

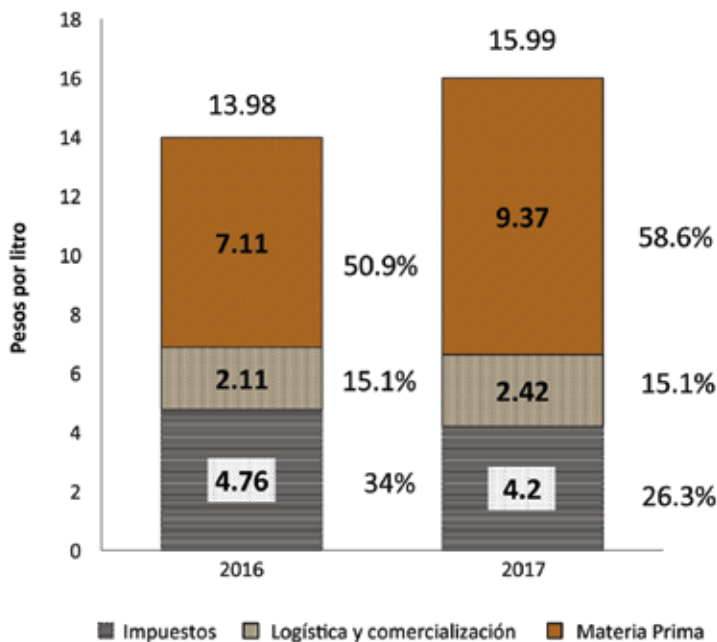


Fuente: Roberto Gutiérrez Rodríguez¹, Profesor-Investigador del Departamento de Economía y Coordinador de la Línea Economía Social de la MyDES.

Argumentos Cinco Argumentos Equivocados Sobre la Decisión de Aumentar los Precios de las Gasolinas y el Diésel

Entre 2013 y 2016, mientras se negociaba y se ponía en operación la reforma energética, se acumulaban cuantiosos superávits por concepto del IEPS a las gasolinas

Gráfica 1. Composición del precio de la Gasolina Magna, 2016-2017
Pesos por litro



Fuente: Gobierno de México

1. La estructura de costos de las gasolinas es adecuada

Existe una exagerada agregación e inexactitudes con la información que presentaron originalmente la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y la Presidencia de la República respecto a la estructura de costos de la gasolina, además de que la difusión que se dio a la medida fue deficiente.

En una gráfica aparecida en la página electrónica de la Presidencia, a raíz de la medida, se muestra que el precio promedio de la gasolina Magna desde el 1 de enero de 2017 se ubicó en 15.99 pesos por litro (p/l), sin explicar si se trata de un promedio simple o un promedio ponderado. El incremento respecto al precio previo (13.98 p/l) es de 14.4 por ciento y se desglosa de la siguiente manera: 9.37 pesos (58.6 por ciento) por el costo de la molécula (en realidad se refiere al crudo); 2.42 pesos (15.1 por ciento) por costo de logística y comercialización y 4.20 pesos (26.3 por ciento) por concepto de impuestos, sin establecer cuánto es IVA, cuánto IEPS y



ETU®
ESPECIALISTAS
EN TURBOPARTES



El sector industrial en México cuenta con una de las empresas más sólidas del mercado **ESPECIALISTAS EN TURBOPARTES S.A. DE C.V.** que gracias a sus productos de alto nivel tecnológico e innovación, representa un invaluable aporte al desarrollo económico del país, por ejemplo, en la disminución considerable de importación de partes y servicios, así como la generación de empleo dando como resultado un impacto positivo en el mercado nacional e internacional.

ESPECIALISTAS EN TURBOPARTES SE CONFORMA DE TRES DIVISIONES:

1. ENERGÍA

Fabrica y rehabilita partes de compresores centrífugos y turbinas de vapor. Se realizan rehabilitaciones integrales donde se incluyen además de los compresores y turbinas, sistemas como el de lubricación, control, vacío, sello seco, etc. Cuenta con personal capacitado para supervisar y desarrollar trabajos en sitios desde el ensamble y desensamble, aseguramiento de claros y ajuste de diseño, puesta en operación y monitoreo de las condiciones de operación. Cuenta con los mejores tiempos de entrega con personal altamente especializado y capacitado.

2. AERONÁUTICA

ESPECIALISTAS EN TURBOPARTES (ETU) ha desarrollado su división aeroespacial mientras a la par participa en exposiciones internacionales y visita clientes y socios potenciales.

Goodrich Lansing Gear ha proporcionado a ETU la oportunidad de empezar en este sector tan exigente y de convertirse en un proveedor confiable para la industria aeroespacial. La división aeroespacial de ETU ha entregado recientemente las chumaceras de carga para los trenes de aterrizaje de los aviones Boeing -737.

ETU está certificado en el AS9100, cuenta con alta capacidad de mecanizado en metales duros (Ti, AL, INCO, SS, etc.) de hasta 3 pies de diámetro.

3. I+D

A partir de 2009 ETU realiza inversiones para infraestructura de investigación y desarrollo mediante alianzas con centros de investigación.

Este proceso continúa hasta el 2014 donde se da el paso para la contratación de personal altamente capacitado dando lugar a la creación de una nueva división nombrada I+D.

Esta división tiene como fin aportar soluciones de clase mundial a la industria de la energía en el área de diseño de maquinaria rotativa de alta velocidad mediante la aplicación de métodos avanzados de análisis y experimentación basados en sólidos principios de ingeniería así como en investigación y desarrollo de nuevas tecnologías aplicables a productos avanzados, tales como sellos y cojinetes para distintos sectores de la industria.



DIVISIÓN ENERGÍA
Tel: 442 220 6895
turbomaquinaria@etu.mx

Para obtener más información
consultar www.etu.mx



DIVISIÓN AERONÁUTICA
Tel: 442 220 5269
aeronautica@etu.mx

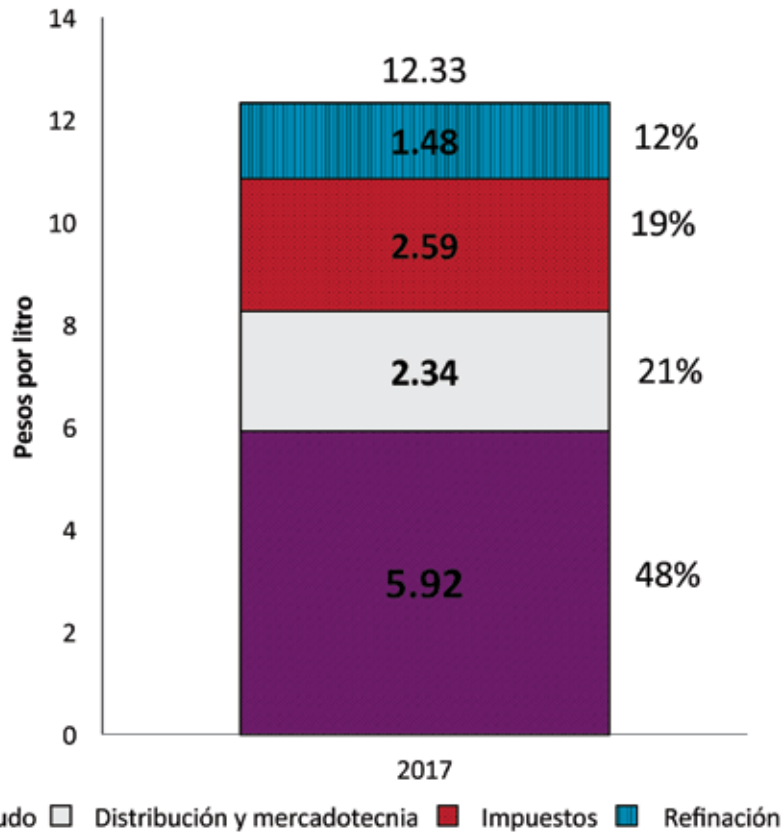


DIVISIÓN I+D
Tel: 442 220 7671
id@etu.mx

DIRECCIÓN:
Cauhtémoc Núm. 3, Fracc. San Pedroito
Peñuelas, C.P. 76148, Querétaro, Qro.



Gráfica 2. Composición del precio de la gasolina regular en la Costa Golfo de EU, transformada a pesos por litro al 9 de Enero de 2017.



Fuente: Con base en información de la US EIA y Banco de México. 1 Galón = 3.785 Lts y 1 dólar = 21.50 pesos

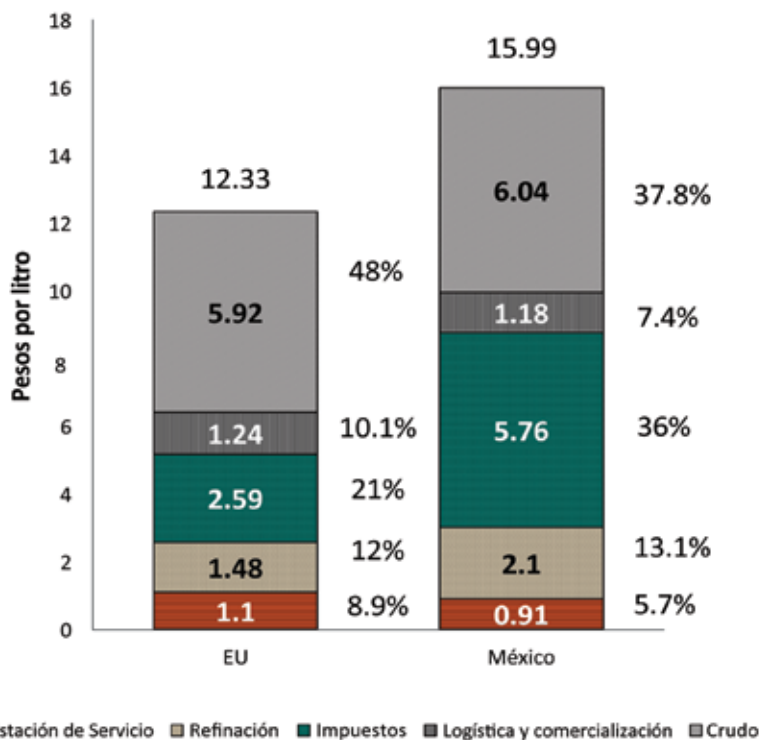
si éste está completo, como se muestra en la Gráfica 1. Empero, aclara que “el impuesto bajó”. Efectivamente, con estas cifras su participación se reduce de 34 por ciento en 2016 a 26.3 por ciento en 2017 y en términos absolutos lo hace de 4.76 p/l a 4.20 p/l. Resta corroborarse la exactitud del dicho.

La práctica de diversos países es desglosar la información, al menos como lo hace la Energy Information Administration de Estados Unidos (US EIA), en estos conceptos: petróleo crudo, refinación, impuestos, distribución y mercadeo. Las cifras a principios de enero de 2017 para un galón de gasolina convertido a litros (3.785 litros por galón) y a pesos mexicanos (21.50 pesos por dólar, p/d), tomando como referencia los precios de la Costa Golfo de EU, que es con la que ma-

yoritariamente comercializa México su crudo y de donde se importan la gasolina y el diésel, arrojan las cifras que aparecen en la Gráfica 2. En ellas destaca el costo total de 12.33 p/l, de los que 48 por ciento son por concepto de la materia prima, apenas 5.92 p/l, y 21 por ciento por impuestos, sólo 2.59 p/l.

Como las cifras de la Gráfica 1 no se pueden comparar con las de la 2 debido al desglose y la descomposición de los impuestos, se recurre a la 3, en que se observa no sólo el diferencial de 30 por ciento entre el precio del litro de gasolina estadounidense (12.33 pesos) y la mexicana (15.99 pesos), sino que la participación de los impuestos es de 21 por ciento en EU y de 36 por ciento en México, casi el doble. Asimismo, en territorio mexicano son mayores los costos del crudo y de la refinación, lo que sugiere inefi-

Gráfica 3. Comparación entre los precios de la gasolina en la Costa Golfo de Estados Unidos y promedio de México Pesos por litro, enero 2017



ciencia en toda la cadena de producción, que finalmente se carga al consumidor.

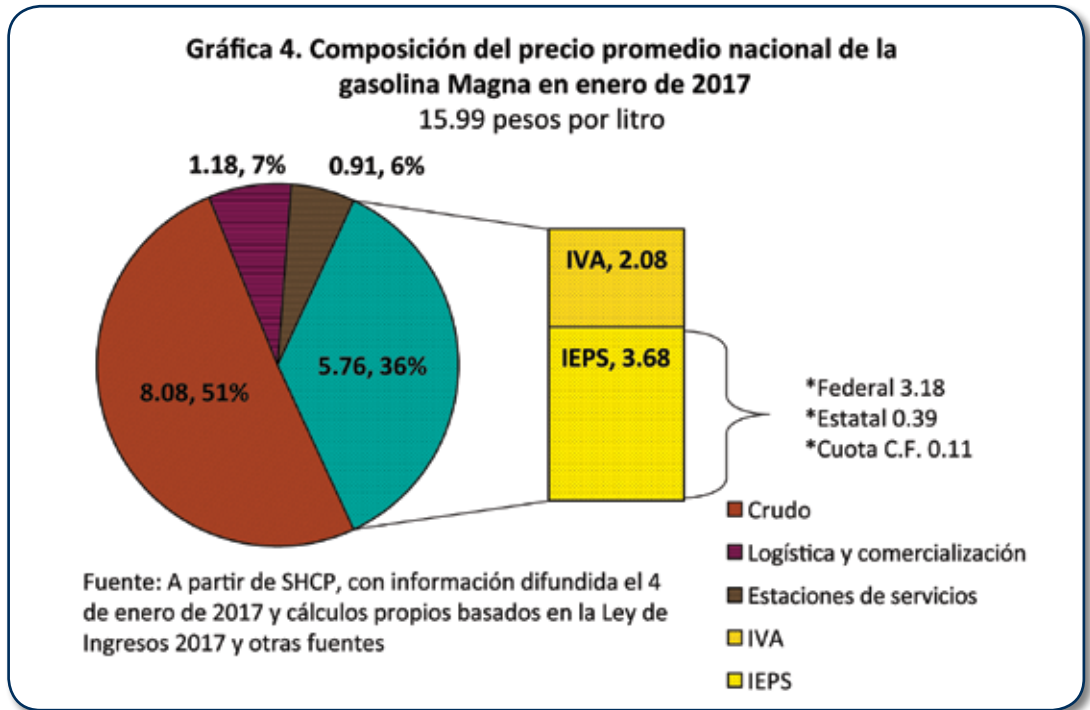
Respecto a los impuestos, cuya carga es muy elevada en el caso de México, no sólo registran un aumento considerable tanto en su nivel absoluto (4.76 p/l contra 5.76 p/l) como en el relativo (34% contra 36%), sino que tienen dos componentes que deben entenderse: el IVA, que se lleva 2.08 p/l, lo que equivale a 13 por ciento del precio final, y el IEPS, que se lleva 3.68 p/l y representa 23 por ciento del precio (véase Gráfica 4). Este impuesto tiene a su vez tres destinatarios: el gobierno federal, que representa 19.9 por ciento del precio de cada litro de gasolina; el gobierno del Estado en que se expende la gasolina, que es el 2.4 por ciento del precio final, y la cuota a combustibles fósiles (para promover el desarrollo de fuentes alternativas), que es 0.7 por ciento del precio.

2. En México las gasolinas son más baratas que en el resto del mundo

En la muestra de precios promedio de gasolina en 61 países que presenta Bloomberg en su página electrónica, México aparece en el

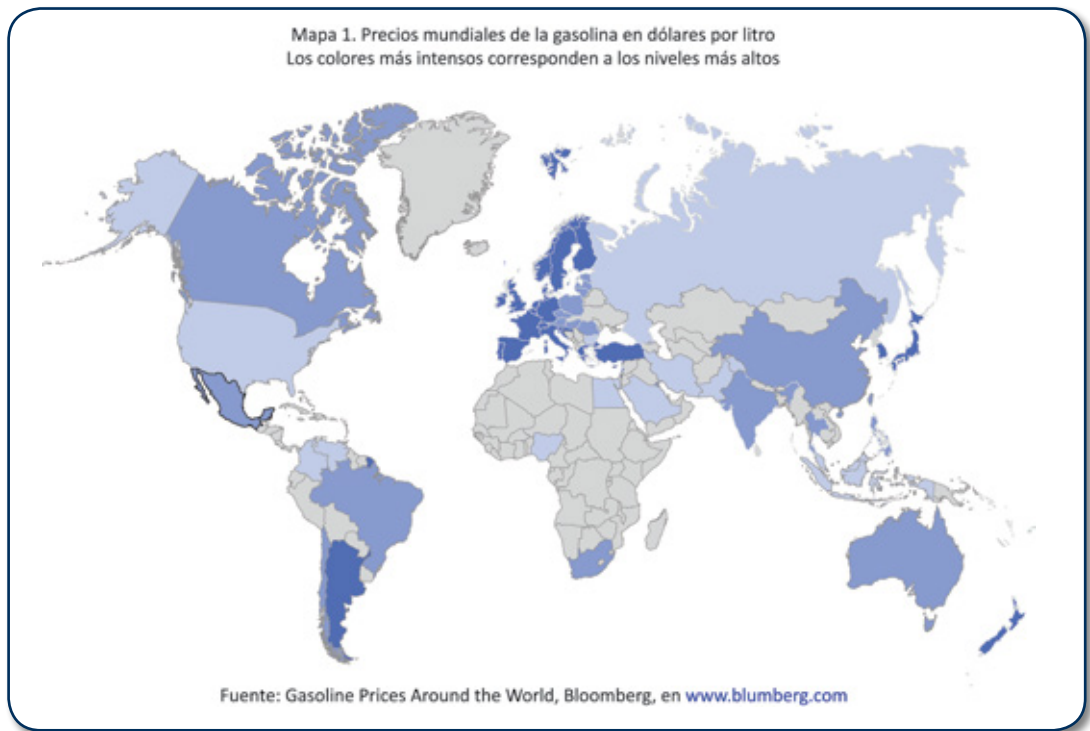
lugar 14 entre los que tienen el precio más bajo: es más barata en Venezuela, Arabia Saudita, Irán, Kuwait, Malasia, Emiratos Árabes Unidos, Nigeria, Rusia, Paquistán, Estados Unidos (EU), Colombia, Indonesia y Egipto. Todos se caracterizan por ser países petroleros (la mayoría exportadores netos de crudo) y con excepción de Estados Unidos se encuentran en un proceso intermedio de desarrollo. Existe un segundo grupo cuyos precios se establecen a una distancia mínima del de México, todos abajo de un dólar por litro (d/l). Ellos son Filipinas, Sudáfrica, Canadá, Tailandia, China, India y Australia. En total, 21 países de la muestra establecen precios entre 0.10 y 1.00 d/l. A la mitad (lugares 30 y 31) se ubican Estonia, con 1.21 d/l, y República Checa, con 1.25 d/b, lo que lleva a una mediana de 1.23 d/l. El valor medio del rango de 0.10 para Venezuela y 1.87 d/b para Hong Kong es de 0.98 d/b. El Mapa 1 puede dar idea de los niveles descritos, recordando que los países para los que no se dispone de precios aparecen en color gris suave.

Si se considera el porcentaje del ingreso per cápita que los países de la muestra destinan al



consumo de gasolina, medido en términos de paridad del poder adquisitivo (medida alternativa al tipo de cambio de mercado, ya que toma en cuenta lo que en realidad rinde el dinero en cada país), Bloomberg observa que México se ubica en el lugar 45, atrás de todas las naciones de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), con excepción de Turquía, e incluso en peor situación que Venezuela (irónicamente en el lugar 1), Malta, Chipre,

Irán, Kuwait, Singapur y Malasia. Paralelamente, si se toma en cuenta el porcentaje del salario que los conductores de vehículos destinan al pago de gasolina, México aparece con el nivel más alto, 3.38 por ciento, inmediatamente atrás se ubica Grecia, con 2.87 por ciento. Los que menos destinan, sin estar aún desarrollados, son: Venezuela, 0.29 por ciento (1); China, 0.43 por ciento (2); Hong Kong 0.46 por ciento (3); Turquía, 0.54 por ciento (6); Singapur, 0.55 por



COMPROMETIDOS CON UNA PRODUCTIVIDAD SUSTENTABLE

El Grupo Atlas Copco es una empresa industrial líder que ofrece soluciones de productividad sustentable en el mercado mundial.

El área de Técnicas en Energía Comprimida de Atlas Copco suministra compresores industriales, compresores de gas y proceso, turbinas de expansión, equipos de tratamiento de aire y gas así como sistemas de gestión del aire en los sectores de fabricación, petróleo y gas y proceso.

Contactenos en www.atlascopco.com.mx
o comuníquese al (55) 2282 0600

Atlas Copco



Un alto consumo per cápita no es necesariamente resultado del dispendio de los automovilistas: refleja entre otras cosas la velocidad de la industrialización del país

ciento (7), y Lituania, 0.72 por ciento (10). La posición de México se explica por la combinación de largas distancias, tráfico intenso, falta de alternativas de transporte interurbano (tranvías) y foráneo (ferrocarriles) y costos de la gasolina que deben afrontar los conductores.

Pasemos ahora a trabajar con una lista más larga sobre precios de gasolina (en este caso de calidad similar a la Premium de México) y diésel, elaborada a partir de la información que cerca de 135 países proporcionan a las agencias turísticas para que sus clientes conozcan los costos de transporte terrestre en

que pueden incurrir cuando viajan al extranjero. A partir de ella se elaboró una muestra representativa de 41 países a los que clasificaron en dos grupos: i) autosuficientes, exportadores netos de petróleo crudo y/o vecinos de México al norte y al sur, y ii) productores de petróleo crudo no autosuficientes en petróleo.

Dentro del primer grupo destacan economías de diferente tamaño, particularmente de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), otras No-OPEP y EU. Se agrega Guatemala por el interés que puede representar su política de precios de cara a la de México, aunque es claro que su producción de hidrocarburos es limitada. Como muestra el Cuadro 1, destacan cuatro aspectos con relación a México:

a) Los precios por litro al menudeo de la gasolina Premium y el diésel durante enero de

Cuadro 1. Precios promedio al menudeo de gasolina sin plomo y diésel en 41 países al cierre de 2016 y principios de 2017					
Dólares por litro					
País	Gasolina	Diésel	País	Gasolina	Diésel
Autosuficientes, Exp. netos de crudo y/o vecinos			Otros países		
			Mongolia	0.61	0.65
Venezuela	0.10	0.01	Mozambique	0.64	0.59
A. Saudita	0.23	0.11	Armenia	0.69	0.63
Kuwait	0.33	0.3	Líbano	0.71	0.45
Ecuador	0.37	0.26	Vietnam	0.79	0.59
Irán	0.38	0.09	Filipinas	0.85	0.60
Bahrein	0.40	0.35	Australia	0.89	0.89
Qatar	0.40	0.38	Sudáfrica	0.9	0.90
Nigeria	0.43	0.6	Tailandia	0.94	0.71
Malasia	0.44	0.43	China	0.95	0.84
Omán	0.46	0.48	India	1.01	0.84
Bolivia	0.50	0.5	Japón	1.03	0.85
Iraq	0.60	0.44	Polonia	1.09	1.07
Rusia	0.61	0.58	Chile	1.09	0.71
EUA	0.66	0.50	Corea del Sur	1.19	1.02
Colombia	0.68	0.65	España	1.24	1.13
Guatemala	0.81	0.63	Suiza	1.34	1.4
México	0.83	0.79	Uruguay	1.48	1.35
Canadá	0.91	0.80	Alemania	1.37	1.19
Brasil	1.11	0.90	Grecia	1.56	1.28
Perú	0.95	0.74	Hong Kong	1.83	1.42
Promedio	0.56	0.48	Promedio	1.06	0.91

Fuentes: Con base en My Travel Cost, USEIA, Pemex y Banxico

2017 (0.83 d/l y 0.79 d/l, respectivamente) se ubicaron 48 por ciento y 65 por ciento arriba del promedio del primer grupo de países (0.56 d/l y 0.48 d/l, respectivamente).

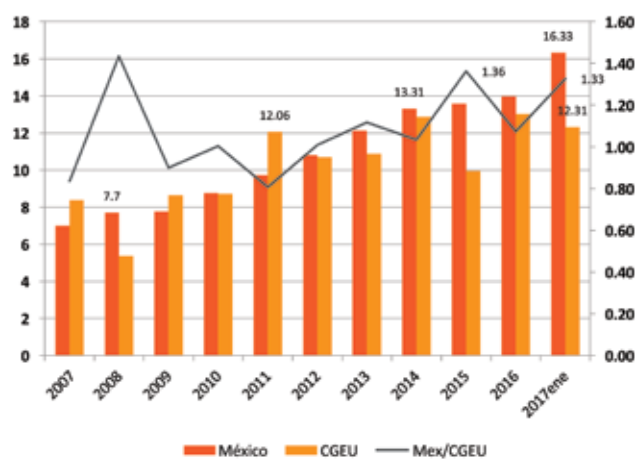
b) El precio al que se vende el diésel en México es apenas cinco por ciento inferior al de la Premium, lo que no sucede en muchos países del mundo, pues la norma es que el diésel sea alrededor de 15 por ciento más barato que este tipo de gasolina. La diferencia es aún mayor en EU, -24 por ciento, y Guatemala, -22 por ciento.

c) Así México aparece desalineado en términos de precios tanto con el grupo de países al que por su condición de exportador neto de crudo pertenece como con sus vecinos. Esto explica porqué muchos propietarios de automóviles que viven en ciudades fronterizas con EU han pasado desde el 1 de enero de 2017 a cargar sus tanques de gasolina al país vecino y porqué desde la misma fecha se detectaron ventas de combustibles en bidones provenientes de Guatemala, pasando por los ríos Suchiate y Usumacinta. Asimismo, da una señal de porqué ha sido más intensa en los últimos años la conversión de camionetas de carga a base de gasolina para pasarlas a gas licuado, al tiempo que ha bajado la penetración de autos a diésel.

d) Si los cálculos se efectuaran a paridad del poder adquisitivo, se magnificaría en aproximadamente 95 por ciento el precio de las gasolinas y el diésel mexicanos. Es decir, que el precio pagado en enero de 2017 por cada litro de gasolina Premium no habría sido de 0.83 d/l, sino de casi 1.62 dólares, y el del diésel no sería de 0.79 d/l, sino a 1.54 dólares. Con esto, se ubicaría como uno de los países más caros del Cuadro 1.

Respecto a la Costa Golfo de EU, desde 2012 el precio en México es sistemáticamente mayor y todavía en 2015 fue superior en siete por ciento. La diferencia se incrementó a 33 por ciento con el ajuste de 2017, como muestra la línea continua de la Gráfica 5, que se lee en el eje de la derecha. A pesar de esta evidencia, las autoridades de la administración pública federal aseguraron, previo el aumento, que los precios estaban muy rezagados respecto a los de EU, incluyendo la Costa Golfo.

Gráfica 5. Precios de la gasolina Magna en el centro de México y en la Costa Golfo de Estados Unidos a fines de cada año y a inicios de 2017
Pesos por litro

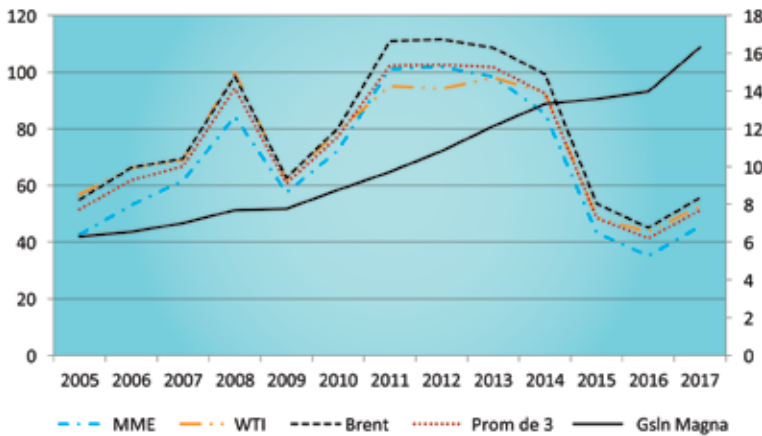


Fuentes: A partir de Pemex, para precios de la Magna; US EIA, para precios de la Regular, y Banxico, para tipo de cambio para solventar obligaciones con el exterior. El factor de conversión litro/galón es de 3.785.

3. El precio de la gasolina aumentó porque se mueve en la dirección del crudo

En realidad, los precios de las gasolinas y el diésel exhibieron entre 2007 y 2014 incrementos anuales tres veces superiores a los incrementos promedio del Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC); pero aún con tales diferencias, dicho índice se consideraba un referente importante de la política de precios administrados de los energéticos. A partir de enero de 2017 se desvinculó totalmente una variable de la otra, sin que ello signifique que los precios de las gasolinas y el diésel se hayan ligado a los precios internacionales del crudo, dado entre otras cosas el alto componente de los impuestos que ya se explicó. Si la experiencia histórica sirve de algo, la tendencia a partir de 2005 muestra que los precios de los tres crudos marcadores relevantes para la industria petrolera de México –West Texas Intermediate (WTI), Brent y Mezcla Mexicana de Exportación (MME)– se mueven en una dirección, y el precio de la gasolina Magna en otra (Gráfica 6). Incluso en 2015, cuando el promedio de los crudos bajó 15 por ciento, el de la gasolina subió tres por ciento. Si se toma el periodo completo, se obtiene un coeficiente de correlación de -0.11081, totalmente en sentido contrario de lo que manifiestan las autoridades.

Gráfica 6. Precios promedio anual y en enero 2017 de tres crudos internacionales (eje izquierdo) y de la gasolina Magna (eje derecho)
Dólares por barril, para crudo, y pesos por litro, para la gasolina Magna



Fuentes: Con base en información de la Secretaría de Energía (Sener) y Pemex.

4. México se sitúa como el cuarto país en consumo de energía per cápita

El consumo de petróleo per cápita del país tampoco se sale de los parámetros que corresponden a su nivel de desarrollo: 18.34 barriles por día por cada mil habitantes. La cifra es inferior al promedio mundial (31.1 barriles) y a la de muchos países desarrollados y en desarrollo; por ejemplo, Arabia Saudita (77.52), EU (63.21), Corea del Sur (42.88), España (38.83), Japón (38.13), Alemania (30.42), Italia (29.10), Venezuela (26.82) y Chile (21.59), como muestra la página electrónica <http://chartsbin.com/> (cifras a 2013).

Un alto consumo per cápita no es necesariamente resultado del dispendio de los automovilistas: refleja entre otras cosas la velocidad de la industrialización del país, como sucede con varias naciones en desarrollo que superaron a México en 2015: India, China, Brasil, Rusia, Arabia Saudita y Corea del Sur; el tráfico dentro de las ciudades; la mala promoción del transporte público y la ausencia de una política de sustitución energética en el sector transportes, en cuyas calles y carreteras prevalece el uso de los vehículos. Excepto por el caso de camionetas SUV para transporte urbano, en que el mayor consumo es voluntario, resulta evidente que los problemas mencionados tienen que ver con la mala planeación de

la que no sólo han sido presa por décadas los sectores energéticos y de transportes, sino la economía en su conjunto. Aun así, la Agencia Internacional de Energía reconoce que el consumo de energía por unidad de producto del país sigue siendo muy bajo en relación con su nivel de desarrollo, y que en el futuro deberá crecer. En particular, tendrá que promoverse la mayor penetración de la energía eléctrica tanto en las concentraciones urbanas (el alumbrado público en nuestras ciudades es muy malo) como para sustituir el uso del gas y otros hidrocarburos en hogares y fábricas.

5. De no incrementarse el precio de las gasolinas y el diésel, el gobierno subsidiaría con 200 mil millones de pesos el consumo de los usuarios en 2017

Los poderes Ejecutivo y Legislativo han modificado recurrentemente el concepto de subsidios a las gasolinas y el diésel. Durante la administración del presidente Felipe Calderón se tomaban como referencia los precios en la Costa Golfo de EU. Eso debido a que entre 2007 y 2011 el precio de los combustibles nacionales se situó por abajo del de dicha región, como quedó claro en la Gráfica 5. Al tenerse que importar estos combustibles, provocaba que el IEPS establecido en el Artículo 2-A Fracción 1 de la Ley del IEPS fuera negativo, teniendo que cubrir la diferencia el gobierno federal. Así que, en la medida en que subiera más rápido el precio nacional de los combustibles que el de la Costa Golfo estadounidense, manteniendo lo demás relativamente estable, el subsidio pasaría de negativo a positivo.

La aplicación de incrementos escalonados mensuales a los precios de las gasolinas y el diésel a partir de 2007 tuvo por objeto no sólo mejorar las finanzas de Pemex, sino también llegar a un IEPS positivo a las gasolinas. Esto se logró por primera vez, de acuerdo con cifras oficiales que nunca se sometieron a auditorías externas ante sospechas de subestimación, en 2015, como muestra el Cuadro 2. Las razones aparentes fueron, en gran medida, una mejor contabilidad del rubro por la obligación de entregar mejores cuentas, de cara a las presiones financieras por la caída de los precios internacionales del petróleo desde mediados de 2014.

Mexico WindPower

EXPOSICIÓN y CONGRESO

Con el viento a favor

1-2 MARZO, 2017

Centro Citibanamex,
Ciudad de México

EL MERCADO MEXICANO

Para el año 2024, México tiene como meta que el 35% de la generación de energía eléctrica en el país sea a partir de fuentes limpias.

Cada MW eólico evita anualmente la emisión de 2.900 toneladas de CO² a la atmósfera, con lo cual contribuye significativamente a frenar el cambio climático.

La inversión en el sector eólico en México no solamente genera ventajas al ofrecer precios competitivos de energía eléctrica, sino que además promueve la creación de una cadena de valor para manufacturas nacionales.

TOTAL PREVISTO EN EL AÑO 2018: **6,099 MW** | 14 Estados



Regístrese SIN COSTO para visitar el piso de exposición en:

www.mexicowindpower.com.mx

@mexicowindpower

Mexico WindPower

Mexico WindPower 2016

Organizado por:



Certificado por:



Sede:



Mayores informes:

Matilde Saldivar Uganda

Subgerente de Ventas

Tel. +52 - 55 - 1087-1650 Ext. 1135

msaldivar@ejkrause.com

Cuadro 2. Subsidios a los combustibles automotrices. Artículo 2-A, Fracc. I, Ley IEPS (Millones de pesos)

2007	-48,324
2008	-223,716
2009	-15,140
2010	-76,963
2011	-165,977
2012	-222,751
2007-2012	-752,871
2013	-105,283
2014	-12,846
2015	220,090
2016	290,591
2017p	257,466
2013-2017	650,018
Valor negativo indica que precio nacional > internacional = subsidio p. presupuestado	

Fuentes: Información de SHCP, Informe sobre la Situación Económica, las Finanzas Públicas y la Deuda Pública, 2007-2016, y Ley de Ingresos 2017.

Cuando se llegó al superávit, el gobierno federal optó por considerar que el IEPS recaudado por la venta de gasolinas no era un reflejo adecuado de la situación financiera (ya no contributiva) de la industria petrolera, a la que en el pasado había extraído jugosos gravámenes (en promedio más de cinco por ciento del PIB, llegando en varios años a seis por ciento). Esto había hecho que, a pesar de dos largos periodos de auge de los precios del petróleo (1973-1981 y 2003-2013), Pemex fuera una entidad deficitaria, cuyo desarrollo se coartó desde 1999: en lo único en que objetivamente se reinvertieron recursos al finalizar el siglo fue en la aplicación de técnicas de recuperación a base de nitrógeno al yacimiento Cantarell para llevarlo a su máximo de producción en 2004, dos millones 400 mil barriles diarios (b/d) promedio, iniciando al finalizar ese año su proceso de declinación acelerada. Paradójicamente, entre 2003 y 2013 el resto de empresas petroleras del mundo, incluyendo Petrobras, Statoil y Eco-

petrol, las tres con capital estatal mayoritario, que tomó el gobierno mexicano como ejemplo para la reforma energética, tuvieron una expansión extraordinaria, no sólo por razones legales, sino porque sacaron provecho de la dinámica del mercado.

De manera indirecta y sin expresarlo claramente, entre 2013 y 2016, al tiempo que se negociaba y se ponía en operación la reforma energética y se acumulaban cuantiosos superávits por concepto del IEPS a las gasolinas, como se observó en el Cuadro 2, el gobierno preparó un concepto alternativo de déficit de la industria petrolera. Así aprovechó la recuperación de los precios internacionales del petróleo a partir del segundo trimestre de 2016 para argumentar que Pemex había enfrentado aumentos en los costos de producción de los productos refinados nacionales e importados. Por supuesto, no hizo alusión a la dramática reducción entre julio de 2014 y marzo de 2016.

Tampoco tomó en cuenta que las instituciones especializadas que analizan el comportamiento del mercado petrolero, como la US Energy Information Administration, prevén que en 2017 el precio del Brent se mantenga estable (entre 53 d/b y 54 d/b) debido a que las medidas de reducción de la oferta de los países miembros de la OPEP se contrarrestarán con la mayor disponibilidad en EU (Short Term Energy Outlook, 12 de enero de 2017). Así que para la SHCP el nuevo criterio de determinación del subsidio a la industria petrolera parte de las siguientes consideraciones, aunque no las hace explícitas:

- La menor recaudación tributaria obtenida de Pemex y de las empresas privadas que se suman a los negocios de exploración, producción, importación, transformación, transporte, almacenamiento y distribución de hidrocarburos, debido a la caída de los precios del crudo, a la menor producción de hidrocarburos del país y a que los gravámenes a las privadas serán más bajos a los de Pemex
- La necesidad de importar más gasolinas, pues sobre todo a partir de 2015 era evidente que económica y, tal vez incluso, políticamente resultaba menos oneroso al gobierno federal hacerlo que producirlas internamente –particularmente si se está preparando

la desincorporación de las seis refinerías de Pemex— hasta llegar al extremo de que en 2016 la planta refinadora se usó al 48 por ciento de su capacidad instalada

c) En diciembre de 2015 el gobierno federal asumió, aparentemente como una primera erogación (es previsible que lo siga haciendo en el futuro) 184 mil 200 millones de pesos que representaron uno por ciento del PIB de ese año y significaron 12.4 por ciento del pasivo laboral de Pemex dado a conocer en su Plan de Negocios 2017-2021 (durante las discusiones de la reforma energética se había manejado un pasivo 30 por ciento menor, lo que sugiere que la cifra podría estar deliberadamente sobrestimada). Esto en el marco del acuerdo a que llegó la Dirección con el sindicato petrolero en la revisión bianual de su contrato colectivo de trabajo. El objetivo declarado era iniciar la implantación de un sistema de capitalización individualizada para los fondos pensionarios de los trabajadores de reciente ingreso y los de mayor antigüedad que así lo desearan (no puede descartarse la posible desviación de recursos para liquidaciones adelantadas de personal, ya que la plantilla laboral bajó de 155 mil trabajadores al cierre de 2013 a 135 mil al cierre de 2016). Sobre esta base, la SHCP explicó con letras muy pequeñas, en su Informe mensual sobre la situación de las finanzas públicas correspondiente a noviembre de 2016, cuando hacía alusión al renglón de Bonos de Pensión de Pemex del cuadro Saldo de la deuda interna del sector público, que los 137 mil 639 millones de pesos de saldo que ahí aparecían se referían a: “Obligaciones asociadas a la asunción del gobierno federal de una proporción de las obligaciones de pago de pensiones y jubilaciones a cargo de Pemex y sus subsidiarias, conforme a lo que establece el ‘Acuerdo por el que se emiten las disposiciones de carácter general relativas a la asunción por parte del gobierno federal de obligaciones de pago de pensiones y jubilaciones a cargo de Pemex y sus empresas productivas subsidiarias’, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 24 de diciembre de 2015. La cantidad es resultado de la suscripción de títulos de crédito a favor de Pemex en agosto de 2016, la cancelación del título emitido en diciembre de 2015 por 50 mil millones de pesos y la amortización de 46 mil 591 millo-

nes de pesos derivados del intercambio de títulos de crédito por Bondes. Dicha operación generó intereses por 409 millones de pesos, registrados en el Ramo 24, que junto con la amortización de 46 mil 591 millones de pesos corresponde a los 47 mil millones de pesos que se le intercambiaron a Pemex por Bondes D”.

d) De acuerdo con el Plan de Negocios de Pemex 2017-2021, presentado en diciembre de 2016, la empresa adquirirá equilibrio financiero primario (no considera pago de intereses) en 2019 y eliminará las pérdidas en el así llamado Sistema Nacional de Refinación en 2021. Al revisar otras cifras del documento y vincularlas con anteriores de Pemex y SHCP se observa que en 2016 el saldo de la deuda externa de la empresa era superior a 97 mil millones de dólares, más de 50 por ciento del saldo de la deuda externa del sector público y que tan sólo en el último año se habría incrementado en casi 10 mil millones de dólares. Esto, aunado a su déficit después del pago de impuestos que viene arrastrando desde hace muchos años, sugiere que su situación financiera va a seguir estando muy presionada (el argumento del gobierno federal para constreñir financieramente a la empresa, es que en un mercado de libre competencia no puede gozar de prerrogativas respecto a las privadas. Aquí valdría la pena revisar casos como el de Petrobras y el campo de Libra, que el autor ha tratado en otra oportunidad: *PetroQuiMex*, septiembre-octubre 2016).

¹Profesor-Investigador del Departamento de Economía y Coordinador de la Línea Economía Social de la Maestría y Doctorado en Estudios Sociales (MyDES), División de Ciencias Sociales y Humanidades, UAM-Iztapalapa. El autor agradece a Martha Andrea Juárez Orta su invaluable apoyo con la paquetería. Si el título del trabajo sugiere una ligera influencia semántica del ensayo de un antiguo mentor por el que tiene un enorme respeto profesional y personal, sólo es una prueba de que las coincidencias existen.