

LOS RETOS DE LA LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS EN MÉXICO

POR ERIK ESCUDERO

CON INFORMACIÓN DE SANDRA HUCHIM

La **logística de hidrocarburos** en el país sigue presentando retos ante la falta de infraestructura, pero también continúa su pulso como generador de oportunidades para las empresas.

El **nuevo modelo mexicano de hidrocarburos** ha emprendido un esfuerzo por aumentar el dinamismo del mercado energético, pero no ha estado exento de retos. La *importación, transporte, almacenamiento de combustibles*, así como su marco regulatorio, son fuente constante de desafíos en materia energética.



En el marco del foro **La nueva cadena logística de hidrocarburos**, organizado por el Consejo Nacional de Ejecutivos en Logística y Cadena de Suministro (ConaLog), se dieron cita cuatro representantes importantes de la cadena logística de combustibles en el país.

Infraestructura, un reto importante

Desde la entrada en vigor de la **reforma energética** promovida por el expresidente Enrique Peña Nieto, la apertura del sector energético se ha enfrentado al desafío de generar infraestructura de almacenamiento y recepción de combustibles.

En los últimos años, IEnova participó de forma importante en el desarrollo de **terminales dedicadas a la importación de combustibles** en la zona del Golfo de México, terminales que iniciarán operaciones en el primer semestre de 2020, destacó Santiago Aranda, Gerente de Desarrollo de IEnova.

La empresa focalizó sus primeros esfuerzos en el Golfo de México, punto neural que concentra la mayor parte de *importaciones de hidrocarburos*, pero también ubicó terminales en Veracruz, Puebla y Estado de México. En fase de desarrollo se encuentran otras terminales en Manzanillo, Guadalajara y Topolobampo.

Un actor vital

El ferrocarril ha jugado un papel muy relevante en la apertura del mercado energético mexicano. Ante la falta de infraestructura que permita acceder vía embarcación a puertos con mayores volúmenes, las **vías ferroviarias** han sido pilares logísticos fundamentales en el mercado de los combustibles.

Ángel Apunte, director de Ventas, Químicos y Petroquímicos del Kansas City Southern de México (KCSM), destacó que la industria ha encontrado una importante área de oportunidad en la logística energética. KCSM realiza procesos de **importación de refinados y gas LP**, así como exportaciones de combustóleo.

Los retos en seguridad que México ha enfrentado en el traslado de combustibles, particularmente el robo de estos, el llamado “huachicol”, obligó a la firma a explorar nuevas áreas de negocios como el movimiento de tuberías, **desarrollo de swaps de crudo** entre México y Estados Unidos o la importación de arena sílica para el *fracking*.

Mayor cobertura

La falta de infraestructura en materia energética se evidenció a principios del año pasado, cuando el desabasto de combustibles derivada de la “guerra contra el huachicol” emprendida por el gobierno federal generó problemas logísticos y de distribución en todo el país, destacó Georgios Athanasakis, Gerente General de Lucky Gas Transport.

Para el directivo, se necesita una infraestructura adecuada para que el papel del autotransporte se focalice en la **distribución de combustibles entre terminales y estaciones de servicio** con rangos de no más de 300 kilómetros. En contraste, actualmente se cuenta con rutas de 800 kilómetros, ante la necesidad de atender el abasto, lo que inevitablemente deriva en el “estrés logístico” del mercado energético.

Con una mayor cobertura de terminales y ductos, señaló, los equipos más empleados serán los tanques de 47 mil litros, enfocados en la operación de *última milla*.

Estrés en la cadena logística

Por su parte, César Pereda, director general de Grupo PERC, señaló que actualmente existen en el país ductos que no se pueden utilizar debido al cierre por el **robo de combustibles**. Esta situación, explicó, ha entorpecido los procesos logísticos.

“Lo anterior generó más **estrés a la cadena de distribución de combustibles**, dado que en México los días de almacenamiento son de tres a ocho, en promedio”.

Pereda recordó que la problemática de desabasto de combustibles del año pasado se debió a que existía un “**almacenamiento operativo**”, es decir gran cantidad de hidrocarburo se encontraba en terminales, transporte y estaciones de servicio, no sólo en stock.

“Cuando nuestro país cuente con terminales de almacenamiento para recibir producto de distintas refinерías se van a reducir los tiempos y los tanques de 47 mil litros podrían ser los más demandados”, destacó.

El foro “La nueva cadena logística de hidrocarburos” fue patrocinado por Dliiver, empresa mexicana de logística de envíos y transporte de carga en general.

Fuente: *Énfasis Logística*
Enero 31, 2020
<https://bit.ly/2RL88GM>