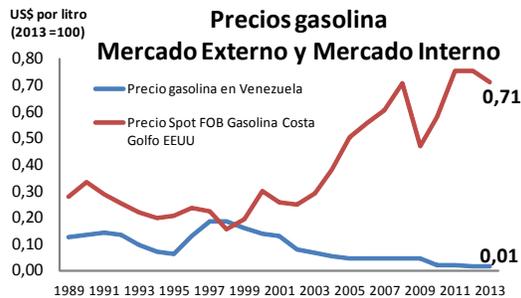


Sobre el subsidio a la gasolina

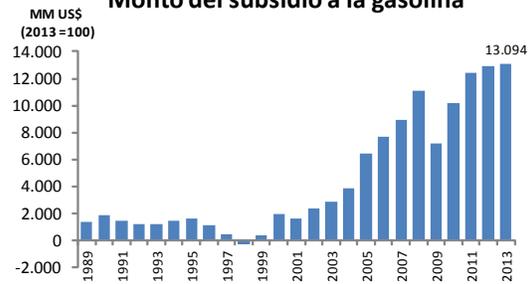
Venezuela ha mantenido el precio de la gasolina de 95 octanos en 0,097 BsF / litro desde el año 1999, mientras que el precio de la gasolina de 91 octanos se ha mantenido en 0,075 BsF/litro desde el año 1997. Por otra parte, desde el año 99 el precio de referencia de la gasolina de exportación ha tenido un incremento de 269% en términos reales (una tasa promedio anual de 9,77%), que llevó el precio por barril desde US\$ 29,96 en 1999 a US\$ 110,54. Adicionalmente, la devaluación venezolana anualizada del período ha sido de 18.19% en ese lapso. Esto ha hecho que la diferencia de los precios internos y externos sea superior a los 0,7\$ / litro



Fuente: Menpet, EIA, Informe Operacional y Financiero PDVSA 2012
Bureau of Labor Statistics

Lo anterior ha significado que durante los últimos años, exista un aumento en el costo de oportunidad de vender la gasolina dentro del país, y por lo tanto un aumento en el monto del subsidio económico de la gasolina, que en el caso de 2013, si se utiliza la cifra declarada por Rafael Ramírez¹ de 323.000 barriles/día (b/d), sería de aproximadamente US\$ 13.100 MM, y que en 2012 representó aproximadamente un 3,5% del PIB.

Monto del subsidio a la gasolina

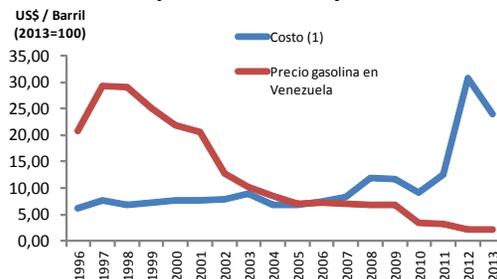


Fuente: Menpet, EIA, Bureau of Labor Statistics y Cálculos Propios

Nota: 1) Se consideró como referencia del precio norteamericano el New York Harbor FOB. 2) Se tomó el precio promedio del litro de gasolina en Venezuela.

Por otro lado, desde 2006 se cobra menos de lo necesario para reponer los costos promedio involucrados en la producción y refinación de cada barril, por lo que los ingresos reales por venta interna de gasolina han sido insuficientes para cubrir siquiera su costo (que sólo incluye extracción, refinación e importaciones de EEUU).

Comparación Precio y Costo



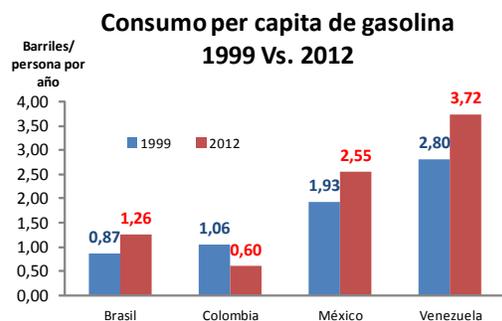
Fuente: EIA, Bureau of Labor Statistics, Informe Financiero y Operacional PDVSA y Menpet

(1) Sólo incluye costo de extracción, refinación, y monto de importaciones de gasolina de motor provenientes de EEUU

El crecimiento exponencial del costo por barril en 2012 se debió al incremento de las importaciones de gasolina, situándose para ese año en 12,58 millones de barriles, en comparación con 1 millón de barriles en 2011.

Costo económico del subsidio

Esto se entiende como la pérdida de eficiencia causada por el subsidio. El subsidio actual genera tal asignación que los hogares venezolanos valoran menos el litro de gasolina de lo que estarían dispuestos a pagar consumidores internacionales. Mientras mayor sea la diferencia entre el consumo actual y el que habría si se cobraran precios internacionales (que refleja el exceso de consumo), mayor será la ineficiencia del subsidio. Para entender la magnitud del exceso de consumo per cápita, indicador clave de las distorsiones generadas, conviene comparar a Venezuela con otros países de la región:



Fuente: Agencia Nacional de Petróleo, Anuario Estadístico de Pemex, Reporte Integrado de Gestión Sostenible Ecopetrol, Menpet, IMF World Economic Outlook y Cálculos Propios

Puede observarse que Venezuela consumió en 2012, **45%** más por persona que México y **195%** más que Brasil. Igualmente, consume **517%** más que Colombia. También debe notarse la consistencia histórica del mayor consumo venezolano frente a los países mencionados.

Siguiendo a Davis (2013)², se estimó un consumo potencial a precios internacionales de 1.831 millones de litros anuales, reducción considerable comparado a los 18.743 millones de litros actuales. La pérdida de peso muerto así incurrida totalizó US\$

10.959 MM, creciendo 4.57% respecto a 2012.

No obstante, aún dicha estimación no constituye la totalidad del costo económico generado por el subsidio. Deben agregarse también las externalidades creadas por el consumo excesivo de combustible, tales como tráfico vehicular y contaminación. Tomando como referencia las estimaciones realizadas por Parry et al. (2007)³, se asumió un costo externo equivalente a US\$ 0.29 por litro. Una vez considerado el exceso de consumo – 16.912 millones de litros- el costo por externalidades alcanzaría US\$ 4.959 MM. Si se agrega a la pérdida de peso muerto, el costo económico total alcanzaría US\$ 15.919 MM.

Notas

¹“Aumentó 7,3% el consumo de gasolina en el país durante 2013”. El Universal. 13 de Octubre de 2012.

<http://www.eluniversal.com/economia/131012/aumento-73-el-consumo-de-gasolina-en-el-pais-durante-2013>

² Davis, L. W. (2013). The Economic Cost of Global Fuel Subsidies (No. w19736). National Bureau of Economic Research.

³ Parry, I. W., Walls, M., & Harrington, W. (2007). Automobile externalities and policies. Journal of economic literature, 373-399