



Dinero, Negocios y Finanzas

# Impacto económico por desabasto de gasolina depende de su duración: Moody's

BY MARCELA OJEDA

Al igual que los efectos de otros choques transitorios como huelgas, pandemias y fenómenos naturales, el impacto de la **escasez de combustible** en la **actividad económica** de México se normalizará durante el año, a menos que la interrupción por el cierre de ductos se extienda durante un período mucho más largo de los 23 días que lleva, y debilite significativamente la confianza empresarial y del consumidor, indicó **Moody's Investors Service**.

Los especialistas de la agencia calificadora subrayaron que, por ahora, siguen esperando que en 2019, el Producto Interno Bruto (**PIB**) crezca un 2.2%.

Asimismo, consideraron poco probable que la crisis tenga un efecto significativo en las **cuentas fiscales** y externas del país, ya que si bien el impacto en el crecimiento del PIB general de México será limitado, "la escasez de combustible podría ocasionar pérdidas para ciertas empresas y sectores, como resultado de una **logística deficiente**".

Precisaron que debido a que la escasez de combustibles se concentra en regiones específicas, el impacto no se distribuirá de manera uniforme en todo el país.

Así, detallaron que dicha escasez en las estaciones de bombeo es más aguda en la Ciudad de México y el Estado de México, así como en los estados de Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Hidalgo y Michoacán, que en conjunto representan el 40% de la producción económica y la población total del país.

Destacaron que esta región contiene algunos de los sectores más productivos de la economía, incluidas las plantas de fabricación de automóviles, que es una fuente importante de ingresos vía la exportación.

## Pérdidas en PEMEX

Por otra parte, los especialistas de Moody's señalaron que en los últimos años, el robo de combustible le ha costado a Petróleos Mexicanos (**PEMEX**) alrededor de 3 mil millones en ingresos anuales, impulsando al nuevo Gobierno de México a unirse en la lucha contra el robo de combustible.

Dijeron que si el cierre de las tuberías da como resultado una solución más permanente al robo de combustible, los 3.0 mil millones en ingresos adicionales recuperados de los robos irán directamente al EBITDA de PEMEX, ya que sus costos operativos ya representan la producción de combustible robado, "y superarán ligeramente los 2.8. de la deuda neta nueva que la compañía estima que tomará prestada en 2019".

En este contexto enfatizaron que PEMEX necesita aprovechar los mercados de crédito por 9.4 mil millones en 2019 para satisfacer los 6.6 mil millones en vencimientos de deuda y la nueva deuda, y añadieron que un monto adicional de 3 mil millones en efectivo, representaría el 32% de las necesidades de financiamiento externo de PEMEX en 2019.

También consideraron que la interrupción en el suministro interno de combustible podría beneficiar a PEMEX, "si canalizara la interrupción para aumentar las exportaciones de crudo y reducir las ventas de combustible, que no han sido rentables en los años recientes.

“Si PEMEX aborda con éxito el robo de combustible, una restricción de larga data en su negocio, el gobierno corporativo de la empresa también se beneficiaría”, enfatizaron.

## Efectos de una prolongada escasez

Por otro lado manifestaron que la escasez prolongada o la falta de combustible interrumpiría la logística para las compañías mexicanas calificadas que dependen de las cadenas de distribución y suministro, aunque la mayoría de estas empresas son grandes y están bien diversificadas, con operaciones fuera del centro de México, que compensan el estrés de los estados que experimentan escasez.

Refirieron que durante la crisis actual el suministro de diésel que consumen muchos camiones se ha mantenido más estable que el de la gasolina, y que las grandes empresas de bienes de consumo obtienen gran parte de su diésel de sus propios centros de distribución, lo que les permite planificar con anticipación durante la escasez.

Aunado a lo anterior, señalaron que algunas grandes empresas manufactureras con operaciones significativas en el área afectada obtienen sus materias primas en tren.

Reiteraron que incluso sin saber cuánto durará la escasez o su efecto en los indicadores crediticios de las empresas, “la crisis parece regional, y el tamaño y la diversificación de las empresas mexicanas más calificadas resultarán en efectos más moderados que otras interrupciones recientes, como la crisis de la gripe aviar en México. a mediados de 2009, o la huelga de 10 días de los camioneros de Brasil en mayo de 2019”.

También anotaron que el debilitamiento de la demanda de los consumidores relacionada con la movilidad más difícil afectaría los ingresos corporativos mexicanos, “pero se recuperaría rápidamente, una vez que se normalizaran los suministros de combustible”.

Por otra parte recordaron que luego de los principales terremotos en el centro y sur de México en septiembre de 2017, la actividad económica disminuyó, pero los volúmenes perdidos se recuperaron rápidamente en los trimestres posteriores.

En este contexto consideraron que las empresas más vulnerables a las interrupciones en el suministro de combustible incluyen a las de **servicios** al consumidor, particularmente en los sectores de **restaurantes**, **alojamiento** y ocio, “por lo que la pérdida de ventas será difícil de recuperar, incluso después de que haya terminado la escasez”.

Agregarón que a pesar del impacto económico inmediato de la interrupción del suministro de combustible en partes de México, las implicaciones de crédito para los Gobiernos estatales y municipales se silenciarán en el corto plazo.

Dijeron que es probable que la escasez de combustible no afecte significativamente el gasto central de los estados y municipios, y que aunque algunos de ellos podrían necesitar reforzar la seguridad pública y el transporte, lo que llevaría a un gasto incrementalmente mayor, el Gobierno federal y PEMEX son los principales responsables de distribuir y proteger el suministro de combustible.

“Sin embargo, si la escasez se arrastra y desencadena interrupciones sostenidas en el comercio y el consumo interno, la solvencia crediticia de todos los Gobiernos estatales y municipales en México se debilitaría”, advirtieron.

Por otro lado indicaron que el efecto directo en las bases de ingresos de los Gobiernos estatales y municipales será limitado, debido a su dependencia estructural de las transferencias federales.

Precisaron que en 2017, la mediana de los ingresos propios a los ingresos totales totalizó 8.9% para los estados y 33.9% para los municipios, y añadieron que la escasez de combustible no tendrá un efecto significativo en los ingresos municipales propios, que en su mayoría provienen de impuestos a la propiedad.

## Guanajuato, entidad más afectada

Agregarón que los estados con economías orientadas al turismo, como Guanajuato, son los más expuestos; “sin embargo, el pequeño tamaño de los ingresos de fuentes propias relacionadas con el turismo limitará el impacto general”.

Asimismo señalaron que es poco probable que la interrupción del suministro reduzca el conjunto de ingresos disponibles para las **transferencias federales**, dado que los estados continuarán recibiendo su correspondiente proporción del impuesto al combustible.

“Por otro lado, si la estrategia del Gobierno es efectiva para reducir el robo de combustible, las transferencias no asignadas o las **participaciones** podrían aumentar como resultado de una mayor recaudación del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (**IEPS**), un impuesto al consumo sobre las ventas nacionales de gasolina”.

## Cifras oficiales de la disminución en el robo de combustible

Según el Gobierno Federal, el robo de combustible ha disminuido a 2 mil 500 barriles por día (bpd), de 80 mil bpd, como resultado de las medidas recientes del cierre de ductos.

“Estimamos que la recolección del IEPS, que representa el 10% de las participaciones, podría aumentar un 9% sobre una base anual, si continúa la disminución en el robo de combustible”, manifestaron los especialistas de Moody’s.

Recordaron que los estados mexicanos dependen en gran medida de las transferencias federales, que en 2018 representaron en promedio aproximadamente el 90% de los ingresos totales de los estados, mientras que en ese año las participaciones representaron alrededor del 37% de los ingresos de los estados.

## Impacto en carreteras

“Si bien es muy temprano para evaluar el impacto en el sector de las **carreteras con peaje** en México, éstas en los estados más afectados han registrado un menor crecimiento del tráfico.

“Para esas carreteras con peaje, esperamos una disminución del 5% al 8% en el tráfico durante las primeras dos semanas de enero en comparación con el mismo período en 2018. Según los datos disponibles, la disminución en el volumen del tráfico es el resultado de un menor volumen de conducción de los automóviles. , y en menor medida por menos tráfico de camiones.

“Los contratos de concesión tienen protecciones de pérdida de tráfico que pueden permitir una compensación como resultado de eventos de fuerza mayor. Sin embargo, no esperamos que se aplique una compensación en esta situación, y las autopistas tendrán que absorber las pérdidas de ingresos”.

Puntualizaron que estas pérdidas serán manejables en el corto plazo, como resultado de la liquidez disponible, que incluye fondos de reserva para pagos del servicio de la deuda de 6 a 12 meses.

“Sin embargo, si la interrupción del suministro de combustible es prolongada, la solvencia de las carreteras de peaje se debilitará”, advirtieron.