



Agenda de Combustible

Carlos A. Torres Serrano
Cámara Nacional de Aerotransportes
Octubre 2010



I. Costo de Manejo del Centro Productor al Centro Distribuidor

- El precio con el que PEMEX vende la turbosina a ASA se fija mediante la misma fórmula autorizada por la SHCP, con excepción de que el descuento que recibe ASA por volumen no es transferido al 100% a las aerolíneas.

$$\text{Precio de Lista} = \left[\left(\underbrace{\left(\text{Precio de Referencia} + \text{Costo de Manejo} \right)}_A \times \underbrace{\text{Tipo de Cambio}}_B \right) + \underbrace{\text{Costo de Transporte}}_C \right] - \underbrace{\text{Descuento}}_D + \text{IVA}$$

- En el caso de nuestro país se le adiciona un Costo por Manejo que de acuerdo a comparativos internacionales no se cobra en otros países, como consecuencia de que existen varios competidores.
- En este sentido, se sugiere la necesidad de eliminar y/o no cobrar este concepto, ya que resta competitividad en las aerolíneas nacionales respecto a las aerolíneas extranjeras que no pagan este costo en sus operaciones domésticas.



II. Compra Directa

- Bajo el esquema actual, las aerolíneas no pueden contratar los distintos componentes del servicio de suministro de combustible con sus respectivos proveedores, como ocurre en otros lugares en el mundo. Es decir no pueden comprar directamente a PEMEX la turbosina, ni contratar a un transportista para que la lleve al aeropuerto.
- Se ha valorado la posibilidad de que las aerolíneas pudieran realizar compras directas a PEMEX, y que ASA modifique su papel de intermediario, por uno en el cual únicamente manejara el suministro del producto.
- Esto permitiría que las aerolíneas intervengan en la fijación de costos de transporte y ayudaría a brindar mayor transparencia en la determinación del costo del combustible.



III. Costo de Transporte del Centro Distribuidor al Aeropuerto

- El costo de transporte es variable dependiendo de los centros de distribución de PEMEX que abastecen a los aeropuertos. Es decir no existe un procedimiento determinado en el que la refinería más cercana al aeropuerto sea la que necesariamente abastezca el combustible, lo que ocasiona que permanentemente exista una variabilidad en este insumo.

IV. Otros medios de transporte

- Se debiera privilegiar la trasportación de turbosina mediante ductos respecto del transporte terrestre, independientemente de ampliar la red de ductos hacia el propio AICM y a otros aeropuertos como son Cancún, Monterrey y Tijuana.

V. Importación de Turbosina

- Gestionar a través de ASA, la aprobación de PEMEX y la SHCP para que se pudiera realizar importaciones a instalaciones fronterizas de ASA con el fin de abaratar los costos del combustible que se registran en los aeropuertos de Tijuana, Mexicali, Ciudad Juárez, Chihuahua entre otros.