

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Ekaterina Cuéllar

Noviembre 23 de 2016

Precio de combustibles y el FEPC

La reversión en el precio de los *commodities* se extendió al componente de los energéticos durante 2014-2016, después de haberse observado una importante corrección en su componente de minerales durante 2011-2013. Ello implicó descensos en el precio del petróleo (Brent) hacia mínimos cercanos a los US\$30/barril a inicios de 2016, observándose actualmente repuntes hacia el rango US\$45-50/barril, a la espera de la materialización de los acuerdos de congelamiento de producción de la OPEP al cierre de noviembre.

El precio de los combustibles al consumidor en Colombia ha replicado dichas tendencias externas, al basarse su fijación en el “costo de oportunidad de exportación” (siguiendo la práctica internacional de aquellos países que buscan la sostenibilidad de su sector petrolero). Ello, según los lineamientos establecidos en la Resolución No. 181602 de 2011 (gasolina) y No. 181491 de 2012 (ACPM) del Ministerio de Minas. En efecto, el gráfico 1 ilustra cómo el precio de la gasolina se redujo en un -6.5% durante 2014-2015, observándose leves repuntes del +2.9% en lo corrido del año a noviembre de 2016. De manera similar, el precio del ACPM se contrajo un -9.6% durante 2014-2015, observándose recuperaciones marginales del +0.4% durante 2016 (ver gráfico 2).

Esta fijación técnica de los precios de los combustibles históricamente había sido criticada por varios partidos políticos y por el propio sector transporte. De hecho, los recurrentes paros de 2013-2014 derivaron en el congelamiento de los precios (especialmente del ACPM) o, peor aún, se “fabricaron” rebajas artificiales de los mismos. “Curiosamente”, dicha animadversión contra la fórmula no se sintió

en el reciente paro de junio-julio de 2016, donde fueron evidentes los menores precios de los combustibles para los transportadores (con una ponderación cercana al 40% en sus costos); no contentos con ello, ahora vienen insistiendo en revivir la tabla de fletes, ver *Comentario Económico del Día* 18 de octubre de 2016.

Es claro que el fin 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 el colapso en la actividad exploratoria estará reduciendo la producción petrolera hacia niveles cercanos a los 700.000 bd en 2018-2020 (vs. los 894.000 bd que se observan en lo corrido del año a octubre de 2016), con la preocupación adicional de contar actualmente con solo 5.5 años de reservas. En este sentido, Colombia está “raspando la olla petrolera”, dado que los últimos grandes hallazgos fueron Caño Limón (1982) y Cusiana-Cupiagua (1991).

El agravante de todo esto proviene de las dificultades normativas que han plagado al Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC), las cuales han pasado relativamente desapercibidas en la coyuntura actual de bajos precios del petróleo. Recordemos que la Corte Constitucional-CC (Sentencia C-621 de 2013) ordenó que dicho FEPC solo podría desacumular recursos, lo cual es un gran contra-sentido económico, tratándose de un “fondo de estabilización” (ver *Comentario Económico del Día* 14 de julio de 2015). Si bien ello se trató de subsanar mediante la creación del llamado “Diferencial de Participación” como contri-

Continúa

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de Ekaterina Cuéllar

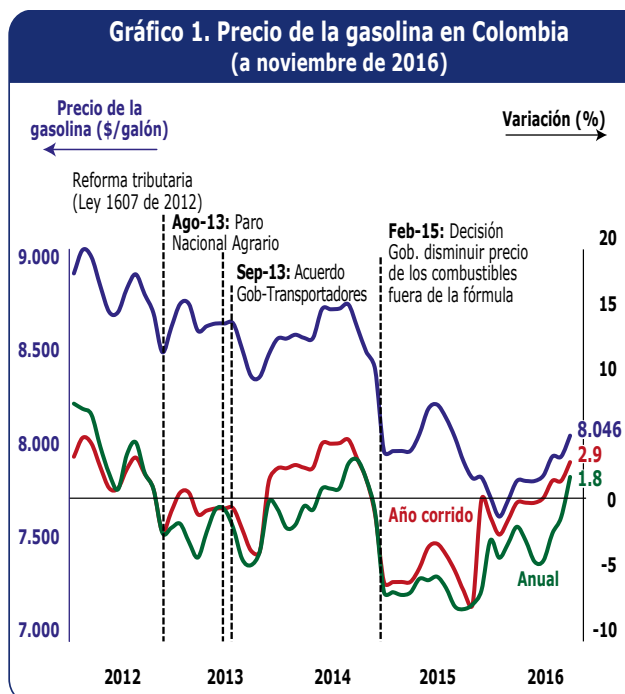
bución parafiscal del FEPC (Ley 1739 de 2014), la CC resolvió (Sentencia C-726 de 2015), una vez más, declarar inexecutable dicho ingreso, dejando al FEPC sin fuentes de financiamiento.

Recordemos que el FEPC ya acumula faltantes cercanos a los \$5.4 billones (0.6% del PIB), según el Marco Fiscal de Mediano Plazo de 2016 (MFMP-2016). 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. Durante 2015-2016, dichos faltantes han tenido que ver más con: i) las mayores importaciones de refinados ante el cierre de Reficar por sus obras de modernización; y ii) los mayores cupos de combustibles subsidiados en la zona de frontera con Venezuela, ante los cierres derivados de inconvenientes con la Administración Maduro.

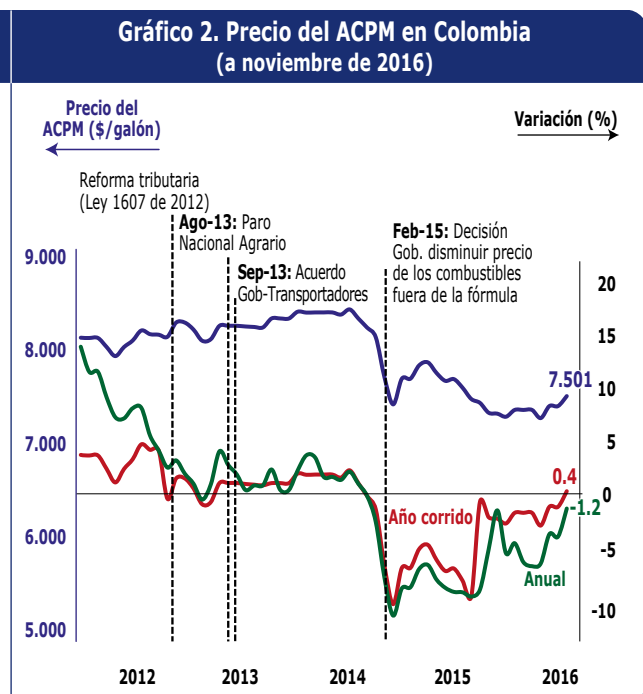
La anterior situación debería empezarse a subsanar con la entrada en funcionamiento en pleno de Reficar (probablemente durante este cierre de 2016 o inicios de 2017). Con ello, la capacidad de refinación de crudo pesado de Colombia estaría elevándose del 25% al 50%, reduciéndose sustancialmente sus costos.

Para 2017, el MFMP-2016 proyecta una leve corrección en el déficit del FEPC hacia los \$651.000 millones (vs. \$802.000 millones que probablemente se observarían al cierre de 2016). Sin embargo, dicha meta se verá afectada por: i) la trayectoria de recuperación del precio del Brent, promediando cerca de US\$52/barril durante 2017 (vs. US\$43/barril en 2016), ante eventuales acuerdos al interior de la OPEP y Rusia; y ii) la persistente necesidad de importación de combustibles, pese a la entrada en funcionamiento de Reficar, ante el colapso en la producción y la actividad exploratoria (perforándose tan solo cerca de 15 pozos durante 2016).

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.