

EL PROCESO DE AJUSTE Y LOS PRECIOS ESTATALES UN ANALISIS DEL MERCADO INTERNO DE LA INDUSTRIA PETROLERA VENEZOLANA

GASTON PARRA LUZARDO

En cuanto a la estrategia de incentivar el ahorro público, Cordiplan especifica que "Dado que el sector público es el principal exportador de la economía venezolana, el establecimiento de un tipo de cambio unificado a niveles competitivos generará un incremento sustancial en los ingresos del gobierno. Por otro lado, el aumento en los precios internos de los bienes y servicios que son suplidos por el sector público, incluyendo hidrocarburos, aluminio y los servicios de electricidad y teléfono, generarán un incremento en el ingreso fiscal".¹

"Desde la perspectiva económica, una sinceración de los costos de los recursos naturales fomentará un comportamiento más productivo. Al existir un esquema de precios relativos que tome en cuenta los niveles de los precios internacionales, las industrias tenderán a utilizar tecnologías más eficientes que las hagan más productivas y competitivas a nivel internacional".²

En la carta de intención firmada con el F.M.I., se afirma que "El ahorro del sector público se aumentará significativamente mediante las siguientes medidas: eliminación de las exoneraciones arancelarias en 1989 y mediante un incremento en los precios de la energía y el combustible, hasta aproximarlas, en los próximos dos años, a los niveles prevalecientes en los mercados internacionales:... aumento en la renta no petrolera a través de reformas fiscales lo cual contempla la aplicación de un impuesto general a las ventas que se transformaría en forma progresiva en un impuesto al valor agregado. Asimismo se mejorará significativamente la posición financiera de las empresas del sector público, particularmente en virtud de los ajustes de tarifas, reducción de costos, evaluación cuidadosa de los programas de inversión de las empresas y mediante un proceso de reprivatización de algunas empresas".³

1. CORDIPLAN. El Nacional 19-2-1989.

2. El gran viraje. Lineamientos Generales del VIII Plan de la Nación 1990. pág. 75.

3. Memorandos relacionados con las políticas económicas de Venezuela (Carta de intención), 1989.

AUMENTO DE LAS TARIFAS DE BIENES Y SERVICIOS

En efecto, el Ejecutivo Nacional, de acuerdo con esos lineamientos, acordó incrementar las tarifas de electricidad, teléfonos, así como los precios de los productos derivados de los hidrocarburos y el transporte. De igual manera se elevaron los precios de los fertilizantes, con la finalidad de eliminar progresivamente los subsidios implícitos en los servicios prestados por el sector público.

La finalidad es, tal cual señala el B.C.V., en su informe de 1989, ajustar dichos precios a los niveles internacionales, o costo de oportunidad de las exportaciones, en el caso de los bienes transables y a los costos marginales a largo plazo, en el caso de los bienes y servicios producidos para el mercado interno.

En fin, se sustenta la tesis que es necesario sincerar los costos de producción y, por supuesto, operar con eficiencia y rentabilidad logrando, al mismo tiempo, incrementar los ingresos del sector público, contribuyendo a fortalecer el ahorro y a disminuir el déficit fiscal.

Nadie niega la conveniencia de que las empresas públicas trabajen con eficiencia, de no constituirse en grandes cargas para los presupuestos públicos. Pero las empresas públicas deben cumplir, por igual, con una función social, muy distinta a la empresa privada que fundamentalmente aspira a obtener ganancias extraordinarias.

Es cierto que es necesario buscarle una auténtica solución a los desequilibrios internos y externos, y que una alternativa válida para ello es elevar la tasa de ahorro disponible para la inversión reproductiva, pero no es correcto el aumento del ahorro como condición suficiente, así por ejemplo, disminuir el déficit fiscal e incrementar el ahorro público para ser destinado al subsidio del sector financiero y, en general, a sectores que consoliden el modelo o estilo de desarrollo actual no es conveniente para el país.

Ciertamente el aumento de las tarifas, de los precios de bienes y servicios públicos, coadyuvó, entre otros elementos, a disminuir el déficit fiscal durante los años de 1989, 1990 y 1991.⁴

Pero ese aumento ha tenido serias y graves incidencias para los sectores populares del país, a quienes una vez más se les golpea su remuneración real. Ese efecto, es de manera directa al tener que pagar mucho más por el consumo de luz eléctrica en los hogares y, por la otra, mediante el aumento de precios de los bienes y servicios producidos por las empresas, ya que éstas, trasladan al consumidor el

4. En 1990, las empresas públicas no financieras aumentaron su superávit en 11% y se produjo un superávit del 0,8 con respecto al PTB.

costo adicional provocado por el aumento de los precios y tarifas de los bienes y servicios del sector público.

Si a ello agregamos los efectos derivados de la liberación de los precios, que analizaremos en el próximo capítulo, se completa un cuadro verdaderamente dramático, casi explosivo, que tuvo sus inicios el 27 de febrero de 1989.

Pero los efectos sociales de la aplicación de esas medidas, resulta aún más deplorable al constatar, que el servicio prestado por la mayoría de esas empresas es ineficiente, y que muchas de ellas, por ej. las de electricidad, obtienen beneficios normales. Tampoco asiste razón alguna al pretender elevar esos precios y tarifas a los prevalecientes en el mercado internacional, olvidando de paso la existencia de una "amplia gama de mercancías que no son objeto de comercio internacional (bienes no transables) para los cuales los precios tienen fuertes ingredientes locales no competitivos. Una perfecta internacionalización tendría que incluir, además de las tasas reales de interés, los salarios reales. Si los precios se establecen a nivel internacional hay que pensar también en la fijación de salarios en ese mismo nivel".⁵

Una política de esa naturaleza no sería consona con la estrategia de tratar de impulsar la competitividad de las exportaciones no tradicionales hacia el exterior así por ej: si la Corporación Venezolana de Guayana (C.V.G.) le vendiera a la Siderúrgica del Orinoco y a las empresas de aluminio la electricidad a precios internacionales, sin duda alguna, que se estaría atentando contra la competitividad o en palabras de Leopoldo Sucre Figarella, "sería atentar contra los intereses nacionales". "Venezuela —enfatisa el presidente de la C.V.G.— tiene unas ventajas comparativas a las cuales no pueden renunciar, como ningún país renuncia a las suyas. Si producimos electricidad más barata⁶ que E.E.U.U.

5. MAZA ZAVALA, D.F. Informe económico; Revista Bohemia Ed. 1375, enero de 1990.

6. El costo promedio de electricidad industrial (céntimos de dólar por KWH) en Venezuela es de 1,7 en cambio en los países industrializados es mucho más elevado así por ej:

Japón	es de 14, 3
EE.UU.	" " 9.1
Alemania	" " 8.2
Inglaterra	" " 6.3
Francia	" " 5.0
Italia	" " 5.0

(Fuente, PHILIPPE ERARI. Venezuela New York. 1991.

y que todos los industrializados, a excepción de algunas plantas de Canadá, por qué vamos a establecer precios internacionales que nos obligarían a aumentar los precios de nuestros productos."⁷

A menudo se oculta que en el origen del déficit arrojado por las empresas públicas incide la corrupción, que acarrea elevados costos para las actividades empresariales, en el cobro de elevadas comisiones, en la irracionalidad del gasto, así como a la deuda que contrajeron la mayoría de esas empresas públicas, que en su conjunto elevaron considerablemente la deuda pública externa. Detener el endeudamiento en su momento preciso hubiese sido una decisión muy favorable.

Además, para el incremento de las tarifas y precios de los bienes y servicios del sector público no hubo un análisis riguroso de costos, de tasas de rentabilidad financiera y mucho menos de los objetivos sociales, que realmente permitiera tomar una decisión lo más ajustada a la realidad nacional, dentro de una estrategia a largo plazo, pero considerando el mediano y corto plazo.

REDUCCION DE LOS SUBSIDIOS

En lo referente a la política de subsidios a los fertilizantes, el Ejecutivo Nacional, acorde con su compromiso con el F.M.I., resolvió, a principios de 1989, reducirlos de 80 a 50 por ciento. En 1990 se disminuyó al 40%, en septiembre de 1991 y 1992 se redujo al 30% y 15% respectivamente. Además, el Consejo de Ministros acordó excluir los fertilizantes de la cesta básica.

La eliminación del subsidio a los fertilizantes tiene un efecto muy desfavorable para la agricultura, que conjuntamente con la política de libre importación de alimentos y la elevación de la tasa de interés activa, han llevado a un descenso muy significativo de esa actividad, hasta tal punto que durante los años de 1989 y 1990, la tasa de crecimiento del PTB —a precios constantes— fue del -5,1 y -1,3% respectivamente, lo cual es revelador de la caída abrupta de esa actividad económica que, antes por el contrario, debería garantizar, en su mayor parte, la alimentación de los venezolanos.

LIBRE IMPORTACION DE ALIMENTOS

De acuerdo con la reforma comercial para el sector agrícola se acordó la libre importación de las mayorías de los rubros agrícolas, con la excepción de siete de ellos (trigo, maíz, arroz, azúcar, leche, alimentos balanceados para animales y oleaginosas) de manera temporal, ya que según lo anunció el Ministro de CORDIPLAN; "la idea es eliminar el régimen discrecional y arbitrario y abrir el país a las importaciones con la sola protección del sistema arancelario".⁸

7. El Nacional FORO. 20-05-1990.

8. El Nacional, 12 de junio de 1990 D/B.

También señaló el Ministerio que esa "nueva política nos va a permitir combatir las alzas especulativas de precios que han venido caracterizando el comportamiento del sector alimentario del país".⁹

Con ello pretende el Ejecutivo, quebrar la espiral inflacionaria y garantizar la competencia.

1. Esa política significa que el país importará aproximadamente el 85% de los artículos que se requieren para la alimentación.

La libre importación de alimentos no constituye una solución para quebrar la inflación y abrir la competencia.

Esa política de libre importación de alimentos subsidiados, que en todo caso sería un simple paliativo, conduce a la postración de la agricultura nacional, al desplazamiento de nuestra producción y, por ende, invertir en la agricultura no sería atractivo.

La política de libre importación de alimentos subsidiados no ha producido resultados favorables y las predicciones del Ministro Rodríguez no se han cumplido, todo lo contrario, los precios de los alimentos se han venido incrementando significativamente, la libre competencia no pasa de ser una fantasía de los mentores de la política económica, que olvidan, entre otros rasgos de la economía nacional, la heterogeneidad estructural y la monopolización a escala nacional e internacional, así como la vinculación de la clase importadora venezolana con la del exterior, que impide la libre competencia y, por supuesto, que sean las fuerzas del mercado las que regulen el proceso productivo y la fijación de los precios.

Garantizar la alimentación constituye uno de los objetivos primordiales de una auténtica estrategia económica y, por tanto, no puede ni debe permitirse, en nombre del neoliberalismo, poner en peligro la "seguridad elemental de la subsistencia". Ello es inherente a la soberanía nacional.

La política de subsidios y de protección no puede abandonarse totalmente. "No hay duda —apunta Concepción Quijada González—, que la estrategia diseñada por el gobierno para acabar con el empresario agrícola venezolano forma parte de las imposiciones del Fondo Monetario Internacional y del Banco Mundial, cuyo deseo es colocar los excedentes agrícolas de los países desarrollados en nuestra región".¹⁰

9. Ibid.

10. Economía Hoy. 31-05-1991 pág. 20.

Estimamos que esa apreciación se ajusta a la realidad nacional. Si bien la política de subsidios aplicada en el país no dio resultados positivos, derivado de la improvisación de la ausencia de estudios de costos, de la corrupción, la incompetencia, etc., ello no significa, de ninguna manera, que los subsidios bien planificados, con objetivos muy precisos, con fines de estimular la producción de determinadas actividades económicas para satisfacer las necesidades básicas de la población, como por ejemplo la alimentación, dejen de ser políticas útiles y necesarias para la búsqueda del auténtico desarrollo.

Si en alguna actividad económica se justifica una política de subsidios debidamente planificada, es en la agricultura.

En los propios países desarrollados los subsidios otorgados a los agricultores constituyen una política prioritaria. Así por ej: según la Organización para la Corporación y el Desarrollo Económico (OCDE), los subsidios a los agricultores en los principales países industriales ascendieron a 299 mil millones de dólares en 1990. Estados Unidos y Japón otorgan subsidios muy cuantiosos a la agricultura y la CE, para ese mismo año, dedicó más de Ochenta Mil Millones de Dólares de subsidio a la agricultura.

Así mismo "todas las industrias primarias de Japón, la forestal, la minera y la agrícola, están subsidiadas por el gobierno y difícilmente son competitivos".¹¹ El Japón es uno de los países que más beneficios, por concepto de subsidios, pagan en el mundo. No hay que olvidar que la productividad agrícola japonesa sólo es una cuarta parte de la de EE.UU.

PRECIOS DE LOS PRODUCTOS DERIVADOS DEL PETROLEO EN EL MERCADO NACIONAL

El Ejecutivo Nacional, en su afán de recaudar mayores ingresos fiscales, además de incrementar las tarifas de bienes y servicios públicos, también tomó la decisión de elevar progresivamente, durante su gestión, los precios de los productos derivados de los hidrocarburos en el mercado interno.

En efecto, de acuerdo al compromiso asumido por el Gobierno Nacional con el Fondo Monetario Internacional (F.M.I.) se deberán aumentar los precios de los derivados petroleros en cuatro oportunidades, hasta aproximarlos a los existentes en el mercado mundial.

11. KENICHI, Ohmal. El Poder de la Triada. Ed. Mc Graw-Hill. México.

De esa forma el 17 de febrero de 1989 se publicaron en la Gaceta Oficial Extraordinaria N° 4.076, las resoluciones del Ministerio de Energía y Minas, mediante las cuales se fijaron en todo el territorio nacional los precios de ventas de los diferentes combustibles, con efectividad desde el 26 de febrero. El precio promedio ponderado de los 14 productos pasó de Bs. 0,67 en 1988 a Bs. 1,35 por litro en 1989, lo que equivale a un aumento relativo del 101,5%.

Los nuevos precios fueron los siguientes:

Producto	Bolívares por litro	
	1988	1989
Gasolina alta (95 octanos)	1.50	2.75
Gasolina media (83 octanos)	1.30	2.55
Gasolina de aviación	1.20	3.00
Turbo Combustible	0.37	0,75
Kerosene	0.50	1.00
Diesel	0.34	0.70
Residual	0.18	0.45
Lubricante	6.50	15.00
Asfaltos	0.18	0.35
Solventes	0.50	2.80
Parafinas	2.85	9.75
Otros	3.00	6.00
Gas Licuado (GLP)	1.20	2.00
Gas Natural	0.15	0.35

En 1990, de nuevo, se modificaron los precios de venta de los combustibles en el mercado interno. Pero en esta oportunidad la política de ajuste del Ejecutivo Nacional no se aplicó a todos los derivados al mismo tiempo, sino que se adoptó la decisión de posponer el aumento correspondiente a la gasolina alta, la gasolina media, el diesel y el gas licuado.

Los precios de los otros productos fueron elevados, con efectividad desde el 14 de junio de 1990.

La gasolina de aviación pasó de Bs. 2.55 a Bs. 7.90 el litro

el turbo combustible	"	"	0.75 a Bs. 6.10	"
el kerosene	"	"	1.00 a Bs. 2.00	"
el asfalto	"	"	0.35 a Bs. 3.10	"

el combustible residual	"	"	0.45 a Bs. 1.50	"
el aceite lubricante	"	"	1.50 a Bs. 22.64	"
solventes	"	"	3.30 a Bs. 6.50	"
parafina	"	"	9.75 a Bs. 12.00	"
gas natural	"	"	0.35 a Bs. 0.50	"

El haber diferido el aumento de los precios de la gasolina fue una estrategia del gobierno, tratando de evitar el surgimiento de brotes sociales, como los ocurridos el 27 y 28 de febrero de 1989, el propio gobierno adujo que mediante esa decisión "interpreta que no hay motivo de alarma, de preocupaciones de ningún género sobre el efecto que pueda tener en el transporte colectivo, en el transporte de personas o de bienes, ya que los energéticos que mueven vehículos, la gasolina y el diesel, no han sufrido ningún aumento de precios. Igual medida se aplicó con respecto al energético de mayor demanda nacional, que es el gas doméstico de bombonas, el cual es utilizado tal vez por cerca del 80 por ciento de la población del país y principalmente por las clases de menores ingresos".¹²

Pero no transcurrió mucho tiempo para anunciar los aumentos de los precios de los otros productos.

En efecto, con fecha 27 de julio del mismo año, se publicó en la Gaceta Oficial N° 34518, la resolución N° 180 y 131 del MEM, fijando los nuevos precios de esos derivados.

Se acordó aumentar Bs. 0.15 por litro cada mes, durante un lapso de cinco meses consecutivos, con efectividad desde el 27 de julio de 1990.

De esa manera los nuevos precios para diciembre de ese año fueron los siguientes:

GASOLINA	DE 95	OCTANOS	Bs. 3.65
"	" 91	"	" 3.58
"	" 89	"	" 3.55
"	" 87	"	" 3.52
"	" 83	"	" 2.85

El precio del combustible diesel se elevó de Bs. 0.70 el litro a Bs. 1, incrementándose en 0.30 bolívares por litro cada mes, a partir del 27-07 hasta diciembre de 1990.

12. Carta semanal del MEM N° 1606 del 15 de junio de 1990.

El precio ponderado de esos productos pasó de Bs. 1.35 por litro a Bs. (aproximado) 2,48, lo que significa una variación relativa del 135%, y con respecto al precio promedio de 1988, la variación es del 270,14%.

Este aumento de los precios de los derivados del petróleo en el mercado interno estaba programado para enero de 1990, tal cual se especifica en la cláusula 21 de la "Carta de intención", pero sin duda alguna, la explosión social surgida el 27 de febrero de 1989, a raíz del incremento de los precios de la gasolina y su consecuente alza en las tarifas de transporte colectivo, obligó al Gobierno a posponer durante 5 meses la aplicación del nuevo aumento.

Se preveía que con otra alza de precios de esos productos petroleros se presentarían de nuevo graves conflictos sociales y, por lo tanto, lo más prudente era aplazar una decisión de esa naturaleza.

Pero el Fondo Monetario Internacional, al observar que habían transcurrido 5 meses de la fecha prevista para la toma de decisión, adoptó de nuevo su política de intervención abierta en los asuntos económicos del país, presionando al Ejecutivo Nacional, bajo el argumento que de no producirse el aumento convenido, cesarían los flujos de dinero fresco al país.

Por esa razón no fue atendida la solicitud formulada por la mayoría de los venezolanos, expresada a través de los partidos políticos, de la Confederación de Trabajadores de Venezuela (C.T.V.), de los organismos empresariales, la Iglesia, la Universidad, la Contraloría General de la República.

El propio Congreso de la República, solicitó el diferimiento de la medida, en ese sentido la Cámara de Diputados acordó "exhortar al Gobierno Nacional a diferir el aumento de los precios del combustible y abrir un período de consultas con todos los sectores nacionales destinados al diseño de una política de comercialización de los combustibles en el mercado interno, que tenga en cuenta la variable social y política y las condiciones actuales de la sociedad venezolana".¹³

Era el momento para que el Presidente de la República llevara a efecto la política de "Concertación", que venía pregonando desde los inicios de su nuevo mandato. Pero el Jefe del Estado creyó conveniente acatar la política del F.M.I. y perder la extraordinaria oportunidad histórica de lograr la tan ansiada "Concertación".

Antes de explicar los diversos argumentos que el Gobierno Nacional y los organismos internacionales como el F.M.I. y el B.I.D. han venido aduciendo para justificar esas alzas de precios, estimamos conveniente señalar un hecho histórico que nos servirá de referencia para el análisis de los acontecimientos actuales y futuros.

13. El Nacional, 6-06-90 pág. 1/2.

EL MONOPOLIO DEL MERCADO INTERNO Y EL DECRETO N° 187 DE 1964

En 1964 se promulgó el decreto N° 187, mediante el cual la Corporación Venezolana del Petróleo (CVP) se haría cargo progresivamente del 33 por ciento de las ventas en el mercado interno. Hasta ese momento, las ex concesionarias del petróleo ejercieron el monopolio de las ventas de los productos derivados de los hidrocarburos en el país.

¿Cuál fue la reacción de las corporaciones internacionales del petróleo?

Las ex concesionarias de manera permanente adujeron que las operaciones derivadas del mercado interno arrojaban pérdidas en los resultados financieros.

Desde ese punto de vista han debido apoyar el decreto N° 187 emanado del Ejecutivo Nacional, por al contrario las transnacionales del petróleo solicitaron, ante la Corte Suprema de Justicia, la nulidad de ese decreto, por considerar que era inconstitucional. Ello pone en serias dudas la afirmación de manera absoluta de las pérdidas anunciadas; ciertamente el precio de venta del litro de gasolina era superior al costo de producción. Por eso y otras razones consideramos como un error histórico el juicio emitido por el Presidente de la República, Sr. Carlos Pérez, en el sentido de que "los venezolanos, nos hemos acostumbrado a lo largo del tiempo a que las compañías transnacionales nos regalaran la gasolina".¹⁴

Pero otras de las razones, por parte de las corporaciones petroleras, para solicitar la nulidad del decreto en cuestión y, por supuesto, continuar con el monopolio de las ventas en el mercado nacional, radicaba en el ahorro de divisas. En efecto, al obtener bolívares, derivados de la comercialización interna, disminuía el monto de los dólares que deberían regresar al país por concepto de las exportaciones petroleras.

De tal manera que los ingresos en moneda nacional, por las ventas internas, les permitía a las corporaciones petroleras, disminuir aún más el valor de retorno.

Además es importante subrayar que las exconcesionarias no cumplieron nunca con lo estipulado en el decreto N° 178 del 15 de agosto de 1974, al establecer que "las divisas originadas por las exportaciones de hidrocarburos y demás minerales combustibles, así como las provenientes de las diversas actividades de las Compañías Petroleras, seguirán siendo adquiridas exclusivamente por el Banco Central de Venezuela por cuenta del Gobierno Nacional".

Por la violación de esa disposición, el Estado venezolano dejó de percibir, desde 1944 hasta 1975, aproximadamente cinco mil millones de bolívares, lo que significó una utilidad neta para las corporaciones petroleras.

14. El Nacional, 26-11-89.

DIFERENTES ARGUMENTOS QUE TRATAN DE JUSTIFICAR EL ALZA DE LOS PRECIOS DE LOS PRODUCTOS DERIVADOS DE LOS HIDROCARBUROS EN EL MERCADO INTERNO

Desde 1972 hasta 1981 los precios de la gasolina no variaron. Desde entonces a la fecha (1992) se han dado seis aumentos.¹⁵ Es a partir de 1982, producto de la crisis fiscal que vivía el país, cuando el Gobierno tomó la decisión de aumentar los precios de ese producto. La meta es aproximarlos –según lo establecido en la carta de intención– a los precios prevalecientes en el mercado internacional.

Los argumentos que se han dado para justificar los aumentos de los precios de los combustibles en el mercado interno se agrupan en tres tipos.

1. Los que atienden a las comparaciones internacionales.
2. Los inherentes al proceso productivo interno—análisis de costos—precios—rentabilidad, y
3. La necesaria política de racionalización del consumo nacional de los productos derivados del petróleo.

COMPARACIONES INTERNACIONALES

Elevar los precios internos de la gasolina hasta "aproximarlos a los prevalecientes en el mercado internacional", no tiene justificación económica, política ni social.

La tesis clásica de que los precios no deben diferir a nivel mundial, exceptuando las cortes de transporte, presupone la necesaria movilidad de mercancías y factores, que ciertamente, dada la estructura de poder, no es posible, además de las tremendas desigualdades existentes en el proceso económico internacional.

¿Cuál sería el precio internacional a tomar como referencia?

Los precios de ventas del equivalente de un barril de petróleo en los mercados domésticos de la mayoría de los países difieren sustancialmente.

15. Esos incrementos ocurrieron durante los años de 1982, 1984, 1986, 1989, 1990 y 1991.

PRECIOS MUNDIALES DE LA GASOLINA
1989

	\$ Por Barril	Bs. Por Litro Bs. 54/\$
JAPON	143.8	48.60
EE.UU.	44.2	15.12
FRANCIA	127.2	43.20
ALEMANIA DEL OESTE	96.0	32.40
EUROPA OCCIDENTAL	120.0	40.72

Como se observa, no existe un precio único para la venta de la gasolina y, en general, para los derivados del petróleo a nivel mundial, el hecho de que el precio difiera significativamente entre esos países evidencia, entre otros aspectos, la imperiosa necesidad de tomar en cuenta, para la fijación de los precios, factores muy diversos, tales como:

Que el país sea productor o importador de petróleo, la producción media por pozo, el costo de producción, los impuestos establecidos por cada país para el consumo interno, el ingreso real de los trabajadores, el tipo de comercio, la política de racionalización y, en general, la estrategia económica y social propios de cada nación.

De manera que pretender fijar los precios de la gasolina en el mercado nacional con referencia a los existentes a nivel mundial es irrealizable, así por ejemplo carecería de sentido común que Venezuela pretendiera equipar sus precios de ventas de los combustibles en el mercado nacional a los prevalecientes en los Estados Unidos, por varias razones, entre ellas 1º.- El costo de producción del equivalente barril de petróleo en Venezuela es muy inferior al de Norteamérica, 2º.- La producción media por pozo en Venezuela es catorce veces superior a la obtenida en los EE.UU. 3º.- El usuario norteamericano tiene un ingreso 12 veces superior al del venezolano.

Además, para un análisis de esa naturaleza sería imperativo considerar el tipo de cambio dólar-bólvvar, que durante el período de 1982 a 1991, aumentó en el 1191, es decir se elevó 13 veces.

Es cierto que el precio de la gasolina en países como los de Europa Occidental, Francia, Japón etc., son muy superiores al precio de como se vende en Venezuela, pero esa comparación tampoco es válida, ya que además de los factores analizados anteriormente, constatamos que el precio de venta está en su mayoría, dado por los impuestos que cobra el Estado. En Francia, por ej. equivale al 74 por ciento, y el 26 por ciento lo integran los costos de producción y beneficios de las compañías; también

se debe agregar que la mayoría de esos países como Francia, Italia, Japón, son fundamentalmente importadores de petróleo,¹⁶ lo que significa que al precio de compra en los puertos de exportación (F.O.B.) hay que agregarle los gastos por transporte, seguro, flete (C.I.F.), almacenamiento, el beneficio y el impuesto que cobra el Estado al valor final del producto por la venta interna. Todo ello conforma un precio que lógicamente debe ser muy superior a como se vende para el mercado doméstico el equivalente de un barril de petróleo en un país productor de petróleo como Venezuela.

Por todas esas razones es por lo cual consideramos que es falso e injusto el argumento que pretende equiparar los precios de la gasolina y, en general, de los 14 productos derivados de los hidrocarburos en el mercado nacional con los prevalecientes en el mercado internacional.

LOS PRECIOS DE EXPORTACION Y LAS VENTAS INTERNAS

El propio Presidente de la República, ante las consecuencias que de diferente orden podrían emanar de tal concepción, se vio obligado a declarar que "nadie está pensando en los precios internacionales para la gasolina";¹⁷ pero agregó "el problema de la gasolina es que debe llegar el momento en que se pague al mismo precio que la exportamos".¹⁸

El Fondo Monetario Internacional sustenta el criterio que el consumo interno de la gasolina y el combustible diesel están fuertemente subsidiados y que "la magnitud del subsidio, desde luego, es por lo menos igual a la diferencia entre los precios de exportación y los internos" y advierte que "puede haber una lamentable tendencia a calcular el subsidio en relación con los costos de producción, en vez de en relación con los precios a que los productos se podrían vender en el mercado mundial, lo que se suele denominar costo de oportunidad del uso interno de los combustibles".¹⁹

16. FRANCIA, ITALIA Y JAPON importan el 96,4%; 96,39% y el 99,80% del petróleo que necesitan respectivamente.

17. A este respecto conviene precisar que en la Carta de Intención con el F.M.I., tal cual lo hemos señalado se especifica que el aumento de los precios de la gasolina tiene como finalidad el de "aproximarlos a los prevalecientes en el mercado internacional". Y esa Carta de Intención fue firmada por: Pedro R. Tinoco, hijo, Presidente del B.C.V., Eglé Iturbe de Blanco, Ministra de Hacienda y Miguel Rodríguez, Ministro de Coordinación y Planificación de la Presidencia de la República. Es lógico suponer que el Jefe de Estado le dio su asentimiento.

18. El Nacional. 24-04-90. D/8.

19. F.M.I. Tributación de los ingresos no petroleros en Venezuela. Documento presentado a la Comisión de Estudios y Reforma Fiscal, 1982. Mimeografiado pág. 30.

De suerte que el propósito fundamental del F.M.I. radica en que los precios internos de la gasolina deben igualarse a los precios internacionales, y esta fue, sin duda alguna, la idea que quedó plasmada en la "carta de intención", del cual el señor Presidente de la República estaba en pleno conocimiento, de lo contrario estaríamos en presencia de un desgobierno.

La posición de igualar los precios del mercado doméstico a los de exportación, surgió como alternativa a lograrse en un período de cinco años y, posteriormente, continuar realizando los "ajustes", según los llamados "costos de oportunidad", al entender del F.M.I.

La tesis de fijar los precios de la gasolina y otros combustibles para la venta en el mercado nacional con referencia a las de exportación, amerita ciertas precisiones.

En primer lugar ¿se trata del valor de exportación o del precio de realización?

Debemos entender que la propuesta es con respecto al precio de realización. De no ser así y acoger los valores de exportación, se estaría castigando al usuario nacional doblemente ya que además del gravamen al consumo y la regalfía se le sumaría el porcentaje que el Estado agrega al precio de realización, con fines fiscales, lo cual sería desde todo punto de vista insensato.

2. En el supuesto de tomarse como referencia los precios de realización, se tendrían que establecer periódicamente ajustes a los precios de venta en el mercado interno, procurando que éstos nunca lleguen a ser superiores a los de realización, tal cual ocurrió en algunos años. Así por ej. en 1986 y 1988, cuando el precio de realización de los productos se situó en \$14,92 y 14,57 respectivamente, el ingreso por gasolina (158.988 litro gasolina, es decir lo equivalente de un barril de petróleo en el mercado nacional) fue de \$ 28,61 y 15,35 correspondientemente.²⁰ Durante esos años el usuario venezolano compró la gasolina más cara de como se vendió en los puertos de exportación.

De igual manera una posición de esa naturaleza conllevaría a una diferenciación de precios a nivel nacional, de acuerdo a las regiones, en función de los costos de transporte, almacenamiento y distribución.

A nuestro juicio el precio de la gasolina y de los otros combustibles debería fijarse de acuerdo al costo de producción más una ganancia razonable. Y en el caso que se requiera, por razones de carácter social, previo estudio riguroso sobre el particular, el Estado podría otorgar subsidios.

20. El cálculo fue hecho con base a la tasa de cambio de la industria petrolera: Bs./\$ 7,50 y Bs./\$ 14,50.— pero valoradas al tipo de cambio único: Bs./\$ 9,89148 y Bs./\$ 15,63192; los precios internos fueron de \$ 22,50 y \$ 14,24 respectivamente. Para las tasas de cambio véase PODE de 1989 y el Anuario de Cuentas Nacionales. Serie estadística 1984–1989. Tomo I del B.C.V. 1991.

RESULTADOS ECONOMICOS DE LA VENTA DE GASOLINA Y OTROS COMBUSTIBLES EN EL MERCADO NACIONAL

PDVSA ha insistido en que los resultados financieros derivados de las ventas de la gasolina y los otros combustibles en el mercado nacional arrojan pérdidas.

De acuerdo a los informes contables presentados por Petr6leos de Venezuela a la Contralorfa General de la Rep6blica para los a6os de 1988 y 1989 las operaciones del mercado interno le ocasionaron a la industria una p6rdida de 7.995 y 12.886,8 millones de bol6vares respectivamente, lo cual equivale a Bs. 0,28 y 0,38 por litro vendido.

El Ministerio de Energfa y Minas, advierte que "desde hace varios a6os, el abastecimiento del mercado interno de hidrocarburos, por parte de la industria petrolera nacional, ha sido una actividad financieramente deficitaria, debido a que no se han ajustado oportunamente los precios de los productos a los costos en que se incurre para entregarlos al mercado".²¹

Sin embargo en 1986, Hern6n Anzola, como director general del Ministerio de Energfa y Minas, declar6 que "los aumentos de precios que se decidieron el a6o pasado (1985) fueron para que la industria tuviera un margen razonable de beneficios, es decir, para que no est6 subsidiando al mercado nacional".²²

Pero analicemos si realmente esa p6rdida corresponde a los resultados financieros como producto de todos los factores utilizados en el proceso productivo.

En cuanto atafe especficamente a las operaciones financieras contables derivadas del mercado interno debe sealarse que, a6n aceptando la metodologfa empleada por PDVSA, no es cierto que la venta de la gasolina arroje p6rdidas para el pa6s ni para la propia industria. De igual manera para la mayorfa de los combustibles.

Tal cual se observa en el cuadro siguiente, PDVSA obtiene beneficios por cada litro de gasolina vendido en el mercado interno.

Al realizar los c6lculos contables-financieros para 1988 y 1989 (presentados por la propia industria) correspondiente a los otros combustibles (Diesel, lubricantes, solventes, asfaltos, etc.) (V6ase cuadro N6 1) se observa que en la mayorfa de los 14 productos se obtienen ganancias, con la excepci6n del gas natural,

21. Carta semanal del M.E.M. N6 1538 del 24-02-89.

22. El Nacional. 3-01-1986.

ANALISIS DE COSTOS – PRECIOS
RESULTADOS FINANCIEROS POR LA VENTA DE LA GASOLINA
EN EL MERCADO INTERNO

AÑOS		1988	1989	\$
Precio Bs./Lt.	95 octanos	1,50	2,75	
Precio Bs./Lt.	83 octanos	1,30	2,55	
Precio Bs./bl.		238,50	437,25	
		206,70	405,45	
Precio \$/bl.		16,45		12,49
		14,26		11,58
Costo Bs./lt.		0,95	1,56	()
Costo Bs./bl.		151,05	248,04	
Costo \$/bl.		10,42		7,09
BENEFICIO				
Bs./lt.	95 oct.	0,55	1,19	
	83 oct.	0,35	0,99	
BENEFICIO				
Bs./bl.	95 oct.	87,45	189,21	
	83 oct.	55,65	157,41	
BENEFICIO				
\$/bl.	95 oct.	6,03	5,41	
	83 oct.	3,84	4,50	

El costo se obtuvo de la información suministrada por PDVSA a la Contraloría General de la República 1989. De acuerdo a la estadística del M.E.M. el costo de producción y refinación para 1988 y 1989 fue de \$ 5,49 y 5,29 respectivamente. El costo de producción señalado por PDVSA es mucho más bajo.

() Incluye el impuesto al consumo y de explotación. De acuerdo con la Contraloría General de la República, los costos y gastos ascendieron a Bs. 1,50 por litro. (Véase informe de 1990, pág. 452). Lo que significa que el margen de beneficio fue mayor.

asfalto, residual diesel y turbo-combustible.²³ Esto es de acuerdo a la información suministrada por PDVSA, pero la Contraloría General de la República señala que los costos atribuidos a los productos vendidos en el mercado nacional no se ajustan a la verdad.

CUADRO N° 1
 PRECIOS Y COSTO POR LITRO
 DE GASOLINA PARA 1988

	Precio por Litro	Costo Medio	Costo Diferencial	Margen de Ganancia o Pérdida
	1	2		1-2 2
Gasolina Alta	1,50	0,95	1,62	0,55
" Media	1,30	0,95	1,62	0,35
" Aviación	1,20	0,95	1,62	0,25
Turbo Combustible	0,37	0,95	0,79	-0,58
Kerosén	0,50	0,95	0,84	-0,45
Diesel	0,34	0,95	0,65	-0,61
Residual	0,18	0,95	0,55	-0,77
Lubricantes	6,50	0,95	8,15	5,55
Asfalto	0,18	0,95	0,78	-0,77
Solventes	0,50	0,95	0,78	-0,45
Parafinas	2,85	0,95	0,78	1,90
Otros	3,00	0,95	0,78	2,05
G.L.P.	1,20	0,95	1,99	0,25
Gas Natural	0,15	0,95	0,25	0,80

FUENTE: Contraloría General de la República.

Los costos fueron informados por PDVSA a la Contraloría.

23. Al respecto debe señalarse que los costos de esos productos han sido objetados por la Contraloría General de la República, por tanto es de estimarse que esas pérdidas puedan que no obedezca a la realidad de los factores utilizados en el proceso productivo.

Dada esa heterogeneidad, corresponde al Estado, a través de PDVSA y al M.E.M., establecer una política de precios que tome en consideración diversos factores.

De acuerdo con la metodología utilizada por PDVSA, los resultados financieros inherentes a las ventas de la gasolina y los otros combustibles, con la excepción de las parafinas y los incluidos en "otros", arrojan pérdidas.

Ello obedece a que la industria petrolera, su casa matriz, trabaja con los llamados costos diferenciales, es decir fija un costo distinto a cada uno de los productos obtenidos. Así por ejemplo, (1988) a la gasolina le asigna un costo de Bs. 1,62 por litro, a los lubricantes Bs. 8,15; al asfalto Bs. 0,78; etc. (Véase cuadro N° 1).

Esa distribución del costo total es arbitraria, y se realiza de esa forma, solamente con la finalidad de pretender demostrar que no se obtienen beneficios y ni siquiera se recuperan los costos utilizados en el proceso productivo y, por tanto, es indispensable proceder a los aumentos de los precios de la gasolina y de los otros productos.

La refinación es una producción acoplada, por lo tanto, a la gama de productos obtenidos les corresponde igual costo, no tendría sentido hablar del costo de la gasolina o del asfalto. Para obtener los distintos productos se incurrió en un costo total. Ahora bien, a partir de allí y de acuerdo con el destino de cada producto, se agregan otros gastos, bien por concepto de transporte, almacenamiento, comercialización, etc., que podrían ser diferentes para cada "bien" obtenido.

Pero esa diferencia no tendrá la magnitud que le asigna PDVSA—.

Es lógico suponer que a la gama de productos derivados del crudo se le puedan y deban atribuir precios diferentes, dada la demanda, la calidad, la utilización. Una política de precios deberá considerar como prioritario la racionalización económica y el logro de una mayor eficiencia energética.

Es innegable que es conveniente establecer una auténtica política de precios de acuerdo a la función económica del bien. Desde ese punto de vista, se justificaría fijar precios diferentes para la gasolina y para las bombonas de gas (licuado) que utilizan fundamentalmente las clases populares.

Pero en Venezuela no existe una política de precios de carácter integral, que tome en cuenta todas esas variables y otras, como la necesidad del transporte colectivo, etc. El objetivo de los aumentos de los precios y de los otros combustibles ha sido de carácter fiscalista.

LOS BENEFICIOS DE PDVSA Y LA PARTICIPACION FISCAL DEL ESTADO

Como se evidencia del análisis precios—costos, las ventas de la gasolina en el mercado nacional no arrojan pérdidas, por el contrario, se obtienen beneficios, por tanto queda sin validez el argumento dado por PDVSA y el Ejecutivo Nacional.

Pero existen otros elementos que, a nuestro juicio, consolidan aún más la tesis de oponerse a esos incrementos. Así por ejemplo:

1. Los beneficios netos obtenidos por Petróleos de Venezuela, durante los años de 1989 y 1990, alcanzaron a 2.718 y 2.405.1 millones de dólares, lo que equivale a 94.945 y 112.801 millones de bolívares.
2. La rentabilidad de la industria petrolera para esos mismos años fue del 66,11% y 43,63%.
3. La participación fiscal ascendió de 291.592 millones de bolívares en 1989 a 490.968 millones de bolívares en 1990.
4. Lo percibido por el Fisco Nacional más la utilidad de PDVSA, arrojó un ingreso para el país de 386 mil 537 millones de bolívares en 1989 y para 1990 fue de Bs. 603.769 millones de bolívares.

INFORME DE LA CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA

En noviembre de 1989, la Contraloría General de la República, a solicitud de la Cámara de Diputados, produjo el estudio sobre los resultados económicos de la función de mercado interno de la industria petrolera nacional.

En el mismo se precisa que al tomar "en cuenta la propiedad estatal de la industria y la naturaleza fiscal de algunos componentes del costo.... había que fijar la atención en el hecho de que en el costo unitario de la gasolina y otros combustibles están incluidos los impuestos de explotación y consumo que para 1988 sumaban Bs. 0,37 por litro... Al proceder al ajuste correspondiente, la nación desde un punto de vista estrictamente económico realizó en 1988 una ganancia de Bs. 0,17 por litro con ocasión de la producción y venta de gasolina y otros combustibles en el mercado interno". (Véanse los cuadros N° 2 y 3).

De igual manera "la Contraloría pudo percibir, tanto en el Ministerio de Energía y Minas como en PDVSA, que la presente situación de pérdida con que operaba la industria petrolera en la actividad de mercado interno se asociaba estrechamente al concepto de costo de oportunidad, con el cual suele confundirse con frecuencia la pérdida efectiva que puede arrojar el giro mercantil".

"En síntesis, y como resultado de los análisis practicados tanto a la metodología como a la fuente de información utilizadas en las estimaciones de PDVSA, se aprecia que la pérdida señalada de Bs. 0,28 por litro no se corresponde con la realidad, básicamente por las siguientes razones:

CUADRO Nº 2

CONCEPTO	MONTOS 1989		MONTOS 1988		DIFERENCIA	
	MMBs	Bs/Lt	MMBs	Bs/Lt	MMBs	Bs/Lt
Ingresos						
Ingresos Ventas en el M.I. (*)	<u>32.125,0</u>	<u>1,07</u>	<u>18.091,9</u>	<u>0,58</u>	<u>14.033,1</u>	<u>0,49</u>
TOTAL INGRESOS	32.125,0	1,07	18.091,9	0,58	14.033,1	0,49
Egresos Totales						
- Exploración	1.782,7	0,01	1.299,7	0,01	483,0	0,00
- Producción	31.296,0	0,25	16.661,4	0,13	14.634,6	0,12
- Refinación	13.695,8	0,26	7.264,7	0,13	6.431,1	0,13
- Apoyo y Gestión	13.370,3	0,10	5.438,5	0,04	7.931,8	0,06
- Marina	(350,1)	(0,01)	147,9	0,01	(498,0)	(0,02)
- Mercado Interno	5.795,1	0,19	2.950,4	0,09	2.844,7	0,10
- Otros	1.145,2	0,01	210,5	0,00	934,7	0,01
- Impuesto de Consumo	5.054,4	0,17	5.600,0	0,18	(545,6)	(0,01)
- Impuesto de Explotación	<u>66.048,1</u>	<u>0,52</u>	<u>23.742,8</u>	<u>0,19</u>	<u>42.305,3</u>	<u>0,33</u>
TOTAL EGRESOS	<u>137.837,5</u>	<u>1,50</u>	<u>63.315,9(**)</u>	<u>0,78</u>	<u>74.521,6</u>	<u>0,72</u>
Resultados Función M.I.		<u>(0,43)</u>		<u>(0,20)</u>		<u>(0,23)</u>

(*) Incluye MMBs 5.054,4 (1989) y MMBs 5.600,0 (1988) recaudados por concepto de impuesto de consumo y destinados a cancelar este tributo.

(**) Está conformada por MMBs 57.715,9 (informe 21-11-89) más MMBs 5.600,0 (impuesto de consumo)

FUENTE: Contraloría General de la República. "Actualización sobre los resultados de la función de Mercado Interno de la Industria Petrolera Nacional". Caracas. 1990.

CUADRO Nº 3

A continuación se presenta un cuadro excluyendo los impuestos de consumo y explotación

CONCEPTO	MONTOS 1989		MONTOS 1988		DIFERENCIA	
	MMBs	Bs/Lt	MMBs	Bs/Lt	MMBs	Bs/Lt
Ingresos						
Ingresos Ventas en el M.I. (*)	<u>32.125,0</u>	<u>1,07</u>	<u>18.091,9</u>	<u>0,58</u>	<u>14.033,1</u>	<u>0,49</u>
TOTAL INGRESOS	32.125,0	1,07	18.091,9	0,58	14.033,1	0,49
Egresos Totales						
- Exploración	1.782,7	0,01	1.299,7	0,01	483,0	0,00
- Producción	31.296,0	0,25	16.661,4	0,13	14.634,6	0,12
- Refinación	13.695,8	0,26	7.264,7	0,13	6.431,1	0,13
- Apoyo y Gestión	13.370,3	0,10	5.438,5	0,04	7.931,8	0,06
- Marina	(350,1)	(0,01)	147,9	0,01	(498,0)	(0,02)
- Mercado Interno	5.795,1	0,19	2.950,4	0,09	2.844,7	0,10
- Otros	<u>1.145,2</u>	<u>0,01</u>	<u>210,5</u>	<u>0,00</u>	<u>934,7</u>	<u>0,01</u>
TOTAL EGRESOS	<u>66.735,0</u>	<u>0,81</u>	<u>33.973,1</u>	<u>0,41</u>	<u>32.761,9</u>	<u>0,40</u>
Resultados Función M.I.		<u>0,26</u>		<u>0,17</u>		<u>0,09</u>

(*) Incluye MMBs 5.054,4 (1989) y MMBs 5.600,0 (1988) recaudados por concepto de impuesto de consumo y destinados a cancelar este tributo.

FUENTE: Contraloría General de la República. "Actualización sobre los resultados económicos de la función de Mercado Interno de la Industria Petrolera Nacional". Caracas. 1989.

- Los costos y gastos superan las cifras auditadas, al no considerar, entre otros, las recuperaciones de costos.
- Los ingresos por ventas al mercado interno considerado en el ejercicio de PDVSA, se encuentran por debajo de las cifras reales.
- "En la distribución de costos y gastos aplicados a la función de mercado interno, se incluyeron partidas de gastos vinculados con el mercado internacional".

Ello, por supuesto, con el objetivo de elevar artificialmente, los costos correspondientes al mercado nacional y, de esa forma, tratar de demostrar que por ese concepto las operaciones financieras arrojan pérdidas. De esa manera: donaciones, becas, viajes y hasta gastos sociales en el exterior se cargan al mercado interno. En otras palabras, PDVSA manobra los costos con la finalidad de lograr, como en efecto lo ha logrado, elevar los precios de la gasolina y otros productos en el mercado interno.

En ese orden de ideas las manipulaciones contables realizadas por la "empresa petrolera nacional", son de tal naturaleza que para la fijación de los precios de los productos derivados del petróleo para el mercado local, correspondiente al período de 1989-1993, fueron considerados, además del proceso inflacionario, las inversiones a realizar. Por elemental principio contable estas últimas se recuperan en el tiempo, de acuerdo con la vida útil del bien. Con plena razón, la Contraloría General de la República, al examinar la documentación financiera presentada por PDVSA, puntualiza que "no deberían considerarse las inversiones para la fijación de precios, desde un punto de vista estrictamente contable, dado que las mismas conllevan un servicio potencial futuro, amortizable a largo plazo".

En otras de las conclusiones del estudio se señala que "la situación de pérdida señalada por PDVSA para la actividad de mercado interno, no se determina en las filiales de la industria petrolera sino que responde al resultado extracontable de cálculos realizados en la Casa Matriz, con base en informaciones suministradas por las filiales.

También destaca la Contraloría que se observaron deficiencias relacionadas con la inclusión de partidas de gastos que por su naturaleza no deberían influir en los resultados de la función de mercado interno.

Como se desprende del propio informe de la Contraloría General de la República, la determinación de los costos de la industria petrolera continúan siendo única y exclusivamente del control de la alta gerencia.

Después de 15 años de la nacionalización petrolera, los costos reales de la industria petrolera, tal cual ocurría en la época de las concesiones, continúan siendo un secreto para los venezolanos.

En julio de 1990 la Contraloría General de la República, por solicitud de la Comisión de Energía y Minas del Senado, presentó la actualización del estudio sobre los resultados económicos de la función de mercado interno de la industria petrolera, correspondiente al ejercicio de 1989.

De nuevo en ese estudio se ratifican los aspectos analizados en el anterior.

Al respecto, señala la Contraloría que en 1989 se mantuvo la situación, determinadas con respecto a 1988, de que el Estado, como propietario único de la industria petrolera, no incurrió en pérdidas con ocasión de la comercialización interna de la gasolina y otros combustibles. Por el contrario, de conformidad con las estimaciones efectuadas, el Fisco Nacional obtuvo durante el año de 1989 ingresos por la cantidad de Bs. 0,69 por litro, con la cual se cubre la pérdida mercantil de las operadoras de la industria, de Bs. 0.43 (según cifras revisadas fue de Bs. 0,38 por litro de conformidad con cifras ajustadas) y aún queda una ganancia para el Estado, desde el punto de vista estrictamente económico, de Bs. 0,26 por litro, representativa de un incremento del 52,9% con respecto al resultado del año 1988, de Bs. 0,17 por litro.

En cuanto a la "pérdida mercantil" debemos recordar que de acuerdo a nuestro análisis es ficticio, la propia Contraloría en su Informe al Congreso 1990 pág. 454, señala que "Finalmente, es oportuno destacar que la metodología utilizada por PDVSA para estimar costos unitarios presenta algunas inconsistencias, por ejemplo, los costos y gastos de la actividad de mercado interno se prorratea entre el volumen de ventas destinado al consumo interno, pero no así las correspondientes al comercio internacional los cuales se distribuyen entre la producción, afectando de esta manera el costo de los productos vendidos en el país".

Así mismo "Los resultados obtenidos no representan el costo unitario promedio de la producción de gasolinas y demás combustibles, al incluirse, por ejemplo, una alícuota del aporte otorgado a Palmaven, cuya empresa comercializa un producto distinto (Fertilizantes)".

La Contraloría General, en su informe actualizado del 19 de mayo de 1992, en relación a los aumentos de los precios de la gasolina y otros combustibles, ratifica en todas sus partes los informes anteriores, precisando:

1. Que el Estado obtuvo una ganancia de Bs. 0,22 y Bs. 0,51 por litro para los años de 1990 y 1991.
2. "Que la Industria Petrolera no realizó estudios relacionados con el incremento en los precios residuales, gasolina y gasoil. Este fue efectuado mediante Decreto del Ejecutivo Nacional por la vía del Impuesto al Consumo, con un porcentaje mínimo para incrementar el margen de Comercialización de los distribuidores".

- 3 "No se encontraron evidencias en la Secretaría del Gabinete Económico ni en la Secretaría del Consejo de Ministros de la exposición de motivos o de estudios realizados para adoptar la medida de incrementar los precios de la gasolina y demás combustibles ni se aprobó un instrumento legal que sustente la necesidad de disponer de recursos para acometer los planes previstos en el programa de financiamiento para el mantenimiento y construcción de más vialidad rural".

EL INCREMENTO DE LOS PRECIOS Y LA COMPETITIVIDAD

El afán perverso de equiparar los precios de la gasolina y demás derivados con los prevalecientes en los mercados internacionales, entra en conflicto con la estrategia del Ejecutivo Nacional que, entre otros objetivos, persigue darle competitividad a los productos exportables, ya que además de disminuir el ingreso real de los trabajadores encarece los productos agrícolas e industriales para la exportación, eliminándose de esa forma la ventaja comparativa, dada la condición de país productor de petróleo.

EL AUMENTO DE AGOSTO DE 1991

Pese a todos los argumentos señalados, a los conflictos sociales y al consenso dado en el país en tomo a la oposición a los aumentos de los precios de la gasolina y de los otros derivados, de nuevo el Ejecutivo Nacional, leal a la "Carta de Intención" firmada con el Fondo Monetario Internacional, acordó un nuevo aumento.

En efecto, según la Gaceta Oficial No. 34767 del 1 de agosto de 1991 "se fijan en todo el territorio nacional los precios únicos de venta al público de las Gasolinas de Motor, como sigue:

OCTANAJE RON	IAA TIPICO	BOLIVARES POR LITRO
83	81,5	3,700
87	84,7	3,767
89	86,3	3,800
91	87,8	3,833
95	91,0	3,900

RON: El número de octanos

IAA : Índice antidetonante

"Los precios antes señalados se incrementarán en 0,25 bolívares por litro cada mes, durante un lapso de diez y seis meses consecutivos a partir del primer mes de vigencia de la presente resolución".²⁴

También se elevaron los precios del combustible queroseno (Kerosén) y del combustible Diesel de la siguiente manera:

El litro de Kerosén se elevó a Bs. 2,75

El litro de Combustible Diesel se elevó a Bs. 2,75.

Al precio del Kerosén se agregará Bs. 0,50 por litro a partir del quinto mes de vigencia y Bs. 0,25 por litro para el Diesel cada mes durante un lapso de diez y seis meses consecutivos a partir del primer mes de vigencia de la presente resolución.

Los nuevos precios de la gasolina y los otros derivados se especifican en el cuadro que aparece en la siguiente página.

24. Con fecha 5 de marzo de 1992, el señor Presidente de la República anunció al país la suspensión de los aumentos programados del precio de la gasolina. Esa medida fue producto del informe presentado por el "Consejo Consultivo", nombrado a raíz de los acontecimientos del 4 de febrero del mismo año. En efecto, la mencionada comisión presentó un informe en torno a la grave crisis que vive el país y, al mismo tiempo, abordó un conjunto de posibles soluciones, entre ellas, la referente a los precios de la gasolina en el mercado nacional. (Véase El Nacional del 6 y 14 de marzo de 1992).

La suspensión de los aumentos programados se aplicó solamente a la venta de la gasolina, no así a los otros derivados de los hidrocarburos; de esa manera con fecha 20 de enero de 1993 fueron incrementados los precios de venta del gas natural utilizado como combustible, para usos comercial, industrial y otros consumidores (Véase la Gaceta Oficial No. 35137 del 22-01-1993).

	PRECIO POR LITRO AL 31.12.91	PRECIO POR LITRO AL 31.12.92
Gasolina Alta	4,90	7,90
Gasolina Media	4,70	7,70
AVIGAS	7,90	7,90
Turbo Combustible	8,90	8,90
Kerosén	2,50	3,00
Diesel Ind/Transp.	3,75	6,75
Diesel Eléctrico	3,75	6,75
Combustible residual	3,45	4,65
Aceites básicos	4,75	4,75
Lubricantes	30,00	30,00
Asfaltos	3,10	3,10
Solventes	10,00	10,00
Parafinas	26,00	26,00
Otros	4,00	4,00
Gas No Petroquímico	3,33	3,33
Total Líquidos	4,78	7,03
Gas Ind/Petroq/Elec.	0,70	0,70
Gas Doméstico	2,20	2,20
Total Hidrocarburos	3,16	4,37

Con esa medida el Ejecutivo espera recaudar 7.987 millones de bolívares en 1991 y 26.500 millones de bolívares para 1992.

El Gobierno nacional hizo énfasis en que los ingresos adicionales se destinarán en 1991 para el Fondo de Vialidad Agrícola y en 1992 para satisfacer necesidades de la Vialidad Rural, el Mantenimiento Vial y para apoyar préstamos de vialidad.()

Se asegura, a juicio del Ministro de Cordiplán, que eso "permitirá un impacto beneficioso para la productividad agrícola, ya que no habrá deficiencias para el manejo de recursos para la infraestructura del sector agropecuario... También va a alimentar el mantenimiento vial, que es precisamente una de las cosas que más críticas tiene en la gestión pública, ya que hay un rápido deterioro del parque automotor".()

Sin descartar que los ingresos adicionales generados por los aumentos de los precios de la gasolina y los otros derivados, si realmente se destinaran a esos fines; puedan tener efectos favorables, no menos cierto es que ha sido la propia política económica desarrollada a partir de marzo de 1989 la que llevó a la actividad agrícola a situaciones críticas.

Pero lo realmente sorprendente es que hasta la fecha (noviembre de 1992) los ingresos derivados por ese concepto no han sido destinados a esa actividad, tal cual lo revela la Contraloría General de la

() El Universal, 02.08.91. Pág. 2-4.

() El incremento de los precios se basa fundamentalmente en la modificación del Impuesto al Consumo. Según la Gaceta Oficial No. 34767 del 01.08.91. (Ver resolución del Ministerio de Hacienda), se modificó parcialmente el Arancel de Aduanas para establecer el impuesto específico correspondiente a los derivados de los hidrocarburos. Así por ejemplo:

de 77 a 84 octanos la tarifa general (específica)	1,54
Los demás	1,54
Querosén	0,90
Los demás	5,20
Gasoiils (gasóleo)	0,46
Fueloils (fuel)	0,30
Los demás lubricantes	10,00
Parafina (con contenido de aceite inferior al 0,75% en peso)	10,00
Parafina (con contenido de aceite igual o superior al 0,75 en peso)	10,00

República en su informe del 19 de mayo de 1992, presentado a la consideración del Congreso Nacional: "hasta marzo de 1992, no se habían iniciado ni ejecutado obras con los fondos señalados, provenientes del Impuesto al Consumo de Combustibles, debido a que no se había aprobado la Ley de Vialidad Agrícola y que, por el contrario, los fondos que se han venido utilizando en esta finalidad corresponden al Presupuesto Ordinario, Plan de Inversiones y a la Ley Programas para la Transformación del Sector Agropecuario, ASIL".

"El aumento tuvo en su origen propósitos distintos a los señalamientos y declaraciones sobrevenidas y difundidas al colectivo por los medios de comunicación social en cuanto a que los recursos del aludido incremento de precios serían destinados para el desarrollo y mantenimiento de la vialidad agrícola".

Por su parte el Ministro de Energía y Minas, señaló que "es política del Ejecutivo que los aumentos del combustible tengan por destinatario final el beneficio del consumidor, ya que el déficit que justificaban las anteriores alzas hoy dejaron de existir, como fueron los ocurridos tanto en el mercado interno como en el flujo de caja de la industria petrolera".²⁵

Esa declaración del propio Ministro de Energía y Minas, pone en evidencia la falsedad de las pérdidas arrojadas en las operaciones del Mercado Interno y corrobora la tesis que hemos venido sustentando en el trabajo.

LOS AUMENTOS Y SUS INCIDENCIAS

Desde 1989 hasta 1991 se produjeron tres aumentos de los precios de la gasolina y de los otros derivados de los hidrocarburos. De tal forma que el precio de la gasolina de 95 y 83 octanos pasaron de Bs. 1,50 y Bs. 1,30 respectivamente a Bs. 4,90 y 4,70, lo que significa un incremento porcentual del 226,66% y del 261,54%, respectivamente. En otras palabras, los precios del litro de gasolina crecieron más de 3 veces.

El precio ponderado de todos los productos pasó de Bs. 0,67 en 1988 a Bs. 2,80 en 1991, y para 1992, en caso de no variar los precios y mantenerse el consumo doméstico, será aproximadamente de Bs. 3,75. El incremento porcentual del precio promedio de 1991 con respecto a 1988 fue del 317,91% y al comparar 1992 con 1988, la variación relativa será del 459,70%.

25. El Nacional 24-04-91.

NOTA I

La variación de los precios del litro de gasolina, desde 1981 hasta 1992, es la siguiente:

Gasolina Octanos	Precios por Litro ²⁶				Variación 1991/81	%
	1992	1991	1982	1981		
83	7,70	4,70	0,30	0,15	3.033	2.467
87	7,77	4,767				
89	7,80	4,80				
91	7,83	4,833				
92	7,90	4,90	1,00	0,35		
					1.300	690

El objetivo de esos aumentos ha sido la de recaudar ingresos adicionales para el Fisco Nacional y satisfacer a PDVSA a costa del sacrificio del consumidor. Cada vez se van estrechando más las diferencias entre un Estado inmensamente rico y la mayoría de la población venezolana en el borde de los límites de la pobreza crítica. El impacto social es bastante fuerte en el consumidor y significa una apropiación del ingreso real del trabajador.

El aumento de los precios de la gasolina y de los otros derivados inciden en los costos variables de las empresas, que por supuesto, son transferidos al consumidor, mediante el aumento de los precios de los bienes y servicios.

Como la gasolina y los otros derivados constituyen un insumo indispensable para todas las actividades económicas del país es indudable y, así lo confirman los hechos, que los aumentos de precios de esos productos han incidido en el alto costo de la vida. Así por ejemplo esos aumentos han tenido efectos desfavorables en las actividades agrícolas. Se han elevado los precios de los productos agroquímicos, tales como los insecticidas, herbicidas y fungicidas y, por supuesto, los servicios de mecanización, de transporte y de electricidad.

Se han incrementado, y continuará así, las tarifas de transporte terrestre, aéreas, que encarecerán los productos. Solamente por efecto de la última medida, para 1992, el impacto inflacionario en el

26. Para 1992, los precios de la gasolina, de acuerdo a la suspensión de los aumentos programados, realmente fueron los siguientes:

83	Bs. 5,25	89	Bs. 5,55	92	Bs. 5,85
87	5,45	91	5,65		

transporte de pasajeros será del 42%. Y en cuanto al impacto inflacionario en general, según Economía Hoy, que incorporarán los precios de la gasolina, éste será del 9,40%.²⁷

"Según un estudio de mercado de Energías y Minas, los aumentos en la gasolina son bastante significativos. Por ejemplo, la gasolina de 91 octanos aumentará 119% para diciembre de 1992 con respecto al precio de julio de este año (1991) el consumo de Diesel de un tractor agrícola aumentará 170%".²⁸

Todos esos efectos negativos se profundizarán, aún más, en virtud de que la política del Ejecutivo Nacional, subordinado al FMI y al BM, será la de continuar decretando aumentos de los precios de la gasolina y de los otros derivados de los hidrocarburos.

LA POLITICA DE RACIONALIZACION

Es innegable que Venezuela requiere con urgencia de una auténtica política energética que permita lograr los objetivos de política económica.

Es indispensable que la productividad y la eficiencia energéticas mejoren de manera radical y, por tanto, que la conservación de la energía constituya una estrategia política.

En esa política de carácter integral se debe provocar una drástica reducción del consumo interno de los derivados del petróleo, poner cese a la voracidad del mercado doméstico, cuya demanda está determinada por el parque automotor en su más elevada proporción, destinándose poco de ella a la actividad productiva del país. (Véase cuadro N° 4).

El consumo de la gasolina de motor, desde 1976 a 1990, creció en el orden del 42,60%, al pasar la demanda de 115 mil barriles diarios a 164 mil.

Del total de las ventas en el mercado interno, la gasolina de motor representa, en promedio, desde 1976 a 1990, alrededor del 48%. (Véase cuadro N° 5).

El país no puede ni debe continuar usando un recurso natural agotable de manera irracional, despilfarrándolo en la atmósfera.

La estructura del consumo nacional evidencia el despilfarro del petróleo, ocasionando, entre otros graves problemas, la contaminación ambiental.

Es necesario reducir drásticamente el consumo de los derivados del petróleo por el derroche del parque automotor. Ello requiere acometer una política integral que procure una verdadera conservación, para lo cual se deberá dar una readaptación de la sociedad. Lograr la industrialización del petróleo, desarrollar políticas para el transporte colectivo, por ejemplo el desarrollo de los programas ferroviarios y, en general, mejorar e impulsar los medios rápidos y masivos de transporte.

27. ECONOMIA HOY. 02.08.91. Pág. 8.

28. ECONOMIA HOY. 02.08.91. Pág. 8.

CUADRO N° 4

VENEZUELA: DEMANDA INTERNA TOTAL
DE PRODUCTOS REFINADOS Y GAS NATURAL, 1980-1990
(Miles de Barriles)

Año	Industria y Uso Doméstico	Industria Petrolera	Entregas a Naves	Total Prod. Ref.	Gas Natural*	Total
1980	121.262	12.606	6.838	140.706	90.821	231.527
1981	127.590	14.531	7.218	149.339	89.716	239.055
1982	131.900	11.166	6.345	149.411	95.964	245.375
1983	126.029	14.289	5.542	145.860	96.310	242.170
1984	116.813	13.823	5.298	135.934	105.172	241.106
1985	117.274	12.669	5.115	135.058	105.572	240.630
1986	123.089	13.786	4.720	141.595	114.186	255.781
1987	124.150	13.697	4.882	142.729	108.694	251.423
1988	127.948	13.623	7.551	149.122	109.261	258.383
1989	119.912	14.074	7.506	141.492	109.811	251.303
1990	119.851	16.998	8.154	145.003	120.434	265.437
1991	120.231	18.350	9.214	147.795	129.596	277.391

Barriles Equivalentes de Petróleo (1M3 Gas Natural = 0,0061 BEP). Incluye Mermas.

Fuente: Dirección de Economía de Hidrocarburos.

División de Economía y Finanzas

CUADRO N° 5

Ventas en el Mercado Venezolano: (miles de barriles por día)	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1976
G.L.P.	48	39	35	35	34	31	18
Gasolina de motor	172	164	162	173	168	164	115
Diesel/gasóleo	65	61	57	61	60	60	46
Combustible residual	19	34	43	40	50	59	31
Otros productos	36	32	52	62	45	42	34
Total mercado venezolano	340	330	349	371	357	355	244

Fuente: Petróleos de Venezuela, S.A. Informe Anual 1990 y 1991

En cuanto atañe a la propia industria automotriz es necesario profundizar los cambios necesarios que realmente signifiquen mayor eficiencia. Una de las mayores trabas que han existido para ello ha sido, precisamente, el tipo del parque automotriz que se nos ha impuesto desde los centros imperiales.

Por supuesto, una política de precios, también constituye un elemento necesario para la estrategia energética aludida. Lo que ocurre es que las administraciones públicas del país han dejado a un lado la estrategia integral, y más que procurar una auténtica política de racionalización energética, de una mayor eficiencia, en fin de contribuir al ahorro energético, para el desarrollo de una política económica que procure el bienestar de la sociedad, lo que han hecho es recurrir a los aumentos de los precios de la gasolina y de los otros derivados de los hidrocarburos con fines fiscalistas, tal cual hemos demostrado en el presente trabajo.