancarios se posicionan para un futuro incierto. Los fabricantes de automóviles responden a la creciente presión de los consumidores, reguladores y planificadores urbanos para desarrollar vehículos compactos, limpios y económicos que contribuyan a una menor congestión. Como ocurrió primero en Estados Unidos y ahora en China se construyen más carreteras que sólo traen cada vez más autos a sus recorridos.

**China** es aún, tras los seis primeros meses del año, el líder en un mercado automovilístico con un crecimiento del 45,5% en comparación al mismo periodo de 2009, superando la marca de 7,4 millones de automóviles. En segundo lugar aparecen **Estados Unidos**, con un aumento del 15%, y **Japón**, con un alza del 19,9%. Los datos chinos incluyen solamente los vehículos de paseo. Para el resto de los países, los números engloban autos y comerciales menores. **Brasil** se encuentra en la quinta ubicación con un aumento del 6,7% en venta de vehículos, comparado a igual periodo del año pasado. **Alemania** continúa en cuarto lugar, aún con una caída acentuada del 27,5% en las ventas del periodo. Se destaca **India** que, con un crecimiento del 38%, superó **Italia**, asumiendo el séptimo lugar.

Un informe del Congreso de Estados Unidos muestra la reestructuración de la industria automovilística global: el ascenso de China e India como países consumidores de

autos y la caída de los fabricantes estadounidenses de autos<sup>3</sup>. El informe "*The Motor Vehicle Industry: Confronting a New Dynamic in the Global Economy*", de 72 páginas, toma nota de la compra de **Jaguar** y **Land Rover** por Tata, el año pasado y también el acertado lanzamiento de su marca Nano -el auto más barato del mundo.

China e India, pero también Brasil y México, entran en la categoría de los países emergentes más prometedores en términos de su desarrollo económico. Para los dos primeros ello significó especialmente a un acceso de bienes y servicios antes prácticamente desconocidos incluyendo, por supuesto, los vehículos automotrices. Se prevé que la demanda global de automóviles aumente de 60 millones de unidades por año a 90 millones hacia 2016, con la mayor parte del crecimiento centrado en Brasil, Rusia, India y especialmente en China.

El **Asian Development Bank (ADB)**, sostuvo a mediados de agosto en el estudio "*Key Indicators for Asia and the Pacific 2010*" que Asia amplía rápidamente su clase media asumiendo el rol tradicional de Estados Unidos y Europa como los consumidores primarios globales. Esto hace que aumente su tamaño y poder adquisitivo, y será una fuerza cada vez más importante en el reequilibrio económico global. El estudio define a la clase medio a aquellos con ingresos entre 2 y 20 dólares por día basados en dólares internacionales, que están ajustados por la paridad de poder adquisitivo.

El problema es en todas partes el mismo: más personas, con mayores ingresos, que aspiran al automóvil propio para desplazarse. Es una aspiración comprensible pero no es sustentable. Los niveles de consumo de petróleo y los millones de toneladas de emisiones de CO2 están alterando el clima del planeta. No sólo está el daño ocasionado por el calentamiento global a causa de los gases de efecto invernadero. También muchas ciudades están en vías de ser descuartizadas por enormes carreteras urbanas. Los automóviles, con sus respectivos estacionamientos, ocupan un lugar creciente. Es común en grandes ciudades que se instalen barras de metal para impedir que los vehículos se apoderen de veredas. La libertad que brinda el automóvil es contraria, en cada vez más casos, al interés del bien común.

---

<sup>3</sup> The Financial Express, "*India, China re-order world car industry*", (5/4)

## El estímulo económico y los subsidios como parte de la explicación del crecimiento del parque automotor

China bate récords de crecimiento económico. En agosto desplazó a Japón como la segunda mayor economía del mundo.<sup>4</sup> El año pasado superó a Estados Unidos como el principal país productor de automóviles del planeta. Entonces salieron de sus plantas 13,8 millones de unidades, de las cuales 8 millones eran automóviles y el resto camiones, micros y tractores. Es fue gracias a las reducciones del IVA (Impuesto al Valor Agregado) a los autos de baja cilindradas, adoptadas en el marco de las medidas de reactivación para enfrentar la crisis económica mundial. China ha sido un punto brillante para las automotrices globales en medio de una fuerte depresión de la industria, gracias a incentivos de su Gobierno para impulsar el consumo junto con un plan de estímulos económicos de casi 600.000 millones de dólares. Aunque ahora se afirma que el crecimiento sin restricciones de la industria automovilística local puede perjudicar a la economía nacional y por ello se debe frenar la capacidad excesiva del sector.



Los treinta principales fabricantes de coches de China podrían alcanzar la capacidad de producción de 31,24 millones de vehículos en el año 2015, lo que excederá en gran parte la demanda<sup>5</sup>. Los gobiernos locales impulsados por los ingresos y los beneficios económicos han estado haciendo a ciegas esfuerzos por abrir nuevas fábricas y ampliar la capacidad.

Los fabricantes se beneficiaron de los subsidios anunciados en junio por Pekín para la compra de vehículos de pequeño porte, con motores reducidos y eficientes energéticamente. El gobierno chino subvenciona con 3 mil yuanes (440 dólares) la compra de automóviles con motor 1.6 y reduce el impuesto en esos vehículos a un 7,5%, en vez del 10% habitual. Además de eso, los compradores de vehículos eléctricos en las grandes ciudades chinas pueden recibir ayudas de hasta 60 mil yuanes (8,8 mil dólares)<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> The New York Times, “China Fortifies State Businesses to Fuel Growth”, (29/8)

<sup>5</sup> Reuters, “China regulator, researcher disagree on auto capacity”, (5/9)

<sup>6</sup> AP, “China auto sales rebound to grow 56 percent in Aug”, (1/9)





Con más de 160 millones de vehículos (para una población por encima de los mil trescientos millones) el parque vehicular de China solamente es superado por los 300 millones de Estados Unidos, sin embargo, su infraestructura no es ni remotamente parecida. En 2008, el número de autos vendidos era 20 veces más que una década atrás. A nivel mundial, en 2008, la producción total de vehículos superó las 70 millones de unidades, debido a la crisis la cifra para 2009 bajó alrededor de los 60 millones, sin embargo volvió a aumentar para 2010. Los cálculos de cuántos vehículos automotores hay rodando en todo el mundo son poco claras, sin embargo, según la mayor parte de las cifras

ronda los 750 millones de vehículos circulando en el mundo.

En la antigua China, la hora de mayor tránsito matutino en las principales ciudades, como **Beijing** y **Shanghai**, solía caracterizarse por el río de ciclistas que corría a lo largo de amplios carriles para bicicletas. Hoy, muchos de esos senderos han sido apropiados por los automóviles y autobuses. China experimenta un aumento pronunciado en su motorización, hemos visto una caída en Estados Unidos de la posesión de vehículos y kilómetros recorridos anualmente. Algunos investigadores dicen que hemos alcanzado el nivel de saturación – último censo halló que hay más autos que gente<sup>7</sup>.

Según estadísticas de la **China Association of Automobile Manufacturers**, en 2009, en las avenidas de ese país circulaban 63 millones en 2009, y según una estimación oficial, esta cifra podría ascender a 75 millones este año. El mercado chino es inmenso. Incluso tras el crecimiento explosivo del año pasado, que hizo que gran parte de los habitantes de las grandes ciudades tuviera su propio vehículo.

Cerca de 1.900 nuevos vehículos llegan diariamente a las calles de Pekín y, si el parque automotor continúa creciendo a este ritmo, dentro de cinco años el tráfico en la capital china podrá quedar bloqueado. Los vehículos particulares ya para un día por semana, de acuerdo con el último número de las respectivas matrículas, una medida introducida durante los Juegos Olímpicos de 2008 y que permite retirar de circulación un quinto de los automóviles de la ciudad, pero aún así el tráfico allí esta cada vez más lento. A las horas de punta, sobre todo de mañana, la velocidad media actual en Pekín es de 24.1 km/hora, 3.6 km menos/hora que en 2009. A finales del primer semestre de 2010, Pekín tenía 4,4 millones de vehículos (400.000 más que en diciembre pasado) y si el crecimiento no disminuye, en 2015 llegará a los 7 millones. Las calles de la capital china sólo tienen capacidad para 6.7 millones de vehículos.

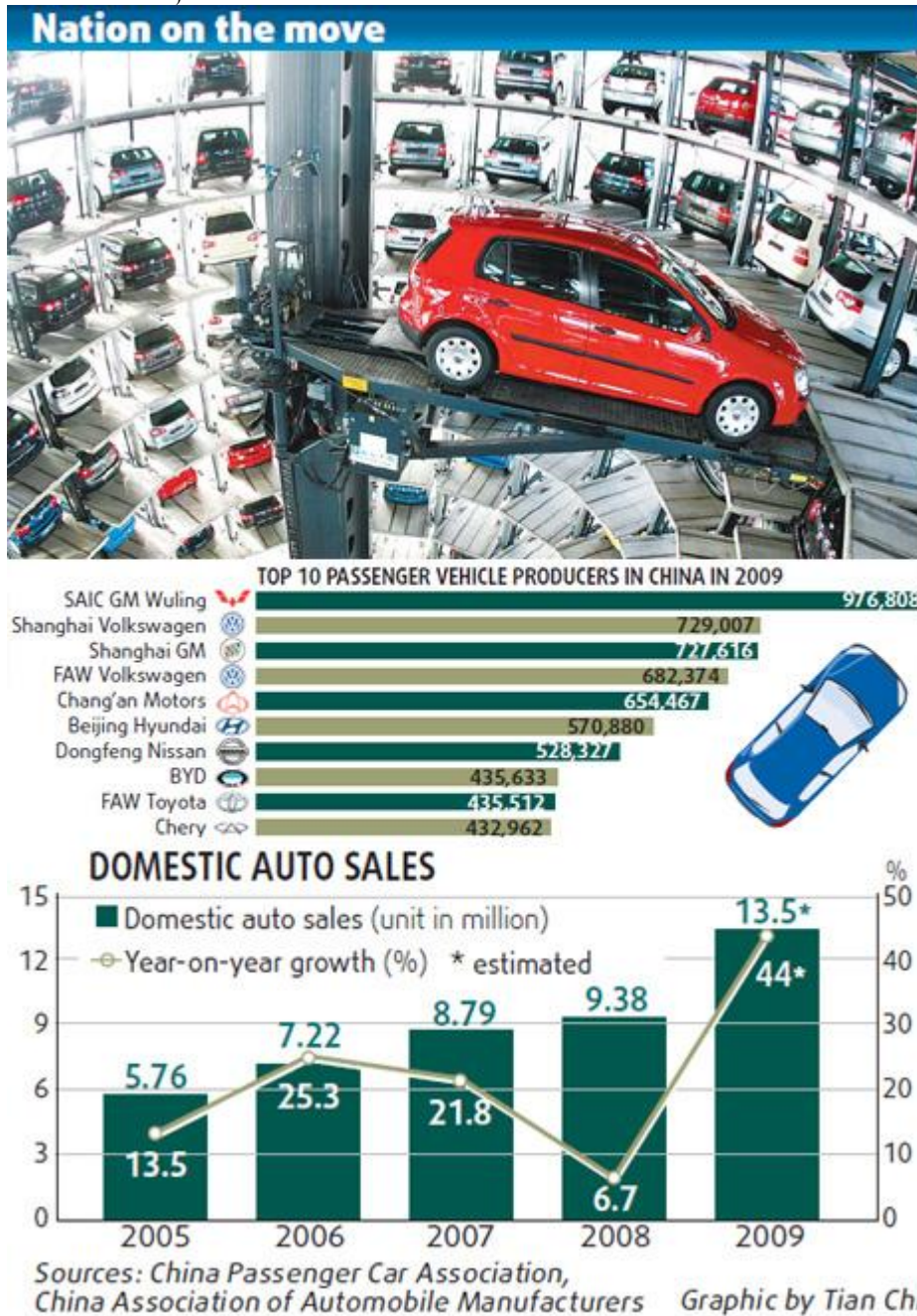
<sup>7</sup> The Wall Street Journal, Speakeasy, “China Traffic Jam: An Expert on What It All Means”, (25/8)



Un yuan más fuerte probablemente ayude a muchos fabricantes automotrices globales que hacen autos en China. **General Motors, Volkswagen, BMW** y otros construyen nuevas plantas en China para incrementar la demanda. Las empresas tienden a importar tanto como la mitad de las partes que usan en los autos terminados. Un yuan más fuerte efectivamente bajaría los costos de esas partes importadas. Esto también reduciría los costos de importar los autos terminados para la venta en China.

Para los fabricantes automotrices *home-grown* chinos, un yuan más fuerte probablemente tendría menos impacto. Generalmente las fuentes de la mayoría de las partes proceden del interior del país, no importan. Y los fabricantes de autos chinos no exportan mucho -sólo 285.000 autos el año pasado- una fracción de los más de 13 millones de vehículos producidos en China. J.D. Power & Associates dice que las exportaciones de automóviles chinos el año pasado cayeron 53% desde 2008, y permanecen débiles en lo que va del año, aún sin una subida del yuan.

Pero no todas las empresas chinas se escaparían indemnes. BYD, una empresa de rápido crecimiento en la que **Warren Buffet** tiene una participación, dijo que sentiría este efecto. La empresa con sede en **Shenzhen** embarcó 6.000 autos el año pasado a los mercados de Medio Oriente, África, y América Latina, y espera aumentar esa cifra a 40.000 este año. La apreciación del yuan "*erosionaría nuestra competitividad*", dijo Henry Li, ejecutivo BYD. Un aumento del 2 al 3% contra el dólar puede ser manejable, pero si se aprecia más, 5% es difícil de manejar<sup>8</sup>.



Tres fabricantes de automóviles chinos provocaron un fuerte incremento en sus ingresos, impulsado por las medidas de Beijing para aumentar la venta de autos. Un factor fue importante: las medidas de estímulo gubernamental, diseñadas para animar la compra de autos durante el *downturn* económico global. Pero mientras el crecimiento de las ventas

<sup>8</sup> The Wall Street Journal, China Real Time, “Yuan Impact: Consumer Goods and Autos”, (21/6)

de autos en China era rápido a principios de 2010, esto se moderó en los meses recientes debido a una reducción de los incentivos del gobierno<sup>9</sup>.

**Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC Motor Corp)**, el mayor fabricante chino de autos por volumen de ventas, anunció que su beneficio neto de la primera mitad del año más que se cuadruplicó en relación al año anterior. La empresa tiene *joint-ventures* para hacer vehículos con General Motors Co. y Volkswagen AG. Con GM trabajan en el desarrollo de motores pequeños de alta tecnología y transmisiones automáticas avanzadas, con el objetivo de mejorar el consumo de combustible de los autos que fabrican. GM y Saic desarrollarán motores con desplazamientos de 1,0 a 1,5 litros en colaboración con ingenieros en Detroit y su empresa conjunta de ingeniería y de diseño en Shanghai.

Empresas como Chery, Geely, BYD, Great Wall y muchas más de las que no estamos enterados dominarán el mercado de autos en China<sup>10</sup>. Todos ellos se comportan de manera muy parecida: primero la cooperación, después la empresa mixta y, finalmente, la filial. Hace ahora una década hubiera sido impensable imaginar que los grupos de la automoción asiática –con no más de diez años de vida– atacaran los sofisticados mercados occidentales. La clave de esta expansión en los mercados occidentales está en cómo podrán combinar estos grupos su estrategia de producción –caracterizada por unos costos salariales muy bajos- y las exigencias de calidad de sus nuevos clientes.

## **Análisis II: Los vehículos conectan India y propician un mayor desarrollo económico en el subcontinente**

El sector de transporte en India atestigua el rápido crecimiento junto con la ampliación de la economía y la urbanización. El **McKinsey Global Institute** dijo que India verá, durante las próximas dos décadas una transformación urbana en escala y velocidad que no ocurrió en ninguna lugar excepto China, con muchas ciudades más grandes en términos de tamaño de población y PBI<sup>11</sup>. Solo un promedio de 12 personas entre 1.000 en la India poseen un auto o vehículo utilitario, mientras el porcentaje de propietarios de vehículos es mucho más pequeño en áreas rurales. *"India lives in its villages"*, decía **Mahatma Gandhi**. Pero cada vez más, los indios andan por sus rutas. India alcanzó a China en la cima de fatalidades en los caminos en 2006, y se mantiene adelante a pesar de tener una población pesadamente rural. Este crecimiento potencial entre los niveles de ingresos en la economía anima a los fabricantes de autos a lanzar nuevos modelos, sobre todo de pequeños coches. La industria también ve una mejora de los márgenes.

Las ventas de autos en India generalmente se elevan durante los festivales hindúes y musulmanes, momento propicio para comprar nuevos productos como autos.<sup>12</sup> *"Una estación de monzón normal, mejorar el sentimiento del consumidor y una recuperación total de la economía debería beneficiar las ventas de autos"*, dijo **Sanjai Doshi**, analista de **Macquarie Capital**

---

<sup>9</sup> The Wall Street Journal, *"Chinese Car Makers Boost Sales, Profits"*, (26/8)

<sup>10</sup> Forbes Blog, *"Winners And Losers In China's Car Market"*, (26/8)

<sup>11</sup> Reuters Blog, *"Gridlocked in the rush to grow"*, (30/8)

<sup>12</sup> The Wall Street Journal, *"India Car Sales Touch Record High"*, (9/9)

**Securities (India).** Los compradores locales prefieren estos autos por el bajo precio y el *running cost*.<sup>13</sup> Una razón clave para mayores ventas de autos ha sido la fácil disponibilidad de préstamos a bajas tasas de interés. Sin embargo, la inflación de dos cifras forzó al banco central de India a incrementar los *lending rates* por 1.0% desde marzo. La tendencia probablemente siga al menos hasta 2011, cuando puede haber una pendiente para los más recientes compradores, que disminuirán. Pero esto es parte de un ciclo, entonces este boom definitivamente resurgirá.

Las ventas de autos registraron en julio un salto del 38% en relación al año anterior. **Nueva Delhi, Bangalore, Mumbai y Kolkota** aumenta cada vez más los sistemas de tránsito masivos<sup>14</sup>. El cambio ascendente en el *standard* y la calidad de transporte en India es una de las ventajas más visibles y tangibles concedidas por el crecimiento económico. El problema -y la oportunidad de la inversión- es que sólo hemos rasguñado la superficie.

India tiene actualmente sólo una empresa automotriz, **Tata Motors**, en los primeros 20 globales, mientras China tiene tres en los primeros 20 y diez en los primeros 30. Llamativamente, muchas de las grandes firmas automovilísticas de China son *home-grown*, mientras empresas internacionales como **Suzuki, Honda y Hyundai** dominan el mercado indio, uno de los *very effective tonic* para la industria global. Los factores estructurales que conducen el crecimiento del mercado automotor indio no se marcharán pronto. Más que afrontar viento en contra, habrá un viento en la espalda que ayude a los aventureros en la industria automotriz india.

Según la **Society of Indian Automobile Manufacturers (SIAM)**, el crecimiento del mercado es del 35% en los primeros meses del año fiscal. SIAM pronostica un aumento del 12 al 13% en el año que termina en marzo de 2011, una estimación que los analistas ven como conservadora<sup>15</sup>.

La japonesa Suzuki Motor construirá una nueva planta en India, la cuarta de la multinacional en ese país, con lo que la capacidad de producción de la corporación en sus instalaciones indias se elevará a 1,5 millones de unidades anuales<sup>16</sup>. El fabricante nipón, que comenzó sus operaciones de producción en India en el año 1983, construye actualmente la que será su tercera factoría en el país, que le permitirá alcanzar una producción anual de 1,25 millones en 2012. Suzuki, que controla cerca del 50% del mercado indio merced a la alianza que mantiene con el fabricante local **Maruti**, indicó que la nueva planta iniciará sus operaciones en 2013, con una capacidad de producción de 250.000 automóviles.

<sup>13</sup> The Wall Street Journal, "India's Car Sales Hit All-Time High", (9/8)

<sup>14</sup> The Wall Street Journal, India Real Time, "Chief Mentor: Reinventing the Wheel for India", (26/8)

<sup>15</sup> Reuters, "Asia automakers post robust August sales", (1/9)

<sup>16</sup> Financial Times Blog, Beyond Brics, "Suzuki in India: If you build them, they will come", (6/9)

## Chennai, cuna del desarrollo de la industria automovilística india

**Chennai**, puerto indio construido alrededor de una antigua fortaleza británica, se parece mucho a los alrededores de Detroit en 1910. La metrópolis de aproximadamente cinco millones de personas prospera como grandes cantidades de fabricantes de autos y proveedores internacionales allí. **Ford Motor Co., Hyundai Motor Co, Nissan Motor Co., Renault SA, Daimler AG y BMW AG** convergieron en ese lugar. Se gastan miles de millones de dólares para hacer de Chennai uno de los grandes *hubs* de autos pequeños para exportación así como para los indios. Pronto, la ciudad tendrá 1.5 millones de vehículos por año, más que cualquier estado estadounidense durante el año pasado.

Los proveedores de partes para autos también hacen grandes apuestas en la ciudad, conocida antes como **Madras**. La empresa de neumáticos **Michelin** y la de ventadas **Saint-Gobain SA**, ambas francesas, establecieron algunas de las fábricas más grandes a nivel mundial en Chennai. La alemana Daimler, mientras tanto, construye un *test track* de miles de millones de dólares. Toda la inversión generó empleos para más de 200.000 personas y representa el 12% de la producción económica del estado de **Tamil Nadu**.

A diferencia de China, India no ha sido capaz de atraer tantos inversores extranjeros para establecer sus fábricas debido a las barreras burocráticas y la política volátil. Pero el *boom* de Chennai es un signo de que India puede crear un entorno productivo cuando las circunstancias económicas den razón.

Esperan que la economía india crezca 9% este año y Tamil Nadu trabajó para reducir al mínimo las barreras a la inversión.

Hyundai invirtió 2 mil millones de dólares allí, y recientemente amplió su capacidad para producir 650.000 coches por año. No sólo el trabajo de taller barato atrajo a la empresa surcoreana, sino también la abundancia de ingenieros *low-cost* para el programa de robots que ayuda a la producción en serie. Del otro lado de la ciudad, Ford invirtió dinero cerca de 1 mil millones de dólares, desplegando la producción de línea tecnológica que aún no se usa en Estados Unidos, incluyendo los robots que pintan los autos y el pool de testeo de aguas profundas para asegurarse que los autos no se escaparan durante las inundaciones de los monzones.



<sup>17</sup> Reuters, “Automakers to launch new models, spend more in India”, (26/8)

Y las ventas de autos en India no muestran ningún signo de freno por el momento. Los argumentos de que las tasas de interés suben y un aumento reciente de los precios de la gasolina harían daño a las ventas de los autos en el país parecen infundados tras ver los números de las ventas de agosto de las empresas indias<sup>18</sup>.

Zooming ahead			
	August 2010	August 2009	% increase
Maruti Suzuki	104,791	84,808	24
Hyundai	50,636	49,521	2
Tata Motors	65,938	49,810	32
General Motors	7,941	5,939	34
Ford	7,925	2,474	220
Mahindra	28,903	22,413	29
Skoda	1,511	1,463	24
Honda	5,532	3,987	39
Toyota	6,361	5,045	26
<b>Two wheelers</b>			
Hero Honda	4,24,617	4,15,137	2
HMSI	1,32,330	96,149	38
Yamaha	30,450	23,466	30
Suzuki	19,314	12,809	51

(includes exports)

## Coyuntura: De la crisis y, por la crisis, al pletórico crecimiento



El año pasado tras la turbulencia financiera, los principales gobiernos del mundo apoyaron al sector automotriz. Sin embargo, después de un período de reestructuración, las ventas están creciendo y vuelve la rentabilidad al sector, llevando al retorno del *dealmaking* estratégico. En agosto, **BMW** reportó en el segundo

*d Auto Stocks Up*”, (2/9)

semestre un beneficio del 18,3%, hasta 15.348 millones de euros, igualando los fuertes resultados de **Daimler** y **Volkswagen**.<sup>19</sup>

En Estados Unidos, **GM** reportó ganancias por mil 334 millones de dólares, lo que significó un aumento de 54.2% con respecto al periodo anterior, cuando acumuló 865 millones de dólares, el mayor desde 2004. El año pasado la emblemática GM no soportó más y tuvo que ser rescatada por el Gobierno federal estadounidense, que le inyectó 50 mil millones de dólares para que no se declarara en quiebra.

La continuidad de la recuperación dependerá de la fuerza de la economía global, en particular lo que ocurra en China. BMW dijo que en la primera mitad de este año las ventas en Asia se elevaron con preponderancia en China. La consultora **Booz & Company** dijeron el año pasado en un informe: La influencia creciente que maneja China no es solamente por su capacidad de influir en standards y dirección, sino también en crear oportunidades por sociedades para organizaciones que están económicamente debilitadas. "*Como consecuencia de los acontecimientos en sus mercados nacionales, las empresas y proveedores automotrices deben esforzarse para profundizar su participación en el mercado chino si esperan permanecer viables*".



La tendencia fue resaltada en agosto cuando **Zhejiang Geely Holding Group** uno de los fabricantes independientes con mayor crecimiento en China, completó la adquisición de **Volvo** a **Ford Motor** por 1.500 millones de dólares, que hasta el momento es la mayor adquisición foránea de una automotriz extranjera que realiza una empresa china<sup>20</sup>. La reciente adquisición ofrece una potencial colaboración técnica en el futuro entre las dos compañías, lo que permitirá a la firma asiática tener acceso a la sofisticada tecnología de la sueca. Después de un principio lento, Geely, que quiere decir afortunado en mandarín, tiene el potencial para competir con las empresas occidentales que dominan ahora el mercado mundial de vehículos<sup>21</sup>.

**Paul McCarthy**, líder en estrategia automotriz estadounidense para **PricewaterhouseCoopers**, dijo: "*Muchos pequeños acuerdos están siendo cerrados en la actualidad, pero no se ve interés de los banqueros de inversión. Sin embargo, esto podría estar a punto de cambiar*". Según el último estudio automotor semestral de PWC, el número de adquisiciones en el

<sup>19</sup> *Financial News*, "Bankers change gear in auto sector", (16/8)

<sup>20</sup> *Financial Times*, "Geely completes purchase of Volvo for \$1.5bn", (2/8)

<sup>21</sup> *The Economist*, "China's lucky man bags Volvo", (5/8)



sector se elevó a 265 en los primeros seis meses de este año, de los 257 realizados el año pasado, aunque los valores hayan caído de 31.7 mil millones a 11.6 mil millones de dólares durante el mismo período.

Los sponsors financieros también entran nuevamente en el sector automotriz, según McCarthy de PwC. Hace un año, los bancos tomaban el mando de las empresas, luego vinieron los *hedge funds* y los afligidos inversionistas y finalmente vimos el retorno de la confianza de los inversores vía *private equity*. Las fuentes de capital cambiaron y los mercados públicos están también disponibles.

En abril, la firma de *private equity* **TPG Capital** acordó la compra de **American Tyre Distributors**, un proveedor de neumáticos de reemplazo, por 1,3 mil millones de dólares de **Investcorp**, **Berkshire Partners** y **Greenbriar Equity Group**. En los mercados públicos **Tesla Motors**, que vende sus Roadsters eléctricos desde hace casi dos años, completó su introducción en bolsa en junio vía **Goldman Sachs**, **Morgan Stanley**, **JP Morgan** y **Deutsche Bank**.

¿Quién tiene miedo de una doble pendiente? Seguramente no los ejecutivos en Hyundai Motor. El fabricante de autos surcoreano prosperó en el último *downturn* estadounidense, lanzando nuevos modelos a consumidores americanos que buscan autos baratos, económicos. Un agudo debilitamiento de la moneda coreana, el won, también ayudó a Hyundai a competir más agresivamente en Estados Unidos, donde actualmente vende casi un quinto de su volumen. Desde finales de 2008, la participación del mercado estadounidense subió 4.7%<sup>22</sup>. Por cierto el tórrido crecimiento de los ingresos no puede continuar indefinidamente. Se espera que el won se refuerce con el dólar este año, que podría rizar los márgenes.



Ford Motor espera que el 70% de su crecimiento global esta década sea de Asia-Pacífico y África. En agosto, las ventas de Ford en la región Asia-Pacífico y África crecieron 32% en relación a un año antes, aproximadamente 66.000 vehículos. En los primeros ocho meses del año, las ventas de Ford en la región sumaron más de medio millón de vehículos<sup>23</sup>.

Entre otros movimientos de expansión, Ford y sus socios tienen dos plantas de ensamblaje de vehículos en construcción en China, y uno en Tailandia. La empresa también construye en nueva planta de motores en Sudáfrica. Los mercados Asia-Pacífico y África atraviesan tres mercados continentales: Australia, Asia y África. Las ventas de vehículos en esos mercados tienen perspectivas de aumento de aproximadamente 35 millones de vehículos para 2018, de los 16 millones de 2009.

<sup>22</sup> The Wall Street Journal Heard on the Street, “Hyundai Motor’s All-Wheel Drive”, (3/9)

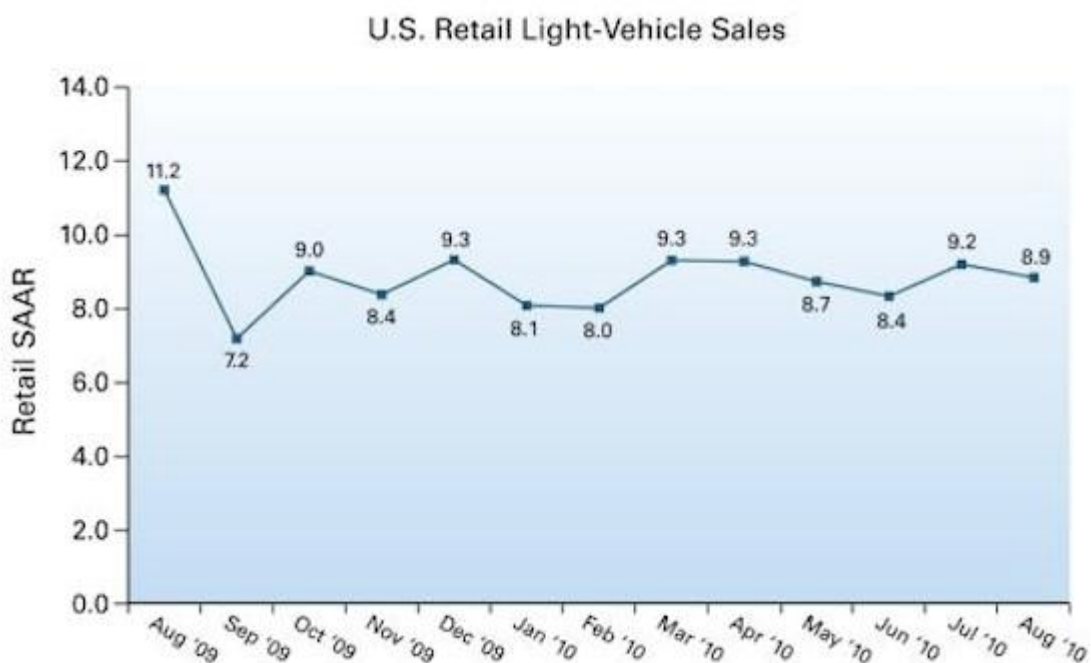
<sup>23</sup> The Wall Street Journal, “Ford Sees Expansion in Asia, Africa Markets”, (2/9)

## Mercado norteamericano

Los analistas anticipan que las ventas de automóviles en Estados Unidos en agosto se ralentizaron y se situarán más de un 10% por debajo de la demanda alcanzada hace un año. Edmunds.com, que analiza las transacciones realizadas por los concesionarios, calcula que durante el pasado mes las ventas ascendieron a 1.028.000 de vehículos, un 17,7% menos que el mismo mes del 2009 y un 1,4% menos que en julio del 2010. Los mismos factores que limitaron la recuperación de las ventas de automóviles el año pasado probablemente seguirán en el futuro inmediato, manteniendo las ventas en el ámbito de los 12 millones incluso el próximo año.

Por su parte, la firma de análisis del mercado J.D. Power, que sigue en tiempo real las ventas que realizan unos 9.000 concesionarios en Estados Unidos, indicó que las ventas de agosto se situarán en 1.047.715 unidades lo que supone un ritmo de ventas de 11,5 millones de unidades. Pero el analista de J.D. Power, **Jeff Schuster**, advirtió que la comparación de cifras entre el 2009 y el 2010 tiene que tener en cuenta el programa federal de incentivos "*Dinero por chatarra*" que funcionó el año pasado.

*"Aunque se espera que las ventas a individuos en agosto sean un 22 por ciento menores a las de agosto del 2009, si se elimina la distorsión del programa del 2009, las ventas de agosto del 2010 realmente son un 14 por ciento mayores"*, explicó Schuster. Además, destacó que los incentivos de agosto fueron un 8 por ciento inferiores a los de julio del 2010.



## Mercado ruso

El mercado de automóviles ruso emerge rápidamente de la crisis con el retorno de préstamos baratos y un crecimiento de la confianza del consumidor. Las ventas de autos en el país aumentaron 9% durante los primeros siete meses del año, comparado con el mismo período en 2009, según la **Association of European Businesses**, con sede en Moscú, aunque esta cifra esté todavía lejana de los niveles de 2008<sup>24</sup>.

El mercado ruso se recuperó más rápido debido a un más alto crecimiento del PBI, fácil acceso de crédito por parte de los consumidores y un esquema gubernamental para cambiar el automóvil. El renacimiento del mercado de autos ruso estuvo en parte basado en el patrocinio del estado del *scrappage scheme*, que concedió 50.000 rublos (1.250 dólares) a los conductores que entregan sus autos viejos (de diez años o más) como parte de pago<sup>25</sup>. La mayor parte del dinero ha sido usado para comprar modelos locales. El mercado de automóviles de Rusia es como uno de los menos saturados en Europa, con sólo 230 vehículos cada 1.000 personas, comparado con aproximadamente 700 por 1.000 personas en Europa y 900 en Estados Unidos.

Las grandes marcas del mercado automotor confían en la recuperación de la demanda de coches caros en Rusia: La venta de turismos y ligeros vehículos comerciales en Rusia creció en el 9% en los siete primeros meses de este año, según los datos de la Asociación de Empresas Europeas. La subida en el segmento Premium fue mucho más espectacular: las marcas **BMW**, **Audi** y **Mercedes-Benz** se apuntaron en el mismo período un incremento del 23%, el 27% y el 59%, respectivamente. **Toyota Motors Corp.** espera que las ventas totales rusas lleguen este año a 1.8 millones de unidades, 20% más de su previsión inicial. El mercado alcanzaría los niveles de pre-crisis para 2014 o 2015. Toyota planea vender 87.000 nuevos vehículos este año en Rusia

Aunque en los últimos días, Rusia expresó su intención de subir los impuestos a la importación de automóviles en el país, con el fin de proteger la inversión realizada en las plantas de producción en Rusia y para impulsar a los fabricantes locales<sup>26</sup>. Los impuestos de importación para los automóviles se han incrementado del 20% al 25% en Rusia desde el pasado ejercicio, como parte de una estrategia del Gobierno del país para defender a las firmas locales.

---

<sup>24</sup> The Wall Street Journal, "Russia's Auto Market Picks Up Speed", (26/8)

<sup>25</sup> Reuters, "Car makers hail Russian market revival", (27/8)

<sup>26</sup> Financial Times, "Russia plans tariff rise on car imports", (30/8)

## Mercado brasileño



La industria brasileña de vehículos registró el mejor mes de agosto de la historia, pero mantuvo proyecciones de desempeño para 2010 y sigue alerta con el crecimiento de la participación de vehículos importados en el total de las ventas. El sector produjo en agosto 329,1 mil vehículos, lo que representa un alza de 3,4% en relación a julio y un crecimiento del 11,5% ante agosto del año pasado. Los números fueron divulgados por la **Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea)**. En los primeros ocho meses del año, fueron producidos 2,41 millones de vehículos, con expansión del 17,5% ante el mismo periodo del año anterior. Ya las ventas de vehículos en el mercado brasileño sumaron 312,8 mil unidades el mes pasado, lo que indica un alza del 3,5% en relación a julio y un aumento del 21,2% respecto de agosto de 2009. En el acumulado de 2010, fueron vendidos 2,19 millones de

vehículos, con una expansión del 10.1% ante el mismo periodo del año anterior.

La participación de las importaciones en las ventas de vehículos en agosto quedó en un 18,3%, o 57.256 mil unidades. Ese índice, que comenzó a crecer a finales de 2009 y gira en torno al 18% anual, incomoda a Anfavea, que viene intentando evaluar formas de mejorar la competitividad del sector ante el exterior en un ambiente de real valorado<sup>27</sup>. La industria brasileña quiere importar más, pero también quiere exportar más. Sin embargo, las exportaciones en unidades y en valor aún están de este lado del registrado en 2008, año en que Anfavea prefiere usar como referencia comparativa ante 2010, una vez que en 2009 la industria observó un agudo deterioro del mercado internacional en el transcurso de la crisis financiera. Las ventas de vehículos en el mercado interno deben seguir alrededor de 300 mil unidades por mes hasta finales de año, según Anfavea<sup>28</sup>.

El mercado brasileño vive el mejor momento de la historia en el sector de vehículos, pero los fabricantes locales no. El año pasado, Brasil se hizo importador neto de auto por primera vez en 13 años, y promete seguir en todo 2010. Un fuerte rebote de la crisis económica global puso más dinero en los bolsillos de los brasileños, y la demanda de autos aumentó. La venta de vehículos subirá 10% el próximo año, en 3.8 millones de unidades, después de un crecimiento similar del 10% este año<sup>29</sup>.

La industria local cree que ahora las ventas totales podrían llegar a 5 millones de vehículos al año para 2014, y los fabricantes locales, la mayoría de las cuales son todas filiales de los gigantes de automóviles extranjeros, se preparan para asegurar la eficiencia y mejoras de calidad para aumentar la producción doméstica. Al mismo tiempo, Brasil,

<sup>27</sup> O Globo, "Montadoras têm agosto histórico, mas importados preocupam", (8/9)

<sup>28</sup> Estado de San Pablo, "Vendas de veículos devem ficar em 300 mil por mês até fim do ano, avalia Anfavea", (8/9)

<sup>29</sup> The Wall Street Journal, "Brazil's Auto Industry Struggles To Keep Up With Demand", (30/8)

quinto mayor mercado de automóviles del mundo, despierta cada vez más apetito de las grandes empresas. Solamente **Volkswagen** y **General Motors** planea invertir un total de 11,6 mil millones de reales en el país hasta 2014. El dinero irá al desarrollo de nuevas tecnologías y renovación de su línea de productos<sup>30</sup>.

Solamente Volkswagen prepara 47 lanzamientos en los próximos cinco años en todo el mundo, sumando a los 16 en 2009, y tres previstos más para este año. Además de eso, la empresa ya separó 6,2 mil millones de reales para invertir en el país hasta 2014. El grupo, que tiene diez marcas, entre las cuales **Audi**, **Porsche** y **Bugatti**, entrevé a Brasil como un gran mercado automotor donde invertir. El consumo está mejor, la renta creció y, con eso, hay más formas de financiación.

Los países maduros andan con alta ociosidad. Con el cambio favorable y el alto costo en Brasil, inundar el mercado brasileño con sus productos es un antojo claro y muchas multinacionales buscan ayudar a sus matrices. El desafío es que las empresas instaladas en el país inviertan en la nacionalización de los productos hoy importados. Juntas, los fabricantes tienen hoy una capacidad instalada para producir 4,3 millones de vehículos<sup>31</sup>.

## **Análisis III: Petrobras, perspectivas de inversión e inversores**

Una broma contada en el gobierno brasileño dice que Petrobras es tan grande, tan rica y poderosa, que debe ser encarada “*a lo sumo, como una nación amiga*”. Esa misma impresión podrá ser sentida, en un futuro próximo, en relación a la economía que gira en torno al petróleo brasileño. Las cifras gigantescas justifican el interés despertado en las últimas semanas en torno a la capitalización de Petrobras: se estima que, encabezado por el pre-sal, en diez años, el sector va a demandar inversiones de, por lo menos, 680 mil millones de reales, sumándose la demanda por bienes, servicios, exploración y producción.

A lo largo de la última década, la participación del sector en el producto bruto interno (PBI, conjunto de bienes y servicios producidos en el país) creció cuatro veces, pasando de 2,5% en 1999 a cerca de un 12% este año y debe aumentar aún más. Mientras tanto, el volumen de petróleo exportado por el país creció un 2.674% en diez años, llevando la venta de petróleo del lugar 21 de la pauta brasileña en 2001 al segundo lugar este año. La producción brasileña de petróleo deberá crecer por lo menos un 126% hasta 2019, mientras la de gas va a dar un salto de 188%. Ya las reservas brasileñas deben duplicar de tamaño en cuatro años.

Sólo **BNDES** tiene, aprobados y en fase de aprobación, en el área naval volcada al petróleo, las inversiones que suman 24,980 mil millones de reales del **Fundo de Marinha Mercante** en 85 proyectos. Es más de lo que el banco va a disponer para iniciativas como la usina de Bello Monte (hasta 13.5 mil millones de reales) y el Tren de Alta Velocidad (TAV, hasta 19,9 mil millones de reales), que conectará Río con San Pablo.

<sup>30</sup> Portal Exame, “*Montadoras vão investir mais de R\$ 11 bilhões no Brasil até 2014*”, (30/8)

<sup>31</sup> Estado de San Pablo, “*País é o quarto em vendas, mas ainda é só o sexto em produção*”, (16/8)



Una radiografía del perfil de las empresas y de sus negocios estratégicos muestra que las estatales de petróleo de **China** y de **Corea del Sur** deberán liderar las inversiones extranjeras en la exploración del pre-sal brasileño. Las empresas estatales y las grandes compañías de Europa, como la británica **BP** y la anglo-holandesa **Shell**, son las que tienen capital suficiente para la demanda de pre-sal. Sin embargo, las compañías europeas están hoy interesadas en explorar fuentes no convencionales, como el gas shale o las arenas petroleras. O atraviesan un momento turbulento –como es el caso de BP, aún con las consecuencias del derrame de petróleo en el **Golfo de México**.

Shell colocó a la venta su participación en algunos bloques de exploración y producción de petróleo y gas en el continente americano, entre ellos parte de su participación en el bloque pre-sal. Según la empresa, los recursos obtenidos serán usados para apoyar el programa global de inversión de Shell. En total, serán cuatro bloques en Brasil, tres localizadas en la **Cuenca de Santos** y uno en **Espírito Santo**. El más importante es **BM-S-8**, que tiene el prospecto **Bem-te-vi**, en el pre-sal. Shell posee un 20% del área, que es operada por Petrobras y posee aún participación de **Petrogal** (un 14%).<sup>32</sup>

La compañía también va a deshacerse de parte de los bloques **BM-S-45**, en que posee participación del 40%, y que también cuenta con Petrobras como operadora, y de **BM-ES-28**, el cuál es operadora con el 82,5%, en asociación con **Vale**. Existe aún la disposición de negociar parte de su concesión en BS4 (campos Oliva y Atlanta), en el que Shell es operadora con un 40%, en asociación con Petrobras (un 40%) y Chevron (20%).

Ya las empresas estatales de petróleo invierten prioritariamente en adquirir reservas que les garanticen el abastecimiento futuro. Y ese es exactamente el perfil de la iniciativa a ser ofrecida en el pre-sal brasileño. Lo que es el resorte propulsor de esas empresas no es sólo la lucratividad. Las estatales de países donde la producción ya no supe la demanda o no va a suplir, están más dispuestas a desembolsar dinero en el corto plazo para garantizar la seguridad de suministro energético en el futuro.

<sup>32</sup> Estado de San Pablo, “Shell coloca à venda participação em blocos do pré-sal”, (3/9)

Ventaja diplomática. El año pasado, las empresas estatales chinas lideraron las inversiones en petróleo fuera de su país, con un total de 16 mil millones de dólares. Las grandes empresas europeas se quedaron en segundo lugar en ese ranking, con 5,6 mil millones de dólares. Enseguida, las coreanas, con 5,25 mil millones de dólares.

En los últimos tres meses, las empresas chinas cerraron negocios en valores diez veces mayores que las inversiones realizadas en Brasil en los últimos tres años. Este año, los chinos anunciaron 20 mil millones de dólares entre inversiones y préstamos para Petrobras. La previsión es que el valor llegue a 25 mil millones de dólares hasta finales de año<sup>33</sup>.

Las estatales tienen otra ventaja sobre las compañías privadas: la diplomática. Cuando el gobierno brasileño está lidiando con **Sinopec (China Petroleum and Chemical Corporation)**, está necesariamente lidiando también con el gobierno de aquel país. Esto ejerce un impacto en la relación. Las estatales chinas cuentan con reglas de repatriación de capital que les son favorables desde el punto de vista de la tributación. Eso es importante para que la empresa estructure sus operaciones y consiga aliento para hacer negocios que llegan de 2 a 3 mil millones de dólares, como será necesario en el pre-sal.

En países como Estados Unidos, por ejemplo, la repatriación de los recursos es cara. Existen reglas de impuesto de renta sobre las ganancias de capital muy pesadas. El sistema es desfavorable. No por casualidad, Sinopec ya cerró un acuerdo con Petrobras, en el cual las dos empresas se comprometen a actuar juntas en inversiones de interés común en las áreas de producción, exploración y refinación de petróleo. La estatal brasileña ya había hecho, en mayo del año pasado, un acuerdo con el **Banco de Desarrollo de China**, involucrando un préstamo de 10 mil millones de dólares.

Desfavorable. El pre-sal brasileño es en el momento una inversión atractiva para las compañías petroleras porque la mayor parte de los más recientes descubrimientos de yacimientos de petróleo se dio en aguas profundas. La tasa de éxito en esa área ha sido del orden del 80%. Además de eso, la industria de petróleo se encuentra en un buen momento, pues el barril está a 75 dólares y deberá llegar a 85 el año próximo. Sin embargo, Brasil no está bien evaluado por los potenciales inversores en el sector a causa de la elevada carga tributaria y, también, de la inestabilidad de reglas. En términos de calidad regulatoria, por ejemplo, Brasil se queda atrás de países como **Egipto, Angola, Mozambique y Surinam**, según el **Frase Institute**, de **Canadá**. La imagen de Brasil, en ese aspecto, puede hacerse aún peor, dependiendo de cómo sean tratadas las nuevas leyes (el nuevo marco regulatorio del petróleo).

Con inversiones de 9 mil millones de dólares previstos para Brasil hasta 2012, Holanda pretende ser la principal socia en el desarrollo de los sectores de petróleo y gas, naval y offshore. Los valores son considerados conservadoras ya que no tiene en cuenta el pre-sal. De cara a la exigencia de contenido nacional en la construcción de navíos, plataformas y otros equipos necesarios para el desarrollo del pre-sal, las empresas holandesas están llevando al país su experiencia en la fabricación de tecnología y prestación de servicios para el sector.

En los últimos cuatro años, 60 nuevas empresas holandesas se instalaron en Río de Janeiro, atraídas, principalmente, por oportunidades en esos sectores. Del total invertido hasta hoy y de lo que está previsto, al menos mil millones de dólares provienen de pequeñas y medianas empresas. **Thomassem** pretende fabricar compresores destinados a las refinerías en Brasil. La idea es iniciar la línea de producción en 2011. Brasil tiene refinerías esparcidas por todo su territorio, además de las que van a ser construidas. Eso significa una demanda garantizada. Otra empresa, **Fugro**, especializada en geotécnica, mapeo y geociencias ya es proveedora de Petrobras. Actualmente con 1.100 operarios en

---

<sup>33</sup> Estado de San Pablo, "Chineses vão liderar investimentos no Brasil", (29/8)

Brasil, invirtió 10 millones de dólares en una nueva base en **Rio das Ostras**. Otra proveedora de Petrobras, **Frames** invirtió 6 millones de euros para modernizar una fábrica recién adquirida en la zona norte de Río, para aumentar su competitividad en las futuras licitaciones de Petrobras<sup>34</sup>. Otras empresas holandesas son: **Alewijnse Marine Systems**; **Marflex**, **SHV Gas Brasil**, **Van Oord Offshore**, **Vescon Equipamentos Industriais** y **Vryhof Anchors**.

**La economía de Pernambuco está cambiando.** La instalación del **Astillero Atlántico Sur** y de la **Refinería Abreu y Lima** inició el desarrollo de los polos naval y petroquímico en el estado y abrió espacio para la llegada de más empresas. Otras también sueñan con formar parte de este cambio, haciéndose proveedoras de productos y servicios. Muchas de ellas son pequeñas. Todas necesitan encuadrarse a las exigencias del mercado. En Noruega, los sector naval y de petróleo y gas tienen ejemplos de sobra de que los pequeños también pueden brillar. Los emprendedores pernambucanos pueden aprender de sus historias.

**Bergen y Ålesund**, sonda, micrófono sub-acuático, equipos para almacenar boyas de contención. Definitivamente, no son productos que la gente encuentre en el día a día. Alimentan la industria naval y de petróleo y gas de Noruega. Otra empresa, **ClampOn**, creada en 1994 con sede en **Bergen** desarrolla sensores ultrasónicos que acompañan todo lo que acontece en el fondo del mar. Su primer gran contrato ocurrió dos años después con **Texaco**. Hoy, la empresa suministra para las principales compañías del sector, entre ellas Petrobras, que comenzó a usar sus productos en 1998. Con 16 años en el mercado, la empresa cuenta con más de 8 mil unidades instaladas por los siete mares.

La empresa **Naxys** también produce sensores. El sistema está compuesto por micrófonos, que son montados en grupos dentro de una jaula y colocados próximos al local que se desea inspeccionar. Es capaz de detectar una fuga de petróleo por un orificio minúsculo. El equipo está en el mercado hace tres años con éxito.

Navíos. Los productos desarrollados por **Evomec**, fundada en 2006, dan soporte a las plataformas de petróleo pues transportan carga. Uno de esos productos, llamado **Modex**, es un deck extra para ser acoplado por encima del deck principal del navío. Aumenta la embarcación. Con el aumento, el navío es capaz de llevar una cantidad hasta 25% más de contenedores. El Modex puede ser usado, por ejemplo, para separar los contenedores de comida de los de combustibles en los navíos.

## Odebrecht Óleo e Gás

**Odebrecht Óleo e Gás** pretende invertir 3,5 mil millones de dólares entre 2011 y 2013 para expandir la actuación en Brasil. El principal foco será el contrato de flete de plataformas de perforación, pero ya hay equipos en preparación para futuras licitaciones de Petrobras por unidades de producción.

Este año, comienza la operación para Petrobras. Fue cerrado un contrato de siete años, se trata de **Norbe VI**, la primera plataforma semisumergible de las cinco unidades de perforación que serán destinadas a la estatal. La unidad, con capacidad de perforar en lámina d'agua de hasta 2.400 metros, está en la fase final de construcción por la holandesa **SBM**, en **Abu Dhabi, Emiratos Árabes** y arribará a Brasil a finales del año<sup>35</sup>. El costo es

<sup>34</sup> Estado de San Pablo, "Holanda vê Brasil como principal foco de investimentos", (1/9)

<sup>35</sup> O Globo, "De olho no pré-sal, Odebrecht investe US\$ 3,5 bilhões em plataformas", (9/9)



de 600 millones de dólares, de un total de 3,4 mil millones de dólares invertidos por la compañía desde 2006 en la construcción de sondas.

“La etapa que tiene gran demanda es la fase exploratoria. Por eso nos concentramos más en las sondas de perforación, que van a ayudar a explorar y desarrollar los campos”, dijo **Miguel Gradin**, de Odebrecht al diario brasileño Valor<sup>36</sup>. La proyección del ejecutivo es que otras cuatro unidades construidas en el astillero surcoreano **Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME)** ya estén operando para Petrobras –en esos casos con contratos de diez años- a partir del 2012, cuando los ingresos de Odebrecht superen los mil millones de dólares, contra los actuales 150 millones de dólares por año.

Además de las nuevas sondas, la empresa espera el crecimiento de los servicios prestados para las operaciones de diversas petroleras en la **Cuenca de Campos**, con soluciones de ingeniería y operación de plataformas. En 2012, la previsión es que el número de operarios alcance 2 mil, el doble del actual. Entre los nuevos proyectos que pueden recibir inversiones a partir de 2011 están las licitaciones de Petrobras para plataformas de producción. Actualmente, la compañía opera un FPSO en el **Mar del Norte**. La propiedad de la plataforma que tiene capacidad para producir 65 mil barriles de petróleo por día y almacenar 600 mil barriles, está dividida con la danesa **Maersk** y tiene como cliente a la americana **ConocoPhillips**.

La compañía, que acaba de lanzar un nuevo logo marca, espera cerrar los próximos meses la estructura de financiación de las dos últimas sondas de perforación ya contratadas por Petrobras. Además de Norbe VI, ya se trata la financiación estructurada de **Norbe VIII** y **Norbe IX**, que comienzan a operar el próximo año. Ambas están siendo producidas para operar en aguas profundas de hasta 3.000 metros. En todos los casos fue usada una estructura de “*Project finance*” con el apoyo de un pool de bancos y parte del capital propio. Ahora, la empresa pretende replicar el sistema para financiar **ODN I** y **ODN II**, que comienzan a operar en 2012.

## Rolls-Royce

La británica **Rolls-Royce** planea aumentar su facturación en Brasil, donde su crecimiento está sostenido, en parte, por el suministro de turbinas y servicios de mantenimiento de generación de energía para la industria de petróleo y gas. Equipos y proyectos para la construcción de navíos de apoyo a las plataformas de petróleo también van a contribuir a aumentar sus ventas<sup>37</sup>.

Uno de los enfoques es ampliar la fabricación local de los sistemas periféricos, como los motores auxiliares, que van junto con las turbinas en los módulos de generación de energía de plataformas de petróleo y gas. El esfuerzo incluye asociaciones con proveedores locales, como **WEG**. Las turbinas continúan siendo producidas en Estados Unidos y Canadá, pero con el tiempo deberán aumentar los servicios post-venta, como reparaciones y mantenimiento de esos motores, en Brasil. Rolls-Royce contribuyó en la nacionalización de los módulos de generación, que llegaron a tener un 80% de contenido nacional. Los módulos son las estructuras que hospedan las turbinas y equipos auxiliares de generación en las plataformas.

En el área marítima, Petrobras programó el encargo de 146 navíos de apoyo a las actividades de exploración y producción, parte ya contratada. Es un segmento para el cual Rolls-Royce suministra proyectos y equipos. En 2009, la empresa inauguró nuevo centro de

<sup>36</sup> Valor Econômico, “Odebrecht vai investir US\$ 3,5 bi em petróleo”, (10/9)

<sup>37</sup> Valor Econômico, “Rolls-Royce planeja dobrar receita na AS”, (6/9)

servicios para el área marítima en **Niteroi (RJ)**. La unidad se sumó a otros un centro de servicio por la empresa en el país: uno en **Macaé**, también en el estado de Río, de apoyo a las actividades en el área de petróleo y gas.

## Iesa Óleo & Gás

**Iesa Óleo & Gás** va a instalar una unidad de fabricación de módulos para plataformas de petróleo en **Navegantes**, en **Vale do Itajaí** de **Santa Catarina**. La inversión de cerca de 30 millones de reales será hecha en un área del Puerto de Navegantes, **Portonave**. La expectativa es que las obras se inicien en octubre, lo que va a depender de la licencia ambiental de **Ibama** y **Fundação Estadual de Meio Ambiente (Fatma)**. Las obras están previstas para durar ocho meses y la producción debe comenzar en marzo de 2011. Los módulos para la plataforma offshore van a atender a Petrobras. La iniciativa debe generar cerca de mil empleos directos cuando la unidad esté en plena operación<sup>38</sup>.

Iesa es una empresa de ingeniería de construcción y montaje con sede en **Araraquara (SP)**. Fue creada en 2005 a partir de los activos, técnicos y contratos de la controladora **Iesa Projeto, Equipamentos e Montagens**. Es especialista en servicios de EPC (ingeniería, abastecimiento y construcción, por sus siglas en inglés) para las áreas de petróleo, gas, química, petroquímica. Además de un parque industrial en Araraquara, Iesa tiene una unidad en Macaé, donde hace mantenimiento y modernización de las plataformas de petróleo. Con la unidad de Navegantes, la empresa espera facturar 200 millones de reales al año.

El gobierno catarinense va a conceder un beneficio específico para complejos industriales navales, que prevé tratamiento tributario diferenciado para adquisiciones de empresas catarinenses e importación de equipos para explotación de petróleo y gas natural

Por su parte, la compañía alemana **Voith Turbo** producirán en Brasil propulsores de tipo radial para embarcaciones de apoyo a las plataformas de petróleo, navíos sondas y plataformas semisumergibles. Los estudios realizados muestran que se puede hacer del 70 al 80% de las piezas en Brasil. La nueva división fue implantada allí hace dos años<sup>39</sup>.

Y es un mercado en ascenso. Cada uno de los 28 navíos sonda anunciados en los planes recientes de expansión de Petrobras demanda seis propulsores. Si consigue vencer la competencia para suministrar el equipo para sólo un lote de siete embarcaciones, tendría que construir 42 unidades del producto.

## Forecast del gas natural y del GNL

Los niveles de almacenaje subterráneo en Estados Unidos son perceptiblemente inferiores que hace un año, conduciendo a algunos inversores a comprar en los exchange traded funds (ETFs) de gas natural como **United States Natural Gas (UNG)** y **Horizons BetaPro NYMEX Natural Gas Bull Plus**. El gas natural es almacenado en cavernas de sal y en campos de gas natural agotado. Estados Unidos tiene una gran capacidad de

---

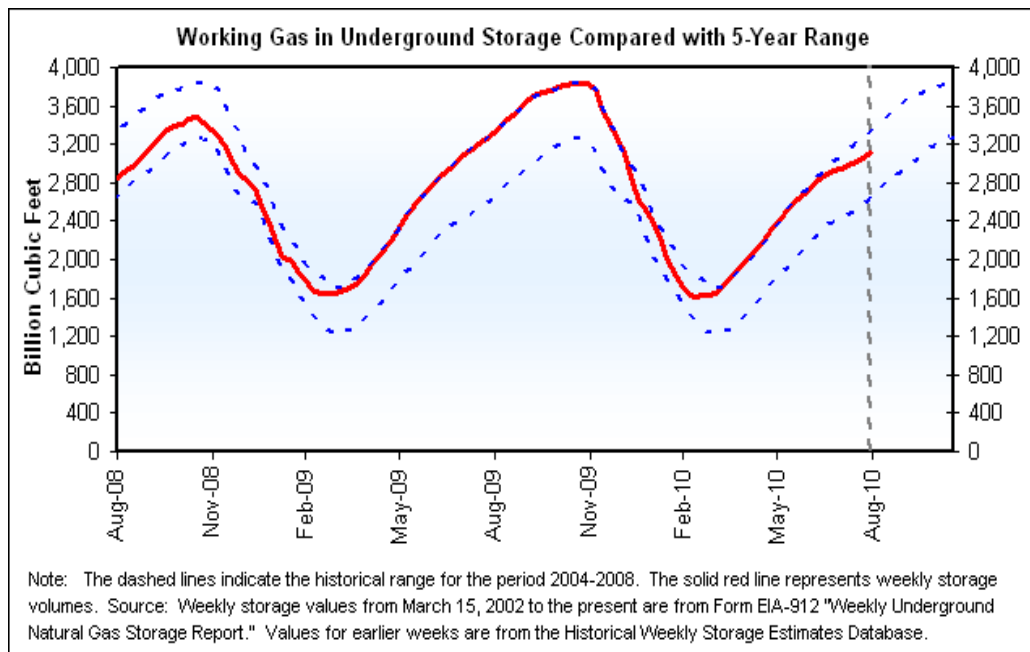
<sup>38</sup> Valor Econômico, “*Iesa vai investir R\$ 30 mi para atender Petrobras em SC*”, (30/8)

<sup>39</sup> Brail Econômico, “*Voith Turbo nacionaliza propulsor para indústria naval*”, (5/8)

almacenaje. Pero el almacenaje estadounidense no es infinito; la rápida subida de los inventarios de gas natural de hace un año empujó al límite la capacidad de ese país. Una vez llegado el otoño, los operadores de gasoductos forzaron a los productores a cerrar los pozos porque no tenían ningún lugar donde almacenar la nueva producción.

El contango en el mercado de futuros de gas natural es también bastante inferior. **Sanford C. Bernstein & Co.** cortó su forecast sobre los precios del gas estadounidense para 2010 y los próximos dos años debido al aumento de la perforación para extraer ese producto<sup>40</sup>. "El sentimiento pesimista para con los precios del gas se intensificaron con el aumento de la cantidad de aparejos de gas natural, sin ninguna interrupción de huracanes a la vista y la ola de calor del verano sobre el final", sostuvieron los analistas **Scott Gruber** y **Brian Downey**. La cantidad de plataformas de gas natural aumentó un 39% este año, según datos de **Baker Hughes** del 3 de septiembre.

Las nuevas tecnologías de extracción para el gas shale aumentarán la producción estadounidense de 0.9 mil millones de pies cúbicos por día este año a 1.7 mil millones de pies cúbicos en 2011. Esperan que los campos de gas shale compensen la disminución de la producción de gas convencional y el reciente aumento de la demanda. Un informe del **Bank of America Merrill Lynch** bajó su previsión para los precios del gas natural del próximo año a 5 dólares por millón de BTU, comparada con su anterior previsión de 6 dólares.



En tanto, el mercado de GNL global es improbable que haya un exceso de suministro en 2011 con la flexibilidad de la cadena de suministro adaptándose al paso del aumento de la demanda, según **Barclays Capital**.<sup>41</sup> La proyección para la producción de GNL global está en 3 mil millones de pies cúbicos por día para el próximo año, con un poco de esta capacidad retrocediendo a partir de 2010 debido al mantenimiento de las interrupciones y un retraso de dos nuevos mega-trenes en **Qatar**. Barclays Capital añadió que bajó sus estimaciones para el crecimiento de GNL global a 4 mil millones de pies cúbicos por día este año de los más de 6 mil millones proyectados antes.

<sup>40</sup> Bloomberg, "Bernstein Cuts 2010 U.S. Natural Gas Price Forecast", (8/9)

<sup>41</sup> Platts, "Global LNG market unlikely to be oversupplied in 2011", (9/9)

"La experiencia de los últimos 18 meses ha destacado la adaptación de la cadena de suministro al aumento de la demanda", dijo Barclays. Barclays Capital dijo que los cinco primeros productores de GNL -Qatar, Indonesia, Malasia, Australia y Nigeria- habían alisado el arribo de nuevo suministro de GNL en 2010 y 2011 por varios medios.

Qatar está por debajo de su performance con respecto al nuevo suministro este año debido a varios retrasos en el inicio de los nuevos facilities y también varias interrupciones por mantenimiento durante la estación de verano que "*limitaron considerablemente la producción*", dijo Barclays. Los dos últimos tres de GNL qatari, Qatargas 3 y 4, cada uno con una capacidad de 7,8 millones de toneladas/año esperan iniciar sus operaciones en 2011.

La recuperación estable de la producción de GNL en Nigeria desde 2009 compensó la parte significativa de la disminución de la producción qatari en los primeros seis meses de este año. Los beneficiarios principales del aumento de esta producción han sido España y Francia, que tienen contratos de largo plazo con Nigeria, aunque Estados Unidos hay obtenido volúmenes incrementales nigerianos.

EnerDossier ofrece servicios de consultoría y asesoramiento sobre sectores estratégicos de la economía global a empresas privadas, organismos públicos y ONGs. Quienes leen semanalmente los informes de EnerDossier conocen los enfoques high-quality sobre temas del sector energético.

Si desea mayor información escribir a [hernan.pacheco@enerdossier.com](mailto:hernan.pacheco@enerdossier.com)