

¿CÓMO LE FUE A LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS EN 2021?

Publicado por WebMasterDH | Dic 23, 2021 | Economía



DIARIO DEL HUILA, ECONOMÍA

Por: Rolando Monje Gómez

Fotografías: José Rodrigo Montalvo

El incremento en gasolinas estuvo jalonado por la reactivación económica del país, el mayor consumo en motos y vehículos particulares, y por el crecimiento de la demanda en zonas de frontera. Los meses de menor consumo fueron: enero y abril (por restricciones Covid) y mayo (por los bloqueos del Paro Nacional). A nivel regional, la demanda de diésel continúa siendo inferior (aproximadamente en un 20%) a la registrada en 2019 en Bogotá, Cesar, Meta y Putumayo.

La demanda de combustibles líquidos (gasolina, diésel y jet) continuó su senda de recuperación influenciada por la reactivación y el crecimiento económico del país en 2021. En promedio alcanzó 302 mil barriles día (KBD), similar al consumo de 2019 (299 KBD), con un crecimiento del 27%, respecto a 2020. Las gasolinas oxigenadas superaron en 9% el nivel registrado en prepandemia (142 KBD vs. 131 KBD en 2019). En el caso del diésel, la demanda cerró al 98% del promedio de 2019

Según revela el más reciente informe económico de la Asociación Colombiana del **Petróleo** y Gas (ACP), 'Evolución 2021 y perspectivas 2022-2030 del mercado de combustibles líquidos en Colombia', donde se presenta un balance sobre el comportamiento de la demanda y precios de los combustibles; la inversión y generación de empleo en la cadena de distribución; y la percepción del sector a mediano plazo.

El informe, que consolida información estadística oficial y los resultados de la encuesta realizada por la ACP a una muestra representativa de agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos, evidencia que, en lo corrido del año el mayor crecimiento en gasolina se debió principalmente a la reactivación económica, la preferencia de uso de vehículos particulares y al aumento significativo de la demanda en zonas de frontera.

El crecimiento registrado de la demanda enfrentó diversas contingencias que evidenciaron la necesidad de aumentar la confiabilidad del suministro. El Paro Nacional, en mayo, los bloqueos de vías y de algunas plantas mayoristas de combustibles, y los actos vandálicos a estaciones de servicio, impidieron que cerca de 55 millones de galones de gasolina y diésel fueran distribuidos para su consumo (16% de la demanda promedio).

El rezago de los precios internos regulados del alcohol carburante frente al alza de los precios internacionales y los derechos compensatorios establecidos por el Ministerio de Comercio desde 2020, restringieron las importaciones de etanol desde abril de 2021. En consecuencia, durante este periodo, el contenido de etanol de las gasolinas oxigenadas bajó del 10% normativo y osciló por regulación entre el 4% y el 7%, en función de la producción nacional.

Esta reducción del porcentaje de mezcla de etanol requirió mayores importaciones de gasolina básica y, por lo tanto, aumentó la presión al sistema logístico para internar el combustible hacia los principales centros de consumo del país. El etanol importado, a diferencia de la gasolina, se destina al abastecimiento de la zona norte del país, lo cual ayuda a aliviar todo el sistema de suministro de combustibles. La disminución de la mezcla del 10% al 4% también afectó la calidad de las gasolinas oxigenadas (redujo su octanaje) y aumentó las emisiones en aproximadamente 70 mil toneladas de CO2/mes por su consumo.

El mantenimiento programado de la refinería de Barrancabermeja redujo en un 20% la carga de crudo y la producción de combustibles. Esta caída fue compensada con importaciones, que a su vez demandaron mayores movilizaciones por carrotanques desde puertos alternos hasta las distintas plantas mayoristas.

Así, la mayor demanda de noviembre y diciembre fue atendida mediante una logística más costosa, lenta e ineficiente, que ocasionó desabastecimientos puntuales en algunas estaciones de servicio.

En consecuencia, y teniendo en cuenta que la capacidad de producción nacional es insuficiente, las importaciones promedio de gasolina y diésel durante enero - agosto de 2021, incluyendo las internaciones desde **Reficar**, promediaron 50 KBD y 15 KBD2, respectivamente. Se estima que, durante 2021, cerca del 20% de la demanda total de combustibles fue abastecida con importaciones.

En resumen, las contingencias evidenciaron la necesidad de aumentar la confiabilidad y la eficiencia del abastecimiento, ampliando la capacidad de internación de combustibles por poliductos y desarrollando almacenamientos estratégicos en puntos cercanos a los principales centros de consumo.

Adicionalmente, y teniendo en cuenta el papel que tienen en la garantía del abastecimiento, la apertura a las importaciones es clave para flexibilizar el suministro de combustibles. Una apertura en la que se viabilicen importaciones por parte de agentes diferentes de **Ecopetrol** y no se restrinjan regulatoriamente las importaciones de alcohol.

Aumento controlado de precios

Los precios de referencia de la gasolina y el diésel en estaciones de servicio aumentaron, de diciembre de 2020 a diciembre de 2021, un 10% y 9%, respectivamente. No obstante, el aumento superó el incremento de la inflación (5%), la variación estuvo controlada por el Gobierno e implicó incurrir en importantes subsidios a través del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC).

Durante 2021, el diferencial entre los precios paridad y los ingresos al productor, IP, resultaron en un subsidio promedio de 3.000 pesos por galón de gasolina y diésel. Como se muestra en las gráficas 6 y 7, frente a la pronunciada alza de los precios de la gasolina y diésel en la Costa del Golfo de Estados Unidos (curvas roja y gris), los IP fijados por los Ministerios de **Minas** y Energía y Hacienda (línea azul) tuvieron un comportamiento más estable.

Según cálculos ACP, los subsidios pueden llegar a generar este año un déficit acumulado en el FEPC, a dic-2021, de cerca de 11 billones de pesos. Los subsidios y el hecho de que los diferenciales de precios sean reconocidos únicamente a **Ecopetrol**, hace que importaciones por parte de terceros sean inviables, limitando estas alternativas de abastecimiento que aportarían confiabilidad al suministro de combustibles para los colombianos.

A diferencia de los Ingresos al productor de la gasolina y diésel, estabilizados a través del FEPC, el IP del biodiésel aumentó 46% en lo corrido del año, reflejando de forma más directa el comportamiento de los precios internacionales de las materias primas y de la TRM.

En el caso del IP del etanol, al estar limitado regulatoriamente por el precio de referencia de la gasolina oxigenada en Bogotá, estuvo rezagado frente a los precios internacionales del alcohol y el azúcar, lo cual terminó afectando su abastecimiento. Es decir, el precio techo regulado inviabilizó las importaciones y posiblemente también desincentivó la producción nacional de etanol, frente a la mejor oportunidad que hubo de exportar azúcar refinada.

La actual política de precios de los combustibles ubica al país entre los precios más bajos de la región, después de Venezuela y Bolivia. Un régimen de precios que ocasiona un alto costo fiscal propicia el contrabando hacia países vecinos y limita las condiciones de abastecimiento.

Expectativas de mediano plazo

Después de la recuperación de la demanda en 2021, los diferentes agentes de la cadena encuestados prevén que la demanda de combustibles líquidos continúe en aumento.

Para 2022, se espera un crecimiento del 10% vs. 2021 (9% en gasolina y diésel, y 20% en Jet), teniendo en cuenta que este año el consumo de combustibles estuvo aún afectado por algunas restricciones. La demanda de diésel superaría niveles prepandemia, y en el caso del jet se estima alcanzar el volumen de 2019 hasta 2023. A partir de 2023 y hasta 2030, la expectativa es un crecimiento del 3% anual (4% en gasolina, 2% en diésel y 5% en Jet).

En general, la visión del sector es que aún con la transición energética, los combustibles líquidos continuarán siendo la principal fuente de energía para el sector transporte, y que su demanda aumentará influenciada por el crecimiento económico del país. Las empresas esperan una penetración lenta de la movilidad eléctrica, teniendo en cuenta las preferencias de los consumidores, los tiempos de renovación del parque automotor, los costos de los vehículos eléctricos y las mejoras tecnológicas en vehículos convencionales. La transición, la sustitución de diésel por gas y electricidad, podría darse de una forma más rápida en los vehículos de servicio público, en los sistemas de transporte masivo, e incluso en el de carga.



Los precios de referencia de la gasolina y el diésel en estaciones de servicio aumentaron.