

INFOGRAFÍA

PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES

*Argentina es el segundo país de la región
con mayor costo de los combustibles.*



Autoridades
UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE AVELLANEDA

RECTOR

Ing. Jorge Calzoni

SECRETARIA GENERAL

A cargo de la Coordinación del
Observatorio de Políticas Públicas

Dra. Patricia Domench

COORDINADOR

Módulo Política Económica

Mg. Santiago Fraschina

RESUMEN GENERAL

- La inflación e inestabilidad cambiaria fueron los rasgos más notorios de los últimos años. El modelo de liberalización tarifaria y flotación del tipo de cambio, las causas de la volatilidad.
- La eliminación de los subsidios reflejó la apuesta por los mecanismos de mercado para la determinación de los diferentes precios de la economía. En este marco, es ilusorio pensar un esquema tarifario determinado por la oferta y la demanda, sin una convergencia alcista en los precios.
- Una expresión cabal de este fenómeno se ve en el mercado petrolero, en la cadena de valor del crudo hasta la venta de combustible en surtidores
- Es de destacar que, en tanto insumo primordial en cualquier actividad productiva, de manera directa o indirecta, su trayectoria es altamente relevante a la hora de evaluar la competitividad de cada país.
- En la determinación de este precio tan trascendente, la lógica desde 2016 también verificó una tendencia constante a la liberalización. La reducción en el subsidio del Estado sobre los combustibles se coronó en septiembre de 2017 cuando el precio interno se terminó de acoplar a su referencia internacional.
- En la presente infografía analizamos la evolución reciente del precio del combustible, estudiando las consecuencias del nuevo esquema comercial. Además, comparamos la trayectoria de precios internos con la de otras economías de la región. Por último, indagamos en los puntos de contacto entre el poder de compra de los salarios y los precios de los combustibles.
- En la comparativa regional, Argentina se posiciona entre los países más caros de la región en relación al costo del combustible. Su posición en el ranking se mantiene a pesar de la devaluación, que tendió a “abaratarse” el precio en dólares. Así, nuestro país continúa siendo la segunda economía con naftas más caras de la región, siendo solo superada por Uruguay.
- Ampliando la lupa, el país tampoco se encuentra en una posición favorable a nivel mundial. Comparando valores promedio en dólares, el precio en Argentina está por encima de África, Asia y América, y sólo por debajo de la región europea.
- Puertas adentro, el aumento promedio del precio en surtidor fue de 128% en promedio (en pesos). De manera desagregada, el Gasoil subió 118%, la Nafta Súper 126%, el Euro 129% y la Nafta Premium 141%. En todos los casos, por encima de la suba media de precios del período, que se posiciona en torno a 116%.
- En materia de poder adquisitivo, en noviembre de 2015 el salario medio alcanzaba para comprar casi 1045 litros de nafta, mientras que, en agosto del corriente año, sólo se pueden adquirir 906 litros, en promedio.
- En comparación a otras medidas de ingreso los resultados son similares. Por caso, con una jubilación mínima se podían adquirir 293 litros a fines de 2015, mientras que en el presente se compran sólo 229 litros (-22%). Asimismo, con una AUH se conseguían 186 litros cuando en la actualidad alcanza para 145.
- Pero el fenómeno inflacionario no es el único efecto pernicioso del modelo de explotación actual del mercado de hidrocarburos. Lejos de favorecer la producción, en la primera mitad del año la extracción de petróleo crudo bajó se mantiene un 9% abajo respecto a igual período de 2015. Todas las provincias, menos Tierra del Fuego, vieron menguado su volumen de producción.
- Con todo, producto de la desregulación del mercado, el precio del combustible aumentó hasta 141% en los últimos 34 meses.

INTRODUCCIÓN

Los combustibles suben sin pausa. El último aumento se registró el pasado 19 de agosto, cuando YPF, la petrolera estatal, aumentó un 1% las naftas por el incremento en el precio de los biocombustibles que autorizara el Ministerio de Energía. Se trata de la segunda suba en apenas dos semanas y la décima del año. A pesar de las fuertes subas, se espera que en septiembre vuelvan a dispararse los precios internos, en torno a un 10% promedio. Por lo crítica de la situación en el mercado se espera un nuevo boom del GNC para vehículos particulares y utilitarios.

Lo que ocurre con los combustibles es un verdadero problema para la economía del país, ya que es un bien muy inelástico, y la suba de precios no se resuelve con un sustituto generalizado. Al tratarse de un insumo estratégico, la suba de las naftas y el gasoil repercute en toda la cadena productiva. Los consumidores se ven notablemente afectados, porque llenar el tanque sale cada vez más caro. Este incremento resta ingreso disponible que los ciudadanos gastan en otros bienes, por lo que se resienten las ventas, afectando la producción y el empleo. Estas subas son un verdadero deterioro en la calidad de vida de la gente, que también resigna movilidad propia. Por otra parte, las empresas utilizan los combustibles para múltiples aplicaciones, ya sea como insumo para la producción, y en la logística de transporte de mercadería. Lo esperable es que las subas se trasladen a los precios finales,

aumentando la presión inflacionaria y el poder adquisitivo de la población. En un contexto de caída de ventas generalizada, tarifazos y ola importadora, la suba de los combustibles puede constituirse en la gota que rebalse el vaso de muchas empresas, y las haga tener que bajar sus persianas. No debemos dejar de recordar que Argentina es uno de los países más extensos del mundo, en donde las fábricas están localizadas en distintas provincias y muchas economías regionales son el sustento de millones de personas. La mayor parte de los bienes se transportan vía automotores que funcionan a gasoil. Asimismo, la actividad agropecuaria requiere de grandes volúmenes de dicho combustible para funcionar y las subas impactan en el ingreso de miles de pequeños productores.

La causa del aumento del precio de los combustibles desde la llegada de la Alianza Cambiemos al gobierno hay que buscarla en el conjunto de la política económica macrista. Con la idea de que la liberación de la economía traería buenos resultados, se eliminó el precio regulado del barril de petróleo a nivel local, lo que se denominada “barril criollo”. El objetivo de ese precio regulado era desacoplar los precios internos del precio internacional en dólares. El Gobierno apostó a la liberalización, creyendo en que se mejoraría el ánimo de los empresarios y atraería inversiones. Asimismo, con la última reforma impositiva, se modificó el impuesto de transferencia a los

combustibles (ITC) y se los gravó por emisión de dióxido de carbono, resultando en un aumento en el litro de la nafta súper de \$1,04 y de \$0,26 en la premium. A partir de septiembre se actualizarán los valores en concepto de impuesto a los combustibles y de adicional por dióxido de carbono, lo que agregaría un 1% a las subas que se esperan para el mes. Es la tercera actualización en el año en ese sentido.

No obstante, los augurios del libre mercado, la realidad demostró otra cosa. Los constantes aumentos de los precios de los combustibles hicieron que el mercado liberado solo durara ocho meses, y el Ministerio de Energía acordara un nuevo precio interno en 69,75 dólares por barril de petróleo, más un incremento de los precios del 3% mensual a partir de julio de 2018 hasta octubre de 2019 (aproximadamente un 40% de suba). Como las petroleras se resistieron a la nueva propuesta, el acuerdo se firmó solo por tres meses y mientras tanto se irá monitoreando el precio internacional. Pero lo que está complicando la situación es la devaluación de los últimos meses. El constante aumento del dólar pone presión a los precios de las naftas, mientras los salarios no acompañan estas subas. Si bien está un poco más arriba que el promedio regional, la capacidad de compra de los salarios argentinos, medida en litros de nafta que se pueden adquirir, está mucho más abajo que en 2015. Si el mercado cambiario no se estabiliza, será de esperar nuevas remontadas en el precio de este insumo clave, más allá de que, con la lógica actual del gobierno, todavía están con un importante atraso.

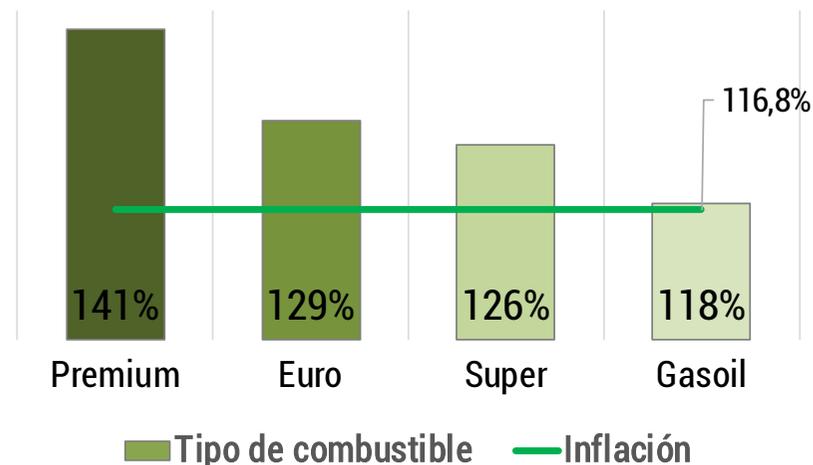
EL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES Y ESPIRAL INFLACIONARIO

El precio del combustible en la Argentina continúa aumentando por encima de la inflación general a partir de diferentes medidas que ha tomado el Ejecutivo que sirvieron para desregular los precios internos y anexar la evolución del valor del combustible a los precios de referencia de mercados externos. Esta lógica de funcionamiento del mercado de los combustibles implica que los precios locales se acomoden de acuerdo al valor del dólar y al precio del crudo internacional. Por tanto, con las subas del dólar de las últimas semanas/meses, los precios de las naftas y el gasoil se incrementaron de manera acelerada. Esto conllevó a la retroalimentación del proceso inflacionario vigente en el país, debido a que los combustibles son insumos básicos de diversas industrias, que a su vez deben reajustar los precios de los productos que comercializan (al menos parcialmente). Adicionalmente, el impacto se percibe de manera directa sobre aquellos hogares que utilizan el automóvil como medio de transporte. Por todo, el aumento en el valor del gasoil y de la nafta, afecta a la rentabilidad empresarial, al consumo interno, y disminuye el poder adquisitivo de la población (que aumentó menos que proporcionalmente en relación al combustible). Para analizar este escenario, se analiza en la presente infografía la evolución reciente de los precios de los combustibles en la Argentina, se compara el precio de los mismos en el mercado local respecto del resto del mundo, y se estudia su impacto sobre el poder adquisitivo de algunos

ingresos de la población tomados como referencia (salario medio y jubilación mínima).

Las medidas recientes aplicadas para desregular el funcionamiento del sector impactan mes a mes sobre los precios finales de los combustibles que se actualizan constantemente de acuerdo a la evolución del dólar y del precio del crudo internacional. En la práctica, esto conlleva una mayor inestabilidad macroeconómica por su impacto sobre la inflación y la actividad doméstica. Como se puede observar en el gráfico que sigue, elaborado en base a los costos medios que releva la Confederación de Entidades del Comercio de Hidrocarburos y Afines de la República Argentina (CECHA), los aumentos acumulados en combustibles ya son cuantiosos. Los precios de las naftas aceleraron su suba en los últimos meses, y en la medida en que la incertidumbre experimentada en el mercado cambiario se mantenga, este proceso podría acentuarse. Cabe destacar que diferentes analistas y actores del sector remarcan que todavía se verifica un atraso de entre el 15% y el 20% en los precios de los hidrocarburos a consumidor final. Después de haber renegociado acuerdos con las empresas refinadoras para este segundo semestre, el Poder Ejecutivo parece haberse quedado sin margen para frenar el traslado a precios finales de la suba de costos, con lo cual se esperan importantes correcciones para lo que resta del año, con sus correspondientes efectos de propagación de segunda ronda.

AUMENTOS EN COMBUSTIBLES, SEGÚN TIPO (en % de variación acumulado dic-2015-ago-2018)



Fuente: elaboración propia, en base a CECHA, INDEC e Instituto CABA.
Inflación agosto 2018 proyectada en base a REM-BCRA.

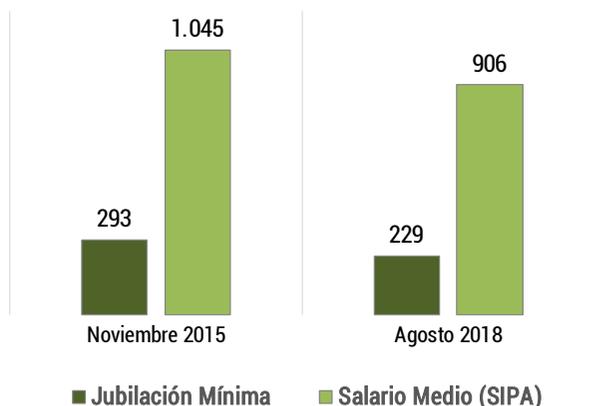
Es de notar que, producto de la evolución depreciación real del tipo de cambio y de la desregulación acordada por la Administración Nacional con las petroleras, el precio de los combustibles subió en promedio 128% desde diciembre de 2015 a la fecha. De este modo, mientras el índice general de precios denota una variación positiva de 108% desde diciembre de 2015 a agosto de 2018, en el mismo período, la Nafta Premium comercializada en los surtidores de YPF en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires aumentó 141%, la Nafta Súper, 126%, el Gasoil, 118%, y la Euro, 129%.

Por otro lado, el impacto del aumento del precio de los

combustibles sobre los ingresos de la población puede medirse analizando la pérdida del poder adquisitivo del salario medio y de la jubilación mínima, respecto de este bien. Es decir, evaluar la cantidad de litros de nafta que se podían comprar en noviembre de 2015 y aquellos que se pueden comprar en agosto de este año. De esta forma, se llega a la conclusión de que con una jubilación mínima se podían comprar 293 litros en noviembre de 2015 cuando en la actualidad una jubilación mínima alcanza para comprar 229 litros, esto es, una pérdida en el poder adquisitivo de 22%. Por su parte, el salario medio de los asalariados registrados pasó de representar 1.045 litros a 906 litros, en el mismo período (una caída en el poder de compra de 13%).

CAPACIDAD DE COMPRA DE COMBUSTIBLES

(en cantidad de litros que se pueden adquirir)



Fuente: elaboración propia, en base a CECHA y MTEySS.

Es dable destacar que, si compara la devaluación de la moneda nacional de 2018 respecto de la evolución del precio de los combustibles en el mismo lapso, se nota que éstos últimos aumentaron menos. Esto permite, proyectar posibles aumentos para lo que resta del corriente año. Asimismo, se deriva de lo anterior que, con la depreciación reciente de la moneda nacional, el precio en dólares de los combustibles se redujo. No obstante, lo antedicho, el precio de las naftas en el mercado local continúa siendo uno de los más altos de la región. En la siguiente tabla se puede observar la comparativa de precios para diversos países de Latinoamérica.

PRECIO DE LA NAFTA, SEGÚN PAÍSES

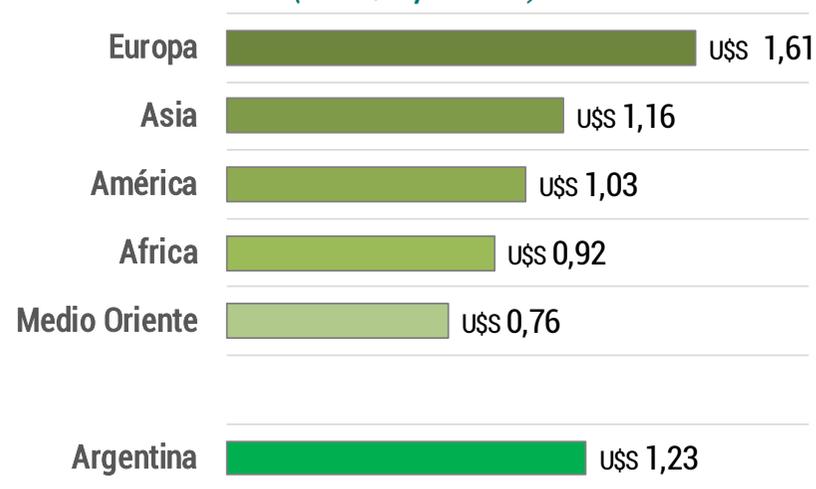
(en U\$S por litro)

País	2016	2017	ene-18	abr-18	ago-18	Variación % acumulada
Uruguay	\$ 1,36	\$ 1,54	\$ 1,60	\$ 1,78	\$ 1,83	35%
Argentina	\$ 1,01	\$ 1,10	\$ 1,25	\$ 1,38	\$ 1,23	22%
Chile	\$ 0,99	\$ 1,13	\$ 1,31	\$ 1,33	\$ 1,22	23%
Brasil	\$ 0,90	\$ 1,15	\$ 1,25	\$ 1,24	\$ 1,16	29%
Perú	\$ 0,95	\$ 1,00	\$ 1,05	\$ 1,07	\$ 1,15	21%
Paraguay	\$ 0,96	\$ 0,98	\$ 1,01	\$ 1,06	\$ 1,12	17%
Colombia	\$ 0,61	\$ 0,70	\$ 0,79	\$ 0,83	\$ 0,95	56%
Bolivia	\$ 0,50	\$ 0,52	\$ 0,54	\$ 0,54	\$ 0,69	39%
Ecuador	\$ 0,44	\$ 0,39	\$ 0,39	\$ 0,39	\$ 0,41	-7%
Venezuela	\$ 0,02	\$ 0,01	\$ 0,01	\$ 0,01	\$ 0,01	-50%

Fuente: elaboración propia, en base a Petrolprices. Nafta tipo Premium.
 En efecto, se puede advertir en la tabla cómo las variaciones positivas del valor del dólar impactaron sobre el precio en dólares del litro de nafta (que se redujo desde 1,38 dólares por litro en abril de 2018 a 1,23 dólares por litro en el corriente mes). Sin embargo, a pesar de estas caídas de los últimos meses, la Argentina continúa segunda en el ranking de países con los combustibles más caros de la región, sólo superada por Uruguay (que posee un precio 60 centavos de dólar superior por litro).

De manera análoga, se puede analizar la posición de Argentina en comparación con otras regiones del mundo (en materia de precios de combustibles). Surge de este análisis que, si bien los precios del combustible en Argentina son más baratos que los precios promedio en los países del continente europeo, son más elevados en relación a los del resto de las regiones como: América (incluyendo los países del Nafta), África, Medio Oriente o Asia (incluyendo también a los países de Oceanía).

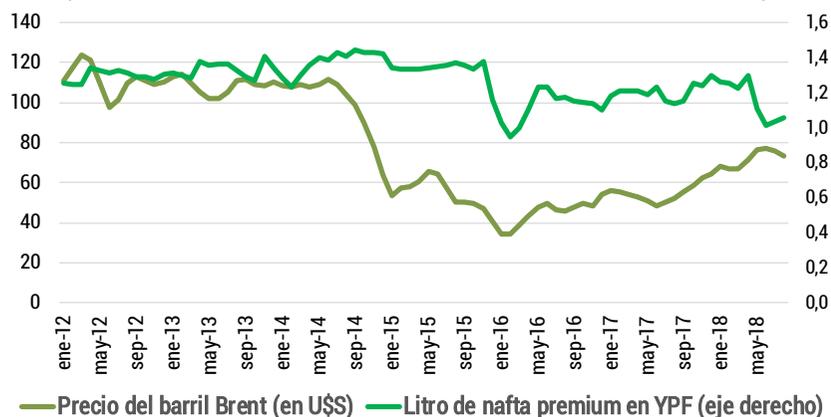
PRECIO DE LA NAFTA, SEGÚN REGIÓN (en U\$S por litro)



Fuente: elaboración propia, en base a Petrolprices. Nafta tipo Premium.

Por último, es relevante analizar lo sucedido con el precio del barril Brent en el mercado internacional y su comparación con los precios en dólares del combustible comercializado por YPF. Como se puede notar en el gráfico que se presenta a continuación, el precio del barril Brent se ha reducido considerablemente en el mercado internacional al pasar de unos 100-120 dólares en 2012-2014, hasta caer por debajo de los 50 dólares a fines de 2015.

RANKING DE INFLACIÓN MUNDIAL EN 2018 (en % de variación acumulado últimos 12 meses)



Fuente: elaboración propia, en base a CECHA y demás información de mercado.

En cambio, el precio del litro de nafta de YPF se mantuvo relativamente estable en dólares en aquellos años, con lo cual, las petroleras que vendían el combustible en el mercado interno no sufrieron caídas en sus ingresos y pudieron mantener sus tasas de rentabilidad. Por otro lado, luego de la abrupta caída de fines de 2014 que continuó durante 2015, el precio del Brent empezó una lenta recuperación hasta posicionarse alrededor de los 70 dólares en 2018. Esto implica incentivos para las empresas petroleras que operan internamente para la venta de combustible a los mercados externos y un desincentivo a comercializarlo internamente. Con

lo cual, el escenario, en caso de que el precio del Brent continúe su sendero alcista, es de presión sobre los precios internos del crudo (y, en consecuencia, de las naftas y el gasoil). Es decir, el escenario de devaluación y aumento del precio internacional del crudo augura nuevos incrementos del combustible a futuro, lo que impactará sobre la actividad interna, sobre los ingresos de la población y sobre la competitividad sistémica de la economía local.

LA PRODUCCIÓN INTERNA DE CRUDO CONTINUA “CON POCO COMBUSTIBLE”

La aceleración en la liberalización del mercado petrolero, dispuesta en el último trimestre del año pasado, lejos está de recuperar los niveles de producción de años anteriores. Los pocos incentivos de las empresas del sector a hundir inversión para la exploración y explotación se explica por un marco macroeconómico poco propicio para garantizar condiciones mínimas de rentabilidad y estabilidad al capital productivo. En ese marco, no extraña que el tenue rebote que se presentó en el primer semestre del año no alcance para compensar la abrupta caída de 2017. A pesar de la profunda devaluación cercana al 70%, nuestro país sigue presentando costos internos desmesurados en relación a otras economías con similar dotación de recursos naturales. La competitividad cambiaría del agudo aumento en el valor del dólar es efímera: el agudo proceso inflacionario carcome la corrección del tipo

de cambio. Por otro lado, la matriz industrial dañada por las importaciones no alcanza para abastecer de insumos al sector petrolero, lo cual explica el alto grado de dolarización del segmento. Este factor también impide la apropiación de los posibles aspectos positivos de una devaluación.

Con necesidades de dólares crecientes en el nivel nacional – orientadas a cerrar la brecha externa que ensancha el turismo, el comercio de bienes y la fuga de capitales- el sector petrolero carece de un influjo de capitales que financie planes de inversión para convertir en producción las reservas probadas de la cuenca neuquina. Sin una macroeconomía más estable y perspectivas de crecimiento que superen un año vista, es difícil pensar que la producción hidrocarburífera pueda recuperar los niveles previos a 2015.

Fuente: elaboración propia, en base a Ministerio de Energía.

Como se ve, tanto YPF como el resto del mercado producen menos que hace tres años atrás. La petrolera estatal acumula una caída del 2,1%, ya que la recuperación de este primer semestre no termina de compensar la fuerte caída del bienio previo. Similar fenómeno se registra en el resto del mercado. Con todo, la producción total consolidó en el primer semestre de 2018 una mejora del orden del 1,9%. No obstante, cuando se compara la producción con el año 2017, se tiene una merma del 6,3%, la cual trepa al 8% en relación al primer semestre del año 2015.

PRODUCCIÓN DE PETRÓLEO CRUDO

(en millones de m³, primeros seis meses de cada año)

