



Liberalización

La Liberalización de los Precios de la Gasolina en México, una Realidad Inevitable

Es importante que la liberalización de los precios sea en beneficio de los consumidores finales y no en razón de la especulación económica



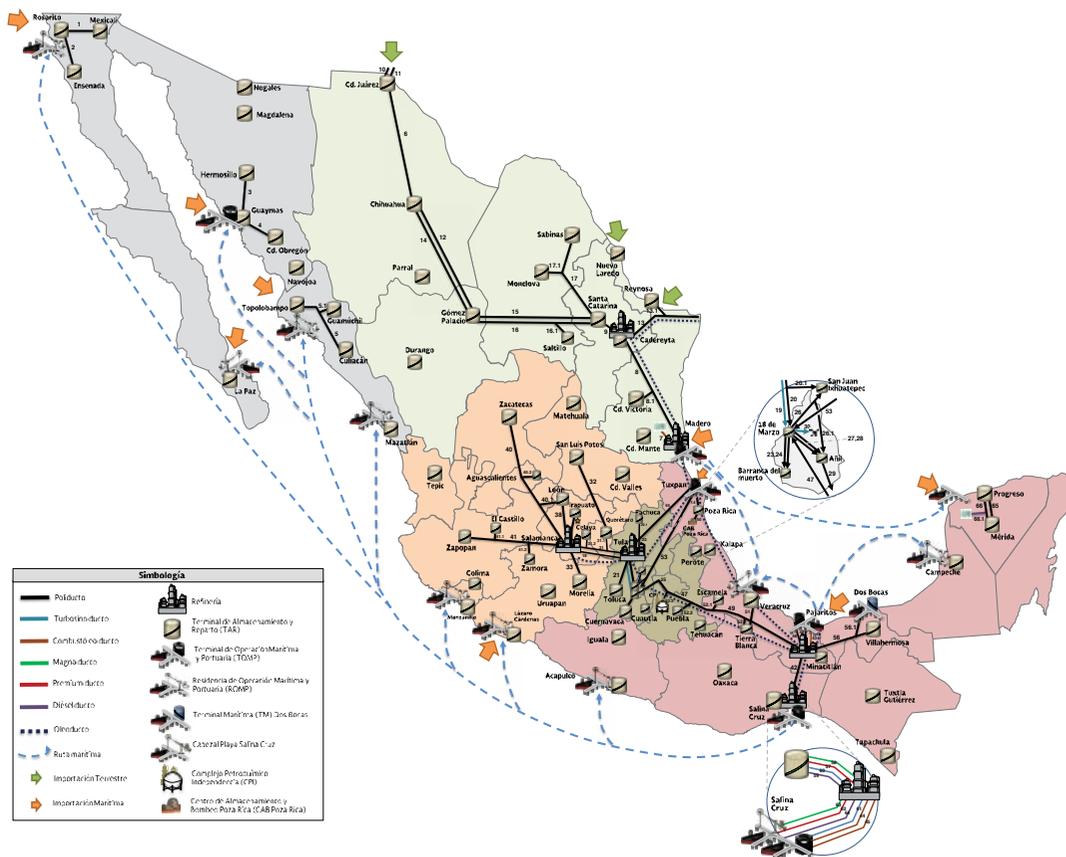
Introducción

La reforma energética trajo consigo un cambio de paradigma en la economía energética del país. Las actividades de la cadena productiva de los principales petrolíferos¹ comercializados en el territorio nacional, fueron abiertas a la participación de particulares que competirán a la par con Petróleos Mexicanos. Lo anterior, con el principal objetivo de generar mejores precios y productos de calidad para los consumidores finales. Sin embargo, estas decisiones de política económica requieren de una transición paulatina, estructural y con fundamentos legales y regulatorios para promover la libre competencia en este sector.

La discusión en torno a la liberalización de los precios de la gasolina y el diésel toma un aspecto relevante, no sólo en las decisiones de política fiscal y hacendaria del Estado mexicano, sino también, en la alineación de la economía mexicana a las políticas de li-

¹ Se consideran como petrolíferos a las gasolinas (Magna y Premium), diésel, turbosina, combustóleo, gas licuado de petróleo, coque de petróleo y otros (gasóleo industrial, combustible industrial, gasóleo vacío, aceites, asfaltos, lubricantes, parafinas, grasas y querosenos), los cuales son productos que se obtienen de la refinación del petróleo o del procesamiento del gas natural y que derivan directamente de hidrocarburos.

Ilustración 1. Infraestructura actual del Sistema Nacional de Logística de Petrolíferos.



Fuente: Diagnóstico de la Industria de Petrolíferos en México.

bre mercado que por muchos años han sido implementadas por los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), de la cual México forma parte desde el 18 de mayo de 1994. Con esto, México se ajusta a las prácticas económicas de países de América Latina tales como Brasil, Chile y Perú, que ya desarrollan un mercado de combustibles liberalizado.

Es por eso que el pasado 20 de octubre de 2016, la Cámara de Diputados aprobó las modificaciones al proyecto de iniciativa de Ley de Ingresos de la Federación para 2017, la cual incluyó la ratificación de la liberación de los precios de la gasolina y el diésel para el 1ro de enero de 2017. No sin antes enfatizar, que esta liberalización estará a cargo de la Comisión Reguladora de Energía (CRE) con el apoyo de la Comisión Federal de Competencia (COFEC). De igual forma, se resaltó la intervención de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) para fijar los precios en las regiones del país, que no

cuentan con las condiciones que permitan ejecutar este proceso.

El uso de la gasolina y el diésel está ligado directamente a los procesos productivos de todos los sectores de la actividad económica del país, lo que genera una sensibilidad importante en los costos de logística, distribución y comercialización de bienes manufacturados, intermedios y básicos que se consumen dentro del territorio nacional. Lo anterior, debido a que los precios de estos combustibles no fluctuaron conforme a los precios internacionales del petróleo (principal variable utilizada para su cálculo), ya que fueron controlados por el Estado durante décadas.

Marco contextual

Para poder entender la logística del mercado de la gasolina y el diésel, es necesario conocer la infraestructura de producción, transporte, almacenamiento, distribución y expendio al público, con la que actualmente se cuenta en



La creciente demanda de gasolina y diésel ha puesto en evidencia la falta de infraestructura de petrolíferos en el país.



Cuadro 1. Permisos de importación de petrolíferos otorgados por la SENER al 14 de octubre de 2016

Producto	Cantidad autorizada en litros	Número de permisos
Diésel	102,019,370,296	195
Gasolinas	130,548,016,410	136
Gas LP	173,128,735,762	118
Turbosina	12,116,986,184	24

Fuente: Secretaría de Energía.

el país; además, de las importaciones que son necesarias para poder satisfacer la demanda interna de estos combustibles.

El Sistema Nacional de Refinación (SNR) está conformado por seis refineras², que en 2015 tuvieron una capacidad de refinación de petróleo crudo de 1,064.5 miles de barriles diarios (mbd), la cual tuvo una disminución del ocho por ciento con respecto al 2014. Lo anterior, se explica parcialmente por el diseño de las mismas, ya que fueron construidas para procesar petróleo crudo ligero, distinto al que se procesa en la actualidad. Adicionalmente, los recortes presupuestarios para la reconfiguración de las refineras y la falta de mantenimiento han limitado la capacidad de

² Las refineras que forman parte del SNR son: Cadereyta, Madero, Minatitlán, Salamanca, Salina Cruz y Tula.

procesamiento del crudo, lo que origina una baja en el factor de utilización que en 2015 fue de sólo 66 por ciento, contrario al 77 por ciento observado en el año 2010.

De esta forma, la infraestructura de refinación en México se encuentra limitada para satisfacer la demanda de combustibles como la gasolina y el diésel, por encontrarse muy por debajo de la de sus principales socios comerciales, Canadá y Estados Unidos, los cuales cuentan con 22 y 140 refineras, respectivamente.

Históricamente, las actividades de transporte y almacenamiento de petrolíferos han sido llevadas a cabo por PEMEX, cuya infraestructura está compuesta por:

- 73 Terminales de almacenamiento
- 15 Terminales y Residencias de operación Marina y Portuaria
- 18 Buquetanques
- 525 Carrotanques
- 5,213 kilómetros de oleoductos
- 8,946 kilómetros de polductos

Sin embargo, estas actividades bajo un mercado liberalizado y cuya regulación está a cargo de la CRE a través de permisos de transporte y almacenamiento de petrolíferos, hoy en día pueden ser realizadas por particulares. Los permisionarios que presten a terceros los servicios de transporte y distribución por medio de ductos, así como de almacenamiento de

EXPO MANUFACTURA™

INDUSTRIA
4.0

7-9 FEBRERO, 2017

CINTERMEX,
MONTERREY, N.L., MÉXICO

La plataforma
global de la industria

CONOZCA Y CAPACÍTESE en los temas
y tendencias actuales con nuestros
track de este año:

Industria
4.0

Manufactura
Automotriz

Manufactura
aditiva y el
Internet de las
cosas (IOT)

AUTOMOTRIZ / AUTOPARTES
AEROSPACIAL / AERONÁUTICA
ENERGÍA
DISPOSITIVOS MÉDICOS
ELECTRODOMÉSTICOS
ELECTRÓNICA

Síguenos en:



Preregístrate en línea al piso de exposición **SIN COSTO**
ahora mismo en:

www.expomanufactura.com.mx

Co-organizado por:



Certificado por:



Miembro:



MAYORES
INFORMES:

Oscar Sánchez
Gerente EXPO MANUFACTURA™
Venta de Stands
Tel. (52 55) 1087-1650 Ext. 1136
oscar@ejkrause.com



El Sistema Nacional de Refinación está conformado por seis refinерías, que en 2015 tuvieron una capacidad de refinación de petróleo crudo de 1,064.5 mbd.

hidrocarburos, petrolíferos y petroquímicos, tendrán la obligación de otorgar acceso abierto no indebidamente discriminatorio a sus instalaciones y servicios, sujeto a la disponibilidad de capacidad en sus sistemas³.

Para el caso del expendio al público, PEMEX cuenta con 11 mil 431 estaciones de servicio en su modalidad de franquicia. Este esquema por muchos años limitó la cantidad de oferentes de combustibles distintos a PEMEX que podrían llevar gasolinas y diésel a un mayor número de clientes finales. Dado que las restricciones regulatorias de todos los niveles de gobierno no permitían el crecimiento de las estaciones de servicio, ya que imponían requisitos tales como distancias entre estaciones de servicio, superficies mínimas para la construcción y apertura de éstas, entre otras. No obstante, a pesar de estas limitantes en junio del presente año se abrieron las primeras estaciones de servicio que no cuentan con el logotipo de PEMEX. Esta apertura en el ámbito comercial de la cadena de valor de los petrolíferos incentivó

³ «Resolución por la que la Comisión Reguladora de Energía expide las disposiciones administrativas de carácter general en materia de acceso abierto y prestación de servicios de transporte por ducto y almacenamiento de petrolíferos y petroquímicos.

a empresas como Car-go, G500, Amegas y Nexum a formular planes de inversión para la construcción de cientos de estaciones de servicio en el territorio nacional.

Las importaciones de gasolina y diésel se han vuelto un factor determinante para cubrir la demanda de estos combustibles en el territorio nacional, pues el 54 por ciento y 38 por ciento de la demanda de gasolina y diésel, respectivamente, es cubierta por medio de importaciones. Por ello, el Gobierno Federal permitió que desde el 1ro abril de 2016 y no hasta enero de 2017 se pudieran generar permisos de importación de combustibles, lo que concluye con otra de las actividades exclusivas de PEMEX en este sector y da la oportunidad a empresas de adquirir sus propios combustibles en el exterior sin recurrir a la empresa productiva del Estado como intermediario. La Secretaría de Energía fue facultada para otorgar los permisos de importación (ver cuadro 1) de petrolíferos, con el objetivo fundamental de garantizar la oferta de combustibles y así, incrementar las alternativas para los consumidores finales.

Finalmente, las gasolinas y el diésel se caracterizan, entre otras cosas, por ser los principales productos del mercado de petrolíferos en México, cabe mencionar que en 2015, la demanda gasolinas fue de 793 mbd, de los cuales el 99.8 por ciento se consumieron en el sector transporte; para el caso del diésel, su demanda fue de 384.7 mbd y el 87 por ciento fue consumida de la misma forma por el sector transporte.

Limitantes en los beneficios que trae consigo la liberalización de los precios de la gasolina y el diésel

Si bien la liberación de precios de los combustibles incentiva la libre competencia en la cadena productiva, la calidad de productos, el mayor número de oferentes y el incremento de inversiones en este sector, en muchas ocasio-

Una de las recomendaciones de la COFECE dicta la liberación de los precios de manera paulatina a través de precios regionales

Las gasolinas y el diésel se caracterizan, entre otras cosas, por ser los principales productos del mercado de petrolíferos en México

nes las limitantes regulatorias, arancelarias, de infraestructura y tributarias, pueden revertir los posibles beneficios, en pérdidas significativas para los consumidores finales.

La creciente demanda de gasolina y diésel ha puesto en evidencia la falta de infraestructura de petrolíferos en el país, ya que como se mencionó en el apartado anterior; por un lado, limitar la participación de particulares en el pasado en estas actividades mantuvo un crecimiento débil de la infraestructura y por otro lado, aumentó el riesgo que trae consigo la liberalización del precio de la gasolina y el diésel para los nuevos oferentes de combustibles y para el consumidor final. Lo anterior se debe, no sólo a la limitada infraestructura, sino a la logística interna de estos combustibles, la cual no ha logrado superar la amenaza que representa para la libre competencia, el mercado ilícito, pues para 2014 se localizaron alrededor de cuatro mil 219 tomas clandestinas, además, se calculó la pérdida de 4.2 millones de litros⁴, lo cual fomenta la creación de mercados secundarios e ilegales que desincentivan las actividades de este sector.

De acuerdo a los Criterios Generales de Política Económica 2017, la CRE y la COFECE serán las encargadas de transparentar el proceso de liberación de los precios de la gasolina y el diésel. Con el fin de garantizar una apertura ordenada, basada en el análisis de dos instituciones con profunda capacidad técnica. De esta forma, algunas de las recomendaciones emitidas por la COFECE en el documento "Transición hacia mercados competidos de gasolinas y diésel", son de vital relevancia para las conclusiones de este artículo.

Conclusiones

Una de las recomendaciones de la COFECE dicta la liberación de los precios de manera paulatina a través de precios regionales, que

asemejen la dinámica económica de cada una de las entidades del país. Con ello, se puede evitar el impacto directo que tenga esta liberalización en torno a la inflación.

Una de las dificultades logísticas del mercado de combustibles, es que el acceso a instalaciones ubicadas en los puertos mexicanos es limitado, lo cual obstaculiza las importaciones de combustibles vía marítima y la movilización entre puertos.

Adicionalmente, las agrupaciones y concentraciones de estaciones de servicios, pueden generar distorsiones en los precios al público y en algunas entidades pueden ser agentes preponderantes en la oferta de los combustibles, por lo que es necesario que se ponga principal atención al cumplimiento del marco regulatorio.

La liberalización de los precios de la gasolina y el diésel, llega en un ambiente donde los precios internacionales del petróleo comienzan a recuperarse y al ser una variable que actúa de manera directamente proporcional al precio, se puede concluir que en el corto plazo no se observarán precios bajos de estos combustibles. Además, las importaciones de cualquier mercancía están sujetas a los riesgos que trae consigo la depreciación del peso, el cual en el último año ha tenido una depreciación de por lo menos el nueve por ciento. Esto impacta directamente el precio de la gasolina y diésel de importación.

Si bien la liberalización de los precios de la gasolina y el diésel tiene como objetivo incentivar la libre competencia de estos combustibles, los esquemas fiscales e impuestos establecidos a este tipo de productos no permitirán observar un beneficio económico de los consumidores finales, ya que, seguirán manteniendo un impuesto que ha repercutido en la lectura del mercado y que se ha tendido a politizar. Por ello, a pesar de las externalidades negativas que causa el consumo de este tipo de combustibles, tales como la emisión Gases de Efecto Invernadero (GEI), su consumo es de vital importancia para la distribución y comercialización de bienes y servicios de todo tipo en el país. Por tanto, es importante que la liberalización de los precios sea en beneficio de los consumidores finales y no en razón de la especulación económica en la cadena productiva o como parte de una generación de recursos tributarios para la hacienda pública.

⁴ "Transición hacia mercados competidos de gasolinas y diésel", Comisión Federal de Competencia Económica, 2016.