

Congelamiento de precios:

Las petroleras pretendían intereses de 12 por ciento

En julio pasado, luego de cuatro meses de negociaciones, el Gobierno, los productores y la empresa de refinación acordaron estabilizar los precios de la gasolina y el diesel, por lapso de 12 meses. Esta operación generará una deuda con las petroleras si el precio internacional se sitúa por encima del promedio nacional, por el contrario, podrá ser pagada si el precio baja. Fue un buen negocio, dicen las autoridades del sector al haber logrado pactar un interés sobre el crédito emergente del acuerdo en sólo 8 por ciento, contra un 12 que pretendían las empresas petroleras.

Erick Rojas

Según sostienen los altos funcionarios de gobierno, el 8 por ciento de interés que se les reconoce a las empresas petroleras por el crédito emergente del congelamiento de la gasolina y el diesel es un buen negocio para el país. Las empresas pretendían obtener un interés de 12 por ciento, pero salieron a relucir la pasta y visión de los negociadores bolivianos para convencerlas que acepten cuatro puntos por debajo de sus iniciales pretensiones. "Significa un buen crédito", dijo el Viceministro de Energía e Hidrocarburos, Alberto Contreras.

El acuerdo de estabilización de precios tiene un plazo de 12 meses, para sostener inalterables tanto la gasolina como el diesel. La deuda que surja a favor de los productores, cuando el precio esté por encima del mercado internacional, será pagada cuando el precio se encuentre debajo del promedio internacional.

Sin embargo, en noviembre el gobierno ya piensa en un "colchón financiero" para mantener estables los precios del diesel importado y nacional, y de la gasolina especial. Este nuevo intento de estabilización de los precios supone mejorar los ingresos del TGN mediante la



ampliación de los márgenes del Impuesto Especial a los Hidrocarburos (IEHD) y será normada mediante Ley Complementaria a la Ley de Reactivación. Para el diesel importado se propone una variación de Bs0,68 hacia arriba o abajo; en los casos del diesel oil nacional y la gasolina especial la modificación sería de 0,80 bolivianos. La actualización de los valores de acuerdo a la variación del tipo de cambio de la moneda nacional respecto al dólar estará a cargo del Servicio Nacional de Impuestos Internos.

Según el Viceministro de Energía e Hidrocarburos, la ampliación podría permitir que el consumidor final no sea afectado por drásticas variaciones en los precios de los principales carburantes. Para la gasolina premium, gasolinas de aviación, lubricantes y otros productos, el impuesto se determinará en función a las alícuotas propuestas y un margen que se mantendrá en los actuales 12 centavos de bolivianos.

Las negociaciones realizadas en julio último, entre Gobierno, productores y la empresa de refinación culminaron en un buen acuerdo para estabilizar los precios. Las nuevas alzas del precio en el mercado internacional del petróleo, no afectan los precios internos de la gasolina y el diesel, pero generará un crédito para el TGN a un interés de 8 por ciento.

Contreras, asegura que la tasa de interés pactada con las petroleras no puede ser considerada alta. Esta era la única alternativa, pues "las empresas no pueden recurrir al mercado internacional para traer dinero, ni trabajan como entidades independientes en el país".

Hipotéticamente, si las empresas petroleras captaran fondos en el mercado local significaría someterse a tasas de interés más elevadas que los convenidos en el acuerdo (8%). En este caso, el gobierno hubiera optado por tomar un crédito externo, buscando tasas de interés menores, pero hubiera representado un golpe al TGN y al Estado.

Las expectativas de las empresas petroleras era negociar el crédito emergente con una tasa de interés del 12 por ciento, el gobierno ha logrado negociar al 8 por ciento. Esto significa un buen crédito y una buena negociación, dijo.

Incondicionalidad con el mercado internacional

Los ciudadanos, agobiados por el precio de los carburantes, se preguntan: ¿Por qué Bolivia se adhiere voluntariamente al mercado internacional para fijar precios en vez de hacer una excepción por nuestra condición de productores? La respuesta salta a la vista, dice el viceministro, en el pasado los precios eran fijados a dedo por el gobierno, era un mercado local inestable y caprichoso: si el TGN necesitaba más dinero el gobierno subía el precio, si habían problemas sociales bajaba el precio.

En la actualidad, se trata de promocionar mayores inversiones en el país, otorgar garantías al inversionista del sector, seguridad para que recupere su dinero y, si lo considera, repatriarlo sin dificultades. "Hay que decirle que vamos a reconocer esa inversión y, cuando descubra algo el inversionista, el país le va a pagar precio internacional por su producto".

Si el país no paga un precio internacional, el inversionista tiene la legítima opción de vender el producto en el mercado internacional, lo que ocasionaría el desabastecimiento interno. En este caso, paradójicamente, el país tendría que comprar el producto en el mercado internacional a precios internacionales.

Tampoco podemos darnos el lujo de tener precios diferenciados en el mercado interno, explica Contreras, porque significaría crear un subsidio cuyo costo debe asumir el empresario, el público o el Estado. El Estado ya no tiene los ingresos que tenía antes para tener subsidios cruzados, y tampoco lo puede hacer.

Homogeneidad

El Viceministro negó que los precios de los carburantes en Bolivia sean más elevados que en el resto de los países, "estamos muy parejos, no existe una gran diferencia" dijo, a tiempo de tomar como ejemplo el masivo contrabando del GLP hacia el Perú, como efecto contrario del precio subvencionado. El GLP nacional tiene un 30% de subvención, está artificialmente en Bs21 cuando debería estar en Bs30, esto explica que los camiones llenos de garrafas crucen la frontera hacia la república vecina, ese es el peligro de la subvención.

En Argentina el precio del diesel es más bajo, porque lo tiene subvencionado para el consumo agrícola y lo tiene cruzado con otros ingresos internos. En cambio, Bolivia, no cuenta con esa posibilidad.

Los carburantes bolivianos tienen un precio más alto en relación a los chilenos, porque el gobierno vecino trata de estabilizar sus productos, congelando el precio a costa de un mayor gasto (el proyecto costó más de 450 millones de dólares). En la actualidad, al gobierno chileno no le ha quedado más remedio que subir los precios hasta nivelarlos con los internacionales.

Sobre el Margen de Refinería y la conciliación

El acuerdo pactado es muy sencillo. Las empresas petroleras están haciendo un préstamo al consumidor final en una proporción del 90 por ciento y las refinerías en 10 por ciento. Este préstamo se les cancelará cuando los precios en el mercado internacional empiecen a bajar.

Si esto último no ocurre, quedará como un crédito pendiente a favor de las petroleras que, indudablemente, debe ser cancelado. El cálculo pesimista del gobierno sobre este crédito podría situarse en 18 ó 19 millones de dólares, al término del convenio.

La intención es mantener una estabilidad de precios para que los inversionistas controlen

sus costos en combustible y pueda tomar previsiones. En consecuencia, el acuerdo con los productores y las refinerías tiene el término de un año, pero existe una salvedad: Revisión al año y a los 180 días. Si a los 180 días el mercado interno se encuentra con precios más elevados de lo que debería ser, es decir, si hipotéticamente el mundo enloqueciera y los precios internacionales se situaran en \$us50, el país no estaría en condiciones de soportarlo, entonces se tendría que revisar el acuerdo con las petroleras y adoptar otra modalidad. Este es el significado de las cláusulas de salvedad de los 180 días que le permiten al gobierno revisar el esquema.

El otro caso hipotético, se refiere a la posibilidad de llegar a cero. En este caso, significará que el precio está de bajada, en adelante el consumidor final estaría beneficiándose. Sin embargo, si después de 365 días, el país tiene un saldo negativo, habrá dos formas de compensación: Primero, con un gasolinazo. En un periodo de seis meses subirá gradualmente el precio, hasta cubrir la deuda. Segunda alternativa, recurrirá a una modificación en el margen de refinería para compensar el desnivel de la deuda, para luego volver a bajar el margen.

El gobierno tiene la expectativa de que los precios encontrarán rápidamente su equilibrio, porque la medida del congelamiento ha sido tomada oportunamente, cuando los precios estaban en un nivel bastante elevado en el mercado internacional.

Las presiones de los países consumidores del crudo ejercitadas sobre la OPEP, tienen el objetivo de controlar los precios y los volúmenes en el mercado internacional. Esta tendencia ya se percibe y podrá mejorar aún más en lo sucesivo.

Como el precio promedio de 90 días sirve como base para fijar los precios nacionales, era inminente la aprobación de tres ajustes en los precios internos que fueron evitados con el acuerdo logrado con las empresas petroleras y la empresa de refinación, concluyó ■

Cálculo de precios de hidrocarburos líquidos

$$PR+MR=P.Ex \text{ Refinería}+T.Poliductos+T.otros+IEHD+IVA=PPT$$

$$PPT+MA+Nmay+Mmin.=PF=\$us32,21/\text{barril}$$

PR	Precio de Referencia	IVA	Impuesto al Valor Agregado
MR	Margen de Referencia	PPT	Precio Preterminal
P.Ex	Precio anterior de Refinería	MA	Margen de almacenaje
T.Poliductos	Transporte por poliductos	Mmay.	Margen mayorista
T.otros	Transporte de otros líquidos	Mmin.	Margen minorista
IEHD	Impuesto especial a los hidrocarburos	PF	Precio final