



OPȚIUNI DE POLITICI AUTOHTONE PENTRU ȘOCUL PREȚULUI PETROLULUI

Laurian Lungu, Co-fondator Consilium Policy Advisors Group

Blocarea strâmtorii Hormuz a dus la o creștere a prețului petrolului cu peste 50% în ultimele zile. Cu toate acestea, astăzi, când petrolul se tranzacționează în jur de 100 USD/baril, este mai ieftin, în termeni reali (i.e. ținând cont de evoluția inflației), cu aproape o treime decât media perioadei 2008-2014. Tot în termeni reali prețul la pompă însă este mai ridicat datorită creșterii semnificative a nivelelor accizelor. Pe moment, prețul actual al petrolului nu încorporează în totalitate o serie de alte riscuri, al căror efect cumulat ar putea duce costul unui baril de petrol, în termeni reali, dincolo de valorile atinse în acea perioadă. În termeni nominali, echivalentul prețului de atunci al petrolului Brent ar însemna astăzi undeva în jur de 150 USD/baril.

Există câteva alternative de răspuns ale autorităților din România ca reacție la acest șoc al prețului petrolului. Ele trebuie să pună în balanță atât elemente ce țin de contextul extern, cât și de cel intern, îndeosebi cele legate de continuarea corecțiilor dezechilibrelor macroeconomice. O primă alternativă este de a nu face nimic, de a lăsa piața să se corecteze singură. Aceasta însă, pe termen scurt, ar încetini creșterea economică și ar accelera inflația, punând presiune pe costul de împrumut al statului. Numai în ultima lună randamentele obligațiunilor de stat au crescut cu 100 puncte de bază pe orizonturile de timp ce depășesc 4 ani. Astfel, un șoc al prețului petrolului ce poate fi în esență tranzitoriu, poate genera o deteriorare a cererii ce va lua un timp mai îndelungat de revenire ulterior. În plus, ar împinge în sus anticipările inflaționiste, deja elevate de creșterea TVA, a accizelor, sau a creșterii salariului minim. Un avantaj - pe termen mediu și lung însă - al acestei strategii este accelerarea tranziției către electrificare sau către alte tehnologii alternative.

Altă alternativă ar putea fi introducerea unor plafoane selective de prețuri pentru anumite sectoare, cum ar fi operatorii de transport. Guvernul a avansat deja în această direcție prin acordarea unei subvenții de 0,85 RON/litru de motorină. Acest lucru este inteligibil din punct de vedere politic și ușor de gestionat din punct de vedere administrativ. Dar, ca răspuns independent, este inadecvat. Problema principală este că sprijinul selectiv pentru operatorii de transport nu împiedică propagarea inflaționistă mai largă a prețurilor ridicate la combustibili asupra tuturor bunurilor și serviciilor. Schema este predispusă la scurgeri și complexitate administrativă în determinarea volumelor eligibile, în special pentru operatorii care combină utilizarea comercială cu cea non-comercială. Plafonările selective funcționează cel mai bine ca o completare a unui mecanism de prețuri mai larg, nu ca un substitut.

O altă variantă vehiculată vizează reduceri temporare ale accizelor. Autoritățile au semnalat deja că reducerea accizelor este luată în considerare activ, menționând că o reducere temporară este fezabilă din punct de vedere legal și practic. Pe hârtie, aritmetica fiscală este atractivă: de exemplu, acciza actuală la benzină, de 3.059,80 RON/1.000 litri, se traduce în aproximativ 3,06 RON/litru; reducerea acesteia cu 20% ar reduce prețurile la pompă cu aproximativ 0,6 RON/litru, o scădere importantă. Însă, reducerea plafonului fiscal s-ar putea absorbi în marja producătorilor și a distribuitorilor. Nu există nici o garanție că reducerea accizelor se va reflecta complet în scăderea prețului la pompă. Dovezile internaționale din criza energetică din 2022 — când Franța, Germania și alte câteva state ale UE au redus temporar taxele pe combustibili — arată rate mixte de transfer, comercianții cu amănuntul absorbind o cotă semnificativă ca marjă. O reducere a accizelor erodează, de asemenea, veniturile permanente pe durata aplicării, indiferent de comportamentul pieței.



O altă alternativă este introducerea, în mod excepțional, a unui mecanism temporar de plafonare a prețurilor la pompă printr-un sistem hibrid de plafonare a prețurilor care împarte șocul între consumatori, producători și stat - în loc să îl transfere în întregime către o singură parte. Guvernul ar putea stabili un preț maxim indicativ la pompă, calibrat la un nivel de referință al țiteiului – poate undeva în jurul valorii de 85 USD/baril - reprezentând un punct de mijloc rezonabil între mediul de dinainte de conflict și extremul actual. La 65 USD/baril, aritmetica bugetară a structurii accizelor din România a fost calibrată în linii mari; la 85 USD/baril, o transmitere suplimentară modestă către consumatori este rezonabilă, având în vedere natura globală a șocului. Peste acest prag autoritățile absorb o cotă definită – i.e. 50-60% din costul suplimentar pe litru - restul fiind transferat către consumatori. Acest mecanism menține semnalele de preț - spre deosebire de o înghețare totală -, previne distrugerea severă a cererii, inflația de runda a doua și presiunile asupra prețurilor și salariilor care ar însoți o propagare neplafonată a prețului dincolo de 100 USD/baril și limitează expunerea fiscală la un pachet de subvenții accesibil și limitat. De asemenea, evită politica regresivă a sărăciei energetice: la peste 9 RON pe litru de motorină, impactul costurilor asupra logisticii, agriculturii și gospodăriilor cu venituri mici amenință să genereze o presiune inflaționistă generalizată, mult dincolo de sectorul transporturilor - crescând costurile de îndatorare exact atunci când poziția fiscală a României nu își poate permite o înăspritare monetară. O plafonare a prețului la, de exemplu, 8,50 RON pentru motorină, guvernul acoperind diferența peste acest nivel la prețurile actuale de piață, ar avea un cost fiscal de aproximativ 4 miliarde de RON pentru un an întreg de țitei la 100 USD, sau aproximativ 0,20% din PIB. Semnificativ, dar gestionabil și explicit temporar. Punând în balanță beneficiile generate atât de distrugerea mai puțin severă a cererii – și deci o protecție mai mare a veniturilor fiscale prognozate, cât și de ancorarea anticipațiilor inflaționiste și, astfel, potențial, beneficiul unor costuri de împrumut ale statului mai reduse, este foarte probabil ca acestea să compenseze costul fiscal. Un aspect crucial este că acest mecanism ar trebui conceput cu un declanșator automat de ieșire: odată ce pretul Brent scade sustenabil sub 85 USD/baril, mecanismul de plafonare se închide. Acest lucru previne permanentizarea capcanei economiei politice a subvențiilor.

Cu trecerea fiecărei zi de conflict probabilitatea ca prețul petrolului să rămână o perioadă mai îndelungată la nivele ridicate este din ce în ce mai mare. Adoptarea rapidă a unei strategii clare de răspuns la acest șoc ar ajuta economia să navigheze mai predictibil perioada imediat următoare.