Imprimir

Introducción

El gobierno de Gustavo Petro sigue con el cuento, que viene desde hace años en Colombia, en el sentido que el precio de la gasolina está subsidiado y que esto favorece a los ricos, a pesar de que las estadísticas no dicen esto (ver mi análisis Los carros y las motos los utilizan todos los estratos, en avanzarcolombia, ACCE y acecri.org).

Lo grave del asunto es que uribistas, duquistas, santistas, pétristas, medios de comunicación, periodistas (por ejemplo, los de Blu radio) sin conocimientos técnicos ni económicos están de acuerdo en esta política.

De nuevo reitero mis argumentos que vengo repitiendo desde hace casi 30 años contra la política de precios de los energéticos en Colombia.

A continuación, presento unos nuevos cálculos aproximados muy cercanos a la realidad para mostrar el nudo gordiano a que se enfrenta el gobierno y el peligro de la política de precios de los energéticos porque la teoría en boga rige para el gas natural y el GLP con gran perjuicio para el bienestar de los colombianos y el crecimiento económico.

Consideraciones teóricas

Según las consideraciones que vienen desde 1999, hay que cobrar la gasolina y el diésel según los costos de oportunidad, que significa que hay que cobrarlos como si fuéramos exportadores (o importadores). Es decir, los precios no se cobran según consideraciones de costos promedios internos. Esta política significa que da lo mismo ser autosuficiente en petróleo o no. Que no hay ninguna ventaja en tener petróleo para abastecer la demanda interna.

Esta teoría del costo de oportunidad ha sido estimulada, casi que, impuesta, por las entidades internacionales como el FMI, el Banco Mundial y la OCDE. Parte de un mundo en competencia perfecta donde según la teoría ortodoxa los precios deben ser iguales al costo

marginal. Si hay algo imperfecto es el mercado petrolero. Según la teoría neoclásica, cuando no hay competencia perfecta entra a jugar lo que se llama el segundo mejor (second best), y en esta situación el precio es diferente al costo marginal y se acerca más al costo promedio.

Por otra parte, hay que tener consideraciones de estrategia nacional para que la riqueza en recursos naturales nos de competitividad. Precios altos afectan los costos de producción y la competitividad a nivel internacional.

A los países desarrollados les conviene eliminar la competencia de los países en desarrollo y dejarlos siendo solamente exportadores de materias primas e importadores de bienes industriales, de capital, intermedios, agrícolas y tecnológicos. Y que mejor para esto que cobren internamente precios de combustibles y productos petroquímicos a precios internacionales.

Que significa subsidio

En la discusión siempre aparece la palabra subsidio, que es un concepto de muchas interpretaciones y que no siempre son claras. Una primera definición para entender los que hablan sobre este tema de los precios de los combustibles es que el subsidio es la diferencia entre lo que se recibe por un bien o servicio y los costos de proveerlo. Es un concepto monetario. Si producir un barril de gasolina me cuesta 2700 pesos con una rentabilidad de 30%, y recibo 2000 pesos, la empresa pierde 700 pesos, lo que implica que hay un subsidio efectivo y una pérdida para la empresa que no es aceptable. En este caso, la política de precios correcta es la de fijar el precio del galón de gasolina en 2700 pesos.

Subsidio según costo de oportunidad

En la discusión en Colombia, para los defensores de la política que se viene siguiendo de los precios de los combustibles y de los demás energéticos como el gas natural y el GLP, hablan de subsidio como la diferencia entre el costo de oportunidad (precios de exportación o importación) y lo que recibe el productor. Si el costo de oportunidad de la gasolina corriente, es decir exportarlo a los Estados Unidos, era en abril de 10.810 pesos (2,35 US/galón precio

en puerto de Colombia a 4600 S/US), y el ingreso al productor de 5.386 pesos, el subsidio, dicen los partidarios de este enfoque, es de 4.576 pesos el galón, por lo cual hay que aumentar el ingreso al productor a 10.810 pesos para eliminar este supuesto subsidio. Pero, obsérvese que en este caso el productor está logrando una ganancia extraordinaria ya que sus costos reales son de 3.410 pesos el galón, como se muestra más adelante.

Pero, además, dicen que este subsidio va contra la política de, también, una supuesta transición energética. Se entiende que quieren decir que precios no acordes con el costo de oportunidad, o si se quiere precios bajos (¿qué es esto?, ¿quién lo define? ¿los ortodoxos?) promueven el carro particular, las motos, los camperos, los buses, las tractomulas. Todos los estudios econométricos muestran que la elasticidad precio de la demanda de combustibles es baja a corto plazo y más alta a largo plazo. Es un proceso sumamente lento, la prueba es que la gasolina, en lugar de disminuir, no ha dejado de crecer en todas partes del mundo.

Para determinar la demanda de gasolina, lo primero que hay que calcular es la demanda del número de vehículos de todo tipo, o sea, el stock, que depende de los precios de vehículos, de la población y de los ingresos de los demandantes. Luego hay que estimar el promedio del recorrido por vehículo en kilómetros anuales, que es función del ingreso o del PIB y de los precios de los combustibles. Y finalmente, el consumo de combustibles en galones que es función de la eficiencia de los vehículos. El asunto es, entonces, complejo, porque hay muchos factores en juego, y el precio de los combustibles es uno de los elementos, pero, influyen, también, indirectamente, la calidad de las vías, los trancones, la disponibilidad de transporte público, el crecimiento económico, el ingreso per cápita.

Para eliminar los combustibles en transporte pasarán más de 80 años en Colombia y el mundo y esto solamente se resolverá con la electrificación del transporte y el desarrollo del hidrógeno en vehículos, que no tienen nada que ver con los precios de los combustibles. El incremento en los precios de estos lo que hace es aumentar los costos en todo sentido, afecta el ingreso per cápita y la competitividad de un país.

Lo grave en Colombia es que, en 2007, en el plan de desarrollo aprobado en el gobierno de

Uribe se creó el Fondo de Estabilización de Precios, que, desafortunadamente en el gobierno de Gustavo Petro se ratificó en el plan de desarrollo 2023-2026, para obligar y justificar aumentar los precios de los combustibles, y, además, si hay déficit en este fondo, esto forma parte del cálculo del déficit fiscal, es decir, obliga a los gobiernos a aumentar los precios y/o resolverlo con aportes presupuestales, como lo está haciendo el gobierno actual, con lo cual se reducen los ingresos para los gastos sociales. Fue una idea ingeniosa, que no existe en ningún otro país del mundo. Entonces, se da la contradicción de que yo papá gobierno, le debo a yo, mi hijo Ecopetrol.

Solución, acabar con este Fondo y tener la flexibilidad para aumentar los precios según las circunstancias con lo cual se reduce el déficit fiscal automáticamente.

Fórmulas de precios de la gasolina en Colombia

El precio de la gasolina motor en Colombia hoy es igual a:

PG = ingreso al productor +margen mayorista + margen minorista + costos de transporte +impuestos

Lo clave en esta fórmula es el ingreso al productor que es igual al ingreso al productor de Ecopetrol más ingreso al productor de etanol porque este se mezcla en 4 por ciento con la gasolina.

El ingreso al productor de Ecopetrol es el resultado de una mezcla de gasolina y nafta menos costos de fletes, así:

PPE = (0,7*UNL-87+ 0,3*NAFTA)- FL- CT)*TRM

Donde

UNL-87 = precio en dólares por galón de la gasolina sin plomo del índice UNL-87 (Ron 92) en el Golfo de México de los Estados Unidos de la publicación Platts Estandar Poor

NAFTA= precio en dólares por galón de la Nafta en el Golfo de México

FL = costo de los fletes marítimos y de transporte terrestre para llevar un galón de gasolina desde el puerto de exportación de Colombia a los Estados Unidos

CT = flete por poliductos o terrestre para llevar un galón de gasolina desde la refinería al puerto de exportación, donde se aplica

TRM = tasa representativa del mercado

Es decir, se trata de determinar el precio de exportación de un galón de gasolina producido en Colombia colocado en puerto colombiano, Cartagena, para lo cual se parte del valor de los precios en refinería de los Estados menos los costos de llevarlo a Cartagena, y si ese galón de gasolina es de la refinería de Barrancabermeja se le resta los fletes de llevarlo a Cartagena.

En esta formulación hay dos valores muy importantes que afectan el ingreso al productor: la tasa de cambio y el precio de la gasolina en el Golfo de México, dos variables sujetas a los movimientos del mercado petrolero y a la política económica del país, a veces impredecibles.

Este ingreso al productor (Ecopetrol) era para abril de 2023 el 60% del precio final al consumidor colombiano, de ahí la importancia de definirlo basado en el interés colombiano y no del FMI ni del Banco Mundial, dado el papel de este en el precio total.

Precio de la gasolina en Bogotá en agosto de 2022 y abril de 2023

Para abril de 2023, ya con incrementos del gobierno de Gustavo Petro desde finales de 2022, el precio de la gasolina en Bogotá estaba en 11.572,9 pesos el galón, para un incremento de 21,5%, impulsado por el aumento al ingreso al productor de 29,8%, descompuesto como se muestra en el cuadro 1. El ingreso al productor incluye el ingreso al productor de etanol de cerca de 600 pesos el galón, así que el ingreso para Ecopetrol es de 6.386,18 pesos por galón.

Cuadro 1. Precio de la gasolina motor en Bogotá en agosto de 2022 y abril de 2023

Pesos por galón

PRECIO DE LA GASOLINA MOTOR EN BOGOTÁ PESOS POR GALÓN					
		ago-02	%	abr-23	%
INGRESO AL PRODUCTOR		5384,13	$ 56,5	6986,18	60,4
MARGEN MAYORISTA		460,7	$ 4,8	460,7	4,0
MARGEN MINORISTA		845,12	$ 8,9	956	8,3
TRANSPORTE		515,4	$ 5,4	540,26	4,7
IMPUESTOS		2274,89	$ 23,9	2578,9	22,3
OTROS		42,91	$ 0,5	50,86	0,4
TOTAL		9523,07	$ 100,0	11572,9	100,0

Fuente: cálculos con información de UPME

Costo de producción interno

Según datos preliminares, el costo promedio de extracción de un barril de petróleo en Colombia puesto en refinería es de 22,0 US/barril y refinado es de 26 US/barril, o sea, un galón de gasolina cuesta 0,62 centavos de dólares, que, a precios de abril de 2023, con una tasa de cambio promedio de 4.600 pesos, daría 2.848 pesos. Pero, como la eficiencia de las refinerías no es de 100 %, el costo real es de 3.410 pesos el galón (con una eficiencia promedio de 83,5%) que incluye una ganancia normal.

Pero, hay que tener en cuenta que, por la pésima política petrolera del país, por no modernizarse la refinería de Barrancabermeja, Ecopetrol tienen que importar el 25 % de la gasolina.

Así, que el costo real es un promedio ponderado entre el 75% de los costos internos y el 25% del costo de la gasolina importada. Entonces, el verdadero costo para Ecopetrol de un galón de gasolina corriente es de 5.335 pesos por galón (0,75*3510+ 0,25*10 810), por debajo del ingreso recibido por Ecopetrol en abril de 2023, luego no hay subsidio real, monetario.

No hay subsidio según los costos reales monetarios

El ingreso al productor para Ecopetrol en abril de 2023 por la venta de la gasolina corriente, quitando el ingreso al producto de etanol de 600 pesos el galón, era de 6.386,18 pesos el galón contra un costo real de 5.335 pesos el galón, 1.051 pesos más. Luego no hay subsidio.

Podría pensarse en otra alternativa, cobrar según los costos reales para Ecopetrol, el ponderado de la producción interna y de las importaciones, suponiendo una utilidad para Ecopetrol de 40% sobre su costo interno. En estas circunstancias, el ingreso para Ecopetrol según costos promedio reales debería haber sido en abril de 2023 de 6.388 pesos el galón, prácticamente igual a lo que recibía Ecopetrol en abril de 2023 (6.386). Desde este punto de vista, no se estaba subsidiando la gasolina porque Ecopetrol recuperaba sus costos promedios de producción internos y tenía una rentabilidad adicional de 40,0%.

Según los costos de exportación (de oportunidad) hay supuestamente un subsidio

Ahora, de acuerdo con la fórmula actual de los precios, en abril de 2023, el ingreso al productor de Ecopetrol debería ser de 10.810 pesos, y el subsidio según el pensamiento dominante sería de 4.424 pesos el galón (10.810-6.386).

Hay que tener en cuenta que estos valores cambian todos los meses por dos factores: el precio internacional y la tasa de cambio. Las proyecciones de Estados Unidos muestran una caída en el precio de la gasolina hasta diciembre de 2023. La tasa de cambio parece que va a estabilizarse alrededor de 4.500-4.600 pesos. Pero, para 2024 la situación puede ser muy diferente, de incrementos en los precios internacionales y de más devaluación. Son cálculos que cambian todos los meses.

Hay que producir un incremento aún más alto hoy según el pensamiento dominante

Para cumplir con la fórmula de los ortodoxos, el precio final de la gasolina corriente en Bogotá debería ser de cerca de 18.017 pesos el galón a finales de abril de 2023 (considerando que el ingreso al productor de 10.810 pesos es el 60% de todos los costos), es

decir faltaba un incremento de 6.445 pesos, que bajo los supuestos de estos cálculos significa un incremento de 56,0% (6.445/11.572), es decir, producir aumentos mensuales de 340 pesos el galón hasta diciembre de 2024. Pero, esto no resuelve el tema del déficit del Fondo porque este seguiría subiendo porque el incremento no es inmediato y el precio del diésel está congelado.

Modernizar la refinería de Barrancabermeja

Por la política absurda de no modernizar la refinería de Barrancabermeja para producir más gasolinas, diésel y otros productos, tenemos que pagar un precio más alto internamente, además de gastar en divisas anualmente cerca de 5.000 a 7.000 millones de dólares. Esto es realmente absurdo, modernizar Barrancabermeja cuesta de 3000 a 6000 millones de dólares y habría un ahorro interno, una verdadera revolución, más que cualquier plan adicional de turismo. En un solo o dos años de importaciones se paga la modernización y ampliación de la refinería. Qué negocio tan extraordinario y nuestros dirigentes no han sido capaces de hacerlo.

Y el actual presidente de Ecopetrol no habla de esto, y si piensa gastar en energías solar y eólica y en hidrógeno cuando aquí se tiene una fuente importante de ingresos. Para esto hay que pensar en Ecopetrol como una empresa petrolera y no como una empresa eléctrica.

La política actual no reducirá el déficit del Fondo de Estabilización de Precios

La política actual de los precios conduce a un callejón sin salida. Llegar a cumplir con la absurda fórmula de precios implica hoy, suponiendo costos de oportunidad iguales a los de abril de 2023, realizar aumentos fuertes de los precios de los combustibles: a 18.018 pesos el galón en la gasolina corriente y a 22.000 pesos el diésel oil (en abril de 2023 el precio era de 9.357 pesos el galón), lo que conduciría a fuertes protestas.

Para la gasolina significa un aumento de 56% y para el diésel de 135%. O sea, si no hay incrementos en estos porcentajes de un solo jalón, el déficit del Fondo aumentará mes tras mes. Por solo el diésel oil, el déficit del Fondo de cada mes sería de aproximadamente de 1,4

billones de pesos si el precio sigue congelado. Por el lado de la gasolina, con el supuesto de que a finales de 2024 el ingreso al productor se iguala con el costo de oportunidad, se aumentaría el déficit del fondo en 5,27 billones. Al final de 2024 se tendrá un déficit cercano a los 60 billones de pesos. Estamos en un despeñadero si no se cambia la política. El Fondo es un barril sin fondo. Este nudo gordiano solamente se puede resolver acabando el Fondo.

¿Cuándo lo entenderán en este gobierno de cambio? Su eliminación quita un factor que presiona el déficit fiscal y deja los brazos libres para aumentos suaves o fuertes de los energéticos según las circunstancias y para tener márgenes para aumentar el gasto social.

Propuesta

Cambiar la fórmula para considerar solamente costos reales de producción internos y de importaciones, incluyendo un margen para Ecopetrol de 40% a 100’%

Eliminar el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, monstruo creado en el gobierno de Álvaro Uribe Vélez

Eliminar el concepto de costo de oportunidad también para el GLP y el gas natural

Modernizar la refinería de Barrancabermeja y avanzar en un plan de petroquímica para eliminar importaciones que ahorrarían por lo menos 7.000 millones de dólares anuales

Conclusiones

No hay tal subsidio como dice el pensamiento dominante sobre esta materia, que es la unión de la derecha y la seudo izquierda, de la izquierda fucsia (de rojo desteñido, ver Diego Fusaro La izquierda fucsia), de la izquierda woke (ver Antonio Rangel Woke o wokeismo: una ideología emocional, identitaria), de los neoliberales, de los neoclásicos, de los llamados keynesianos y de los que se llaman progresistas y partidarios del cambio. Es la unión de Uribe, Santos, Duque y Petro.

Hay que abandonar la ortodoxia que tanto daño hacen a Colombia y el mundo.

Diego Otero Prada, Presidente de la Asociación Colombiana de Economía Crítica-ACECRI y miembro de Número de la Academia de Ciencias Económicas-ACCE

Foto tomada de: El Colombiano