



Financial Advice

Financial Advice #3 Nuevo precio de la gasolina

12 JUNIO 2020

En esta tercera entrega de Financial Advice, desarrollaremos algunas consideraciones en relación a la reciente política de aumento del precio de la gasolina, anunciada el pasado 30 de mayo de 2020. Según declaraciones del economista José Toro Hardy, el precio de la gasolina se mantuvo subsidiado desde el año 1945, representando así, décadas de subsidio al combustible bajo la cimentada creencia de ser un país con una inmensurable riqueza petrolera. En un momento histórico, una Venezuela con restricciones fiscales importantes, como lo fue el segundo periodo presidencial de Carlos Andrés Pérez, se rompe con este esquema y se incrementan los precios del combustible, lo que terminó desencadenando los eventos del Caracazo y sirvió para crear el precedente en el país de ser una política de cuidado, cabe destacar, que en otros países de América Latina las repercusiones han sido similares de ante levantamientos de este subsidio.

Actualmente, el gobierno ante una situación donde la industria petrolera está diezmada, produciendo cerca de 620 m/bd (según fuentes indirectas de la OPEP), y un precio del barril petrolero que ha venido decayendo por los conflictos del hemisferio oriental y la coyuntura COVID-19, decide llevar a cabo un aumento del precio. Una primera categoría “internacional” o “premium” a 50 centavos de dólar por litro (lo que representa un incremento del 8.333 millones por ciento, comparando el anterior precio subsidiado con el nuevo precio internacional), y una segunda opción de precio “subsidiado” por 5.000 bolívars por litro (limitado a 120 litros mensuales por vehículo)

Es a partir de esta última condición, lo que respecta a la brecha de precios entre la nueva gasolina subsidiada y su precio internacional, donde se generan los condicionantes para “nuevas” distorsiones en el ámbito económico (con reminiscencias a otros diferentes tipos de controles efectuados durante los últimos 20 años). En esta edición contaremos con la opinión experta de Enrique González Porras, Economista UCV y Master en Economía Industrial, para estudiar algunos elementos técnicos en relación al impacto de esta política sobre el consumidor y mercado venezolano:

En muchos mercados, suele pensarse que el precio de paridad de importación constituye un umbral a partir del cual los precios internos asomarían poder de mercado por parte de los oferentes domésticos quienes pudieran estar descremando los mercados domésticos. Sin embargo, en el uso de dicho criterio se requiere valorar ciertas consideraciones como podrían ser los costos internos y el hecho que suele afirmarse que los mercados internacionales no sólo resultan más competitivos y elásticos sino que en ocasiones ciertos mercados internacionales se encuentran referidos a productos que provienen de ofertas conjuntas -Joint Supply- (en estos casos dichos precios internacionales no consideran costos comunes y conjuntos dado que el valor del producto en el mercado doméstico es tal que es capaz de soportar todos estos costos, y los precios internacionales sólo reflejarían los costos marginales).

En Venezuela, en el mercado doméstico de combustible ocurría lo contrario, los precios domésticos se encontraban absolutamente divorciados y brutalmente por debajo de los precios de paridad de importación, lo que no reflejaba ni eficiencia productiva, ni llegaban a cubrir los costos.

Podía esperarse en aquella Venezuela que la demanda superara a aquella que correspondería con un precio de paridad de importación. Lo anterior implicaba un enorme costo de oportunidad en ingresos no realizados por exportaciones no realizadas de hidrocarburos o sus derivados, y constituía incluso una destrucción neta de bienestar en la medida que no existía corresponsabilidad del consumidor que podría valorar el combustible por debajo de su costo real (Obviamente que dicho precio subsidiado también distorsionaba mercados internos relacionados con el combustible y presentaba un costo de oportunidad pública de dichos recursos en usos públicos alternativos).

Los ajustes de precios que corrijan dichos desfases resultan razonables, eficientes y deseados, en la medida que no se encuentren precedidos de un rezago que implicó perder la industria nacional -es decir que el ajuste que enfrentamos en Venezuela no constituye una “política pública” ante distintas alternativas sino una consecuencia-, y que cuente con alternativas para aquellos consumidores que no pueden tener acceso al combustible con los nuevos precios. En específico, los ajustes pueden resultar muy regresivos para ciertas zonas geográficas ante los colapsados, deficientes o ausentes sistemas y servicios de transporte público masivo en Venezuela.

La falta de conexión, movilidad y comunicación en Venezuela es un grave problema con consecuencias en productividad, calidad de vida y derechos fundamentales.

El sistema de acceso y de precios dual anunciado -en vigencia, durante, supuestamente 90 días- peca de continuar utilizando a la política de precios y sus controles como instrumento de equidad, sin corregir las distorsiones inflacionarias. De perogrullo los riesgos asociados al arbitraje, la corrupción y el mercado negro.

Adicionalmente, otro riesgo está presente: resultando insuficiente la oferta de gasolina oficial a 5.000 Bs./lt o implicando un costo transaccional extremadamente elevado para muchos; las prebendas en favor de unos pocos para comercializar privadamente combustible en Venezuela constituirá una nueva fuente de rentas, metiéndole la mano directamente en los bolsillos a los venezolanos.

Veremos si efectivamente el precio de paridad de importación regirá al mercado libre, privado y no oficial del combustible, o por el contrario se observará como el precio libre de subsidio perfora dicho umbral como señal de descreme de mercado y producto de una nueva explotación a los consumidores venezolanos.

Enrique González Porras
Economista UCV