



La nueva refinería

El gobierno federal y Pemex realizarán un Foro entre gobernadores de estados petroleros antes de decidir la ubicación de la nueva refinería. Esta tendrá una capacidad de proceso de 300 mil barriles diarios para una producción de 142 mil barriles de gasolina, empezando su operación en 2015, con una inversión de 8,171 millones de dólares. La refinería entrará en operación 36 años después de su antecesora sin resolver los ya graves problemas de importación de petrolíferos.

Estudio de viabilidad

El 30 de julio de 2008, Pemex informó acerca del “Estudio de viabilidad para construir una nueva refinería en México” (en www.pwmwx.com). Se indica que Pemex Refinación (PR) enfrenta una situación crítica, opera con una infraestructura tecnológicamente obsoleta y la demanda interna de petrolíferos aumenta. Esta situación, se dice, ha propiciado un aumento sustancial de las importaciones, especialmente, de gasolinas.

Hace un año, el 18 de marzo de 2008, Calderón instruyó a las secretarías de energía y a Pemex para “iniciar los estudios y analizar la factibilidad técnica, financiera y logística” para “construir una nueva refinería”. Durante el debate sobre la reforma energética, casi al final, el PRD (FAP) entró en negociaciones directas con Calderón y anunció que habían “logrado” que Calderón aceptara construir una nueva refinería.

Con ello, se afianzaron las negociaciones para aprobar la reforma. El hecho se tomó por AMLO como un triunfo. Durante la sesión de aprobación, el 28 de octubre de 2008, el diputado Javier González Garza (PRD), también reivindicó la promesa como “un logro”.

Elementos internos y externos

En el “Estudio” se presentan elementos relevantes de los entornos interno y externo “de la empresa”. En el primer caso se considera el desempeño de la economía mundial y los mercados energéticos, éstos relacionados con los precios internacionales de crudo y refinados. En el segundo, se reitera la cantaleta de la estructura administrativa y los mecanismos de regulación.

Los que hicieron el “Estudio” le dedicaron una parte muy extensa a la situación mundial de la industria de la refinación. Luego, “anticiparon” un crecimiento constante del 3.8% en la economía nacional durante el período 2007-2012 “en un entorno de estabilidad macroeconómica”. ¿Quién sabe en qué mundo vivan?

Los autores del “Estudio” señalan que “entre 2000 y 2007 la producción nacional de petrolíferos creció a una tasa media de 0.5%” con un crecimiento en la producción de gasolinas del 2.2% lo que representó un incremento de 63 mil barriles diarios; en el caso del diesel, la producción aumento 3.3%, es decir, 69 mil barriles diarios.

2009 elektron 9 (76) 2, FTE de México

Pero, “las ventas de gasolina aumentaron a una tasa del 5.2% para ubicarse en 760 mil barriles diarios. En el caso del diesel, las ventas fueron de 74 mil barriles diarios con una tasa de crecimiento de 3.3% anual. Según los “estudiosos”, el crecimiento en las ventas de petrolíferos se debe “a un entorno de precios relativamente bajos” (sic). Entre 2000 y 2007 la demanda interna de gasolinas aumentó 43% y la de diesel 26%.

Las importaciones en 2007 representaron 40% de las ventas totales de gasolinas en el país, en 2008 fueron el 42.3%. Entre 2000 y 2007, las importaciones de petrolíferos fueron de 414 mil barriles diarios, siendo 310 mil barriles diarios de gasolinas. Durante ese lapso, se destinaron 12 mil millones de dólares a la importación de petrolíferos.

Consecuente, PR siempre ha operado con pérdidas. En 2007, el margen promedio de las refinerías del Sistema Nacional de Refinación (SNR) se ubicó en 7 dólares por barril y el margen de una refinería configurada alcanzó 14.2 dólares por barril.

¿Qué propone PR? “1) incrementar la capacidad de importación (sic) y fortalecer la infraestructura de almacenamiento y distribución de productos, 2) reconfigurar las refinerías de Salamanca, Tula y Salina Cruz, 3) adecuar la infraestructura de producción para elaborar combustibles de ultra bajo azufre y, 4) construir una nueva capacidad de refinación”.

La construcción de la infraestructura de refinación implica construir más de 80 plantas, así como las obras de distribución y almacenamiento. Según PR el mercado nacional no tiene capacidad instalada para atender estos requerimientos, entonces, habrá que acudir al exterior.

La rentabilidad del proyecto se estima en 12% y la vida útil en 20 años.

Capacidad de proceso: 300 mil barriles diarios

La demanda esperada de petrolíferos en el período 2007-2017 se estima que aumentará en una tasa promedio anual del 3.6%; en el caso de las gasolinas se espera que sea del 3.9%; en el caso del diesel sería del 4.0%. La demanda de petrolíferos seguirá determinada por el sector transporte.

El “Estudio” plantea la normatividad ambiental y de seguridad industrial, así como, la disponibilidad de materia prima. Los proyectos de inversión para incrementar la capacidad de refinación “están orientados al consumo de crudos pesados”. Se dice que para 2017, el sistema actual reconfigurado requerirá 769 mil barriles diarios de crudo pesado.

El modelo de optimización de PR permite calcular los flujos de efectivo. El caso base considerado consiste en que no se construya capacidad de refinación y, entonces, se fortalezca (sic) la importación de gasolina y diesel. En este caso, se considera al reconfiguración de Minatitlán y Salamanca, el proyecto de calidad de combustibles (sic) y la ampliación del sistema de transporte Tuxpan-México.

El “estudio” también considera la selección de tecnología, indicando las ventajas y desventajas para destruir residuales en una refinería. Los resultados de la evaluación cualitativa “indican que la mejor alternativa es una configuración compleja con coquizadora retardada”, la tecnología está probada y es la de menor costo relativo, de menos inversión y mejores índices de rentabilidad. La experiencia de Pemex está en las refinerías de Cadereyta y Madero.

En cuanto al tamaño, se considera que las refinerías con tamaño de plantas de mayor escala son más rentables. Según el “Estudio” los mejores resultados económicos se ubican entre 250 y 300 mil barriles diarios de destilación de crudo en un tren de refinación. Entonces, el “Estudio” propone un tren con capacidad de 300 mil barriles diarios de crudo tipo Maya. Después, se podrían iniciar los estudios para definir un segundo tren.

Producción de gasolina: 142 mil barriles

Entre las definiciones más importantes consideradas en el proyecto están: la configuración tecnológica, la disponibilidad de materia prima, la capacidad de las principales plantas de proceso, el análisis de la ubicación considerando la infraestructura requerida para el suministro de materia

prima y la distribución de los productos, la identificación de los riesgos a la población y al medio ambiente, y la inversión requerida para el proyecto.

El proyecto considera procesar petróleo crudo pesado tipo Maya en una configuración de coquización. La nueva refinería tendría una capacidad de 300 mil barriles diarios. Esta refinería produciría 142 mil barriles diarios de gasolina, 82 mil barriles de diesel y 12 mil de turbosina. No se produciría combustóleo ni asfalto.

Todos los productos destilados serían de ultra bajo azufre. La producción de coque sería de 600 toneladas al día y la azufre de 900 toneladas diarias.

El costo total del proyecto sería de 8 mil 171 millones de dólares. El número de trabajadores que operarían la refinería sería entre 1 mil y 1 mil 400. El área requerida es de 500 hectáreas.

Sitios probables

“Para la ubicación de sitios se llevó a cabo considerando como criterios básicos la cercanía a los centros de mayor demanda de combustibles automotrices e industriales y el acceso al suministro de materia prima”, dice el “Estudio”.

“Las ubicaciones potenciales para la localización de las nuevas instalaciones de refinación” son las siguientes: Cadereyta, Nuevo León; Campeche, Campeche; Dos Bocas, Tabasco; La Cangrejera/Minatitlán, Veracruz; Lázaro Cárdenas, Michoacán; Manzanillo, Colima; Salina Cruz, Oaxaca; Tula, Hidalgo; y, Tuxpan, Veracruz.

“No se consideró Salamanca por restricciones de espacio y baja capacidad de dispersión de contaminantes en la cuenca”.

Con relación a la logística e inversiones en infraestructura se identificaron las ventajas y desventajas de las regiones probables, incluyendo la inversión necesaria para la construcción de infraestructura.

No se indica explícitamente pero, de acuerdo al “Estudio”, las mejores condiciones las ofrecen Tula y Tuxpan, así como, Lázaro Cárdenas.

En el “Estudio” también se indican los criterios ambientales y sociales y se dice que están en proceso los análisis de prefactibilidad para determinar los sitios que presentan menos riesgos para la construcción y operación de las nuevas instalaciones de refinación.

Respecto a los criterios ambientales, se dice que se considera el impacto en tierra, aire y agua, así como en la biodiversidad de la región. Además, se analiza el riesgo por condiciones climáticas, sismos y cambio climático (huracanes e inundaciones).

En cuanto a los criterios sociales, se considera el espacio territorial del municipio, y el espacio territorial del área de influencia en un radio de 50 km. Las ubicaciones tienen rangos de riesgo ambiental y social medio a medio alto.

Todos los sitios presentan una rentabilidad aceptable, excepto Cadereyta. Los sitios que presentan mayor rentabilidad son los que se ubican cerca de los mercados de mayor tamaño y/o de materia prima. Tula y Tuxpan tienen la tasa de retorno más alta (16.6%) y el más bajo es de Cadereyta (12.3%).

Proyección del impacto

Según el gobierno federal, con la entrada en operación de la nueva refinería se reducirá la balanza negativa de divisas de petrolíferos en 6 mil millones de dólares hacia 2016.

La fase de ingeniería se llevará a cabo entre 2009 y 2010 con la participación de 900 a mil trabajadores. La construcción se iniciará en 2010 y terminará en 2015. En el período de mayor dinamismo se emplearían de 9,000 a 10,500 personas de manera directa que, según el gobierno, generarían (sic) entre 31,500 y 38,600 empleos adicionales.

2009 elektron 9 (76) 4, FTE de México

Para la operación permanente, a partir de 2015, se requerirá de 1,000 a 1,400 empleos permanentes.

Refinería tardía sujeta al contratismo

En síntesis, Pemex proyecta que la refinería tendrá una capacidad de proceso de 300 mil barriles diarios de crudo tipo Maya en una configuración de coquización. La producción de gasolinas será, a partir de 2015, de 142,000 barriles diarios y la de destilados intermedios de 94 mil barriles diarios. Al 31 de diciembre de 2008, la importación diaria promedio de gasolina fue de 340 mil 500 barriles y 68 mil barriles de diesel. Es evidente que no se cubrirá el déficit.

La nueva refinería no podrá compensar en 2015 ni la mitad de la mitad de las importaciones de 2008. En estos momentos se necesitan tres refinerías similares a la proyectada. En 2015, se necesitarán cuatro porque la demanda de petrolíferos está en aumento.

La nueva refinería se está definiendo con un considerable retraso. Cadereyta, entró en operación en 1979. De hecho, las 6 refinerías existentes, con o sin reconfiguración, han rebasado su vida útil. La “nueva” entrará en operación 36 años después de su antecesora.

El valor de las importaciones de petrolíferos en 2008 fue de 21,896.6 millones de dólares, siendo la mayor parte por importaciones de gasolina. Según el gobierno, en 2015 la reducción en el déficit de la balanza comercial será de 6,700 millones de dólares que no representa ni siquiera la tercera parte de 2008.

Indica el “Estudio” que el valor presente del proyecto será (sic) entre 1,400 y 1,900 millones de dólares. También dice que los recursos para el proyecto se estiman (sic) entre 9,000 y 10,800 millones de dólares, dependiendo de su localización. Antes, en el mismo “Estudio” se indica una inversión total (sic) de 8,171 millones de dólares. Se trata de cifras muy diferentes, ¿cuál es la buena? La que definan los contratistas, es decir, la más alta.

Es será así porque la ingeniería será contratada, el IMP está incapacitado, para ello fue destruido previamente. La construcción se entregará a los contratistas porque Pemex hace mucho que renunció a realizar construcciones industriales, el equipo será comprado en el extranjero, el montaje electromecánico quedará en manos de los contratistas, lo mismo que el arranque y puesta en marcha de la refinería y conjunto de plantas. ¿Qué empleo generarán los contratistas? El menor número posible, siempre de carácter temporal y precario.

La “nueva” refinería, supuestamente acordada como parte de las negociaciones con los partidos políticos para que aprobaran la contra-reforma energética, es una decisión tardía que de ningún modo resuelve el problema de las importaciones de gasolinas. La construcción de estas instalaciones representa, además, la transferencia de recursos públicos al sector privado con un impacto social y ambiental discutible.

Antes de decidir el sitio definitivo para la refinería el gobierno federal realizará un Foro con los gobernadores de las regiones petroleras. La mayoría ya anunció su participación. Es previsible que, en el afán de repartir la renta petrolera entre las cúpulas políticas, el veracruzano Fidel Herrera (PRI) ofrezca “todo” a cambio de alimentar sus ilusiones presidencialistas. Tuxpan es un nodo energético estratégico para el imperialismo.

Frente de Trabajadores de la Energía,
de México