

LA RENTABILIDAD CON LA INTEGRACIÓN VERTICAL

FORTALECIENDO A PETROPERÚ

ESCRIBE: JORGE MANCO ZACONETTI (Investigador UNMSM)

La frustrada participación del Estado a través de PetroPerú en las acciones de Repsol en la refinería La Pampilla, las estaciones de servicios de combustibles (grifos) y en la empresa responsable del envasado, distribución y comercialización de gas licuado de petróleo, Solgás, ha demostrado el poder mediático y económico de la derecha que acusó al gobierno de volver a sus raíces primigenias de la “gran transformación”.

Con gran imaginación advirtió del inicio de un supuesto control del Estado en la economía, empezando por el mercado de combustibles y que se extendería a otros sectores poniendo en peligro el modelo económico. El fantasma del “chavismo” amenazaba los soportes del exitoso modelo económico peruano donde la iniciativa privada tiene un rol fundamental.

Se sostuvieron una serie de argumentos cada uno más descabellado, una serie de falacias ideológicas para descalificar la conveniencia de la posible compra de las acciones de Repsol en la principal refinería del país, con una capacidad teórica de refinado de 105 mil barriles diarios calendarios. Esta se ubica en la capital del Perú que es el principal mercado de combustibles del país, con una red propia estaciones y con grifos bandera asociados con más de 300 estaciones, y que representa una participación cercana al 43 por ciento en el mercado de combustibles.

Reconocidos economistas que no han investigado el sector de hidrocarburos señalaban el carácter retrógrado, antieconómico e ilegal de la participación del Estado en la refinería La Pampilla, pues supuestamente se daría paso a una posición de monopolio, cuando todo estudiante de economía sabe que no basta ser único productor de un bien para ser calificado como monopolio sino también debiera poder determinar y fijar el precio de los combustibles.

Evidentemente este no sería el caso de la refinería La Pampilla ni Talara que sumadas controlan el 85 por ciento de la producción de combustibles, sobre todo de gasolinas, turbo, diesel 2 y residuales, pues ninguna de las refinerías determina los precios, en razón que el precio internacional del insumo fundamental, el petróleo crudo tiene referentes internacionales, sea el marcador WTI o el Brent.

En el caso del gas licuado de petróleo (GLP), el principal productor es la empresa Pluspetrol con la Planta de Pisco que en la práctica opera como una refinería que procesa los líquidos de gas natural proveniente de los lotes 88 y 56 en Camisea, mediante el fraccionamiento de los líquidos en volúmenes cercanos a los 76 mil barriles diarios, de los cuales el 50 por ciento se transforma en GLP, el 40 por ciento se exporta como nafta y el 10 por ciento restante se convierte en un diesel limpio sin contenido de azufre.

Así, de una demanda interna de GLP sobre los 40 mil barriles diarios, la producción doméstica de este derivado supera los 46 mil barriles diarios con pequeños márgenes de exportación, pues a la producción de Pluspetrol se debería sumar la producción de pequeñas plantas de fraccionamiento como la de Procesadora Gas Pariñas de Savia (Talara), la de Graña y Montero (Talara) y Aguaytía (Ucayali) más la producción de GLP obtenido de las refinerías de Talara y La Pampilla.

En resumen, si de cada tres barriles que procesan las refinerías en el país dos son importados, con el agravante de importar adicionalmente un promedio de 26 mil barriles diarios de diesel 2 con 50 partes por millón de azufre, es decir un combustible limpio para abastecer el mercado de Lima, Callao y algunos departamentos del sur, mal se podría afirmar que la posible gestión estatal de las refinerías más importantes del país constituya una posición de monopolio.

En realidad, no se podría presentar una posición monopólica con el control estatal de las dos refinerías pero sí una posición dominante, como lo tiene en el país la Telefónica de España en las telecomunicaciones, o TGP con el gaseoducto proveniente de Camisea. De allí la importancia de la regulación de parte del Estado en los mercados imperfectos, o que tienen una posición de dominio.

LA PAMPILLA NO ES UNA CHATARRA

También se afirmó que la refinería La Pampilla era una chatarra, penosa e inexacta afirmación que afecta la rentabilidad de los millones de accionistas de los fondos privados de pensiones que controlan un promedio del 23 por ciento de las acciones del capital suscrito que tienen invertidas en la refinería. Por ello, los altos representantes de las AFPs tuvieron que salir a desmentir que dicha refinería fuera antieconómica y fuese una chatarra.

El problema central en la refinería La Pampilla es que una transnacional como Repsol no está dispuesta a la inversión de una planta de desulfurización por un valor superior a los 900 millones de dólares con una lenta recuperación en el tiempo, y actualmente se tiene que importar el diesel 2 con 50 partes por millón de azufre para abastecer el mercado de Lima y algunos departamentos del sur, y ello no es un buen negocio para Repsol.

Algunos extremistas del libre mercado incluso han sostenido la peregrina tesis que si Repsol no puede realizar la inversión en la unidad de desulfurización, la refinería debería cerrar y el país debiera importar los combustibles que se requieren, para fomentar la competencia en el mercado de combustibles, ante los altos precios de los mismos en el mercado interno.

Es decir, se debiera cerrar la refinería y utilizar su infraestructura, tanques de almacenamiento para realizar las importaciones de combustibles. Esta posición desconoce la realidad del mercado de combustibles, y la responsabilidad del Estado frente a la seguridad energética y la promoción de políticas de valor agregado.

En esta perspectiva el Perú no puede darse el lujo de cerrar la refinería La Pampilla, y satisfacer el mercado mediante importaciones de diesel limpio de USA, de Chile o de cualquier otro país. Se debiera tener presente que desde el 2005 al 2012 tanto PetroPerú y en menor medida Repsol han realizado importaciones del diesel limpio con 50 partes por millón con un valor superior a los 7,060 millones de dólares. En tal sentido, cabe preguntarse con tales valores de importaciones que al final de cuentas lo asumen los usuarios, ¿cuántas refinerías modernas se hubiesen financiado?

Los combustibles no son cualquier mercancía, existe un elemento de seguridad energética y de otro lado la necesidad de apostar por políticas de valor agregado. La interdependencia de los combustibles con las diversas ramas de la economía, desde el transporte terrestre, aéreo, fluvial, sus diversos usos en la industria, pesca, minería, en la vida cotidiana le otorgan un carácter estratégico para la reproducción del sistema económico y esta es una responsabilidad del Estado y no de las empresas privadas.

¿DÓNDE ESTÁ LA RENTABILIDAD?

Para entender las desatadas pasiones en la visceral oposición de los gremios empresariales a la posible compra de las acciones de Repsol 51.03% de la refinería La Pampilla por parte del Estado, que incluía los grifos y la planta de GLP Solgás, sirva de ejemplo la cadena de valor en la formación de los precios por barril de la gasolina de 90 que en promedio en el 2012 ha tenido una demanda de 15,320 barriles diarios, constituyéndose en la más importante a nivel de gasolinas en el mercado interno.

Se ha tomado los precios promedio del crudo a nivel internacional (WTI) del período enero/marzo del 2013, y los precios vigentes en Lima al mes de abril del año en curso. Se ha realizado la conversión en barriles multiplicando los precios en galones por 42 para expresarlos en barriles, haciendo la conversión al tipo de cambio promedio en la fecha, y se pueda percibir dónde está la rentabilidad y los márgenes que explica la extrema codicia de los privados.

1.- El precio referencial en el período enero/marzo del WTI es de 94.34 dólares el barril, incluso el petróleo proveniente de los lotes X en Talara y Z-2B en el Zócalo Continental tienen un precio superior en razón de la calidad

del crudo. Se debe considerar que los precios del crudo producido localmente tienen referentes internacionales y PetroPerú tiene que abonar precios internacionales por un crudo que antes producía.

2.- De forma conservadora se asume un costo de producción de 30 dólares el barril, costos que incluyen los costos directos, regalías, amortizaciones, depreciaciones etc. Incluso puede ser menor en algunas empresas llegando a los 21 dólares el barril.

3.- Con precios internacionales de 94.34 dólares el barril y costos de 30 dólares el excedente o renta petrolera, es la diferencia que bordea los 64 dólares el barril (94 menos 30), a los cuales habría que restar los costos financieros, el impuesto a la renta y otros costos que se cargan. Podemos estimar que la renta neta no es menor a los 40 dólares el barril, de allí el interés de las empresas de retener los lotes petroleros de Talara.

Sea con una producción de 500 barriles diarios o 3,000 barriles diarios el negocio es rentable a pesar que las regalías puedan ser del 50%. Esto demuestra que la rentabilidad de la actividad petrolera está en la producción de crudo y gas, así la misma sea marginal o en las condiciones de la Selva Norte.

4.- El precio de refinación de gasolina de 90 es de 119.23 dólares el barril a los cuales hay que restar los 94.34 dólares del barril de crudo que constituye el principal insumo. Por tanto 119.23 menos 94.34 dólares resulta un diferencial de 24.89 dólares. A este margen la refinación tiene que deducir los costos de refino, los gastos de ventas y administrativos más gastos financieros.

Dependiendo de la eficiencia refinera y de la calidad del crudo, lo cierto es que el negocio de la refinación es un negocio de márgenes, de 3 a 5 dólares por barril a lo mucho.

De allí que la racionalidad económica recomienda la integración entre la producción y la refinación, asegurado los márgenes de la renta petrolera con los pequeños márgenes del refino.

5.- El Estado por cada barril de gasolina de 90 octanos capta 56.6 dólares lo que constituye el 32 por ciento del precio ex planta que suma los 175.83 dólares el barril para los distribuidores mayoristas.

Sea por concepto de rodaje (8%) del precio neto de refinación, el impuesto selectivo a los combustibles de 1.57 soles por galón y el 18 por ciento por concepto del IGV, todo ello multiplicado por 42 galones y convertido al tipo de cambio, determina una participación estatal de 56.6 dólares por barril.

Por tanto si PetroPerú vende a los distribuidores mayoristas a 119.23 dólares el barril de combustibles el Estado le agrega 56.6 dólares por concepto de impuestos, es decir esta participación fiscal constituye el 47 por ciento del precio neto de refinación. Ello totaliza un precio ex planta de 175.83 dólares el barril.

6.- Los distribuidores mayoristas con sus diversas cadenas de combustibles sea Primax, Pecsá, Petroamérica etc. adquieren el barril de la gasolina de 90 octanos a 175.83 dólares y en las estaciones de servicios (grifos) el barril de este combustible se expende a un precio de 213.91 dólares el barril.

En tal sentido, se podría decir que el margen bruto de la distribución mayorista y minorista está en la diferencia del precio al público 213.91 dólares como promedio, según el listado publicado por el regulador Osinergmin, menos el precio ex planta al cual adquieren la gasolina de 90 octanos (175.83 dólares el barril), lo que hace un margen de 38.08 dólares por barril comercializado.

7.- Al margen bruto de los grifos promedio de 38.08 dólares por barril de gasolina de 90 octanos, se tienen que descontar los costos y gastos de venta más los gastos administrativos. Por todo ello no deja de ser rentable la comercialización minorista a pesar de la proliferación de las estaciones de servicios sobre todo en Lima Metropolitana, donde se ofrecen todos los derivados, y tales márgenes se incrementan enormemente si trata de la comercialización del gas natural vehicular y del GLP automotriz.

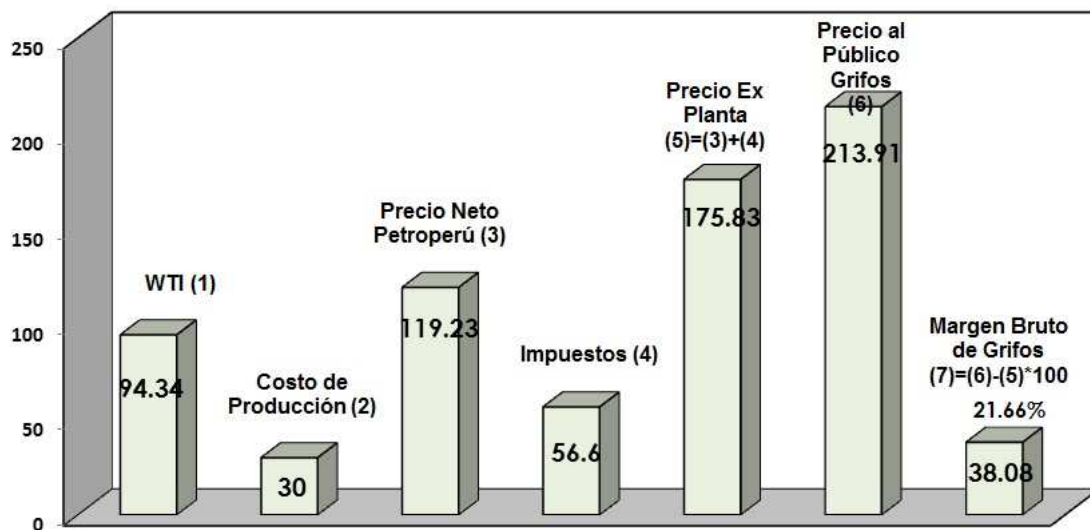
En resumen, se ha presentado la cadena de valor solamente para un derivado como la gasolina de 90 octanos, donde se demuestra la elevada rentabilidad que tendría PetroPerú con la integración vertical, es decir con su participación en la producción de crudo y gas de los contratos de hidrocarburos próximos a su vencimiento, articulada a la refinación y a la distribución mayorista y minorista por medio de los grifos.

El gobierno debe entender a pesar de los intereses y codicia de los privados que la seguridad energética, el abastecimiento oportuno de combustibles a nivel nacional en especial de la Amazonía, con precios competitivos,

con combustibles limpios es una responsabilidad del Estado, de allí el imperativo de modernizar y fortalecer la petrolera estatal.

MÁRGENES DE REFINO Y COMERCIALIZACIÓN DE LA GASOLINA DE 90 OCTANOS PRODUCIDO LOCALMENTE

Expresado en dólares por barril



(1): Promedio enero-marzo 2013

(2): Costo de producción promedio US\$ 30 por barril de crudo en el Perú, incluye costos directos, regalías, depreciación y amortización.

(3): Callao / S/. 7.31 por galón multiplicado por 42 = S/. 307.02 por barril (T.C ene-abr: 2.575) es igual a US\$ 119.23 al 25 de abril de 2013.

(4): Es la suma del impuesto al rodaje, ISC e IGV. S/. 3.47 por galón multiplicado por 42 = S/. 145.74 (T.C ene-abr: 2.575) es igual a US\$ 56.60

(5): Es la suma del Precio Neto Petroperú y los Impuestos.

(6): Promedio de las estaciones de servicio y grifos formales en Lima a abril de 2013, según Osinergmin.

Fuente: Lista de Precios abril 2013 - PETROPERÚ / OSINERGMIN / EIA