

Gasolina cara y la política del amor

Septiembre 14, 2022



Juan Pablo Fernández

Economista. Analista económico, de políticas públicas y problemáticas sociales. Twitter:

@FernandezMJP

La idea de Petro de subir el precio de la gasolina se hace, como en la tributaria, siguiendo una recomendación del Fondo Monetario Internacional (FMI). En 2019, a pedido de Carrasquilla, el Fondo produjo un documento (Reforma de los precios de la energía, Informe país No. 19/344) en el que recomendó eliminar el diferencial de precios de los combustibles en zonas de frontera, cambiar el método de ajuste del precio interno por un sistema de bandas y tener cuidado con el valor del diésel. Y, ante posibles impactos de las "recomendaciones" en los hogares de menores ingresos, propuso ampliar los programas sociales, vieja fórmula del Banco Mundial y el FMI que unta de vaselina sus políticas regresivas. Después, en el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2022, el ministro Restrepo incluyó lo recomendado por el FMI.

Para justificar seguir la línea trazada en el gobierno anterior, ha renacido el argumento de que los ricos son los que tienen carro. En el país hay registrados 17,56 millones de vehículos (RUNT), de los cuales 10,54 millones son motos y 6,44 millones automóviles, camionetas y camperos. La mitad de los carros son de modelos anteriores al 2010 y, en 2021, 97% de las motos vendidas cuentan con cilindrajes inferiores a 250cc. Es alejado de la realidad decir que los vehículos están entre los potentados. Además, las tipologías de vehículos anotadas se mueven en un 98% con gasolina (UPME), a cuyos propietarios o usufructuarios les sería afectada su economía por cuenta de poner el galón del combustible en cerca de veinte mil pesos.

18,5% de la energía que se consume en Colombia (UPME) es gasolina motor, 2.143 millones de galones en 2021 (Fondo Soldicom), demanda que entre 2012 y 2021 creció 66%. Después del bajonazo del 2020, el consumo de este combustible ha aumentado hasta ubicarse en agosto en 209 millones de galones, 37% de estos importados. Los combustibles líquidos son un bien intermedio fundamental para la sociedad. Dan la energía para movilizar a las personas en la vida diaria, incluida la actividad económica. El agro demanda gasolina. También el transporte de carga, la industria, el comercio de bienes y mercancías, y la prestación de servicios. Por eso, aumentar en \$1.000 el precio de los combustibles eleva la inflación en 0,65% (MinHacienda), porque al crecer el Índice de Precios al Productor también sube el Índice de Precios al

VEA TAMBIÉN



Todo tiene que ver con el agua

Columna de Roberto Ramírez
Ocampo

OTRAS SECCIONES

CAMPO

Aguacate Hass con rumbo a Chile: Colombia abrió nuevo mercado

CAMPO

Propuestas de la reforma tributaria desconocen la realidad económica y social de los cafeteros: Dignidad Agropecuaria

INDUSTRIA

En Latinoamérica se desconfió de la información tributaria que dan las multinacionales

INDUSTRIA

¿Cómo le ha ido a Colombia en el TLC con Estados Unidos?

INDUSTRIA

Cambios a la Ley del Libro afectarían al autor, al editor y al librero: Cámara Colombiana del Libro

Consumidor.

La importancia de la gasolina como fuente de energía se extiende a la economía del hogar. Cuando un colombiano se acerca a la estación de servicio y paga \$9.445 por el galón, esto equivale al 15% del ingreso per cápita diario del país, mientras a un ciudadano estadounidense el mismo acto le implica gastar el 2,2% de su ingreso diario, a un japonés el 4,1%, a un inglés el 5,7% y a un argentino el 13%. Llevar el precio interno de la gasolina al que se paga por un galón en el Golfo de México (\$18.000-\$20.000), así sea gota a gota, duplicaría lo que destina hoy en gasto el colombiano medio. ¡Se pasaría del 15% al 30,2% del ingreso promedio diario!

Para dar el salto de diez mil pesos en el precio interno de la gasolina se usa como argumento el déficit en el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, FEPC. El fondo empezó a operar en 2008 para suavizar el aumento de precios de los combustibles iniciado en el gobierno Pastrana, cuando el precio al internacional y la tasa de cambio entraron al juego de la fórmula. Una decisión guiada por la intención de liberar el mercado de la gasolina y abrirles camino a las importaciones, las cuales hoy copan más de la tercera parte del consumo interno debido al déficit de producción interna de combustibles de calidad por la no modernización de la Refinería de Barrancabermeja.

El Fondo, salvo en 2020, 2009 y 2008, siempre ha funcionado con déficit, pero si se cruzan los saldos negativos con las transferencias de utilidades de Ecopetrol al gobierno nacional, el balance fiscal es positivo. Entre 2008 y 2021, las transferencias de la estatal por ganancias sumaron \$107,13 billones, seis veces el desbalance del FEPC (-\$20,05 billones). Para este año, se proyecta un déficit de entre \$25 y \$32 billones, según diferentes estimaciones. Al cierre del segundo trimestre, Ecopetrol dio utilidades por \$27,5 billones, ritmo que, de mantenerse, equivaldría a que parte de la renta petrolera siga siendo útil para garantizar el acceso a la energía para los habitantes del país.

¿Cuál es el origen del balance negativo del Fondo? La política pública en sí misma, porque el precio interno de la gasolina y el diésel se ató a precios foráneos, haciéndolo dependiente de la tasa de cambio y poniéndole como referencia el equivalente al 70% del valor de la gasolina en EE.UU. Sin embargo, como históricamente lo pagado allá supera lo cobrado aquí, la diferencia debe compensársele al refinador (Ecopetrol) porque se parte del supuesto de que, por no pagársele de esa forma, la petrolera exportaría toda la producción de crudo. Esta fórmula, derivada de la política de liberación del mercado de los combustibles, es la razón de las finanzas deficitarias en el FEPC.

¿Podría existir otra fórmula? Sí. Es posible hacer depender los precios internos de los costos de producción de Ecopetrol, empresa donde, incluyendo el peso de las importaciones de diésel y gasolina y los costos de transporte y refinación, el costo unitario de producción al segundo trimestre de 2022 fue de 53,4 dólares por barril (Ecopetrol). Esto haría valer un galón de gasolina en la puerta de la refinería US1,7, y no US2,77, como nos quieren poner a pagar Petro y sus amigos.

Con esta fórmula seguramente el precio de la gasolina subiría en forma paulatina hasta \$11.000. Aunque por los efectos inflacionarios de este aumento podría recurrirse a los mecanismos de estabilización del FEPC, así sea transitoriamente, para suavizar o evitar el golpe sobre los bolsillos de los consumidores y las finanzas operacionales de la actividad económica. Desde ahí es posible hacer ajustes usando como referencia el IPC o un índice que muestre la evolución de los costos de producción de la petrolera nacional, que recientemente han crecido en forma importante (entre 2021 y el segundo trimestre de 2022, el costo unitario por barril aumentó 37%). Como consecuencia, la administración del Fondo no haría nunca needed para las finanzas de

Como consecuencia, la administración del Fondo se haría menos pesada para las finanzas de la Nación.

La idea de Petro también perjudicaría a los hogares colombianos, y entre ellos a los bogotanos, los cuales hacen el 21% de los viajes diarios en moto, carro y otro tipo de vehículo movido a gasolina. Todas las actividades económicas bogotanas, formales e informales, emplean vehículos a gasolina para transportar alimentos y otros bienes y enseres en pequeñas cantidades. Y el 99% de los viajes diarios en moto en la capital son hechos por personas que viven en los estratos 1, 2, 3 y 4 (Encuesta de Movilidad 2019).

Si se divide a la población en diez partes –en deciles–, es posible ver los efectos de la propuesta en relación con el ingreso de la población en cada decil. Así cambiaría la equivalencia de un galón de gasolina en el ingreso diario, según cada decil:

Decil 1: de 119% a 242%.

Decil 2: de 44% a 89%.

Decil 3: de 30% a 62%.

Decil 4: de 23% a 48%.

Decil 5: de 20% a 40%.

Decil 6: de 16% a 32%.

Decil 7: de 13% a 26%.

Decil 8: de 11% a 22%.

Decil 9: de 9% a 18%.

Decil 10: de 4% a 8%.

El amor de Petro por el FMI nos está saliendo caro.

Columnistas

 Juan Pablo Fernández

Comparte en:      

COLUMNISTAS



¿Para qué una marca?

Una de las cosas que me ha acompañado siempre en la vida es la suerte, o en mis propias palabras: siempre he tenido rosca con Dios. Sé que esto suena raro, o por lo...

Lunes de ciencia. Compostaje

La electricidad como tormento

Isabel II: Lideresa incuestionable

CEO, Gerentes y Directores



Hecho en Sucre, Colombia: así están el calzado y las artesanías en ese departamento



¿Quiénes sentirán el alza de la gasolina?



¿Para qué una marca?



Corficolombiana ve una alta probabilidad de estanflación en Europa