

Los especuladores del 'boom' del petróleo

COSTES MILLONARIOS

Cada dólar que sube el barril de petróleo supone mil millones de dólares más en los costes anuales de combustible de la industria aérea, según cálculos de IATA. Aunque las compañías prevén esta subida del combustible y es menor su repercusión final en las cuentas.

La mayoría de las más de 300 compañías aéreas que operan en el mundo son máquinas de perder dinero que el mercado no desea para nada", sentencia Willie Walsh, consejero delegado de la aerolínea británica de bandera, British Airways (BA), en un reciente artículo escrito de su puño y letra para el diario *Financial Times*. Pérdidas que la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) ha previsto este año en 4.300 millones de dólares, después de revisarlas en junio al alza en 800 millones de dólares, para recoger un nuevo e inesperado ascenso de la cotización del petróleo por encima de los 70 dólares. Probablemente vuelva a revisarlas, porque este verano la cotización del petróleo en los mercados internacionales de materias primas se ha aproximado peligrosamente a los 80 dólares y, según los cálculos de IATA, cada dólar que sube la contratación de los futuros sobre el barril de petróleo supone 1.000 millones de dólares más en los costes anuales de combustible de la industria.

Sin embargo, la repercusión final en las cuentas de las compañías suele ser siempre menor que esta cifra, porque es frecuente asegurar hasta cierto punto el riesgo de subida del combustible. La cuestión es que es difícil que ningún directivo previese al término del año pasado que el barril de petróleo llegaría a cotizar a más de 78 dólares y, desde luego, menos aún podían imaginarse que podría llegar cerca de los 100 dólares, como vaticinó ya el año pasado el banco de inversión estadounidense Goldman Sachs. Una premonición a la que este año se suman cada vez más expertos de renombre, entre ellos el BBVA.

El rally del petróleo, que ha duplicado con creces su precio desde marzo de 2003, se erige en la principal amenaza, no sólo para las aerolíneas, sino para la economía mundial. Aquel año se achacó a la invasión de Iraq por el Gobierno de George W. Bush y ahora se habla de otros con-



FOTO: LUIS ANGEL GOMEZ

flictos en Oriente Próximo, esta vez con epicentro en los planes de enriquecimiento de uranio de Irán, que se unen a los ecos de rearme nuclear de Corea del Norte. Sin embargo, cada vez son más los inversores en los mercados de materias primas que dicen que no todo es política y señalan con el dedo el papel protagonista que tienen los fondos de inversión más especulativos, conocidos en este mundillo por el término anglosajón de *hedge funds*.

Y tienen motivos. El más reciente llegó a primeros de julio, cuando las noticias de que Corea del Norte había realizado pruebas de lanzamiento de misiles nucleares llevaron al barril de petróleo ligero estadounidense (West Texas Intermediate) a costar casi 76 dólares. Una reacción que pareció desmedida a muchos analistas del mercado estadounidense, como a Bill O'Grady, de la firma AG Edwards & Sons: "Corea del Norte no produce petróleo, consume muy poco y no está cerca de ningún paso marítimo principal que pueda servir de justificación para que el petróleo cotiche por encima de los 70 dólares".

La Agencia de la Energía de Estados Unidos ha confirmado por fin estas sospechas. En su informe de junio sopesa por primera vez la intervención de los *hedge funds* en este mercado y afirma que a través de estos fondos de alto riesgo se canalizaron el año pasado 90.000 millones de dó-

Los analistas achacan la subida del petróleo a los conflictos bélicos y también a los fondos de inversión especulativos



lares (unos 70.663 millones de euros) “en activos de inversión en el mercado energético”, cuando hace cinco años no destinaban a este capítulo ni 3.000 millones de dólares.

500 ‘hedge funds’ de energía

En un país bien organizado para el mundo de los negocios no podía faltar una organización que agrupase a los *hedge funds* con intereses específicos en el mercado energético de Estados Unidos. Se trata del Energy Hedge Fund Center, con sede en Nueva York. Peter Fusaro, copresidente de esta organización, afirma que actualmente hay unos 500 fondos de alto riesgo operando en este sector, prácticamente el triple que a finales de 2004, cuando había unos 180. Entre los más conocidos de la última hornada, cabe citar a Tudor Capital, Moore Capital Management y Cita del Investment Group.

El motivo de su denodado interés parece obvio: según los datos de los dos principales mercados del mundo para los productos energéticos, Nymex e Intercontinental Exchange (ICE), el valor medio diario de la negociación del petróleo en los mercados internacionales durante el pasado mes de mayo fue de 39.200 millones de dólares, más del doble que en mayo de 2005. En lo que va de año, la cotización del petróleo se ha revalorizado un 20%. Así que los mercados, de momento, les dan juego. Un juego que ni siquiera

ra logran controlar a su antojo los gobiernos que integran la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) vistos los hechos: el año pasado afirmaron que mantendrían el precio del barril entre 22 y 28 dólares y éste no sólo barrió el precio máximo, sino que se situó en 70 dólares a finales del año pasado.

Sea como fuere, en opinión del consejero delegado de BA, los penosos resultados de la aviación comercial en los últimos 20 años “se deben sólo en parte al récord en los precios del petróleo”. Willie Walsh recuerda que “el déficit ya había calado hondo en la industria hace tres años, cuando el barril cotizaba a una media de 30 dólares, menos de la mitad que hoy en día”. En su opinión, la intervención de los gobiernos en las compañías y el exceso de regulación a la que está sometida la industria en general son los peores enemigos para su puesta en rentabilidad.

Algo de razón debe tener, porque, también según los datos de IATA, la abultada factura del queroseno (más caro que las gasolineras) no está impidiendo a la industria europea y asiática ganar dinero. Según sus análisis, la consolidación del sector europeo permitió a las aerolíneas de la región ganar 1.800 millones de dólares el año pasado, a pesar de que pagaron 97.000 millones de dólares por el combustible, un 54% más que en 2004 y más del doble que en 2003. Este año el efecto petróleo reducirá previsiblemente sus beneficios a 1.300 millones.

MENOS ALTERNATIVAS

A las presiones geopolíticas y especulativas se unen otras estrictamente tecnológicas que también pueden incidir en la subida del precio del petróleo. La alternativa de extraer crudo pesado de las ricas arenas bituminosas de la región canadiense de Fort McMurray, por la que apostaban las grandes compañías petroleras para cuando el crudo convencional costase más de 30 o 35 dólares, ya no parece realista. Los expertos aseguran que las arenas de esta región contienen más petróleo que todos los pozos de Arabia Saudita juntos. Por su parte, la Asociación de Productores de Petróleo de Canadá (CAPP) asegura que la inversión conjunta de los proyectos que se han acumulado hasta ahora para explorar estos terrenos asciende a 60.000 millones de dólares canadienses. Inversiones que, de llevarse a cabo, serán mayores, porque las compañías están revisando al alza sus previsiones. Según Royal Dutch Shell y sus socios en el proyecto Altabasca, que explora esta posibilidad en la zona, su inversión inicial, de 13.500 millones de dólares canadienses, se quedaba corta. Otro tanto ocurre con Husky Energy, sociedad que controla el multimillonario chino Li Kashing, y que había estimado una inversión de 2.700 millones de dólares canadienses en el proyecto Sunrise. Así que ahora el banco de inversión Citigroup afirma que la alternativa de extraer petróleo de las arenas bituminosas no parece competitiva si el petróleo baja de 50 euros.

La intervención estatal y el exceso de regulación perjudica también la rentabilidad de las aerolíneas