



Importaciones de gasolinas, losa para el nuevo gobierno

Llegaron del exterior 56% de los combustibles vendidos en agosto; las pérdidas en la refinación de Pemex son un gran lastre, opinan expertos

EVERARDO MARTÍNEZ

—cartera@eluniversal.com.mx

El nuevo gobierno de Claudia Sheinbaum arrancó con el reto de que en el país se importan más combustibles que los que elaboran instalaciones de Petróleos Mexicanos (Pemex), así como con un sistema de refinación ineficiente.

En agosto México importó en promedio 56% de las gasolinas automotrices y el diesel que se consumieron, de acuerdo con cifras de la petrolera estatal, por lo que se incumplió el objetivo de alcanzar la autosuficiencia energética en combustibles, promesa de la administración recién concluida.

En el octavo mes de 2024 el país importó 559 mil barriles diarios de gasolinas, diesel y diesel de ultra bajo azufre, mientras que en ese mismo lapso la demanda ascendió a un millón 2 mil barriles por día. Esa proporción está lejos del 10% que el expresidente Andrés Manuel López Obrador aseguró que se im-

portaba al cierre de su sexenio.

Si el nivel de importación actual se compara con la situación existente al inicio de la administración de AMLO, en diciembre de 2018, es 27 puntos porcentuales menor que 83% de entonces.

Negocio perdedor

Expertos explican que este problema se debe a que el Sistema Nacional de Refinación (SNR) es ineficiente y, mientras más crudo procesa, genera más combustóleo, un derivado altamente contaminante y de bajo valor.

“El problema de Pemex está en el área de refinación, y de ahí se generan más problemas que han hecho que la empresa sea de las más endeudadas del mundo con un monto total a pagar por 100 mil millones de dólares”, dijo Damian Fraser, director general de Miranda Partners a EL UNIVERSAL.

Sin embargo, en su discurso inaugural como presidenta, Sheinbaum no ratificó el objetivo de alcanzar la autosuficiencia energética, aunque se espera que en los próximos días presente más detalles de sus proyectos para el sector.

Detalló que la plataforma de producción se va a fijar en 1.8 millones de barriles por día y que la meta de 3 millones es imposible de lograr ambientalmente. Apuntó que los precios de los combustibles no van a subir de forma real, es decir, no más que la inflación, y que se buscará atender con eficiencia el alza de la demanda de energéticos.

Para los expertos, el desafío es continuar elaborando combustibles con las seis refinerías que ya existían en el territorio nacional, las cuales generan pérdidas millonarias a Pemex, así como también con la puesta en marcha de la refinería Olmeca, en Dos Bocas, Tabasco,

pendiente de alcanzar su capacidad máxima de producción.

Cabe recordar que el SNR en México genera pérdidas multimillonarias a Pemex y al Estado, mientras que la subsidiaria Pemex Exploración y Producción (PEP) genera ganancias aún con una plataforma de extracción estancada.

Los datos de la petrolera en el primer semestre de 2024 mostraron que Pemex Transformación Industrial (PTI) generó pérdidas netas por 280 mil millones de pesos, mientras que PEP ganó apenas 6 mil 600 millones de pesos.

“Saben que hay que hacer algo para que Pemex sobreviva en el largo plazo. El reto más importante es reducir las grandes pérdidas financieras de refinación. La carga de la deuda es otro gran problema”, dijo en una entrevista previa Luis Miguel Labardini, socio de Marcos y Asociados, Consultora Energética.

“Sería posible que el gobierno asumiera la mitad de la deuda de Pemex, lo que sería una forma de bajar el costo tan alto que tiene la deuda de la empresa, porque no es grado de inversión”.

Demanda creciente

Con el nombramiento de Víctor

Rodríguez Padilla para ocupar la dirección general de Pemex, los expertos ya le habían otorgado el beneficio de la duda, al considerar que se trata de un experto y no alguien con perfil político, como lo era el ahora exdirector Octavio Romero Oropeza, quien además no tenía experiencia en el sector.

Ahora, la administración de Sheinbaum enfrentará retos que ha dejado el gobierno pasado y, además de atender la transición a fuentes energéticas más limpias.

Rogelio Arzate, presidente de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT), señaló que en el país es necesario garantizar la disponibilidad de diesel de ultra bajo azufre para que las unidades de carga no presenten problemas.

“Se requiere servicio en las estaciones en los principales ejes carreteros y que haya la calidad suficiente del combustible”, dijo.

No obstante, datos de Pemex muestran que al cierre de agosto pasado la demanda de diesel era de 269 mil barriles diarios, pero sólo se producen 139 mil barriles de ultra bajo azufre, y las importaciones tampoco satisfacen la demanda.

Además, Pemex produjo apenas

7 mil barriles diarios de gasolina Premium, por lo que 95% de la demanda depende de importaciones. ●

LUIS MIGUEL LABARDINI

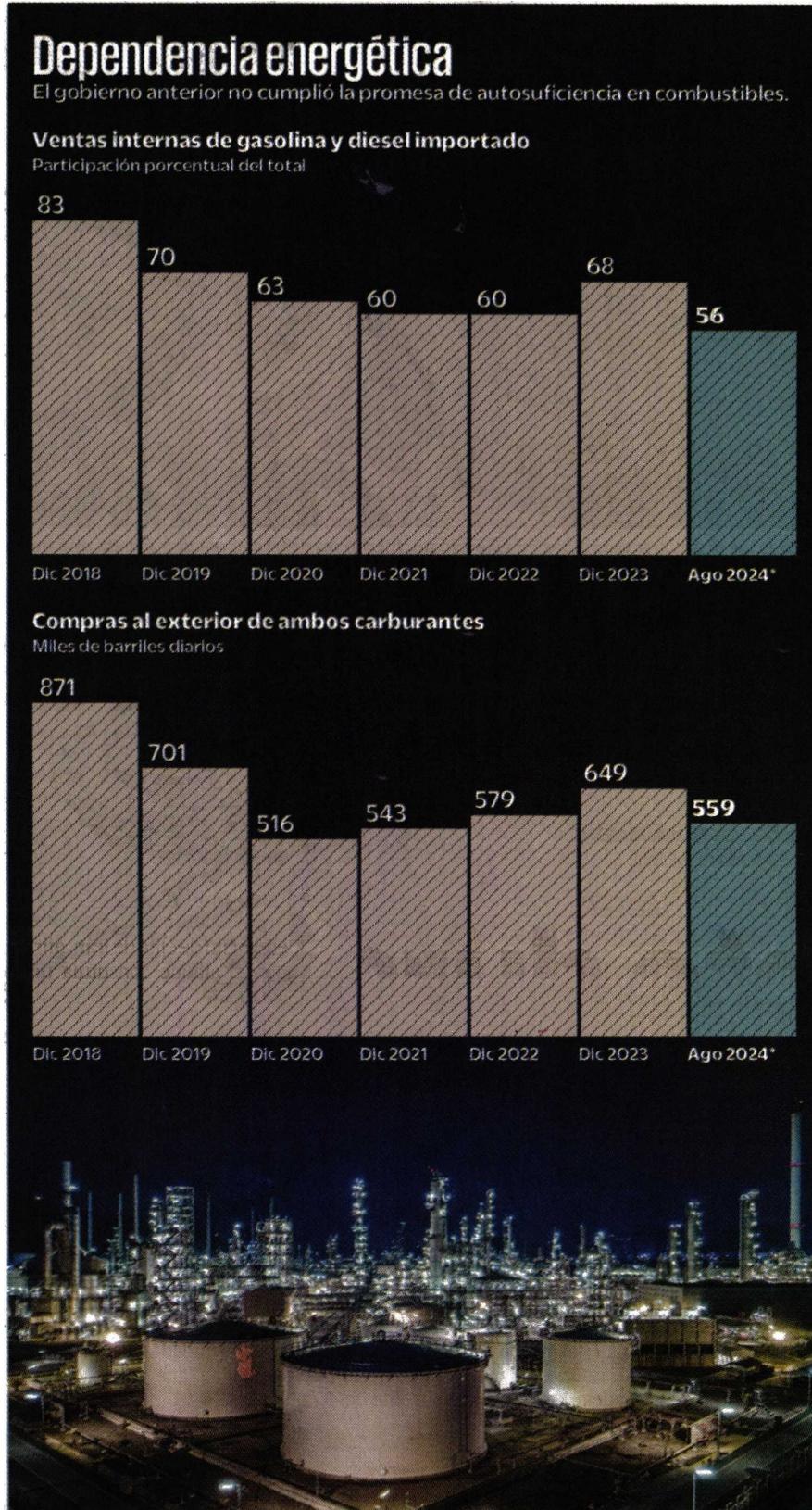
Socio de Marcos y Asociados

“Saben que hay que hacer algo para que Pemex sobreviva en el largo plazo. El reto más importante es reducir las grandes pérdidas financieras de refinación”

DAMIAN FRASER

Director general de Miranda Partner

“El problema de Pemex está en el área de refinación, y de ahí se generan más problemas que han hecho que la empresa sea de las más endeudadas del mundo”



*Último dato disponible. Fuente: Pemex.

Imagen: iStock.