



CÁMARA DE  
**INDUSTRIAS**  
DE GUAYAQUIL

# Evaluación de Políticas **Públicas**

Número 5

**ANÁLISIS DE LA COMPETITIVIDAD DE  
LOS PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES  
EN EL ECUADOR**

CON EL APOYO



Elaborado | Dirección de Estudios CIG

## 1. Antecedentes

- a) Mediante Decreto Ejecutivo #799, publicado en el Registro Oficial Suplemento #613 del 22 de octubre de 2015, el Presidente de la República, Rafael Correa Delgado, eliminó los subsidios de ciertos combustibles y estableció una política de fijación de los precios de venta a clientes nacionales de los diferentes segmentos (Industrial, Naviero Internacional, Naviero Nacional, Automotriz, Pesquero, Camaronero, etc.) basada en los costos de producción, transporte, almacenamiento y comercialización de EP Petroecuador, un margen de comercialización que puede variar de 0% a 100% más los tributos que fueran aplicables. La atribución para fijar los precios la delegó a EP Petroecuador.
- b) Los Segmentos afectados por la política de fijación de precios de venta basada en costos fueron: **Segmento industrial:** GLP, Diésel 2 y Diésel Premium, gasolinas y Fuel Oil; **Segmento transporte:** Diésel Premium para los vehículos de carga con placa internacional; el **Segmento naviero internacional:** Fuel Oil, Diésel 2 y Diésel Premium; **Segmento naviero nacional:** Diésel 2, Diésel Premium y gasolinas, excepto el Segmento pesquero nacional y camaronero.
- c) La política establecida mediante Decreto Ejecutivo #799 es contraria al funcionamiento de los mercados de combustibles a nivel mundial, en que los precios de venta de los combustibles se fijan diariamente en base a oferta y demanda bajo un esquema de libre mercado; además genera una atribución discrecional al Estado, utilizándola como medio recaudatorio y afectando la competitividad de muchos Segmentos de la economía y convierte a la empresa privada y los consumidores en el subsidiador del Estado.
- d) Mediante Decreto Ejecutivo #724 publicado en el Registro Oficial Suplemento 2 #475 del 25 de abril de 2019, el Presidente de la República otorgó el cambio de la facultad para la regulación de precios de los derivados de los hidrocarburos a la Agencia de Regulación y Control Hidrocarburífero – ARCH, entidad que a partir de agosto 2019 define los precios mensuales o semanales de los combustibles en el país.
- e) El actual gobierno del Presidente Moreno ha anunciado reiteradamente su intención de eliminar los subsidios de los combustibles y dejar la importación de los combustibles demandados por los diferentes Segmentos del país en manos de la empresa privada. Aun se siguen revisando reglamentos y esquemas de importación. La excepción serán los combustibles diésel y gasolina eco para el Segmento automotriz, para los cuales el gobierno seguirá estableciendo sus precios en base a un esquema de bandas según el Decreto Ejecutivo del 1054 de mayo del 2020. No está claro si el gobierno seguirá fijando precios y participando en el mercado de gasolina súper para el Segmento automotriz.

## 2. Oferta nacional e importación

Ecuador es un país productor de Diésel 2, Diésel Premium, Naftas de bajo octano y Fuel Oil. Sin embargo, la producción nacional de Diésel 2, Diésel Premium y Naftas no alcanza para cubrir la demanda interna de estos combustibles y por lo tanto, EP Petroecuador importa estos combustibles. Respecto al Fuel Oil, Ecuador es excedentario en su producción y el volumen que no se consume internamente lo exporta al mercado internacional.

A continuación las cifras de producción nacional e importación de Diésel 2 y Diésel Premium (Cuadro 1) y las cifras de producción de Fuel Oil (Cuadro 2):

**Producción/Importación de Diesel 2 - Volumen en TM**

	2015		2016		2017		2018		2019		2020*	
Diesel 2 (Producción Nacional)	771.665	44%	785.167	54%	819.941	61%	816.682	58%	568.885	40%	421.760	35%
Diesel 2 (Importación)	969.390	56%	663.512	46%	514.795	39%	582.360	42%	854.393	60%	768.905	65%
<b>Total TM/año</b>	<b>1.741.055</b>	<b>100%</b>	<b>1.448.679</b>	<b>100%</b>	<b>1.334.736</b>	<b>100%</b>	<b>1.399.042</b>	<b>100%</b>	<b>1.423.278</b>	<b>100%</b>	<b>1.190.665</b>	<b>100%</b>
Variación anual			-16,8%		-7,9%		4,8%		1,7%		-16,3%	

\*Cifras 2020: reales a mayo, proyectadas a diciembre

**Producción/Importación de Diesel Premium - Volumen en TM**

	2015		2016		2017		2018		2019		2020*	
Diesel 2 (Producción Nacional)	527.436	19%	976.423	35%	952.467	33%	898.282	29%	1.064.049	34%	656.891	27%
Diesel 2 (Importación)	2.243.922	81%	1.782.146	65%	1.904.930	67%	2.161.594	71%	2.044.916	66%	1.768.572	73%
<b>Total TM/año</b>	<b>2.771.358</b>	<b>100%</b>	<b>2.758.569</b>	<b>100%</b>	<b>2.857.397</b>	<b>100%</b>	<b>3.059.877</b>	<b>100%</b>	<b>3.108.965</b>	<b>100%</b>	<b>2.425.463</b>	<b>100%</b>
Variación anual			-0,5%		3,6%		7,1%		1,6%		-22,0%	

\*Cifras 2020: reales a mayo, proyectadas a diciembre

<b>TOTAL DEMANDA DE DIESEL</b>	<b>4.512.413</b>		<b>4.207.248</b>		<b>4.192.134</b>		<b>4.458.919</b>		<b>4.532.243</b>		<b>3.616.128</b>	
Variación anual			-6,8%		-0,4%		6,4%		1,6%		-20,2%	

Fuente: EP Petroecuador

**Cuadro 2**
**Producción- Volumen en TM**

	2015		2016		2017		2018		2019		2020*	
Fuel Oil (Consumo nacional)	1.992.672	78%	1.619.704	47%	1.233.816	34%	1.618.059	40%	1.391.218	38%	1.092.608	35%
Fuel Oil (Exportación)	551.777	22%	1.831.849	53%	2.436.490	66%	2.407.361	60%	2.240.046	62%	2.034.640	65%
<b>Total Consumo/Exportación</b>	<b>2.544.449</b>	<b>100%</b>	<b>3.451.553</b>	<b>100%</b>	<b>3.670.306</b>	<b>100%</b>	<b>4.025.420</b>	<b>100%</b>	<b>3.631.264</b>	<b>100%</b>	<b>3.127.248</b>	<b>100%</b>
Variación anual			35,7%		6,3%		9,7%		-9,8%		-13,9%	

\* Cifras 2020: reales a mayo, proyectadas a diciembre

Fuente: EP Petroecuador

### 3. Precios de venta de los combustibles vendidos por EP Petroecuador a los distintos segmentos, en su calidad de única abastecedora del país

La política vigente para establecer los precios de venta de los combustibles en el país considera los siguientes aspectos:

- Precios se fijan mensualmente, excepto para el precio del Fuel Oil para el Segmento Naviero Internacional que se fija semanalmente.
- Precios de venta están basados en costos de producción de EP Petroecuador más costos de transporte, almacenamiento, margen de comercialización y otros factores. Actualmente la ARCH utiliza los costos de un mes atrás al día de fijación de los precios mensuales (N-1).
- Fórmula o metodología de fijación de precios de venta no es pública ni transparente para el consumidor.

Sin embargo, la política de exportación de Fuel Oil e importación de Diesel 2 o Diesel Premium establecida por EP Petroecuador considera los siguientes aspectos, conforme a las prácticas mundiales de mercados de “commodities”:

- Precios de exportación o importación se establecen diariamente (el día de la exportación o importación) en base a indicador de mercado aplicando premio o castigo según licitación pública correspondiente realizada por EP Petroecuador.
- Precios de exportación o importación están basados en base a oferta y demanda, son precios de mercado internacional.
- Mecanismo de fijación de precio de exportación o importación es pública y transparente.

Por lo tanto, existe una incongruencia en el tratamiento al consumidor interno ecuatoriano de combustibles versus las políticas estatales de exportación e importación de estos derivados, generando ineficiencias en nuestro comercio exterior y en el transporte marítimo de carga, falta de competitividad y altos costos de producción en la industria ecuatoriana.

Para la industria de bunkereo ecuatoriana (Segmento Naviero Internacional), la distorsión es aún mayor, pues EP Petroecuador da un tratamiento conforme a políticas internacionales a los traders a quienes compra o exporta los combustibles que abastecen o se abastecen de los mercados con quienes compite el bunkereo nacional. Adicionalmente, para este segmento el combustible adquirido es su materia prima y costo de venta, mientras que para los demás segmentos el combustible que provee EP Petroecuador es parte sus costos de producción.

#### 3.1. Fuel Oil

- El 62% del Fuel Oil ecuatoriano es exportado (cifras año 2019) a través de concursos internacionales públicos (tenders) y/o acuerdos de pre-venta. Los precios de exportación establecidos en los tenders representan el valor de mercado de este combustible y este precio se establece en base al marcador internacional PLATTS USGC HSFO (United States Gulf Coast High Sulphur Fuel Oil). Las exportaciones de Fuel Oil vía tenders se las realiza mediante fórmulas que incluyen un diferencial o castigo sobre el marcador PLATTS. Las últimas exportaciones de Fuel Oil que ha realizado EP Petroecuador se han cerrado con los siguientes diferenciales (Cuadro 3):

**Cuadro 1**

Fecha	castigo/premio US\$/bbl	castigo/premio US\$/TM*	Indicador	bbls	Adjudicatario	Producto
2/12/2015	-2.33	-15.4	USGC 3% Waterborne	190,000	Trafigura	FO4
22/3/2016	-2.40	-15.2	USGC 3% Waterborne	380,000	Arkham	FO6
23/6/2016	-1.49	-9.4	USGC 3% Waterborne	950,000	Trafigura	FO6
24/4/2017	-2.18	-14.4	USGC HSFO	1,330,000	Glencore	FO4
17/5/2017	-2.37	-15.0	USGC HSFO	1,520,000	Trafigura	FO6
22/9/2017	-1.88	-12.4	USGC HSFO	1,140,000	Vitol	FO4
29/9/2017	-1.68	-10.6	USGC HSFO	1,900,000	Glencore	FO6
7/3/2018	-1.79	-11.3	USGC HSFO	760,000	Glencore	FO6
15/5/2018	-2.20	-13.9	USGC HSFO	1,710,000	PMI Trading	FO6
3/7/2019	-3.75	-23.7	USGC HSFO	1,330,000	Glencore	FO6
5/8/2019	-0.69	-4.6	USGC HSFO	360,000	Freepoint Commodities LLC	FO4
29/11/2019	-1.88	-12.4	USGC HSFO	380,000	Freepoint Commodities LLC	FO4
26/12/2019	3.5	23.1	USGC HSFO	950,000	Lukoil Pan Americas	FO4
9/3/2020	-1.92	-12.7	USGC HSFO	1,140,000	Lukoil Pan Americas	FO4

**FUENTE: EP Petroecuador**

En el año 2018, el destino de la exportaciones de Fuel Oil ecuatoriano fue el siguiente (Cuadro 4):

**Cuadro 4**
**Exportación Fuel Oil - EP Petroecuador**

Destino	TM	%
PANAMA	1,997,629	82%
UNITED STATES	146,421	6%
MEXICO	109,363	5%
HONDURAS	107,316	4%
EL SALVADOR	59,046	2%
NICARAGUA	8,564	0%
<b>Total general</b>	<b>2,428,340</b>	<b>100%</b>

**Fuente: Empresa de manifiestos**

b) Los mayores demandantes de Fuel Oil en el mercado interno son (Cuadro 5):

**Cuadro 2**

Sector en TM	2018		2019		2020*	
Eléctrico - Subsidiado	478.869	34%	492.573	39%	472.087	64%
Industrial - No subsidiado	277.666	20%	266.146	21%	238.337	32%
Marino - No subsidiado	640.125	46%	513.102	40%	28.042	4%
<b>Total consumo</b>	<b>1.396.661</b>	<b>100%</b>	<b>1.271.821</b>	<b>100%</b>	<b>738.465</b>	<b>100%</b>

**\*Cifras 2020: reales a mayo, proyectados a diciembre**
**Fuente: Reportes estadísticos EPP**

c) La refinería de La Libertad destina principalmente su producción de Fuel Oil 4 al Segmento Eléctrico, luego a las necesidades del Segmento industrial y el remanente abastece al Segmento Naviero Internacional, pues las exportaciones se realizan principalmente desde la refinería de Esmeraldas. A partir de enero del 2020 ha disminuido la demanda de Fuel Oil naviero desde la refinería de La Libertad debido a que este producto no cumple especificaciones de contenido de azufre establecidos por normas internacionales y

que rigen a partir de esta fecha. Esto ha causado que se incrementen las exportaciones de Fuel Oil producido en La Libertad.

- d) **Precios de Fuel Oil para el Segmento Industrial:** El Fuel Oil producido en la refinería de La Libertad abastece la demanda del Segmento industrial de la región sur del país, los principales consumidores se encuentran en la Costa, pues en la región Sierra el Segmento industrial consume poco Fuel Oil. En el período enero-2016 hasta mayo-2020, el precio de venta del Fuel Oil ecuatoriano para el Segmento industrial ha sido menor en US\$1.60/TM al precio de la exportación, sin embargo, en lo que va del 2020, el promedio del precio al Segmento industrial ha sido US\$ 71.90 /TM superior al precio de exportación de este producto (Cuadro 6):

Cuadro 3

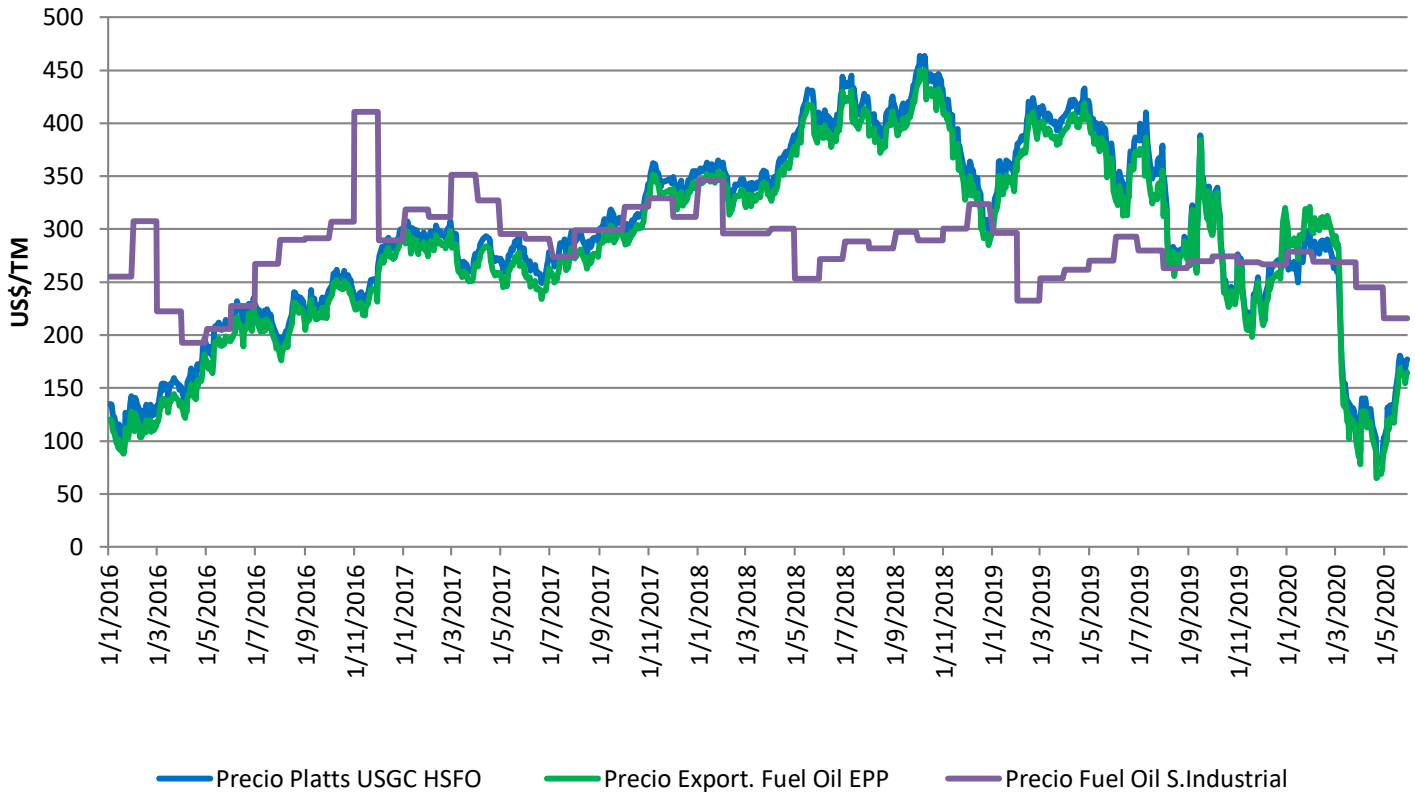
Precio EPP del Fuel Oil S.Industrial & Exportación				
promedios ponderados - US\$/TM				
Año	Precio de venta al S.Industrial	Precio de exportación EPP	Precio de venta al S.Industrial vs Precio de Exportación	
	A	B	C = A - B	% = C/B
2016-2020	284.3	285.9	-1.6	-0.5%
2020*	263.6	191.8	71.9	37.5%
2019	271.4	316.5	-45.0	-14.2%
2018	286.1	371.3	-85.2	-22.9%
2017	311.3	277.5	33.8	12.2%
2016	272.1	185.7	86.4	46.5%
* Hasta mayo del 2020				

Fuente: EP Petroecuador

- e) El cuadro 6 y el gráfico 1, evidencia que la la tendencia de los precios de venta del Fuel Oil establecido por el Estado para el Segmento Industrial no es acorde al mercado internacional, generando distorsiones en cada año. Es así que, en los años 2018 y 2019, los precios de venta del Fuel Oil para el Segmento Industrial estuvieron \$85.2 y \$45 por debajo del precio de exportación, equivalente a un 23% y 14% respectivamente. Caso contrario, en los años 2016, 2017 Y 2020 las cifras analizadas determinan precios de Fuel Oil superior al precio de exportación en 47%, 12% Y 38% respectivamente:

Gráfico 1

**Comparativo precios**  
**Precio de venta de Fuel Oil al S.Industrial - Precio Platts USGC HSFO -Precio de Exportación FO4 EPP**  
**Enero 2016 a Mayo 2020**



Fuente: EP Petroecuador & PLATTS BUNKERWIRE

- f) Desde el 1 de enero hasta el 31 de mayo de este año, el precio del Fuel Oil 4 a nivel regional ha caído en un 37% conforme al marcador Platts USGC HSFO (WB), el mismo marcador con el que EP Petroecuador realiza los tenders de las ventas internacionales de este combustible. El punto más bajo de este precio de exportación fue el 21 de abril, en que se situó en US\$79.83/TM lo cual representó una disminución del 73% en relación al precio de inicio de año. La mayor distorsión de precios de venta de Fuel Oil fijado para el Segmento industrial se observa el mismo día 21 de abril de 2020 debido a la caída de los precios de los combustibles a nivel mundial y al haber establecido la ARCH el precio de venta del Fuel Oil para el mes de abril en US\$ 0.917205/Gl versus un precio de exportación US\$ 0.372619/Gl generando al Estado un margen del 146.15% sobre su precio de exportación (Cuadro 7):

Cuadro 7

Fuel Oil 21 de abril 2020	Precio por galón
Precio de exportación EPP	\$0.372619
Precio de venta al Segmento industrial	\$0.917205
Diferencia US\$	\$0.544586
<b>Margen bruto %</b>	<b>146.15%</b>

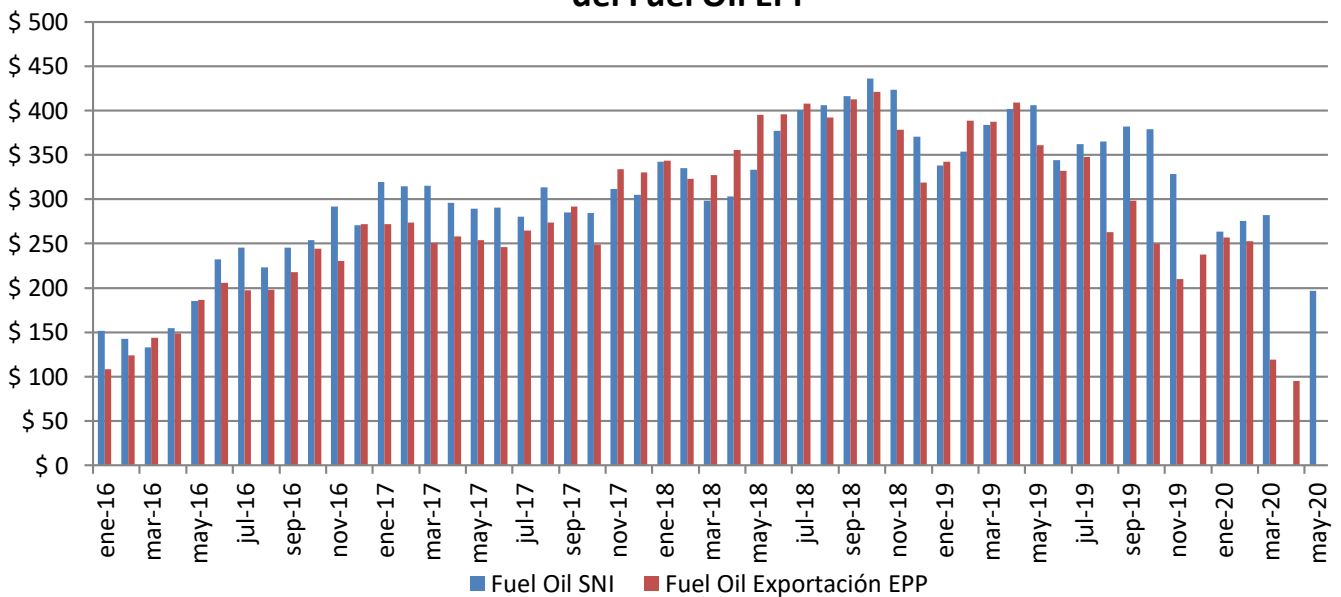
Fuente: EP Petroecuador

- g) **Precio de venta de Fuel Oil para el Segmento Naviero Internacional:** El Fuel Oil destinado para el Segmento Naviero Internacional es producido en la refinería de La Libertad y es exactamente el mismo producto que consume el Segmento industrial, por lo que tienen el mismo costo de producción.

El Fuel Oil destinado al Segmento industrial genera un costo marítimo de transporte a EP Petroecuador en el trayecto La Libertad-Tres Bocas, por lo que este producto tiene un costo superior para el Estado por su componente logístico. Sin embargo, históricamente el precio de venta para el Segmento Naviero Internacional ha tenido un precio de venta muy superior al precio de venta para el Segmento industrial y al precio de exportación. En el período enero de 2016 hasta mayo de 2020, el precio de venta para el Segmento Naviero Internacional fijado por el Estado ha sido \$42.1/TM superior al precio de exportación (15%) y tampoco sigue la tendencia de los mercados internacionales, generando una distorsión en el precio de venta del Fuel Oil a nivel internacional y una desventaja competitiva al mercado de bunkereo ecuatoriano que compite con el mercado panameño el cual ofrece un producto adquirido a EP Petroecuador (Cuadro 8 y Gráfico 2) a un precio inferior.

Gráfico 2

**Precio de venta de Fuel Oil al SNI ponderado vs Precio de Exportación del Fuel Oil EPP**



Fuente: EP Petroecuador

Cuadro 8

Precio EPP del Fuel Oil SNI & Exportación promedios ponderados - US\$/TM				
Año	Precio de venta al SNI	Precio de Exportación	Precio S.Ind vs Precio de Exportación	
	A	B	C = A - B	% = C/B
2016-2020	328.0	285.9	42.1	15%
2020*	264.7	191.8	72.9	38%
2019	367.5	316.5	51.1	16%
2018	374.8	371.3	3.6	1%
2017	296.6	277.5	19.0	7%
2016	205.4	185.7	19.7	11%

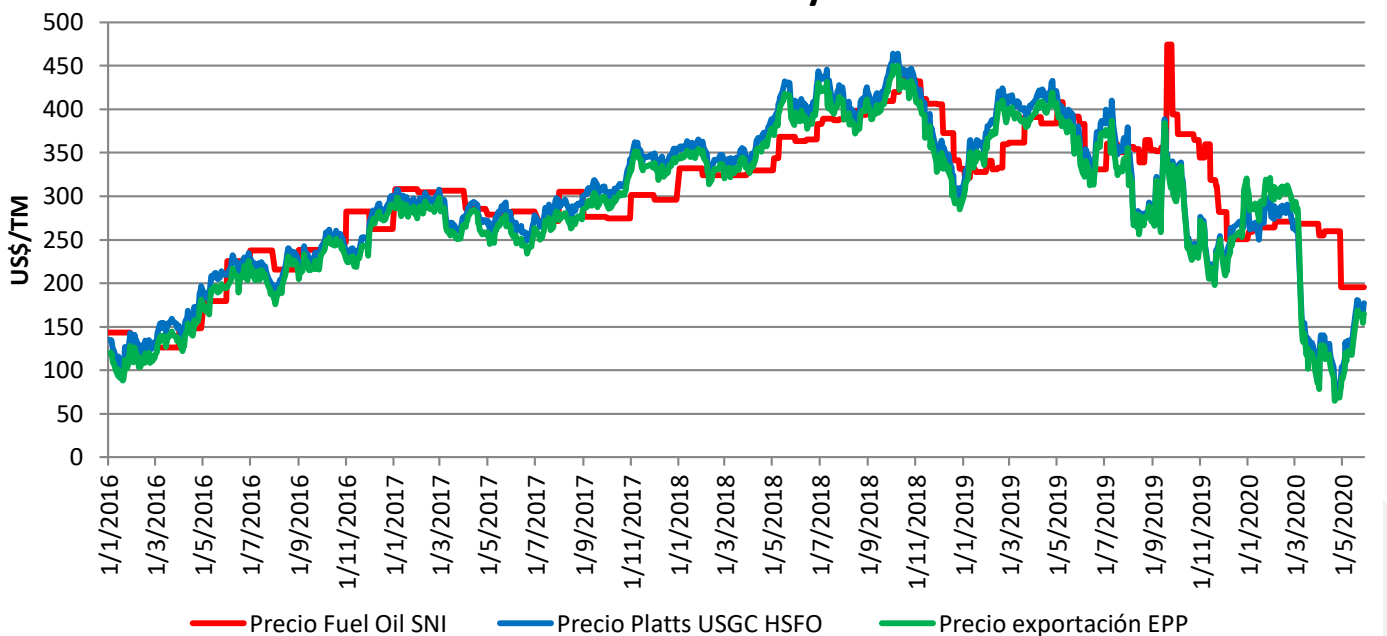
\* A Mayo del 2020

Fuente: EP Petroecuador

- h) El negocio de bunkereo en el país, denominado Segmento Naviero Internacional (SNI) por EP Petroecuador, compite contra mercados regionales como Panamá, Callao y algunos puertos de EEUU por lo que su precio debe reflejar niveles y tendencias del mercado internacional. El gráfico a continuación muestra las distorsiones existentes entre el precio de venta fijado por EP Petroecuador de los combustibles para las comercializadoras del SNI versus el mercado y el precio de exportación de Fuel Oil por parte de EP Petroecuador que si se ajusta a fórmulas que siguen las tendencias de mercado (Gráfico 3).

Gráfico 3

**Fuel Oil Precio de venta al SNI - Precio Platts USGC HSFO - Precio de exportación Fuel Oil EPP  
Enero 2016 - Mayo 2020**



Fuente: EP Petroecuador & PLATTS BUNKERWIRE

- i) La mayor distorsión de precios de venta del Fuel Oil fijado para el Segmento Naviero Internacional se observa el día 21 de abril de 2020 debido a la caída de los precios de los combustibles a nivel mundial y al haber establecido la ARCH el precio de venta del Fuel Oil para el SNI, para la semana correspondiente en US\$259.93/TM, generando al Estado un margen del 163% sobre su precio de exportación (Cuadro 9):

Cuadro 9

Fuel Oil 21 abril 2020	Precio por TM
Precio de exportación	\$98.85
Precio de venta al Segmento Naviero Internacional	\$259.93
Diferencia US\$	\$161.08
<b>Margen bruto %</b>	<b>163%</b>

Fuente: EP Petroecuador & PLATTS BUNKERWIRE

### 3.2. Diésel 2

- a) EP Petroecuador produce el 40% del Diésel 2 que demanda el mercado ecuatoriano, el 60% es importado. Los precios de importación se establecen en los tenders públicos con traders internacionales, utilizando el marcador USGC No.2 de la costa del golf de los EEUU. En el año 2019, EP Petroecuador importó 854,393 TM de Diésel 2 a través de tenders internacionales indexados al marcador PLATTS USGC (United States Gulf Coast) No.2 y los premios pagados en las últimas importaciones fueron los siguientes (Cuadro 10):

**Cuadro 10**

#### Importación de Diesel 2

Fecha	castigo/premio US\$/bbl	castigo/premio US\$/TM	Indicador	bbls	Adjudicatario
16/10/2015	4.88	36.07	Diesel N°2 USG	2,900,000	Noble
23/2/2016	2.41	17.81	Diesel N°2 USG	2,880,000	BB Energy
15/12/2016	2.49	18.40	Diesel N°2 USG	1,200,000	PTT Int.Trading
14/3/2017	3.49	25.79	Diesel N°2 USG	1,200,000	Vitol
11/7/2017	-0.08	-0.59	Diesel N°2 USG	1,200,000	Petrochina
13/12/2017	4.28	31.63	Diesel N°2 USG	960,000	Glencore
13/4/2018	3.64	26.90	Diesel N°2 USG	2,400,000	Glencore
13/11/2018	3.83	28.31	Diesel N°2 USG	3,120,000	Trafigura
14/5/2019	2.18	16.11	ULSD USGC Promp	2,250,000	Trafigura
18/9/2019	4.15	30.67	ULSD USGC Promp	2,750,000	Glencore
24/3/2020	3.58	26.46	ULSD USGC Promp	2,750,000	Glencore

**fuelle: EP Petroecuador**

- b) En el período enero-2016 a mayo de 2020, el precio de venta del Diésel 2 que provee EP Petroecuador a los Segmentos Industrial, Naviero Nacional y Naviero Internacional ha sido 15% superior al precio de importación de Diésel 2 de EPP, sin embargo, de enero a mayo del 2020 el promedio del precio de venta a los Segmentos Industrial y Naviero Nacional e Internacional ha sido 42% superior al precio de importación (Cuadro 11).

**Cuadro 11**

Precio EPP del Diésel 2 S.Industrial, Naviero & Importación promedios - US\$/TM				
Año	Precio de venta Diésel 2 al S.Industrial, SNN & SNI	Precio de Importación Diésel 2 EPP	Diferenciales	
	A	B	C = A - B	% = C / B
2016-2020	587.06	509.52	77.54	15%
2020*	591.40	416.07	175.34	42%
2019	659.28	595.03	64.26	11%
2018	675.91	623.22	52.69	8%
2017	530.61	470.02	60.59	13%
2016	483.85	403.71	80.14	20%

\* a mayo 2020

**Fuente: EP Petroecuador & PLATTS BUNKERWIRE**

- c) En el año 2020 el día que se registra la mayor diferencia se da el 18 de marzo de 2020 debido a la caída de los precios de los combustibles a nivel mundial y al haber establecido la ARCH el precio de venta del Diésel 2 para el mes de marzo en US\$2.11999/Galón, generando al Estado un margen del 149.8% sobre su precio de importación (Cuadro 12):

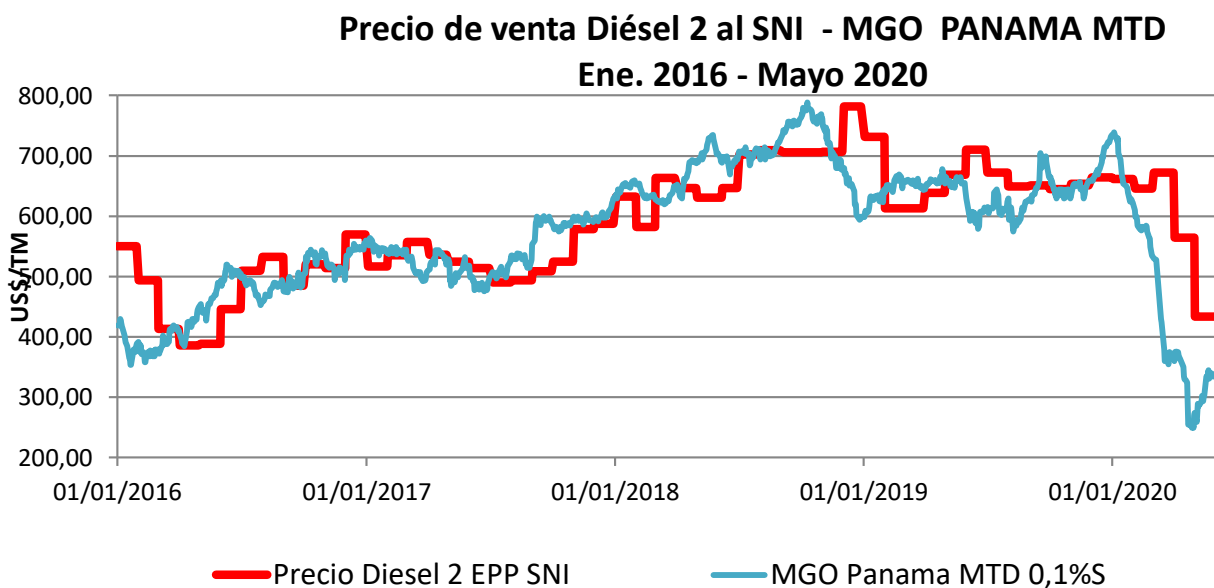
Cuadro 12

Diésel 2	Precio por Galón
Precio de venta del Diésel 2 a los Segmentos SNI & Industrial marzo 18/2020	\$2.11999
Precio de importación Diésel 2 EPP marzo 18/2020	\$0.84881
Diferencia US\$	\$1.2712
Margen bruto %	149.8%

Fuente: EP Petroecuador & PLATTS BUNKERWIRE

- d) Otro indicador internacional comparable es el Platts Marine Diesel Oil Panamá, y los precios de venta del Diésel 2 las comercializadoras del Segmento Naviero Internacional, en el promedio de enero 2016 hasta mayo del 2020, han estado US\$ 13.57/TM por encima del precio al cliente final en Panamá, siendo el contenido de azufre del diésel vendido en Panamá la quinta parte del Diésel 2 ecuatoriano. Por lo tanto, el mercado ecuatoriano de bunkereo no ha estado en capacidad de competir con otros puertos de la región pues el precio del Diésel 2 históricamente no ha sido competitivo. A pesar de que Panamá es un país que no produce combustibles, el precio del Diésel 2 siempre ha sido más competitivo que el ecuatoriano (Gráfico 4 y Cuadro 13).

Gráfico 4



Fuente: EP Petroecuador MTD = Metric Ton Delivered (precio al cliente final por tonelada métrica entregada, este precio a diferencia del precio de venta de EP Petroecuador al SNI, incluye el transporte y la entrega al cliente final).

**Cuadro 13**

AÑO	Diésel 2 Precio de venta al SNI US\$/TM**	MGO Panamá MTD 0,1% US\$/TM	Diferenciales A - B	
	A	B	D = A - B	% = D/B
<b>Promedio</b>	<b>587.06</b>	<b>573.49</b>	<b>13.57</b>	<b>2.3%</b>
2020*	591.40	457.49	133.92	29%
2019	659.28	642.98	16.30	3%
2018	675.91	688.74	-12.82	-2%
2017	530.61	544.31	-13.71	-3%
2016	483.85	465.20	18.66	4%

MTD: Metric Ton Delivered *precio al cliente final por tonelada métrica entregada*

\* Enero a Mayo 2020

\*\* Precio incluye IVA

**Fuente: EP Petroecuador & PLATTS BUNKERWIRE**

### 3.3. Diésel Premium

- En el año 2019, la refinería de EP Petroecuador en Esmeraldas produjo 1'064,049 TM de Diésel Premium, producto que en la actualidad abastece principalmente al Segmento Automotriz, el volumen importado equivale al 66% de la demanda nacional de este producto (Ver cuadro n°1 de producción de diésel).
- En el año 2019, EP Petroecuador importó 2,044,916 TM de Diésel Premium a través de tenders internacionales indexados al marcador PLATTS USGC ULSD (United States Gulf Coast Ultra Low Sulphur Diesel) y los diferenciales pagados en las últimas importaciones fueron los siguientes (Cuadro 14):

**Cuadro 14**

#### Importaciones de Diesel Premium

Fecha	castigo/premio US\$/bbl	Indicador	bbls (000)	Adjudicatario
15/9/2015	3.29	ULSD USGC	2,900	Trafigura
27/9/2016	-0.34	ULSD USGC	3,600	Trafigura
5/1/2017	-0.54	ULSD USGC	2,400	Trafigura
22/9/2017	-0.56	ULSD USGC	2,400	Vitol
27/11/2017	-0.22	ULSD USGC	2,640	Trafigura
28/2/2018	1.19	ULSD USGC	3,120	BB Energy
15/6/2018	2.84	ULSD USGC	3,900	Glencore
3/12/2018	3.51	ULSD USGC	3,120	Gunvor
14/5/2019	4.98	ULSD USGC	2,750	Trafigura
18/9/2019	4.15	ULSD USGC	2,750	Glencore
16/12/2019	4.76	ULSD USGC	3,360	Trafigura

**fuentes: EP Petroecuador**

- a) En el período enero del 2016 a mayo del 2020, el precio de venta del Diésel Premium que provee EP Petroecuador a los Segmentos Industrial, Naviero Nacional y Naviero Internacional ha sido 18% superior al costo de importación de Diésel Premium de EP Petroecuador, sin embargo de enero a mayo del 2020 el promedio del precio de venta del Diésel Premium a los diferentes Segmentos ha sido 44% superior al precio de importación (Cuadro 15).

**Cuadro 15**

Precio EPP del Diésel Premium S.Industrial, Naviero & Importación promedios - US\$/TM				
Año	Precio de venta al S.Industrial & SNI	Precio de Importación DP EPP	Diferenciales S.Ind - Importación	
	A	B	C = A - B	% = C / B
<b>2016-2020</b>	<b>633.89</b>	<b>536.17</b>	<b>97.72</b>	<b>18%</b>
2020*	610.95	425.01	185.94	44%
2019	690.67	615.61	75.06	12%
2018	723.58	646.97	76.61	12%
2017	580.82	499.45	81.38	16%
2016	552.91	426.11	126.80	30%

\* a mayo 2020

**Fuente: EP Petroecuador & PLATTS Bunkerwire**

- b) En el año 2020 el día que se registra la mayor diferencia se da el 18 de marzo de 2020 debido a la caída de los precios de los combustibles a nivel mundial y al haber establecido la ARCH el precio de venta del Diesel Premium al SNI y el Segmento Industrial para el mes de marzo en US\$2.128756/Galón, generando al Estado un margen del 99.52% sobre su precio de importación (Cuadro 16):

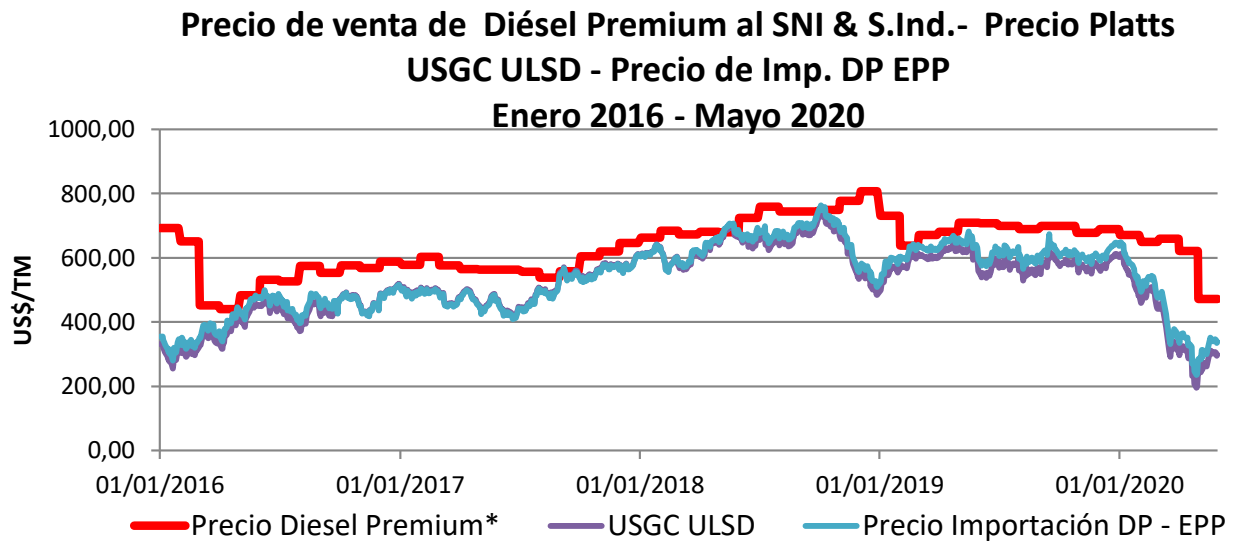
**Cuadro 16**

Diésel Premium	Precio por Galón
Precio de venta DO2 al SNI & S.Industrial marzo 18/2020	\$2.12876
Precio de importación DO2 EPP marzo 18/2020	\$1.06690
Diferencia US\$	\$1.06185
<b>Margen bruto %</b>	<b>99.52%</b>

**Fuente: EP Petroecuador & PLATTS Bunkerwire**

- c) Los precios de venta establecidos por EP Petroecuador y la Agencia de Regulación y Control Hidrocarburífero para el Diésel Premium no siguen la tendencia de los mercados internacionales y genera falta de competitividad al negocio de bunkereo ecuatoriano.
- d) La industria de bunkereo proyecta que se requerirán entre 258,000 y 395,000 TM adicionales de Diésel Premium para atender la demanda proyectada del año 2020 para el bunkereo a partir de la regulación OMI 2020. Este volumen actuará como catalizador para la venta de entre 90,000 y 140,000 TM de FO4 al año, convertidas mediante mezcla con Diésel Premium en IFO's con menos de 0.5% de contenido de azufre, conforme lo exige la resolución OMI 2020 (Gráfico 5 y Cuadro 17)

Gráfico 4



Fuente: EP Petroecuador

Cuadro 17

Período**	USGC ULSD US\$/TM	Precio de Importación DP - EPP	Precio de venta del Diésel Premium al SNI & S.Ind. * US\$/TM	Diferenciales Precio de Importación DP EPP- Precio USGC ULSD		Diferenciales Precio de venta DP al SNI & S.Ind - Precio USGC ULSD		Diferenciales Precio de venta DP al SNI & S.Ind.- Precio de Importación DP EPP	
	A	B	C	D = B - A	% = D / A	E = C - A	% = E / A	F = C - B	% = F / B
<b>Promedio</b>	<b>519.33</b>	<b>536.17</b>	<b>633.89</b>	<b>16.84</b>	<b>3.2%</b>	<b>114.56</b>	<b>22.1%</b>	<b>97.72</b>	<b>18.2%</b>
2020	387.46	425.01	610.95	37.55	9.7%	223.49	57.7%	185.94	43.7%
2019	584.34	615.61	690.67	31.26	5.4%	106.33	18.2%	75.06	12.2%
2018	632.82	646.97	723.58	14.15	2.2%	90.75	14.3%	76.61	11.8%
2017	503.22	499.45	580.82	-3.77	-0.7%	77.61	15.4%	81.38	16.3%
2016	408.91	426.11	552.91	17.20	4.2%	144.01	35.2%	126.80	29.8%

\* Incluye IVA

\*\* A mayo 2020

Fuente: EP Petroecuador & PLATTS BUNKERWIRE

- e) Las comercializadoras del SNI han solicitado a EP Petroecuador ser abastecidos de Diésel Premium, pues es indispensable para la creación de IFOs de bajo azufre que se demandarán a partir de la resolución OMI 2020. El Diésel Premium se constituirá en la herramienta necesaria para la venta del Fuel Oil ecuatoriano en el Segmento de bunkereo.

#### 4. Conclusiones

1. La Política Estatal para fijar los precios de los combustibles para el mercado interno ha sido un instrumento recaudatorio que genera falta de competitividad a la industria y al comercio exterior del país.
2. Para el negocio de bunkereo ecuatoriano, la política Estatal impide el ingreso de divisas al país por \$300 a \$600 millones anuales, importantes para dinamizar la producción y mejora la liquidez en la economía.

3. El sistema de fijación de precios para la exportación e importación de combustibles al país es acorde al mercado internacional con precios basados en oferta y demanda, en beneficio de los traders de combustibles; mientras el consumidor ecuatoriano que genera empleo, paga impuestos e invierte en el país no tiene otra alternativa que adquirir los combustibles provistos por EP Petroecuador a precios fuera de mercado.

## 5. Recomendaciones de mejora en la política pública

Para poder concretar las inversiones proyectadas por el sector privado en infraestructura de almacenamiento y buques tanqueros, suplir el déficit de combustibles de bajo azufre y ofrecer combustibles a precios competitivos a los diferentes sectores de la economía que no gozan de subsidios, el sector privado está a la expectativa de un marco legal en materia de hidrocarburos, tributario y aduanero que les permita concretar las inversiones e importar combustibles competitivamente. Dentro de este marco normativo se deberían hacer reformas en aspectos como:

1. Dejar de otorgar la distribución exclusiva de los combustibles a EP Petroecuador, y permitir que la empresa privada pueda incursionar en la distribución.
2. Las distribuidoras o comercializadoras del sector privado que deseen importar, sólo deberían calificarse ante la ARCH, estar sujetas a los controles y sanciones de ésta en calidad del ente regulador del Estado; y tener libertad de comercializar los combustibles sin necesidad de la intervención de EP Petroecuador.
3. La legislación debe considerar condiciones de competencia similares para el sector privado y EP Petroecuador, al cual este último, no tiene que especificar el destino de los combustibles que importa para uso específico de cada sector, en su lugar deben existir reglas claras y equitativas para el sector privado y público.
4. Para que la empresa privada pueda incursionar en la importación de combustibles, los precios deben estar fijados por libre competencia; oferta y demanda, no solo del mercado interno sino del mercado mundial. No hacerlo así es una amenaza para la sostenibilidad del negocio privado, al tener el Estado la potestad de fijar los precios de venta de los combustibles que importe el sector privado y eliminar la libre competencia en perjuicio del consumidor y la industria ecuatoriana.
5. En virtud de lo anterior, se debe establecer una fórmula de fijación de precios distinta a la actual, que esté atada a indicadores internacionales en condiciones similares a los mecanismos de precios que maneja EP Petroecuador para la exportaciones e importaciones de combustibles.
6. La ARCH no debería establecer los volúmenes que pueden importar o exportar las comercializadoras. Este requisito se contrapone a los principios de comercio justo y eficiencia económica, además perjudica al consumidor final de combustibles ya que no podrá beneficiarse de una economía con precios sujetos al mercado.
7. Considerando la dinámica del negocio petrolero y la fluctuación de precios altamente sensible en el negocio de “commodities” a nivel mundial, es necesario que la empresa privada cuente con procedimientos ágiles para la importación de hidrocarburos al país, en condiciones similares a los que goza EP Petroecuador.
8. En el ámbito tributario, para que sea un mercado en el que haya real competencia y las mismas reglas del juego que tiene EP Petroecuador, la importación de combustibles por parte del sector privado también debe estar gravada con tarifa 0% de IVA y exonerada del pago del 5% del impuesto a la salida de divisas (ISD). A nivel mundial, los márgenes de comercialización de combustibles, están en el orden del 1% al 3,5%; si la empresa privada paga el ISD quedaría fuera de mercado y el negocio de importación de combustibles no sería económicamente viable.