

# Un barril sin fondo

Es clave saber cómo funcionará el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo después del 2020.

- FACEBOOK
- DIYWR
- TWITTER
- LINKED IN
- GOOGLE PLUS
- GUARDAR



Al cierre de 2018, el déficit del Fondo de Estabilización ascendió a \$14,6 billones y, al finalizar este año, la cifra podría llegar a los \$19 billones.

Por: PORTAFOLIO - Mayo 20 de 2019 - 16:28 Hrs.

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) estipula que el pasivo del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC) se extinguirá en diciembre 31 de 2019. **Al cierre de 2018, esta obligación ascendió aproximadamente a 14,6 billones y, al finalizar este año, la cifra podría llegar a los 19 billones de pesos, valor similar al Conpes aprobado para el proyecto Metro de Bogotá.** Por lo anterior, analizamos esta decisión a la luz de la evolución histórica del FEPC y consideramos que se debe establecer un marco normativo claro, amplio y con nuevas fuentes de fondos, que evite eventuales desfinanciamientos.

La historia del FEPC

Con el PND 2006-2010 (Ley 1151 de 2007) nace el FEPC. Su administración es asignada al **Mincerd** de Hacienda y su objetivo es atenuar el impacto de las fluctuaciones de precios internacionales del petróleo sobre el precio de los combustibles en el país. El Decreto 4839 de 2008 reglamentó su funcionamiento y estableció, dentro de sus fuentes de recursos, diferenciales por cuenta de un precio interno del combustible por encima del internacional. Es precisamente este elemento el que le da carácter de fondo a este mecanismo: acumular (desacumular) recursos cuando los precios de los combustibles en el país son mayores (menores) a los externos.

**[Leer: ¿Por qué un IVA más bajo para la gasolina no beneficia a su bolsillo?]**

Desde un punto de vista operativo, la norma estableció que el **Mincerd** de Minas calcula el valor del diferencial entre los precios internos y externos y que, mediante resolución, determine el importe en pesos (gesión neta) que deberán cruzar el FEPC y los productores e importadores de combustibles. Así, se establece el diferencial de precios como una resta entre el Ingreso al Productor (IP) y un Precio de Paridad Internacional (PPI), y al multiplicarlo por el volumen vendido de combustibles se liquida la Posición Neta. En el caso de que el PPI sea inferior al IP los productores le transferirán al FEPC los recursos establecidos en la PLI. Si el PPI es mayor al IP, será el FEPC el que reconozca una cuenta por pagar a **Ecopetrol** y/o **Refiner**. El cálculo de la compensación, pese a algunos ajustes en términos de forma, se mantiene hasta hoy.

Ahora bien, en 2013, la Corte Constitucional (CC) declaró inconstitucional que el FEPC se fondeara mediante diferencial de precios (Sentencia C-621 de 2013). **Esto, porque para la CC se configura una "contribución parafiscal" al partir de la premisa que el usuario no puede decidir si quiere, o no, pagar ese importe, por lo que se debe soportar su funcionamiento a través de una Ley y no de un Acto Administrativo, como se tramitó inicialmente.**

**[Leer: Alivio de \$1,8 billones al fondo de precios de los combustibles]**

Esta decisión obligó al legislador a excluir el diferencial de precios del conjunto de recursos del FEPC y estableció su fondeo mediante rendimientos financieros, créditos del Tesoro Nacional y Presupuesto General de la Nación (PGN). Es decir, se configuró un instrumento que difiere de la naturaleza misma de un fondo y se asemeja más a un subsidio común—el FEPC no recaudaba por diferencial de precios, pero sí transfería por ese concepto—.

En la Reforma Tributaria de 2014 (Ley 1739 de 2014), el Gobierno revivió esta figura. Sin embargo, nuevos y distintos vicios de forma llevaron a la CC en 2015 a declarar una vez más la inconstitucionalidad de esta (Sentencias C-726 y C-744 de 2015) y, con ello, a extender la insostenibilidad financiera del FEPC. **En 2016, a través de la denominada Reforma Tributaria Estructural (Ley 1819 de 2016), se creó el diferencial de precios como contribución parafiscal.** El Decreto 1451 de 2018 reglamentó el mecanismo de funcionamiento del FEPC y señaló que los recursos del mismo podrán provenir de: rendimientos financieros, créditos del Tesoro Nacional, recursos del PGN, contribución parafiscal del combustible (diferencial de precios) y de bonos u otros títulos de deuda pública.

**[Leer: Impuestos a la gasolina, ACPM y carbono subirán desde febrero]**

En términos generales, es evidente la dificultad normativa por la que ha atravesado el FEPC, lo que se traduce que entre 2013 y 2017 su fuente de financiación fuera específicamente deuda. Por lo tanto, la posibilidad de aprovechar la caída internacional de los precios del crudo entre 2014 y 2016, para acumular recursos al FEPC, se esfumó y significó un crecimiento inusitado de obligaciones por pagar al **Mincerd** de Hacienda.

## LA MALA HORA

Al cierre de 2018, se acumulan Posiciones Netas liquidadas del FEPC por 8,8 billones de bonos emitidos por la Nación, 1,8 billones de sus intereses causados y 3,9 billones de Posiciones Netas sin liquidar del año corriente, para un total de 14,6 billones de pesos. **De extenderse el ciclo de precios altos del petróleo, la Posición Neta que en 2019 a favor de productores e importadores podría crecer al mismo ritmo que en 2018.** Por lo anterior, urge que el **Mincerd** de Hacienda informe cómo funcionará el Fondo después de 2020, cuando la Nación haya asumido solidariamente todos sus compromisos, de acuerdo a la instrucción del PND vigente. No tiene mucho sentido que el FEPC continúe operando de la misma manera como lo viene haciendo —más allá que hoy en día ya existe un marco legal y normativo claro—, conforme los resultados en un par de años probablemente sean los mismos.

Si bien el Artículo 34 del PND autoriza al **Mincerd** de Hacienda para que realice las coberturas financieras que considere necesarias para estabilizar el precio interno de los combustibles —usando como subyacente el precio de petróleo y/o del dólar—, es necesario avanzar en su reglamentación técnica.

Lo anterior supone una necesaria pedagogía para que el país comprenda los beneficios de este tipo de estrategias de gestión de riesgos financieros y de mercado, en un contexto de alta volatilidad de los precios internacionales. Así mismo, se debe aprender de los errores del pasado y crear un marco normativo y legal claro, que blinde al FEPC y evite que la Nación vuelva a ser su válvula de escape, máxime cuando se reconoce la función social de estabilizar los precios.

Cristhian Cruz Moreno

Especialista Investigaciones Económicas - Carib Colombiana

**RELACIONADOS**

**ECONOMÍA**  
Precios volátiles y viento surgen de la ola

**RECOMENDADOS**

**EMPRESAS**  
**Petróleo: la producción directa de Ecopetrol es el 59% del total**

Última actualización: mayo 20 de 2019 - 10:25 p.m.

**ECONOMÍA**  
Precios volátiles y viento surgen de la ola

**INTERNACIONAL**  
Petróleo: WTI cae en los mercados por acción de los mercados

**ECONOMÍA**  
Al afrontar la falta de petróleo, Colombia y la economía del país

REPORTAR ERROR

IMPRESOR

**TE PUEDE GUSTAR**

**Conoce el plan para liquidar deudas atrasadas**

Revisión de deuda

**Elige no mejor plata y haz tus pedales**

Marcelo Ruiz Torres

**La estrategia que servirá a los colombianos a pasar su verano vacacional antes de...**

Agencia Portafolio.com

**Siga bajando**

PARA ENCONTRAR MÁS CONTENIDO

# Puerto de Santa Marta sumará 24% a su capacidad instalada

Con una inversión cercana a los US\$10 millones, esta organización planea mejorar su infraestructura este año.

- FACEBOOK
- DIYWR
- TWITTER
- LINKED IN
- GOOGLE
- GUARDAR



Domingo China, presidente del Grupo Empresarial Puerto de Santa Marta, tomó el cargo en mayo del 2017.

Por: PORTAFOLIO - Mayo 20 de 2019 - 16:28 Hrs.

Aunque el aumento en la cantidad de carga movilizada entre 2017 y 2018 solo representó un 1%, la inversión en infraestructura y tecnología que ha hecho el puerto de Santa Marta en los últimos años ha vuelto mucho más eficientes sus operaciones, lo que repercutió en un crecimiento significativo de sus utilidades.

De acuerdo con Domingo China, presidente de la organización, en los últimos 18 meses los socios de la firma recibieron 38% más de dividendos que en los últimos 10 años.

Por eso, la compañía se ha planteado un ambicioso plan de inversión, con el que planean aumentar su capacidad este año.

## ¿Cuál es el estado financiero del puerto?

Muy positivo. Lo más importante probablemente es que en los últimos 18 meses le ha entregado más dividendos a los accionistas que en el resto de los últimos 10 años. En concreto se entregaron \$63.556 millones y esto, tanto para la alcaldía de Santa Marta, como la Gobernación del Magdalena, que son socios importantes del puerto, ha servido para utilizarse en distintos proyectos, lo que nos parece muy positivo.

**[Leer: Deben aumentar su participación en la Sociedad Portuaria de Santa Marta]**

## ¿A qué se lo atribuyen?

Ha sido un gran esfuerzo de todo el mundo. La carga ha crecido, pero lo más importante es la gestión de la gente que ha hecho un gran esfuerzo. Y eso ha tenido repercusiones positivas no solo para nosotros sino para todo el **conector** exterior colombiano.

Específicamente hablamos de reducción de costos, aumento de ingresos y optimización en la operación. Había ineficiencia en varios procesos operativos y eso se mejoró. Se hicieron inversiones en temas logísticos, como por ejemplo, en nuevos dobletráqueos, en nuevas cucharas, en basculas. Se compraron software y se hicieron capacitaciones. Es toda una sumatoria de pequeñas iniciativas.

**[Leer: El Puerto de Santa Marta estrena escalones no intrusivos]**

En graneles sobre todo se hizo un esfuerzo enorme, teníamos problemas con los equipos de descarga y compramos nuevos. También adquirimos equipos de transferencia y de transporte.

Pero es importante subrayar que todo esto ha sido cuestión de optimización, no hemos sacado a una sola persona de su trabajo. Al contrario, hemos contratado nuevo personal para manejar los nuevos equipos.

Y por eso ahora somos más eficientes en la descarga y el almacenamiento. Nosotros sabemos que el éxito de los puertos y del nuestro, es la eficiencia. Mientras más eficiente es la infraestructura de un puerto, más ingresos llega.

**[Leer: Puerto de Santa Marta recibe por segunda vez la certificación Ecoporti]**

Además, empezamos a brindar nuevos servicios, uno de ellos es que se localizan en Santa Marta.

## ¿Cuánta carga están moviendo?

El puerto de Santa Marta movió 7'187.772 toneladas de carga en el 2018, lo que significó un crecimiento del 1% en comparación con el 2017. Eso equivale a unas 65.439 toneladas.

Este año esperamos llegar a los 7,3 toneladas de carga y queremos seguir creciendo en exportaciones, que es nuestro fuerte.

Hoy el 60% de lo que movilizamos son exportaciones. Eso es lo contrario a lo que sucede en otros puertos, en los que la mayor parte de la carga es de importación.

De hecho, nosotros nos consideramos el puerto del agro colombiano. Desde nuestras instalaciones sale banana, plátano, aguacate, uchuva, limón, flores, entre otros productos.

Y nuestra labor está muy encaminada a garantizar esas exportaciones. Incluso, en el mes de junio, van a llegar dos nuevas líneas navieras, e incluso va a llegar el primer buque sin grúa de contenedores. Osea que el puerto está recibiendo nuevos buques y todos vienen a recoger exportaciones, lo que pensamos que es muy positivo.

En cuanto a la exportación de contenedores, en el 2018 movimos 876.913 toneladas. Eso representó un aumento del 8% en relación con el año anterior.

Principalmente la exportación de contenedores tiene que ver con los bananos. De este producto agrícola se movieron 32.570 contenedores.

La parte del aceite de palma también nos parece muy importante de mencionar porque es el tercer rubro de exportación, luego del carbón y del banano. Y calculamos que este año podríamos llegar a mover entre 700.000 y 800.000 toneladas de aceite de palma para el exterior.

En suma, el año pasado el puerto recibió 896 naves y los tiempos de fondeo disminuyeron un 52,2%.

Eso significó para los flotaadores e importadores, un ahorro aproximado de US\$4,3 millones.

## Con estos buenos resultados ¿en qué están invirtiendo?

El plan de inversiones este año es bastante grande, estamos comprando maquinaria y actualizándonos en muchos sentidos. Incluso queremos dragar, y para eso estamos haciendo el proceso respectivo en la ANLA. La idea es remover 35.000 metros cúbicos de materiales para garantizar 15 metros de calado.

Otros de los proyectos importantes para el 2019 será la construcción de nuevos silos y de una bodega multiusos, porque somos conscientes de que si no invertimos, el puerto desaparece. Nosotros creemos que hay que invertir todos los años para que el puerto sea cada vez más competitivo.

La bodega, por ejemplo, estará constituida por tres módulos de almacenamiento en un área total de 3.590 metros cuadrados y tendrá una capacidad de 18.000 toneladas. La inversión es de \$6.400 millones la construcción va a durar seis meses. En cuanto a los silos, hoy en día el puerto cuenta con una batería de 11 silos, que suman una capacidad de 63.000 toneladas.

La ampliación contempla construir cuatro nuevos: dos de 6.500 toneladas, uno de 2.200 toneladas y otro de 4.600 toneladas, para almacenamiento de granel vegetal.

Terminado el proyecto, tendríamos 19.800 toneladas estáticas adicionales, para completar una capacidad de 82.800 toneladas. La inversión estimada para esta operación es de US\$8 millones.

Adriana Carolina Leal Acosta

adriana@portafolio.co

**RELACIONADOS**

**FINANZAS**  
**Banco Itaú lanza avanzada de servicios digitales en el país**

Última actualización: mayo 20 de 2019 - 10:25 p.m.

**RECOMENDADOS**

**EMPRESAS**  
Avianca y Tropic suscriben contratos por \$1,2 billones

**EMPLEO**  
Colombiano: 28 empresas entre las mejores para trabajar

**ECONOMÍA**  
Logística: el FMI advierte de crisis en Colombia

**EMPRESAS**  
Avianca y Tropic suscriben contratos por \$1,2 billones

REPORTAR ERROR

IMPRESOR

**TE PUEDE GUSTAR**

**Experimento el diseño de cables interior Peugeot i-Cockpit**

Proyecto

**Shrimp Black Frites, estas son las de verdad. ¡Crisp el 80% de...**

CEJ

**Adidas Performance lanza 50.4% GEF**

Outlet

# 'El problema está en las viviendas de más de 360 millones de pesos'

En la actualidad, los segmentos medios y altos de vivienda registran un inventario importante sin vender.

- FACEBOOK
- DIYWR
- TWITTER
- LINKED IN



**Lo más leído**

1. Comerciantes rechazan negociar con celulares Huawei