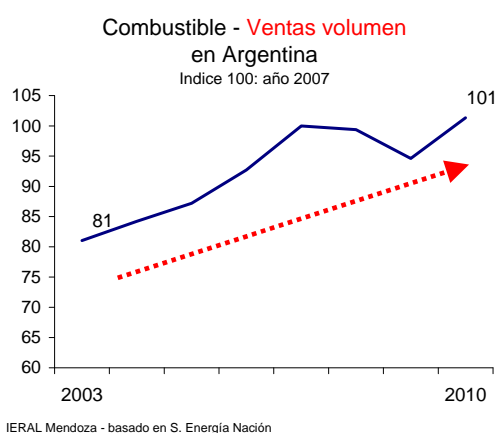


Precios vs racionamiento, el dilema del combustible en el país y en las regiones

Jorge A. Day
IERAL Mendoza

Una escena cotidiana es buscar alguna estación de servicio que no tenga las mangueras descolgadas, y hallada ésta, formar cola esperando el turno para cargar combustibles. Si no era así años atrás, ¿por qué sí lo es ahora? En la respuesta se hallará implícitamente los factores que generan esta situación.

Un primer dato sorprendente es que dicha escasez se da en un contexto de mayor venta de combustibles (ver gráfico). Esta evolución creciente se dio tanto durante el periodo de auge (años 2003-2008), previo a la crisis internacional, como luego del periodo recesivo.



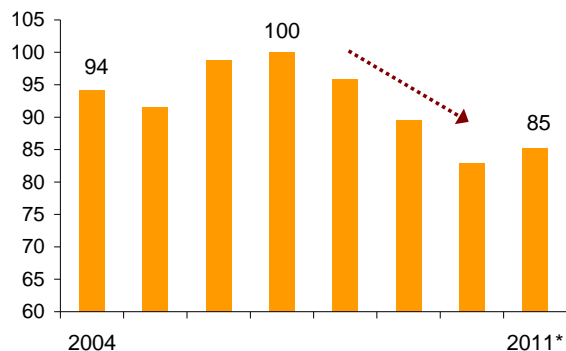
Entonces, la falta de nafta y gasoil es un problema de demanda, explicitando que hay demasiados autos en la calle. Si fuese así, se puede esperar que en promedio cada auto cargue menos que hace unos años atrás. ¿Ha sido así?

Para ello, se recurre al **indicador de "carga de combustible por vehículo promedio"**. Aunque tiene sus complicaciones metodológicas (ver pie de página)¹, este indicador es simple, puesto que surge del cociente entre los volúmenes vendidos de nafta y gasoil y el parque automotor argentino. Obviamente, si la cantidad de autos ha crecido a mayor ritmo que la venta de combustible, se puede esperar que en promedio un vehículo cargue menos en el tiempo.

Hasta el año 2007, este indicador seguía una tendencia relativamente creciente, razonable porque al mejorar el poder adquisitivo de la población, permitía llenar el tanque más asiduamente. Posteriormente ese indicador comenzó a caer, señal de que no todos pueden cargar como antes. Comprensible en un periodo recesivo, pero no cuando luego la economía se recupera, manifestándose así la complicación para conseguir combustible.

¹ Para el cálculo del indicador de carga de combustible por vehículo promedio, se tiene en cuenta dos variables: (i) la venta de combustible (numerador), que tiene en cuenta nafta y gasoil, y (ii) el parque automotor. Como se suman vehículos diversos (autos, camiones, transporte de pasajeros, etc.), se calcula un parque automotor equivalente, sabiendo que un camión promedio consume periódicamente más combustible (por rendimiento y distancias recorridas). Además, se debe eliminar un grupo de vehículos que funciona con GNC. Al no estar disponible los datos del parque automotor del año 2011, se lo estima sobre la base de ventas e importaciones de vehículos. Siendo perfectible, este indicador permite visualizar el grado de falta de combustible (no se puede cargar como tiempos atrás).

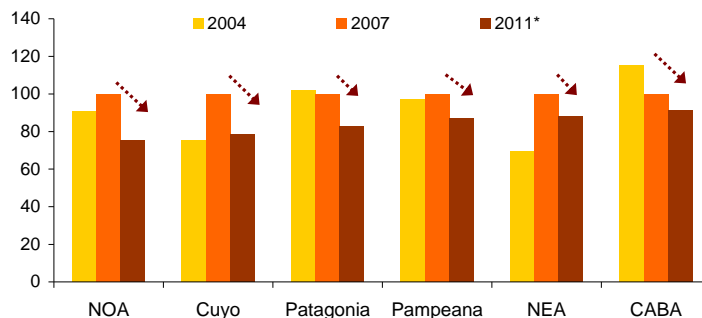
Indicador de
Carga de combustible por vehículo
 Datos anuales (Jul-Jun) - Índice 100: año 2007



IERAL Mendoza - estimación basada en S. Energía, ADEFA, DNRA

Este mismo indicador se puede trasladar a las distintas regiones del país. Llamativamente, el periodo 2004-2007 resultó extraño, puesto que hubo zonas con mejorías, como Cuyo, el Nor Este Argentino (NEA) y el Nor Oeste (NOA), mientras que disminuía en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). Posteriormente, en el periodo 2007-2011, ha sido clara la caída en la carga promedio en todas las regiones. Compatible con las noticias, las más afectadas han sido NOA y Cuyo.

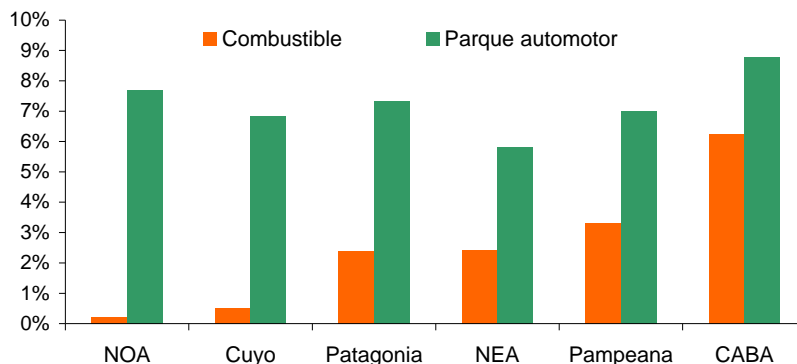
Indicador de
Carga de combustible por vehículo
 Datos anuales (Julio-Junio) - Índice 100: año 2007



IERAL Mendoza - estimación basada en S. Energía, ADEFA, DNRA

Estas dos regiones, NOA y Cuyo, fueron donde los volúmenes vendidos de combustibles crecieron a menor ritmo en los últimos cuatro años (ver siguiente gráfico). En cambio, en donde hubo mayor provisión fue en CABA y en la región pampeana. Quizá sea señal de mayor actividad en esas jurisdicciones.

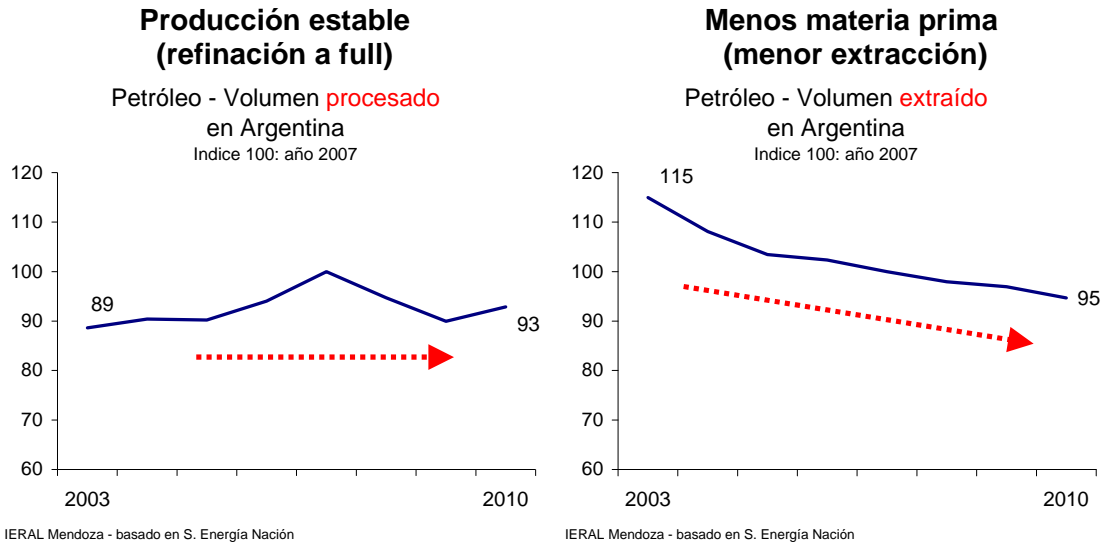
Venta de combustibles y Parque automotor
 Var. % anual promedio
 Periodo 2007-2011 (Jul-Jun)



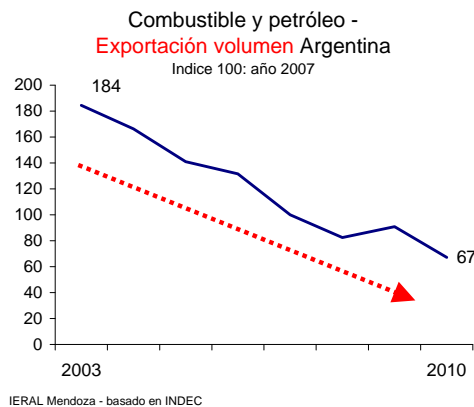
IERAL Mendoza - estimación basada en S. Energía, ADEFA, DNRA

Dada esta situación, ¿por qué no se vende más nafta y gasoil, para satisfacer la demanda de la población? Se brindará dos respuestas. La primera es desde la **perspectiva de la oferta nacional (de quién provee)**. Los combustibles se obtienen de la refinación del petróleo. Acorde a los datos sobre el uso de capacidad instalada, esta rama industrial viene operando a full desde hace varios años. O sea, no es sencillo aumentar sus volúmenes (salvo una fuerte inversión en este sector). Algo similar muestra la evolución de los productos procesados en la totalidad de las refinerías del país.

A esto se agrega la caída de materia prima, el crudo, cuya extracción ha venido disminuyendo gradualmente en los últimos años.



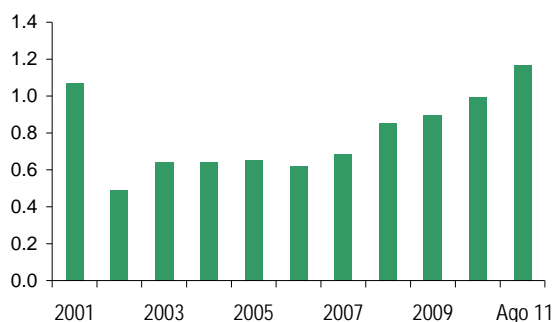
Produciéndose similares cantidades, la pregunta es cómo se ha logrado vender más. Hay dos respuestas posibles. Una es cediendo en otras ventas, aquellas que van al mercado externo, compatible con la abrupta disminución en los volúmenes exportados de petróleo y sus derivados. La otra es a través de importaciones, cuya complicación está en los precios internacionales, en relación a lo que se paga internamente.



Ahora, la escasez explicada **desde la demanda**. Es razonable esperar que se demande más combustible si la economía crece y/o si aquellos están más baratos. ¿Están más baratos? No parece así si se lo expresa en dólares. Los precios actuales triplican los valores de hace nueve años atrás. Esto lo notan más las empresas vinculadas a la exportación, que notan un incremento de sus costos de transporte interno.

Precio nafta en dólares (más caro)

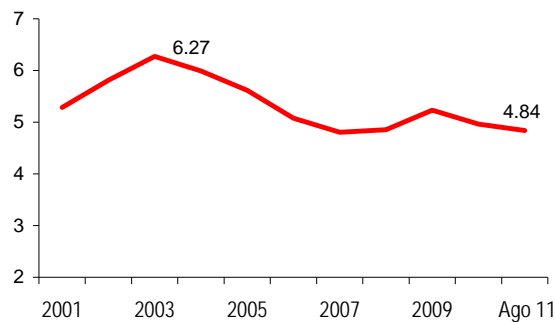
Precio Nafta super en Mendoza
en dólares, por litro



IERAL Mendoza, basado en Secr. Energía y empresa líder

En moneda constante (estable)

Precio Nafta super en Mendoza
sin inflación (en \$ Agosto 2011, por litro)



IERAL Mza, basado en Secr. Energía y empresa líder, inflación Indec y de San Luis (desde 2007)

Sin embargo, para quienes viven aquí y venden en el mercado interno, lo relevante es expresar esos precios en moneda constante (es decir, determinar si el precio de la nafta crece al ritmo de la inflación). Entre el año 2003-2007, lo hicieron a menor ritmo, señal de que se abarataban los combustibles. Posteriormente lo han hecho a similar velocidad. Esto implica que no se han encarecido, y en una economía que continúa creciendo, favorece a una mayor demanda. Y si la oferta no la acompaña, la consecuencia es el racionamiento (las colas en las estaciones de servicios) o la adquisición de combustible mejor calificado y más caro.

¿Qué se puede esperar para el futuro? Por un lado, está el cuello de botella en la refinación del petróleo, operando a toda máquina, siendo complicado incrementar los volúmenes a vender. Por otro lado, se podría importar más combustible (pero a un precio internacional mayor) o exportar menos (algo que viene sucediendo y en algún momento llegará a un nivel mínimo). En pocas palabras, no será sencillo incrementar la oferta de combustibles. Y si se mantiene el ritmo de ventas de nuevos autos, el ajuste vendrá vía precios, creciendo más que la inflación, o vía mayor racionamiento (más tiempo formando colas).