



**ISTMO CENTROAMERICANO: INFORME SOBRE
ABASTECIMIENTO DE HIDROCARBUROS, 2002**

Proyecto CEPAL/República de Alemania

Este documento 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. No ha sido sometido a revisión editorial.

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	12
II. IMPORTACIONES TOTALES Y PRECIOS	14
1. Volumen, valor y estructura de las importaciones	15
2. Procedencia de las importaciones	14
III. PRECIOS DE IMPORTACIÓN Y AL CONSUMIDOR.....	17
1. Precios de importación.....	17
2. Formación de precios al consumidor	19

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. En el año 1999 se inició la ejecución del nuevo proyecto denominado Uso sustentable de los hidrocarburos, que abarca los temas del uso eficiente y la protección ambiental, dentro del cual se publica este documento.

El presente informe corresponde al año 2002, 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

En contraste con el incremento de 8,2% ocurrido el año anterior, durante 2002 el consumo total de hidrocarburos en el Istmo Centroamericano aumentó sólo 3,5% al alcanzar un volumen de 88,6 millones de barriles (243 miles de barriles diarios), influido por una modesta recuperación de la actividad económica regional (2,1%), por una ligera disminución de los precios internacionales de los combustibles limpios y por un aumento de la generación hidroeléctrica.

El consumo final de productos del petróleo, que excluye los combustibles destinados a la producción de electricidad, ascendió en 2002 a 71,6 millones de barriles (196 miles de barriles por día) en el agregado regional, 3% más que el año previo. Este consumo se incrementó en forma importante en El Salvador (6%) y Guatemala (5,9%), países con un crecimiento económico similar al agregado de la región, pero que históricamente han mostrado alta sensibilidad del consumo de hidrocarburos respecto al PIB. En Costa Rica, aumentó en menor proporción (3,7%) que los países antes mencionados, no obstante su mejor desempeño económico (2,8%), lo que es consistente con su tradicional baja elasticidad con relación al PIB. Panamá tuvo un escaso incremento en el consumo final (0,3%), afin con su pobre crecimiento económico (0,8%). Debido a la sustitución de un volumen grande de *fuel oil* por coque de petróleo en la industria del cemento, en Nicaragua se redujo la demanda final de hidrocarburos convencionales (-3,4%), mientras que el PIB aumentó ligeramente (1%). Con un comportamiento atípico, mientras que la economía de Honduras creció (2,5%), disminuyó el consumo de combustibles (-1,1%).

Durante 2002, el Istmo Centroamericano consumió 17 millones de barriles (47 miles de barriles diarios) de derivados del petróleo en la producción de electricidad, volumen superior al del año anterior en 0,9 millones (5,8%). De este consumo, 20% fue diesel y 80% *fuel oil*. Si bien la generación eléctrica total aumentó 5,2%, la electricidad producida con recursos hidráulicos, geotérmicos, eólicos y carbón se elevó 6%, impidiendo un alza mayor en la generación con hidrocarburos. El consumo de productos del petróleo en la industria eléctrica tuvo un alza importante en Honduras (24%), Guatemala (17%) y El Salvador (16%), en tanto que se redujo drásticamente en Panamá (-38%) y se mantuvo prácticamente sin cambio en Nicaragua.

De particular importancia en el abastecimiento de hidrocarburos de la región, fue el cierre definitivo de operaciones de las refinerías de Panamá y Guatemala, propiedad de Texaco. Al mismo tiempo, en este último país, se inició la construcción de una nueva planta de refinación para procesar crudo nacional pesado, con capacidad inicial de 6.000 barriles diarios.

La infraestructura de almacenamiento de Guatemala tuvo adiciones importantes, entre las que destaca un nuevo terminal para gas licuado con capacidad de 429.000 barriles, que permite reexportar este producto a los países vecinos, así como el aumento de las instalaciones de almacenaje de combustibles líquidos por un total de 615.000 barriles.

Las importaciones de hidrocarburos de los seis países de la región totalizaron 95,5 millones de barriles en 2002. Estas compras significaron un desembolso (cif) de 2.683 millones de dólares,

equivalente a 10,4% de las exportaciones totales de bienes y servicios. Los derivados del petróleo representaron 68,5% del volumen importado.

Aunque con un menor peso que años anteriores, en 2002 Venezuela permaneció como el principal abastecedor de hidrocarburos del Istmo Centroamericano, con un suministro que representó 43,6% del mercado. En este año, también disminuyeron las participaciones de Ecuador, Colombia y México (a 13,9%, 4,2% y 1,1% del mercado, respectivamente), mientras aumentaron las de Estados Unidos y Trinidad y Tabago (a 10,5% y 8,2%).

Costa Rica, por medio de su empresa estatal, continuó importando derivados del petróleo a precios muy competitivos durante 2002; en el caso del diesel, el producto de mayor importación, pagó un precio cif de 3,16 dólares por barril por debajo del promedio de los otros cinco países.

En 2002, los impuestos más altos a los combustibles expendidos en estaciones de servicio se presentaron en Costa Rica y Honduras, mientras que en Nicaragua esto sólo ocurrió en el caso del diesel, que es el producto más consumido en este país. Los menores gravámenes se aplicaron en Panamá y El Salvador. En Guatemala se registraron impuestos a las gasolinas en un nivel intermedio y al diesel en uno de los más bajos de la región.

En el mismo año, los márgenes agregados a lo largo de toda la cadena de abastecimiento, ponderados por su volumen de ventas en estaciones de servicio, se redujeron en cinco países. En Guatemala y Nicaragua la disminución fue drástica, moderada en Honduras y ligera en El Salvador y Panamá. En Costa Rica, el margen ponderado se mantuvo en el nivel del año anterior.

Durante 2002, los menores precios al consumidor de las gasolinas y el diesel se ubicaron en Panamá y Guatemala, sin embargo en el primer país se tuvieron márgenes superiores que se compensaron con impuestos más bajos. En el extremo opuesto, los mayores precios se presentaron en Honduras, debido principalmente a los altos gravámenes, combinado con márgenes en un nivel intermedio. No obstante los bajos márgenes y fletes marítimos de Costa Rica, la fuerte carga impositiva lo mantuvo como uno de los países de la región con mayores precios al consumidor de los combustibles mencionados. En Nicaragua se registró el diesel más caro y gasolinas con precio semejante al promedio regional. En El Salvador, la liberación de precios de los combustibles, la eliminación del diesel subsidiado para transporte público de pasajeros y la reordenación de márgenes entre productos dieron como resultado el precio más bajo de la región en la gasolina regular, así como precios inferiores a la media en los otros productos.

I. CONSUMO DE DERIVADOS EN LA REGIÓN E INFRAESTRUCTURA

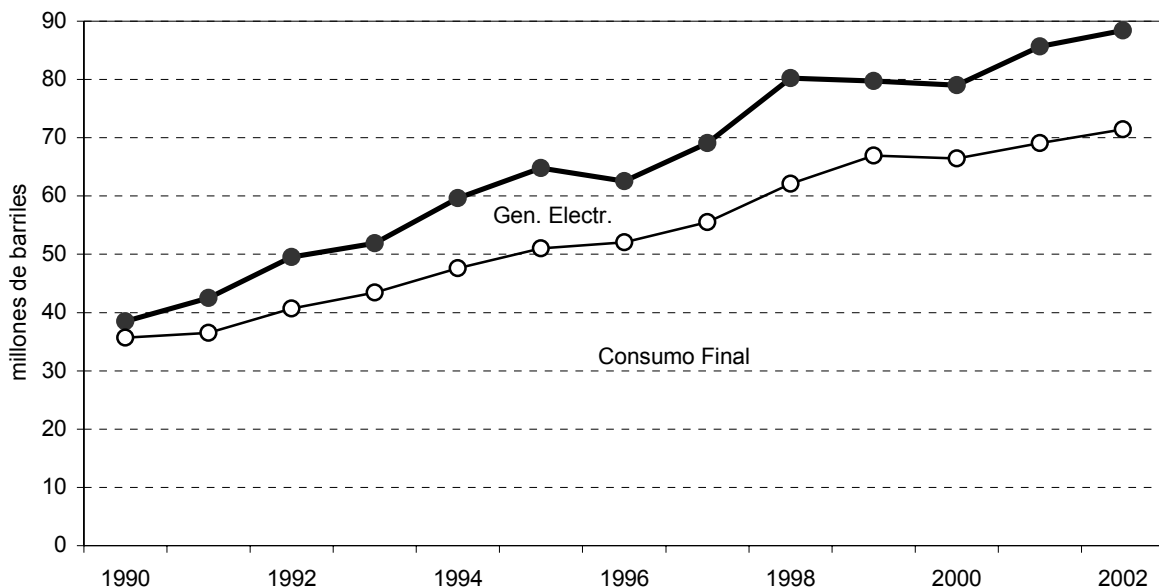
1. El consumo de derivados del petróleo

a) El consumo total

Luego del fuerte crecimiento de 8,2% ocurrido en 2001, resultado de la reducción de precios internacionales del petróleo y de un importante aumento de los requerimientos de combustibles para la generación eléctrica, el consumo total de hidrocarburos en el Istmo Centroamericano aumentó sólo 3,5% en 2002, para alcanzar un volumen de 88,6 millones de barriles (243 miles de barriles diarios).¹ (Véase el gráfico 1.) En este año, el comportamiento del consumo total estuvo influido por una modesta recuperación de la actividad económica regional, por una ligera disminución de los precios internacionales de los combustibles limpios (los residuales aumentaron de precio) y por un aumento de la generación hidroeléctrica, suficiente para impedir un alza de gran proporción en el volumen de hidrocarburos destinados a la producción de electricidad. Con respecto al mercado regional, Guatemala tuvo la mayor participación (28,8%) y Nicaragua la menor (9,8%); los demás países ocuparon fracciones del mercado de entre 18% (El Salvador) y 13,7% (Panamá).

Gráfico 1

EVOLUCIÓN DEL CONSUMO REGIONAL DE HIDROCARBUROS, 1990-2002



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 comportamiento del consumo final de hidrocarburos, que excluye los combustibles utilizados para la generación de electricidad, se relaciona sobre todo con el desarrollo de la actividad económica. En el Istmo Centroamericano, durante el período 1994-2002, la tasa de crecimiento del consumo final de derivados del petróleo (5,9% como promedio anual) fue 1,6 veces la correspondiente al indicador de la actividad económica (3,7%). En Costa Rica y Nicaragua, países con el mejor desempeño del Producto Interno Bruto (PIB), esta relación fue de sólo 1,1, que contrasta con el nivel de 1,9 presentado en El Salvador y Guatemala (véase el cuadro 1). A pesar de que el valor de este índice depende de muchos factores,² cuando es estimado sobre la base de periodos plurianuales (como en este caso) es un indicador grueso del peso que tendrán los hidrocarburos en el crecimiento económico de cada país de la región, en el mediano plazo.

Cuadro 1
RELACIÓN ENTRE LAS TASAS DE CRECIMIENTO DEL CONSUMO FINAL
DE HIDROCARBUROS Y LA ACTIVIDAD ECONÓMICA, 1994-2002

	Consumo final (tasa promedio anual, %)	Producto interno bruto (tasa promedio anual, %)	Elasticidad
Istmo Centroamericano	5,9	3,7	1,6
Costa Rica	4,4	4,0	1,1
El Salvador	6,2	3,2	1,9
Guatemala	6,8	3,6	1,9
Honduras	3,5	3,0	1,2
Nicaragua	4,7	4,5	1,1
Panamá	4,2	2,5	1,7

Fuente: CEPAL, sobre la base de cifras oficiales.

Si bien el índice antes mencionado es relativamente estable cuando se calcula para periodos largos, es volátil para periodos cortos, especialmente si la variación en el PIB es muy pequeña (o negativa) y/o los precios del petróleo presentan una fuerte alza.³ La evolución reciente del consumo final de hidrocarburos muestra el efecto que han tenido, en conjunto, el desempeño de la economía y las variaciones drásticas de los precios de los combustibles. Mientras que en 1998 la tasa de crecimiento del consumo final fue extraordinariamente alta (casi 12%) por el efecto combinado de fuerte crecimiento económico (5,2%) y muy bajos precios internacionales del petróleo, al año siguiente el consumo aumentó 7,7% y únicamente 1% 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 4% en el agregado regional, acorde con un modesto crecimiento de 1,7% en el PIB que fue compensado con una reducción de casi 16% en los muy altos precios internacionales de referencia ocurridos el año anterior.

² El desarrollo de los medios de transporte, el peso de las industrias intensivas en energía (especialmente cemento) en la estructura de la actividad económica, los precios internos de los derivados del petróleo, el combustible usado para la cocción de alimentos, la eficiencia en el uso de los combustibles, etc.

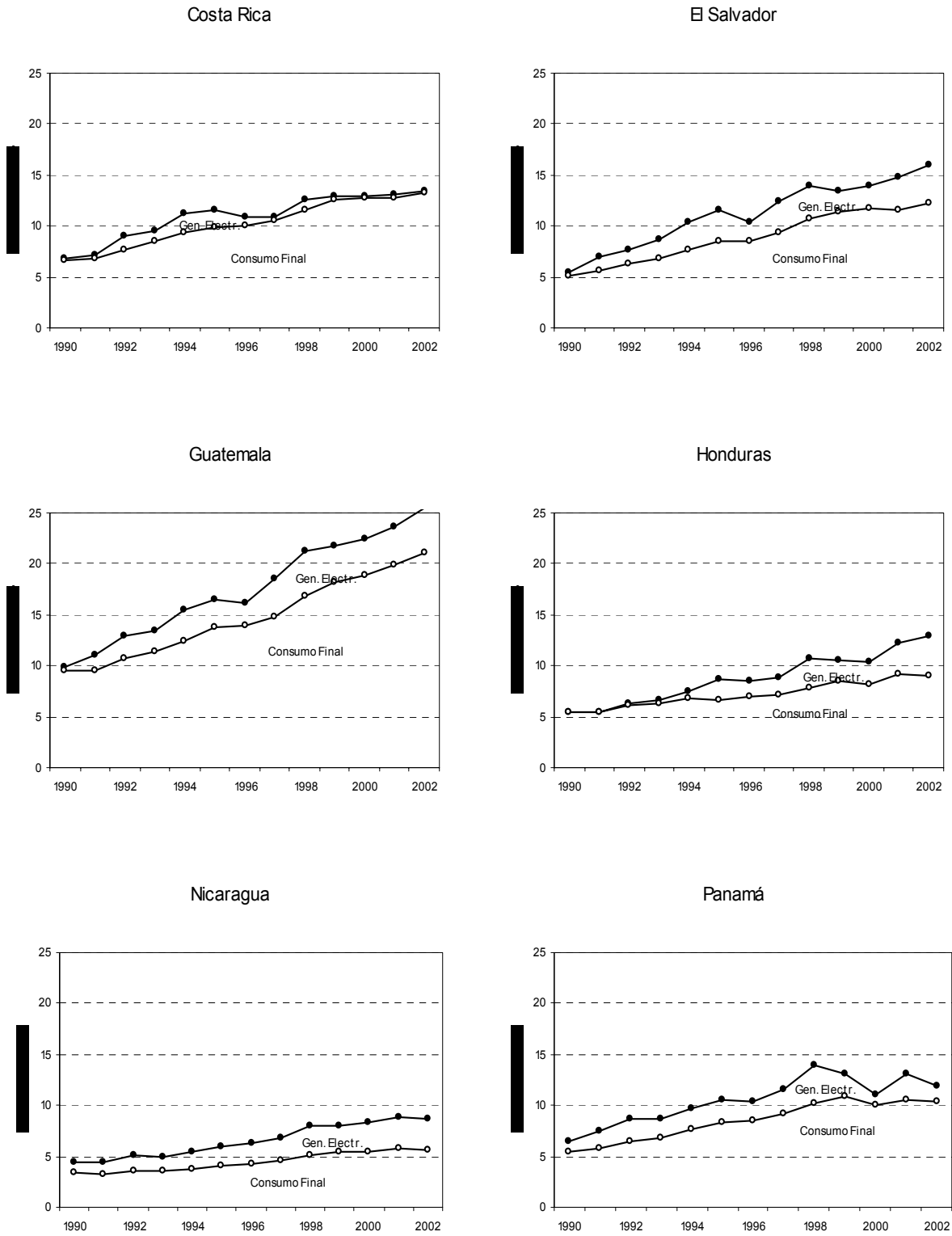
³ La elasticidad del consumo respecto al ingreso es generalmente alta y con variación moderada. Sin embargo, la elasticidad relativa al precio es casi siempre muy baja, a niveles normales de precios, pero se incrementa fuertemente si éstos aumentan en forma drástica.

En 2002, el consumo final de derivados del petróleo de la región se elevó a 71,6 millones de barriles (196 miles de barriles por día), 3% más que el año anterior, en un entorno de ligeras reducciones en los precios de los combustibles limpios y un aumento de 2,1% en el PIB (véase nuevamente el gráfico 1). Sin embargo, en el mismo año, el comportamiento del consumo fue distinto entre los países (véase el gráfico 2). Se incrementó en forma importante en El Salvador (6%) y Guatemala (5,9%), países que tuvieron un crecimiento económico (2,1% y 2,2%, respectivamente) similar al agregado regional, pero que históricamente han mostrado la mayor sensibilidad del consumo de hidrocarburos respecto al PIB. En Costa Rica, la demanda final de combustibles aumentó en menor proporción (3,7%) que los países antes citados, no obstante su mejor desempeño económico (2,8%), lo cual es consistente con su tradicional baja elasticidad con relación al PIB. Panamá tuvo un escaso incremento en el consumo (0,3%) acorde con su pobre crecimiento económico (0,8%). Aunque en Nicaragua se redujo la demanda final de hidrocarburos convencionales (-3,4%), mientras que el PIB aumentó ligeramente (1%), esto se debió a la sustitución de un volumen muy grande de *fuel oil* por coque de petróleo en la industria del cemento. Por último, con un comportamiento atípico, en Honduras declinó el consumo de combustibles (-1,1%) en tanto que la economía creció (2,5%).

Respecto a la estructura por producto, cabe señalar que, para el agregado regional, la participación de la gasolina en el consumo final de derivados del petróleo ha tenido una tendencia creciente, extendiéndose de 27,6% en 1990 a 32,7% en 2002, como resultado de un ritmo de crecimiento de 7,5% anual. En los indicadores nacionales, este comportamiento global se presenta en Costa Rica, Guatemala, Honduras y, en años recientes, también en Nicaragua; en cambio, la participación de la gasolina ha sido relativamente estable en Panamá y El Salvador. Costa Rica continuó siendo el país con la más alta penetración de este combustible en 2002 (40,2%), en tanto que Nicaragua se mantiene en el otro extremo (26,7%). En este año, el consumo regional de gasolina creció 4,1%, con alzas mayores que el promedio en Costa Rica, Nicaragua y sobre todo, en El Salvador. Destaca que en este último país el incremento en el consumo llegó a 8,8%, debido en parte a la reducción de precios al consumidor (23% en la superior y 7% en la regular), luego que la eliminación de los cargos para subsidio del diesel (destinado al transporte público de pasajeros) disminuyó los impuestos y los márgenes de las gasolinas.

El gas licuado de petróleo (GLP) ha sido aún más dinámico que la gasolina. Entre 1990 y 2002 este combustible creció a una tasa promedio anual de 8,3%, con lo que aumentó su participación en el consumo final de 8,4% a 10,8%. Únicamente en Guatemala y Panamá la participación del GLP ha sido relativamente estable (alrededor de 12% y 11%, respectivamente), debido en parte a que el gas licuado ya contaba con un alto grado de penetración en la demanda final de hidrocarburos al inicio del citado periodo; en los otros países la evolución ha sido altamente expansiva, especialmente en Honduras. En 2002 El Salvador continuó teniendo la mayor participación del GLP en el consumo final (14,6%), influido por los altos subsidios para el combustible expendido en cilindros de menos de 100 libras; las menores proporciones se ubicaron en Honduras (6,9%) y, por la alta penetración de la estufa eléctrica, también en Costa Rica (7,3%). En el último año, el consumo regional de gas licuado aumentó 9,3% (frente a sólo 2,1% en 2001), aunque con comportamiento muy diferenciado entre países; en efecto, mientras Guatemala tuvo un crecimiento muy alto de 16,7%, avanzó 5,4% en El Salvador y apenas 0,6% en Panamá; en el resto, el alza fue semejante al promedio de la región.

Gráfico 2
EVOLUCIÓN DEL CONSUMO DE HIDROCARBUROS POR PAÍS, 1990-2002



Una trayectoria opuesta se aprecia en las kerosinas, cuya participación bajó de 8,2% en 1990 a 6% en 2002, resultado de una tasa crecimiento muy baja, 3,3% como promedio. Esta tendencia fue más marcada en Honduras, donde disminuyó de 14% a 6% en el mismo período. Durante 2002, Panamá registró una participación de las kerosinas menor que en el año anterior (13% frente a 13,8%), sin embargo continuó teniendo la proporción más alta de la región y muy superior al resto de los países; estas cifras reflejan la importancia tradicional de su tráfico aéreo. El consumo regional de kerosinas se redujo 3,3% en 2002; sólo en Costa Rica y El Salvador tuvo comportamiento positivo, en tanto que la caída fue muy drástica en Guatemala.

La penetración del *fuel oil* en el consumo final de hidrocarburos ha sido baja y con tendencia a disminuir. Durante los últimos 12 años, la participación de este producto se ha reducido de 13,4% a 8,2%. En Panamá, la participación de los combustibles pesados es muy pequeña (2,6% en 2002), 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 (excluyendo la producción de electricidad), por lo que su comportamiento a través del tiempo muestra mucha mayor volatilidad que en los otros usos.⁴ Aunque en 2002 el consumo final de combustible pesado cayó sólo 4,6% en la región, en Nicaragua la disminución llegó a 40%, debido a que el consumo de *fuel oil* en la industria del cemento fue sustituido por coque de petróleo; sólo en El Salvador y Guatemala se registraron aumentos.

El diesel es el producto más demandado, con una participación relativamente estable de 40% en el consumo final de la región y una tasa de crecimiento de 5,9% anual como promedio para el periodo 1990-2002. Si bien este combustible registra el mayor consumo en cada país, su participación evolucionó de forma heterogénea. En 2002 la participación del diesel en el consumo final de hidrocarburos fue de 40,5% en el Istmo Centroamericano, 50% en Honduras y 49% en Nicaragua, mientras que en los otros países representó entre 35% y 41%. En ese mismo año el consumo final de diesel se incrementó 3,3% en la región, se elevó significativamente en Costa Rica (6,1%) y Guatemala (7,8%), se redujo 2,6% en Honduras, mientras que aumentó en forma moderada (alrededor de 2%) en el resto de los países. En El Salvador, durante 2002, el incremento en el consumo del diesel (1,9%) fue mucho menor que en otros combustibles, posiblemente afectado por la eliminación del fuerte subsidio al producto consumido en el transporte público de pasajeros, el cual representaba un poco más de un tercio del volumen de diesel expendido en estaciones de servicio.

c) El consumo para la generación de electricidad

En 2002 la producción de electricidad en el Istmo Centroamericano consumió 17 millones de barriles (47 miles de barriles por día) de derivados del petróleo, volumen superior al del año

⁴ 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.

anterior en 0,9 millones (5,8%) (véase de nuevo el gráfico 1). Mientras que la generación eléctrica total aumentó 5,2%, el agregado de la hidráulica, geotérmica, eólica y de carbón se elevó 6%. En consecuencia, respecto a la producción total de electricidad, la basada en hidrocarburos redujo ligeramente su participación, de 39,4% en 2001 a 38,9% en el año siguiente (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
2002	38,9	1,8	50,5	50,1	61,3	79,6	32,2

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.

Respecto al consumo regional de combustibles destinados a la generación eléctrica en 2002, Guatemala representó 26,6%, Honduras 22,7%, El Salvador 21,3%, Nicaragua 18,4%, Panamá 9,4% y Costa Rica únicamente 1,6%. Además, durante el mismo año, la evolución de este consumo fue distinto entre los países de la región (véanse de nuevo el cuadro 2 y el gráfico 2).

En efecto, a diferencia del resto de los países, en Costa Rica la participación de los derivados del petróleo en la generación de electricidad es muy pequeña, ya que el sistema se sustenta fundamentalmente es los recursos hidráulicos, con apoyo significativo de geotermia y, desde 1998, también con energía eólica. Aunque el aprovechamiento de este último recurso es relativamente pequeño, desde 2000 ha producido más electricidad que las centrales a base de combustibles. En 2002 la generación total aumentó 7,9%. Este incremento fue cubierto casi en su totalidad con las fuentes renovables y sólo se requirió 0,05 millones de barriles más de hidrocarburos. Así, en este mismo año la producción de electricidad con derivados del petróleo llegó a 1,8% del total.

El agregado de la producción hidroeléctrica y geotérmica de El Salvador se mantuvo en 2002 prácticamente igual al año anterior, por lo cual fue necesario aumentar en 0,5 millones de

barriles (16,1%) el volumen de combustibles para generación eléctrica, a fin de cubrir un aumento de 7,5% en la generación total. Con esto, la participación de la producción de electricidad con hidrocarburos alcanzó a representar 50,5% del total, frente a 46,9% en el año anterior.

En Guatemala, no obstante que la generación carboeléctrica tuvo un repunte durante 2002, el consumo de derivados del petróleo en la producción de electricidad se incrementó casi 0,7 millones de barriles (16,9%), como consecuencia de un aumento de 7,3% en la generación total y una disminución de la producción hidroeléctrica (-11%) y geotérmica. Así, las centrales a base de hidrocarburos elevaron su participación de 42,7% en 2001 a 50,1% en 2002.

Por segundo año consecutivo, durante 2002 se redujo la generación hidroeléctrica de Honduras en poco más de 15%, por lo que este año aumentó en 0,7 millones de barriles (23,7%) el combustible (principalmente el diesel) consumido en la producción de electricidad, a fin de enfrentar un crecimiento de 5,1% en la generación total de electricidad. En consecuencia, el peso de la generación con hidrocarburos se ha elevado significativamente, de 39,5% en 2000 a 51,9% y 61,3% en los dos años siguientes.

En Nicaragua los derivados del petróleo son por mucho la principal fuente de generación eléctrica y con tendencia creciente. Sin embargo, entre 2001 y 2002 se redujo la participación de las plantas térmicas en la generación total, de 83,5% a 79,6%, como resultado de un incremento importante de la generación hidroeléctrica que fue suficiente para cubrir el aumento de 5,1% en la producción total de electricidad, con 1,5% menos de combustibles.

Durante 2002, únicamente en Panamá disminuyó la generación eléctrica total (2,6%) mientras que la de origen hidráulico tuvo una fuerte alza (aumentó casi 36%, en comparación con una baja de 26% en 2001). Por lo tanto, en este país se presentó la reducción más importante en los requerimientos de hidrocarburos para la producción de electricidad (casi 1 millón de barriles, 37,6%), así como en el peso de éstos en la generación total (de 51,4% en 2001 a 32,2% en 2002).

Aun en el agregado regional, el consumo de combustibles para generación de electricidad ha sido históricamente muy volátil. En efecto, en 1998 se presentó un fuerte aumento del requerimiento de hidrocarburos en la industria eléctrica, ya que mientras el consumo de electricidad creció 7,4% la generación hidroeléctrica se redujo 7,9%. En cambio, durante 1999 el consumo de combustibles para producción de electricidad disminuyó bruscamente, debido a que la generación de origen hidráulico se elevó 20,2% (huracán Mitch) y 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 4,7% menor al del año anterior. 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 31,5% 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 contraste, durante 2002 la industria eléctrica sólo consumió 5,8% más de combustibles que el año anterior, como se comentó anteriormente.

Con relación al consumo total de derivados del petróleo, la parte destinada a la producción de electricidad avanzó de 15,5% en 2000 a 18,8% en 2001 y a 19,2% en 2002. En este último año, el volumen de diesel utilizado en la generación eléctrica (3,5 millones de barriles) fue prácticamente igual que en el anterior y representó 10,7% del consumo total de este combustible (en Honduras y Panamá dicha proporción llegó a alrededor de 21%). Por otra parte, el consumo de *fuel oil* para el mismo fin se elevó a 13,5 millones de barriles en 2002 (0,3 millones más que el año previo), cifra equivalente a 69,6% del consumo total de combustible pesado.

2. Refinación y almacenamiento

En 2002, el volumen total de petróleo procesado en las cinco plantas de la región se redujo a 30,8 millones de barriles, 10,7 millones menos (25,9%) que durante el año anterior, debido al cierre definitivo de actividades de dos refinerías, propiedad de Texaco.

En efecto, a principios de 2002 se inició un proceso para la terminación adelantada del contrato ley (suscrito en 1992) que protegía la refinería de Panamá con aranceles a la importación de derivados del petróleo; a mitad del año las partes finalmente acordaron la culminación del citado contrato ley, a partir de enero de 2003, y se firmó uno nuevo que convierte a la ex refinería en una Zona Libre de Petróleo (ZLP) en igualdad de condiciones que el resto. Con esto, desaparece el principal obstáculo para el desarrollo de un mercado competitivo en este país, que en una fase incipiente se refleja en importaciones directas de Esso y, con volúmenes aún modestos, de otras compañías pequeñas, que alquilan el servicio de almacenamiento a la terminal Pimpisa (ex Alireza Mobil), ubicada a la salida en el Pacífico del Canal de Panamá. Por su parte, Shell ahora arrienda almacenamiento en la terminal de la ex refinería, mientras que las dos compañías distribuidoras nacionales adquieren sus productos en una forma más diversificada. Además, está próximo de ser aprobado un proyecto de decreto que regula las ZLP, el cual concentra en un solo documento decretos anteriores y actualiza la regulación a las nuevas condiciones del mercado.

También la refinería de Guatemala cerró en forma definitiva sus operaciones, a partir del cuarto trimestre de 2002, luego de la terminación del contrato de transformación suscrito por 40 años en 1962, el cual la exentaba del pago de cargos arancelarios en la importación de petróleo crudo y reconstituido (5%). Simultáneamente con este evento y con capital de origen distinto, se inició la construcción de una nueva refinería con capacidad inicial de 6.000 barriles diarios, que podrá crecer en módulos de igual magnitud, para procesar crudo nacional pesado (16° API) con alto contenido de azufre (6,6%). Cabe mencionar que a partir de 2002 sólo la importación de gasolina está sujeta a arancel (10%), lo cual representa un cambio importante respecto a la práctica anterior de gravar a todos los derivados del petróleo. Esto significa que, en contraste con la anterior, la nueva refinería no contará con protección de importancia, ya que el crudo que procesará tiene rendimientos muy bajos de gasolina.

Por otra parte, es de destacar que la infraestructura para almacenamiento de combustibles sufrió incrementos de gran relevancia en Guatemala. En efecto, en junio de 2001 inició actividades un nuevo terminal de gas licuado con capacidad de 429.000 barriles, propiedad de Zeta Gas y ubicada en la costa del Pacífico (Puerto Quetzal); la mayor parte de su enorme capacidad está planeada para reexportar GLP al sur de México y a Centroamérica. Además, en San José, Carpesa

construyó almacenamiento para gasolinas y fuel oil, por un total de 240.000 barriles, en tanto que Texaco (en asociación con Shell) amplió el terminal existente en 375.000 barriles (38%).

En 2002, en el agregado regional,⁵ la capacidad de almacenamiento del *fuel oil* fue de 4,3 millones de barriles, equivalente a 81 días de consumo, la de diesel 4,9 millones (56 días), en las gasolinas 3,8 millones (60 días), mientras que para el gas licuado la capacidad fue de 0,9 millones, suficiente para almacenar combustible para 42 días. Es de notar que, para este último producto, Guatemala concentra ahora del 59% de la capacidad total de la región, mientras que Nicaragua solo cuenta con infraestructura para 15 días de consumo.

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 2002 las importaciones de hidrocarburos de los países del Istmo Centroamericano totalizaron 95,5 millones de barriles (261,6 miles de barriles por día), lo que representó una reducción de 3,9% con respecto al año anterior. Del volumen total importado, 68,5% correspondió a derivados del petróleo, 26,6% a crudos naturales y 4,9% a crudos reconstituidos, mientras que en 2001 las proporciones habían sido de 58,6%, 35,1% y 6,3%, respectivamente.⁶ El fuerte incremento en la participación de los derivados se debe fundamentalmente al cierre de operaciones de las refinerías de Guatemala y, sobre todo, de Panamá.

Del total de derivados importados en los países de la región durante 2002 (65,5 millones de barriles), 34,6% correspondió al diesel, 19% al *fuel oil*, 20,7% a la gasolina premium, 7,4% a la gasolina regular, 11,4% al gas licuado, 5,5% a kerosinas y el restante 1,4% a otros productos.

El valor total de la importación de petróleo y derivados de la región se redujo a 2.683 millones de dólares (cif) en 2002, 3,8% menos que el año previo, debido a que el volumen importado disminuyó en una proporción semejante mientras que el precio promedio de los hidrocarburos adquiridos en los mercados internacionales permaneció prácticamente sin cambio (véase el cuadro 3). De esta suma 424 millones correspondieron a Costa Rica, 457 a El Salvador, 672 a Guatemala, 396 a Honduras, 243 a Nicaragua y 492 a Panamá.

En el agregado regional, el peso de las importaciones de hidrocarburos con respecto a las exportaciones totales de bienes y servicios se redujo de 10,9% en 2001 a 10,4% en 2002, como consecuencia de una disminución de 3,8% en la factura petrolera y un estancamiento del sector externo total del Istmo Centroamericano (véase de nuevo el cuadro 3). En los años mencionados, el índice declinó en Costa Rica (de 6,2% a 5,9%) y en El Salvador (de 12,9% a 12%), debido a que en estos países el valor de los hidrocarburos importados se mantuvo prácticamente sin cambio mientras las exportaciones de bienes y servicios aumentaron cerca de 6%. La proporción de la factura petrolera también disminuyó en Guatemala (de 18% a 18,4%), Nicaragua (de 27,5% a 26,7%) y Panamá (de 7,1% a 6,5%), aunque en estos casos como consecuencia de una reducción mayor en el valor de los hidrocarburos que en el sector externo de sus economías. Sólo en Honduras aumentó el indicador citado (de 15,1% a 16,1%), producto de un alza en la factura petrolera con estancamiento de las exportaciones totales.

⁶ Las cifras de crudo reconstituido 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)	Valor unitario (dólares por barril)	Volumen (millones de barriles)	Fracción de derivados (%)	Importaciones de hidrocarburos / exportaciones totales (%)
1990	1 107	25,64	43,2	36,1	10,7
1995	1 563	20,94	74,6	60,2	8,1
1996	1 830	24,35	75,2	54,5	9,3
1997	1 851	23,00	80,5	55,3	8,1
1998	1 551	16,84	92,1	61,6	6,2
1999	1 863	20,49	90,9	59,5	7,4
2000	2 960	32,65	90,7	61,2	11,2
2001	2 789	28,06	99,4	58,6	10,9
2002	2 683	28,10	95,5	68,5	10,4

Fuente: CEPAL, sobre la base de cifras oficiales.

2. Procedencia de las importaciones

Aunque con un menor peso que años anteriores, en 2002 Venezuela ⁷ continuó siendo el principal abastecedor de hidrocarburos del Istmo Centroamericano, con un suministro de 41,6 millones de barriles (3,1 millones menos que en 2001) que representó 43,6% del mercado (46,7% en el año previo). De 2001 a 2002, también disminuyeron las participaciones de Ecuador (de 18,5% a 13,9%), México (de 4,4% a 1,1%) y Colombia (de 5,3% a 4,2%). En contraste, aumentaron las de Trinidad y Tabago (de 4,6% a 8,2%) y Estados Unidos (de 9,7% a 10,5%). En el último año, el Istmo Centroamericano importó un total de 9,4 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 28 millones de barriles importados en 2002, 97,5% provinieron de países latinoamericanos: 13,7 millones de Venezuela, 9,1 de Ecuador, 3,1 de Colombia, 0,8 de México, 0,4 de Perú y 0,2 de Bolivia. 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 Costa Rica y Nicaragua la principal. Por otra parte, en años recientes, el mercado centroamericano para el crudo ecuatoriano ha estado constituido por El Salvador y Panamá, mientras que para el colombiano ha sido este último país. En 2002, el petróleo peruano se compró en El Salvador y el boliviano en Costa Rica. Por último,

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).

si bien El Salvador ha sido el principal comprador centroamericano de crudo mexicano, en 2002 fue el único. Como resultado del cierre definitivo de las dos refinerías mencionadas a mediados de 2002, Ecuador redujo sus ventas de crudo a la región en 6,1 millones de barriles, mientras que Venezuela lo hizo en sólo 3 millones ya que Costa Rica aumentó sus compras al reiniciar operaciones la refinería ya ampliada.

La importación total de derivados del petróleo, incluidos los correspondientes al reconstituido, aumentó de 59,8 millones de barriles en 2001 a 67,4 millones en 2002. En este período se redujo la participación de Venezuela (de 49,6% a 41,4%), Estados Unidos (de 16,1% a 14,8%), Colombia (de 2% a 1,4%) y México (de 1,9% a 0,5%), en tanto que se elevó la de Trinidad y Tabago (de 7,7% a 11,6%) y Ecuador (de 5,4% a 6,2%). Cabe mencionar que en los últimos años Trinidad y Tabago ha ocupado el tercer lugar en el suministro de derivados al Istmo Centroamericano, con mercado en los seis países, alcanzando la participación histórica más alta en 2002 luego de un aumento de 3,2 millones de barriles en sus ventas a la región. En este último año, Venezuela abasteció alrededor de 49% de las importaciones de derivados de Honduras (6,4 millones de barriles), 48% de Costa Rica (5,7 millones), 42% de El Salvador (4,2 millones), 39% de Guatemala (7,9 millones), 38% de Nicaragua (1,3 millones) y 26% de Panamá (2,4 millones). Por su parte, los Estados Unidos suministraron 30% de los derivados importados por Panamá (2,7 millones de barriles), el 20% de El Salvador (2 millones), 16% de Guatemala (3,3 millones) y proporciones menores en el resto. El suministro colombiano de derivados tuvo como destino a Costa Rica y Panamá —sus países más cercanos—, principalmente gas licuado, en tanto que el abastecimiento ecuatoriano, compuesto casi en su totalidad por *fuel oil* importado por empresas eléctricas, fue descargado en puertos de la costa del Pacífico (Nicaragua, El Salvador y Guatemala). Por último, las escasas exportaciones de México a Centroamérica durante 2002 se limitaron a gas licuado para El Salvador, transportado vía terrestre, así como cantidades menores de diesel para este país y Nicaragua.

Del total de 7,4 millones de barriles de gas licuado importados por los países del Istmo Centroamericano durante 2002, Estados Unidos y Venezuela suministraron un tercio cada uno, Trinidad y Tabago 12%, Colombia 5%, México 3% y el restante 12% de fuentes diversas, entre ellas reexportaciones terrestres entre países centroamericanos (especialmente a Nicaragua).

III. PRECIOS DE IMPORTACIÓN Y AL CONSUMIDOR

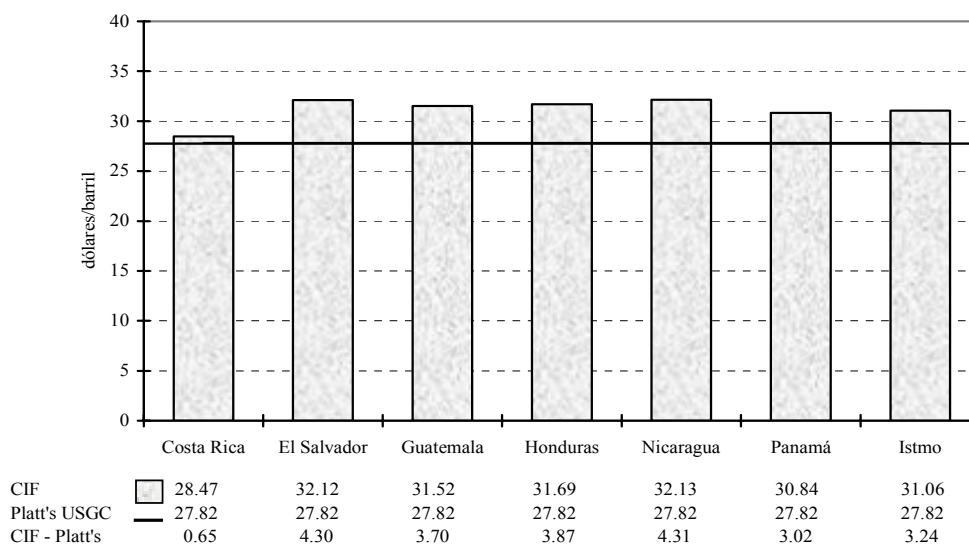
1. Precios de importación

Existen variaciones considerables entre los precios cif pagados por los países de la región para los mismos tipos de derivados recibidos durante cada período. En cierto grado estas diferencias son atribuibles a los distintos montos de fletes, que dependen de los volúmenes unitarios transportados y de la distancia entre las fuentes de abastecimiento y los puertos de destino. Sin embargo, es importante señalar que, aún descontando el efecto de este factor, se observan diferencias sistemáticas entre los seis países respecto a los precios pagados.

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—, en 2002 este país pagó un precio cif 3,16 dólares por barril por debajo del promedio ponderado de los otros cinco países del Istmo Centroamericano, monto semejante a los 3,00 dólares registrados como promedio durante el periodo 1999-2001. 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).

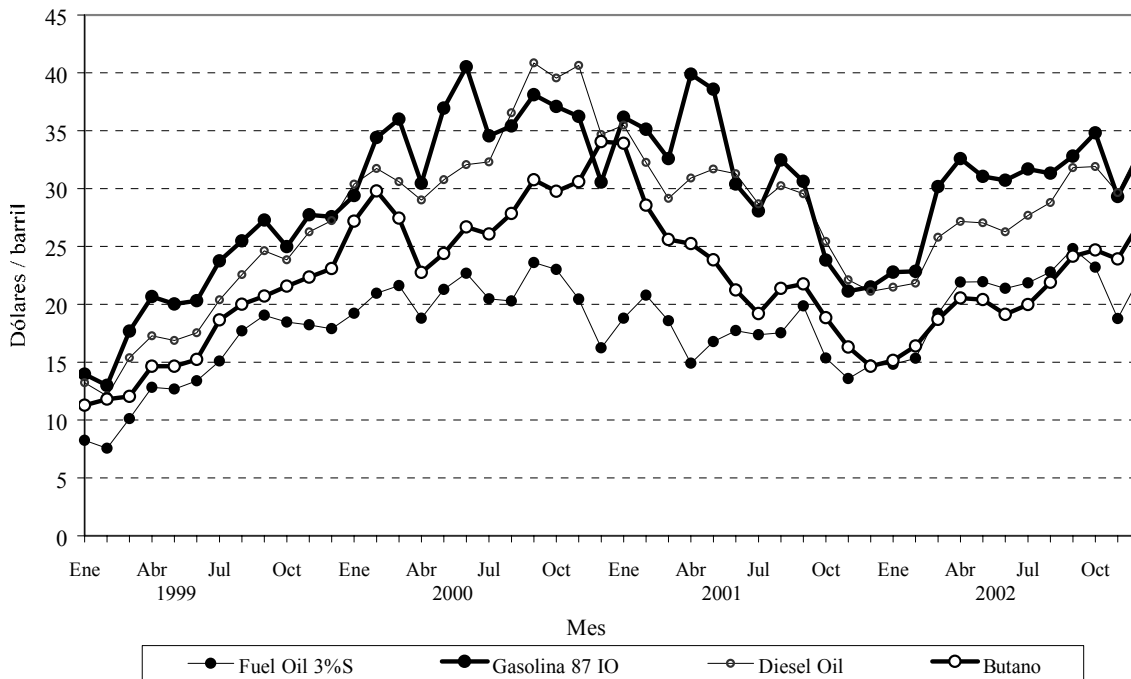
Gráfico 3

ISTMO CENTROAMERICANO: PRECIOS CIF DEL DIESEL IMPORTADO, 2002



A lo largo de 1999, los precios de los derivados del petróleo en los mercados internacionales presentaron 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 clara. En contraste, en 2001 la tendencia fue descendente, con las mayores bajas en los tres productos antes citados. Si bien durante 2002 se registra nuevamente un comportamiento de precios creciente, las cifras promedio anuales de este periodo fueron ligeramente menores que las del anterior, con la excepción del *fuel oil*. En efecto, en 2002 la gasolina regular tuvo un precio 1% menor que el año previo, la superior 2%, el diesel y la kerosina 4% y el gas licuado 10%; en cambio, los combustibles residuales de 1% y 3% de azufre presentaron aumentos en sus precios, de 3% y 21% respectivamente (véase el gráfico 4).

Gráfico 4
EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS INTERNACIONALES (USGC) DE LOS COMBUSTIBLES, 1999-2002.



Durante 2002, lo más destacable en los mercados internacionales fue el comportamiento del *fuel oil* con 3% de azufre, que alcanzó un precio promedio anual de 20,79 dólares por barril (sólo comparable con el ocurrido en 2000) y con un diferencial muy estrecho con respecto a los productos limpios. En efecto, mientras que la relación de precios entre el combustible residual de 3% de azufre y el promedio de la gasolina regular y el diesel había sido 60% en 2000 y 57% en 2001, en 2002 se elevó a una proporción histórica de casi 72%. Mientras que la demanda de *fuel oil* se mantuvo fuerte durante 2002 (sobre todo de abril a diciembre), debido en buena medida al efecto de sustitución inducido por los altos precios del gas natural, la producción de residuales permaneció baja debido a la pérdida de crudos pesados de Venezuela y el reemplazo con más ligeros, ocasionando una dramática reducción de los inventarios en la Costa del Golfo de los Estados Unidos y un fortalecimiento de precios.

Con relación al total de petróleo y derivados adquiridos en la región, durante 2002 se pagó un precio cif promedio de 28,10 dólares por barril, apenas 0,04 dólares más que el año previo, como resultado del comportamiento de los precios internacionales de los derivados del petróleo, así como por la reducción de la participación del crudo en la importación total de hidrocarburos (de 41,4% en 2001 a 31,5% en 2002) producida por el cierre de las refinerías de Guatemala y Panamá (véase de nuevo el cuadro 3).

2. Márgenes y 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, 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 calidad (octanaje y presión de vapor) 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. Debido a que las gasolinas y el diesel tienen distintos márgenes y volúmenes de ventas, se calculó también la media ponderada de dichos márgenes (utilizando como ponderadores los porcentajes de ventas de cada combustible en las estaciones de servicio), a fin de evitar la distorsión que produce el análisis individual de cada producto (véase el cuadro 5). Es natural que este indicador 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) y los márgenes ponderados pueden servir para detectar en forma aproximada diferencias de la competitividad en el proceso de suministro de combustibles.

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.

Cuadro 4
 ISTMO CENTROAMERICANO: ESTRUCTURA DE PRECIOS DE LAS GASOLINAS Y EL DIESEL, 2000 - 2002
 (dólares por galón)

	Costa Rica			El Salvador			Guatemala			Honduras			Nicaragua			Panamá		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002	2000	2001	2002	2000	2001	2002	2000	2001	2002	2000	2001	2002
<u>Gasolina superior</u>																		
Precio al consumidor	2,40	2,30	2,20	2,44	2,44	1,88	1,93	1,86	1,88	2,30	2,44	2,35	2,31	2,17	2,06	1,91	1,82	1,83
Impuestos y recargos	1,11	1,06	1,00	0,95	1,07	0,58	0,65	0,66	0,76	0,93	1,11	1,09	0,78	0,71	0,70	0,60	0,60	0,60
Precio sin impuestos	1,29	1,14	1,11	1,49	1,38	1,29	1,28	1,20	1,12	1,37	1,33	1,26	1,53	1,46	1,36	1,31	1,22	1,23
Márgenes y costos adic.	0,40	0,34	0,33	0,55	0,52	0,47	0,36	0,37	0,31	0,44	0,47	0,44	0,59	0,60	0,54	0,42	0,42	0,45
Precio CIF	0,88	0,80	0,77	0,94	0,86	0,83	0,91	0,83	0,80	0,94	0,86	0,82	0,93	0,86	0,82	0,89	0,80	0,78
Flete y seguro	0,03	0,03	0,02	0,08	0,09	0,07	0,05	0,06	0,04	0,08	0,09	0,06	0,08	0,09	0,06	0,03	0,03	0,02
Ajuste por calidad	-0,01	-0,01	-0,02	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01
Precio USGC	0,87	0,78	0,77	0,87	0,78	0,77	0,87	0,78	0,77	0,87	0,78	0,77	0,87	0,78	0,77	0,87	0,78	0,77
<u>Gasolina regular</u>																		
Precio al consumidor	2,28	2,20	2,11	2,01	1,87	1,74	1,86	1,81	1,83	2,20	2,33	2,24	2,20	2,06	1,95	1,90	1,76	1,80
Impuestos y recargos	1,05	1,02	0,96	0,62	0,62	0,57	0,64	0,65	0,74	0,88	1,05	1,03	0,78	0,71	0,70	0,60	0,60	0,60
Precio sin impuestos	1,22	1,18	1,14	1,40	1,24	1,18	1,22	1,16	1,09	1,32	1,28	1,21	1,42	1,35	1,25	1,30	1,16	1,20
Márgenes y costos adic.	0,38	0,43	0,42	0,49	0,42	0,39	0,35	0,38	0,35	0,43	0,47	0,44	0,53	0,55	0,49	0,46	0,41	0,45
Precio CIF	0,85	0,75	0,73	0,91	0,82	0,78	0,87	0,78	0,74	0,89	0,80	0,76	0,89	0,80	0,76	0,84	0,74	0,74
Flete y seguro	0,03	0,03	0,02	0,08	0,09	0,07	0,05	0,06	0,04	0,08	0,09	0,06	0,08	0,09	0,06	0,03	0,03	0,02
Ajuste por calidad	-0,01	-0,01	-0,02	-0,00	-0,00	-0,00	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,02	0,00
Precio USGC	0,83	0,73	0,72	0,83	0,73	0,72	0,83	0,73	0,72	0,83	0,73	0,72	0,83	0,73	0,72	0,83	0,73	0,72
<u>Diesel</u>																		
Precio al consumidor	1,63	1,60	1,53	1,45	1,35	1,42	1,40	1,37	1,26	1,61	1,70	1,59	1,91	1,75	1,60	1,46	1,36	1,27
Impuestos y recargos	0,63	0,61	0,57	0,18	0,16	0,37	0,30	0,30	0,31	0,38	0,54	0,52	0,65	0,56	0,54	0,25	0,25	0,25
Precio sin impuestos	1,00	0,99	0,96	1,27	1,19	1,05	1,11	1,07	0,96	1,23	1,15	1,07	1,26	1,19	1,06	1,21	1,11	1,03
Márgenes y costos adic.	0,16	0,26	0,27	0,37	0,39	0,31	0,23	0,31	0,24	0,33	0,36	0,34	0,36	0,39	0,32	0,37	0,39	0,34
Precio CIF	0,84	0,73	0,68	0,90	0,79	0,74	0,87	0,76	0,71	0,90	0,79	0,73	0,90	0,79	0,73	0,84	0,72	0,68
Flete y seguro	0,03	0,04	0,02	0,09	0,10	0,08	0,06	0,07	0,05	0,09	0,10	0,07	0,09	0,10	0,07	0,03	0,03	0,02
Precio USGC	0,81	0,69	0,66	0,81	0,69	0,66	0,81	0,69	0,66	0,81	0,69	0,66	0,81	0,69	0,66	0,81	0,69	0,66

Nota: En El Salvador, las cifras del diesel excluyen al de tipo preferencial para uso en transporte de pasajeros, que estuvo subsidiado hasta noviembre de 2001.

Cuadro 5

ISTMO CENTROAMERICANO:
MÁRGENES PROMEDIO PONDERADOS DE LAS GASOLINAS Y EL DIESEL, 1999-2002

	1999	2000	2001	2002	2000 - 2002
Costa Rica	0,30	0,29	0,34	0,34	0,32
El Salvador	0,42	0,39	0,38	0,37	0,38
Guatemala	0,33	0,30	0,35	0,29	0,31
Honduras	0,34	0,38	0,41	0,38	0,39
Nicaragua	0,37	0,43	0,47	0,40	0,43
Panamá	0,44	0,40	0,41	0,40	0,40

Nota: Las cifras de El Salvador incluyen al diesel preferencial para uso en transporte público de pasajeros, el cual estuvo subsidiado hasta noviembre de 2001.

En el periodo 2000-2002, Guatemala y Costa Rica presentaron los márgenes ponderados más bajos del Istmo Centroamericano (0,31 y 0,32 dólares por galón, respectivamente como promedio del trienio). Cabe hacer notar que, no obstante que el segundo país tiene mucho mayores costos de inversión y de mano de obra (factores que influyen en el monto de los márgenes), se ve compensado con un volumen de ventas por estación de servicio significativamente más alto que en Guatemala. Es importante destacar que, a 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. En cambio, Guatemala 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 (23,6% en 2002) de estaciones de servicio independientes de las compañías petroleras tradicionales.

El Salvador, Honduras y Panamá contaron con un nivel intermedio de márgenes ponderados (0,38, 0,39 y 0,40 dólares por galón, respectivamente) durante el trienio 2000-2002. Los mayores márgenes de Panamá, frente a los otros dos países de este grupo, están relacionados principalmente con una superior tasa de impuesto sobre la renta (30% vs. 25%) y mayores costos operativos y de inversión. En el caso de El Salvador, que muestra los menores márgenes ponderados del grupo durante los dos últimos años,⁹ las cifras son en buena medida un reflejo de altas ventas por estación de servicio y un bajo nivel de riesgo país (este último especialmente frente a Honduras, el cual incide en el monto del costo de capital).

En el rango más alto de márgenes ponderados durante el periodo 2000-2002 se ubica Nicaragua (0,43 dólares por galón), aunque con un significativo decremento en el último año. Si bien en este país las ventas por estación de servicio son bajas (semejantes a Honduras y Panamá) y se tiene el mayor riesgo país de la región, se cuenta con los mejores incentivos fiscales por depreciación de activos fijos y con los más bajos costos de operación.

⁹ Los márgenes ponderados de El Salvador incluyen al diesel preferencial para uso en transporte colectivo de pasajeros, el cual fue subsidiado hasta noviembre de 2001 y tuvo márgenes regulados con niveles mucho más bajos que el diesel para otros usos.

Los seis países del Istmo Centroamericano tienen formas y niveles tributarios muy distintos. Con excepción de Panamá, durante 2001 el régimen fiscal aplicable a los combustibles sufrió cambios importantes, inducidos en buena medida por los drásticos aumentos de precios en el mercado petrolero internacional. En 2002, los impuestos más altos se presentaron en Costa Rica (0,98 dólares por galón como promedio para las gasolinas y 0,57 dólares para el diesel) y Honduras (1,06 y 0,52 dólares por galón), mientras que en Nicaragua sólo en el caso del diesel (0,54 dólares), el producto más consumido en este país. Los menores gravámenes se aplicaron en Panamá (0,60 y 0,25 dólares por galón) y El Salvador (0,58 y 0,37 dólares). En Guatemala se registraron impuestos a las gasolinas en un nivel intermedio (0,75 dólares) y al diesel en uno de los más bajos de la región (0,31 dólares).

Además de las diferencias globales antes descritas, es notable que los márgenes, los impuestos y, en consecuencia, los precios al consumidor evolucionaron de manera distinta en cada país.

Durante 2001 y 2002 se registró en Costa Rica un margen promedio ponderado (0,34 dólares por galón) significativamente mayor que en 2000 (0,29 dólares), así como un margen total del diesel (0,27 dólares) en un nivel lejos del ocurrido anteriormente cuando fue apenas suficiente para cubrir el monto regulado para ventas al detalle en las estaciones de servicio (0,16 dólares). El comportamiento inusitado en 2000 se debió principalmente a las características del sistema de ajuste extraordinario de precios, realizado por ARESEP, que 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, lo cual se realiza sólo si la variación es de al menos 5%. En consecuencia, se produjeron dos efectos: i) disminución de los márgenes de Recope (los de estaciones de servicio están regulados) en los meses que no llegó a acumularse un mínimo de 5% de cambio en los precios durante las tendencias alcistas del mercado internacional, y ii) subsidios cruzados temporales de los combustibles con menores incrementos en los mercados internacionales hacia aquellos que presentan cambios mayores.

Por otro lado, luego del notable aumento en el monto de impuestos en todos los combustibles ocurrido en 2000, debido a que en ese periodo los componentes de la carga tributaria de Costa Rica eran de tipo *ad valorem* y reflejaron el entorno al alza de los precios internacionales, en las cifras promedio de 2001 y 2002 se presentan reducciones modestas del monto de impuestos, gracias a que a partir de agosto de 2001 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.¹⁰ Esta medida permitió reducir significativamente la volatilidad en la recaudación fiscal y el los precios al consumidor. Sin embargo, no obstante los bajos márgenes y fletes marítimos de Costa Rica, el aún alto nivel de gravámenes lo mantiene en 2002 como uno de los países de la región con mayores precios al consumidor de los combustibles expendidos en estaciones de servicio, 2,15 dólares por galón en promedio para las gasolinas y 1,53 dólares para el diesel, sólo superado por Honduras y, en el caso del diesel, también por Nicaragua.

En El Salvador, el diesel preferencial para transporte público de pasajeros (que representaba alrededor de un tercio del volumen de ventas de diesel en estaciones de servicio) se

¹⁰ Ley No. 8114, publicada en el Diario Oficial La Gaceta el 9 de julio de 2001.

mantuvo durante muchos años con un precio fijo extraordinariamente bajo mediante la aplicación de subsidios cruzados (especialmente a la gasolina superior) y márgenes regulados muy pequeños en este producto. Las compañías petroleras compensaron esto último con mayores márgenes en los combustibles no subsidiados, que alcanzaron niveles muy superiores al resto de los países de la región. Al incluir al diesel preferencial en el cálculo del margen promedio ponderado, se reducen las diferencias con respecto a los otros países. Aún con esto, en 1999 el margen ponderado era comparativamente alto, sobre todo si se consideran las ventajas relativas de contar con altas ventas por estación de servicio, menor impuesto sobre la renta y bajo riesgo país. En consecuencia, en septiembre de 2000 el gobierno suscribió un acuerdo con las compañías petroleras para reducir temporalmente los márgenes de la distribución mayorista. Este acuerdo culminó en noviembre de 2001, fecha en que se liberaron los precios de los combustibles tomando en cuenta las ventajas que tendría en la competencia la creciente entrada de estaciones de servicio independientes de las compañías multinacionales tradicionales;¹¹ al mismo tiempo, se eliminó el diesel preferencial¹² a fin de evitar sus efectos perversos.

Como resultado de estas medidas, en 2002 se reordenaron los márgenes entre productos en forma importante, reduciéndose en los combustibles que no eran subsidiados y aumentando en la fracción de diesel que anteriormente fue considerado preferencial, cuyo efecto neto fue una reducción del margen promedio ponderado a 0,37 dólares por galón, un centavo menos que el año anterior. Al desaparecer el recargo para subsidios se creó un impuesto para el mantenimiento de la red vial (FOVIAL),¹³ aplicable a las gasolinas y el diesel por un monto fijo de 0,20 dólares por galón; únicamente se conservó el destinado al subsidio del gas licuado para consumo doméstico en envases pequeños, que se grava a las gasolinas (0,16 dólares por galón). Así, durante 2002 se redujo el agregado de impuestos y recargos de las gasolinas, especialmente el de la superior, para quedar en los niveles más bajos del Istmo Centroamericano; no obstante que el impuesto al diesel aumentó a poco más del doble, el nuevo nivel alcanzado se encuentra muy por debajo del que se aplica en Costa Rica, Honduras y Nicaragua. Así, comparados con el resto de los países del área, en 2002 los consumidores salvadoreños pagaron el precio más bajo por la gasolina regular (1,74 dólares por galón), por el diesel (1,42 dólares) uno inferior a la media regional y por la gasolina premium (1,88 dólares) uno de los menores; en comparación, en 2000 y 2001 este último producto fue el más caro de la región.

Durante 2002, en Guatemala se redujo a 0,29 dólares por galón el margen promedio ponderado de los combustibles analizados, el nivel más bajo para este país durante los cuatro años en que se ha realizado esta comparación y significativamente menor que en Costa Rica. A nivel de productos, las disminuciones mayores se presentaron en la gasolina premium y el diesel. En este mismo año, el monto de los impuestos aumentó en forma apreciable en las gasolinas debido a que el 11 de enero de 2002 entró nuevamente en vigencia el arancel de 10% (únicamente para este producto), después que el gravamen a las importaciones había sido suspendido temporalmente para todos los derivados del petróleo desde el 27 de agosto de 1999.¹⁴

¹¹ Mientras que en 2000 El Salvador solo se contaba con 2 estaciones de servicio independientes (“de bandera blanca”), en 2002 esta cifra se elevó a 36, que representan 11% del total.

¹² Acuerdo No. 880, del 26 de noviembre de 2001.

¹³ Decreto Legislativo No. 597, del 31 de octubre de 2001.

¹⁴ 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, en 2002 los consumidores guatemaltecos se beneficiaron con los precios del diesel más bajos del Istmo Centroamericano (1,26 dólares por galón), así como de gasolinas con precios entre los menores de la región (1,86 dólares como promedio entre las de 87 y 95 octanos RON); sólo en El Salvador y Panamá se presentaron precios inferiores en las gasolinas.

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. La fuerte carga impositiva que tienen los combustibles en este país (especialmente las gasolinas) se redujo temporalmente en 2000 mediante varios cambios en los componentes *ad valorem*, a fin de amortiguar parcialmente las alzas en los precios internacionales, aunque en los dos años siguientes se canceló dicha medida. Como resultado, durante 2002 los consumidores hondureños pagaron por las gasolinas los mayores precios de la región (2,29 dólares por galón como promedio entre las dos calidades) y los segundos más altos por el diesel (1,59 dólares, casi al nivel de Nicaragua).

Con el mercado más pequeño de la región, Nicaragua 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). Sin embargo, durante 2002 ocurrió un dramático descenso en el margen de todos los productos, con lo que la media ponderada se redujo a 0,40 dólares por galón, en comparación con 0,47 dólares en 2001 y 0,43 dólares en 2000. Uno de los factores que posiblemente influyó en el comportamiento de márgenes en 2002 fue el aumento de la competencia en las ventas al detalle, ya que el número de estaciones de servicio independientes de las compañías tradicionales se elevó a 7,7% del total, frente a sólo 3,4% en 2000. Por otra parte, 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, a partir de 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. En consecuencia, si bien el precio al consumidor final de este producto continuó siendo el más alto del Istmo Centroamericano, la brecha se acortó significativamente en 2002, en tanto que el de las gasolinas se ubicó muy cerca del promedio regional.

Por último, los márgenes ponderados en Panamá han sido muy estables durante el último trienio (0,40 dólares por galón) y significativamente menores que en 1999 (0,44 dólares), sin embargo, destaca que en 2002 la estabilidad se logró con aumento de márgenes en las gasolinas y reducción en el diesel. Los impuestos no se modificaron, a excepción de la disminución de un centavo de dólar por galón en la gasolina superior, realizada en 2000 de acuerdo con el programa de reducción de impuestos establecido en 1992 que ha sido estrictamente cumplido. Los precios al consumidor panameño son bajos y semejantes a los guatemaltecos, aunque con mayores márgenes y menores impuestos y fletes en Panamá.