



**ISTMO CENTROAMERICANO: INFORME SOBRE ABASTECIMIENTO
DE HIDROCARBUROS, 2001**

Proyecto CEPAL/República Federal de Alemania

Este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, fue elaborado bajo la coordinación del señor Fernando J. Cuevas, Jefe de la Unidad de Energía de la Sede Subregional de la CEPAL en México, con la colaboración de los señores Luis Fernández, consultor del Proyecto CEPAL/GTZ, y de Eugenio Torijano, experto en la base de datos de hidrocarburos.

ÍNDICE

	<u>Página</u>
PRESENTACIÓN.....	1
RESUMEN	3
I. CONSUMO DE DERIVADOS EN LA REGIÓN E INFRAESTRUCTURA	5
1. Consumo de derivados del petróleo	5
2. Refinación y almacenamiento.....	11
II. IMPORTACIONES TOTALES Y PRECIOS	13
1. Volumen, valor y estructura de las importaciones.....	13
2. Procedencia de las importaciones.....	14
III. PRECIOS DE IMPORTACIÓN Y AL CONSUMIDOR.....	16
1. Precios de importación	16
2. Formación de precios al consumidor.....	18

PRESENTACIÓN

En el marco del convenio suscrito entre la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y la República Federal de Alemania (por medio de la agencia de cooperación GTZ), y orientado al subsector de hidrocarburos de América Central, la Unidad de Energía de la sede subregional de la CEPAL en México ha venido publicando informes anuales sobre el abastecimiento de hidrocarburos en el Istmo Centroamericano.

El presente informe corresponde al año 2001, y forma parte de las actividades aprobadas por los directores generales de hidrocarburos (o instancias equivalentes) de los países del Istmo Centroamericano, para el proyecto mencionado. En el documento se expone una actualización de la estructura del consumo de derivados del petróleo, las actividades de refinación y almacenamiento, la procedencia de las importaciones de hidrocarburos, los costos del abastecimiento y, por segunda ocasión, se incluye la composición y análisis de la estructura de precios al consumidor de los principales combustibles.

La coordinación del informe ha estado bajo la responsabilidad del señor Fernando Cuevas, jefe de la Unidad de Energía de la sede subregional de la CEPAL en México, y contó con la participación del consultor del proyecto CEPAL/República Federal de Alemania, señor Luis Fernández, así como del experto en la base de datos de hidrocarburos, señor Eugenio Torijano.

Finalmente, la CEPAL deja constancia expresa de su reconocimiento a las Direcciones Generales de Hidrocarburos (o instancias equivalentes), cuya información fue necesaria para la elaboración de este informe.

RESUMEN

Si bien durante 2001 se registró un modesto crecimiento económico en el Istmo Centroamericano (1.6%), el consumo total de hidrocarburos de la región se incrementó 8.4%, al alcanzar un volumen de 85.7 millones de barriles, como resultado de la reducción de precios del petróleo en los mercados internacionales y por un importante aumento de los requerimientos de combustibles para la generación eléctrica.

El consumo final de derivados del petróleo, que excluye los hidrocarburos destinados a la producción de electricidad, se elevó a 69.1 millones de barriles en 2001, volumen superior en 2.6 millones (3.9%) con respecto al año anterior. Únicamente en Costa Rica y El Salvador declinó el consumo, aunque en proporciones pequeñas, en tanto que Honduras fue el más dinámico. Los aumentos más notables se presentaron en el diesel y las gasolinas, mientras que el *fuel oil* y las kerosinas tuvieron un comportamiento negativo.

En 2001 la generación eléctrica consumió 16.6 millones de barriles de derivados del petróleo (20.5% de diesel y el resto de combustible pesado), 4 millones más que en 2000. Las alzas más pronunciadas se presentaron en Panamá, Honduras y El Salvador. Aun cuando los requerimientos de electricidad aumentaron sólo 4%, fue necesario destinar casi un tercio más de combustibles a la producción eléctrica, debido a una reducción de 11% en la generación con recursos hidráulicos.

Luego de un paro de tres años por la ampliación de sus instalaciones, la refinería de Costa Rica reinició operaciones en 2001. En ese año, el volumen total de petróleo procesado en las cinco plantas de la región se incrementó 6.3 millones de barriles (17.9%), para alcanzar un total de 41.5 millones (49.1% fue combustible residual).

A principios de 2002 se inició un proceso para la terminación adelantada del contrato ley (suscrito en 1992) que protege a la refinería de Panamá con aranceles a la importación de derivados del petróleo; en mayo, las partes finalmente acordaron la culminación del citado contrato ley a partir de 2003.

En 2001 el volumen total de los hidrocarburos importados se elevó a 99.4 millones de barriles (58.6% de derivados del petróleo), en tanto que su valor (cif) se redujo a 2 789 millones de dólares. Este valor fue 5.8% menor que en 2000, gracias a que el precio promedio de importación disminuyó 14.1%, proporción mayor que el incremento de 9.6% en el volumen. Aun con un mejor entorno del mercado petrolero mundial, el peso de las importaciones de hidrocarburos con respecto a las exportaciones de totales de bienes y servicios tuvo sólo una moderada reducción, de 11.3% en 2000, a 10.8% en 2001, como consecuencia del alto crecimiento de los requerimientos de combustible y de la disminución de 1.9% del sector externo de las economías de la región.

Venezuela permaneció en 2001 como el principal abastecedor de hidrocarburos al Istmo Centroamericano, con un suministro de 46.4 millones de barriles y una participación en el mercado

de 46.7%; en 2000 estas cifras llegaban a 46.1 millones y 50.8%. En contraste, Ecuador aumentó su participación a 18.5%, Estados Unidos a 9.7%, Colombia a 5.3% y México a 4.4%.

Costa Rica, por medio de su empresa estatal, continuó importando derivados del petróleo a los precios fob más bajos de la región y con fletes muy competitivos. En 2001 pagó por el diesel, el producto de mayor importación, un precio cif de 3 dólares por barril por debajo del promedio ponderado de los otros cinco países.

Durante 2001 se realizaron cambios importantes en las tributaciones a los combustibles en cuatro países de la región, tomando en cuenta los efectos fiscales no deseables que se generaron por las fuertes alzas en los precios internacionales de los hidrocarburos en 1999 y 2000. Así, en Nicaragua se redujeron los impuestos a las gasolinas (10.3%) y el diesel (16.9%) a finales de febrero. En agosto, aumentó el IVA en Guatemala, de 10% a 12%, y los impuestos específicos a los combustibles se fijaron en dólares y no en moneda nacional, como había sido la práctica anterior. A partir de este mismo mes, en Costa Rica se derogaron todos los gravámenes *ad valorem* y se estableció un impuesto único para cada tipo de combustible. Posteriormente, en noviembre, se eliminó en El Salvador el subsidio al diesel para transporte público de pasajeros y se creó un impuesto, aplicable a las gasolinas y el diesel, para el mantenimiento de la red vial. Por último, al final del año terminó en Guatemala la suspensión temporal del arancel a la importación de hidrocarburos, vigente desde el cuarto trimestre de 1999.

Considerando cifras promedio de 2001, el precio al consumidor más alto para la gasolina superior se presentó en El Salvador (2.49 dólares por galón), para la regular en Honduras (2.33 dólares) y para el diesel en Nicaragua (1.75 dólares), en tanto que los menores precios se ubicaron en Panamá (1.82, 1.76 y 1.36 dólares por galón, respectivamente) y Guatemala. Por otra parte, durante el mismo año los mayores impuestos a los combustibles se aplicaron en Honduras y Costa Rica.

Entre 1999 y 2001, Guatemala y Costa Rica contaron con los menores márgenes del agregado total de la cadena de abastecimiento de los combustibles expendidos en estaciones de servicio, el primero con precios regulados y monopolio estatal hasta la distribución mayorista, mientras que el segundo con un mercado totalmente libre y fuerte competencia. En un nivel intermedio de márgenes se encontraron Honduras y Panamá. Mientras que en 1999 El Salvador tuvo los mayores márgenes de la región, a partir de 2000 fue desplazado por Nicaragua luego de un acuerdo gubernamental con las compañías petroleras en el primer país.

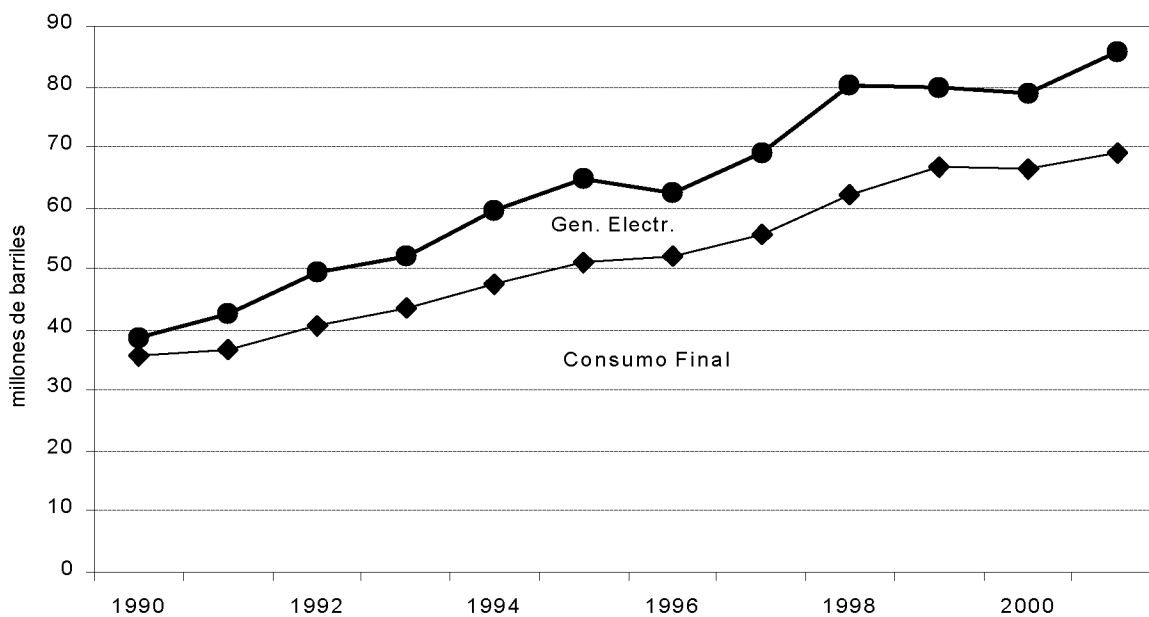
I. CONSUMO DE DERIVADOS EN LA REGIÓN E INFRAESTRUCTURA

1. El consumo de derivados del petróleo

a) El consumo total

En contraste con la reducción de 0.9% ocurrida en 2000, el consumo total de hidrocarburos en el Istmo Centroamericano aumentó 8.4% en 2001, para alcanzar un volumen de 85.7 millones de barriles (234.8 miles de barriles diarios).¹ No obstante la atenuación del crecimiento económico en la región, el consumo de derivados del petróleo fue muy dinámica, influida por la disminución de los precios internacionales de los combustibles, especialmente durante el segundo semestre, y el notable aumento de los requerimientos de hidrocarburos para la generación eléctrica. Si bien el consumo de electricidad sufrió un alza moderada, la producción hidroeléctrica tuvo un descenso y fue necesaria una mayor generación a base de combustibles fósiles (véase el gráfico 1). Con respecto al mercado regional, Guatemala tuvo la mayor participación (27.7%) y Nicaragua la menor (10.4%); los demás países ocuparon fracciones del mercado de entre 17.2% (El Salvador) y 14.3.% (Honduras).

Gráfico 1
EVOLUCIÓN DEL CONSUMO REGIONAL DE HIDROCARBUROS, 1990-2001



¹ Estas cifras no incluyen las ventas de búnker a barcos de bandera extranjera realizadas por Panamá, que se consideran como exportaciones.

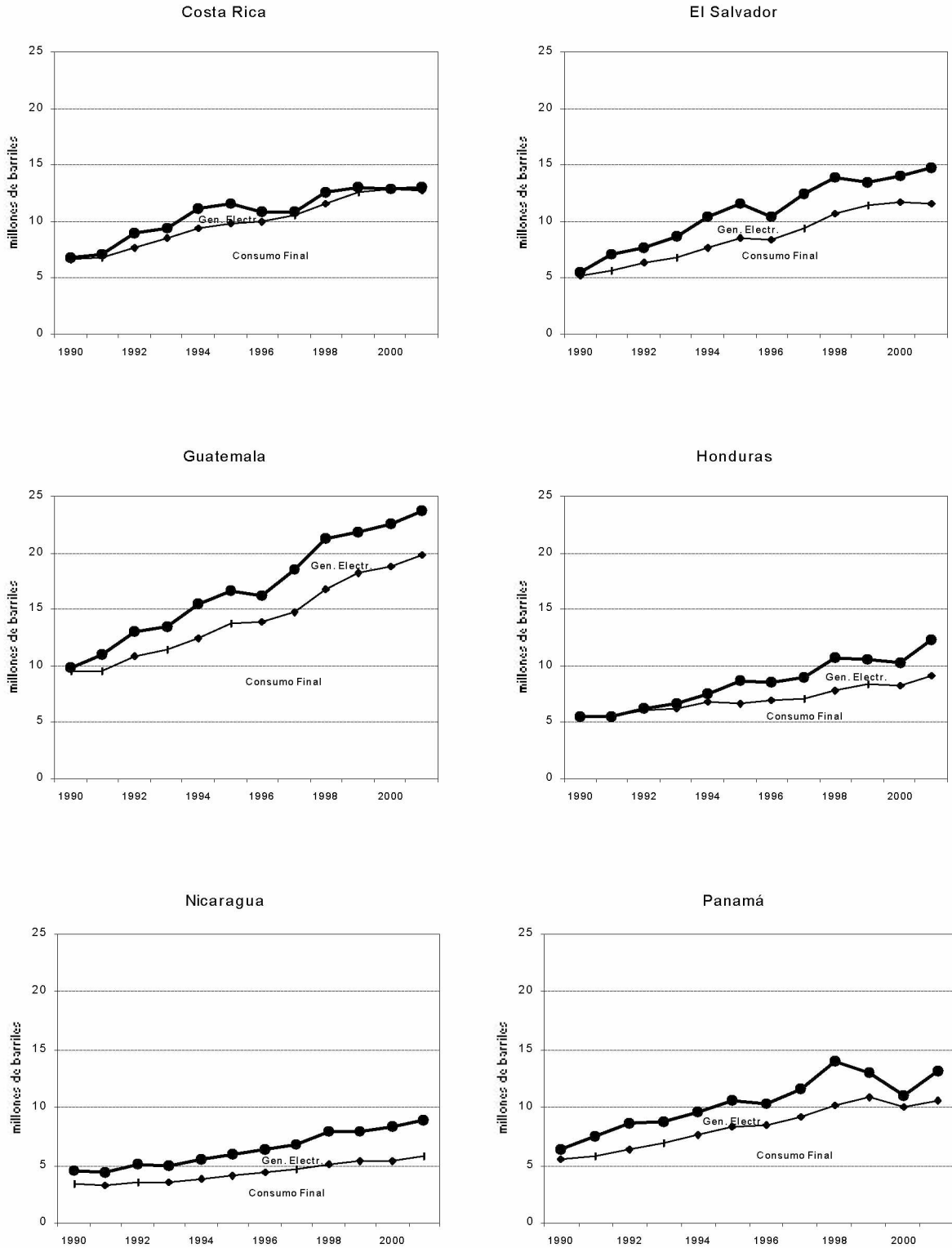
b) El consumo final y su estructura por producto

El consumo final de derivados del petróleo, que excluye los combustibles utilizados para la generación de electricidad, se elevó a 69.1 millones de barriles (189.2 miles de barriles por día) en 2001. Mientras que la tasa de crecimiento en 1998 fue extraordinariamente alta (12%) por el efecto combinado de fuerte crecimiento económico (5.2%) y bajos precios internacionales del petróleo, al año siguiente el consumo aumentó 7.7% y se redujo 0.7% en 2000, luego de una atenuación paulatina en el dinamismo de la economía (4.4% y 3%, respectivamente), aunado a una fuerte tendencia alcista en los precios de los combustibles. Durante 2001 el consumo final de hidrocarburos se incrementó 3.9% en el agregado regional, acorde con un modesto crecimiento de 1.6% en el producto interno bruto (PIB) y una reducción de casi 16% en los precios internacionales de referencia (véase nuevamente el gráfico 1). Sin embargo, el comportamiento del consumo fue distinto entre los países de la región: se redujo ligeramente en Costa Rica y El Salvador, que conjuntamente con Panamá tuvieron las menores tasas de crecimiento económico, mientras que aumentó en los cuatro restantes (véase el gráfico 2).

El comportamiento del consumo final de hidrocarburos se relaciona sobre todo con el desarrollo de la actividad económica de la región, excepto cuando los precios de los combustibles sufren variaciones muy grandes en un corto tiempo.² Durante el período 1994-2001 la tasa de crecimiento del consumo final de hidrocarburos en la región (6.0% en promedio anual) fue 1.6 veces la correspondiente al indicador de la actividad económica (3.7%). En Costa Rica y Nicaragua, países con las mayores tasas de crecimiento del PIB, esta relación fue menor que el promedio regional. Si bien el nivel y la evolución del índice mencionado dependen del desarrollo de los medios de transporte, del peso que tengan las industrias intensivas en energía (especialmente la cementera) en la estructura de la actividad económica, de los precios internos de los derivados del petróleo (afectado por distintos márgenes e impuestos, según el país), del combustible usado para la cocción de alimentos, de la eficiencia en el uso de los combustibles y de otros factores, no dejan de ser indicativos del gran peso que los hidrocarburos tienen en la región. Aunque es bien sabido que las elasticidades del consumo de hidrocarburos respecto al PIB son inestables cuando se calculan para períodos cortos, destaca que las correspondientes al bienio 2000-2001 son apreciablemente bajas y, en algunos casos, con signo contrario a lo esperado, debido a que en este período se presentaron de manera simultánea dos eventos atípicos: altos precios de los combustibles y modesto crecimiento económico (véase el cuadro 1).

² La elasticidad del consumo respecto al ingreso es generalmente alta y con variación moderada. Sin embargo, la elasticidad relativa al precio es casi siempre muy baja, a niveles normales de precios, pero se incrementa fuertemente si éstos aumentan en forma drástica.

Gráfico 2
EVOLUCION DEL CONSUMO DE HIDROCARBUROS POR PAÍS, 1990-2001



Cuadro 1

RELACIÓN ENTRE LAS TASAS DE CRECIMIENTO DEL CONSUMO FINAL
DE HIDROCARBUROS Y LA ACTIVIDAD ECONÓMICA, 1994-2001

	Consumo final (tasa promedio anual)			Producto interno bruto (tasa promedio anual)			Elasticidad		
	1994- 1999	2000- 2001	1994- 2001	1994- 1999	2000- 2001	1994- 2001	1994- 1999	2000- 2001	1994- 2001
Istmo									
Centroamericano	7.5	1.6	6.0	4.1	2.3	3.7	1.8	0.7	1.6
Costa Rica	6.8	-1.7	4.6	5.3	1.5	4.3	1.3	-1.1	1.1
El Salvador	9.0	1.0	7.0	4.2	2.0	3.7	2.1	0.5	1.9
Guatemala	8.0	4.5	7.1	4.2	2.9	3.9	1.9	1.5	1.8
Honduras	5.1	3.9	4.8	2.0	3.7	2.5	2.5	1.0	1.9
Nicaragua	7.4	2.7	6.2	4.8	4.2	4.7	1.5	0.7	1.3
Panamá	7.9	-1.4	5.5	3.3	1.4	2.8	2.4	-1.0	2.0

Fuente: CEPAL, sobre la base de cifras oficiales.

Nota: Las tasas de crecimiento económico de 2001 son preliminares.

Excluyendo de nuevo los combustibles utilizados en la generación de electricidad, entre 1990 y 2001 la participación de la gasolina en la estructura del consumo regional de derivados del petróleo tuvo una tendencia creciente; en el primer año citado, dicho producto representaba 27.6% del consumo final, mientras que en 2001 esta proporción se había extendido a 32.6% a causa de que el ritmo de crecimiento del consumo (7.8% anual) fue superior al resto de los productos del petróleo. En los indicadores nacionales, este comportamiento global se presenta en Costa Rica, Guatemala y Honduras, en tanto que en el resto la participación de la gasolina ha sido relativamente estable, con excepción de los dos últimos años cuando se redujo en El Salvador y aumentó en Nicaragua debido a la política fiscal aplicada a los combustibles. Costa Rica continuó siendo el país con la más alta penetración de este combustible en 2001 (40.8%), en tanto que Nicaragua se mantiene en el otro extremo (24.6%). En este último año, el consumo regional de gasolina creció 5.1%, con alzas mayores que el promedio, en Guatemala, Honduras y Nicaragua, y prácticamente sin cambio en Panamá.

Aun más dinámico que la gasolina ha sido el gas licuado de petróleo (GLP). Entre 1990 y 2001 este combustible creció a una tasa promedio anual de 8.2%, con lo que aumentó su participación en el consumo final de 8.4% a 10.3% en el citado período. Únicamente en Guatemala y Panamá la participación del GLP ha sido estable (12% y 11%, respectivamente), mientras que en el resto la evolución ha sido altamente expansiva, especialmente en Honduras. Este comportamiento se debe principalmente a que, en los dos primeros países mencionados, el gas licuado ya contaba con un alto grado de penetración en la demanda final de hidrocarburos, al inicio del citado período. En 2001 El Salvador continuó teniendo la mayor participación del GLP en el consumo final (14.7%), influido por los altos subsidios para el combustible expendido en cilindros de menos de 100 libras; las menores proporciones se ubicaron en Honduras (6.2%) y Costa Rica (7.2%). En el último año el consumo regional de gas licuado aumentó sólo 2.1%, aunque con comportamiento muy diferenciado entre países; en efecto, mientras que hubo crecimiento alto en Honduras (13.2%) y Nicaragua (10.2%), en Guatemala se redujo (-3.4%).

Una trayectoria opuesta se aprecia en las kerosinas, cuyo consumo creció entre 1990 y 2001 a una tasa promedio de 4%, y su participación pasó de 8.2% a 6.5%. Esta tendencia fue más marcada en Honduras, donde disminuyó de 14% a 6% en el mismo período. En 2001 la participación más alta se registró en Panamá, con 13.8%, proporción muy superior al resto de los países de la región. Este dato refleja la importancia tradicional de su tráfico aéreo y se traduce en una fuerte tasa de crecimiento en el consumo (8.2% en promedio). El consumo regional de kerosinas en 2001 se redujo 3.1%; sólo en El Salvador tuvo comportamiento positivo, en tanto que en Costa Rica la reducción alcanzó 11.2%.

La penetración del *fuel oil* en el consumo final de hidrocarburos ha sido baja y con tendencia a disminuir. Durante los últimos 11 años, la participación de este combustible se ha reducido de 13.4% a 8.3%. En Panamá, la participación de los combustibles pesados es muy baja (2.8% en 2001), por el menor peso de la industria frente al sector terciario de la economía. El consumo de *fuel oil* está muy ligado a la producción de cemento, industria que requiere cerca del 40% del consumo regional de este combustible para uso no termoeléctrico, por lo que su comportamiento a través del tiempo muestra mucha mayor volatilidad que en los otros usos.³ En 2001 el consumo final de combustible pesado cayó 6% en la región, en tanto que en Costa Rica la disminución llegó a 22%, como resultado de la caída de 7.3% en la producción manufacturera; sólo en Honduras y Nicaragua se registraron aumentos.

El diesel constituye el producto más demandado, con una participación relativamente estable de 40% en el consumo final de la región, entre 1990 y 2001, y una tasa de crecimiento de 6%. Si bien este combustible registra el mayor consumo en cada país, su participación evolucionó de forma heterogénea: disminuyó en Costa Rica y Guatemala, aumentó en Nicaragua y osciló moderadamente y sin tendencia clara en los demás países. Durante el período citado, la tasa de crecimiento más alta corresponde a El Salvador (7.7%), y la más baja a Costa Rica (3.5%). En 2001 la participación del diesel en el consumo final de hidrocarburos fue de 40% en el Istmo Centroamericano, 50.7% en Honduras y 47.6% en Nicaragua, mientras que en los otros países representó entre 35% y 39%. En ese mismo año el consumo final de diesel se incrementó 8.2% en la región, aumentó en forma moderada en Nicaragua y Costa Rica, se redujo en El Salvador y se elevó en forma significativa en los otros países, especialmente en Honduras.

c) El consumo para la generación de electricidad

En 2001 la producción de electricidad consumió 16.6 millones de barriles (45.6 miles de barriles por día) de combustibles, volumen superior al del año anterior, en 4 millones (32.1%) (véase de nuevo el gráfico 1). Las alzas más pronunciadas se presentaron en Panamá, con 1.6 millones de barriles (162%), Honduras con 1 millón (46%), El Salvador con 0.8 millones (33%) y

³ En la industria de cemento aproximadamente la mitad de los costos de producción corresponden al rubro de combustibles destinados a la generación de calor y electricidad. En consecuencia, el consumo de *fuel oil* en esta rama se ve afectado por el nivel y estructura de precios internos de los combustibles tradicionales y no convencionales (coque de petróleo, aceites lubricantes de desecho, etc.). Además, la industria cementera está ligada a la industria de la construcción, por lo que refleja de manera rápida y amplificadas las variaciones de la actividad económica en general.

Costa Rica con 0.3 millones (48%); en los otros dos países el incremento fue mucho menor. Aunque en Panamá el aumento fue dramático, en 2001 su consumo de hidrocarburos para generación eléctrica (2.5 millones de barriles) se ubicó en un nivel igual al promedio de la segunda mitad de los años noventa, ya que en 2000 la generación a base de combustibles fósiles fue extraordinariamente baja en este país (véase de nuevo el gráfico 2). Con esto, en 2001 el consumo en las plantas eléctricas ubicadas en Guatemala representó 23.2% del total de combustibles destinados a esta actividad en el Istmo Centroamericano, Panamá 15.3%, Costa Rica 4.9%, mientras que la participación del consumo de cada uno de los tres países restantes significó alrededor de 19%.

Con relación al consumo total de derivados del petróleo, la parte destinada a la producción de electricidad avanzó de 15.9% en 2000 a 19.4% en 2001. En este último año, el diesel utilizado en la generación eléctrica aumentó 0.7 millones de barriles, para alcanzar un volumen de 3.4 millones, que representan el 11% del consumo total de este combustible (en Panamá dicha proporción llegó a 21%). Por otra parte, el consumo de *fuel oil* para el mismo fin se elevó a 13.2 millones de barriles en 2001 (3.3 millones más que el año anterior), cifra equivalente a 68.5% del consumo total de combustible pesado.

Entre 1990 y 1995, el consumo de hidrocarburos para generación de electricidad se elevó drásticamente (37.5% promedio anual), a causa de las sequías y el alto crecimiento de la demanda de energía eléctrica (6.4%). Sin embargo, en 1996 la situación cambió en forma radical: la generación hidroeléctrica creció 18.4%, gracias a la mayor disponibilidad de agua en los embalses y un alza moderada de las ventas de electricidad. Posteriormente, se presentó un fuerte aumento del requerimiento de combustibles, ya que mientras el consumo de electricidad creció 8.2% en 1997 y 7.4% en 1998, la generación hidroeléctrica sólo avanzó 0.8% en el primer año y se redujo 7.9% en el segundo. Durante 1999 el consumo de combustibles para producción de electricidad disminuyó bruscamente, debido a que la generación hidroeléctrica se elevó 20.2% (huracán Mitch), en tanto que la generación total sólo aumentó 4.8%; además, a partir de este año la producción de electricidad con plantas geotérmicas se ha elevado en forma importante, gracias a las adiciones de capacidad en Costa Rica, El Salvador y Guatemala. En 2000 la disponibilidad de agua en los embalses, el aumento de la producción de electricidad de origen geotérmico y la entrada en operación de una central carboeléctrica en Guatemala, alcanzaron a cubrir el fuerte incremento de la generación eléctrica regional (8.9%), con un volumen de hidrocarburos semejante al del año anterior. Por último, no obstante que los requerimientos de electricidad durante 2001 se incrementaron en forma moderada (4%) por el pobre desempeño de la economía, fue necesario destinar casi un tercio más de derivados del petróleo a la generación eléctrica, como consecuencia de una fuerte reducción (11%) de la producción hidroeléctrica que no pudo ser compensada con los modestos aumentos ocurridos en las fuentes alternas de electricidad (carbón, geotérmica y eólica); en Panamá la generación hidroeléctrica se redujo 26%, en Guatemala y Honduras alrededor de 15.5%, mientras que en el resto el cambio fue insignificante (véase de nuevo el gráfico 1). En consecuencia, con respecto a la producción total de electricidad, la basada en hidrocarburos pasó de 32.6% en 2000 a 39.4% en 2001, para alcanzar niveles muy altos en 5 países (véase el cuadro 2).

Cuadro 2

ISTMO CENTROAMERICANO: PARTICIPACIÓN DE LAS CENTRALES TÉRMICAS
EN LA GENERACIÓN NETA TOTAL

(%)

	Istmo Centroamericano	Costa Rica	El Salvador	Guatemala	Honduras	Nicaragua	Panamá
1990	8.9	1.3	6.4	7.7	-	38.9	15.9
1995	35.1	15.4	42.7	45.3	40.1	58.0	30.4
1996	28.5	8.7	31.9	38.8	35.0	61.2	20.4
1997	33.5	3.1	47.1	50.6	36.3	65.7	29.3
1998	41.7	7.7	47.0	54.5	45.7	79.9	48.7
1999	32.0	2.5	35.8	46.0	38.1	76.2	29.1
2000	32.6	1.2	42.4	43.2	39.5	84.5	29.5
2001	39.4	1.6	46.9	42.7	51.9	83.5	51.4

Fuente: CEPAL, sobre la base de cifras oficiales.

Nota: Los porcentajes consideran únicamente la generación térmica a base de hidrocarburos, e incluyen cogeneración y autoprodutores.

2. Refinación y almacenamiento

Después de un paro de tres años para la ampliación de sus instalaciones, la refinería de Costa Rica reinició operaciones en 2001. En ese año, el volumen total de petróleo procesado en las cinco plantas de la región se incrementó 6.3 millones de barriles (17.9%), para alcanzar un total de 41.5 millones. Únicamente la refinería de Guatemala redujo su actividad (0.4 millones de barriles), en tanto que aumentó en Panamá (3.5 millones), Nicaragua (0.7 millones) y El Salvador (0.3 millones); por su parte, la planta de Costa Rica procesó 2.2 millones de barriles, casi todos durante el segundo semestre. Cabe destacar que durante los últimos años la participación del *fuel oil* en la producción local de combustibles ha sido creciente; mientras que en 1995 este producto representaba 41.1% del total, en 2000 llegó a 47.5%, y en 2001 a 49.1%.⁴ En ese mismo año, la producción de derivados del petróleo (40.4 millones de barriles) representó el 47.1% del consumo total de combustibles. Como en años anteriores, en 2001 hubo grandes diferencias entre las estructuras de la producción y el consumo total: en el combustible pesado 49.1%, frente al 22.5%; en el diesel 26.4%, contra 36.3%; en las gasolinas 15.9%, comparado con 26.3%; en las kerosinas 4.6% *versus* 5.2%; en el gas licuado sólo 2.2% en la producción, frente a 8.3% en el consumo.

⁴ En El Salvador esta tendencia ha sido más marcada a partir de junio de 1996, cuando se eliminó la política de aranceles mayores para la gasolina con respecto al crudo, con lo cual la refinería abandonó la importación de crudo reconstituido y se transformó en exportadora de combustible residual.

En 2001, en el agregado regional,⁵ la capacidad de almacenamiento del *fuel oil* fue de 3.9 millones de barriles, equivalente a 71 días de consumo, la de diesel 4.5 millones (53 días), en las gasolinas 3.4 millones (56 días), mientras que para el gas licuado la capacidad fue de 0.5 millones, suficiente para almacenar combustible para 24 días. Es de notar que para este último producto la capacidad en Guatemala y Nicaragua es de sólo 16 días de sus respectivos consumos.

Por otra parte, cabe resaltar que a principios de 2002 se inició un proceso para la terminación adelantada del contrato ley (suscrito en 1992) que protege a la refinería de Panamá con aranceles a la importación de derivados del petróleo; en mayo las partes finalmente acordaron la culminación del citado contrato ley a partir de 2003, con lo cual desaparece el principal obstáculo para el desarrollo de un mercado competitivo en este país.

⁵ Se excluye la capacidad de almacenamiento para ventas en el área del canal de Panamá.

II. IMPORTACIONES TOTALES

1. Volumen, valor y estructura de las importaciones

En 2001 las importaciones de hidrocarburos de los países del Istmo Centroamericano totalizaron 99.4 millones de barriles (272.3 miles de barriles por día), lo que representó un incremento de 9.6% con respecto al año anterior. Del volumen total importado, 58.6% correspondió a derivados del petróleo, 35.1% a crudos naturales y 6.3% a crudos reconstituídos, mientras que en 2000 las proporciones habían sido de 61.2%, 33.5% y 5.3%, respectivamente.⁶ Así, la importación de productos refinados continúa siendo mayor que la de petróleo desde 1994. Si bien durante los últimos años Guatemala ha sido el único importador de petróleo reconstituído, en 2001 dejó de importar totalmente el crudo natural.

Del total de derivados importados en los países de la región durante 2001 (58.3 millones de barriles), 34.8% correspondió al diesel, 19.6% al *fuel oil*, 18.6% a la gasolina premium, 9.3% a la gasolina regular, 11.4% al gas licuado, 5% a kerosinas y el restante 1.3% a otros productos.

El valor total de la importación de petróleo y derivados de la región se redujo a 2 789 millones de dólares (cif) en 2001, 5.8% menos que el año previo, gracias a que el precio promedio de los hidrocarburos adquiridos en los mercados internacionales disminuyó 14.1%, proporción aún mayor que el significativo aumento en el volumen importado (véase el cuadro 3). De esta suma 421 millones correspondieron a Costa Rica, 462 a El Salvador, 716 a Guatemala, 367 a Honduras, 256 a Nicaragua y 567 a Panamá.

Aun con el mejor entorno del mercado petrolero mundial, en el agregado regional el peso de las importaciones de hidrocarburos con respecto a las exportaciones totales de bienes y servicios tuvo sólo una moderada reducción, de 11.3% en 2000 a 10.8% en 2001, como consecuencia del alto crecimiento de los requerimientos de combustibles, aunado a una disminución (-1.9%) del sector externo de las economías de la región (véase de nuevo el cuadro 3). En los años mencionados, la proporción de la factura petrolera pasó de 5.9% a 6% en Costa Rica; de 14.2% a 11.6% en El Salvador (el único con reducción significativa debido principalmente a que la actividad exportadora aumentó 8.6%); de 19.1% a 18.8% en Guatemala, de 14.6% a 15% en Honduras; de 29% a 28.1% en Nicaragua, y de 7.9% a 7.4% en Panamá.

⁶ Las cifras de crudo reconstituído incluyen las naftas importadas en El Salvador para ser incorporadas al crudo durante la refinación.

Cuadro 3

ISTMO CENTROAMERICANO: VALOR Y VOLUMEN DE LAS IMPORTACIONES DE HIDROCARBUROS

	Valor total cif (millones de dólares)	Volumen (millones de barriles)	Valor unitario (dólares por barril)	Importaciones hidrocarburos/ exportaciones totales (%)
1990	1 107	43.2	25.64	10.7
1995	1 563	74.6	20.94	8.1
1996	1 830	75.2	24.35	9.3
1997	1 851	80.5	23.00	8.1
1998	1 551	92.1	16.84	6.3
1999	1 863	90.9	20.49	7.5
2000	2 960	90.7	32.65	11.3
2001	2 789	99.4	28.06	10.8

Fuente: CEPAL, sobre la base de cifras oficiales.

2. Procedencia de las importaciones

Venezuela ⁷ continuó siendo el principal abastecedor de hidrocarburos del Istmo Centroamericano. Durante 2001 suministró a la región 46.4 millones de barriles (0.4 millones más que el año previo), para lograr una participación en el mercado de 46.7%, menor que la del año anterior (50.8%). En contraste, de 2000 a 2001 aumentaron las participaciones de Ecuador (de 17.6% a 18.5%), Estados Unidos (de 9.2% a 9.7%), México (de 3.1% a 4.4%) y Colombia (de 1.7% a 5.3%). Trinidad y Tabago continuó con su tendencia decreciente (de 5.1% a 4.6%). En el último año, el Istmo Centroamericano importó un total de 6.1 millones de barriles de hidrocarburos procedentes de 15 países distintos a los antes citados, ubicados en los cinco continentes; solamente Honduras y Nicaragua no utilizaron estas fuentes de abastecimiento no tradicionales para la región.

Si se toma en cuenta únicamente el crudo, sin los derivados del petróleo reconstituido, se observa que, de los 39.6 millones de barriles importados en 2001, 16.7 millones provinieron de Venezuela, 15.2 millones de Ecuador, 4.1 millones de Colombia, 3.2 millones de México y 0.4 millones de Arabia Saudita. No obstante que la importación total de crudo aumentó 6.1 millones de barriles en 2001, la participación del petróleo venezolano se redujo en 1.8 millones, en tanto que la de crudos de los otros países latinoamericanos antes citados aumentó 2.4, 3.4 y 1.7 millones de barriles, respectivamente. Durante los últimos años, Venezuela ha suministrado petróleo a todos los países del Istmo Centroamericano con refinerías en operación; sin embargo, cabe hacer notar que, mientras que para El Salvador es un suministro marginal, para Guatemala ha sido la única fuente de abastecimiento de crudo y para Nicaragua la principal. El mercado centroamericano para el crudo de Ecuador ha estado constituido por El Salvador y, sobre todo, por Panamá: 66.3% y 55.5% (4.4 y 10.7 millones de barriles) de sus requerimientos en el año

⁷ Los productos limpios provenientes de Curazao se consideran suministros venezolanos desde 1987, en razón a que la Refinería Isla fue arrendada durante 20 años por Petróleos de Venezuela (PDVSA).

2001, respectivamente. Por otro lado, el petróleo colombiano se compra en cuatro países de la región, aunque en 2001 Panamá fue el receptor de casi la totalidad de este energético (3.8 millones de barriles). Por último, El Salvador ha sido en años recientes el principal comprador centroamericano de crudo mexicano (1.8 millones de barriles en 2001).

La importación total de derivados del petróleo, incluidos los correspondientes al reconstituido, aumentó de 57.2 millones de barriles en 2000 a 59.8 millones en 2001. En este período aumentó la participación de Venezuela, de 48.3% a 49.6%, la de Estados Unidos, de 14.6% a 16.1%, y la de Colombia, de 1.4% a 2.0%, en tanto que se redujo la de Ecuador, de 5.7% a 5.4%, y la de México, de 2.2 a 1.9%. Cabe mencionar que en los cuatro últimos años Trinidad y Tabago tuvo mercado en los seis países de la región y llegó a ocupar el tercer lugar en el suministro, con una participación que disminuyó ligeramente de 8% en 2000 a 7.7% en 2001. En este último año, Venezuela abasteció 61% de las importaciones de derivados de Honduras (7.5 millones de barriles), 59% de El Salvador (5.6 millones), 53% de Costa Rica (6.6 millones), 43% de Guatemala (8 millones) y Nicaragua (1.2 millones), así como 20% de Panamá (1 millón). Por su parte, los Estados Unidos suministraron el 57% de los derivados importados por Panamá (2.8 millones de barriles), el 20% de Guatemala (3.6 millones) y proporciones menores en el resto. El suministro colombiano de derivados tuvo como destino Costa Rica y Panamá sus países más cercanos, principalmente de gas licuado, en tanto que el abastecimiento ecuatoriano, compuesto casi en su totalidad por *fuel oil*, fue descargado en puertos de la costa del Pacífico (Nicaragua, El Salvador y Guatemala). Por último, el total de las exportaciones de México a Centroamérica durante 2001 se realizó vía terrestre y estuvo constituido por GLP a Guatemala (0.77 millones de barriles, equivalente a un tercio del consumo nacional) y El Salvador (0.15 millones), y por diversos combustibles líquidos a cuatro empresas distribuidoras guatemaltecas (0.2 millones).

III. PRECIOS DE IMPORTACIÓN Y AL CONSUMIDOR

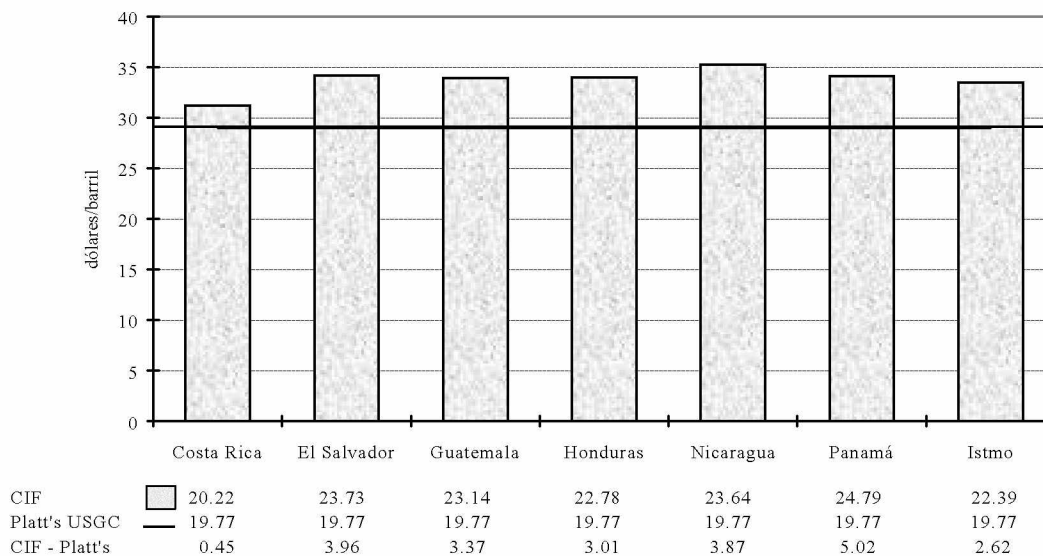
1. Precios de importación

Existen variaciones considerables entre los precios pagados por los países de la región, así como entre los valores de flete para los mismos tipos de crudo o derivados recibidos de las mismas fuentes durante cada período. Evidentemente, en cierto grado estas diferencias son atribuibles a las fluctuaciones de los precios en el mercado mundial del petróleo y de los fletes marítimos, motivadas sobre todo por la oferta y la demanda, según las circunstancias políticas y económicas. Estas variaciones —que ocurren diariamente— se reflejan en el costo de las compras individuales que no se realizan en las mismas fechas. Además, el monto de los fletes depende de la distancia entre las fuentes de abastecimiento y los puertos de destino, así como de los volúmenes transportados. Sin embargo, es importante señalar que se observan diferencias sistemáticas entre los seis países en los precios fob pagados, ya comentados en documentos anteriores.

En cuanto a la importación de derivados del petróleo, continúa destacando Costa Rica, cuya empresa estatal realiza compras a precios muy atractivos. Tomando como ejemplo el diesel —el producto de mayor importación—, entre 1998 y 2001 este país pagó un precio cif 3 dólares por barril por debajo del promedio ponderado de los otros cinco países del Istmo Centroamericano. Aproximadamente la mitad de esta cifra se debe a la diferencia en el costo de los fletes; sin embargo, el resto es indicativo de la eficiencia en las compras costarricenses (véase el gráfico 3).

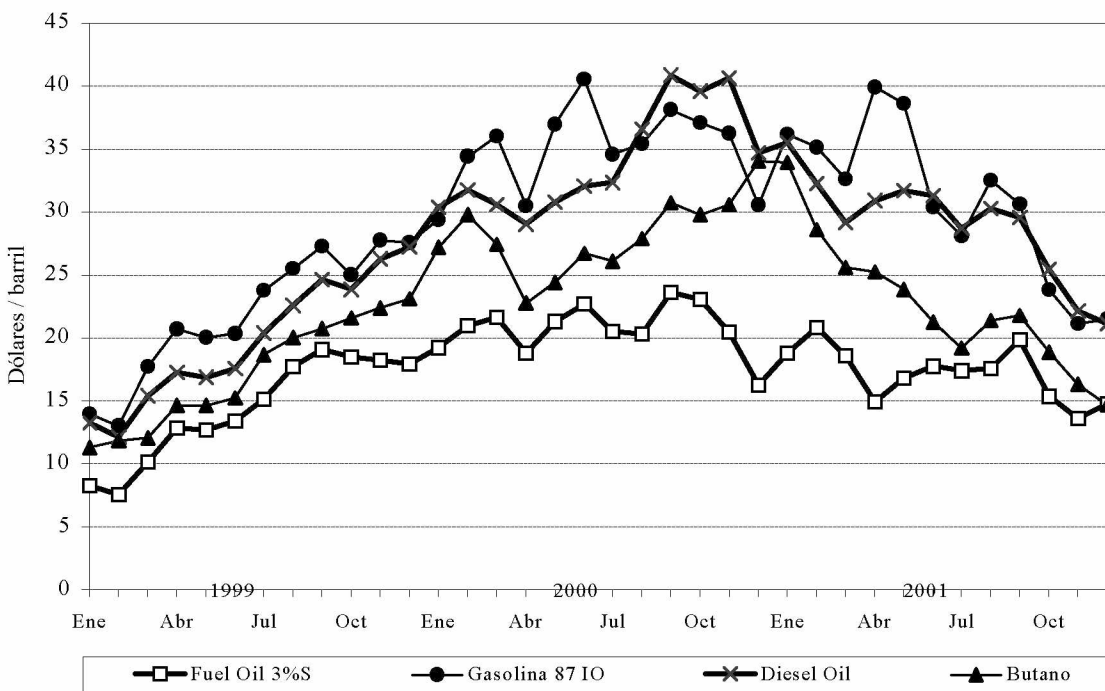
Gráfico 3

ISTMO CENTROAMERICANO: PRECIOS CIF DEL DIESEL IMPORTADO, 2001



Durante los primeros años de la década de los noventa, los precios de los derivados del petróleo en los mercados internacionales habían mostrado una tendencia hacia la baja. En 1995, y especialmente en 1996, se elevaron los precios promedio anuales. Sin embargo, en 1997 se inició un nuevo período decreciente que se agudizó en 1998. Posteriormente, a lo largo de 1999 se presentó la tendencia al alza más pronunciada ocurrida para un período de 12 meses durante las últimas dos décadas, a partir de niveles de precios extraordinariamente bajos en el mes de enero. Durante 2000 continuó el comportamiento alcista hasta que, en algunos meses, los combustibles líquidos limpios llegaron a superar los 40 dólares por barril; en este mismo año, el diesel y el GLP presentaron los mayores aumentos en el mercado internacional, en tanto que el *fuel oil* se mantuvo oscilando sin tendencia ascendente. Sin embargo, en 2001 estos mismos productos fueron los que registraron las mayores bajas. En efecto, tomando como referencia cifras promedio anuales, en 2001 la gasolina regular tuvo un precio 10.4% menor que el año anterior, la superior 12%, el diesel y la kerosina 15%, el gas licuado 19.5% y el *fuel oil* con 3% de azufre 17.6% (véase el gráfico 4).

Gráfico 4
EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS (USGC) DE LOS COMBUSTIBLES, 1999-2001.



Con relación al total de petróleo y derivados adquiridos en la región, durante 2001 se pagó un precio cif promedio de 28.06 dólares por barril, 4.59 dólares (14.1%) menos que el año previo (véase de nuevo el cuadro 3).

Entre 1991 y 1995 se apreciaron los productos pesados con respecto a los ligeros en los mercados internacionales. En efecto, la relación de precios entre el *fuel oil* de 3% de azufre y el promedio de la gasolina regular y el diesel se elevó, de 40% en el primer año citado, a 66% en el segundo. Posteriormente se invirtió la tendencia, y la proporción antes mencionada descendió hasta 58% en 1998, con un repunte a 68% en el año siguiente. Finalmente, en 2000 y 2001, el

estancamiento del precio del combustible pesado frente a las alzas de los combustibles limpios redujo la relación a 60% y 57%, respectivamente.

2. Formación de precios al consumidor

Con el objeto de comparar los elementos que determinan la formación de precios al consumidor final de los combustibles, se calcularon las estructuras del diesel y las gasolinas superior y regular sin plomo correspondientes a 1999, 2000 y 2001, para las capitales de los seis países de la región. La desagregación se realizó considerando tres rubros generales. El primero comprende todo tipo de impuestos, aranceles y recargos, entre ellos, los que cubren subsidios cruzados entre combustibles. El segundo se refiere al agregado de los márgenes ganados a lo largo de toda la cadena de abastecimiento, e incluye, además, los costos asociados, con excepción del precio de referencia cif, que corresponde al tercer elemento de la estructura de precios (véase el cuadro 4).

El precio cif está basado en el precio fob del mercado relevante de referencia, es decir, la Costa del Golfo de los Estados Unidos (USGC), considerando un ajuste por las diferencias de octanaje entre las gasolinas de cada país y las reportadas para el mercado de referencia. Los fletes marítimos se determinaron para cada puerto de la región,⁸ suponiendo embarques de 30 000 toneladas para Costa Rica y Panamá (países con un solo importador), y 20 000 para el resto. De esta manera, por la ubicación de sus puertos y por el tamaño de sus embarques, los dos países antes mencionados se benefician al pagar fletes significativamente menores que los demás de la región.

El rubro denominado márgenes y costos adicionales se calculó sustrayendo, de los precios promedio al consumidor (obtenidos de los sondeos a estaciones de servicio realizados por las direcciones de hidrocarburos, en aquellos países donde no están regulados), el monto de los impuestos y recargos y el precio cif antes mencionado. Es natural que este rubro sea diferente en cada país según los costos portuarios propios, las distintas distancias de los puertos a las ciudades capital, las diferencias en costos operativos y otros factores. No obstante, la mayor parte de este monto corresponde a los márgenes agregados de la cadena de abastecimiento (refinación o importación, distribución mayorista, transporte terrestre y venta al detalle). Aun cuando algunos costos son intrínsecamente distintos, las grandes diferencias entre países en el agregado de márgenes y costos adicionales pueden utilizarse para detectar en forma aproximada diferencias de la competitividad en el proceso de suministro de combustibles.

Entre 1999 y 2001, Costa Rica y Guatemala presentaron los márgenes globales más bajos del Istmo Centroamericano, el primero especialmente en el caso del diesel y el segundo en la gasolina regular. Cabe hacer notar que, no obstante que el primer país tiene mucho mayores costos de inversión y mano de obra (esta última, la más cara en la región), se ve compensado con un volumen de ventas por estación de servicio 50% más alto que en Guatemala, con lo cual la semejanza se mantendría en caso de contabilizar dichos factores. Es importante destacar que, a

⁸ Para Honduras se consideró el puerto de San Lorenzo en la costa del Pacífico, debido a que es la alternativa de menor costo para el abastecimiento de Tegucigalpa, mientras que para Guatemala se utilizó el flete promedio de San José y Puerto Barrios, tomando en cuenta que el suministro a la ciudad capital se hace por ambas costas.

pesar de su similitud en márgenes, estos dos países tienen estructuras de mercado muy diferentes. En Costa Rica existe un monopolio estatal en la refinación, importación y distribución mayorista, con regulación de los precios al consumidor y de los márgenes de los distribuidores detallistas. El segundo se caracteriza por tener un mercado libre en toda la cadena de abastecimiento y por contar con el mayor número de agentes de la región distribuidos en todos los eslabones, destacando una alta penetración de estaciones de servicio independientes de las compañías petroleras tradicionales.

En un nivel intermedio de márgenes se encuentran Honduras y Panamá. Considerando cifras promedio de los tres años analizados, cabe notar que si bien el primero tiene márgenes más altos que el segundo (en el caso del diesel y, en menor medida, en la gasolina superior), esta diferencia se explica en algún grado si se toma en cuenta que Panamá se ve afectado con mayores costos operativos y de inversión, superior tasa de impuesto sobre la renta (30% vs. 25%) y estaciones de servicio con menor volumen de ventas, aunque se beneficia con menores costos de financiamiento.

En el rango más alto de márgenes se ubican Nicaragua y El Salvador. Mientras que en 1999 este último país tuvo los mayores márgenes de la región, fue desplazado por el primero a partir de 2000. La comparación de márgenes entre estos dos países no es sencilla ya que, por una parte, se encuentran en los puntos extremos respecto al valor del riesgo país, lo cual afecta el monto de las tasas de financiamiento. Por otra, las cifras calculadas para El Salvador están sobredimensionadas, ya que no toman en cuenta el efecto adverso que tuvieron en ellas los bajos márgenes del diesel preferencial para uso en transporte colectivo de pasajeros. Por último, Nicaragua tiene menores ventas por estación de servicio y mayor tasa de impuesto sobre la renta, aunque superiores beneficios fiscales por depreciación de activos fijos e inferiores costos de operación e inversión.

Los seis países del Istmo Centroamericano tienen formas y niveles tributarios muy distintos. Los gravámenes más altos se encuentran en Costa Rica, Honduras y, en el caso del diesel (el producto más consumido), en Nicaragua. Los menores impuestos se aplican en El Salvador (excluyendo los cargos para subsidios cruzados), Panamá y Guatemala.

Además de las diferencias globales antes descritas, es notable que los márgenes, los impuestos y, en consecuencia, los precios evolucionaron de manera diferente en cada país, entre 1999 y 2001.

En Costa Rica se producen temporalmente subsidios cruzados de los combustibles con menores incrementos en los mercados internacionales hacia aquellos que presentan cambios mayores, debido a que el sistema de ajuste extraordinario de precios (realizado por ARESEP) aplica a todos los productos la variación promedio ponderada de los precios internacionales de una canasta de combustibles, en lugar de hacer un ajuste diferente a cada producto según su comportamiento internacional. En consecuencia, se reduce en forma temporal el margen de Recope para unos productos, a expensas del aumento en otros. Por otro lado, el monto de impuestos en todos los combustibles tuvo un aumento notable (44%) entre 1999 y 2000, debido a que los componentes de la carga tributaria de Costa Rica eran de tipo *ad valorem*, como resultado de la tendencia alcista de los mercados internacionales. Sin embargo, en las cifras promedio de 2001 se presenta una ligera reducción del monto de impuestos, gracias a que a partir de agosto de

ese año se derogaron los gravámenes anteriores y se estableció un impuesto único para cada tipo de combustible, especificado en colones por litro y ajustado trimestralmente de acuerdo con la variación en el índice de precios al consumidor.⁹ Así, en 2001 Costa Rica dejó de ser el país con los precios al consumidor más altos del Istmo Centroamericano, posición que obtuvo en 2000, no obstante los bajos márgenes y fletes marítimos (en 1999 era uno de los más bajos).

Si bien en 1999 El Salvador fue el país con los más altos márgenes, éstos se redujeron en 2000, como resultado de un acuerdo con las compañías petroleras suscrito en septiembre de 2000, tendiente a reducir significativamente los márgenes de la distribución mayorista. Así, en 2000 el margen agregado de toda la cadena de abastecimiento fue 6.2% más bajo que el año anterior en el caso de la gasolina superior, 11.4% en la gasolina regular y 5.2% en el diesel. Si se compara 1999 con los márgenes agregados del último trimestre de 2000, una vez vigente el acuerdo mencionado, las reducciones fueron de 14.6%, 25.2% y 4.1%, respectivamente. En 2001 el comportamiento de los márgenes totales de la cadena de abastecimiento fue algo errático: en tanto que disminuyó en la gasolina regular, aumentó en el diesel y la gasolina superior. Si bien el impuesto al diesel es el más bajo de la región, el monto de impuestos y recargos a las gasolinas, especialmente a la superior, ha sido alto y volátil, debido a que durante prácticamente todo el trienio analizado existió un considerable cargo para subsidiar el diesel consumido en el transporte público de pasajeros y el gas licuado expendido en cilindros de menos de 100 libras. El entorno alcista del mercado petrolero, aunado al hecho de que los precios internacionales de los combustibles subsidiados sufrieron mayores alzas que el resto en 2000, produjo niveles nunca antes vistos en dichos subsidios. En consecuencia, el precio al consumidor de la gasolina superior llegó a ser el más alto de la región en 2000 y 2001, lo cual indujo una súbita reducción de su consumo y, por lo tanto, se requirió aumentar todavía más los cargos mencionados, ya que este producto fue la principal fuente de recaudación de subsidios. La gasolina regular fue afectada en un grado menor y logró un precio al consumidor similar al promedio de la región (en 1999 era uno de los menores), mientras que el diesel libre se mantuvo entre los más bajos. Cabe agregar que, en noviembre de 2001, se eliminó el subsidio al diesel antes mencionado¹⁰ y se creó un impuesto aplicable a las gasolinas y el diesel, para el mantenimiento de la red vial (FOVIAL).¹¹

Durante 2000 y 2001, en Guatemala aumentaron ligeramente los márgenes de las gasolinas, con disminución en el diesel en el primer año mencionado. En comparación con 1999, en el bienio antes mencionado el monto de los impuestos fue menor en todos los productos, como consecuencia de la suspensión temporal (hasta el 10 de enero de 2002) del arancel a la importación de hidrocarburos a partir del cuarto trimestre de 1999. Con esta medida se canceló temporalmente la protección que disfrutaba la refinería frente a la importación de derivados, ya que siempre estuvo exenta del pago de tarifas arancelarias en la importación de crudo. Cabe agregar que, a partir de agosto de 2001, aumentó el IVA de 10% a 12%, en tanto que el impuesto específico a la distribución de combustibles se estableció en dólares y no en moneda nacional, como ocurría anteriormente. Con todo esto, los precios al consumidor sufrieron menores aumentos que en la mayoría de los países del área, para mantenerse en los niveles más bajos durante los tres años analizados (semejantes a Panamá y, sólo para el diesel, a El Salvador).

⁹ Ley No. 8114, publicada en el Diario Oficial La Gaceta el 9 de julio de 2001.

¹⁰ Acuerdo No. 880, del 26 de noviembre de 2001.

¹¹ Decreto Legislativo No. 597, del 31 de octubre de 2001.

En Honduras existe un sistema de precios regulados hasta el consumidor final, en el cual los márgenes del mayorista (5%) y el detallista (10.35%) se determinan mediante un porcentaje del costo de adquisición (que incluye impuestos), produciendo una indebida volatilidad en dichos márgenes. Así, con el incremento de precios en los mercados internacionales se elevó el rubro de márgenes y costos adicionales (el cual había permanecido relativamente bajo en 1999), aunque en menor proporción que aquéllos, debido a que el principal impuesto es una cantidad fija en dólares. La fuerte carga impositiva que tienen los combustibles en Honduras (especialmente las gasolinas) se redujo moderadamente en 2000 mediante varios cambios en los componentes *ad valorem*, a fin de amortiguar parcialmente las alzas en los precios, aunque en 2001 se elevaron nuevamente. Como resultado, durante 2001 los consumidores hondureños pagaron los mayores precios de la región para la gasolina regular, y los segundos más altos para la superior y el diesel.

Nicaragua, con el mercado más pequeño de la región, llegó a tener los márgenes más altos luego de que aumentaron durante 2000 y 2001. El mayor incremento se presentó en el diesel como consecuencia de la liberalización de su precio en septiembre de 1999 (algo semejante ocurrió al liberar los precios de la gasolina años atrás). A partir del 26 de febrero de 2001 se redujeron los impuestos a las gasolinas y el diesel, vigentes desde agosto de 1998; en las gasolinas la disminución fue de 8 centavos de dólar por galón (10.3%), mientras que en el último producto llegó a 11 centavos (16.9%). Con esto, en 2001 la carga impositiva al diesel, el combustible con mayor demanda en Nicaragua, dejó de ser la más alta del área y quedó por debajo de la aplicada en Costa Rica, y en un nivel semejante a Honduras; sin embargo, el precio al consumidor final de este producto continuó siendo el más alto del Istmo Centroamericano, en tanto que el de las gasolinas se ubicó cerca del promedio regional.

Por último, en comparación con 1999, durante los dos años siguientes Panamá tuvo menores márgenes en la gasolina superior y el diesel, sin ninguna intervención estatal. Los impuestos no se modificaron, a excepción de la disminución (en 2000) de un centavo de dólar por galón en la gasolina superior, de acuerdo con el programa de reducción de impuestos establecido en 1992, y estrictamente cumplido. Como se comentó, los precios al consumidor panameño son bajos y semejantes a los guatemaltecos, aunque con mayores márgenes y menores impuestos y fletes en Panamá.

