Economía

Petroleras y transportadoras, enfrentadas en pulso por tarifas

Compañías afirman que han visto afectadas sus tareas financieras y operacionales por los precios altos. Cenit advierte que modificarlas es desconocer las inversiones hechas.

Alfonso López Suárez

LAS TARIFAS que rigen el transporte por oleoductos en el territorio nacional tienen enfrentadas a las empresas que prestan este servicio con las petroleras privadas, en un pulso, contrapunteo, y hasta litigio, que va para largo.

El último capítulo corrió por cuenta de un cruce de comunicados la semana pasada.

Las primeras aseguran que "a los plazos en financiación se suman importantes alternativas de descuentos en las tarifas, que van del 6% al 21% según el tramo y la cantidad de crudo transportado, modalidad que se aplicó a 13 contratos, y también se concretó la flexibilización en nueve acuerdos de transporte, dependiendo de sus condiciones particulares".

Por su parte, las petroleras, representadas en la Asociación Colombiana del Petróleo (ACP), indicaron que "si bien los acuerdos son positivos en el corto plazo, el gremio reitera que seguirá trabajando de la mano con el Gobierno y las empresas para que el costo del transporte por oleoductos se reduzca y se corrija la metodología tarifaria".

Así las cosas, mientras los transportadores aseguran que se pactaron rebajas en las tarifas, las petroleras sostienen que los acuerdos solo sirven para aliviar los pagos de forma transitoria y a corto plazo, y recalcan que se mantienen en la postura de rebajarlas en un 60% (solución estructural).

Portafolio dialogó con Héctor Manosalva, presidente de Cenit (filial de Ecopetrol en el negocio de transporte) y Francisco José Lloreda, presidente de la ACP, quienes explicaron desde sus respectivas orillas de la confrontación las razones para mantener o ajustar las tarifas del transporte por oleoductos.

¿Los acuerdos rebajan las tarifas de transporte por oleoductos?

Los acuerdos incluyen tres alternativas que generan alivios para las compañías. La primera considera descuentos directos en las tarifas de transporte, que van entre el 6% y el 21% dependiendo del tramo y la cantidad de crudo transportado.

La segunda, contempla flexibilidad en algunos contratos de transporte, dependiendo de sus condiciones particulares. Y la tercera, ofrece una financiación hasta del 50% de la tarifa durante 6 meses, que no está sujeta a la condición de volúmenes mínimos facturados o a un determinado precio del petróleo, lo cual se constituye en un alivio de caja para los productores y *traders*.

Héctor Manosalva, presidente de Cenit. Cortesía Cenit

¿Los acuerdos resuelven el problema estructural en la tarifa al que hace referencia la ACP?

Las tarifas de transporte actuales recogen la realidad de la actividad petrolera en Colombia. Son competitivas e incorporan las particularidades propias de nuestro país, que van desde transitar una geografía diversa y compleja entre los puntos de explotación del crudo hasta las refinerías y los centros de exportación. También es una infraestructura constantemente afectada por atentados terroristas y otras actividades ilegales como el robo de hidrocarburos.

Las petroleras insisten en bajar las tarifas en un 60%, ¿cuál es su opinión?

En la actualidad, los costos de operación se reconocen en la regulación actual tarifaria de oleoductos. Dejar de reconocerlos no solo rompería las condiciones establecidas en la regulación actual por parte del Ministerio de Minas y Energía, sino que afectaría notoriamente las transferencias directas que por impuestos genera el transporte a las finanzas públicas del país.

> "Las tarifas se estructuraron con estudios técnicos y prácticas eficientes".

¿Por qué amparan las tarifas en las inversiones realizadas?

Para atender la capacidad que ha requerido la industria en el país, las transportadoras han invertido cerca de US$3.600 millones en los últimos 10 años. Estos gastos se realizaron a petición de la industria petrolera y del mismo Estado a través de sus planes de desarrollo. Para lograr este objetivo, estas empresas tuvieron que incurrir en endeudamiento cercano a los US$2.000 millones, cuyo servicio de la deuda depende de los ingresos obtenidos por la tarifa de transporte.

¿Los acuerdos de Cenit resuelven el problema estructural del alto costo de las tarifas?

No lo resuelve. Son apoyos puntuales, de corto plazo, a seis empresas de 13 privadas. De estas seis, dos aceptaron una financiación a seis meses y con una baja tasa de interés, lo cual es positivo. De las otras cuatro, una no tuvo opción para sacar el crudo, pues la vía se derrumbó y por la cuarentena le prohíben llevarlo por Ecuador; otra porque es inversionista en un oleoducto, otra porque cerró producción, y la última porque lo necesitaba en un tramo específico. Y a dos más le aplicaron una nueva tarifa, que es menor, en los descargaderos, lo cual ayuda, aunque no es parte de la tarifa de transporte.

Francisco José Lloreda, presidente de la ACP. Cortesía ACP

¿Por qué las empresas sostienen que los acuerdos no reducen las tarifas?

Mientras a nivel internacional el costo de transporte por barril oscila entre US$2 y US$5, en Colombia es de US$7 a US$15. No en vano representa la mitad de los costos de operación. Resulta increíble que sea igual de costoso transportar el crudo a puerto que extraerlo. Por eso, en un mercado de precios bajos, hemos perdido competitividad. Prueba de ello: la caída en más de 100.000 barriles en dos meses, y según el Dane, una pérdida de 59% en las exportaciones de crudo y derivados.

¿Cómo espera el gremio la ayuda del Gobierno para ajustar las tarifas?

La fórmula pareciese permitir que las transportadoras no deprecien sus activos, al menos para fijar la tarifa. Esto ha llevado a que el valor de los activos utilizado por estas para la fórmula tarifaria sea tres veces mayor que el de los estados financieros, lo que ha llevado a que el precio se incremente exponencialmente; la percepción es que está "upaquizada".

> "Colombia no es competitiva a nivel petrolero por los altos costos de operación".

Los análisis técnicos de la ACP indican que la reducción debe ser del 60%. Pero el Ministerio de Minas y Energía debe precisar cuál sería el porcentaje exacto que se requiere.

¿Cenit aduce las grandes inversiones en el montaje de oleoductos?

Respecto de las nuevas inversiones, estamos de acuerdo en que se reconozcan, es así que ya están incluidas en otro componente de la fórmula. Por eso, insistiremos respetuosamente ante el Gobierno para modificar la fórmula, para que entre en vigencia lo antes posible. Esto debe darse en diálogo constructivo con todos los actores.