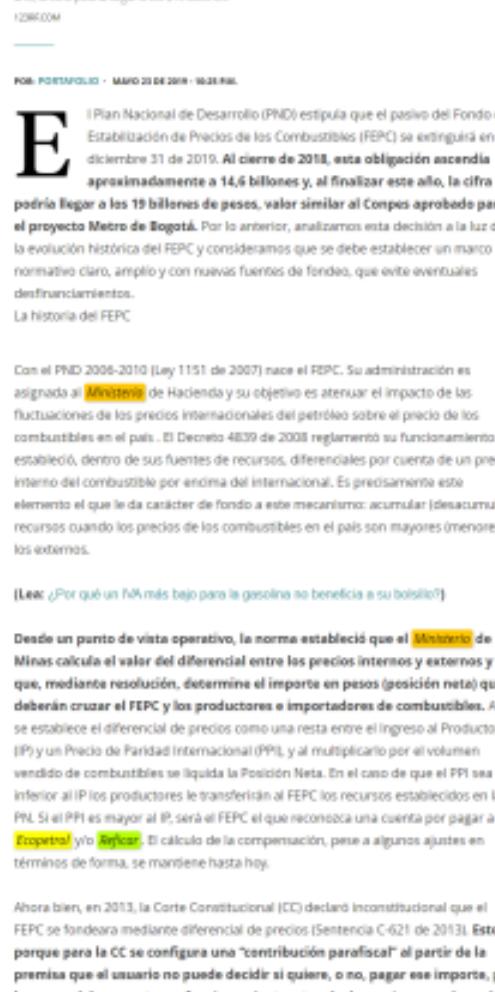


# Un barril sin fondo

Es clave saber cómo funcionará el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo después del 2020.



Al cierre de 2018, el déficit del Fondo de Estabilización ascendió a \$14,6 billones y, al finalizar este año, la cifra podría llegar a los \$19 billones.

IZQUIERDO.COM

POB-PORTAFOLIO - MARTES 21 DE MARZO DE 2017 - 10:21 PM

**E**l Plan Nacional de Desarrollo (PND) estipula que el pasivo del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC) se extinguiría en diciembre 31 de 2018. Al cierre de 2018, esta obligación ascendía aproximadamente a 14,6 billones y, al finalizar este año, la cifra podría llegar a los 19 billones de pesos, valor similar al [Correspo aprobado para el proyecto Metro de Bogotá](#). Por lo anterior, analizamos esta decisión a la luz de la evolución histórica del FEPC y consideramos que se debe establecer un marco normativo claro, amplio y con nuevas fuentes de fondos, que evite eventuales desfinanciamientos.

La historia del FEPC

Con el PND 2006-2010 [Ley 1151 de 2007] nace el FEPC. Su administración es asignada al [Ministerio de Hacienda](#) y su objetivo es atenuar el impacto de las fluctuaciones de los precios internacionales del petróleo sobre el precio de los combustibles en el país. El Decreto 4839 de 2008 reglamentó su funcionamiento y estableció, dentro de sus fuentes de recursos, diferenciales por cuenta de un precio interno del combustible por encima del internacional. Es precisamente este elemento el que le da carácter de fondo a este mecanismo: acumular (desacumular) recursos cuando los precios de los combustibles en el país son mayores (menores) a los externos.

[Leer: [¿Por qué un IVA más bajo para la gasolina no beneficia a su bolsillo?](#)]

Desde un punto de vista operativo, la norma estableció que el [Ministerio de Minas](#) calcula el valor del diferencial entre los precios internos y externos y que, mediante resolución, determine el importe en pesos (posición neta) que deberán cruzar el FEPC y los productores e importadores de combustibles. Así, se establece el diferencial de precios como una resta entre el ingreso al Productor (IP) y un Precio de Paridad Internacional (PPI) y al multiplicarlo por el volumen vendido de combustibles se liquida la Posición Neta. En el caso de que el PPI sea inferior al IP, los productores le transferían al FEPC los recursos establecidos en la PN. Si el PPI es mayor al IP, será el FEPC el que reconozca una cuenta por pagar a [Ecopetrol](#) y/o [Sopetrol](#). El cálculo de la compensación, pese a algunos ajustes en términos de forma, se mantiene hasta hoy.

Ahora bien, en 2013, la Corte Constitucional (CC) declaró inconstitucional que el FEPC se formara mediante diferencial de precios (Sentencia C-621 de 2013). Esto, porque para la CC se configura una "contribución parafiscal" al partir de la premisa que el usuario no puede decidir si quiere, o no, pagar ese importe, por lo que se debe soportar su funcionamiento a través de una Ley y no de un Acto Administrativo, como se tramitó inicialmente.

[Leer: [Alivio de \\$1,8 billones al fondo de precios de los combustibles](#)]

Esta decisión obligó al legislador a esquivar el diferencial de precios del conjunto de recursos del FEPC y establecerlo mediante rendimientos financieros, créditos del Tesoro Nacional y Presupuesto General de la Nación (PGN). Es decir, se configuró un instrumento que difiere de la naturaleza misma de un fondo y se asemeja más a un subsidio común -el FEPC no recaudaba por diferencial de precios, pero se transfería por ese concepto-.

En la Reforma Tributaria de 2014 (Ley 1739 de 2014), el Gobierno revivió esta figura. Sin embargo, nuevos y distintos vicios de forma llevaron a la CC en 2015 a declarar una vez más la inconstitucionalidad de esta (Sentencias C-726 y C-744 de 2015) y, con ello, a extender la inconstitucionalidad financiera del FEPC. En 2016, a través de la denominada Reforma Tributaria Estructural (Ley 1819 de 2016), se creó el [diferencial de precios como contribución parafiscal](#). El Decreto 1451 de 2018 reglamentó el mecanismo de funcionamiento del FEPC y señaló que los recursos del mismo podrán provenir de: rendimientos financieros, créditos del Tesoro Nacional, recursos del PGN, contribución parafiscal del combustible (diferencial de precios) y de bonos u otros títulos de deuda pública.

[Leer: [Impuestos a la gasolina, ACPM y carbono subirán desde febrero](#)]

En términos generales, es evidente la dificultad normativa por la que ha atravesado el FEPC, lo que se traduce que entre 2013 y 2017 su fuente de financiación fuera específicamente deuda. Por lo tanto, la posibilidad de aprovechar la calda internacional de los precios del crudo entre 2014 y 2016, para acumular recursos el FEPC, se estropeó y significó un crecimiento inusitado de obligaciones por pagar al [Ministerio de Hacienda](#).

## LA MALA HORA

Al cierre de 2018, se acumulan Posiciones Netas Iiquidadas del FEPC por 8,8 billones de bonos emitidos por la Nación, 1,8 billones de sus intereses causados y 3,9 billones de Posiciones Netas sin liquidar del año corriente, para un total de 14,6 billones de pesos. De extenderse el ciclo de precios altos del petróleo, la Posición Neta en 2019 a favor de productores e importadores podría crecer al mismo ritmo que en 2018. Por lo anterior, urge que el [Ministerio de Hacienda](#) informe cómo funcionaría el Fondo después de 2020, cuando la Nación haya asumido solidariamente todos sus compromisos, de acuerdo a la Instrucción del PND vigente. No tiene mucho sentido que el FEPC continúe operando de la misma manera como lo viene haciendo -más allá que hoy en día ya existe un marco legal y normativo claro-, conforme los resultados en un par de años probablemente sean los mismos.

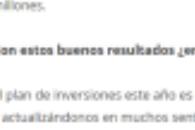
Sí bien el Artículo 34 del PND autoriza al [Ministerio de Hacienda](#) para que realice las coberturas financieras que considere necesarias para estabilizar el precio interno de los combustibles -usando como subyacente el precio del petróleo y/o del dólar-, es necesario avanzar en su reglamentación tácita.

Lo anterior supone una necesaria pedagogía para que el país comprenda los beneficios de este tipo de estrategias de gestión de riesgos financieros y de mercado, en un contexto de alta volatilidad de los precios internacionales. Así mismo, se debe aprender de los errores del pasado y proveer un marco normativo y legal claro, que blinde al FEPC y evite que la Nación vuelva a ser su válvula de oxígeno, máxime cuando se reconoce la función social de estabilizar los precios.

Cristhian Cruz Moreno  
Especialista Investigaciones Económicas - Coficelcolombiana

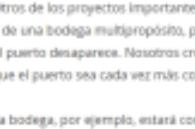
## RELACIONADOS

## RECOMENDADOS



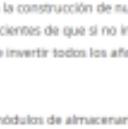
### Petróleo: la producción directa de Ecopetrol es el 59% del total

Última actualización - mayo 23 de 2018 - 10:25 pm.



### Prestos se despliega y lanza nuevo sitio de pago

Última actualización - mayo 23 de 2018 - 10:25 pm.



### Avianca y Tropel suscriben contrato por \$1,2 billones

## REPORTAR ERROR

## IMPRIMIR

## TE PUEDE GUSTAR



### Conoce el plan para liquidar deudas atípicas

Última actualización - mayo 23 de 2018 - 10:25 pm.



### Elige tu mejor plan y haz tus pagos

Última actualización - mayo 23 de 2018 - 10:25 pm.



### La estrategia que llevó a los colombianos a plasmar su estilo ancho en el mundo

Última actualización - mayo 23 de 2018 - 10:25 pm.

## Siga bajando

PARA ENCONTRAR MÁS CONTENIDO



# 'El problema está en las viviendas de más de 360 millones de pesos'

En la actualidad, los segmentos medios y altos de vivienda registran un inventario importante sin vender.



Domingo Chinea, presidente del Grupo Empresarial Puerto de Santa Marta, tomó el cargo en mayo de 2017.

comesa

POB-PORTAFOLIO - MARTES 21 DE MARZO DE 2017 - 10:21 PM

**A**unque el aumento en la cantidad de carga movilizada entre 2017 y 2018 solo representó un 1%, la inversión en infraestructura y tecnología que ha hecho el puerto de Santa Marta en los últimos años ha vuelto mucho más eficientes sus operaciones, lo que repercutió en un crecimiento significativo de sus utilidades.

De acuerdo con Domingo Chinea, presidente de la organización, en los últimos 18 meses le han entregado más dividendos a los accionistas que en el neto de los últimos 10 años.

Por eso, la compañía se ha planteado un ambicioso plan de inversión, con el que planean aumentar su capacidad este año.

[Leer: [Desbanca aumenta su participación en la Sociedad Portaria de Santa Marta](#)]

¿A quién se lo atribuyen?

Ha sido un gran esfuerzo de todo el mundo. La carga ha crecido, pero lo más importante es la gestión de la gente que ha hecho un gran esfuerzo. Y eso ha tenido repercusiones positivas no sólo para nosotros sino para todo el [comercio](#) exterior colombiano.

Específicamente hablamos de reducción de costos, aumento de ingresos y optimización en la operación. Habla ineeficiencia en varios procesos operativos y eso se mejoró. Se hicieron inversiones en temas logísticos, como por ejemplo, en nuevos dobletes, en nuevas cuchillas, en basculas, se compraron software y se hicieron captaciones. Es toda una sumatoria de pequeñas iniciativas.

[Leer: [El Puerto de Santa Marta estrena escáneres no intrusivos](#)]

En graneles sobre todo se hizo un esfuerzo enorme, tenemos problemas con los equipos de descarga y comprimos nuevos. También adquirimos equipos de transmisión y de transporte.

Pero es importante subrayar que todo esto ha sido cuestión de optimización, no hemos sacado a una sola persona de su trabajo. Al contrario, hemos contratado nuevo personal para manejar los nuevos equipos.

Y por eso ahora somos más eficientes en la descarga y el almacenamiento. Nosotros sabemos que el éxito de los puertos y del nuestro, es la eficiencia. Mientras más eficiente es la infraestructura de un puerto, más ingresos llegarán.

[Leer: [Puerto de Santa Marta recibe por segunda vez la certificación Ecoports](#)]

Además, empezamos a brindar nuevos servicios, uno de ellos es que le estamos entregando en la puerta de su bodega la carga a los clientes que se localizan en Santa Marta.

[Leer: [¿Cuánta carga están moviendo?](#)]

El puerto de Santa Marta movilizó 2.187.772 toneladas de carga en el 2018, lo que significó un crecimiento del 1% en comparación con el 2017. Eso equivale a unas 65.439 toneladas.

Este año esperamos llegar a los 2.3 toneladas de carga y queremos seguir creciendo en exportaciones, que es nuestro fuerte.

Hoy el 60% de lo que movilizamos son exportaciones. Eso es lo contrario a lo que sucede en otros puertos, en los que la mayor parte de la carga es de importación.

De hecho, nosotros nos consideramos el puerto del agro colombiano. Desde nuestras instalaciones salen banano, plátano, aguacate, uchuvas, limón, flores, entre otros productos.

Y nuestra labor está muy encaminada a garantizar esas exportaciones. Incluso, en el mes de junio, van a llegar dos naves más de divisas al puerto de Santa Marta en los últimos 10 años.

Por eso, la compañía se ha planteado un ambicioso plan de inversión, con el que planean aumentar su capacidad este año.

Principalmente la exportación de contenedores tiene que ver con los bananos. De este producto agrícola se movieron 32.570 contenedores.

La parte del aceite de palma también nos parece muy importante de mencionar porque es el tercer ruteo de exportación, luego del carbón y del banano. Y

calculamos que este año podríamos llegar a mover entre 700.000 y 800.000 toneladas de aceite de palma para el exterior.

En suma, el año pasado el puerto recibió 886 naves y los tiempos de fondeo disminuyeron un 52%.

Eso significa para los flotadores e importadores, un ahorro aproximado de US\$4.3 millones.

[Leer: [Con estos buques resultados ¿en qué están insinuando?](#)]

El plan de inversiones este año es bastante grande, estamos comprando maquinaria y actualizándonos en muchos sentidos. Incluso queremos dragar, y para eso estamos haciendo el proceso respectivo en la ANTA. La idea es remover 35.000 metros cúbicos de materiales para garantizar 15 metros de calado.

Otro de los proyectos importantes para el 2019 será la construcción de nuevos silos y de una bodega multi propósito, porque somos conscientes de que si no invertimos, el puerto desaparece. Nosotros creemos que hay que invertir todos los años para que el puerto sea cada vez más competitivo.

La bodega, por ejemplo, estará constituida por tres módulos de almacenamiento en un área total de 3.590 metros cuadrados y tendrá una capacidad de 18.000 toneladas. La inversión es de \$6.400 millones la construcción va a durar seis meses. En cuanto a los silos, hoy en día el puerto cuenta con una batería de 11 silos, que suman una capacidad de 63.000 toneladas.

La ampliación contempla construir cuatro nuevos: dos de 6.500 toneladas, uno de 2.200 toneladas y otro de 4.600 toneladas, para almacenamiento de granel vegetal.

Terminado el proyecto, bendaríamos 19.800 toneladas adicionales, para completar una capacidad de 82.800 toneladas. La inversión estimada para esta operación es de US\$8 millones.

[Leer: [Adriana Carolina Leal Acosta](#)

adriela@portafolio.co

## RELACIONADOS

## IMPRESAS

### Banco Itaú lanza avanzada de servicios digitales en el país

Última actualización - mayo 23 de 2018 - 10:25 pm.



### Colombia tiene 28 empresas entre las mejores para trabajar

Última actualización - mayo 23 de 2018 - 10:25 pm.



### Petrobras vende el 51% de su red de gasolineras a la estadounidense Marathon

Última actualización -