

Analiza Investigador los Vínculos entre el Subsidio a los Carburantes y el Comercio Internacional de Hidrocarburos

El diferencial de precios de la gasolina Magna mexicana y la Regular estadounidense no sólo se eliminó, sino que se revirtió; únicamente en tres cierres de año los precios en la costa Golfo superaron de manera evidente a los de México: 2007, 2009 y 2011

La gasolina Magna representa 86% del consumo nacional de gasolinas, respecto a la regular de EUA al cierre de los años 2007-2012 y del quinto mes de 2013.



A partir de los precios observados hasta mayo de 2013 por la gasolina y el diésel, lo mismo de México que de su referente internacional, la costa Golfo de Estados Unidos de América (EUA), es posible afirmar que el diferencial de precios de la gasolina Magna mexicana y la Regular estadounidense no sólo se eliminó, sino que se revirtió: la gráfica 1 muestra la manera como se han comportado los precios de mercado de la Magna, gasolina que representa 86% del consumo nacional de gasolinas, respecto a la regular de EUA al cierre de los años 2007-2012 y del quinto mes de 2013. Como se muestra ahí, únicamente en tres cierres de año los precios en la costa Golfo superaron de manera evidente a los de México: 2007, 2009 y 2011.

La gráfica también evidencia que a partir del cierre de 2012 los precios en la costa Golfo de EUA se han estabilizado, mientras los de México han seguido subiendo (escalonamiento mensual de 11 centavos de peso por litro). De ahí que al cierre de mayo de 2013 el precio de la Magna haya superado al de la Regular en 50 centavos de peso por

Proveedores de servicios de localización vehicular y desarrollo de aplicaciones de seguridad y logística, al servicio de Pemex desde el 2006



Cumpliendo satisfactoriamente con los objetivos de administración y control del parque vehicular, coadyuvando en la disminución del índice de accidentes por exceso de velocidad, optimizando los tiempos de traslado, incrementando la productividad del personal operativo y reduciendo gastos de operación, además de aumentar la rentabilidad y tiempo de vida de las unidades vehiculares.

Ofrecemos servicios de Localización, Administración, Control y Monitoreo de unidades vehiculares las 24 horas, coordinados con las autoridades Locales, Estatales y Federales para la reacción en caso de Robo, Asalto, Accidentes, entre otros.

Servicios de Integración y Desarrollo:

- Implementación de Centros de Monitoreo para Seguridad y Logística de Flotillas Utilitarias y Ejecutivas.
- Administración, Control y Localización del Parque Vehicular a través de Aplicaciones Web y Cliente Servidor.
- Integración de Cartografía propia de acuerdo a sus necesidades.
- Comunicación Celular y Satelital para Transmisión y Recepción de Datos.
- Integración y Desarrollo de Aplicaciones de Seguimiento y Monitoreo del Transporte de Hidrocarburos, Transporte de Carga, Maquinaria Pesada, Parque Vehicular, entre otros.
- Aplicaciones de Supervisión y Control de Activos Fijos y Móviles a Distancia.
- SCADA (Supervisión y Control en la Adquisición de Datos) Supervisión y Control de Procesos Industriales a Distancia
- Integración de Aplicaciones y Equipos con protocolos MODBUS, RTU, RS485, RS232, para el Monitoreo de Temperatura, Humedad, Presión Flujo, Voltaje, Corriente, entre otros.



Equipos de Avanzada Tecnología para la Seguridad y Protección de Bienes, Valores y Personas.

- Sensor de Consumo de Combustible
- Sensor de Aceleración y Frenado Brusco
- Sensor de Temperatura
- Detector de Inhibidor de Señal GPS/Celular
- Equipos DVR + Cámaras con GPS, para Unidades Móviles
- Equipos GPS con Transmisión de Video e Imágenes en Tiempo Real
- Equipos OBD II con GPS

Empresa Certificada como proveedor confiable al servicios de Pemex.
Certificación ISO 9001:2008
Registro Federal de Seguridad Privada No. DGSP/237-11/1846
* Permiso SSP DF No. 2812
Proveedor de Seguridad Nacional

WWW.UNICOMM.COM.MX

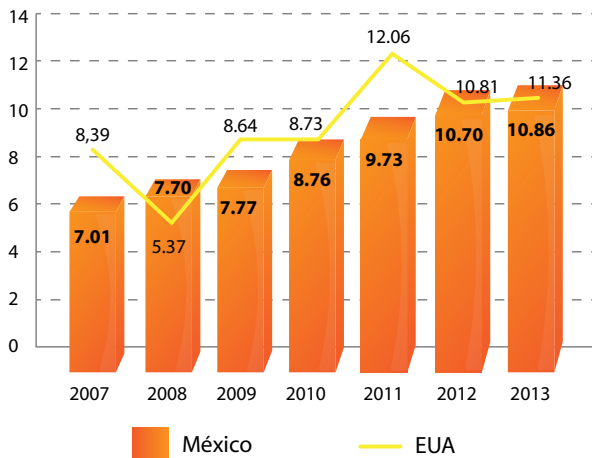
Tel. (55) 9117 0830 ext.249

Informes@unicomm.com.mx





Gráfica 1
Precios Costa Golfo EUA Regular y México Magna
Pesos por litro al final de cada periodo



Fuentes: a partir de PEMEX (2008 y 2013) para precios de la Magna; USEIA (2013) para precios de la Regular, y Banxico (2013) para tipo de cambio para solventar obligaciones en dólares de EUA. El factor de conversión litro/galón es de 3.78.

litro. Dado que no se esperan incrementos durante la segunda parte de 2013 en los precios del crudo ni de los márgenes de refinación en el mercado internacional, es previsible que, aun suponiendo una depreciación del peso frente al dólar de 8% (de 12.50 a 13.50 pesos entre fines de mayo y fines de diciembre de 2013) aumente el diferencial entre ambas gasolinas a 65 centavos por litro al final del año.

En este marco, es previsible que la brecha de precios de las gasolinas y el diésel México-EUA en favor del primer país aumente durante 2013 y los años siguientes, lo cual sería irracional, dado el diferencial en el costo de vida de ambos países. Para evitar esto, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) deberá reconocer que el Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) sobre gasolinas y diésel ya se encuentra en la franja de positivo (se acabó el subsidio), y sugerir al Congreso una nueva modificación a la ley de dicho impuesto, vigente hasta 2014, con el fin, en primer lugar, de interrumpir los incrementos mensuales al precio de los carburantes y, en segundo, de cambiar la fórmula de fijación oficial de los

A partir del cierre de 2012 los precios en la costa Golfo de EUA se han estabilizado, mientras los de México han seguido subiendo

precios por una de variación al alza y a la baja, de acuerdo con las oscilaciones del mercado y del tipo de cambio.

El subsidio total calculado oficialmente para el sexenio 2007-2012 es de 752.9 miles de millones de pesos, lo que conduce a un promedio anual de 125.5 miles de millones, 1.1% del PIB de ese lapso. Los cálculos de este autor, basados en la metodología de la gráfica 1, sugieren que, en promedio, dichas cifras deberían ser de menos de la mitad (353.3 miles de millones de pesos totales y 58.9 miles de millones de pesos promedio anual, lo que equivale a 0.5% del PIB anual). La diferencia acumulada de ambos cálculos es de 399.5 miles de millones de pesos, equivalentes a 66.6 miles de millones promedio anual, 0.5% del PIB.

Un hecho adicional asociado al anterior, aunque quizás más sorprendente, es que cuando la SHCP presupuestó el subsidio para 2012, a fines del año previo, lo ubicó en 26,181 millones de pesos (SHCP, 2012). Empero, al cierre del ejercicio lo reportó en 222.7 miles de millones (SHCP, 2013a). Esto quiere decir que cada peso de subsidios presupuestados para el consumo al menudeo de gasolinas y diésel se transformó en 8.5 pesos. ¿Bajo qué condiciones se puede sustentar una desviación presupuestal de tales dimensiones cuando las variables resultaron tan favorables para el país durante el ejercicio, sobre todo en términos de sostenimiento del tipo de cambio y reducción del precio de las gasolinas y diésel importados?

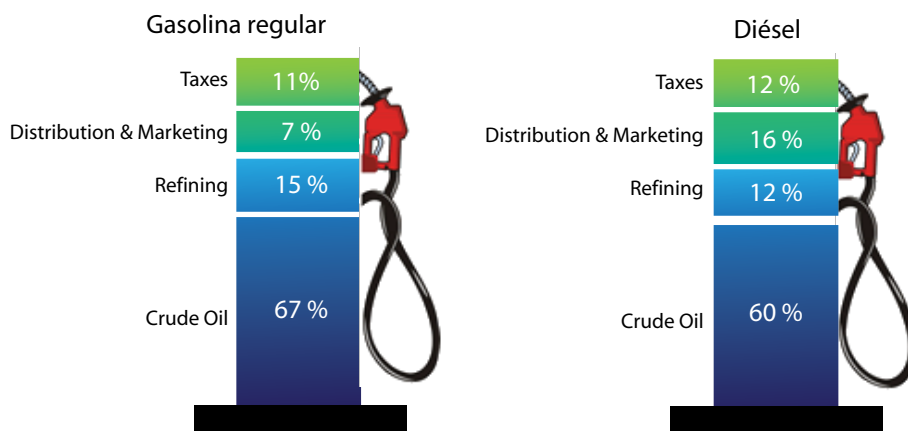
Paralelamente, los precios de las gasolinas y el diésel estadounidenses, que toma como referencia la Ley del IEPS, incluyen impuestos, distribución y mercadeo, dado que se trata de ventas al menudeo y, si éstos no los carga EUA en sus exportaciones a México por tratarse de ventas externas, deberían

Es previsible que la brecha de precios de las gasolinas y el diésel México-EUA en favor del primer país aumente durante 2013 y los años siguientes.



Gráfica 2

Composición del precio al menudeo de la gasolina y el diésel en EUA. Febrero 2013.



Fuente: USEIA (2013)

descontarse al precio de referencia (el consumidor mexicano paga su propio IEPS e Impuesto al Valor Agregado, IVA).

En este marco, tal vez los organismos del sector energético y el Congreso de la Unión, que aprueba los Criterios Generales de Política Económica, la Ley de Ingresos, el Presupuesto de Egresos y diversos documentos de planeación y presupuestación de PEMEX, quisieran informar al público los componentes del precio de los petrolíferos importados, como se hace en EUA con lo que ese país produce (gráfica 2) con el fin de transparentar el subsidio.

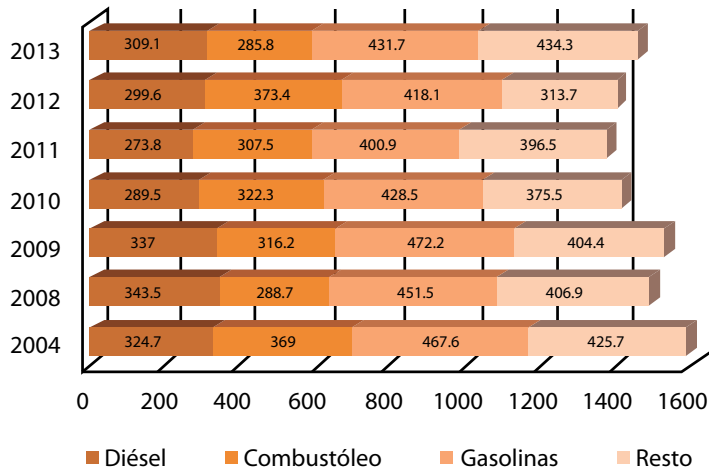
Para el caso de EUA debe notarse que la participación de los costos de refinación en el precio total de las gasolinas es de 15% y en el del diésel de 12%. Aparentemente, PEMEX tiene dificultades para igualar estos costos y por eso refina 12% de los petrolíferos que se consumen en el mercado interno en la refinería de Deer Park, Texas, y llegó a considerar en el sexenio pasado la compra de una refinería a Valero Energy Corporation en la misma región, a un precio cercano a 2,500 millones de dólares, casi una cuarta parte de lo que costaría la edificación de la refinería Bicentenario. Si lo hiciera, el crudo procesado ahí debería considerarse como producción mexicana de refinados y no como importaciones.

La SHCP deberá sugerir al Congreso una nueva modificación a la ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios sobre gasolinas y diésel, vigente hasta 2014

En este marco de escasez interna de gasolinas surge la pregunta ¿por qué se empeña el gobierno mexicano en exportar en promedio 1,250 miles de barriles diarios (MBD) de crudo si México cada vez se aleja más del rango de las auténticas potencias petroleras? Por una parte, en enero de 2013 tuvo que importar, en términos netos, 42.3 MBD de petrolíferos (esta cifra toma en cuenta, además de las importaciones de 363 mil BD de gasolinas y diésel consignadas por PEMEX, las exportaciones de gasolinas y combustóleo y la producción de gasolinas de Deer Park). Por otra, la relación entre las reservas probadas de hidrocarburos (13,868 millones de barriles de petróleo crudo equivalente consignados por el Presidente de México el 18 de marzo de 2013) y la extracción de hidrocarburos (1.07 millones anuales de crudo y 133 mil barriles de petróleo crudo equivalente de gas natural, manifestados por PEMEX en sus Indicadores Petroleros) se ubica en sólo 8.7 años.

Aún así, en su viaje oficial a China de abril de 2013 el Presidente de México firmó un acuerdo con las autoridades de ese país por

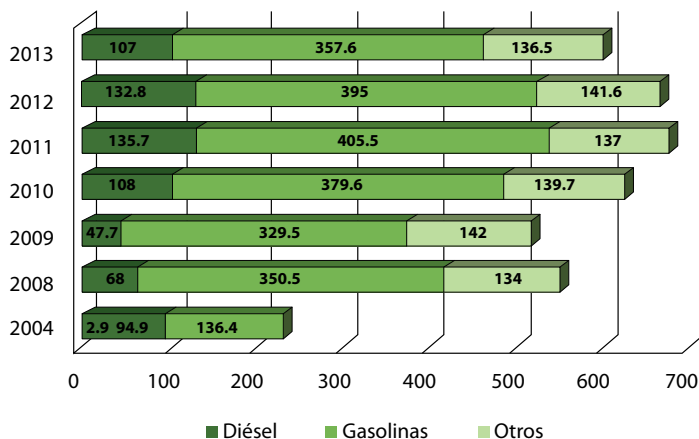
Gráfica 3
Producción de petrolíferos
Miles de barriles diarios



Las cifras de 2013 corresponden al periodo enero-abril.
Fuente: Con base en PEMEX (2008 y 2013).

el que México se compromete a exportar, durante dos años, 30 MBD de crudo y, por un periodo más largo, arriba de 10 millones de toneladas anuales de mineral de hierro. Es cierto que hay que reducir el déficit comercial de 50 mil millones de dólares que el país tiene con China (por cada 10 dólares de importación les exportamos uno) al tiempo que se intensifica el comercio con la que ya es la primera potencia comercial del mundo; pero ¿debe ser a costa de recursos naturales cuyas reservas probadas tienen una vida útil tan corta?

Gráfica 4
Importaciones de productos petrolíferos
Miles de barriles diarios



Las cifras de 2013 corresponden al periodo enero-abril.
Fuente: Con base en PEMEX (2008 y 2013).

México cada vez se aleja más del rango de las auténticas potencias petroleras

Irónicamente, la producción interna de productos petrolíferos, particularmente gasolinas y diésel, ha ido en descenso durante la última década. Como indica la gráfica 3, en petrolíferos se pasó de 1,587 MBD en 2004 a 1,378.7 MBD en 2011; en gasolinas de 467.7 MBD a 400.9 MBD y en diésel de 324.7 MBD a 273.8 MBD. Aunque hay una tendencia a explicar la caída por la reconfiguración a que se estaban sometiendo durante esos años tres de las seis refinerías del país (Cadereyta, Cd. Madero y Minatitlán), sobre todo para aumentar su capacidad de procesar crudo pesado, la pregunta es ¿por qué una vez concluido el proceso no se superaron las cifras prevalecientes hasta 2004 o al menos se regresó a ellas? Existen dos principales explicaciones.

La primera es que las reconfiguraciones, llevadas a cabo por compañías contratistas extranjeras, generalmente en sociedad con empresarios mexicanos, no hicieron bien su trabajo. Un ejemplo es el conflicto legal que sostiene PEMEX con el Consorcio Proyecto Cadereyta (Conproca), formado por Siemens y SK, en tribunales locales e internacionales, relacionado con fallas en la reconfiguración de dicho complejo. La segunda, que sostienen diversos internacionalistas, es que al estar tan integradas las industrias energéticas de México y EUA, sobre todo después de la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y de la crisis económica de México de 1994-1995, las decisiones sobre producción, procesamiento y flujos comerciales se toman en función de los intereses de la región, cuyo socio más fuerte tiene una alta capacidad instalada ociosa en materia de refinación. Esto se combina con el hecho de que, a partir de 2005, la producción de Cantarell, que en diciembre de 2003 llegó a un máximo de 2,221 MBD, empezó a descender a un ritmo promedio anual de 200 MBD para ubicarse, en junio de 2013, en apenas 392 MBD. Arrastrada por esta caída, la producción nacional de crudo bajó de 3,455 MBD en diciembre de 2003 a 2,622 MBD en junio de 2013 (CNH, 2013).



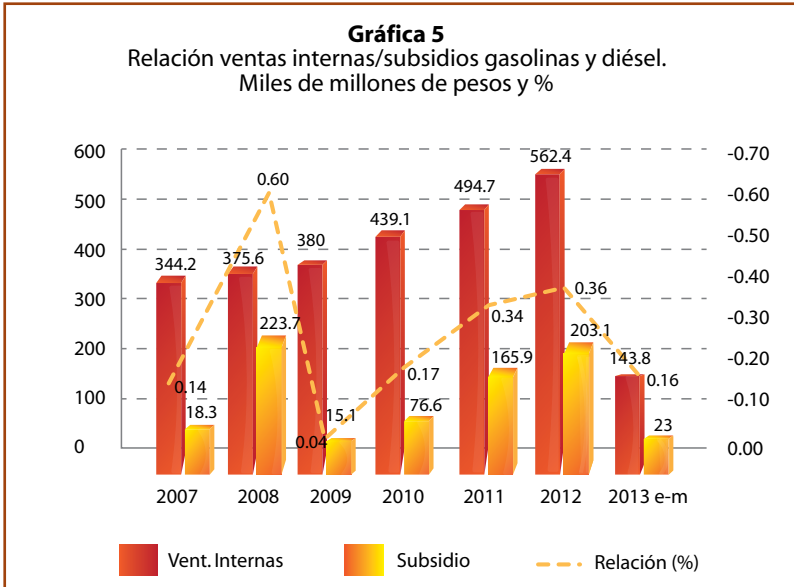
ABRASIVOS

07010310-111201

Saint-Gobain América S.A. de C.V.

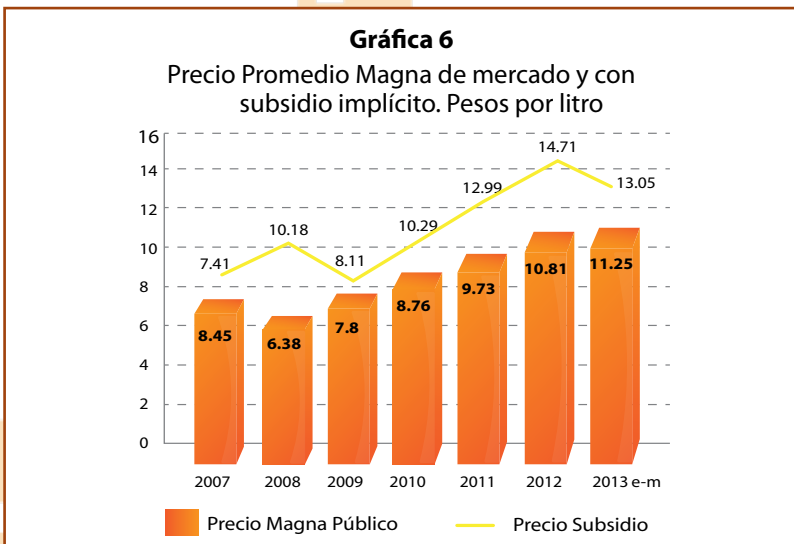
Horacio #1855-502, Col. Los Morales Polanco, C.P. 11510, México, D.F.
 01 800 D NORTON (3 667866) www.nortonabrasivos.com / www.nortonabrasivos.mx
contactonorton@saint-gobain.com





e-m=enero-marzo.
Fuentes: con base en Gutiérrez (2013), PEMEX (2008 y 2013) y SHCP (2013c).

Es en función de la contracción de la producción nacional de petrolíferos antes descrita y del crecimiento de la demanda interna, que las importaciones de gasolinas aumentaron aceleradamente a partir de 2004, cuando eran de 94.9 MBD, pasando a 405.5 MBD en 2011, para descender a 357.6 MBD en el primer cuatrimestre de 2013, como muestra la gráfica 5. Por su parte, las importaciones de diésel, casi inexistentes en 2004, llegaron hasta 135.7 MBD en 2011, y bajaron en el primer cuatrimestre de 2013 a 107 MBD. Empero, el resto de petrolíferos, entre los que se cuentan el gas licuado y el combustóleo, se mantuvo constante durante el periodo: entre 135 y 142 MBD.



Precio con subsidio=precio de mercado * (1+relación ventas internas/subsidio).
Fuentes: con base en Gutiérrez (2013), PEMEX (2008 y 2013) y SHCP (2013c).

El aumento en la elaboración de productos petrolíferos no sólo depende de la construcción de la refinería Bicentenario, sino también del pleno uso de la capacidad instalada de la industria refinadora nacional

Un dato fuera de cuadro es que en noviembre de 2012 se alcanzaron los niveles mensuales más altos de importación de gasolinas (529.6 MBD) y diésel (198.8 MBD) en la historia del país, montos que indudablemente requieren una explicación, ya que la elaboración de dichos productos no acusó descensos durante ese ni los meses previos; por el contrario, la producción de gasolinas aumentó en promedio 4.2% en 2012 y la de diésel creció aún más: 9.4%. Asimismo, los volúmenes de ventas internas se mantuvieron prácticamente constantes respecto al mismo lapso del año anterior (PEMEX, 2013). Lo que resulta claro es que, a partir del descenso de la producción de Cantarell, México optó por mantener lo más alto posible sus exportaciones de crudo, en detrimento del crudo enviado para procesamiento a las refinerías de PEMEX.

La información descrita parece mostrar que el aumento en la elaboración de productos petrolíferos no sólo depende de la construcción de la refinería Bicentenario, que seguramente tomaría tres años si se aceleran las labores sin condicionar su edificación a los resultados de una nueva reforma energética (de la de 2008 ya parece haberla olvidado el Estado), sino también del pleno uso de la capacidad instalada de la industria refinadora nacional. Como mostró la gráfica 3, si tan sólo se regresara a los niveles de producción de petrolíferos de 2004 (1,587 MBD) a pesar de que ya existía capacidad instalada ociosa, se producirían 200 MBD más que en 2011. Obviamente, dicho nivel debería ser asequible gracias a la reconfiguración de la industria de refinación del país, que supuestamente iniciará su última fase en este 2013, con Salamanca, Tula y Salina Cruz, a un costo promedio de tres mil millones de dólares por complejo (más de lo que



PEMEX®
**EXPO
FORO**
2 0 1 3

Segundo Foro Internacional Expo Foro Pemex

17, 18 y 19 de septiembre

CENTRO BANAMEX

Distrito Federal, México

Con la participación de instituciones públicas, privadas, financieras, empresariales y educativas, así como de PYMES.

Conferencias • mesas de trabajo • exposiciones de proyectos y estrategias

ENTRADA LIBRE

Horario de 10:00 a 18:00 horas

**Compañía Comercializadora
Promo BTL S.A de C.V**

Insurgentes Sur 1571 Piso 2, Col. San José Insurgentes,
C.P. 03900, México, D.F.

Tel. 54464688 ext. 203 y 208

www.conceptos.org



www.foropemex.com.mx

Cuadro 1 Precios promedio gasolina y diésel de mercado e implícitos por litro						
	Gasolinas			Diésel		
	Mercado*	Implícito	Diferencia	Mercado*	Implícito	Diferencia
2010	8.86	6.51	-2.35	9.12	6.86	-2.26
2011	9.79	6.77	-3.02	10.09	6.98	-3.11
2012	10.83	7.73	-3.1	11.17	8.14	-3.03
2013	11.28	8.56	-2.72	11.61	9.01	-2.60

* Precios promedio anual y al primer trimestre de 2013 ponderados en el caso de la gasolina.
Fuente: con base en PEMEX (2013).

costaría una refinería completa de Valero, en EUA). Es legítimo por tanto esperar que dichas inversiones se traduzcan en un aumento de la producción, una reducción de las importaciones y una mayor eficiencia.

Un punto adicional son las incongruencias del subsidio a las gasolinas y el diésel reportadas por la SHCP cuando la erogación se compara con las ventas conjuntas de tales productos. La lógica indica que, a mayores ventas, mayor asignación de subsidio, siempre y cuando los precios internos y externos evolucionen al mismo ritmo. Empero, como muestra la gráfica 5, la relación ventas internas/subsidio, que se lee como índice en el eje derecho y se expresa a través de la línea quebrada, tendió a aumentar entre 2007 y 2012, a pesar de que los precios internos de la gasolina y el diésel crecieron a una tasa acumulada tres veces y media más alta que el precio del crudo en los mercados

internacionales entre 2008 y 2013. La relación ventas internas/subsidio, que pasó de 0.04 en 2009 a 0.36 en 2012, apenas parece hacer un intento por regresar, en el primer trimestre de 2013 (0.16), al nivel de 2007.

Otra forma de ver la incongruencia anterior es que, si se agrega a los precios internos de las gasolinas y el diésel la relación ventas internas/subsidio, el precio se eleva en ocasiones a niveles inaceptables, particularmente en los años 2008, 2011 y 2012, como muestra la gráfica 6. Lo anterior implica que, independientemente de quién ha pagado el IEPS a la gasolina en los últimos años (consumidores, gobierno, ambos), al agregar al precio de mercado el subsidio, el precio final ha elevado excesivamente el costo, sugiriendo una gran ineficiencia en el manejo de los recursos destinados a tal fin.

Para que las cosas mejoren, es indispensable que PEMEX cubra su cuota de eficiencia. Existe evidencia sobre las arbitrariedades que han propiciado la elevación de los costos medios de los carburantes, desde la duplicación a casi 10% de la participación accionaria de PEMEX en una empresa quebrantada, Repsol, lo que ha causado una enorme minusvalía a la entidad (Gutiérrez, 2012) hasta los accidentes en sus instalaciones, con saldos considerables de vidas humanas y daños materiales causados por "ordeñamiento" de ductos y otras irregularidades, y préstamos a largo plazo de cuantiosos recursos al sindicato de la entidad con un increíble periodo de gracia y sin cobro de intereses.

Es debido a estas fallas y al precio a que vende PEMEX Exploración y Producción (PEP) la materia prima a PEMEX Refinación (PR) y al resto de subsidiarias, que los precios medios por

La producción interna de productos petrolíferos, particularmente gasolinas y diésel, ha ido en descenso durante la última década.





litro que la entidad recupera de la gasolina y el diésel no son al cierre del primer trimestre de 2013 de 11.28 pesos (precio de mercado promedio ponderado de las gasolinas Magna y Premium) y 11.61 pesos, respectivamente, sino de 8.56 y 9.01 pesos, en el mismo orden, como muestra el cuadro 1. Esto implica que, por problemas de ineficiencia (PR cuenta con el triple de empleados que establecen los estándares internacionales), así como por las prácticas de transferencia de precios dentro de la entidad se pierden 2.72 pesos por litro de gasolina y 2.60 pesos por litro de diésel. Tales fugas hacen que muchos congresistas sigan inclinándose por sostener el deslizamiento de precios de los carburantes hasta 2014.

Si se transparenta el subsidio y se acepta que los precios nacionales de las gasolinas

y el diésel ya se encuentran en los niveles de la costa Golfo de EUA, lo mejor para el país (Estado y sociedad) sería que los precios de los carburantes se fijaran en el nivel que registraron en mayo de 2013 (11.36 pesos el litro de gasolina Magna, 11.92 pesos el de la Premium y 11.72 pesos el del diésel), y a partir de ahí se dejaran oscilar de acuerdo con el precio internacional del crudo y la evolución del tipo de cambio. Esto impactaría de manera menos abrupta el índice nacional de precios al consumidor y debería dar lugar a un nuevo tipo de subsidio, basado en el padrón de las familias en condiciones de pobreza de que dispone el gobierno federal, muchas de las cuales cuentan con transporte motorizado. Es decir, se pasaría del subsidio generalizado que operó en los últimos años a uno focalizado.



METALMECÁNICA ESPECIALIZADA DEL GOLFO S.A. DE C.V.

ESPECIALISTAS EN INFRAESTRUCTURA DEL RAMO PETROLERO

Trabajos Especializados de Soldadura y Pailería con Equipo de Plasma, Soldadura Semiautomática y Arco Sumergido, Procesos MIG y TIG, Rolado de Placa y Estructuras.

Fabricación de Tanques Cilíndricos API, Recipientes a Presión con Estampado ASME, Equipos Portátiles de Separación para Industrias Extractivas, Prefabricado de Tuberías para Procesos Industriales.

FABRICACIÓN EN PLANTA Y EN SITIO

Ubicación de planta sin problemas de tránsito a bordo de autopista Tuxpan-Gtz. Zamora a un costado del puente Cazones III poblado Pital y Mozutla Mpio. de Papantla, Ver.

Teléfonos: 01 (784) 82 17172, 01 (784) 82 17187 Web: www.megsa.com.mx megsa.ventas@hotmail.com email: megsa_cv@hotmail.com

Lo mejor para el país sería que los precios de los carburantes se fijaran en el nivel que registraron en mayo de 2013, y a partir de ahí se dejaran oscilar de acuerdo con la evolución del tipo de cambio

Para que esto surta efecto será necesario que el Congreso acceda a cambiar la Ley del IEPS en materia de carburantes, un reclamo social que ya no puede soslayarse y que debería ser condición previa a la negociación de cualquier eventual reforma energética. Asimismo, es necesario que se transparenten las finanzas del gobierno federal en relación con PEMEX: ingresos recibidos por concepto de exportaciones de crudo y otros productos; egresos por concepto de exportaciones, particularmente gasolinas, diésel y gas; precios de mercado e implícitos, que deben coincidir no sólo a nivel externo, sino también interno, y subsidios otorgados por producto, explicitando las fórmulas.

Aunque las auditorías que lleva a cabo la Asamblea Superior de la Federación no han reportado ninguna irregularidad respecto a las importaciones de petrolíferos de 2007-2011 (el análisis de la Cuenta de la Hacienda Pública federal de 2012 lo entrega a principios de 2014), es deseable que revise sus cifras y que ponga atención a una posible

sobrestimación del IEPS negativo; al costo que han impuesto a la sociedad los incrementos escalonados de precios de los carburantes, mes a mes, en 2008 y 2010-2012 y a sus efectos en la inflación, sobre todo la subyacente, que entre otros productos volátiles incluye los energéticos, y que creció más aceleradamente durante el primer semestre de 2013.

Finalmente, debe tenerse en cuenta que el prurito de la exportación de crudo, que en gran medida se ha basado en la necesidad de financiar el gasto público, dada la ausencia desde hace 150 años de una reforma fiscal, debería dar lugar a una nueva era de preservación de las reservas probadas y de mayor esfuerzo de industrialización dentro de PEMEX. Esta visión iría más allá del análisis costo-beneficio de corto plazo de una nueva refinería, como sucede con la ausencia de estímulos a la producción de bienes agropecuarios de consumo generalizado, lo que genera crisis recurrentes expresadas en escasez, inflación y relajamiento de las políticas de importación. Es decir, se situaría en la búsqueda de cumplimiento de los compromisos asumidos en la reforma energética de 2008 (esto en sí mismo daría mayor justificación a una nueva edición de la misma); en el reconocimiento a la necesidad de autosuficiencia del país en materia de petrolíferos líquidos, y en la necesidad de eliminar ataduras que sirvan para mantener los subsidios a las gasolinas y el diésel.

Referencias bibliográficas

- Banco de México (Banxico) (2013), Tipo de cambio para solventar obligaciones en dólares de Estados Unidos, HYPERLINK "<http://www.banxico.org.mx>" www.banxico.org.mx consultado en mayo de 2013.
- Comisión Nacional de Hidrocarburos (CNH) (2013), "Reporte de indicadores de explotación al 9 de junio de 2013", HYPERLINK "<http://www.cnh.gob.mx>" www.cnh.gob.mx consultado en junio de 2013.
- Diario Oficial de la Federación (DOF) (2008), Paquete de leyes de la Reforma Energética, noviembre 28.
- Giacomán, Ernesto Marcos (2013), "Energy Reform in Mexico: Implications for the United States", Mexico Institute, Wilson Center, Washington, HYPERLINK "<http://www.wilsoncenter.org/event/energy-reform-mexico>" escuchado el 22 de junio de 2013.
- Gutiérrez R., Roberto (2012), "La incursión de PEMEX en Repsol: un experimento fallido propiciado por la reforma energética", Revista Nicolaita de Estudios Económicos, Vol. VII No. 2, julio-diciembre.
- Petróleos Mexicanos (Pemex) (2013), Indicadores Petroleros. Informe mensual sobre producción y comercio de hidrocarburos, Vol. 25, No. 3, Marzo, HYPERLINK "<http://www.pemex.com.mx>" www.pemex.com.mx consultado en mayo de 2013.
- ____ (2008), Indicadores Petroleros. Informe mensual sobre producción y comercio de hidrocarburos, Vol. 20, No. 6, Junio.
- Peña Nieto, Enrique (2013), Discurso por el 75 aniversario de la industria petrolera, marzo 18.
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) (2012), Presupuesto de Egresos de la Federación 2013, México, diciembre.
- ____ (2013a), Informes sobre la Situación Económica, las Finanzas Públicas y la Deuda Pública al Cuarto Trimestre de 2012, febrero, HYPERLINK "<http://www.shcp.gob.mx>" www.shcp.gob.mx consultado en mayo de 2013.
- ____ (2013b), Boletín de prensa sobre las finanzas públicas y la deuda a enero de 2013, marzo 1, HYPERLINK "<http://www.shcp.gob.mx>" www.shcp.gob.mx consultado en mayo de 2013.
- ____ (2013c), Información de Finanzas Públicas y Deuda Pública. Enero-Marzo 2013, abril, HYPERLINK "<http://www.shcp.gob.mx>" www.shcp.gob.mx consultado en mayo de 2013.
- ____ (2013d), Estadísticas Oportunas de Finanzas Públicas, HYPERLINK "<http://www.shcp.gob.mx>" www.shcp.gob.mx consultado en mayo de 2013.
- U. S. Energy Information Administration (USEIA) (2013), HYPERLINK "<http://www.eia.gov>" www.eia.gov consultado en mayo de 2013.

Al respecto debe tenerse en cuenta que en círculos internacionales los propios analistas mexicanos se han encargado de manifestar su escepticismo respecto a la construcción de la refinería Bicentenario, por tratarse de una inversión económicamente incoachable, dada la oferta de productos refinados a que tiene acceso México. Véase por ejemplo Giacomán (2013).