

ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE CONSUMO DE DIÉSEL SUBSIDIADO POR FLOTAS DE TRANSPORTE PESADO EXTRANJERO

(Entregado 03/08/2015) – Revisado 04/09/2015)



**Edgar Gerardo
Yandún Cadena**

Magister en Educación y Desarrollo Social por la Universidad Tecnológica Equinoccial de Quito. Diplomado Superior en Diseño y Evaluación de Proyectos, FLACSO, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Quito. Ingeniero Comercial, Escuela Politécnica del Ejército, ESPE. Técnico en Administración ESPE. Pronosticador Meteorólogo, Escuela Técnica Aviación Civil. Docencia en Academia Interamericana IAAFA. Texas. EEUU. Docencia Instituto Tecnológico Superior Aeronáutico, Escuela de Perfeccionamiento de Aerotécnicos. Docente ocasional Escuela de Comercio Exterior y Negociación Comercial Internacional y Escuela de Logística de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi.

Universidad Politécnica Estatal del Carchi – Ecuador

yancaweb@hotmail.com

Resumen

Esta investigación se realizó con el fin de conocer como la demanda de diésel Premium subsidiado por parte de flotas de transporte pesado terrestres extranjero pueden afectar a las arcas del Estado Ecuatoriano y también a la competitividad de las flotas de transporte del Ecuador, para esto se aplicó la metodología de investigación de campo, bibliográfica y documental, con una tendencia rigurosamente técnica y pensamiento académico en busca de información que permita conocer los valores económicos que el Estado ecuatoriano invierte en el subsidio al diésel premium.

El contenido muestra un resumen conciso de los datos e información obtenida de diferentes entidades, personas públicas y privadas, con el fin de determinar cómo influye en la economía el fácil ingreso de flotas de transporte pesado terrestre y como estos actores buscan abastecerse del precio módico del combustible.

Se realizó una revisión documental que dispone: Petroecuador, el Ministerio de Finanzas, personas particulares, así como los socios de la Asociación de Transporte Pesado del Carchi, que detallan sus experiencias en los controles y de reuniones de carácter público que permitió determinar cómo debe estar planteado el tema.

La investigación propone un pensamiento o idea a esclarecer y explicar el problema y establecer sus causas y efectos desde el siguiente enfoque: el consumo de diésel premium subsidiado a flotas de transporte terrestre extranjeras tiene impacto en la economía del Ecuador, donde el diferencial cambiario, el valor elevado del diésel en los países vecinos,

Enero – Diciembre 2015

Magíster Edgar Gerardo Yandún Cadena – (UPEC – Ecuador)

incentivan a los transportistas extranjeros a buscar el máximo beneficio de esta oportunidad originada en el Ecuador.

Al culminar el tema de estudio se determina como principales causas: los acuerdos internacionales de la Comunidad Andina, el diferencial cambiario con los países vecinos, la diferencia en el precio del diésel en los países vecinos, siendo más barato en el Ecuador, falta de controles en la circulación de flotas terrestres extranjeras y contrabando de combustibles.

Palabras clave: *subsidio, flotas extranjeras, consumo diésel*

Abstract

This research was conducted in order to learn as demand for premium diesel subsidized by fleets of heavy transport land abroad may affect the coffers of the Ecuadorian State and also the competitiveness of transport fleets of Ecuador, for it was applied methodology field research, literature and film, with a strictly technical trend and academic thought in search of information to help determine the economic values that Ecuador invests in the premium diesel subsidy.

The contents shows a concise summary of the data and information obtained from different entities, public and private, in order to determine how the economy affects the easy entry of heavy transport fleets land and how these actors seek supplies of reasonable price fuel.

A literature review was made available: Petroecuador, the Ministry of Finance, individuals and members of the Association of Heavy Transport of Carchi, detailing their experiences in controls and public meetings to determine how it should be allowed raised the issue.

The research proposes a thought or idea to clarify and explain the problem and establish its causes and effects from the following approach: premium diesel consumption subsidized foreign fleets land transport has an impact on the economy of Ecuador, where the differential currency, the high value diesel in neighboring countries, encourage foreigners to seek the maximum benefit from this opportunity originated in Ecuador carriers.

Upon completion of the subject matter is determined as main causes: international agreements of the Andean Community, the exchange rate differential with neighboring countries, the difference in the price of diesel in neighboring countries, to be cheaper in the Ecuador, lack of controls in the circulation of foreign fleets and land fuel smuggling.

Keywords: *Subsidy foreign fleets, diesel consumption*

1. Introducción

Conforme avanza la globalización, las tendencias tienden a unificarse y a romper el cerco de las fronteras, generan nuevas estructuras económicas y sociales como la Comunidad Andina CAN, que puede beneficiar a unos sectores y afectar a otros, esto ha colocado al país en una situación difícil al disponer de una moneda económicamente fuerte como el dólar americano y por no poder devaluar se ha originado una desigualdad de capacidad adquisitiva entre países vecinos, provocando que ciertos productos entre ellos el combustible diésel por su bajo costo en el Ecuador por ser subsidiado se vuelva apetecido por el transportes extranjeros.

Ante esta situación por medio de la investigación se busca determinar cuánto le cuesta al Estado Ecuatoriano vender diésel subsidiado a flotas de transporte terrestre extranjeras, concentrando el esfuerzo en el transporte pesado, tratando de sensibilizar con los resultados a la sociedad y ofreciendo recomendaciones que pueden ser de beneficio para los ecuatorianos.

2. Materiales y métodos

El desarrollo del artículo se lo ha desarrollado bajo dos perspectivas:

El diagnóstico del monto aproximado de recursos económicos que el Estado pierde por galón de diésel subsidiado vendido a flotas de transporte extranjeras.

Así mismo la modalidad de investigación fue en base a la metodología bibliográfica, documental y criterios en grupo a personas experimentadas del transporte pesado donde se analizó los precios del diésel que subsidia el Estado Ecuatoriano y la cantidad de recursos económicos que se benefician las flotas de transporte de países vecinos. Cabe indicar que fue factible la investigación porque existe la teoría, la metodología y los procedimientos requeridos y el costo financiero fue mínimo.

3. Resultados y discusión.

NORMATIVA VIGENTE

En primer lugar, se considera las disposiciones de la Constitución del Ecuador:

Art.285: La política fiscal tendrá como objetivos específicos el financiamiento de servicios, inversión y bienes públicos, la redistribución del ingreso por medio de transferencias, tributos y subsidios adecuados y la generación de incentivos para la inversión en los diferentes sectores de la economía y para la producción de bienes y servicios, socialmente deseables y ambientalmente aceptables. (Constitucion , 2008)

Art. 286: “Las finanzas públicas, en todos los niveles de gobierno, se conducirán de forma sostenible, responsable y transparente y procurarán la estabilidad económica”. (Constitucion , 2008)

En segundo lugar, a la ley de hidrocarburos como el Art. 71.- Las regalías, el impuesto a la renta, las participaciones del Estado y, en general, los gravámenes dependientes de los precios de venta de los hidrocarburos en el mercado externo, se regularán por los precios efectivos de venta o de referencia, según las circunstancias imperantes.

En tercer lugar, el tema del transporte terrestre de mercancías entre Ecuador y Colombia que se basa y se regulado por el acuerdo de la Decisión 399, “Transporte Internacional de Mercancías por Carretera” del 17 de enero de 1997 y sus normas complementarias. Esta norma es de cumplimiento obligatorio para los países miembros de la CAN. Los mismos que al aprobar esta decisión, han pretendido fortalecer el transporte internacional de mercancías por

carretera..., uno de los instrumentos de ayuda eficaz para la consolidación de la integración económica. La Decisión 399 establece un régimen de transporte internacional de mercancías por carretera que se fundamenta, de acuerdo con su artículo 3, en: los principios de libertad de operación, acceso al mercado, trato nacional, transparencia, no discriminación, igualdad de tratamiento legal, libre competencia y nación más favorecida. Así mismo, el artículo 13 señala que los países miembros conceden al transportista autorizado el derecho a ofrecer y prestar el servicio de transporte internacional. Y el artículo 14, consagra el derecho al libre tránsito por parte de los vehículos registrados debidamente. Asimismo, el artículo 185 de esta decisión establece que los organismos nacionales competentes designados y acreditados por los países miembros serán los responsables de la aplicación de dicha decisión y sus normas complementarias, en sus respectivos territorios". (Ángel María Casas Gragea y Belky Orbes Revelo, 2014)

CONSIDERACIONES GENERALES

En el país hermano de Colombia "En materia de subsidios a los precios de los combustibles, se está moviéndose en dirección contraria a lo que está haciendo la gran mayoría de países de América Latina. Mientras que Chile hizo un desmonte, México está en esa tarea, Perú lo limitó a algunos combustibles e incluso Ecuador está contemplando ajustes, Colombia tuvo que asumir el déficit del Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles". (El Tiempo, 2014).

En Ecuador, en el Plan Nacional para el Buen Vivir, Objetivo No. 8, establece consolidar el sistema económico social y solidario, de forma sostenible, la Empresa Estatal de Petróleos del Ecuador Petroecuador para determinar el precio de los subsidio realiza el cálculo considerando la diferencia entre los costos de la comercialización de los combustibles y los ingresos, suma los resultados de estas diferencias de todos los derivados que comercializa en el mercado y la suma total es el valor monetario por subsidios que asume el Estado.

Cabe destacar que en los costos de producción interna de derivados se ha establecido un costo del barril de petróleo muy bajo que no corresponde a la realidad del mercado. Por esta razón se han considerado estos cálculos como un estado de resultados en donde solo se demuestra la utilidad o pérdida en la comercialización del total de derivados en el país para Petroecuador.

Según datos del Ministerio de Finanzas, el subsidio a este combustible se duplicó entre el 2007 y el 2012, al pasar de USD 647 millones a USD 1.364 millones. Así mismo "con el fin de satisfacer la demanda del derivado en el país, el Estado debe importar sobre el 60% de total requerido, igualmente se lo adquirió al valor del mercado internacional y se expendió en el Ecuador a precio establecido para el subsidio que oscila el galón en USD 1.02. Entre los años 2007 al 2013, los valores a los que se importó el galón de diésel fueron en este periodo de acuerdo al siguiente detalle: 2007 en USD 2.17, 2008 en USD 2.99, 2009 en USD 1.80, 2010 en USD 2.29, 2011 en USD 3.10, en 2012 en USD 3.22 y finalmente en el 2013 en USD 3.12." (Noemi, 2014).

Ecuador destina \$ 6.603,68 millones en subsidios al año, según la proforma presupuestaria del 2013. Los combustibles cuestan \$ 4.539,64 millones, 68,74% de todos los subsidios. Dentro de este segmento, el diésel (\$ 1.934,9 millones), el gas nacional (\$ 65,4 millones) e importado (\$ 601,15 millones) y la gasolina (\$ 1.757,55 millones), son los que mayor gasto representan. (Diario El universo, 2013)

La importación del diésel por parte del régimen de la revolución ciudadana en el periodo comprendido entre los años 2007 al 2013 fue de aproximadamente ochenta millones de barriles por un monto de USD 8.473 millones y se expendió el derivado a nivel nacional al precio subsidiado el galón a USD 1.02, esto implicó para el país en este producto una pérdida de USD 5.054 millones (Llanes, 2014).

Entre los años 2007 al 2013, el gobierno de la revolución ciudadana vio imprescindible la importación de diésel, gasolineras, gas licuado de petróleo (GLP), y otros tipos de combustible requeridos en el país por un monto de aproximadamente USD 29.000 millones, cantidad superior en 200 por ciento al Presupuesto General del Estado que para el 2007 fue de USD 9.767 millones (Llanes, 2014).

En el sitio web de Petroecuador del 30 de julio al 5 de agosto del 2015 el precio del diésel en las estaciones de servicio afiliadas deben mantener el mismo precio en este combustible: USD 1,03 por galón de diésel. (Petroecuador, 2015). Sin embargo “por ejemplo, las gasolineras afiliadas deben mantener el mismo precio para cada combustible: USD 1,48 por galón de diésel;...” (Araujo, 2015)

En la página web oficial de Volvo Trucks I, menciona que en una ciudad con pendientes, el consumo puede incrementarse en un 50%. El consumo por galón puede variar de acuerdo a condiciones de carretera, condiciones meteorológicas, mantenimiento entre otros.

De acuerdo a Anders Gustavsson, Director General del laboratorio de Transportes Scania “en el análisis de 18 camiones de usados Scania el consumo promedio de combustible para los 18 camiones usados de Scania con modelos como el R 400 Euro 5, R 420 Euro 5 y R 480 Euro 6 se obtuvo una diferencia en el consumo en menos de la mitad de un litro cada 100 km, incluyendo AdBlue para los 420 y 480. Igualmente su flota de vehículos recorren un promedio mensual de 35.000 kilómetros, donde se hace un monitoreo detallado de los resultados. También es importante citar que en el “duelo de eficiencia de combustible” organizado por Scania, el consumo de diésel por Peter Röder fue en un Scania 480 Euro 6 en promedio de 25,4 litros/100km y Hanna Fange fue de 25,7 litros/100km” (Scania, 2011).

Por conversaciones en focus group con profesionales del transporte indican que una tracto mula que se traslada desde Colombia hasta Perú o viceversa, se abastece de diésel en estaciones de servicio cercanas a las fronteras donde se les permita el abastecimiento, operan

en el Ecuador y se vuelven a abastecer para poder operar en territorio extranjero, esto ocasiona que el país sea considerado una fuente inagotable de diésel barato generando para el Estado, pérdidas incuantificables por ser un sector al que no debería estar dirigido el subsidio. Igualmente las tracto mulas extranjeras tienen medidas sobredimensionadas de sus plataformas y cargas, así como de los tanques de abastecimiento de diésel premium, lo que da la oportunidad de abastecerse de este producto tan apetecido por su precio.

En el Ecuador en los informativos de las estaciones de servicio de Petroecuador, a 30 de julio de 2015, el precio del galón de diésel para buses y camiones tiene un precio de 1,05 USD. En Colombia se lo denomina al diésel con las siglas ACPM, que son las siglas de Aceite Combustible para Motores. “desde el primero de enero de 2015 el diésel (ACPM) disminuye el valor en 106 pesos en base al precio referencial de expendio al público y se sitúa el precio del galón en 8.151 pesos en su capital Bogotá... en la frontera con el Ecuador, en la ciudad fronteriza de Pasto por ser frontera el precio oscila en 5.928,82 pesos” (ELTIEMPO, 2014).

En Perú de acuerdo a Petroperú, en la lista de precios netos de combustibles que entran en vigencia desde 22 de julio del 2015, el precio del galón de diésel en Talara es de 5.54 nuevos soles y 5.85 nuevos soles en Piura. (Petroperu, 2015) Según el Banco Central de la Reserva del Perú en el 2015, el dólar podría llegar a cotizarse el promedio en S/. 3,20 nuevos soles. (<http://www.rpp.com.pe>, 2015) Y en Colombia un dólar se cotiza a 2.881 pesos colombianos. (<http://www.colombia.com>, 2015)

Analizando los precios de mercado del diésel podemos obtener los siguientes datos en los que se detallan los beneficios económicos para el transporte pesado extranjero, como se lo muestra en las tablas:

		Cotización	Precio por país Diésel	Precio Galón Diésel (USD)
Ecuador	Dólar	1	1,05	1,05 USD
Perú	Nuevo sol	3,20	5,54	1,73 USD
Colombia	Pesos	2.281	5.928	2,60 USD
Precios pueden variar sin previo aviso.				

“de acuerdo datos obtenidos por la empresa Scania en el invierno, el consumo promedio es de alrededor de 29 litros cada 100 km y durante el verano, se espera un consumo promedio de alrededor de 26 litros cada 100 km” (Scania Trukcs Europa , 2011). Considerando las unidades de medida, un galón dispone de 3.79 litros, entonces considerando las investigaciones de Scania trucks, podemos decir que en el verano se proyectaría a 6.87 galones cada 100Km y para el invierno se consumirá un promedio de 7.66 galones por cada 100Km.

El costo en diésel por operar cada 100 Km podemos establecer la siguiente tabla:

	Precio en dólares Diésel	Numero de Km. En ruta.	Costo de operación en Dólares
Ecuador	1,05 USD	100	105
Perú	1,73 USD	100	173
Colombia	2,60 USD	100	260
Precios pueden variar sin previo aviso.			

Considerando un tracto camión extranjero marca Scania, que ingresa por las fronteras y se traslada desde Tulcán hasta la Ciudad de Machala o viceversa, con relación a los precios de los países podemos determinar siendo pesimista en 100 km se consume 7.66 galones de diésel y siendo optimista en 100 km se consume 6.87 galones; mediante un ejemplo optimista presentamos cálculos lo siguiente:

Tracto camión SCANIA						
País de origen	Ruta	Distancia Km.	Galones de diésel consume en ruta	Con precio subsidiado Ecuador	Con precio país de origen	Pérdidas económicas para Ecuador
Colombia	Tulcán - Machala	797	54.75	57.49	142.35	
	Machala - Tulcán	797	54.75	57.49	142.35	
				114.98	284.70 USD	169.72 USD
Perú	Machala - Tulcán	797	54.75	57.49	94.72	
	Tulcán - Machala	797	54.75	57.49	94.72	
				114.98	189.44 USD	74.46 USD
Los valores pueden variar de acuerdo a la marca y años de operación del vehículo. Forma cálculo: $797\text{km} \times 6.87\text{gls} / 100\text{km} = 54.75\text{ gls} \times 1.05 = 57.49\text{ USD}$						

Se determina que una tracto mula que transita en la ruta Tulcán - Machala y viceversa con respecto a los precios de cada país, el tracto camión de procedencia colombiana se beneficia aproximadamente con 169,72 USD y un tracto camión de procedencia peruana se beneficia de USD 74.46, con respecto a los precios de sus países.

Considerando que en el 2013 el precio de compra del diésel premium fue de USD 3.12 el galón, el precio subsidiado es de 1,05 el galón, y la distancia entre Tulcán - Machala y viceversa es de 1594 km, se analizan los datos en la siguiente tabla:

Tracto camión SCANIA						
Flota	Ruta	Distancia en Km.	Galones de diésel consume	Precio de compra internacional USD	Con precio subsidio	Valor subsidio en ruta Ecuador
Ecuador	Tulcán - Machala	797	54.75	170.82	57.49	
Colombia	Machala - Tulcán	797	54.75	170.82	57.49	
Perú				341.64	114.98	284.15 USD
El precio puede variar de acuerdo a la fecha de consulta.						

Se determina que en la ruta establecida, como país pierde aproximadamente USD 284.15 por cada tracto camión nacional o extranjero que realizan sus operaciones en el Ecuador.

Los resultados se ponen a consideración de la sociedad tucaneña, de la Asociación Transporte Pesado del Carchi y del país, donde en base a esta información y sus experiencias pueden tomar decisiones de carácter empresarial para ser competitivos en el área de transporte pesado, involucrando tanto al sector público como el privado para poder mejorar este servicio asumiendo con responsabilidad los efectos de la integración y la libre circulación. Además, en solicitudes de las representantes del transporte pesado han solicitado la fijación de precio para el diésel premium a precios internacionales para vehículos de otros países que operan con diésel en el Ecuador, como al Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad, para que interceda en esta decisión y evitar futuros inversiones económicas en subsidios que no se reinvierten en el país.

4. Conclusiones

La importancia de explicar que con los resultados de la presente investigación se ha determinado en las siguientes conclusiones, fruto de un proceso sistémico teórico y práctico, que con el apoyo de otros investigadores citados en el marco teórico permite determinar las sugerencias o acciones para reducir los efectos negativos, conocer y tomar decisiones para determinar los efectos del subsidio del diésel, para lo cual podemos concluir:

- Existe un beneficio económico para las flotas extranjeras, ya que tienen la oportunidad de reducir los costos de operación cuando se abastecen de diésel expendido en el Ecuador.
- Se crea una desigualdad al no poder competir en igualdad de condiciones para las flotas nacionales en países donde el diésel tiene un precio superior.

5. Recomendaciones

La presente investigación de carácter académico busca apoyar a la Universidad Politécnica Estatal del Carchi que dentro de sus actividades en función de vinculación con la sociedad, para lo cual se propone lo siguiente:

- Fijar tarifas del diésel premium para flotas extranjeras al valor de importación, ya que el país realiza egresos económicos que pueden ser utilizados para otros proyectos de carácter social o económico.
- Proponer la igualdad de precios del diésel en el transporte internacional para fortalecer la integración y desarrollar actividades empresariales en igualdad de condiciones.

6. Referencias Bibliográficas

- http://www.eppetroecuador.ec/idc/groups/public/documents/peh_docsusogeneral/002220.pdf
- http://www.puce.edu.ec/economía/docs/compendios/COMPENDIO_Avilés_OCT2010.pdf
- <http://ecuanómica.blogspot.com/2013/07/el-subsidio-la-gasolina-un-subsidio.html>
- <http://www.telégrafo.com.ec/noticias/información-general/item/los-subsidios-el-tema-sensible-que-se-omite-en-época-electoral.html>
- <http://www.andes.info.ec/es/noticias/tercera-gasolina-más-barata-suramérica-consume-ecuador.html>
- <http://www.eltiempo.com/economía/indicadores/precios-de-los-combustibles-en-colombia/15040636>
- <http://www.petroperu.com.pe/portalweb/lista-precios.asp>
- http://www.rpp.com.pe/2014-12-31-petroperu-bajara-precios-de-combustibles-en-11-desde-el-2015-noticia_755553.html
- <http://themonycconverter.com/ES/USD/PEN.aspx>
- http://www.rpp.com.pe/2015-01-12-dólar-continuará-subiendo-el-2015-y-llegaría-a-s-3-20-noticia_758770.html
- http://www.volvotrucks.com/trucks/spain-market/es-es/trucks/environment/Pages/fuel_consumption.aspx
- <http://newsroom.scania.com/es/2011/05/30/duelo-en-eficiencia-de-combustible-misión-cumplida/>
- <http://www.portafolio.co/economía/subsidio-la-gasolina-le-sale-caro-al-país>