

-

EL DESCENSO DE LOS PRECIOS DEL COMBUSTIBLE COMO POLÍTICA ANTICÍCLICA

La formidable baja de los precios internacionales derivada de la irrupción y diseminación de la pandemia no ha tenido su correlato en un posible descenso de los precios domésticos del gas-oil hasta el momento, hecho que podría impactar positivamente en el Sector y la economía.

En conjunto con ello, el golpe del coronavirus en la actividad, con buena parte del Transporte de Carga sin trabajar o con sobrecostos por la imposibilidad de retornos -y tras dos años de dura y prolongada recesión 2018/19- plantea el serio dilema de cómo mantener las empresas hasta que la pandemia pueda reducirse. En este sentido, es vital articular las soluciones público-privadas que ayuden a superar esta coyuntura de crisis.

El enorme aumento de los precios de los combustibles en el mercado interno a partir del esquema de desregulación y alineamiento a los precios internacionales desde octubre de 2017 implicó la semi-dolarización del mercado de combustible, con un pass through prácticamente inmediato en los precios netos.

Desde ese lapso las variaciones tanto en el tipo de cambio como en los precios internacionales del petróleo se trasladaron en forma lineal a los precios netos y en una gran proporción a los precios finales, provocando enormes costos para el Transporte de Carga como para la economía real.

- Un descenso en el precio de los combustibles en el mercado interno implicaría una ganancia competitiva para la economía real e **impactaría positivamente en el descenso más rápido de la tasa de inflación**, una de las principales metas del Estado Nacional para normalizar la macroeconomía. (FADEEAC)

- En un contexto de crisis como el que se está atravesando, que tanto el resto de la economía real (la que excluye el segmento hidrocarburífero), el Transporte de Cargas -responsable del 94% de las cargas en el país y demandante de la mitad del gas-oil que se consume en Argentina, como el de los consumidores finales, pague un menor precio de las naftas y el gas-oil, implica un mayor ingreso disponible. **Este es un factor muy relevante que puede estimular la economía y que se pueda redistribuir el gasto hacia otros bienes de consumo.** También hay que tener en cuenta la fuerte baja de la demanda de combustibles en el mercado interno en un contexto de la emergencia sanitaria por la irrupción del coronavirus. (FADEEAC)

- **En el año 2018, atravesado por una maxidevaluación del peso en torno a 100 %, la magnitud del alza del combustible fue del 77 % en el año, con 14 aumentos que fueron impactando cada vez más en las estructuras de costos del Transporte de Carga**, llevando al límite la ecuación económico-financiera de las empresas. De este modo, los aumentos desmedidos e injustificados del gas-oil comenzaron a afectar desde ese año el normal funcionamiento del Transporte de Carga en todo el territorio del país (FADEEAC).

- **El incremento anual acumulado del Índice Costos de FADEEAC alcanzó el récord de 61.5 % en 2018**, resultado muy influido por el comportamiento récord del Combustible (77 %). En estos términos, 2018 se convierte en el año de mayor variación de costos luego del año 2002, sobrepasando por más de 20 puntos el resultado de 2014 (38.4 %), último récord negativo. El 2016, por su parte, había marcado 36.9 % anual, suba que superó con amplitud el registro del 2015 (21.8 %) y apenas menor que en 2014 (38.4 %).

- **Cabe destacar que en el 2018, en un contexto de muy alta inflación minorista y mayorista, los costos para transportar mercadería en el país se ubicaron en 14 puntos por encima de la evolución de los precios al consumidor (IPC), récord también de inflación minorista de los últimos 27 años.**

- **Los aumentos nominales y relativos del Combustible en esta dimensión, asimismo se fueron transformado cada vez más en un problema mayúsculo en la economía real, duplicando el rubro Combustible y Gas el récord de inflación minorista hasta entonces (el IPC marcaría otro récord negativo en 2019), como así el altísimo nivel del IPM (FADEEAC).**

- En resumidas cuentas, dadas las fuertes y sucesivas devaluaciones a partir de mayo de 2018 y que culminaron en la violenta maxidevaluación del 100 % del tipo de cambio hacia fines de 2018, hicieron que el precio del gas-oil se convirtiera en una de las principales causas del aumento de los costos para el autotransporte de cargas, donde el

aumento del 77 % del gas-oil en el mercado interno llevó a que los costos del Autotransporte de Carga alcanzaran el 61.5 %, 14 puntos por encima de la inflación minorista récord desde 1991 (47.6 %).

- **Con estos impactos el Combustible se transformó en el insumo de mayor gravitación en la estructura de costos del sector, en particular en los tráficos de media y larga distancia donde en la actualidad alcanza cerca del 40 % de los costos totales.**

COSTO DE TRANSPORTE VS. INFLACIÓN 2018

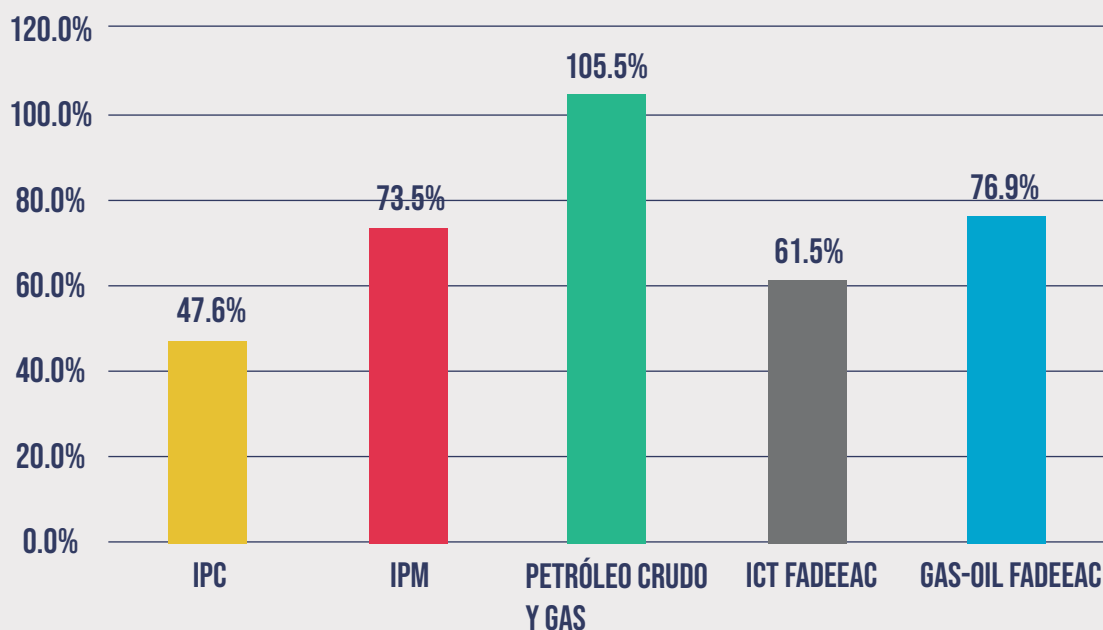


GRÁFICO 1 / Fuente: FADEEAC e INDEC

- Los aumentos aplazados del gas-oil al cierre del año 2019 recortaron mayores alzas de costos tanto al cierre de 2019 como en el transcurso de 2020. En 2019 el aumento del gasoil había alcanzado el 45.6 % en tanto que desde la desregulación del mercado de hidrocarburos a partir del 1º de octubre de 2017, la suba sobrepasa el 190 %.

- Desde la irrupción y diseminación del COVID-19, con sus efectos ruinosos en la economía mundial, en orden de importancia el producto más afectado es **el petróleo, que desde un piso de u\$s 60 por barril que cotizó durante el año 2019 y principios del año 2020, cayó hasta a u\$s 25 a principios de abril, un valor mínimo de 18 años.** La demanda mundial de combustible ha sufrido un verdadero derrumbe, ya que las medidas para combatir el coronavirus han dejado en tierra aviones, reducido el uso de vehículos y frenado la actividad económica.

EVOLUCION PRECIOS DEL GAS-OIL EN ARGENTINA Y PRECIOS INTERNACIONALES EN EL MUNDO

EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE (2017-2020)

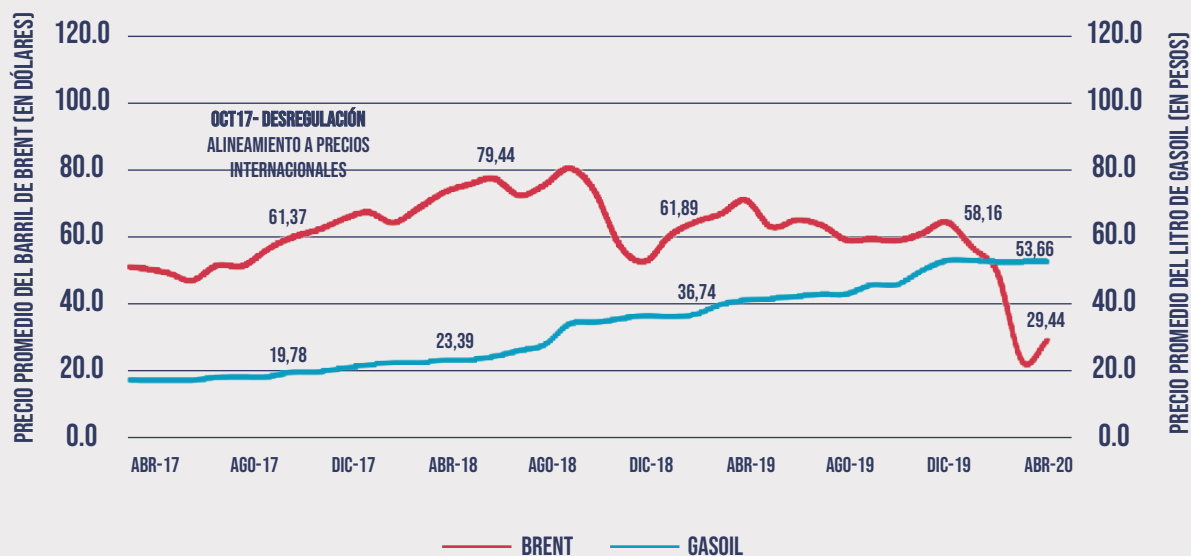


GRÁFICO 2 / Fuente: FADEEAC

EVOLUCIÓN Y ESTRUCTURA DEL GASOIL

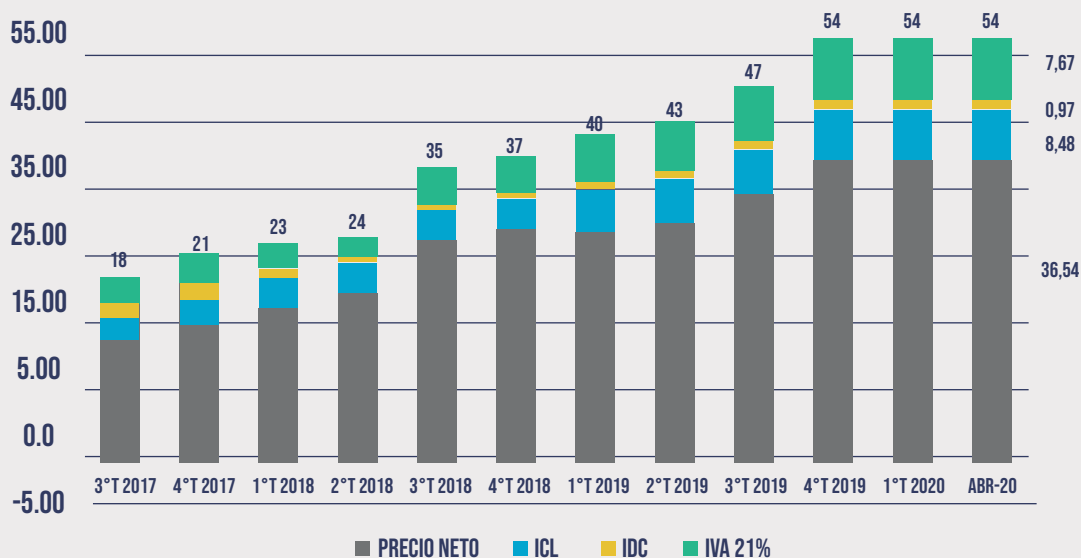


GRÁFICO 3 / Fuente: FADEEAC

- Ante la baja del precio del crudo, en Argentina se plantea la posibilidad de acordar un precio de u\$s/bbl 45 por barril para sostener la actividad en los yacimientos. Mientras estuvo vigente esta política (2014-2018) la producción de petróleo bajó hasta niveles mínimos en los últimos 30 años, se redujeron las inversiones en petróleo y gas y los puestos de trabajo en la industria no aumentaron. Con esta política los consumidores pagan un "sobreprecio" respecto al internacional en la refinación de combustibles que está dado por el diferencial entre el precio internacional y el precio local. Implica pagar un costo de oportunidad por no beneficiarse de los precios internacionales vigentes en todo el mundo a la vez que constituye una transferencia de recursos desde el universo de los consumidores argentinos hacia la comunidad petrolera del upstream (Julian Rojo - Ámbito Financiero).

- En este marco, si se realiza un análisis de los precios de equilibrio del gas-oil para el Transporte de Carga teniendo en cuenta la fórmula establecida en los acuerdos de desregulación y de alineamiento de los precios internos a los internacionales (TC x Brent) + biodiesel + impuestos (IDC + ICL + IVA) = precio final, y que gobernó el comportamiento de los precios desde octubre de 2017 (más allá del último "congelamiento" de precios desde las PASO - DNU 566/19), se puede inferir que los precios del gas-oil en el mercado argentino se encuentran en torno a un 30 % más caros.

YPF EN RUTA ABR 2020

IMPORT PARITY

BRENT 30 / TIPO DE CAMBIO 66

| JURISDICCIÓN | PRECIOS ACTUALES | PRECIOS EQUILIBRIO | DIF. EN % | PROMEDIO |
|----------------|------------------|--------------------|-----------|----------|
| CABA | \$ 50,65 | \$ 36,47 | -28,00% | -30,48% |
| GBA - LA PLATA | \$ 52,89 | \$ 36,56 | -30,87% | |
| SANTA FE | \$ 52,63 | \$ 37,69 | -28,38% | |
| NEA | \$ 54,37 | \$ 38,55 | -29,10% | |
| NOA | \$ 55,46 | \$ 38,61 | -30,38% | |
| SUR | \$ 52,01 | \$ 33,21 | -36,15% | |

GRÁFICO 4 / Fuente: FADEEAC

Del mismo modo, **¿se justifica también un precio del gas-oil premium (de la misma calidad que el internacional) en torno a los \$60.- y \$63.- con estos precios internacionales?**

- En una economía que, previa a la irrupción del coronavirus, intentaba salir de su estado de estanflación en los últimos dos años (2018-19), el Sector de Transporte de Cargas ha venido operando en un contexto abiertamente recesivo -hasta crítico en muchos corredores- y con

fuertes caídas en los volúmenes transportados en el consumo masivo, la industria y la construcción por destacar los sectores económicos más relevantes. El desmedido e injustificado encarecimiento nominal y relativo del Combustible, de las mayores presiones salariales, del descomunal ajuste del dólar y del resto de los rubros componentes en general, continuó conspirando fuertemente contra los costos logísticos y la competitividad del Sector (FADEEAC).

- Esperando se establezcan reglas claras en este contexto de crisis que estamos transitando, entendemos que la agenda económica debiera analizar y replantear la política de hidrocarburos, teniendo en cuenta el pasado reciente y las implicancias integrales de la política.

- Están dadas las condiciones, en el actual marco internacional de gran incertidumbre de los precios internacionales del petróleo, para re-discutir y recrear una mejora sustancial del esquema de precios del combustible surgido a partir de octubre de 2017.

Departamento de Estudio
Económicos y Costos
MG. EMILIO FELCMAN
MG. MELINA BERGER