

GANADORES Y PERDEDORES



AMYLKAR D. ACOSTA MEDINA

EX PRESIDENTE DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

BOGOTÁ, MARZO 10 DE 2011
WWW.AMYLKARACOSTA.NET

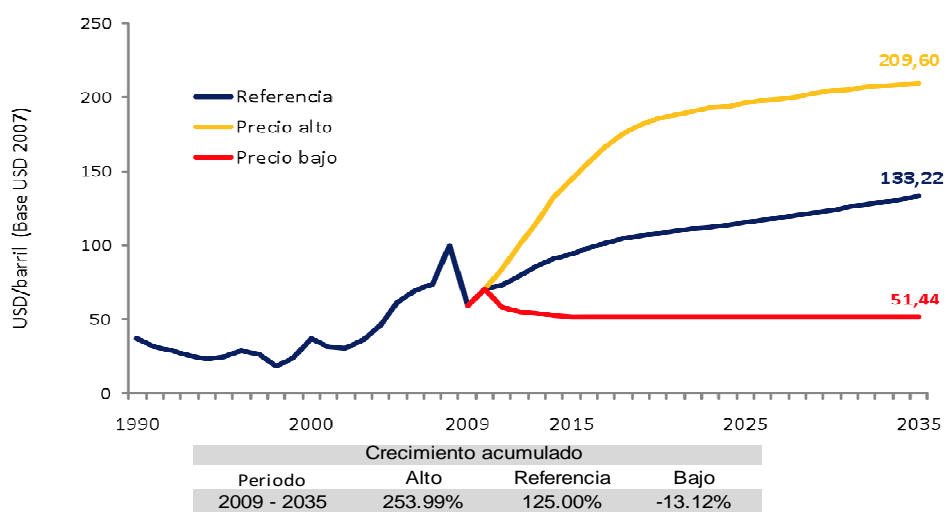
La creciente turbulencia del Oriente Medio y el norte de África está exacerbando la volatilidad que caracteriza el mercado del petróleo y no es para menos, pues allí se concentra más del 70% de las reservas de crudo del mundo. Primero fue Túnez, luego Egipto y ahora el levantamiento de la turbamulta se extiende a Yemen y a Libia, amenazando con contagiar al resto de esta convulsa región. Los tiempos han cambiado desde la década de los 70, pues, mientras las gigantes petroleras multinacionales, más conocidas como las Siete hermanas (Texaco, Royal Dutch Shell, Anglo-Iranian Oil Company, Standard Oil of New York, Standard Oil of New Jersey (Esso), Standard Oil of California y Gulf Oil Corporation) acaparaban en los años 60 más del 85% de de todas las reservas de petróleo y gas del planeta tierra, ya para finales de los 70 esa proporción había caído al 60%. Hoy en día, ya no supera el 15%; las mayores reservas pasaron a manos de los países agrupados en la OPEP -casi todos del Medio Oriente y el África-, la cual a su vez controla el 75% de las reservas probadas de petróleo del mundo entero, el 51% del crudo que se comercializa en los mercados internacionales y el 43% de la producción total. Como si lo anterior fuera poco, concentra *la totalidad* de la capacidad excedentaria de producción del mundo, convirtiéndose virtualmente en el banco central del mercado petrolero. De lo anterior se sigue que la OPEP juega un papel *determinante* en el suministro internacional del oro negro y desde luego también en la formación del precio del mismo, así de sencillo.

El mundo consume actualmente 218 millones de barriles equivalentes de petróleo diariamente de combustibles de origen fósil, de los cuales un 40% corresponde a petróleo propiamente dicho, 24% a carbón y 23% a gas natural. Es de anotar que el 35% de la energía mundial la consume el sector automotriz, el cual depende a su vez en un 96% del petróleo y sus derivados, de modo que, en concepto de Mark Maher, Director ejecutivo de Sistemas Avanzados de Propulsores de Vehículos de General Motors, “se requeriría de la producción de seis Arabia Saudita para satisfacer esta demanda”¹. Según cifras de la Agencia Internacional de Energía (AIE) el año anterior aumentó el consumo de crudo 2.8 millones de barriles diarios con respecto a 2009, es decir un 3.3%, y para 2011 se espera un incremento menor, de 1.5 millones de carriles, para un 1.7%, debido fundamentalmente a la ralentización del crecimiento de la economía global, la cual no termina de salir de su grave crisis. Así las cosas, según las previsiones del 10 de febrero de la AIE el consumo de crudo se elevaría este año a la astronómica cifra de los 89.3 millones de barriles diarios contra 86.7 millones de 2010 y 84.3 millomnes en 2009. Según las proyecciones de la misma AIE la demanda de crudo crecerá un 18% entre 2009 y 2035, estimando en 99 millones de barriles la demanda de crudo para este último año.

¹ El Espectador. Noviembre, 10 de 2010

En la formación de los precios del crudo, además de las leyes de la oferta y la demanda del mercado - que es una razón estructural -, por lo demás influidas por las decisiones de la OPEP, confluyen otros factores, entre ellos la cotización del dólar, por ser esta la moneda en la cual se transa y la especulación. Como lo afirma Céline Antonin, economista especializada en petróleo del Centro de Investigación en Economía (OGCE) de París, “En 2010, el consumo mundial de petróleo aumentó fuertemente, presionado por la demanda de los países emergentes. Sin embargo, como la oferta no continuó, a causa de las cuotas de producción, los precios terminaron por aumentar”². De allí que, después del derrumbe de los precios del crudo arrastrados por la Gran crisis que se precipitó en el 2008, tuvieron un repunte llegando a rebasar a finales del año anterior los US \$90 el barril. Los precios en el mercado de futuros escalaron en la segunda semana de enero situándose en los US \$92.39 el barril; es más, en Londres, en el IntercontinentalExchange, el barril de Brent del Mar del Norte para entrega en febrero cerró a US \$98.12. Hace más de un año Sintje Diek, analista petrolero del HSH Nordbank, vaticinó que los precios internacionales del crudo oscilarían en torno a los US \$80 el barril en 2010 y erró su cálculo por sólo 40 centavos de dólar pues el promedio que se registró fue de US \$79.61. Pues bien, él mismo se atreve a pronosticar ahora que se puede esperar “que este año sea más volátil que el 2010 y no descarto que veamos el crudo a más de US \$100 el barril”. La AIE esperaba un precio promedio para este año de US \$95 el barril, antes de precipitarse los acontecimientos del Medio Oriente y el norte de África y estudios más recientes ubicaban el precio alrededor de los US \$105 el barril, *justo el nivel alcanzado en la primera semana de marzo.*

ESCENARIOS DE PRECIOS INTERNACIONALES DEL CRUDO



² Milenio On Line. Marzo, 10 de 2011

Se teme que, como lo sostiene el Director de la AIE Nobuo Tanaka, “los precios por encima de US \$100 por barril para el resto del año podrían arrastrar a la economía global de nuevo a una nueva crisis económica similar a la de 2008”³. Al fin y al cabo todas las recesiones ocurridas desde 1973 – 1975, pasando por las de 1980, 2000 y más recientemente la de 2008⁴ han estado precedidas de bruscas alzas en los precios del petróleo. Según un modelo de la Reserva Federal de los EEUU, por cada US \$10 de aumento sostenido en el precio internacional del crudo, el crecimiento del PIB en este país cae 0.2% y el desempleo se agrava en 01%. Ello podría dar lugar a un efecto rebote, ya que un menor ritmo de crecimiento de la economía global traería aparejada un relajamiento de la presión de la demanda por crudo en el mercado y una caída de los precios del crudo. No obstante, ni lo más optimistas le apuestan a una caída de los precios del crudo por debajo de los US \$100, razón por la cual *hay que prepararse para un largo período de precios altos*, aún haciendo abstracción de las presiones geopolíticas que generan las tensiones sociales en curso. La persistente devaluación del dólar, los bajos rendimientos de los bonos del tesoro y la incertidumbre ha llevado al capital financiero a migrar hacia los commodities y el petróleo es uno de ellos. Esta estampida ha repercutido en la espiral alcista de los precios de todos ellos, es el caso del oro que superó la barrera de los US \$1.440 la onza. El caso de los precios de los alimentos es patético, pues según la FAO alcanzaron en enero de este año su máximo histórico en 20 años, *superando la marca de 2008, cuyo índice de 224.1 se vio superado por el de ahora de 230.7*.

UNAS SON DE CAL Y OTRAS SON DE ARENA

Colombia no puede cometer el error en que incurrió recientemente a raíz de la crisis económica global, de creer que está blindada frente a este sombrío panorama, entre otras cosas porque a pesar de que sus reservas han dejado de declinar las mismas sólo garantizan una autosuficiencia de 10 años y nada más⁵. Desde luego que Ecopetrol le ha venido sacando partida a esta coyuntura de precios al alza y un reflejo de ello son los resultados que registró su operación el año anterior. En efecto, obtuvo \$8.3 billones de utilidad neta, 59% superior a los \$5.2 billones de 2009, este es *el segundo mejor rendimiento después de los \$11.6 billones de 2008*. Estos mayores ingresos de Ecopetrol se traducen en mayores dividendos para sus accionistas, siendo el Estado el mayor de ellos con el 89.9% el cual recibirá por este concepto más de \$5 billones (¡!). *Se estima que por cada dólar de aumento en el precio del barril de crudo Ecopetrol recibe US \$260 millones, aproximadamente y le reporta US \$114 millones de utilidad (¡!).*

³ Dinero. Marzo, 4 de 2011

⁴ Amylkar D. Acosta M. El tercer shock petrolero. Agosto, 21 de 2008

⁵ Amylkar Acosta M. Combustibles al alza. Enero, 28 de 2011

País	Exp. de petróleo y derivados	Exp. Imp. de petróleo y derivados	Balanza Comercial Petróleo
	% del total	% del total	USD Miles de Millones
Exportadores Netos			
Venezuela	94,8	8,5	56,7
Ecuador	56,1	18,2	6,3
Colombia	41,4	5,3	14,4
México	14,0	3,7	20,3
Importadores Netos			
Chile	0,0	6,3	-4,4
Brasil	11,3	25,2	-2,3
Argentina	3,8	4,4	-1,8
Perú	7,9	2,6	-1,3

Pero unas son de cal y otras son de arena, en este escenario descrito unos ganan y otros pierden; bien se ha dicho que cada quien habla de la fiesta según cómo le va en ella y a quien le va como a perro en misa en esta fiesta es a los consumidores de combustibles por el impacto que tiene esta ola alcista de los precios internacionales del crudo en sus precios internos. Ya hemos tenido la oportunidad de explicar cómo en el sólo año 2000 el precio de la gasolina regular tuvo un incremento del 31.29% (!), entre los años 2003 y 2006 el aumento promedió fue del 15% y en 2008 se elevó el precio el 12.7%, siempre por encima del Índice de Precios al Consumidor (IPC). Y más recientemente, en el año 2010, los precios de referencia tanto de la gasolina como del ACPM se incrementaron el 13% y el 19% respectivamente, frente a un aumento del IPC del 3.17%⁶. Hay gran preocupación por parte del Banco de la República (B de la R) porque las alzas intermitentes en los precios de los combustibles aunadas a las de los precios de los alimentos atenten contra su meta de inflación e impida que esta se cumpla como ya ocurrió el año anterior. De hecho, a consecuencia de la racha de alzas de comienzo de año el IPC de los meses de enero y febrero de este año ya se *superó el 50% de la meta para todo el año*; ello obligó al B de la R a aumentar la tasa de interés referencia interbancaria del 3% al 3.25% en un desesperado intento por frenar la inflación. El B de la R no descarta que los mayores precios internacionales previstos para el petróleo y el gas repercutan en las proyecciones del IPC que mide la inflación, haciendo que ésta se ubique al final del presente año en un nivel cercano al 3,6% según encuesta revelada por el mismo. Precisa el informe revelado "que en 2011 la inflación en Colombia podría seguir afectada por choques de oferta agropecuaria y por los altos precios internacionales de los alimentos y los combustibles"⁷. Dice también el informe

⁶ Idem

⁷ América economía. Febrero, 21 de 2011

que "podrían afectar *permanentemente* la inflación en la medida en que se transfieran a las expectativas y que afecten las negociaciones de precios y salarios mediante los diferentes mecanismos de indexación aún activos"⁸. Y remata diciendo que estas alzas "superarían el rango meta de inflación"⁹.

Pero, los más preocupados son los empresarios, los transportadores, las aerolíneas, los pasajeros y el ciudadano de a pié, porque estas alzas en los precios de los combustibles afectan la competitividad, los fletes, los pasajes y el costo de vida. Valga decir que el gasto en transporte representa el 15% en la canasta básica del IPC. Según la firma Raddar el consumo de gasolina por parte de los hogares pasó de \$7.9 billones en 2009 a \$8.8 billones el año pasado¹⁰. Se calcula que los hogares destinan el 3.19% de sus ingresos a cubrir el gasto de combustibles. Por eso, el último incremento que se decretó el 28 de febrero por parte del Ministerio de Minas y Energía de \$210 por galón levantó tantas ampollas. De acuerdo con la resolución 180249 del Ministerio Minas y Energía, en Bogotá el precio de referencia de la gasolina corriente es ahora de 8 mil 299 pesos con 52 centavos, anteriormente costaba 8.089,52 pesos. Mientras tanto, el galón de ACPM quedó costando 7 mil 138 pesos con 3 centavos.



⁸ Idem

⁹ Idem

¹⁰ El Tiempo. Marzo, 9 de 2011

REACCIÓN EN CONTRA DEL ALZA DE PRECIOS

Las reacciones contra el alza decretada no se hicieron esperar. “No se justifica que los ciudadanos de un país productor de petróleo tenga que pagar por los combustibles a precios de productos importados”¹¹ alega el Senador Luis Fernando Velasco. Incluso, ha anunciado que aspira a que “con la firma de 200 diputados, de tres mil concejales y un millón quinientos mil ciudadanos presentemos una ley de iniciativa popular para cambiar la fórmula mediante la cual se calcula el precio de los combustibles en Colombia”¹². Es bueno aclarar que, si bien es cierto que Colombia es un país productor de crudo es a la vez importador *neto* de sus derivados. Estas cifras son ilustrativas al respecto: en el 2010 Colombia importó 351.881 barriles de gasolina, 1.4% de las ventas en el mercado doméstico; entre enero y febrero de este año se importó un volumen mayor del promedio, 189.720 barriles, un 4.3% de las ventas, debido a la interrupción del suministro de etanol para mezclarlo con la gasolina. En cuanto al diesel, se importaron el año anterior 14’101.563 barriles, correspondiente a un 38.6% de las ventas nacionales; entre enero y febrero de este año se importaron 1’964.528, un 33.4% de las ventas; ello, en razón de las limitaciones de las dos refinerías con las que cuenta Colombia para garantizar el suministro. Es más, por lo menos un 20% del crudo que refina Ecopetrol se lo compra a los asociados o a otras empresas petroleras que operan en el país y *lo debe cancelar a los precios internacionales del mismo*, es decir, *para efectos prácticos que es como si lo importara*. De prosperar la iniciativa planteada por el senador Velasco se podrían malograr los proyectos en marcha de ampliación y modernización de sus refinerías que ha emprendido Ecopetrol, como también los proyectos previstos de ensanche de la capacidad de transporte por la red de oleoductos y de almacenamiento al ponerles semejante freno de mano.

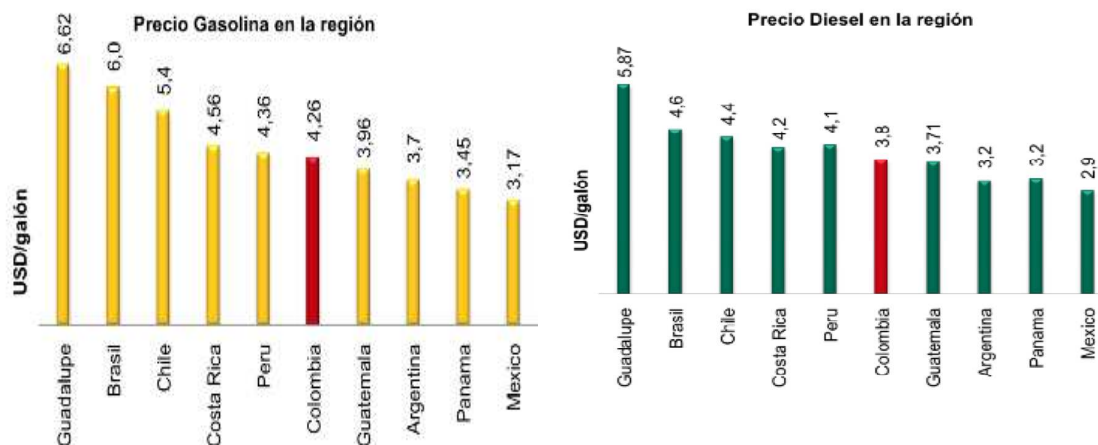
“Lo preocupante es que si esto sigue así, posiblemente tengamos manifestaciones. Yo ya había anunciado hace algún tiempo el descontento que hay, como pasó con el paro camionero que no solo era la tabla de fletes, sino que también estaban pidiendo que sus combustibles bajaran”¹³, aduce Alvaro Yunes, Presidente de Fedispetróleo. Por su parte el Ministro de Minas y Energía Carlos Rodado Noriega, es enfático en que “el incremento en los precios de la gasolina y el ACPM se hace necesario con el fin de ayudar a reducir el déficit del Fondo de Estabilización de Precios a los Combustibles (FEPC), que al presente mes de febrero supera los \$270.000 millones de pesos. El déficit es el resultado, entre otras razones, de las medidas que fue necesario

¹¹ El Nuevo Siglo. Marzo, 9 de 2011

¹² Idem

¹³ Colprensa. Febrero, 26 de 2011

adoptar con motivo de la devastación que causó la ola invernal”. Y no ha faltado quien traiga a colación el hecho incontrastable que los precios de los combustibles en Colombia son altos, tan altos que ubican el país de cuarto entre los más caros en el continente.



LA CUESTIONADA FÓRMULA

Pero, el meollo del asunto está en la fórmula que aplica el Gobierno para fijar el precio de los combustibles, fórmula que no es nueva, es la misma que con leves variaciones se ha venido aplicando desde que en enero de 1999¹⁴, forzado por la crisis fiscal de la época, el Gobierno resolvió desmontar los subsidios a los precios de los combustibles por considerar que mantenerlos era insostenible desde el punto de vista fiscal. Este es el verdadero busilis y allí radica la gran diferencia entre quienes defienden la estructura actual de precios y quienes la cuestionan. Desde entonces se introdujo una metodología para el cálculo de los precios, así al productor como al consumidor, basada en el concepto de costo de oportunidad, entendido este como la diferencia entre el precio interno y el precio en la Costa del Golfo de los EEUU al vender ECOPETROL el combustible en el país en lugar de exportarlo, dado que se trata de un bien transable. Esto es lo que se denomina *precio paridad exportación*. A contrario sensu, el Senador Velasco considera que el consumidor final “sólo debería pagar el costo de producción más un margen de utilidad”¹⁵. Este es el criterio, por ejemplo, que se aplica en Venezuela y de allí que el precio del galón de gasolina en el hermano país sea tan irrisorio, estimulando el consumo irracional y el contrabando del combustible. Al fin y al cabo PDVSA es una empresa enteramente estatal y sirve de caja fuerte al Gobierno; no es el caso de Ecopetrol, pues esta en virtud de la Ley 1118 de 2006 la enantes empresa industrial y comercial del Estado que era ECOPETROL se transformó en una empresa mixta por acciones, las cuales

¹⁴ Ministerio de Minas y Energía. Decreto 82438 de 1998

¹⁵ La República. Noviembre, 11 de 2010

se cotizan en bolsa y se rige desde entonces por un régimen corporativo que le ha impedido seguir siendo el paño de lágrimas del Gobierno de turno¹⁶. A este respecto el Ministro de Hacienda Juan Carlos Echeverry fue enfático al señalar que “por ser productores de petróleo, no quiere decir que nos tengan que subsidiar el precio de la gasolina para mi carro”¹⁷. A propósito del cambio de naturaleza de Ecopetrol hagamos una digresión.

DIGRESIÓN SOBRE LA PRIVATIZACIÓN DE ECOPETROL

Este es el efecto práctico del proceso de privatización de la estatal petrolero que se inició a través del proceso de *capitalización* en 2007 y la escisión de la Refinería de Cartagena (REFICAR)¹⁸. Más de 400 mil accionistas poseen hoy el 11.1% de las acciones de Ecopetrol, esta está en trance de *capitalizar* el restante 9.9% autorizado por el Congreso de la República a través de la citada Ley y ahora el Gobierno se dispone a *vender* un 10% adicional dizque para financiar el Plan Maestro de Infraestructura del país. Trámite este que se le ha enredado al Gobierno en el Congreso de la República ante el cual presentó el proyecto de ley “por la cual se dispone la enajenación de una participación accionaria de la Nación en Ecopetrol S. A”. Todo por cuenta de sus devaneos, pues después de radicado el proyecto tuvo la ocurrencia de precipitar la venta a través de un Decreto al amparo de la declaratoria de la Emergencia, económica, social y ecológica a raíz de la tragedia invernal, para luego, ante el temor de que sea declarado inexecutable por parte de la Corte Constitucional, solicitarle nuevamente al Congreso de la República para que continúe su trámite legislativo.

Después del apremio con el que se quiso sacar avante dicha venta, so pretexto de que urgía disponer de parte de los recursos que se obtuvieran a través de la misma, ahora se dice por parte del Ministro de Hacienda que a lo sumo sólo procederán a vender efectivamente un 2% adicional¹⁹. Estos bandazos no le hacen bien a la empresa, son dañinos; recordemos que el sólo anuncio intempestivo por parte del Presidente Santos en noviembre del año pasado de vender un porcentaje adicional de la participación del Estado en Ecopetrol provocó la caída de la cotización de la acción que en ese momento estaba en **\$4.500** y esta es la hora en que no se ha podido reponer de semejante simbronazo y a marzo 9 se cotizaba en **\$3.995**²⁰. Eso no es serio con el país, como no lo es que después de haberle dicho al país el propio Presidente Santos en el curso de su campaña para llegar a la Casa de Nariño que él no estaba

¹⁶ Amylkar D. Acosta M. Combustibles al alza. Enero, 28 de 2011

¹⁷ El Nuevo Siglo. Marzo, 9 de 2011

¹⁸ Amylkar D. Acosta M. El cuento del gallo capón. Septiembre, 9 de 2004/ Capitalización o privatización. Agosto, 13 de 2006

¹⁹ El Nuevo Siglo. Marzo, 7 de 2011

²⁰ Amylkar D. Acosta M. Improvisación e imprevisión. Diciembre, 10 de 2010

dispuesto a proseguir con la privatización de Ecopetrol, por considerar que de esa manera el país “se queda uno sin el pan y sin el queso”²¹, ahora vemos a su Gobierno entonando la palinodia²². Si se llegara a vender finalmente ese 10% adicional y se coloca el 9.9% de la nueva emisión de acciones , así como este año Ecopetrol estará recibiendo el 89.9 de los dividendos del ejercicio del año anterior, el año que viene estará recibiendo sólo el 70% de los que se generen este año, justo cuando las perspectivas del negocio petrolero son las mejores, lo cual iría en mengua de los precarios ingresos del Gobierno central. Insistimos en que una alternativa mejor que esta es gestionar un crédito con la banca multilateral, ya que, como lo sostiene el Nobel de Economía Joseph Stiglitz de esta manera “nuestra deuda sería más alta, **pero también lo serían nuestros activos**”.

¿HAY ALTERNATIVAS?

Volviendo a la controversia en torno a la fórmula de cálculo y fijación de los precios de los combustibles. En las condiciones actuales, si el precio interno de los combustibles al consumidor final no se alinean con los precios de referencia internacionales y se sitúan por debajo de estos la diferencia se tiene que cargar, como ya quedó dicho, al Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles (FEPC) creado por el Gobierno. De mantenerse este esquema, si se llegara a congelar el precio y el precio internacional del crudo WTI se mantuviera en el promedio de los US \$95.5 que se pronostica por parte de la AIE, el déficit se elevaría a los \$1.2 billones al cierre de diciembre de este año. Y este déficit tiene que ser cubierto vía Presupuesto General de la Nación, no hay de otra y como los recursos son limitados, como dice el Ministro de Hacienda “entonces habrá menos dinero para vías, menos dinero para salud y menos dinero para vivienda”²³. Además, según el Ministro de Minas “Es importante reiterar que no se tienen apropiaciones en el Presupuesto General de la Nación para subsidios a los combustibles y menos en momentos en que el país avanza en los procesos de reconstrucción a raíz de la ola invernal de finales del año 2010, razón por la cual se debe realizar un esfuerzo por parte de todos los colombianos en materia de precios, de tal forma que no se vean comprometidos los recursos para las inversiones sociales del Estado y para alcanzar las metas del Plan Nacional de Desarrollo”²⁴.

Así es que ya estamos advertidos de que las alzas de precios de los combustibles seguirán, pues, según el Ministro de Minas y Energía, “cuando el precio de la

²¹ RCN – TV. Junio, 21 de 2010

²² Amylkar D. Acosta M. Imprevisión e improvisación. Diciembre, 10 de 2010

²³ El Nuevo Siglo. Marzo, 9 de 2011

²⁴ W Radio. Marzo, 1 de 2011

gasolina caiga no bajarán los precios, se mantendrán estables. El incremento debió haber sido de 700 pesos, pero solo subió 210 pesos gracias al subsidio de hidrocarburos”²⁵. A lo único que se han comprometido tanto el Ministro de Minas y Energía y el de Hacienda es a "suavizar los precios es que la altísima volatilidad no se transmita de una a los consumidores de gasolina o diesel, pero no independizar totalmente la fórmula"²⁶. Claro que ello tiene un costo para el Estado, pues según el Ministro de Hacienda “esta salida le puede costar al país \$100.000 millones mensuales. Teniendo en cuenta estos cálculos, se estima que la Nación dejaría de recibir \$1,2 billones al año por este concepto”. Entrambos están craneándose una fórmula que permita “atenuar las alzas en los combustibles y para tal fin están analizando recetas encaminadas a contrarrestar las fuertes fluctuaciones de los precios internacionales del petróleo, para que las alzas no se transmitan de manera directa al usuario”²⁷. El Ministro de Minas ha considerado inclusive la posibilidad de desembarazarse de la antipática función de decretar los reajustes de los precios de los combustibles, que “esa responsabilidad se le debe asignar a un equipo técnico interior en la Comisión Reguladora de Energía y Gas (CREG)”²⁸.

Compartimos con Germán Corredor, Director del Observatorio de Energía de la Universidad Nacional, que “es importante evaluar si el método del cálculo del precio es correcto, en el sentido en que absorba todos los incrementos en el precio internacional sin importar las razones. Ahora, esta alza es especulativa por supuesto. El nerviosismo por lo que está pasando en Libia se espera que sea transitorio”²⁹. En ello coincide el Ministro de Minas cuando advierte que “la debilidad del dólar hace que muchos inversionistas les estén apuntado a las materias primas, especialmente al petróleo, y se observan operaciones especulativas”³⁰. Por ello, “cuando se disponen de unas fórmulas que capturan todos estos eventos, podemos estar incorporando unos efectos especulativos que nos vuelven muy difícil la política doméstica de precios”³¹. Es indispensable, entonces, introducir en la fórmula otra variable que permita depurar los precios con respecto a los brotes especulativos. De allí también la pertinencia de la propuesta de Fedesarrollo y ACIEM de establecer un precio que se ajuste mensualmente, según un promedio móvil de seis meses o un año del precio CIF de importación, adicionado a los impuestos, sobretasas, costos de transporte y márgenes de distribución.

²⁵ Idem

²⁶ La República. Marzo, 10 de 2011

²⁷ El Nuevo Siglo. Marzo, 9 de 2011

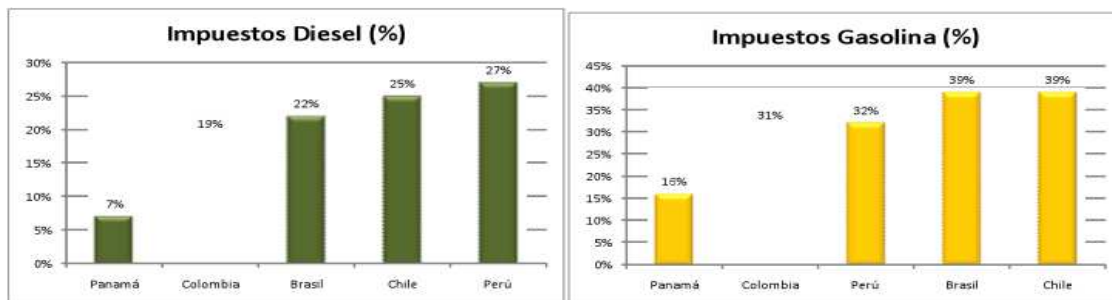
²⁸ La República. Septiembre, 17 de 2010

²⁹ Colprensa. Febrero, 26 de 2010

³⁰ Dinero. Agosto, 6 de 2010

³¹ Idem

Finalmente, un aspecto que suele pasar por desapercibido es el peso de la tributación en los precios de los combustibles al consumidor final. Esta es la estructura del precio de la gasolina: Ingreso al productor 55%, impuestos 32% (Global, Iva y Sobretasa), transporte y manejo 4% y distribución 9%. Entre otras cosas, esta carga impositiva hace la diferencia con los precios que rigen en otros países; además, hay que tener en cuenta que el peso colombiano es una de las monedas más revaluadas con respecto al dólar³². A modo de ejemplo, digamos que en los EEUU la carga impositiva que grava los combustibles es de alrededor del 14% por galón y en Venezuela están exentos. Como dice el Ministro de Minas, “hay que tener en cuenta que de los 8.290 pesos que cuesta el galón de gasolina, aproximadamente unos 2.000 pesos son impuestos y unos 1.900 son la sobretasa para financiar construcción de carreteras e infraestructura pública, cuando se subsidian los combustibles otra parte se resiente”³³. Es decir, que si prescindieramos de los impuestos el precio del galón de gasolina se situarían en los \$4.390 el galón, pero no se trata de eso, porque esos son recursos que requieren los entes territoriales y la Nación.



Lo que sí se puede es establecerles un techo, de tal suerte que no crezcan en la misma proporción del alza del precio de los combustibles, como nos parece también razonable la propuesta de Juan Carlos Yepes, Presidente ejecutivo de Fendipetróleo, de desmontar impuesto global, el cual data desde 1995 y surgió como una iniciativa tendiente a arbitrar recursos para financiar inversiones en exploración y producción de crudo. Como él afirma “no tiene razón de ser porque hoy Ecopetrol es una empresa robusta que puede garantizar sus programas de expansión y desde 2004, cuando cambió el esquema de exploración petrolera, ingresaron un alto número de compañías que están alcanzando muy buenos resultados en materia de exploración”³⁴. Allí están a la vista los logros en este frente de Ecopetrol, sus empresas asociadas y el creciente número de empresas petroleras extranjeras que han arribado al país atraídas por su gran prospectividad. Por este sólo concepto se obtendría una rebaja en el precio del 10%, aproximadamente. Huelga decir que en muchos

³² Amylkar D. Acosta M. Revaluación o sobrevaluación. Octubre, 4 de 2010

³³ W Radio. Marzo, 1 de 2011

³⁴ Dinero. Agosto, 6 de 2010

países se ha venido imponiendo la idea de imponerle gravámenes a los biocombustibles, más que con fines fiscales encaminados a estimular el ahorro y la racionalidad del consumo amén de la compensación por su impacto ambiental. Compartimos con el Ministro de Minas su idea de eximir del pago de aranceles por parte de Ecopetrol por el combustible importado, pues ello contribuye a elevar aún más el precio final al consumidor, lo cual tiene un efecto perverso.

ITEM	Gasolina	Reconoc. Ecopetrol
	Corriente	(Paridad Exportación) ³⁵
	01-Mar-11	01-Mar-11
Ingreso al productor Gasolina	4.551,79	4.745,35
Tarifa de Marcación	5,56	
Transporte y/o manejo	328,20	
Margen Plan de Continuidad	86,42	
Impuesto global	786,52	
Impuesto a las ventas	562,44	
Precio de Venta al Distribuidor Mayorista	6.319,93	
Margen al distribuidor mayorista	250,14	
Sobretasa	1.269,69	
Precio en Planta de Abastecimiento Mayorista	7.839,77	
Margen del distribuidor minorista	428,65	
Pérdida evaporación	31,36	
Transporte planta de abasto a Est. de servicio	9,40	
Precio de venta al público estimado Gasolina	8.309,18	

ITEM	Diesel	Reconoc. Ecopetrol
	Regular	(Paridad Exportación) ³⁵
	01-Mar-11	01-Mar-11
Ingreso al productor	4.604,32	5.245,49
Tarifa de Marcación	5,09	
Transporte y/o manejo	328,20	
Margen Plan de Continuidad	86,42	
Impuesto global	520,62	
Impuesto a las ventas	550,85	
Precio de Venta al Distribuidor Mayorista	6.095,51	
Margen al distribuidor mayorista	263,31	
Sobretasa	301,48	
Precio en Planta de Abastecimiento Mayorista	6.660,29	
Margen del distribuidor minorista	428,65	
Transporte planta de abasto a Est. de servicio	9,40	
Precio de venta al público	7.098,35	

En el caso extremo que, como se teme, los precios sigan alza y llegara a superar el máximo histórico al cual llegó en julio de 2008 de US 147.50, hay que contemplar medidas adicionales de contingencia, como puede ser alimentar el FEPC para amortizar su impacto en los precios internos de los combustibles. Este subsidio a los precios sería explícito y selectivo, mayor al diesel que a la gasolina, habida consideración que el 98.04% del diesel lo consumen los vehículos de transporte de carga y de pasajeros y sólo el 1.96% se trata de vehículos de uso particular; entre tanto, la gasolina la consumen en un 63.54% los vehículos de transporte de carga y de pasajeros y el 36.5% se trata de vehículos de uso particular. Seguramente se le harán reparos a la concesión de estos subsidios por parte de los ortodoxos de la economía, los mismos que cayeron como ostras cuando se le dispensaron a manos llenas subsidios, “compensaciones”, apoyos y gabelas impositivas al gran capital durante los ocho años anteriores en un claro caso de selección adversa. En este caso en particular estarían muy justificados, por razones de justicia y equidad. Así como le están desmontando a los industriales la sobretasa del 20% de la tarifa de energía eléctrica, porque no aliviarle el costo de los combustibles a los transportadores? Y hablando del FEPC, lo que no está bien es que se le cambien las reglas de juego al país como ya sucedió anteriormente, al congelar el precio de los combustibles a la baja cuando los precios del crudo lo hacía so pretexto de fondear el FEPC, después de que los colombianos soportaron con estoicismo las alzas esperanzados en dicha promesa que nunca se cumplió³⁵.

Bogotá, marzo, 10 de 2011

www.amylkaracosta.net

³⁵ Amylkar D. Acosta M. Errada y errática. Abril, 25 de 2009