



**ISTMO CENTROAMERICANO: INFORME SOBRE ABASTECIMIENTO  
DE HIDROCARBUROS, 2000**

*Proyecto CEPAL/República Federal de Alemania*

---

Este documento ha sido elaborado bajo la coordinación del señor Fernando J. Cuevas, Jefe de la Unidad de Energía de la CEPAL, con la colaboración de los señores Luis Fernández, consultor del Proyecto CEPAL/GTZ, así como del experto en la base de datos de hidrocarburos, señor Eugenio Torijano.

## 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
3. Precios de importación .....	17
4. Estructura de precios al consumidor.....	19

## **PRESENTACIÓN**

En virtud del convenio entre la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y la República Federal de Alemania (a través de la agencia de cooperación GTZ), destinado para el 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. Dentro de esta cooperación conviene mencionar que en el año 1998 finalizó la VI fase del proyecto para el mejoramiento del abastecimiento de hidrocarburos para la región, pero durante el año siguiente comenzó la ejecución de un nuevo proyecto denominado Uso sustentable de los hidrocarburos, que cubre los temas de uso eficiente y protección ambiental.

El presente informe, correspondiente al año 2000, 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, de las actividades de refinación y almacenamiento, así como de la procedencia de las importaciones de hidrocarburos y los costos del abastecimiento. En esta ocasión, por primera vez se incluye la composición y análisis de la estructura de los precios al consumidor de los principales combustibles.

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

## RESUMEN

El consumo total de hidrocarburos en el Istmo Centroamericano disminuyó 0.8%, al pasar de 79.7 millones de barriles en 1999 a 79 millones en 2000, como resultado de un aumento de 0.3 millones en el consumo para la producción de electricidad, y una reducción de un millón de barriles en el consumo final de hidrocarburos. El motivo de esto fue el aumento de precios del petróleo en los mercados internacionales y la moderada desaceleración del crecimiento económico de la región. Únicamente El Salvador y Nicaragua reportaron aumento en el consumo total.

El consumo final de derivados del petróleo, que no incluye los combustibles utilizados para la producción de electricidad, bajó a 65.9 millones de barriles en 2000, 1.5% menos que el año anterior. Sólo la gasolina, y en particular el gas licuado, registraron aumentos, aunque moderados. En Costa Rica y El Salvador se incrementó el consumo final en el último año, mientras que se redujo en el resto.

El consumo de combustibles para la generación de electricidad aumentó 2.4% en 2000, situándose en 13.2 millones de barriles de combustibles; el 17.2% correspondió a diesel y el resto a combustible pesado. En El Salvador y Nicaragua los incrementos fueron considerables (16.3% y 15.1%, respectivamente). Conviene notar que en ese año la generación eléctrica con derivados del petróleo tuvo un crecimiento mucho mayor (9.2%) que sus insumos, gracias a que se utilizó una combinación de equipos más eficiente. En efecto, la producción de electricidad con las máquinas diesel aumentó un tercio, mientras que en las plantas de vapor convencionales se redujo a casi la mitad.

Durante el último año, las refinerías de la región procesaron 96 500 barriles diarios de petróleo, 6% menos que en 1999 cuando se alcanzó un nivel récord. Es de destacar el alto rendimiento de *fuel oil* de la refinería en El Salvador, que dejó de adquirir crudo reconstituido con motivo de la desaparición (en junio de 1996) del arancel diferenciado entre el petróleo y la gasolina. Con ello, se transformó en exportadora de combustible pesado, especialmente para el mercado guatemalteco. En Costa Rica continuó, durante el año 2000, el cierre temporal de su refinería debido a la ejecución del proyecto de modernización.

La capacidad regional para almacenamiento de diesel, gasolina y kerosinas equivale a alrededor de 57 días de consumo, en tanto que la de gas licuado es de 23 días.

En el año 2000 la importación total de hidrocarburos fue de 90.7 millones de barriles, apenas 0.2% menos que en 1999. Del volumen importado, 61.2% correspondió a derivados del petróleo, 33.5% a crudos naturales y 5.3% a crudos reconstituidos. Del total de derivados (55.5 millones de barriles), 34.4% correspondió al diesel, 20.1% a *fuel oil*, 15.9% a la gasolina superior, 11.6% a la gasolina regular, 10.7% al gas licuado y el restante 7.3% a kerosinas y otros productos.

El valor total de la importación de petróleo y derivados se elevó durante el año a 2 958 millones de dólares (cif), nivel sin precedente (58.8% mayor que el año previo), no obstante que el volumen importado se mantuvo prácticamente sin cambio. De esta suma, 455 millones

correspondieron a Costa Rica, 518 a El Salvador, 739 a Guatemala, 359 a Honduras, 278 a Nicaragua y 609 a Panamá. El peso de las importaciones de hidrocarburos aumentó con respecto a las exportaciones totales de bienes y servicios, de 7.5% en 1999 a 11.3% en 2000, a pesar del buen desempeño del sector externo de cinco países de la región.

Venezuela siguió siendo el principal abastecedor de hidrocarburos al Istmo Centroamericano, con un suministro de 46.1 millones de barriles (4.6 millones más que en 1999) y una participación en el mercado de 50.8%. En consecuencia, Ecuador redujo su participación a 17.6%, los Estados Unidos a 9.2%, Trinidad y Tabago a 5.1% y México a 3.1%.

Costa Rica continuó importando derivados del petróleo por medio de su empresa estatal, a los precios fob más bajos de la región, similares a los reportados en Platt's para la Costa del Golfo de los Estados Unidos (USGC), y con fletes muy competitivos. De 1998 a 2000, este país 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 de la región. 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.

En el mercado internacional continuó la tendencia alcista durante 2000, con los mayores incrementos para el diesel y el gas licuado de petróleo (GLP), lo cual, en El Salvador, repercutió en forma dramática en los cargos aplicados a las gasolinas para subsidiar el transporte público de pasajeros y en el GLP expendido en cilindros de menos de 100 libras. En contraste, los precios internacionales del *fuel oil* se mantuvieron oscilando sin tendencia ascendente durante el año, beneficiando principalmente a la industria eléctrica, la cual consumió el 64.3% de la demanda total de este combustible.

Con objeto de comparar los elementos que determinan, en las capitales de los seis países del Istmo Centroamericano, la formación de precios al consumidor final de los combustibles, se calcularon las estructuras correspondientes al diesel y a las gasolinas superior y regular sin plomo, correspondientes a 1999 y 2000. Los resultados indican que, en esos años, Costa Rica y Guatemala contaron con los menores márgenes del agregado total de la cadena de abastecimiento, en el primero con precios regulados y monopolio estatal hasta la distribución mayorista, y en el segundo con un mercado totalmente libre y fuerte competencia. Conviene mencionar que, en el último año, El Salvador dejó de ser el país con mayores márgenes globales a consecuencia de la intervención del Estado; ese lugar lo ocupa ahora Nicaragua. En Honduras aumentaron los márgenes de las gasolinas y el diesel debido a que su sistema regulatorio especifica los márgenes mayorista y detallista como un porcentaje del costo de adquisición, mientras que en Panamá dichos márgenes se redujeron en la gasolina superior sin plomo y en el diesel, y en Guatemala la disminución se dio sólo en este último producto.

Los seis países de la subregión muestran esquemas tributarios muy distintos. Los gravámenes más altos se encuentran en Costa Rica, Honduras y, en el caso de diesel, en Nicaragua. Los impuestos más bajos se aplican en El Salvador (sin contar los cargos para los subsidios cruzados), Panamá y Guatemala. En el año 2000 los precios al consumidor de Costa Rica aumentaron en forma notable, ya que fue el único país en donde la totalidad de sus gravámenes fue de tipo ad valorem.

## I. CONSUMO DE DERIVADOS EN LA REGIÓN E INFRAESTRUCTURA

### 1. Consumo de derivados del petróleo

#### a) El consumo total

El consumo total de derivados del petróleo en el Istmo Centroamericano se redujo 0.8% en el año 2000, como resultado del aumento de precios de los combustibles en los mercados internacionales, y por la moderada desaceleración del crecimiento económico en la región. En ese año, el consumo aumentó únicamente en El Salvador y Nicaragua (poco más de 4%), mientras que en Guatemala y Honduras se redujo ligeramente, y en mayor grado en Panamá (-7.3%). Dicho consumo total pasó de 79.7 millones de barriles en 1999 a 79 millones (216 500 barriles por día),<sup>1</sup> a causa del aumento de 0.3 millones de barriles en el consumo para la producción de electricidad, con una baja de un millón de barriles en el consumo final de hidrocarburos. Con respecto al mercado regional, Guatemala tuvo la mayor participación (27.2%), en tanto que Nicaragua registró la menor (10.5%); los demás países ocuparon fracciones del mercado de entre 17.7% (El Salvador) y 13% (Honduras).

#### b) El consumo final y su estructura por producto

El consumo final de derivados del petróleo, que no incluye los combustibles utilizados para la generación de electricidad, se redujo a 65.9 millones de barriles (180 500 barriles por día) en el año 2000. En 1998 la tasa de crecimiento fue extraordinariamente alta (20%), por el efecto combinado del fuerte crecimiento económico y los bajos precios internacionales del petróleo. Al año siguiente, el consumo aumentó 7.5%, y en 2000 se redujo 1.5%, luego de una disminución en el dinamismo de la economía y una fuerte tendencia alcista de precios en los combustibles. En el último año, el consumo final sólo aumentó en Costa Rica y El Salvador, 1.8% y 2.4%, respectivamente (véase el gráfico 1).

El comportamiento del consumo final de hidrocarburos se relaciona particularmente con el desarrollo de la actividad económica de la región, excepto cuando los precios de los combustibles alcanzan niveles muy altos en corto tiempo.<sup>2</sup> Durante el período 1992-2000, la tasa de crecimiento del consumo final de hidrocarburos en la región (6.8% en promedio anual) representó 1.6 veces la correspondiente al indicador de la actividad económica (3.4%). La evolución de esta relación depende del desarrollo de los medios de transporte, así como del peso

---

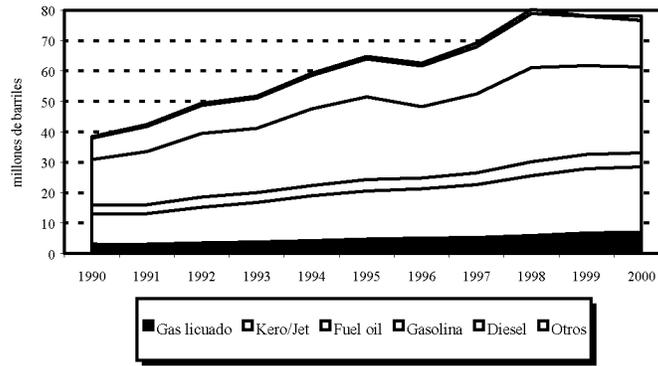
<sup>1</sup> Estas cifras no incluyen las ventas de búnker a barcos de bandera extranjera realizadas por Panamá, que se consideran exportaciones.

<sup>2</sup> La elasticidad del consumo con 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.

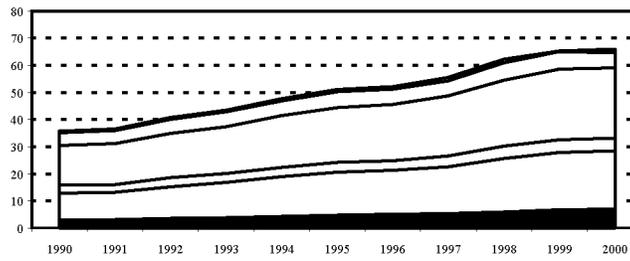
Gráfico 1

**ISTMO CENTROAMERICANO: CONSUMO DE DERIVADOS DEL PETRÓLEO**

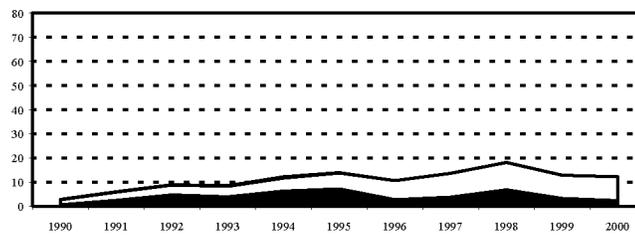
Consumo total



Consumo final



Consumo en generación eléctrica



Fuente: CEPAL, sobre la base de cifras oficiales.

que las ramas intensivas en energía (especialmente la cementera) tengan en la estructura de la actividad económica, del precio interno de los derivados del petróleo, del combustible usado para la cocción de alimentos, de la eficiencia en el uso de los combustibles y otros factores; a pesar de ello, no deja de ser indicativa del gran peso que los hidrocarburos tienen en la región. Es conveniente notar que para el período analizado las elasticidades del consumo final de combustibles con respecto al producto interno bruto (PIB) han sido bastante semejantes en los países de la región. Aunque dichas elasticidades calculadas para períodos cortos son inestables, destaca que las correspondientes al bienio 1999-2000 son apreciablemente menores (excepto en Honduras) que las evaluadas para el período 1992-2000, debido al efecto de los altos precios de los combustibles en los dos últimos años (véase el cuadro 1).

Cuadro 1

RELACIÓN ENTRE LAS TASAS DE CRECIMIENTO DEL CONSUMO FINAL  
DE HIDROCARBUROS Y LA ACTIVIDAD ECONÓMICA, 1992-2000

	Consumo final (tasa promedio anual)		Producto interno bruto (tasa promedio anual)		Elasticidad	
	1992-2000	1999-2000	1992-2000	1999-2000	1992-2000	1999-2000
Istmo Centroamericano	6.8	2.9	4.2	3.4	1.6	0.9
Costa Rica	7.4	5.0	5.4	4.9	1.4	1.0
El Salvador	8.4	4.2	4.7	2.7	1.8	0.9
Guatemala	7.2	2.9	4.1	3.4	1.8	0.9
Honduras	4.5	2.5	3.2	1.4	1.4	1.8
Nicaragua	5.9	3.2	3.6	5.8	1.6	0.6
Panamá	6.2	-0.1	4.0	2.9	1.6	-

Fuente: CEPAL, sobre la base de cifras oficiales.

Nota: Las tasas de crecimiento económico de 2000 son preliminares. Las elasticidades son con respecto al PIB.

Si se excluyen de nuevo los combustibles utilizados en la generación de electricidad, la participación de la gasolina en la estructura del consumo regional de derivados del petróleo muestra una tendencia creciente, al pasar de 27.6% en 1990 a 32.5% en 2000. En el ámbito nacional, la penetración de la gasolina ha sido expansiva en Costa Rica, Guatemala y Honduras, en tanto que se ha mantenido relativamente estable en El Salvador (excepto en el año 2000)<sup>3</sup> y Panamá. En Nicaragua, cuya tendencia había sido decreciente, a partir de 1998 este comportamiento se invirtió, luego de la fuerte reducción del impuesto a este combustible y el aumento al del diesel. Costa Rica continuó siendo el país con la más alta penetración de este combustible en 2000 (37%), en tanto que Nicaragua se mantiene en el otro extremo (24.6%). Entre 1990 y 2000, el consumo de gasolina creció a una tasa anual promedio de 8.1%; sin embargo, en el último año sólo aumentó 1.5%, con alzas notables en Guatemala y Nicaragua, bajas importantes en El Salvador y Panamá, y prácticamente sin cambio en Costa Rica y Honduras.

<sup>3</sup> En el año 2000 se redujo la participación de la gasolina en El Salvador como resultado de fuertes incrementos en los precios al consumidor de la gasolina regular, y en particular de la superior. En el capítulo II se analiza este caso.

La participación del GLP en el consumo final de hidrocarburos también se ha elevado, de 8.4% en 1990 a 10.6% en 2000. Durante el último año, el GLP significó 14% del consumo final en El Salvador, 13.1% en Guatemala y 11.4% en Panamá, mientras que en Honduras alcanzó sólo 6.1%. En Costa Rica, la participación de este combustible también ha sido baja (6.7%), a raíz del uso muy difundido de la estufa eléctrica para la cocción de alimentos; sin embargo, durante el último quinquenio su consumo ha crecido a un ritmo de 13.2% anual en promedio. Entre 1990 y 2000, el consumo de gas licuado ha sido aún más dinámico que el de la gasolina, 8.9% de crecimiento anual en el agregado regional, con las mayores tasas en Honduras (14.6%) y El Salvador (12.5%), y la más baja en Panamá (4.6%). Destaca que en 2000 el gas licuado fue el producto con mayor crecimiento (3.9%), con un incremento sustantivo en Costa Rica, El Salvador y Honduras, moderado en Nicaragua y casi nulo en Guatemala y Panamá.

Una trayectoria opuesta se verifica en las kerosinas, cuya participación se redujo de 8.2% en 1990 a 7% en 2000. Esta tendencia fue más marcada en Honduras, donde disminuyó de 14% a 7% en el mismo período. En contraste, en Costa Rica pasó de 5.4% a 6.1%, debido al crecimiento del consumo de *jet fuel* asociado al fuerte dinamismo de la actividad turística del país. En el año 2000, la participación más alta la registró Panamá con 14.4%, proporción muy superior al resto de los países de la región, acorde con la importancia tradicional de su tráfico aéreo. Durante la última década, el consumo de kerosinas aumentó a un ritmo de 4.7% anual, en promedio. El consumo regional de este combustible disminuyó 2.1% durante 2000; sólo en El Salvador su comportamiento fue positivo, aunque muy moderado, en tanto que en Honduras la reducción alcanzó 11.5%.

La penetración del *fuel oil* en el consumo final de hidrocarburos ha sido baja, con tendencia a disminuir. Entre 1990 y 2000, la participación de este combustible se ha reducido de 13.4% a 8.3%. En Panamá la participación es muy baja, debido al 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 muestra a través del tiempo mucha mayor volatilidad que en los otros usos.<sup>4</sup> En el año 2000, el consumo final de combustible pesado cayó drásticamente (-14.7%), registrándose aumentos sólo en Costa Rica y El Salvador.

El diesel constituye el producto más demandado, con una participación relativamente estable de 40% en el consumo final de la región durante la última década. 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. En el año 2000, la penetración del diesel en el consumo final de hidrocarburos fue de 39.4% en el Istmo Centroamericano, 49.7% en Nicaragua y 47.7% en Honduras, mientras que en los otros países representó alrededor de 37%. Entre 1990 y 2000, el consumo final de este combustible se incrementó en la región a una tasa de 6% en promedio anual,

---

<sup>4</sup> En la industria del 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.

con la más alta en El Salvador (8.8%) y la más baja en Costa Rica (4.7%). En el último año, el consumo final de diesel se mantuvo prácticamente sin cambio en el agregado regional, semejante en Costa Rica, Honduras y Nicaragua, aunque con moderado aumento en El Salvador y Guatemala, y reducción importante en Panamá.

### c) El consumo para la generación de electricidad

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%), así como por la ausencia de nuevos proyectos hidroeléctricos. Sin embargo, en 1996 la situación cambió de forma radical: la generación hidroeléctrica creció 18.4%, principalmente por la mayor disponibilidad de agua en los embalses y, en menor grado, por la entrada en operación de un proyecto de generación hidroeléctrica en Costa Rica (100 MW). Aunado a ello, el menor dinamismo de la economía indujo una atenuación de las ventas de energía eléctrica (4.4%). 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 alrededor de 8% en el segundo. En 1999 se presentó nuevamente un cambio brusco en el consumo de combustibles para producción de electricidad, a consecuencia principalmente de los efectos del huracán Mitch. Así, la generación hidroeléctrica se elevó 20.2% (45.8% en Panamá), en tanto que la generación total sólo aumentó 4.8%, como reflejo del menor crecimiento económico en este año.

En el año 2000 la producción de electricidad consumió 13.2 millones de barriles (36 100 barriles por día) de combustibles, volumen 2.4% superior al del año anterior. Es de destacar que en este año la generación eléctrica con derivados del petróleo tuvo un crecimiento mucho mayor (9.2%) que sus insumos, gracias a que se utilizó una combinación de equipos con mayor eficiencia. En efecto, la producción de electricidad con las máquinas diesel (que utilizan principalmente *fuel oil* ligero como combustible) aumentó un tercio, mientras que las plantas de vapor convencionales lo redujeron a casi la mitad. Con esto, las primeras llegaron a representar el 64.3% de la generación eléctrica con hidrocarburos, en tanto que las segundas bajaron a 10.6%. Cabe agregar que en este año la generación hidroeléctrica se redujo 0.3%; sin embargo, se incrementó la geotérmica, la eólica (Costa Rica) y, principalmente, la carboeléctrica (Guatemala), sin las cuales el consumo de derivados del petróleo hubiese sido mayor. Durante 2000 el consumo de hidrocarburos en el sector eléctrico aumentó 0.3 millones de barriles (16.3%) en El Salvador y 0.4 millones (15.1%) en Nicaragua. En Guatemala y Honduras el crecimiento apenas superó el 1%, mientras que en Panamá disminuyó. En Costa Rica, el consumo de hidrocarburos para la generación de electricidad se redujo de 0.4 millones de barriles en 1999 a sólo 0.1 millones en el año siguiente, alcanzando un nivel más bajo que en todos los años noventa. Con esto, en 2000 el consumo en las plantas eléctricas ubicadas en Guatemala <sup>5</sup> representó 27.9% del total de combustibles destinados a esta actividad en el Istmo Centroamericano, seguido por Nicaragua con 22.2%, El Salvador con 17.8%, Honduras, con 16.2%, Panamá, con 15.3%, y Costa Rica con únicamente 0.6%.

---

<sup>5</sup> En Guatemala destaca la creciente participación de industrias (acero, cemento y, principalmente, azúcar) que venden a la red cantidades importantes de electricidad. En 1998, el 42% de la energía eléctrica producida con combustibles que se manejó en el sistema interconectado nacional fue suministrado por estas empresas, frente a sólo 8% en 1995.

En consecuencia, la producción de electricidad basada en combustibles líquidos, con respecto del total, pasó de 35.1% en 1995 a 28.5% en 1996, a 41.7% en 1998 y a 32.6% en 2000 (véase el cuadro 2). De esta manera, con relación al consumo total de hidrocarburos, la parte correspondiente a los derivados del petróleo utilizados en la generación de electricidad avanzó de 7.3% en 1990 a 21.3% en 1995, mientras que retrocedió a 16.7% en 2000.

Cuadro 2

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

(Porcentajes)

	Istmo Centroamericano	Costa Rica	El Salvador	Guatemala	Honduras	Nicaragua	Panamá
1990	8.9	1.3	6.4	7.7	-	38.9	15.9
1991	17.8	4.7	25.8	25.7	-	41.7	26.2
1992	24.7	14.1	23.6	34.4	5.1	51.5	34.0
1993	23.7	9.6	31.5	36.2	8.9	44.1	26.2
1994	32.6	17.5	41.0	50.4	19.0	54.1	27.9
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	29.0

Fuente: CEPAL, sobre la base de cifras oficiales.

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

El diesel utilizado en la generación eléctrica se redujo de 6.7 millones de barriles en 1998 a 3.1 millones en 1999 y 2.3 millones en 2000, con lo cual su participación en el consumo total de hidrocarburos destinados a la producción de electricidad bajó de 37.2% a 24.3% y 17.2% durante los años citados. La drástica reducción ocurrida en 1999 se debió a que la alta disponibilidad de agua permitió desplazar la mayor parte de la producción de electricidad con turbinas de gas, especialmente en Panamá, Honduras y Costa Rica; la única excepción fue Guatemala, donde aumentó la capacidad instalada y la generación de este tipo de centrales. En contraste, entre 1998 y 1999, el consumo de *fuel oil* para el mismo fin sólo disminuyó de 11.3 a 9.7 millones de barriles, mientras que al año siguiente aumentó a 10.9 millones. En 1998, 21.7% del diesel y 63.7% del combustible pesado consumidos en los seis países de la región se destinaban a la generación de electricidad; en 1999 estas proporciones se redujeron a 10.7% y 60.2%, respectivamente, en tanto que en 2000 fueron de 8% y 66.5%.

## 2. Refinación y almacenamiento

El volumen de petróleo procesado en las refinerías de la región se redujo 6% en 2000, con un total de 96 500 barriles diarios. Luego de alcanzar una cifra récord durante 1999, al año siguiente las refinerías de Panamá, El Salvador y Guatemala disminuyeron su actividad en 10%, 5.2% y 1.1%, respectivamente. La excepción fue Nicaragua, con un ligero aumento de 0.4%.

Es de destacar el alto rendimiento de *fuel oil* de la refinería salvadoreña (un poco más de 50% durante los últimos tres años), obtenido al dejar de adquirir crudo reconstituido, luego de la desaparición (en junio de 1996) del arancel diferenciado entre el petróleo (5%) y la gasolina (10%). Con esto se transformó en exportadora de combustible pesado, especialmente con destino al mercado guatemalteco, para mantener un alto factor de utilización. Esta nueva orientación contrasta fuertemente con lo ocurrido en años anteriores, cuando importaba una fracción muy grande de crudos reconstituidos que le permitieron beneficiarse produciendo proporciones mayores de gasolina a partir de insumos con bajo arancel, así como un rendimiento bajo de residuales (aproximadamente 29%) para satisfacer exclusivamente el mercado interno.

Debido a la ejecución de su proyecto de modernización, la refinería de Costa Rica mantuvo durante 2000 el cierre temporal de operaciones de su refinería, iniciado el 22 de febrero de 1998. El proyecto se dividió en dos fases. La fase I, después de haber terminado la actividad de construcción con un costo total de 53 millones de dólares, iniciaba las pruebas de arranque en abril de 2001. Los cambios principales realizados en las unidades de proceso son: a) incremento de la capacidad de destilación en dos tercios, a fin de procesar hasta 25 000 barriles diarios de petróleo crudo; b) aumento de la capacidad de la unidad viscorreductora de 5 100 a 6 500 barriles diarios, así como reducción del tiempo entre las descoquizaciones para mejorar su factor de servicio; c) incremento de la capacidad de la unidad de tratamiento cáustico de la nafta liviana, y d) adecuación de la capacidad de la unidad de concentración de gases. Además, se han incorporado mejoras significativas en los servicios auxiliares, así como en el sistema de la antorcha, sistema eléctrico e instrumentación. Se ha implementado el Sistema de Control Distribuido en una nueva sala de control. Técnicamente, se mantiene en todos sus alcances el plan de construcción de la fase II, que contempla, entre otras cosas, instalar una nueva unidad de reformado catalítico para mejorar el octanaje de la nafta pesada, una planta de hidrotreatmento de diesel para alcanzar la especificación de 0.05% en peso de azufre en el combustible, convertir la planta existente de reformado catalítico a una planta de isomerización y aumentar la capacidad de la planta de hidrotreatmento de keroseno para la producción de *jet fuel*. Esta segunda fase tendría un costo de 120 millones de dólares y debería entrar en operación en los próximos años; actualmente se estudian las formas posibles de financiamiento. La presidencia de la Refinadora Costarricense de Petróleo (Recope) desea plantear, en el año 2001, la realización de un estudio para establecer en definitiva si al país le conviene terminar el proceso de modernización de la refinería o si ésta debería llevarse a una capacidad de 100 000 barriles diarios.

Otro de los proyectos prioritarios para la Recope es la ampliación del poliducto, desde Moín hasta La Garita, mediante una tubería de 12 pulgadas de diámetro paralela al ducto actual. La Contraloría de la República ha dado el aval para entregar esta obra en concesión a manos privadas por un costo de 55 millones de dólares; se espera tener listo el cartel de licitación a fines de 2001. Además, en una primera etapa de modernización del poliducto se instalaron 13 kilómetros de tubería en cada salida de las estaciones de bombeo del Atlántico; en una segunda

etapa se colocarán 30 kilómetros adicionales, financiados con recursos propios (6 millones de dólares), cuya obra se adjudicará a fines de 2001 y su construcción se llevará a cabo durante el primer semestre de 2002.

La capacidad actual de almacenamiento primario <sup>6</sup> en la región, sin considerar la ubicada en el área del Canal de Panamá destinada principalmente al mercado de exportación, es de 4, 0.4, 3.7, 0.7, 4.6 y 3.9 millones de barriles para crudo, GLP, gasolinas, kerosinas, diesel y *fuel oil*, respectivamente. Con respecto a la situación en la década de los ochenta y principios de los noventa, la relación entre la capacidad de almacenamiento y los niveles de consumo ha mejorado, no obstante el alto crecimiento del consumo, en especial gracias a las inversiones realizadas por los nuevos agentes presentes en el mercado. En 1999 aumentó la capacidad de almacenamiento en Guatemala y El Salvador. En el primero, después de la entrada de Copensa, con 260 000 barriles en 1998, la empresa Liquisa construyó en Santo Tomás una terminal para gasolina y diesel, con capacidad total de 130 000 barriles, en tanto que en el segundo país la empresa Puma inició operaciones de una terminal con capacidad de 110 000 barriles de diesel en Acajutla. Así, la infraestructura de que dispone el Istmo Centroamericano para almacenamiento de diesel, gasolina y kerosina equivale aproximadamente a 57 días de consumo en cada caso, mientras que en el GLP es de 23 días.

---

<sup>6</sup> El almacenamiento primario se refiere al ubicado en refinerías, terminales marítimas, instalaciones conectadas por ductos, e instalaciones de recepción primaria de las importaciones terrestres.

## II. IMPORTACIONES TOTALES Y PRECIOS

### 1. Volumen, valor y estructura de las importaciones

En el año 2000 las importaciones de hidrocarburos de los países del Istmo Centroamericano totalizaron 90.7 millones de barriles (248 400 barriles por día), lo que representa una ligera disminución (-0.2%) con respecto al año anterior. Del volumen total importado, 61.2% correspondió a derivados del petróleo, 33.5% a crudos naturales y 5.3% a crudos reconstituidos, mientras que en 1999 las proporciones habían sido de 59.5%, 34.3% y 6.2%, respectivamente. Únicamente Guatemala sigue siendo importador de petróleo reconstituido. La importación de derivados continúa siendo mayor que la de petróleo desde 1994, de forma tal que la producción de las refinerías ha venido disminuyendo su participación en la oferta total (véase, en el gráfico 2, el balance de derivados).

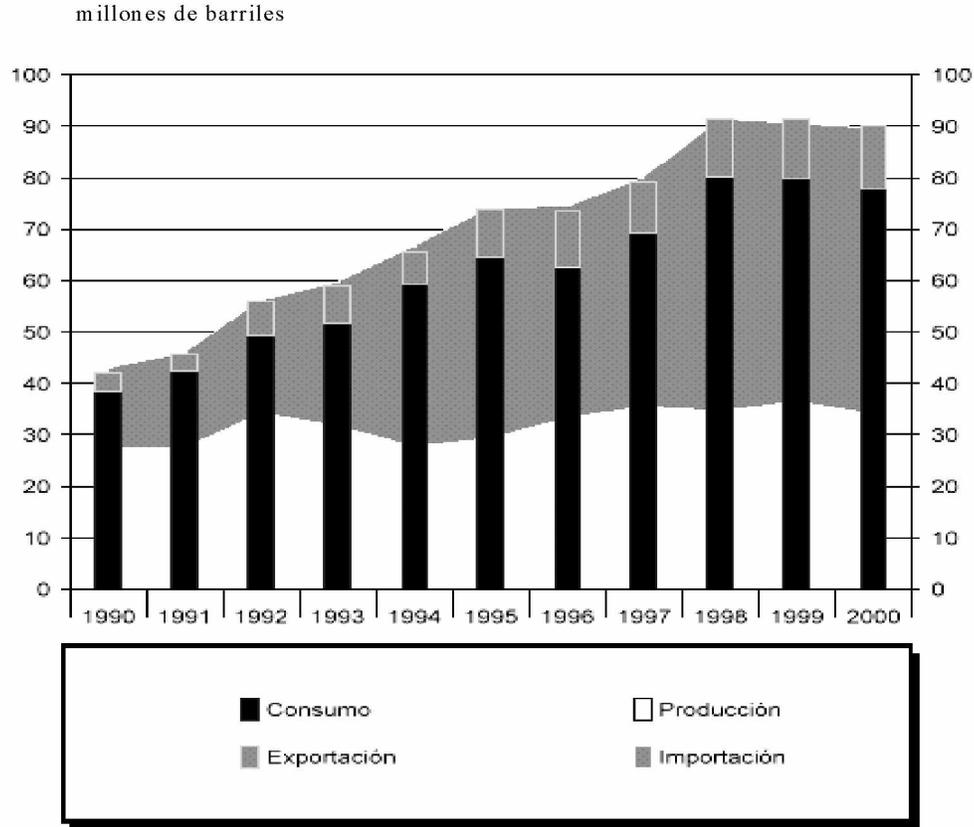
Del total de derivados importados por los países de la región durante 2000 (55.5 millones de barriles), 34.4% correspondió a diesel, 20.1% a *fuel oil*, 15.9% a gasolina premium, 11.6% a gasolina regular, 10.7% a gas licuado, 5.9% a kerosinas, y el restante 1.4% a otros productos.

Por los altos precios de los hidrocarburos en los mercados internacionales durante 2000, el valor total de la importación de petróleo y derivados de la región se elevó a 2 958 millones de dólares (cif), un nivel sin precedentes, 58.8% más alto que en 1999, no obstante que el volumen importado permaneció prácticamente sin cambio. De esta suma, 455 millones correspondieron a Costa Rica, 518 a El Salvador, 739 a Guatemala, 359 a Honduras, 278 a Nicaragua y 609 a Panamá (véase el cuadro 3).

Ante el difícil entorno del mercado petrolero mundial, el peso de las importaciones de hidrocarburos con respecto a las exportaciones totales de bienes y servicios aumentó de manera importante en todos los países del Istmo Centroamericano durante 2000, a pesar del buen desempeño de la actividad externa de sus economías. En efecto, en el agregado regional esta relación se elevó de 7.5% en 1999 a 11.3% en 2000, aunque las exportaciones de bienes y servicios se incrementaron 4.7% (10.2% si se excluye a Costa Rica, el país con el sector externo de mayor peso y el único en donde disminuyó la actividad exportadora). En los años mencionados, la proporción de la factura petrolera se incrementó, de 3.6% a 6% en Costa Rica, de 10.2% a 14.1% en El Salvador, de 13.6% a 19.5% en Guatemala, de 10.7% a 14.3% en Honduras, de 18.8% a 29.5% en Nicaragua, y de 5.4% a 8.1% en Panamá.

Gráfico 2

ISTMO CENTROAMERICANO: BALANCE DE DERIVADOS  
DEL PETRÓLEO



## 2. Procedencia de las importaciones

La procedencia de las importaciones de hidrocarburos había mantenido una estructura relativamente definida durante la década de los ochenta, caracterizada por la participación hegemónica de México y Venezuela (alrededor de dos tercios del abastecimiento total de la región), con ligero predominio de este último país, en virtud del suministro adicional de productos refinados fuera del Convenio de San José. No obstante, a partir de 1989 se presentaron notorios cambios en el origen de las importaciones, entre los que destacan el crecimiento vertiginoso de los Estados Unidos y Ecuador y el descenso drástico de México. Posteriormente, desde 1992 las fuentes de aprovisionamiento se diversificaron aún más. Como resultado, la participación del grupo de los cuatro países antes citados descendió de 94.6% en 1991 a 83.1% en 1996, y a poco más de 80% en los cuatro años siguientes (véase el gráfico 3).

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
1991	1 103	47.0	23.44	9.6
1992	1 249	57.7	21.63	9.2
1993	1 212	60.8	19.93	8.1
1994	1 341	68.1	19.70	7.9
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	8.2
1998	1 551	92.1	16.84	6.3
1999	1 863	90.9	20.49	7.5
2000	2 958	90.7	32.62	11.3

Fuente: CEPAL, sobre la base de cifras oficiales.

Venezuela <sup>7</sup> continuó siendo el principal abastecedor de hidrocarburos al Istmo Centroamericano. Durante 2000 suministró a la región 46.1 millones de barriles (4.6 millones más que el año previo), con una participación en el mercado (50.8%) significativamente superior a la del año anterior (45.6%). En contraste, de 1999 a 2000 disminuyeron las participaciones de Ecuador (de 18.2% a 17.6%), los Estados Unidos (de 11.3% a 9.2%), Trinidad y Tabago (de 7.4% a 5.1%), México (de 5.3% a 3.1%) y Colombia (de 2.2% a 1.7%).

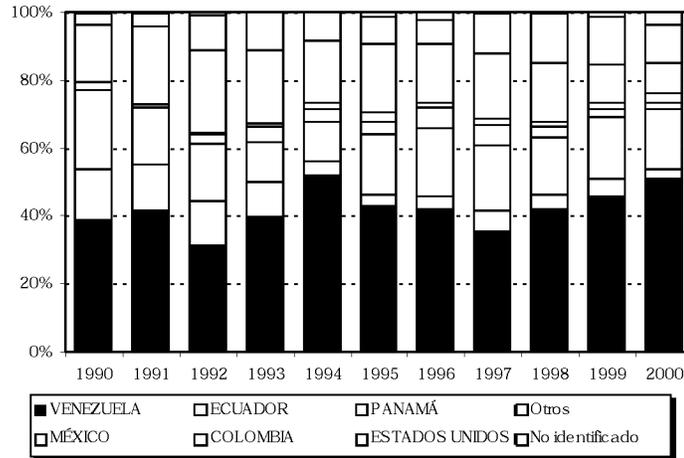
Si sólo se toma en cuenta el crudo (sin los derivados incluidos en el petróleo reconstituido), se observa que la participación de México sufrió una caída vertiginosa, de casi 45% en 1988, a alrededor de 8% (2.7 millones de barriles) entre 1997 y 1999, y a sólo 4.6% (1.5 millones) en 2000. En 1998 y 1999 las exportaciones de crudo mexicano al Istmo Centroamericano fueron exclusivamente para El Salvador y Panamá, mientras que el año siguiente los destinatarios fueron el primer país mencionado y, en menor medida, Nicaragua. Por otra parte, de 1999 a 2000, las exportaciones de crudo venezolano a la región se incrementaron de 14.1 a 18.5 millones de barriles (50 600 barriles por día), lo que implicó un aumento de su participación en el mercado, de 40.6% a 55.1%, mientras que las del ecuatoriano se redujeron, de 14.1 a 12.7 millones de barriles (de 40.6% a 38%). En los años recientes, el mercado centroamericano para el crudo de Ecuador ha estado conformado por El Salvador y, sobre todo, Panamá, con 63% y 53% de sus requerimientos en el año 2000, respectivamente. Por su parte, Venezuela continuó siendo la única fuente de suministro de crudo para Guatemala y casi la única para Nicaragua (94%).

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

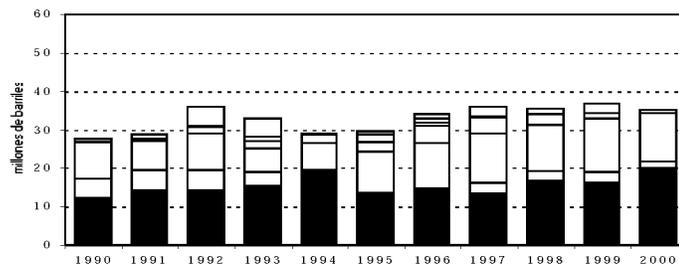
Gráfico 3

ISTMO CENTROAMERICANO: PROCEDENCIA DE LAS IMPORTACIONES DE HIDROCARBUROS

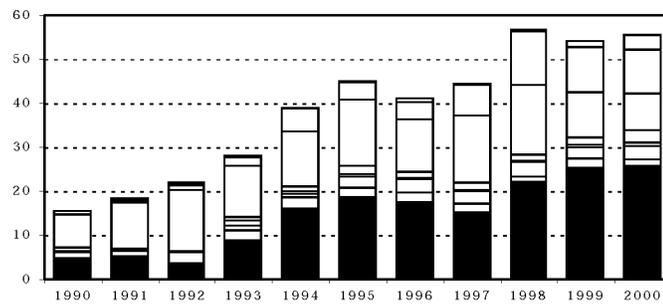
Hidrocarburos totales



Crudo y reconstituido



Derivados



Fuente: CEPAL, sobre la base de cifras oficiales.

La importación total de derivados del petróleo, incluyendo los correspondientes al reconstituido, aumentó de 56.2 millones de barriles en 1999 a 57.2 millones en 2000. En este período disminuyó la participación de los Estados Unidos, de 18.3% a 14.6%, y la de Venezuela, de 48.7% a 48.3%. Cabe mencionar que, en los tres últimos años, Trinidad y Tabago realizó ventas a los seis países de la región y llegó a ocupar el tercer lugar en el suministro, con una participación que evolucionó de 0.6% en 1995 a 6.5% en 1998, 7.6% en 1999, y 8% en el año 2000. En este último año, Venezuela abasteció 62% de las importaciones de derivados de Costa Rica, 59% de Honduras, 56% de El Salvador y un tercio de los países restantes; por su parte, los Estados Unidos suministraron el 37% de los derivados importados por Panamá, el 23% de Guatemala, el 14% de Honduras y proporciones menores en el resto.

### 3. Precios de importación

Existen variaciones considerables entre los precios pagados por los países de la región y los valores de flete para los mismos tipos de crudo o derivados recibidos de idénticas 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, sujetas sobre todo a 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 realizadas en diferentes 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 en los precios fob pagados por los seis países 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 —como producto de mayor importación—, en 1998, 1999 y 2000 este país pagó un precio cif por barril tres dólares 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 <sup>8</sup> (véase el gráfico 4).

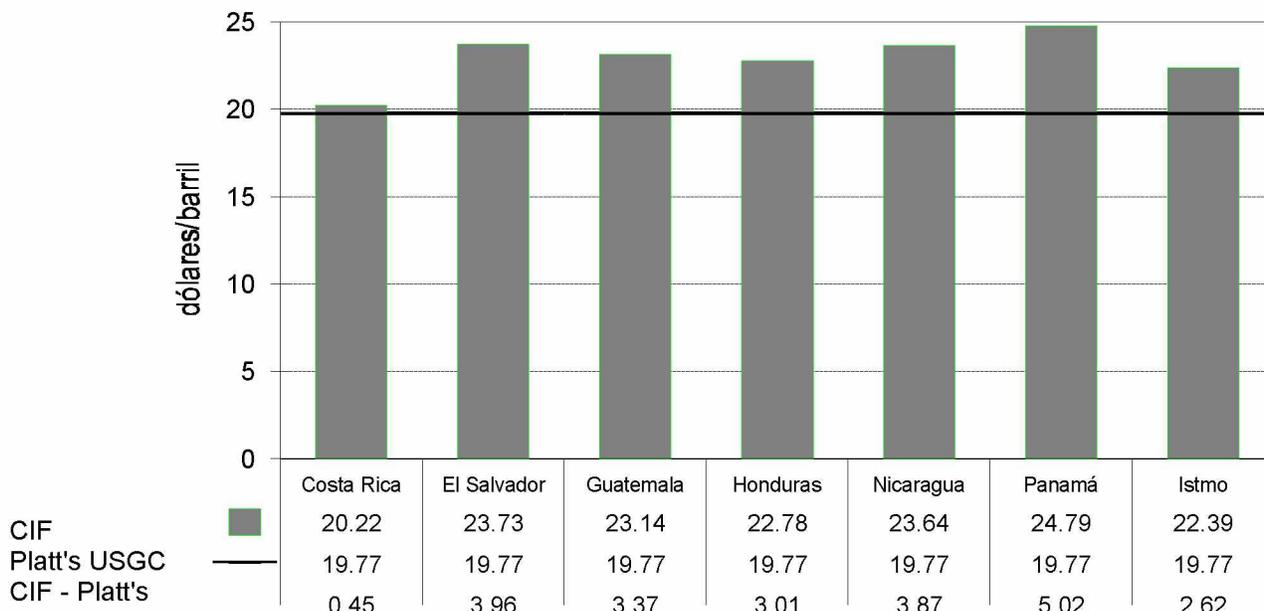
---

<sup>8</sup> Si sólo se toma en cuenta la fracción de compras realizadas en términos fob (82% en el ámbito regional), en 1998 Costa Rica pagó un precio 12.9% (2.40 dólares por barril) menor que el promedio de los restantes cinco países y apenas 1.6% (0.25 dólares por barril) mayor que el precio Platt's para la Costa del Golfo de los Estados Unidos.

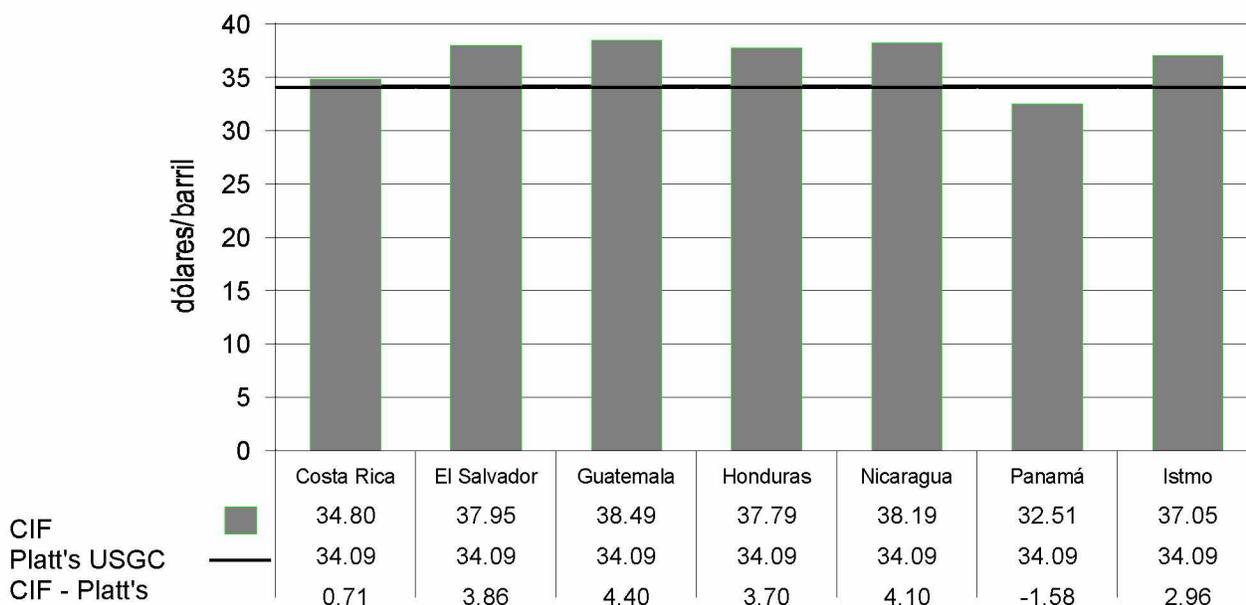
Gráfico 4

## ISTMO CENTROAMERICANO: PRECIOS CIF DEL DIESEL IMPORTADO

1999



2000



Fuente: CEPAL, sobre la base de cifras oficiales.

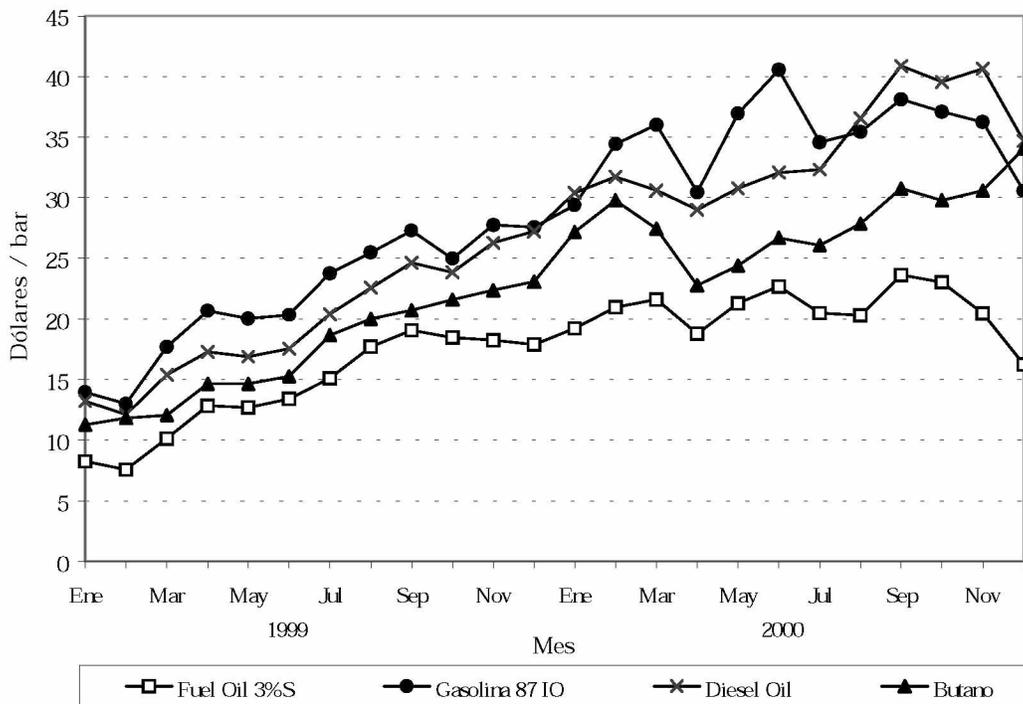
Nota: En el caso de Panamá el precio CIF es menor al precio Platt's USGC debido a que sus importaciones se realizaron en el periodo de enero a julio en el que los precios internacionales se mantuvieron más bajos que el promedio anual.

#### 4. Estructura de precios al consumidor

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 sobre todo en 1996, se elevaron los precios promedio anuales. Sin embargo, en 1997 se inició un nuevo período decreciente, agudizado 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 el año 2000 continuó el comportamiento alcista y los combustibles líquidos limpios llegaron a superar los 40 dólares por barril. En diciembre disminuyeron los precios de todos los productos, a excepción del gas licuado, que se incrementó como un reflejo del comportamiento del gas natural. Cabe destacar que, durante el último año, el diesel y GLP presentaron los mayores aumentos en el mercado internacional, en tanto que el *fuel oil* se mantuvo oscilando, sin tendencia ascendente (véase el gráfico 5).

Gráfico 5

EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS (USGC) DE LOS COMBUSTIBLES,  
1999-2000.



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 mencionada descendió hasta 58% en 1998. Sin embargo, en 1999 el combustible pesado de alto azufre se apreció notablemente con respecto a todos los combustibles, inclusive frente al *fuel oil* de 1% de azufre, por lo cual la relación

se incrementó a 68%. Finalmente, en el año 2000 el estancamiento del precio del combustible pesado frente a las alzas de los combustibles limpios redujo la relación a 60%.

Con relación al total de petróleo y derivados adquiridos en la región, durante el año 2000 se pagó un precio cif promedio de 32.62 dólares por barril que, si bien fue 12.13 dólares (59.2%) superior al de 1999, en términos reales equivale al precio facturado en 1990 (véase de nuevo el cuadro 3).

Por otra parte, 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 y 2000, 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 calcularon para cada puerto de la región,<sup>9</sup> 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.

En 1999 y 2000 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 las gasolinas. Es importante destacar que, no obstante su similitud en márgenes, estos dos países

---

<sup>9</sup> 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.



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 los márgenes de los distribuidores detallistas. El segundo se caracteriza por tener un mercado libre en toda la cadena de abastecimiento desde hace varios años 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. Mientras que en 1999 El Salvador tuvo los mayores márgenes de la región, en el año 2000 fue desplazado por Nicaragua al disminuir los del primero y aumentar los del segundo. Por último, en Honduras los márgenes son menores que en Panamá.

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), 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 de notar que los márgenes, los impuestos y, en consecuencia, los precios evolucionaron de manera diferente en cada país entre 1999 y 2000.

En Costa Rica aumentaron los márgenes de las gasolinas y disminuyó el del diesel, debido a que el sistema de ajuste extraordinario de precios aplica a todos los productos la variación promedio ponderada de los precios internacionales de una canasta de combustible, en lugar de hacer ajustes diferenciados por producto, según su comportamiento internacional. En consecuencia, si bien este sistema reduce la volatilidad de los precios al consumidor, temporalmente se producen subsidios cruzados de los combustibles, con menor incremento en el mercado internacional hacia aquellos que presentan cambios mayores. Con esto se reduce el margen de la Recope (y el margen global) en estos últimos. Por otra parte, el monto de impuestos de todos los combustibles tuvo un incremento notable (44%) debido a que los componentes de la carga tributaria de Costa Rica son ad valorem y reflejaron, en forma casi directa, la tendencia alcista de los mercados internacionales (excepto por los márgenes de los detallistas que permanecieron sin cambio en términos de dólares). Con esto, no obstante los bajos márgenes y fletes marítimos, Costa Rica es el país con los precios finales más altos del Istmo Centroamericano en el año 2000, en tanto que durante 1999 era uno de los más bajos.

Si bien en 1999 El Salvador fue el país con los más altos márgenes, en general éstos se redujeron en el año 2000, como resultado de un acuerdo entre el gobierno y las compañías petroleras, suscrito en septiembre de 2000 con la intención de reducir significativamente los márgenes de la distribución mayorista. Así, el margen agregado de toda la cadena de abastecimiento fue 6.2% más bajo que en el año anterior en el caso de la gasolina superior, 11.4% en la gasolina regular y 5.2% en el diesel. Si se comparan los márgenes agregados del último trimestre de 2000, una vez en vigencia el acuerdo mencionado, las reducciones fueron de 14.6%, 25.2% y 4.1%, respectivamente. Aunque los impuestos a los combustibles en El Salvador son los más bajos de la región, existe un cargo considerable para las gasolinas, especialmente la superior, tendiente a subsidiar el diesel consumido en el transporte público de pasajeros y el gas licuado expedido 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, produjo niveles sin precedentes en dichos subsidios. En consecuencia, el precio al

consumidor de la gasolina superior llegó a ser el más alto de la región en 2000, semejante al de Costa Rica, lo cual indujo una súbita reducción de su consumo durante el segundo semestre y, por lo tanto, se requirió aumentar todavía más los cargos mencionados, ya que este producto es 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.

En Guatemala se mantuvieron sin cambio significativo los márgenes de las gasolinas, en tanto que disminuyó en el diesel. El monto de los impuestos se redujo moderadamente en todos los productos, como resultado de la suspensión del arancel a la importación de hidrocarburos a partir del cuarto trimestre de 1999. Con esta medida, se canceló la protección de 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. Con todo ello, los precios al consumidor sufrieron aumentos menores que en la mayoría de los países del área, manteniéndose en los niveles más bajos, semejantes a Panamá y, sólo para el diesel, a El Salvador.

En Honduras existe un sistema de precios regulados para 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), lo que produce una volatilidad indebida 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 aplicada a los combustibles en Honduras (especialmente las gasolinas) se redujo moderadamente en 2000, gracias a diversos cambios en los componentes ad valorem, tendientes a amortiguar parcialmente las alzas en los precios.

Nicaragua, con el mercado más pequeño de la región, llegó a tener los márgenes más altos, luego de que éstos aumentaron en los tres combustibles durante 2000. 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). Los impuestos permanecieron sin cambio, y en el caso del diesel (combustible con mayor demanda) fueron los más altos del área.

Por último, en Panamá se redujeron los márgenes de la gasolina superior (-12%) y el diesel (-5%), sin ninguna intervención estatal, con un aumento en la gasolina regular (5%). Los impuestos no se modificaron, a excepción de la disminución de un centavo de dólar por galón en la gasolina superior, de acuerdo con el programa de reducción de impuestos establecido en 1992, el cual se ha cumplido estrictamente. Como se comentó, los precios al consumidor panameño son muy semejantes a los guatemaltecos, aunque con mayores márgenes y menores impuestos y fletes en Panamá.