

# Combustibles y competitividad

EC. MARÍA NOEL SANGUINETTI

Tomando en cuenta todos los elementos que inciden sobre la conformación de costos de la producción en el Uruguay, podemos entrever que los cambios estructurales que requerimos a nivel país para mejorar la competitividad van más allá de los avances alcanzados a nivel de la política energética.

Aunque al día de hoy se perciben cambios en la diversificación de la matriz energética aún resta profundizar el proceso y mejorar la oferta en relación a las necesidades de la demanda, procurando suministros y gestiones más eficientes como forma de minimizar las distorsiones y disminuir los costos, manteniendo siempre los niveles de calidad.

Nuestro país presenta en la actualidad una estructura de precios que se hace muy pesada para la producción, lo que repercute también en el costo de vida y torna poco competitivos los productos uruguayos en el exterior. Para cambiar esta realidad es fundamental revisar los valores de la energía y de los combustibles, debiendo buscar entre quienes participamos de la producción, la comunidad en general y los representantes del sistema político, opciones y procesos que nos permitan ganar en competitividad y bienestar.

Teniendo en cuenta las características del Uruguay, país con un mercado de consumo relativamente pequeño y tomador de precios a nivel internacional, ¿qué opciones tenemos hoy para disponer de energía y combustibles con precios más adecuados a nuestra estructura productiva?

A nivel energético y habiendo avanzado en lo que refiere a la diversificación de la matriz, debemos pensar en una empresa de distribución que promueva la gestión de la demanda y disponga de dispositivos que permitan a los consumidores aprovechar los excesos de generación. Para esto es prioritario avanzar en la implementación de sistemas de redes inteligentes que den señales a los consumidores y asimismo mejorar el conocimiento a nivel sectorial, de manera de generar políticas adecuadas a las necesidades.

Asimismo, profundizar las medidas que apuntan a la eficiencia energética y promover el ahorro y el uso adecuado, así como los sistemas de administración no burocráticos que garanticen suministros continuos y de calidad.

Sin este tipo de medidas los avances a nivel de la diversificación de la matriz energética quedan

estancados y se alejan de la tan anhelada política energética-país que tanto fue anunciada.

En cuanto a los combustibles, la razón de existir de ANCAP es el suministro de combustibles para la producción, el transporte y el consumo doméstico, entre otros. A través de esta administración, el Estado dispone de un conjunto de unidades de negocios que pretenden autofinanciarse, como en una estructura de empresa clásica. Esto hace que los precios respondan a las necesidades de la propia empresa y a los resultados del ejercicio fiscal y no a un precio eficiente y adecuado para el mercado de las empresas que intervienen en la producción, el transporte de mercaderías y el transporte de pasajeros. Parece necesario preguntarnos qué alternativas existen al régimen actual que nos permitan disponer de un combustible a un precio más acorde a los ingresos que pueden alcanzar las empresas y hogares uruguayos.

## En términos generales los factores que influyen en el precio de los combustibles son:

- Los valores de referencia de combustibles e insumos a nivel nacional, regional e internacional
- Los valores de los principales componentes en la determinación del precio, entre los que se podrían destacar el crudo y la mano de obra
- La disponibilidad de alternativas logísticas de transporte, almacenamiento y distribución
- La carga impositiva
- Las condiciones de competencia en los mercados de mayoreo y expendio al público
- Los costos de las diferentes alternativas de producción y/o suministro

El fundamento obedece a que los precios de los combustibles deberían reflejar los costos de cada actividad de la cadena de valor y logística. Considerando estas premisas y conociendo que el régimen actual y su administración hacen que el costo de producción sea elevado y se sume como uno de los principales elementos que puede estar afectando la competitividad de la producción nacional, es que identificamos algunas alternativas que deberían ser evaluadas y comparadas.

Debemos poder dar respuesta a las siguientes cuestiones: ¿Cuáles son los propósitos del régimen de suministro y los precios? ¿A qué responde el precio a fijar? ¿Se justifica un sistema de precios administrados y existe la transparencia suficiente para transmitir confianza al consumidor y a la ciudadanía? ¿Qué determina los ajustes? ¿Es posible lograr mayor eficiencia que pueda traducirse a nivel de precios? ¿En los tiempos que corren se justifica el régimen vigente o deberíamos pensar en alternativas que consideren hasta los costos de la transformación del mismo logrando una mejora general?

Dentro de las alternativas tendientes a una baja en los costos podemos identificar al menos tres medidas que pueden ser complementarias. En primer lugar, de qué forma el sistema actual puede bajar sus costos en sistemas productivos que mantengan y/o mejoren los niveles de calidad con estructuras de negocios adecuadas. En segundo lugar, de qué forma en función de cada tipo de consumidor es posible mejorar la eficiencia en el suministro eliminando intermediarios en los casos que no se requieran. En tercer lugar, y dados los resultados de los estudios de paridad de precios de importación que proporciona la URSEA, qué camino podemos seguir para poder avanzar en la importación de combustibles de calidad y a precios convenientes que permitan abaratar costos y mejorar la competitividad de nuestra producción.

No podemos seguir sosteniendo un régimen que no posee incentivos para mejorarse a sí mismo y que a su vez se mantiene en base a intereses que escapan al de los clientes y a los fundamentos de su propia existencia, porque termina siendo el Caballo de Troya que anula factores de competitividad. ◻

#### VARIACIONES DEL DÓLAR

2016 / ENE	<b>30,818</b>
FEB	<b>31,752</b>
MAR	<b>32,163</b>
ABR	<b>31,539</b>
MAY	<b>31,412</b>
JUN	<b>30,778</b>
JUL	<b>30,096</b>
AGO	<b>28,891</b>
SET	<b>28,783</b>
OCT	<b>28,151</b>
NOV	<b>28,732</b>
DIC	<b>28,837</b>
2017 / ENE	<b>28,611</b>
FEB	<b>28,462</b>

### DESDE 2007

el gasoil se encuentra exonerado del IMESI (Impuesto Específico Interno) y está gravado por el Impuesto al Valor Agregado (IVA) en su tasa básica 22 %.

Las naftas están gravadas únicamente por IMESI. Su valor lo define el Poder Ejecutivo en base a un monto fijo por unidad física vendida.

### DE ENERO A OCTUBRE DE 2016

el valor promedio del barril de petróleo estuvo 8,79 % por debajo de la referencia, lo que representó US\$ 69,8 millones de ingresos extra para ANCAP.

### DESDE ENERO 2017

la paramétrica implicaba un precio de US\$ 50,2 para el barril de crudo Brent y de \$ 29,60 para el tipo de cambio. Significa un costo del barril en pesos de \$ 1.488.