



62º Congreso latinoamericano de
empresarios de combustible.

Cámara de Empresarios de Combustible

Costa Rica, Abril 2024.

ORGANIZA



Índice

- A. Antecedentes
- B. Mesa 1: Operación del mercado y niveles de participación por grupo
- C. Mesa 2: Fijación y estructura del precio de los combustibles
- D. Mesa 3: Exploración petrolera
- E. Mesa 4: Uso de etanol (biocombustible)

Antecedentes

La Comisión Latinoamericana de Empresarios de Combustible (CLAEC) es una asociación de cúpula integrada por las asociaciones de empresarios de combustible de los países de América Latina.

En cada congreso reafirma sus postulados, intercambiando experiencias entre las asociaciones que lo conforman, siempre pensando en el consumidor final y siendo un organismo técnico de consulta y propuestas para los distintos gobiernos de América Latina.

La edición 62 se desarrolló en Heredia Costa Rica entre el 24 y 27 de abril de 2024 y contó con la participación de diez delegaciones de empresarios, provenientes de Argentina, Brasil, Costa Rica, El Salvador, Honduras, México, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay.

Luego de varios días de trabajo e importantes intercambios de experiencias sobre los temas que se expresarán en este documento, se elaboró la “Carta de CLAEC – Cumbre de Heredia – Costa Rica” y se realizaron aportes con sugerencias para algunos gobiernos de América Latina.

Mesa 1: Operación del mercado y niveles de participación por grupo

Se constató que la situación política influye en el sector independientemente de las características regulatorias del mercado. El combustible, si bien es un commodity más, es “muy” relevante para todos los gobiernos de América Latina.

De las exposiciones surge que coexisten distintos modelos de distribución de combustible, algunos regulados, como Costa Rica, Uruguay y Honduras, mientras que los otros son libres, aunque los gobiernos tienen distintos tipos de incidencia en el mismo.

En todos los países existe un organismo rector que ejerce la gobernanza del sistema, si bien difiere de país a país, generalmente depende directa o indirectamente del Poder Ejecutivo (Ministerio de Economía o Industria). También encontramos la figura de un organismo regulador técnico en cada país, por ejemplo, ORSINERMIN en Perú, URSEA en Uruguay, Dirección General de Hidrocarburos, Energía y Minas en El Salvador, etc.

Solo en algunos países existe Ley específica de hidrocarburos y se tomó conocimiento que en Honduras se aprobará en el correr de este año una que tiene el impulso, entre otros, de la asociación local (ADHIPPE).

Entre los temas relevantes se destaca que todos los países de América Latina importan derivados de petróleo, ninguno es autosuficiente, independientemente de que tenga o no petróleo. A su vez, la actividad de refinación no está determinada por la existencia o no de petróleo y no todos los países refinan.

País	Refinería
Argentina	Si
Bolivia	Si
Brasil	Si
Colombia	Si
Costa Rica	No
Ecuador	Si
El Salvador	No
Guatemala	No
Honduras	No
México	Si
Paraguay	No
Perú	Si
Rep. Dominicana	Si
Uruguay	Si

Sobre la integración vertical, se destaca que está expresamente prohibida en Brasil, Costa Rica y Uruguay, mientras que en el resto de los mercados no ocurre lo mismo y es uno de los principales problemas según relatan los delegados presentes.

Hay mercados donde los niveles de integración vertical son muy elevados, como por ejemplo sucede en los países centro americanos o Paraguay, aunque los efectos negativos de la integración vertical trascienden a estos mercados. Si bien no hubo representantes del mercado chileno, se mencionó este ejemplo como el mercado más verticalizado de América, donde la figura del estacionero/gasolinero es casi inexistente en la actualidad.

La concentración económica es un fenómeno mundial y no escapa a este sector. Generalmente, la concentración económica y la integración vertical tiene una elevada correlación, siendo una de las principales amenazas y desafíos del sector “gasolinero” de América Latina.

En países donde la normativa lo permite, la asociación de pequeños empresarios formando una compañía mayorista permitió la continuidad en el sector de muchos gasolineros independientes, tal como sucedió en República Dominicana con la creación de Petronan y Ecopetróleo Dominicana.

Mesa 2: Fijación y estructura de precio de los combustibles

Como regla general, en los mercados regulados (Costa Rica, Honduras y Uruguay) los precios del combustible los fija el gobierno, mediante esquema de precio máximo o fijo, mientras que en los mercados libres los fija el mercado, aunque en estos mercados “libres” el gobierno influye en el precio de venta al público del combustible.

A continuación, algunos ejemplos de lo anterior:

En Brasil, PETROBRAS vende el combustible en el mercado interno, por debajo del precio internacional desde hace por lo menos tres meses.

En Argentina, a pesar que el precio está en ascenso, aún está por debajo del precio paridad de importación (por lo menos un 10%).

La compañía YPF (cuyo principal accionista es el Estado), que concentra el 57% del mercado de estaciones abanderadas, fija el precio a los estacioneros/gasolineros y estos no tienen ninguna posibilidad de apartarse del mismo.

En Paraguay el gobierno utiliza la estatal PETROPAR para anclar el precio de los combustibles.

En El Salvador el gobierno fija y publicita los precios de referencia, que si bien no obligan a los estacioneros/gasolineros condiciona el mercado.

A su vez, el Impuesto Especial del Combustible no se cobra cuando el crudo cotiza por encima de los U\$S 80 por barril.

En República Dominicana, al igual que en el caso anterior, se congela el impuesto según la cotización internacional del petróleo.

En Perú se utiliza el Fondo de Estabilización de Precios del Combustible para subsidiar el precio de venta al público a la población, se trata de un fondo que permanentemente está siendo capitalizado por el Estado.

En México se usa el Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) como variable de ajuste del precio de venta al público y semanalmente se publica cuanto de este impuesto resigna el gobierno en cada combustible líquido, al extremo que durante algunos periodos de tiempo tuvieron IEPS negativo.

El Presidente de la República se comprometió a que el precio del combustible no suba más que la inflación del país y semanalmente habla del tema en un programa televisivo, llegando incluso a individualizar estaciones de servicio que a su criterio tiene precios elevados.

En Honduras también existen subsidios, pero no fueron desarrollados en esta reunión.

A diferencia de los casos anteriores, en Costa Rica se carga un sobre precio a los combustibles líquidos de aproximadamente 2% para subsidiar el precio del GLP, mientras que en Uruguay se carga un sobre precio de aproximadamente 9% del precio de venta al público en el gasoil para subsidiar el precio del transporte público de pasajeros y en las gasolinas existe un subsidio reconocido en el cálculo del Precio Paridad de Importación para compensar la mezcla de Etanol.

En definitiva, independientemente de las características del mercado, se puede afirmar que el precio de venta al público del combustible líquido en América Latina obedece a criterios específicos internos, como impuestos, subsidios directos e indirectos entre otros, motivados por criterios políticos propios.

Respecto a la estructura de precio, se adjunta una tabla comparativa con la apertura de las principales variables:

	ARGENTINA	BRASIL	COSTA RICA	EL SALVADOR	GUATEMALA
Producto/molécula GASOLINA	51,00%	48,00%	46,75%	60,30%	67,10%
Impuestos	32,00%	35,00%	38,20%	18,00%	23,00%
Margen de distribución	17,00%	17,00%	13,20%	21,60%	10,00%
Subsidios que encarecen el precio	0,00%	0,00%	1,90%	0,00%	0,00%
Producto/molécula DIESEL	52,00%	55,00%	58,70%	56,70%	74,07%
Impuestos	29,00%	26,00%	24,20%	23,00%	15,00%
Margen de distribución	19,00%	19,00%	14,90%	20,20%	10,36%
Subsidios que encarecen el precio	0,00%	0,00%	2,10%	0,00%	0,00%

	HONDURAS	MEXICO	PERÚ	URUGUAY	DOMINICANA
Producto/molécula GASOLINA	61,50%	51,08%	58,00%	39,60%	42,95%
Impuestos	21,80%	39,96%	23,00%	45,00%	33,00%
Margen de distribución	16,70%	8,96%	19,00%	14,60%	23,90%
Subsidios que encarecen el precio	0,00%	0,00%	0,00%	0,80%	0,00%
Producto/molécula DIESEL	69,80%	54,38%	58,00%	54,10%	56,95%
Impuestos	11,80%	37,27%	23,00%	22,00%	22,00%
Margen de distribución	18,40%	8,35%	19,00%	14,90%	21,00%
Subsidios que encarecen el precio	0,00%	0,00%	0,00%	9,00%	0,00%

Notas:

- El costo del transporte está integrado al precio del producto o molécula.
- El margen de distribución se compone del margen mayorista más el margen minorista.
- Para calcular el margen de distribución en Argentina, al desconocerse el margen mayorista, se asignó el valor promedio del resto de países y se sumó el margen minorista.

Mesa 3: Exploración petrolera

Se constatan distintas realidades respecto a la exploración y explotación petrolera en América Latina.

En algunos mercados no hay exploración, ya sea por falta de inversión, baja expectativa de encontrar producto o simplemente por ausencia de un marco jurídico que lo habilite.

A continuación se puede observar un cuadro que detalla la existencia, o no, de petróleo en los distintos países que integran CLAEC.

País	Petróleo
Argentina	Si
Bolivia	Si
Brasil	Si
Colombia	Si
Costa Rica	No
Ecuador	Si
El Salvador	No
Guatemala	Si
Honduras	No
México	Si
Paraguay	No
Perú	Si
Rep. Dominicana	No
Uruguay	No

Los volúmenes de extracción difieren significativamente en cada país y varían con el tiempo, ya sea por los yacimientos encontrados, costos de extracción o cuestiones puramente políticas/económicas internas de cada país.

Otro dato relevante fue el expuesto por la delegación mexicana, quienes manifestaron que actualmente en su país es más barato importar combustible refinado que extraer y refinar crudo, por las ineficiencias internas.

Sobre este tema se concluyó que es beneficioso explorar y explotar petróleo siempre y cuando genere valor y beneficio a la sociedad.

Mesa 4: Uso de Etanol

De las presentaciones surge la coexistencia de distintas realidades respecto a la utilización de este biocombustible.

El país que más etanol mezcla es Brasil, con un 27%. A su vez, es el único mercado en el que se comercializa este energético en estado puro en sustitución de la gasolina.

Según se informó, la sensibilidad al precio es muy relevante, ya que, si el precio al público en estado puro supera el 70% del precio de la gasolina, deja de ser una opción interesante para el consumidor final y por ende baja significativamente su venta, en cambio, cuando el precio del etanol puro está por debajo del 70% del precio de la gasolina su consumo aumenta considerablemente. Esta sensibilidad al precio está relacionada con el valor calórico del etanol y el rendimiento de los vehículos, por lo que se concluye que los consumidores en Brasil priorizan precio en vez de otras variables, como por ejemplo: medio ambiente u otras.

A diferencia de lo que ocurre en otros mercados de América Latina, los consumidores brasileños pueden capturar esta eficiencia porque el 80% del parque automotor es flex fuel.

Otro rasgo distintivo del mercado brasileño es que mezclar etanol con gasolina abarata el precio al público de esta, por tanto, el objetivo en este país es continuar aumentando la mezcla mínima hasta alcanzar el 35% en el corto plazo.

Por último, se informó que se elabora con caña de azúcar y que actualmente se está evaluando utilizarlo en la producción de hidrógeno, o sea, generar con etanol la energía necesaria para la producción de hidrógeno.

En Argentina, actualmente se mezcla 12%, distribuyendo en partes iguales la caña de azúcar y los aceites vegetales.

Paraguay también registra mezclas superiores al 10% en las gasolinas, siendo la caña de azúcar un insumo relevante.

Como se puede observar a continuación, el resto de los países mezcla menos etanol en las gasolinas o simplemente no mezcla.

País	Etanol
Rep. Dominicana	9,80%
Uruguay	9,80%
Perú	7,80%
Colombia	7,00%
México	5,80%
Ecuador	5 a 8% (*)
Costa Rica	0%
El Salvador	0%
Guatemala	0%
Honduras	0%

(*) Solo en algunas ciudades

En varios países la normativa vigente exige que el etanol a mezclar sea de producción nacional, aunque no sucede lo mismo en todos.

Se compartieron experiencias sobre la gradualidad de las mezclas, esto significa que para alcanzar los niveles de mezcla actuales se comenzó mezclando menos y progresivamente fue aumentando la proporción de etanol, por ejemplo, en Uruguay la norma obligaba inicialmente a mezclar 2,5%, luego 5% y ahora obliga a mezclar un mínimo de 8,5%.

Se aprecian diferencias respecto a como se mezcla el etanol, algunos mercados lo hacen en línea en el camión cisterna (Ej: Brasil y Uruguay), mientras que en otros se mezcla en los depósitos y por ende se carga el producto ya mezclado al camión (Ej: Argentina, entre otros).

Como aspectos negativos, se mencionó el acortamiento de la vida útil de algunos equipos de la estación y en algunos mercados, la mezcla de etanol significa un encarecimiento del precio de la gasolina, como sucede en Uruguay.