

# El mercado mundial de combustibles líquidos ¿cómo funciona?

El mercado mundial de combustibles líquidos tiene una serie de características que determinan su funcionamiento. Así por ejemplo, es un mercado de excedentes que se puede costear marginalmente, es un mercado de *commodities* y de preferencias condicionadas, está expuesto a tributaciones muy diferentes y es un mercado donde hay altos costos hundidos y beneficios de escala.

La que sigue es una adaptación de la exposición que el autor de la nota dio en el Seminario "El mercado de combustibles líquidos en Argentina" que fue organizado por la Secretaría de Energía juntamente con el Centro de Estudios Bonaerense y el Instituto Argentino de la Energía "Gral. Mosconi".

Hay cinco características básicas para comprender el funcionamiento y la estructura del mercado mundial de combustibles líquidos:

## 1. Es un mercado internacional de excedentes que se pueden costear marginalmente

En el mundo se producen unos 75 millones de barriles por día de crudo y se procesan unos 70 millones de barriles de productos por día. Sin embargo, el tráfico mundial (importaciones-exportaciones) de crudo es de 34 millones de barriles por día mientras que el tráfico mundial de productos es de 10 millones de barriles por día.

Es importante destacar que se refina crudo en función de la demanda doméstica de combustibles. Por cuestiones de estacionalidad, evolución de la economía interna, cambios en las especifica-

ciones (menos plomo, menos azufre) y otros cambios regulatorios (por ejemplo, un plan nacional de alconaftas) sobran productos que hay que derivarlos al mercado mundial.

En este aspecto, la capacidad de refinación creció un 10% en toda la década pasada. Por su parte, los productos de refinación crecieron un 12%; la utilización de la capacidad creció de un 83% en 1990 a un 95% en 1995 y las configuraciones de refinación se han vuelto más complejas para producir más intermedios y livianos conforme evoluciona la demanda internacional.

## 2. Es un mercado de *commodities*

Hay un mercado mundial de productos, que de acuerdo con las especificaciones de calidad cotizan sus precios

Por Daniel Gustavo Montamat

tomando en cuenta mercados de referencia internacional siendo los principales Rotterdam y el Golfo.

En estos mercados hay transacciones diarias de estos productos, transacciones a término y transacciones de futuros y opciones.

El negocio de oportunidad de producir un refinado internamente, cualquiera

sea la estructura regulatoria del mercado, es compararlo en el mercado internacional. De la misma manera, el negocio de oportunidad de vender un producto refinado en el mercado doméstico es venderlo en el mercado internacional.

Los precios se mueven con cierto rezago respecto de los precios del crudo, pero cuando se compara su evolución en una serie de largo plazo

hay una correlación casi de 1 o de 100% entre los precios del crudo y de los principales derivados.

El mundo está dividido entre países cuyos mercados toman en cuenta la referencia de precio internacional (los países desarrollados), y países que tienen mercados regulados con precios oficiales (países productores o países emergentes). En estos países el mercado está muy influido por la presencia de una petrolera del Estado. Hay países en una situación intermedia donde los precios se referencian al mercado mundial y existe una empresa pública que fija precios testigos.

La razón fundamental de un sistema



Daniel Gustavo Montamat



de precios oficiales es subsidiar los consumos. Por ejemplo, en Venezuela, 2500 millones de dólares es la diferencia entre los precios internos y la paridad de exportación.

### 3. Es un mercado de preferencias condicionadas

En realidad los consumidores de combustibles son antes consumidores de motores. Los patrones de consumo de combustible están condicionados sobre todo a los cambios impuestos por la industria automotriz. Los cambios tecnológicos de esta industria determinados por la eficiencia o la reducción de emisiones, son los que van imponiendo las nuevas preferencias de consumo de combustible.

La existencia de los *convertidores catalíticos* impuso el consumo de la *nafta sin plomo*.

Salvo en el mundo del revés argentino, que hasta subsidiamos con un impuesto diferencial el uso de la nafta sin plomo, cuando no nos habíamos im-

puesto un plan para obligar el uso de los catalizadores en las nuevas unidades.

Por otra parte, los motores con *nuevas exigencias ambientales* imponen distintos tipos de *combustibles reformulados*.

Aunque el mercado de combustibles doméstico quiera divorciarse de las tendencias internacionales de calidad y de los nuevos patrones de consumo, éstos se meten por la ventana a través de la industria automotriz.

Debido a que los fabricantes de autos tienden a utilizar muchos de sus *diseños en todo el mundo*, los cambios efectuados para la mayoría de los mercados automotores reglamentados tienden a influir el parque automotor en mercados menos reglamentados. Un dato interesante es que el 15% de la población mundial consume el 80% de los autos producidos y esto fuerza cambios en la demanda de combustibles inclusive en mercados que se

mantienen muy regulados. Hasta Cuba tiene que ofertar nafta sin plomo y gasoil con ciertas tipificaciones.

La integración del mercado doméstico al mercado internacional permite la adaptación a los nuevos patrones de consumo con mayor rapidez y eficiencia económica.

En muchos mercados domésticos regulados la oferta de derivados está desacoplada de la demanda por cuestiones de especificación. En estos casos, se exportan excedentes de bajo valor y se importan productos de alto valor. El parque refinador queda obsoleto y deben hacerse grandes inversiones en conversión.

Más de la mitad de las refinerías de Latinoamérica y el Caribe tienen una capacidad menor que 50.000 barriles por día, y la mayoría de estas instalaciones carecen de un grado significativo de flexibilidad de procesamiento



(datos del Banco Mundial y Arpel) y sólo representan el 8% de la capacidad de procesamiento de petróleo crudo. Su eventual cierre no tendrá impacto significativo en la capacidad general de refinación y permitirá optimizar el uso de unidades más grandes y modernas que hoy operan en promedio al 77% de su capacidad (muy por debajo de la media de Estados Unidos y Europa).

#### 4. Es un mercado expuesto a tributaciones muy diferentes

La imposición sobre el precio final de un litro de nafta en el mundo es en promedio ponderado (nafta súper y nafta común) de 36,35%. En el Reino Unido, el porcentaje de impuestos que incluye un litro de nafta es del 72,85%, el más alto del mundo. En Estados Unidos, país que consume el 42% de la gasolina demandada en el mundo, el porcentaje de impuestos llega al 29,39%. En la Argentina, al final de la convertibilidad era del 59%. Hoy es del 47,4%. Por su parte, Ghana es el país del mundo con menor imposición sobre la nafta: 12,5%, y países productores como Arabia Saudita, Venezuela, Rusia, Indonesia y Kuwait, no la gravan. Hemos dicho que algunos no sólo no la gravan sino que también colocan precios domésticos oficiales por debajo del negocio de oportunidad que les marca la paridad de exportación.

En el mercado *gasolero* la situación varía porque salvo el Reino Unido y Estados Unidos –que gravan el gasoil con impuestos equivalentes o superiores a los de la nafta– en el resto de Europa y en el mundo en desarrollo los impuestos al consumo de gasoil son menores que los impuestos al consumo de naftas. En la Argentina eran el 48% del precio final a fines de la convertibilidad y hoy es del 41,2%.

Hay distintas razones que explican la tributación diferencial: subsidios a la producción de ciertos sectores, apropiación de renta, internalización de costos ambientales, mejora del tipo de cambio efectivo (en la Argentina de la convertibilidad).

Las imposiciones pueden producir distorsiones internas importantes en la

demanda de combustibles por su influencia en el sistema de precios relativos. Mientras que una imposición alta desalienta el consumo, una baja lo alienta. En el caso del mercado argentino de combustibles y con la eficiencia del parque refinador, del barril se extraen: 27% de naftas, 35% de gasoil, 5% de fuel oil. Pero el barril demandado en el mercado doméstico me exige mucho más gasoil que nafta.

A nivel global, la Agencia Internacional de Energía siempre subraya la responsabilidad americana en los niveles de consumo mundial por la baja imposición relativa respecto de Europa. Mientras que el americano promedio consume 19 barriles de petróleo por año, el europeo promedio consume 11 barriles y el latinoamericano 4,5 barriles.

#### 5. Es un mercado donde hay altos costos hundidos y beneficios de escala

Los costos hundidos son costos imposibles de recuperar si quiero dejar la actividad. Los beneficios de escala determinan que a medida que aumenta la unidad de producción, se reducen los costos unitarios. Ambas características promueven la integración vertical y la concentración y, a su vez, constituyen una barrera para la presencia de nuevos actores. En entornos desregulados estas características operan para que el mercado doméstico sea resistente a la internacionalización para no competir con sobrantes del mercado mundial que pueden ser costeados marginalmente. No hay una maldad intrínseca en el comportamiento del mercado; las características de su organización industrial lo llevan a estructurarse con integración y concentración.

Imaginemos por ejemplo que todo el parque de estaciones de servicio de un país que tiene una refinadora decidiera comprar los productos en el mercado mundial. Entonces, ¿qué hacen con la refinería?

Una situación semejante me tocó analizar en Costa Rica con la refinería de la empresa estatal RECOPE. Si se desregulaba el mercado, a toda la cadena comercial le convenía comprar los excedentes de productos que se mueven en el Caribe. Entonces, la refinería que

había hecho fuertes inversiones se resistía a esta situación.

Hacer estos mercados desafiables, cuando están desregulados, implica internacionalizarlos. Es decir, someterlos a la competencia del negocio de oportunidad externo.

## Conclusiones

¿Cómo bajamos todas estas características a la realidad argentina, para tener un mercado de combustibles eficiente y competitivo?

- 1) No divorciarse del mercado mundial. Hay que mantener un mercado integrado a los patrones de calidad internacional. Seguir la tendencia de las especificaciones internacionales.
- 2) Hay que internacionalizar más el mercado local. Más competencia, menos precios. Un paso concreto es la conformación de un mercado regional de combustibles.
- 3) Eliminar la informalidad en el mercado mayorista. Jaque a la evasión y a la competencia desleal.
- 4) Revisar el régimen de imposición a los combustibles. Aprovechar que la brecha ha disminuido.
- 5) Fortalecer el rol activo del Estado en la defensa de la competencia. Sobre todo el *enforcement* de la nueva ley de Defensa de la Competencia. En la coyuntura: readecuación negociada de los precios del crudo y los derivados a la paridad de exportación. ●

*Daniel Gustavo Montamat es Doctor en Economía de la Universidad Católica de Córdoba y Doctor en Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Córdoba. Además es Master en Economía de la Universidad de Michigan de los Estados Unidos. Egresó con medalla de oro y fue elegido entre los Diez Jóvenes Sobresalientes. El Banco Mundial lo ha contratado como consultor de distintos proyectos en el área petrolera y gasífera en la Argentina y en distintos países latinoamericanos. Fue presidente de YPF entre 1987 y 1989 y secretario de Energía de la Nación durante el año 2000. Actualmente es presidente de Montamat & Asociados SRL.*