



Ampliar la Capacidad de Almacenamiento de Petrolíferos, una Acción Ineludible, tras la Liberación de los Precios de las Gasolinas y el Diésel

México mantiene altos costos de logística en los traslados e importación de petrolíferos a los consumidores finales en las Estaciones de Servicio por falta de infraestructura

Introducción

La transición energética ha significado un gran reto no sólo para el gobierno mexicano y sus instituciones, sino para las familias y empresas que trabajan y operan en el país. La reforma energética promulgada en 2013 y, sus leyes secundarias y reglamentos que entraron en vigor en 2014, trajeron consigo la apertura del mercado energético a los particulares en las principales actividades de la cadena de valor de los hidrocarburos y petrolíferos. Lo anterior terminó con la estructura de proveedor único con la que Petróleos Mexicanos (PEMEX) se desarrolló durante poco más de 70 años. Si bien, la liberación de los precios de los pe-

tróliferos más utilizados en el país (gasolinas, diésel y gas LP) se realiza de forma escalonada¹ y bajo esquemas regionales, es necesario tomar en cuenta que estos combustibles están ligados directamente a las principales actividades económicas del país. Es evidente que esta liberalización tendrá repercusiones en la economía nacional, ya que estos productos tienen una correlación directa con los precios de bienes y servicios de uso básico; además, son utilizados en muchos casos, para determinar los ajustes en las tarifas de servicios como; transporte privado (taxis, uber, alquiler de autos, etc.), transporte público (autobuses, camiones de pasajeros, entre otros) y logística de mercancías (traslados, distribución, mudanzas, correos, entregas, etcétera).

El IEPS encarece el precio de los combustibles automotrices, con el fin de desincentivar el alto consumo de éstos, mismos que deterioran el medio ambiente a través de la emisión de GEI

Tras la paulatina liberación de los precios de los petrolíferos, que comenzó en el mes de enero de 2017, surge la necesidad de generar políticas públicas que contribuyan a mantener una seguridad energética eficiente y un menor

¹ Cabe señalar que los precios del gas LP ya fueron liberados totalmente a partir del 1 de enero de 2017 y son determinados por la oferta y la demanda de este producto.



desabasto de combustibles en México. No obstante, este esfuerzo por parte de las autoridades energéticas debe ser objetivo, responsable y en razón de la nueva dinámica económica del sector.

Contexto

Durante el 2016, los precios internacionales del petróleo comenzaron a recuperarse, manteniendo precios estables y a la alza. De igual forma, la coyuntura política y económica que experimentó Estados Unidos durante el mismo periodo, trajo como consecuencia la depreciación del peso mexicano, cuyo poder adquisitivo se ha debilitado (Ver Gráfica 1). Estos dos factores han sido determinantes para que con la liberación de los precios de las gasolinas y el diésel, se corra el riesgo de mantener precios elevados durante todo el 2017.

A partir del 1 de enero de 2017, los precios de las gasolinas y el diésel en México estarán en función de la regionalización de precios máximos en su primera etapa, ya que su cálculo se dividirá en 90 regiones, de las cuales siete se encontrarán en la frontera norte y 83 al interior del país. De esta forma se reconocerán los costos reales de llevar gasolina y diésel hasta el consumidor final, porque “cada uno de los eslabones de la cadena de valor (producción, transporte, almacenamiento, distribución y comercialización) es objeto de un sistema de precios que, interconectados entre sí, determinan el precio final de venta final al público”². Por lo tanto, los precios máximos regionales se determinarán conforme a la fórmula establecida en el ANEXO II del “ACUERDO por el

² Tomado del “Resumen de la Opinión de la COFECE que tomará en cuenta la CRE para emitir los acuerdos o el cronograma para que en 2017 y 2018 los precios al público de las gasolinas y el diésel sean determinados bajo condiciones de mercado en las diferentes regiones del país”.

- ▶ Gran variedad de autos, Pick Ups y camiones.
- ▶ Planes diarios, semanales y mensuales.
- ▶ Leasing operativo de acuerdo a sus necesidades.
- ▶ Paquetes integrales para rentas a mediano y largo plazo.

01800 466 8466
Reservaciones Nacionales

www.greenmotion.mx



greenmotion[®]
car rental

Chihuahua | Cd. Juárez | Torreón | Saltillo | Reynosa
Monterrey | México, D.F | Nvo. Laredo | Poza Rica
Matamoros | Tampico | San Luis Potosí | Piedras Negras
Villahermosa | Lázaro Cardenas | Ixtapa



que se dan a conocer las regiones en que se aplicarán precios máximos al público de las gasolinas y el diésel, así como la metodología para su determinación³, la cual se presenta a continuación:

$$P_{max\ x,i,t} = Pref_{x,t-1} + AC_{x,i,t-1} + Log_{x,i,t-1} + MargenES_{x,i} + IEPS_{x,i,t} + Otros_{x,i,t}$$

Donde⁴:

P_{max x,i,t} = Precio máximo al público del combustible x, para la región i, para el periodo t, aplicable para cada una de las regiones en donde los precios de las gasolinas y el diésel no se determinan, bajo condiciones de mercado, expresado en pesos por litro.

x = Se refiere a la gasolina menor a 92 octanos o a la gasolina mayor o igual a 92 octanos o al diésel.

i = Se refiere a cada una de las regiones.

t = Se refiere al periodo de tiempo en el que estarán vigentes los precios máximos al público de los combustibles para cada una de las regiones.

Se consideran las siguientes cotizaciones⁵:

1. Gasolina menor a 92 octanos: El promedio de las cotizaciones del precio spot de la referencia para la gasolina Unleaded 87, USGC, Houston, Waterbone.
2. Gasolina mayor o igual a 92 octanos: El promedio de las cotizaciones medias del precio spot de la referencia para la gasolina Unleaded 93, USGC, Houston, Waterbone.
3. Diésel: El promedio de las cotizaciones medias del precio spot de la referencia para el diésel, Ultra Low Sulfur Diesel (ULSD), Houston.

AC_{x,i,t-1} = Ajuste por Calidad, el cual considera ajustes por octano y presión de vapor para las gasolinas y por número de cetano y azufre para el diésel.

Log_{x,i,t-1} = Costo de logística que aplica a cada combustible, que se determina por Costos de Logística y Almacenamiento (CL) y Costo de Distribución (CD).

MargenES_{x,i} = Valor estimado del margen comercial de cada combustible, en \$/l.

Pref_{x,t-1} = Precio de referencia para cada uno de los combustibles, determinado al día previo al de la vigencia de los precios máximos el cual será el periodo t-1.

IEPS_{x,i,t} = Cuota del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS).

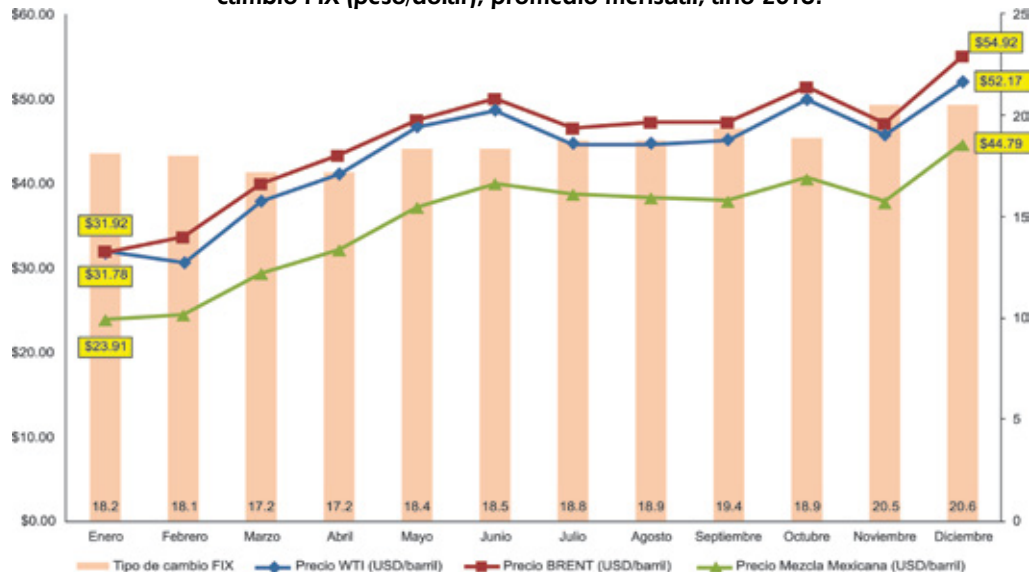
Otros_{x,i,t} = Incluye las cuotas de IEPS aplicables y el Impuesto al Valor Agregado.

³ Acuerdo 98/2016 de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP).

⁴ Para mayor detalle se puede consultar el Acuerdo 98/2016 de la SHCP.

⁵ Publicada por Platts US MarketScan, en US\$/galón.

Gráfica 1. Precios internacionales del petróleo (WTI, BRENT y Mezcla Mexicana) vs tipo de cambio FIX (peso/dólar), promedio mensual, año 2016.



Fuente: Secretaría de Economía y Banco de México.



Un detalle relevante en el cálculo del precio de las gasolinas y el diésel, es el papel que juega la SHCP a través de la recaudación del IEPS (Ver Cuadro 1), que en este año generará recursos por 257 mil 466 millones de pesos⁶, lo que representa un incremento de 73 mil 28 millones de pesos, con respecto al año 2016.

Por tanto, según el “ACUERDO por el que se actualizan las cuotas que se especifican en materia del impuesto especial sobre producción y servicios”, este año las cuotas del IEPS federal⁷ serán: 3.18 pesos por litro para Magna, 3.59 para Premium y 3.58 para Diésel, respectivamente. Sin olvidar que estos combustibles tienen una carga de impuestos adicional, por concepto de IEPS estatal, cuyas cuotas son de 38 centavos por litro para

⁶ IEPS federal “DECRETO por el que se expide la Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2017”.

⁷ Estas cuotas cuentan con un estímulo fiscal otorgado por la SHCP para el ejercicio fiscal 2017.

Cuadro 1. Recaudación del IEPS según la estimación de la Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2017

Impuesto Especial sobre Producción y Servicios:	Monto recaudado millones de pesos	%
Combustibles automotrices:	284,432.30	65.6%
Artículo 2o., Fracción I, inciso D (IEPS federal)	257,466.00	59.3%
Artículo 2o.-A (IEPS estatal)	26,966.30	6.2%
Bebidas con contenido alcohólico y cerveza	47,821.30	11.0%
Tabacos labrados	41,985.80	9.7%
Bebidas saborizadas	24,556.60	5.7%
Alimentos no básicos con alta densidad calórica	17,858.40	4.1%
Combustibles fósiles	7,405.00	1.7%
Otros	9,831.00	2.3%
Total IEPS	433,890.40	100.0%

DECRETO por el que se expide la Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2017.

Renta de Preventores Anulares, Dobles, Sencillos y Equipo de Control de Presión

Ventas: asanchez@controlflow.com
 Tel: (938) 382 5599
 (938) 131 0135
www.controlflow.com

Más de 40 años fabricando equipos...

CFM TOOLS RENTAL
 A Control Flow Inc. Company

CONTROL FLOW MEXICO TOOLS

CONTROL FLOW INC.

CONTROL FLOW INC.

FLOCON MO-COMP **WESIECH** RETSCO
 HOUSTON · OKLAHOMA · CALIFORNIA · MÉXICO

Ventas: asanchez@controlflow.com
 Tel: (938) 382 5599
 (938) 131 0135

CONTROL FLOW INC.

www.controlflow.com



Magna, 46.37 centavos por litro para Premium y 31.54 centavos por litro para Diésel.

Cabe señalar que el IEPS encarece el precio de los combustibles automotrices, su objetivo principal es desincentivar el alto consumo de éstos, los cuales deterioran el medio ambiente a través de la emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEI). Sin embargo, la falta de claridad en la aplicación de los recursos económicos para contribuir a revertir la contaminación por el uso de estos combustibles, hace imposible medir el beneficio social y ambiental que tiene este impuesto.

Problemática

Por más de 70 años el sector energético nacional se mantuvo bajo un esquema de monopolio estatal a través de la paraestatal PEMEX, hoy en día es una Empresa Productiva del Estado (EPE), limitando con lo anterior la libre determinación de los precios de los combustibles y la entrada de otros oferentes al mercado de petrolíferos.

de los eslabones de la cadena de valor. Estos precios son resultado de las condiciones de abasto y las realidades logísticas en cada región, así como de la presión competitiva que exista en cada actividad, incluyendo el mercado de expendio⁸.

Una de las problemáticas que frena el libre desarrollo del mercado de gasolinas y diésel, es la falta de infraestructura de transporte y almacenamiento de estos combustibles. Toda vez que en México sólo se cuenta con 73 Terminales de Almacenamiento y Reparto con una capacidad nominal de 17 mil 431 miles de barriles y cinco Terminales de Operación Marítima y Portuaria, cuya capacidad nominal es de 8.59 millones de barriles. Lo anterior ubica a México muy por debajo de los estándares internacionales dictados por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) cuyos miembros forman parte de la Agencia Internacional de Energía (AIE), ya que según este organismo, “cada uno de los países importadores netos de petróleo tiene la obligación de mantener un nivel mínimo

“En un esquema de mercado abierto, los precios finales de estos combustibles fluctúan en tiempo real reflejando los precios en cada uno

⁸ Tomado del “Resumen de la Opinión de la COFECE que tomará en cuenta la CRE para emitir los acuerdos o el cronograma para que en 2017 y 2018 los precios al público de las gasolinas y el diésel sean determinados bajo condiciones de mercado en las diferentes regiones del país”.

Gráfica 2. Inventarios totales de petróleo y petrolíferos en países miembros de la AIE, septiembre 2016 (días de importaciones netas).



Fuente: Proyecto de Política Pública de Almacenamiento Mínimo de Petrolíferos. Diciembre 2016, SENER.

Notas:

- El total no puede coincidir con la suma de la industria y el stock público debido al redondeo;
- La parte del total de días de importaciones netas cubiertas por inventarios de la industria. Incluye las existencias mantenidas con fines comerciales y operativos, así como las existencias de la industria para satisfacer las necesidades de reservas mínimas nacionales;
- Incluye reservas almacenadas en otros países en virtud de acuerdos bilaterales.

Ofreciendo **Ideas y Tecnologías** a México desde 1994

PECOM

Exposición y Conferencia del Petróleo de México
un evento de **OE**

Del 28 al 30 de marzo del

2017

Parque Tabasco, Nave 3,
Villahermosa, Tabasco, México

¡Participe en PECOM donde el enfoque de la industria petrolera y energética en México está en su punto máximo!



INTERACTÚE con los principales jugadores de la industria



DESARROLLE relaciones sólidas con clientes potenciales



FORTALEZCA la imagen de su empresa en México



MANTENGASE INFORMADO de las últimas tecnologías y actualizaciones de la industria

Ponencias Magistrales



Diputada Federal,
Georgina Trujillo Zentella
Presidente de la Comisión de Energía de la LXIII Legislatura



Dr. Aldo Flores Quiroga
Subsecretario de Hidrocarburos, SENER, México



Mtro. Oscar Roldán Flores
Titular del Centro Nacional de Información de Hidrocarburos (CNH)



Dr. Guillermo García Alcocer
Comisionado Presidente, Comisión Reguladora de Energía



Lic. Ricardo Fitz Mendoza
Secretario de Energía, Recursos Naturales y Protección Ambiental de la Secretaría de Energía del Estado de Tabasco



Dr. David Gustavo Rodríguez Rosario
Secretario de Desarrollo Económico y Turismo del Estado de Tabasco



Dr. Ernesto Ríos Patrón
Director General, Instituto Mexicano del Petróleo (IMP)



Dr. David Madero Suárez
Director General del Centro Nacional del Control del Gas Natural (CENAGAS)



Ing. Carlos de Regules
Director Ejecutivo Agencia de Seguridad Energía y Ambiente (ASEA)

¡REGÍSTRESE HOY!

pecomexpo.mx

Para mayor información sobre oportunidades de patrocinio y exposición, contacte:

Jennifer Granda | Directora de Eventos y Conferencias

Email: jgranda@atcomedia.com | Directo: 001 713 874 2202 | Móvil: 001 832 544 5891



Organizado Por: **ATCOMEDIA**

Producido Por: **OE**

Patrocinado Por:



Apoyado Por:



de reservas que equivalen a no menos de 90 días de importaciones netas de petróleo y/o productos equivalentes observadas en el año calendario anterior”⁹ (Ver Gráfica 2).

Por tal razón, al no contar con infraestructura de almacenamiento suficiente, México mantiene altos costos de logística en los traslados de los puntos de producción e importación de petrolíferos a los consumidores finales en las Estaciones de Servicio.

Aunque México no forma parte de la AIE, cabe señalar que es uno de los países de la OCDE que obtuvo el menor número de inventarios, toda vez que, contó con sólo 27 días de importaciones netas, lo cual está muy por debajo de los 90 días mencionados anteriormente. De

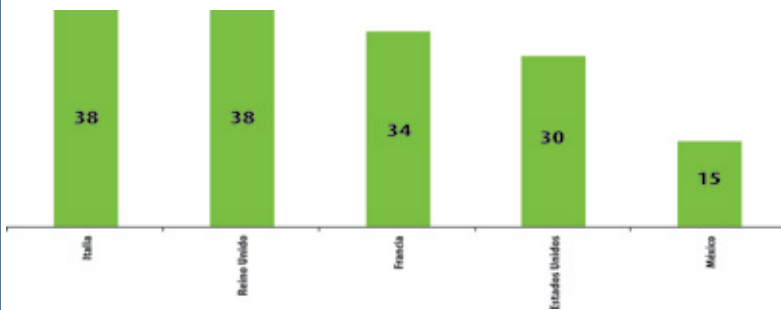
igual forma, otro de los indicadores que maneja el Proyecto de Política Pública de Almacenamiento Mínimo de Petrolíferos, de la SENER, es el nivel de inventarios (días de abastos o ventas internas), donde claramente México cuenta con un rezago significativo comparado con países como Francia, Estados Unidos, Reino Unido e Italia (Ver Gráfica 3).

Como se observó, México no cuenta con la capacidad de almacenamiento suficiente para poder revertir los altos costos de logística que trae consigo la liberación de los precios de estos combustibles, ya que bajo el nuevo esquema, PEMEX reconocerá las tarifas de almacenamiento y transporte que no se aplicaban de forma eficiente en el pasado. Esta medida estaba originalmente propuesta para el 2018 y adelantarla deja a México sin opciones para poder desarrollar nueva infraestructura y captar inversiones de mejor manera, antes de que se liberaran los precios. A pesar de que la CRE ya ha otorgado varios permisos de transporte, almacenamiento y distribución, las inversiones en infraestructura son insuficientes.

La Comisión Federal de Electricidad (CFE) pondrá a disposición capacidad de almacenamiento de petrolíferos, toda vez que mucha de su infraestructura de almacenamiento de diésel y combustóleo estará disponible con las conversiones y el retiro de Centrales de Generación de Electricidad. Por lo que se contará con una capacidad adicional de 5.11 millones

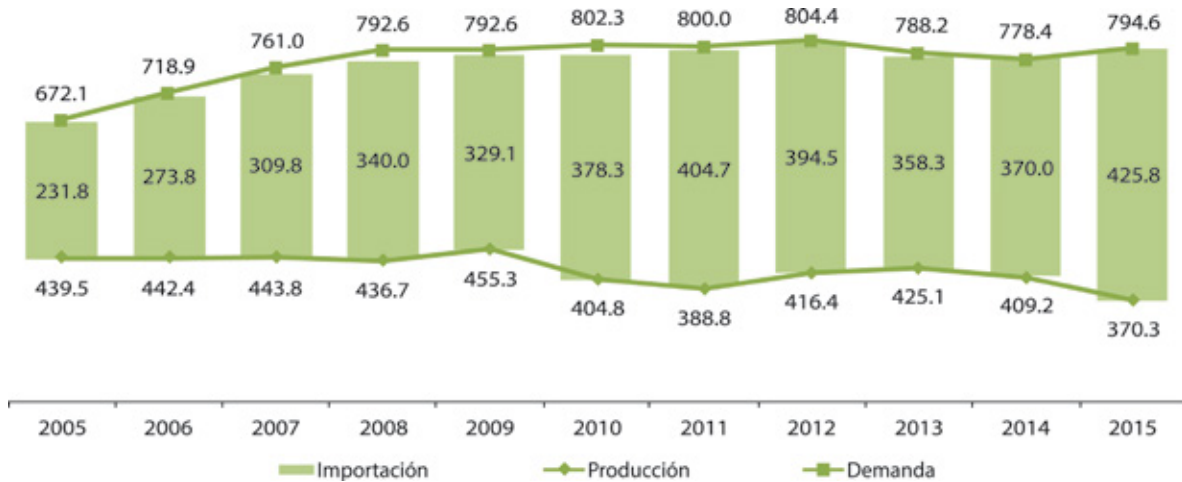
⁹ Proyecto de Política Pública de Almacenamiento Mínimo de Petrolíferos, página 9. Diciembre 2016, SENER.

Gráfica 3. Inventarios de gasolinas, diésel y turbosina expresadas en días de ventas (Agosto 2016).



Fuente: Proyecto de Política Pública de Almacenamiento Mínimo de Petrolíferos. Diciembre 2016, SENER.

Gráfica 4. Producción, Demanda e Importación de gasolinas, 2005-2015 en miles de barriles diarios



Fuente: Tomado de la Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2016-2030, Diciembre 2016, SENER.

de barriles que se liberaran en el periodo de 2017 a 2023. No obstante, se requieren de grandes inversiones para poder contar con esta capacidad de almacenamiento, la cual no estará lista en el corto plazo.

Conclusiones

El cálculo de los precios de las gasolinas y el diésel está ligado a los precios internacionales del petróleo. Además de que actualmente se requiere importar aproximadamente el 50 por ciento de las gasolinas para cubrir la demanda total del país (Ver Gráfica 4). Por tanto, una depreciación del peso afecta negativamente al precio de los combustibles, encareciéndolos. En ambos casos, con un precio internacional del petróleo en constante recuperación y con una depreciación de la moneda nacional; el panorama futuro de los precios libres de las gasolinas y el diésel se tornará en precios elevados para el consumidor final y con poco margen de acción para revertirlos, debido a la falta de infraestructura de transporte y almacenamiento, además de la insuficiente producción interna de productos refinados.

El contexto actual en el cual fueron liberados los precios de los principales petrolíferos (Ver Ilustración 2), deberá responder en cada región a sus costos de logística,

los cuales se verán reflejados en las tarifas de almacenamiento y transporte de petrolíferos. Cabe mencionar que tendrán mucho que ver los resultados de la Temporada Abierta¹⁰ y la forma en que se vayan integrando los nuevos proyectos de la cadena de valor de los petrolíferos. Haber adelantado la liberación de los precios de las gasolinas y el diésel, dejó mal parada la capacidad instalada de la industria de estos combustibles. Es necesario fortalecer las formas de transporte y suministro, y en cierta medida, migrar al uso de otro tipo de vehículos, que no dependan del uso de estos combustibles. Sin embargo, como se comentó anteriormente, estos combustibles se usan directa o indirectamente en todas las ramas de la actividad económica del país y su liberación, tendrá una afectación para la población en general, no sólo para los usuarios de vehículos automotores.

Bajo este contexto, la importancia de contar con una infraestructura de almacenamiento suficiente, sólida y sin prácticas monopólicas, es fundamental para el buen desarrollo del mercado de combustibles en México.

¹⁰ La Temporada Abierta, conforme a lo que establece el artículo 4, Fracción XXXVII de la Ley de Hidrocarburos, permite que un permisionario ponga a disposición de cualquier interesado, la capacidad disponible en su sistema de almacenamiento y transporte para que éste la utilice por un periodo determinado de tiempo.

Ilustración 2. Etapas de flexibilización del mercado de gasolinas y diésel.



Fuente: Estrategia de Apertura Gradual para el Mercado de Gasolinas y Diésel en México, Diciembre de 2016, CRE.