

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Ekaterina Cuéllar

Julio 14 de 2015

Precio de los combustibles y el FEPC

La reversión en el precio de los *commodities* se extendió al componente de los energéticos durante 2014-2015, después de haberse observado una importante corrección en su componente de minerales durante 2011-2012. Ello implicó descensos en el precio del petróleo (Brent) hacia la franja US\$50-60/barril en los inicios de 2015, traduciéndose en una caída acumulada del orden del 50%-60% desde mediados de 2014.

Como resultado de ello, el precio de los combustibles al consumidor en Colombia también se redujo, debido a que su fijación se basa en el “costo de oportunidad de exportación” (siguiendo la práctica internacional de aquellos países que buscan la sostenibilidad de su sector petrolero). Estos son precisamente los lineamientos establecidos en la Resolución No. 181602 (gasolina) de 2011 y No. 181491 (ACPM) de 2012 del Ministerio de Minas. Nótese que el componente de ingreso del productor representa cerca del 55% del precio final de la gasolina y el 65% del ACPM.

Esta fijación técnica de los precios de los combustibles había sido criticada por varios partidos políticos y por el propio sector transporte. De hecho, los recurrentes paros derivaron en el congelamiento de los precios (especialmente del ACPM) o, peor aún, se “fabricaron” rebajas artificiales de los mismos.

Es claro que el reciente “fin anticipado del auge minero-energético” (afectando tanto precios como volúmenes) hace urgente reforzar los criterios de “costo de oportunidad” a la hora de fijar los precios locales de los combustibles. Por ejemplo, ya es un hecho que las reservas petroleras del país se han estancado en 2.308 millones de barriles, induciendo una reducción de disponibilidad para el país de solo 6.4 años en 2014 vs. 6.6 años en 2013. En este sentido, Colombia está “raspando la olla petrolera”, dado que los últimos grandes hallazgos fueron Caño Limón (1982) y Cusiana-Cupiagua (1991).

La buena noticia es que la “Mesa de Diálogo” (gobierno-gremios transportadores, según la Resolución No. 90042 de 2014 del Ministerio de Minas) se ha plegado a la aplicación de la regla técnica de fijación de los precios de los combustibles. Esto es un gran logro, a pesar de la Sentencia C-621 de 2013 de la Corte Constitucional, la cual ordenaba que el Fondo de Estabilización del Precio de los Combustibles (FEPC) solo podría desacumular recursos, lo cual es un gran contra-sentido económico, tratándose de un “fondo de estabilización” (ver *Comentario Económico del Día* 20 de noviembre de 2013). Ese *impasse* jurídico fue subsanado a través de la Ley 1739 de 2014, al crearse el “Diferencial de Participación” como contribución parafiscal del FEPC.

Continúa

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de Ekaterina Cuéllar

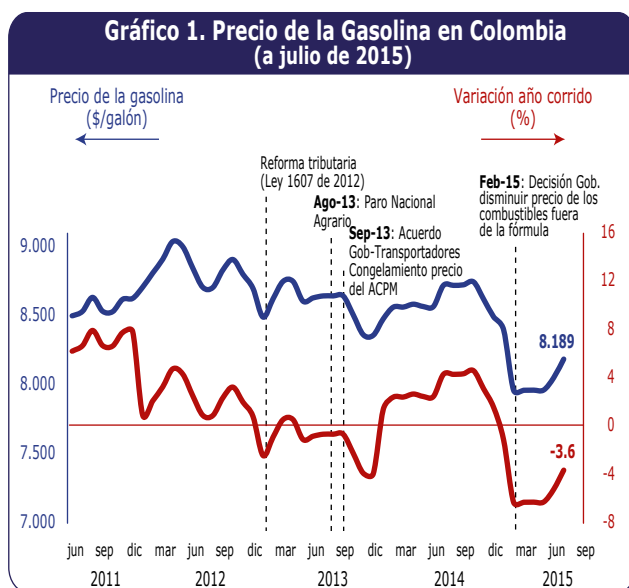
Recordemos que el FEPC ya acumula faltantes cercanos a los \$5.1 billones (0.7% del PIB), según el Marco Fiscal de Mediano Plazo de 2015 (MFMP-2015). Dicho déficit se ha venido cubriendo así: \$3.2 billones (0.4% del PIB) con emisión de TES; \$0.8 (0.1% del PIB) con créditos de tesorería; y \$1.1 billones (0.1% del PIB) aún se les adeudan a los refinadores. Los faltantes se explican por la tendencia ascendente que exhibieron los precios del petróleo durante 2011 y mediados de 2014, promediando el Brent valores de US\$110/barril. Además, un 62% del déficit del FEPC se ha venido causando por la venta de diésel por debajo de su costo, dado que Colombia importa el 54% del diésel que consume.

La anterior situación debería empezarse a subsanar con la entrada en funcionamiento de Reficar a finales de 2015. En efecto, la capacidad de refinación de crudo pesado de Colombia estaría elevándose del 25% al 50% cuando entre en operación Reficar, reduciéndose sustancialmente sus costos.

Para 2015, el MFMP-2015 proyecta un superávit en el FEPC de \$28.000 millones. Sin embargo, dicha meta se verá afectada por: i) la trayectoria de recuperación del precio del Brent, promediando cerca de US\$60/barril durante 2015, implicando que el efecto reciente de la inacción de la OPEP no afectaría mayormente el escenario que viene manejando Anif (promedio anual de US\$50/barril para la Cesta-Colombia); y ii) la corrección cambiaría, perfilándose la TRM hacia una devaluación promedio cercana al 26% en 2015.

Nótese que los precios de los combustibles han continuado con su lenta recuperación durante abril-julio de 2015. El gráfico 1 ilustra cómo el precio de la gasolina acumula una caída del -3.6% anual en lo corrido del año a julio de 2015 (vs. -6.3% al corte de marzo), mientras que el precio del ACPM se contrajo al -4.7% (vs. -10.3%), ver gráfico 2.

En síntesis, el gobierno ha hecho bien en mantener el criterio de “costo de oportunidad de exportación” en la fijación de los precios de los combustibles, pues Colombia no es una potencia exportadora de crudo. Hacia futuro, la trayectoria de los precios deberá continuar atada al precio internacional. De lo contrario, ello representaría una amenaza para: i) la estabilidad fiscal, pues los faltantes del FEPC deberán ser entonces asumidos por el Presupuesto Nacional; y ii) el gobierno corporativo de Ecopetrol, quien por mandato debe operar bajo criterios de precios de referencia internacional.



Fuente: cálculos Anif con base en Ministerio de Minas y Energía.



Fuente: cálculos Anif con base en Ministerio de Minas y Energía.