



**ANÁLISIS DEL MERCADO
DE HIDROCARBUROS
NOVIEMBRE 2021**

Contenido

Recuperación y precios altos	3	La producción en recuperación	16
El golpe va pasando	4	El Perú sigue siendo un importador neto	17
Demanda	5	El Perú cada vez es más deficitario en GLP	18
Gasolina: Aún con rezagos	6	Una mejora en el déficit de diésel	19
Turbo: El producto más golpeado	7	Mayor producción de gasolina de 90	20
GLP: En sendos avances	8	Precios al ritmo del mercado externo	21
Diésel: El combustible de mejor perfil	9	Buen momento financiero	22
Residual: Aún no marca una recuperación sólida	10	Inversiones en exploración languidecen	23
El transporte sigue siendo una actividad clave	11	Anexos	24
El sector residencial prefiere el GLP	12		
Cambios en preferencias de los sectores industrial y minero ..	13		
El GLP se mantienen como principal energético domiciliario ...	14		
Las fugas de gas son el principal problema al usar el GLP domiciliario	15		
Oferta	16		

Recuperación y precios altos

La pandemia del Covid-19 ha generado en el Perú una recesión después de 22 años y casi tan fuerte como la observada en 1989. El Perú crecería, según las recientes proyecciones de analistas internacionales de Bloomberg, alrededor de 11% en el 2021, luego de haber retrocedido en el 2020 a una tasa de 11.1%.

El rebote o crecimiento del 2021 está respaldado por el continuo progreso contra la pandemia, mayor holgura para la realización de actividades que estuvieron restringidas en los meses más críticos de la pandemia en el 2020 y el avance favorable de las vacunas. Respecto a esto, los avances hasta setiembre del 2021 estaban por encima de lo esperado, según rangos etarios, y auguran un avance auspicioso.

Los principales riesgos que enfrenta el crecimiento económico pasan por una potencial tercera ola o la aparición de nuevas variantes del virus. Si bien es poco probable el retorno a medidas extremas (el Perú fue uno de los países con la cuarentena más rígida del mundo) como la observada en el 2020, las medidas de distanciamiento que se mantendrán por un, aún, periodo prolongado, impacta sobre el turismo y centros y actividades de recreación y menor aforo, tendrán impacto sobre la demanda del petróleo en el 2021.

Otros riesgos que reducirían el crecimiento son mayores fricciones en la esfera política y la implementación de medidas controversiales que podrían socavar la confianza empresarial y del consumidor.

En el 2022, el crecimiento económico peruano se acercaría a valores más similares a los de prepandemia. Según Bloomberg, este sería 3.64%; no obstante, a nivel local, las estimaciones son más pesimistas y fluctúan entre 1.5% y 2%. Esto dificultaría la consolidación de la recuperación de la demanda de hidrocarburos líquidos.

En este contexto de recuperación, los precios a nivel local de los diferentes combustibles se han incrementado notoriamente respecto del 2020 e incluso del periodo prepandemia. Por un lado, los principales marcadores internacionales de los hidrocarburos y commodities energéticos (Brent, WTI, Mont Belvieu, Henry Hub) han presentado una aceleración de sus valores de mercado.

La situación es una respuesta a la mayor demanda global, restricciones en las cadenas mundiales de suministro, cuestiones climáticas (menos viento y periodos de inviernos más intensos) y a los diferentes planes de estímulo de las principales economías del mundo para salir de la recesión del 2020. Por otro lado, factores internos empujaron la depreciación de la moneda local e incrementaron el precio del dólar a nuevos máximos históricos.

Las tendencias globales, en materia energética, se siguen orientando hacia la energía verde y sostenible. Sin embargo, se divisan algunos peligros. Según la revista The Economist, hay altos riesgos para la transición energética en el mundo, por un lado, el Reino Unido se ha visto en la necesidad de prender sus máquinas a carbón para poder abastecer la demanda, por su parte, el precio del petróleo sigue marcando récords en EE.UU., China e India han presentado diversos casos de apagones mientras que Rusia ha anunciado que su exportación de combustibles depende de su buena voluntad. Por su parte, el IEA señala que surge una nueva economía energética global, pero la transformación aún tiene un largo camino por recorrer.

Por su parte, las proyecciones de Bloomberg apuntan que el precio del petróleo WTI alcanzaría un promedio trimestral en el 2021-4T de USD 75.29 por barril, a partir del cual se reduciría en el siguiente año.

El golpe va pasando

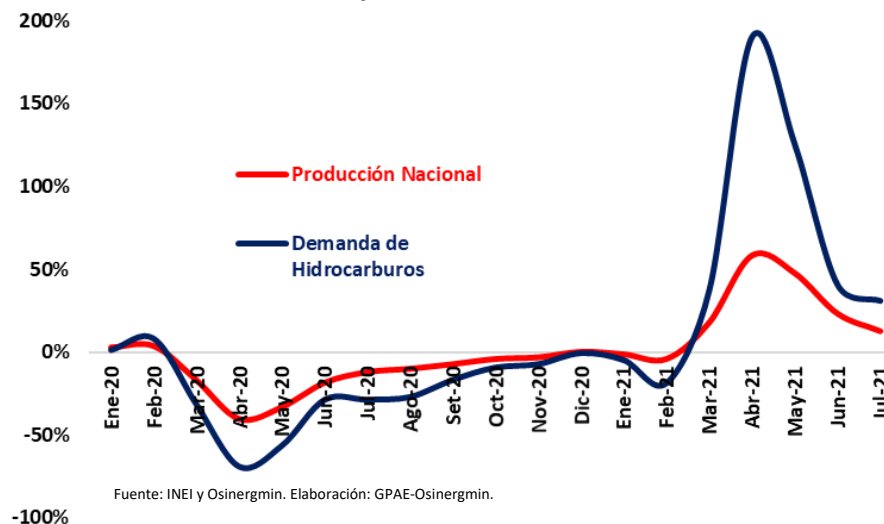
La recesión económica provocada por las medidas para contener la pandemia en el Perú y las nuevas conductas adoptadas por los consumidores mientras se superan los estragos de la pandemia provocaron el colapso de la demanda de hidrocarburos líquidos en el Perú. La caída fue superior a los 0.6 millones de galones en el 2020.

En el país, la demanda de hidrocarburos guarda un comportamiento bastante similar al del PBI, debido a que la mayoría de las actividades productivas requieren del consumo de algún tipo de combustible.

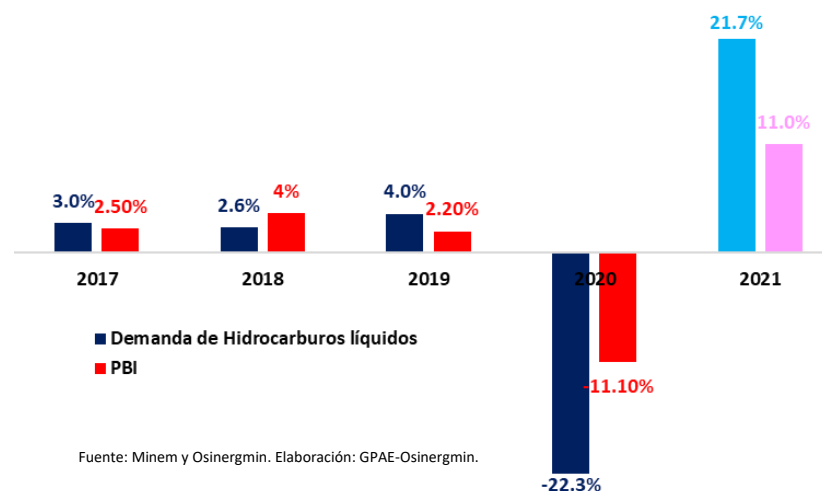
Si bien durante los primeros meses de este año se observó un “efecto rebote” tanto en el indicador de producción nacional como en la demanda de hidrocarburos, la recuperación continuará siendo paulatina y acercándose a valores más estables. Si bien se espera un avance en la demanda de hidrocarburos, no se espera que este año se recupere todo el retroceso observado en el 2020 debido a que, aún, la totalidad de las actividades no están funcionando 100% a su ritmo y nivel prepandemia.

Por otro lado, la experiencia internacional, especialmente en Europa y según los análisis de Bloomberg, señala que la recuperación de la demanda de combustibles ha sido, también, menor debido a cambios en la orientación de sus políticas para volverse más “limpios”, dado que, a mediano plazo, persiguen objetivos de sustitución de combustibles. En el caso peruano, aunque la nueva administración actual no ha tomado una posición clara al respecto, se esperaría que los hacedores de política incorporen medidas con esa orientación.

Crecimiento económico y de la demanda de hidrocarburos



Proyección de crecimiento de PBI y demanda de hidrocarburos



Demanda

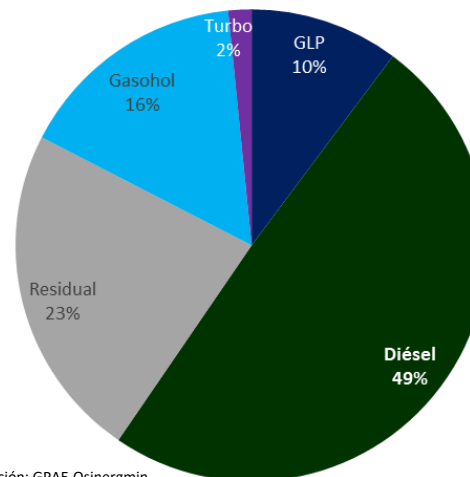
El consumo de hidrocarburos en el país continúa siendo dependiente de los volúmenes de importación tanto de petróleo como de derivados del crudo donde el producto más dependiente del sector externo es el diésel. El rol de las refinerías es clave para la transformación de petróleo, básicamente importado, para obtener los derivados y atender la demanda local de combustibles. Asimismo, el aporte local para la obtención de combustibles es clave desde la planta de Fraccionamiento de Pisco y la producción de líquidos de gas natural.

En un intervalo de 15 años, se observa una migración hacia un consumo de combustibles menos contaminantes. Por ejemplo, la mayor participación de la demanda de GLP responde a una sustitución de tecnologías en las industrias. Por lo general, la generación de calor en los hornos ha ido en desmedro del residual y a favor del GLP lo que representa un cambio hacia una fuente de energía más limpia y sin alterar los requerimientos de poder calorífico para sus procesos productivos.

En el caso del diésel, este ha servido en parte para sustituir algunas funcionalidades del residual en las industrias y, a la vez, también ha permitido una mayor penetración de otros combustibles dentro del sector transporte, como, por ejemplo, de las gasolinas y gasoholes.

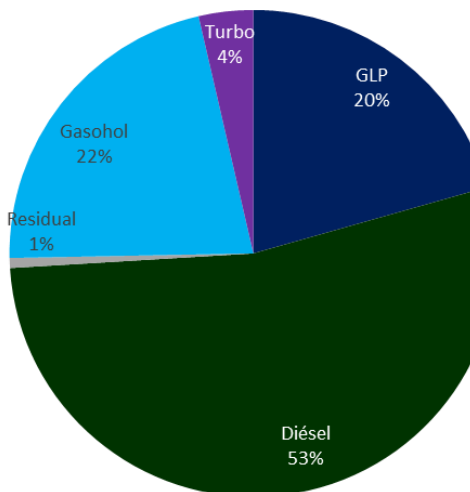
Así, en quince años, aunque el combustible más predominante sigue siendo el diésel, el rápido crecimiento del GLP y la consolidación de los gasoholes dan luces de que la matriz de hidrocarburos peruana ha girado a favor de fuentes limpias. Sin embargo, aún existen amplias oportunidades de mejora y crecimiento en línea a este cambio global del cual el país no es ajeno.

Demanda de hidrocarburos (Año 2004)



Fuente: Minem. Elaboración: GPAE-Osinergmin.

Demanda de hidrocarburos (Año 2019)



Fuente: Minem. Elaboración: GPAE-Osinergmin.

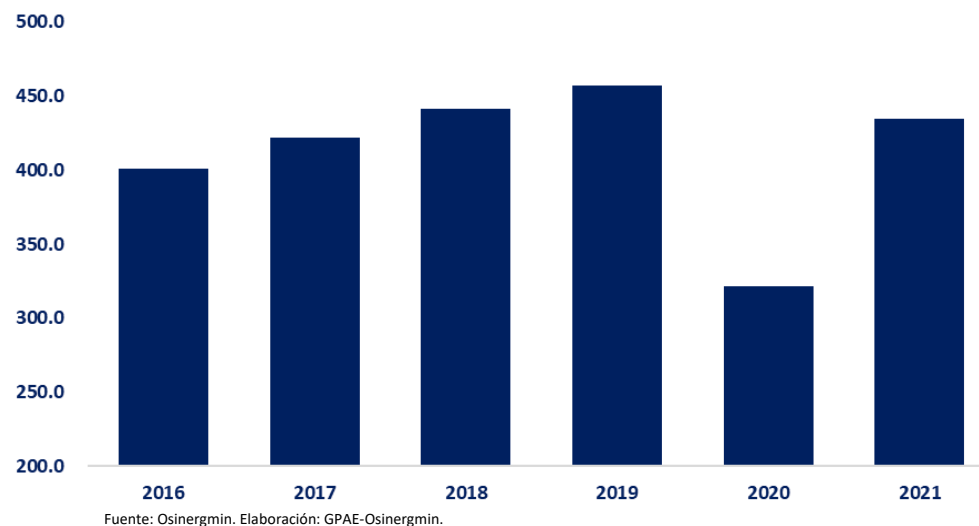
Gasolina: Aún con rezagos

Los mecanismos para contener la pandemia del Covid-19 golpearon tremendamente a la movilidad de personas en automóviles en las ciudades que, básicamente, operan con combustibles como gasolinas, GLP o GNV. A julio del 2021, aún no se totaliza la recuperación de la demanda de gasolina y, recién, ha superado a los niveles observados en el periodo acumulado entre enero y julio del 2017.

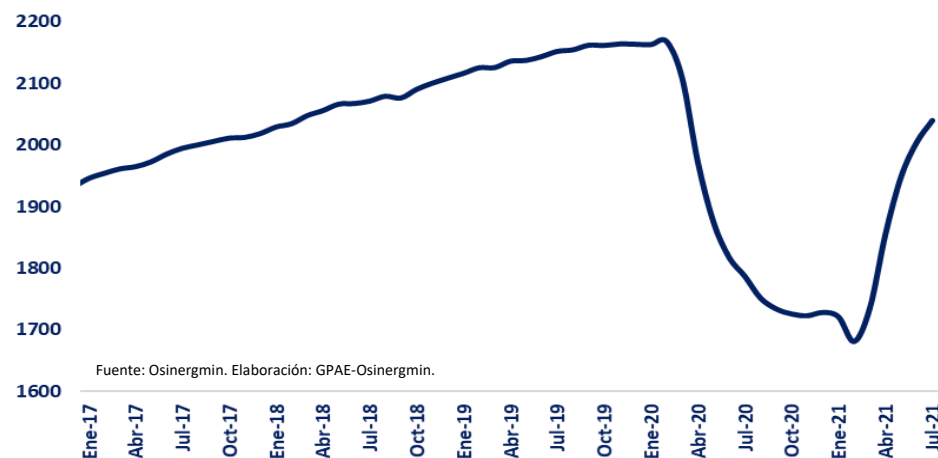
Las aún restricciones de movilización (toque de queda, teletrabajo, educación virtual y restricción para algunas actividades económicas que no operan al 100%) acorde a la evolución de la pandemia seguirán dificultando la recuperación de la demanda de gasolinas. Factores adicionales que dificultarán una recuperación más rápida de la demanda de gasolinas son el encarecimiento observado de ese combustible (en línea a un incremento del tipo de cambio y de los precios internacionales) y un escenario más agresivo de conversión de combustibles.

Incluso, el fuerte incremento que pueda haber en otras actividades o regiones no será suficiente para la recuperación en el 2021 lo que implica el consumo en grandes ciudades como Lima. El consumo debería continuar expandiéndose en el 2022, a medida que avanza el proceso de vacunación, la materialización de una potencial tercera ola de Covid-19 y la respuesta de las actividades económicas. Según el último Reporte de Inflación del BCR, a pesar del mayor relajamiento de los requisitos sanitarios, la demanda de transporte no ha mejorado debido a que los usuarios, aún, perciben un riesgo de contagiarse de Covid-19 en los viajes.

Demanda de gasolinas (Enero – Julio, en MM de galones)



Promedio móvil de la demanda de gasolinas – últimos 12 meses (en miles de galones por día)



Turbo: El producto más golpeado

Dentro de la gama de productos derivados del crudo, el turbo fue el combustible más afectado por las medidas para paliar la pandemia. Especialmente, desde que el gobierno decidió restringir los vuelos locales e internacionales.

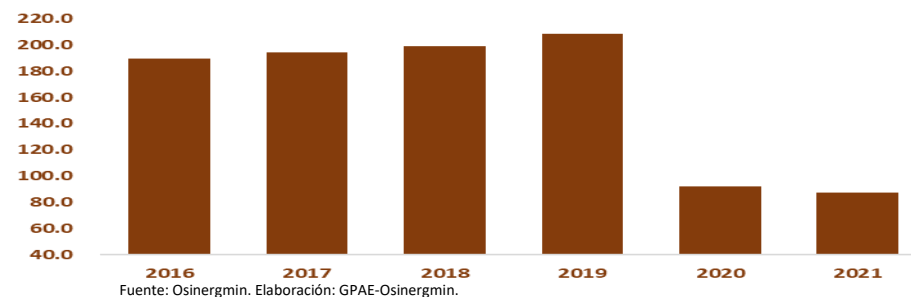
Entre enero y julio del 2021, el consumo de turbo fue 95% de lo observado en mismo periodo del 2020 y el 42% de lo registrado en el 2019. Asimismo, los vuelos nacionales cayeron a valores cercanos a los observados en el 2010 en el periodo enero – julio del 2021, según las estadísticas del MTC.

Si bien se han reanudado los vuelos, a corto plazo, las reuniones, conferencias y eventos de negocios o académicos se han adaptado a la modalidad online con facilidad por lo que se necesita menos cantidades de desplazamientos tanto a nivel nacional como internacional, además de ser menos costoso.

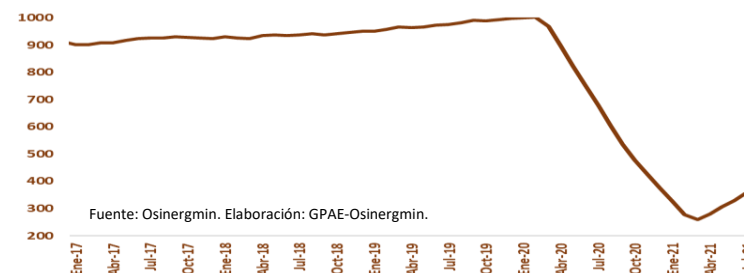
A corto plazo, es de esperar que la recuperación de la demanda de turbo sea más gradual que la de los otros combustibles y, en función, a la evolución de la propagación de la variante Delta y una potencial tercera ola de Covid-19.

Según el BCR, los usuarios siguen siendo cautelosos con los viajes locales, además por el temor al contagio, también por los efectos de la recesión económica del año pasado que produjo la destrucción de empleos y caída de salarios.

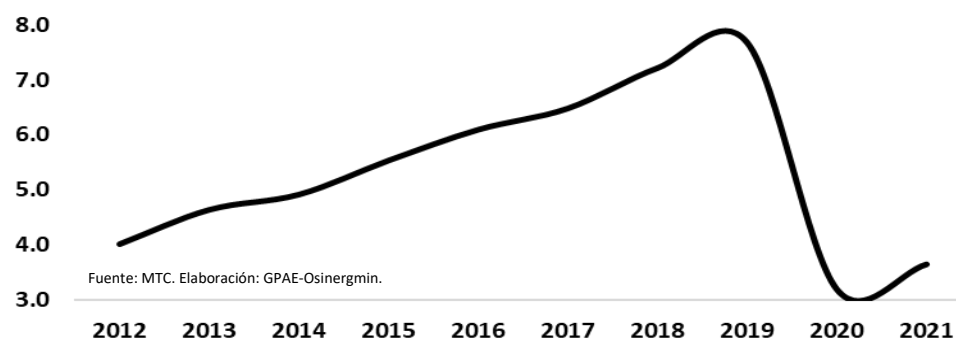
Demanda de turbo (Enero – Julio, en MM de galones)



Promedio móvil de la demanda de turbo – últimos 12 meses (en miles de galones por día)



Tráfico mensual de pasajeros a nivel nacional (acumulado enero – julio, en millones)



GLP: En sendos avances

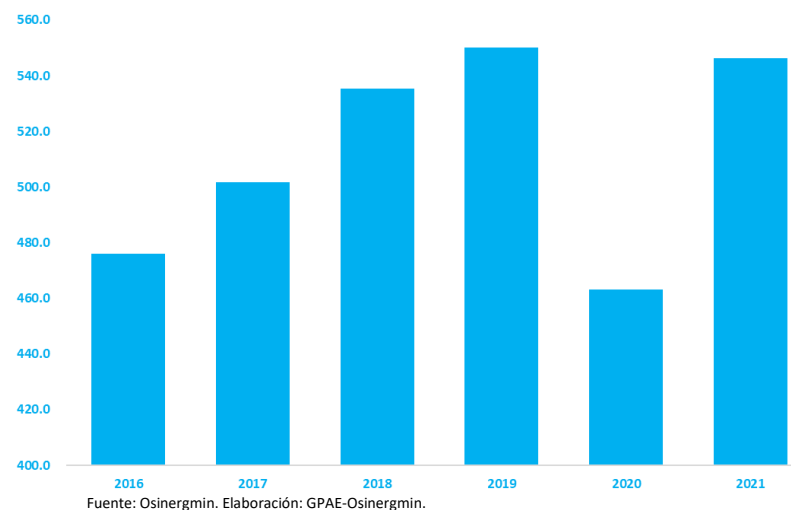
La demanda de GLP es una de las que ha presentado una mejor recuperación luego del golpe del 2020. Así, la demanda del combustible, durante los cinco primeros meses del año, ya superó los niveles observados en un periodo similar en el 2018.

Una recuperación más rápida para la demanda del GLP dependerá de la intensidad y fuerza de dos factores que se contraponen entre sí.

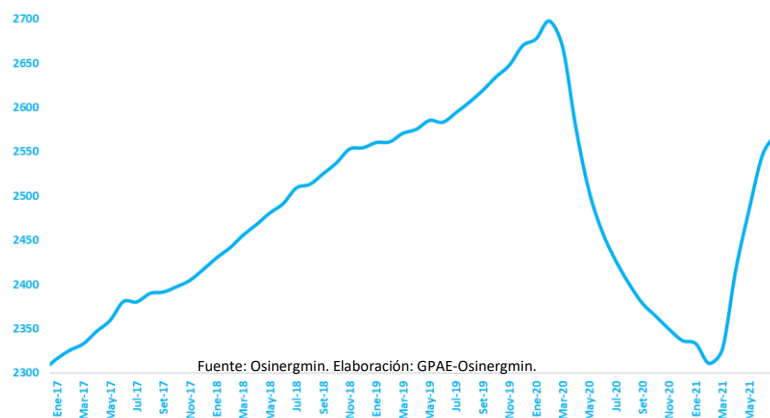
Por un lado, el consumo de GLP es fomentado por las diferentes autoridades gubernamentales y privadas, debido a que es menos contaminante que otras fuentes energéticas como la leña o la bosta, especialmente en las zonas rurales. De esa manera, existe un espacio de crecimiento para el GLP.

Por otro lado, a medida que se mantenga la reciente tendencia creciente del marcador del GLP, el Mont Belvieu, el segmento de hogares con mayores facilidades, tanto de infraestructura como económicas, especialmente en la ciudad de Lima (principal consumidor de GLP con una participación de 55% a nivel nacional), podría migrar hacia un sustituto cercano del GLP como el gas natural. A diferencia de lo que ocurre con el precio de gas natural, a nivel residencial, en el Perú, el precio del GLP incorpora la volatilidad de los mercados internacionales.

Demanda de GLP (Enero – Julio, en MM de galones)



Promedio móvil de la demanda de GLP – últimos 12 meses (en miles de galones por día)



Diésel: El combustible de mejor perfil

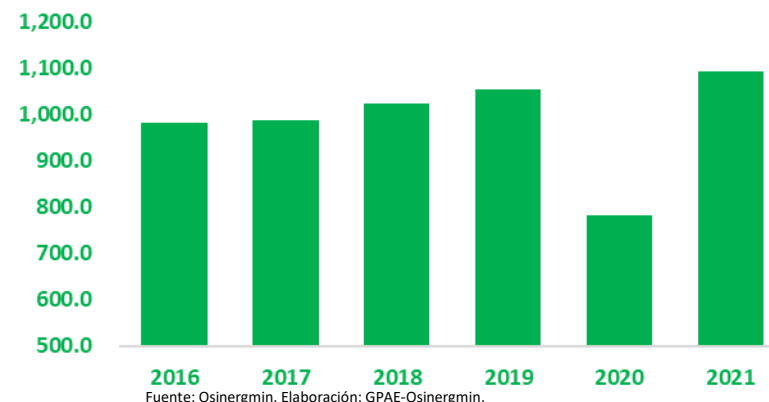
El diésel es el único combustible que ya recuperó y mejoró sus niveles de consumo previos en el Perú. Luego de la contracción provocada por las consecuencias de la pandemia del Covid-19 en el 2020, durante los meses analizados, ese derivado del petróleo ha mantenido un perfil favorable.

En el 2020, la demanda de diésel se resintió profundamente, producto del estado de emergencia nacional, la paralización de diferentes actividades intensivas en el uso de ese combustible y por los menores viajes interprovinciales en ómnibus y del transporte de carga pesada.

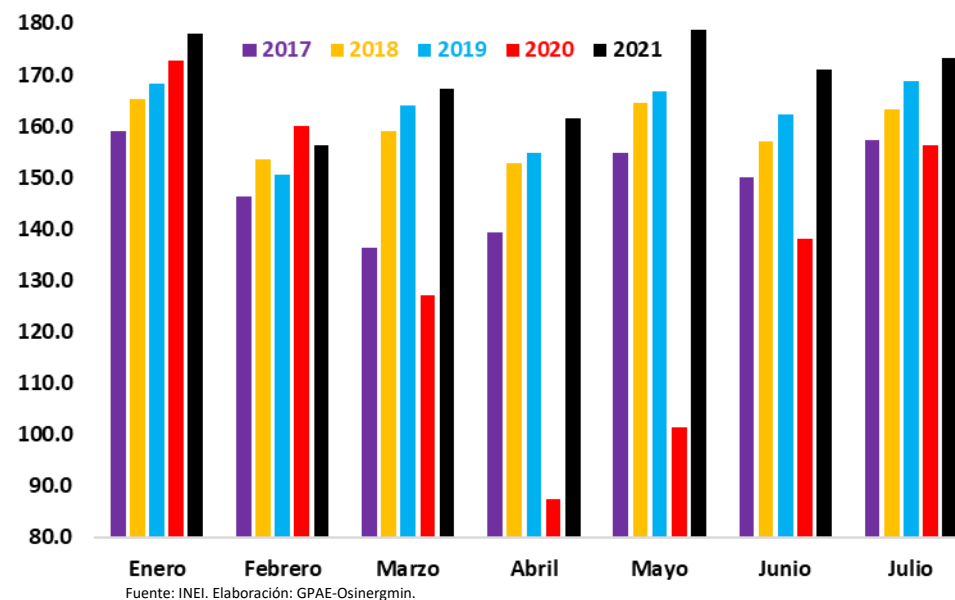
El índice del Flujo de Vehículos Pesados del INEI muestra señales de recuperación del tránsito de este tipo de vehículos en el Perú. Así, en mayo de este año, su tránsito mejoró en 10.8% respecto de julio del 2020. Si bien esto recoge un efecto base por el marco de la pandemia durante el año pasado, se comparó el comportamiento con el año anterior (efecto sin pandemia) y se observa un crecimiento de 2.7%. Así, se pueden ver luces de una recuperación.

A futuro, se espera que se mantenga la recuperación y, a medida, que avanza el proceso de vacunación y que logre inmunizar a mayores grupos etarios, las actividades económicas continuarán avanzando y, en consecuencia, una mayor demanda de transporte y combustible para esta.

Demanda de Diésel (Enero – Julio, en MM de galones)



Flujo de Vehículos Pesados de 3 a 7 ejes (2007 = 100)



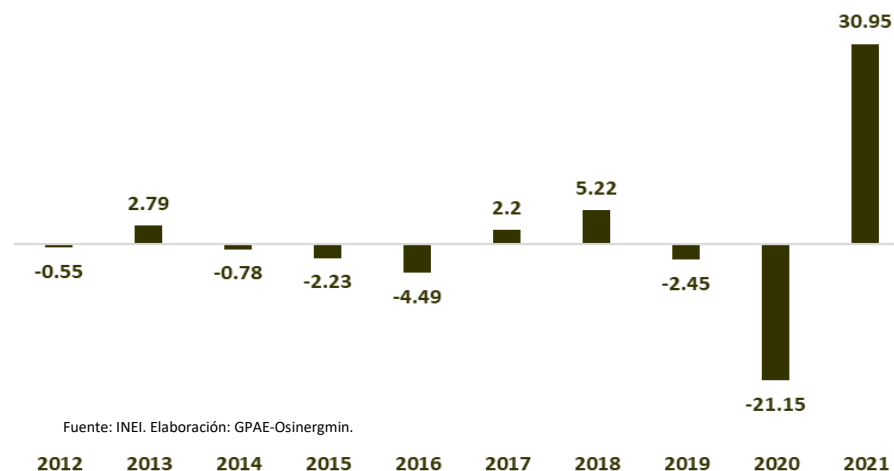
Residual: Aún no marca una recuperación sólida

La demanda de petróleo residual recuperó fuerza hacia julio del 2021 y ya casi iguala lo observado en el 2019, respecto al mismo periodo comparado, la demanda de residual está al 99.1% de hace dos años. Sin embargo, al compararlo con el año pasado (2020), se puede observar que el consumo de este combustible creció 20.8%.

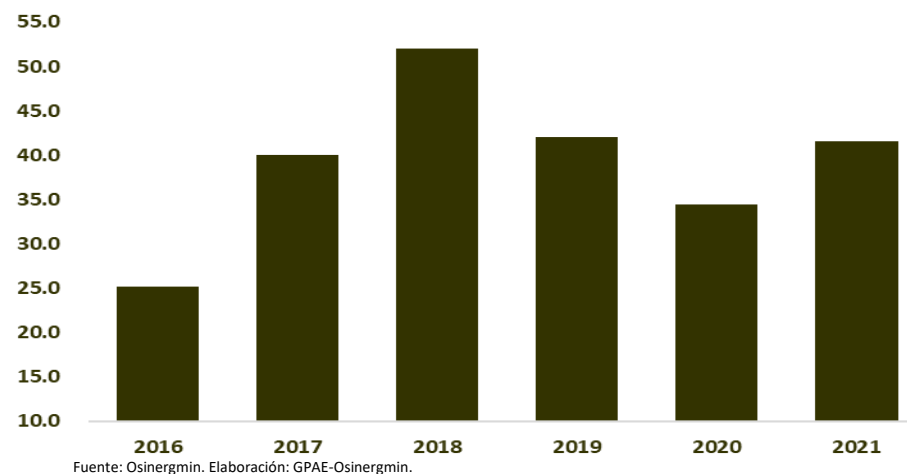
El petróleo industrial es usado, básicamente, en la actividad industrial. Según el Balance Nacional de Energía del Minem, más del 72% de este combustible se destinada a esa actividad económica. En los primeros siete meses del 2021, la actividad industrial ha rebotado en 31% luego de haberse contraído en el 2020. Así, el comportamiento de ese sector y de su demanda por combustible van de la mano.

Asimismo, en el corto plazo, se espera que esa actividad económica continúe presentando tasas favorables en línea con el mayor dinamismo económico para el 2021.

Variación acumulada de la Producción del Sector Manufactura (Enero – Julio)



Demanda de residual (Enero – Julio, en MM de galones)



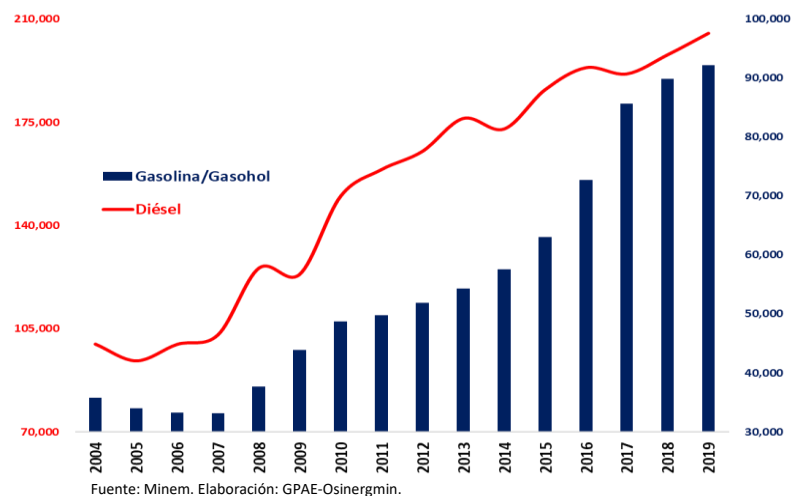
El transporte sigue siendo una actividad clave

Al 2019, el sector transporte se constituyó como el principal consumidor de energía secundaria proveniente de combustibles derivados del petróleo con una participación del 78%. Así, desde el 2004 ha ganado 30 puntos porcentuales, principalmente, por la expansión del parque automotor. Según estadísticas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el parque vehicular nacional casi se duplicó entre el 2007 y el 2018.

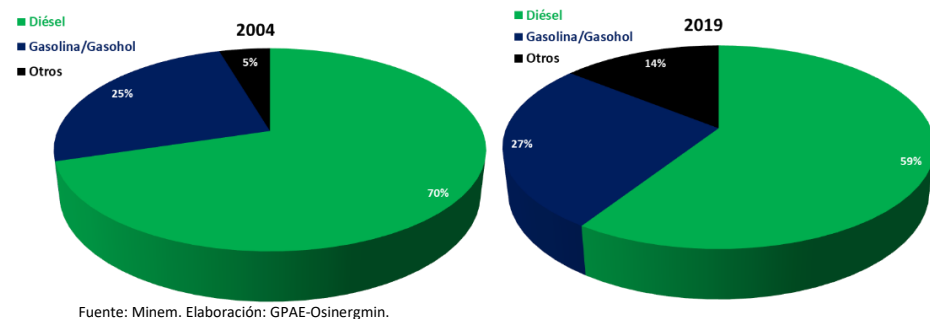
Asimismo, dentro de las fuentes de energía que abastecen la actividad del transporte, se observa una mayor participación de fuentes más amigables con el medio ambiente, en particular con el biodiesel y los gasoholes y en reemplazo del diésel y la gasolina. En particular, los gasoholes son los combustibles que más espacio han ganado entre los que atienden al sector.

A futuro, se espera que la dinámica de estos combustibles, en el sector transporte, sea cada vez más modesta, especialmente porque la tendencia es migrar hacia combustibles menos contaminantes, más económicos y menos dependientes del petróleo. En julio del 2021, el Ministerio de Energía y Minas (Minem) señaló que aplicará una medida de Estado por la que se fomentará y promoverá el Gas Natural Vehicular Licuefactado (GNV-L). Este combustible será utilizado en el país para todo tipo de transporte (urbano, interprovincial y de carga).

Consumo de gasolina y diésel (en TJ)



Consumo del transporte por tipo de combustible en 2004 y 2019



El sector residencial prefiere el GLP

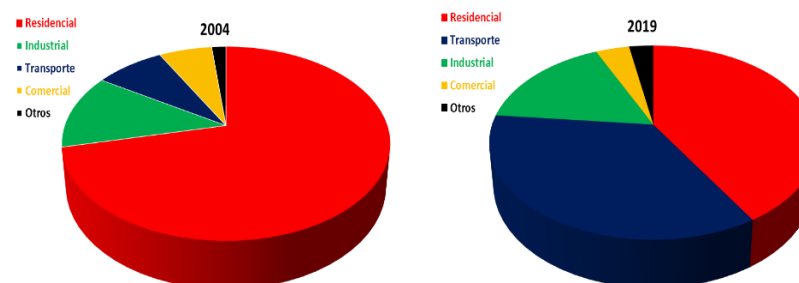
La principal fuente de energía secundaria que se utiliza a nivel residencial es el GLP. Esto involucra, además de las actividades de cocción sino, a todas aquellas que se demandan dentro de un hogar.

Si bien, al considerar las fuentes de energía primaria, la leña continúa predominando como el principal combustible para satisfacer la demanda de energía a nivel residencial, en los últimos años, la presencia del GLP ha continuado dinamizándose, y a pesar del tropiezo que sufrió en el 2019.

Así, el ratio de demanda de energía proveniente de leña respecto al GLP se ha reducido de 4.8 en el 2004 a 1.8 en el 2019, a nivel residencial, en parte, por las medidas adoptadas para la sustitución de combustibles. Sin embargo, aún queda espacio de mejora para disminuir el consumo de esa fuente de energía altamente contaminante y favorecer a una más limpia como el GLP. Según la Unidad de Planeación Minero Energética (2019), la emisión de CO2 por el uso del GLP es una veinteava parte de lo que se genera a partir de la leña.

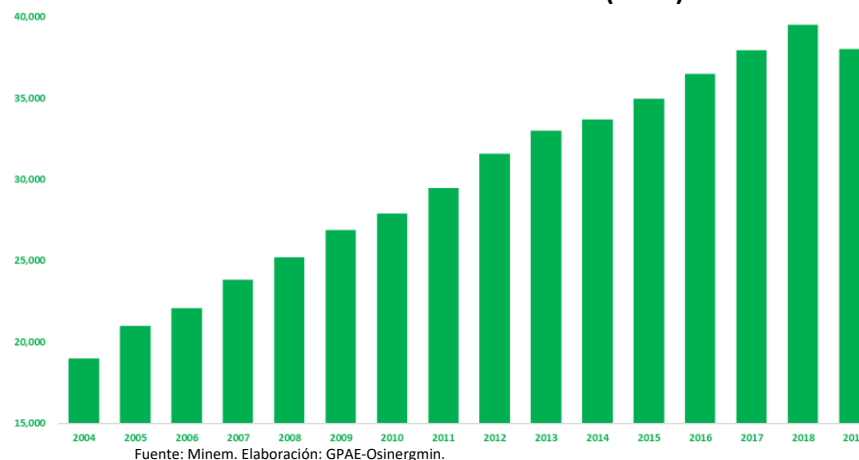
A futuro se espera que, a nivel residencial, se continúe expandiendo el consumo de GLP en detrimento de alternativas contaminantes como la leña, a nivel rural. A nivel urbano, el GLP tiene como un competidor directo al gas natural cuya mayor masificación podría retar su participación de mercado actual.

Consumo de GLP por actividades en 2004 y 2019



Fuente: Minem. Elaboración: GPAE-Osinerghmin.

Consumo de GLP a nivel domiciliario (en TJ)



Fuente: Minem. Elaboración: GPAE-Osinerghmin.

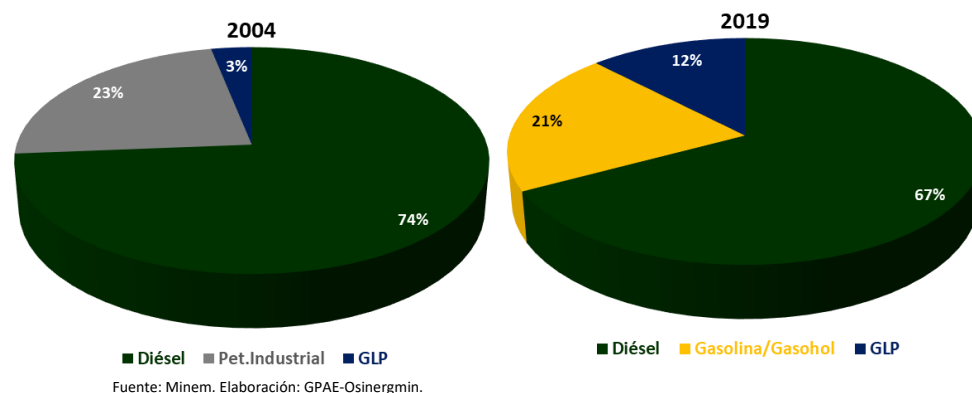
Cambios en preferencias de los sectores industrial y minero

Tanto el sector minero como el industrial, se observa que las empresas han buscado migrar hacia combustibles que mantengan sus requerimientos de eficiencia y rendimiento energético, pero con menor volatilidad en el precio y con un perfil más amigable con el medioambiente.

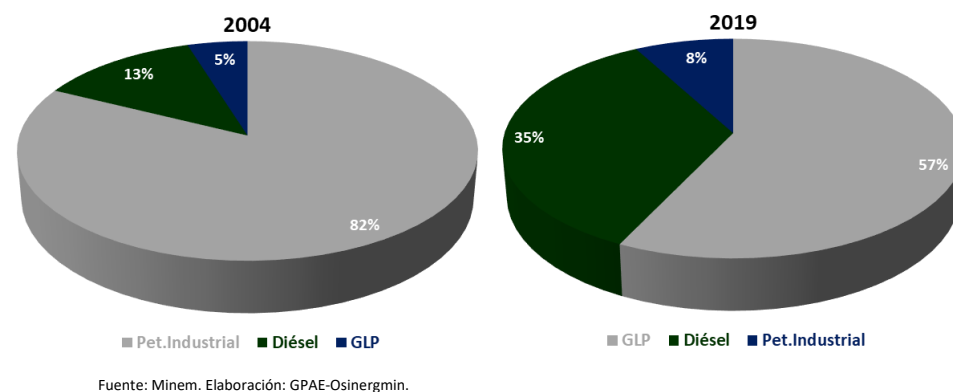
El sector industrial ha sustituido su consumo de energía secundaria proveniente de combustibles derivados del petróleo, en especial del Petróleo Residual, por alternativas menos contaminantes, tanto dentro como fuera de la gama de productos derivados del crudo. El gas natural y el GLP han sido uno de los productos elegidos por los industriales para sustituir a los residuales. En el 2019, el consumo de este tipo de combustible se ha reducido a una veintisieteava parte respecto de lo observado en el 2004. A futuro, y a medida que se continúe el impulso de la industria del gas natural en el país, se espera que se mantenga este comportamiento.

Por su parte, el sector minero peruano siempre ha sido intensivo en el uso de diésel, especialmente para las flotas de camiones de las empresas de ese sector. Sin embargo, la tendencia a futuro es la paulatina sustitución por vehículos eléctricos y a base de otras alternativas energéticas menos contaminantes, acorde con los cambios observados a nivel global.

Consumo minero por tipo de combustible en 2004 y 2019



Consumo industrial por tipo de combustible en 2004 y 2019



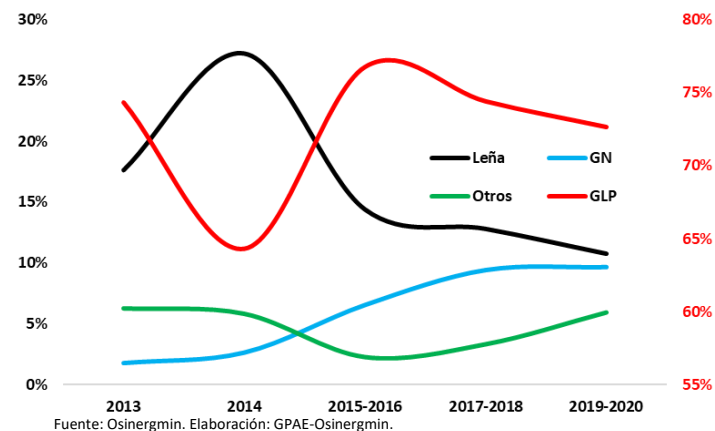
El GLP se mantienen como principal energético domiciliario

Hacia el 2020, los hogares peruanos tienen al GLP como el principal combustible para la cocción de sus alimentos, según los resultados de las Encuestas Residenciales de Consumo y Usos de Energía (ERCUE) y, ya muy cerca del segundo lugar, al gas natural.

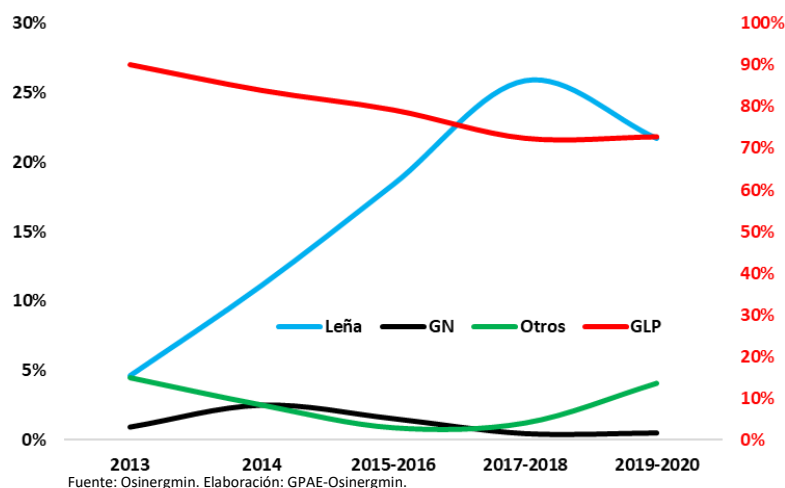
Estos resultados guardan similitudes con los mostrados en el Censos Nacional 2017: XII de Población y VII de Vivienda del INEI y en la data mostrada por la Organización Mundial de la Salud (OMS). El INEI (2017) se señala que el 75% de los hogares cuecen sus alimentos con fuentes limpias (GLP o gas natural). El último dato de la ERCUE calcula este número unos puntos porcentuales arriba de 80%. Por su parte, según la OMS, en el 2019, el 83.3% de los peruanos accedieron a combustibles y tecnologías limpias para cocinar. Sin embargo, este porcentaje en más del doble de lo que ocurre en el área rural. Según ese organismo, en el sector rural peruano solo el 40.3% accede a energías limpias para cocinar.

Dentro de las principales medidas del Estado, a través del Minem, que han ayudado a dinamizar el uso del GLP para la cocción destacan el Programa Nacional Cocina Perú (por el que se sustituyen las cocinas tradicionales por otras eficientes en hogares en condición de vulnerabilidad) y el Fondo de Inclusión Social Energético – FISE (vales de descuento por S/ 18 para los sectores más vulnerables de la población urbana y rural y que permite la compra de balones de GLP de 10 k.).

Principales fuentes de energía utilizadas para cocinar - Perú



Principales fuentes de energía utilizadas para cocinar – Lima, Callao e Ica



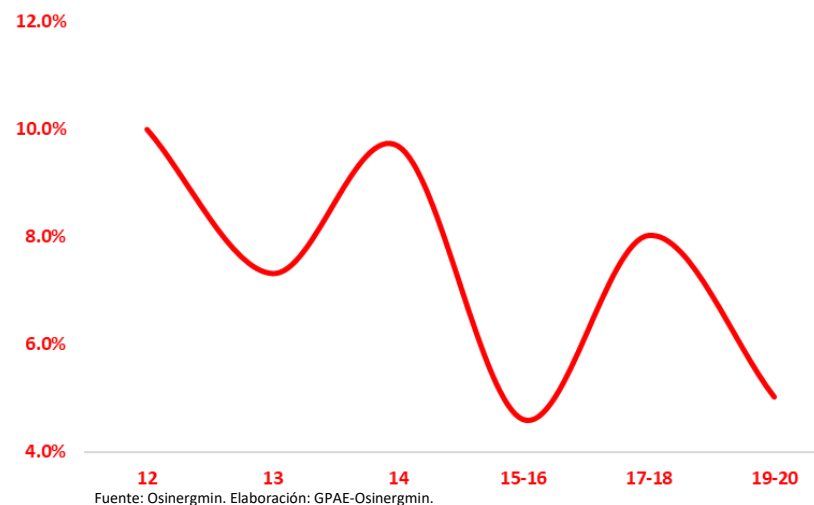
Las fugas de gas son el principal problema al usar el GLP domiciliario

A partir de la encuesta se obtuvo que la proporción de hogares que ha presentado inconvenientes con el GLP doméstico se ha reducido a la mitad con el transcurrir de años. Este avance favorable, señala la encuesta, va de la mano con la evolución favorable (de 50.7% en 2012 a 62.1% en 2020) de la cantidad de hogares que ha aprendido a tener los cuidados mínimos al utilizar el balón de GLP. Esto, en parte, por el incremento de canales y frecuencia de difusión de Osinergmin para un uso adecuado y más seguro del balón de gas por parte de la población.

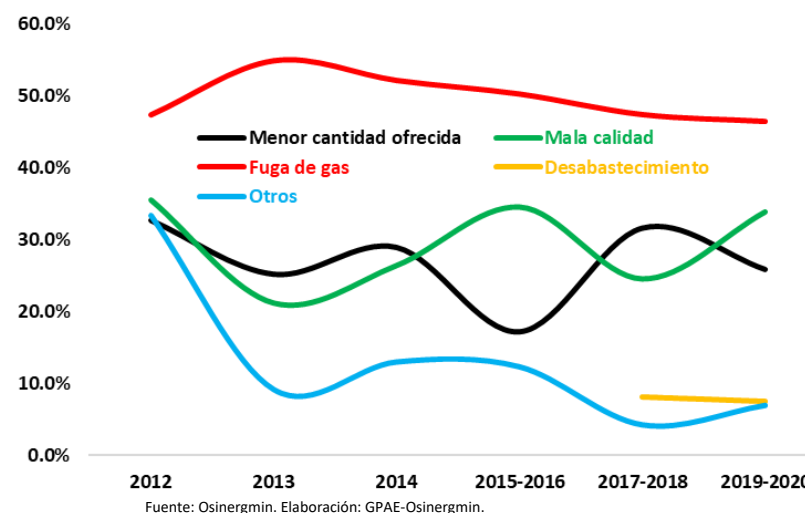
Sin embargo, aún los problemas de fuga son el principal tipo de dificultad que enfrentan los usuarios. Según información del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, a julio del 2021, se presentaron 4,486 fugas de GLP, que representaron el 12.7% de la totalidad de emergencias atendidas por esa institución. No obstante, ese número se ha reducido en 38% respecto a lo observado en similar periodo del año pasado.

Asimismo, y acorde con los resultados de la ERCUE, aproximadamente, la mitad de los casos que enfrentaron los hogares están relacionados a complicaciones con el sistema de válvula – regulador. A futuro, y en línea con los trabajos de otras instituciones y del propio Osinergmin, se espera que se continúen reduciendo los problemas con los balones de GLP.

Usuarios que registraron problemas con el balón de GLP



¿Qué tipos de problemas ha presentado con el balón de GLP?



Oferta

La producción en recuperación

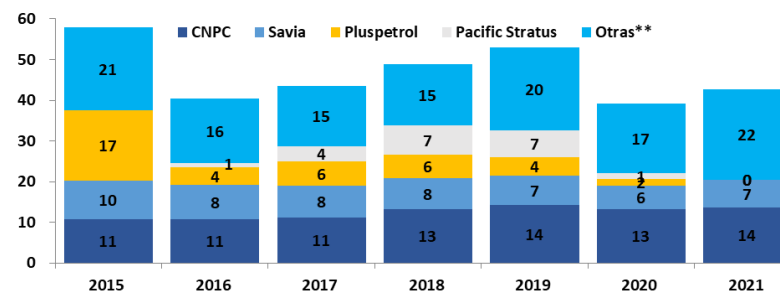
A junio del 2021, la producción fiscalizada de hidrocarburos se empezó a recuperar y ya superó el nivel acumulado anual del 2020, incluso, adelanta al ritmo de producción del 2016. Así, CNPC Perú, la subsidiaria de China National Petroleum Corporation (CNPC) se constituye como la empresa con mejor avance dentro de las principales productoras a nivel local.

A futuro, un incremento de la producción local requerirá, entre otras medidas, de la promoción y el incentivo a la inversión privada para incrementar el número de lotes operativos y, consecuentemente, expandir la oferta nacional.

Por el lado de la refinación de derivados de petróleo, en el 2020, los volúmenes cayeron por debajo de la mitad de lo observado en años previos. Más allá de los efectos de la pandemia del Covid-19, la salida de operación de la refinería de Talara por la modernización en curso fue el principal factor que redujo los niveles de refino. En análisis del 2021-1S, por un lado, el cierre de Talara continúa impactando al refino, mientras que, por otro lado, la paulatina recuperación del mercado está retornando a las participaciones prepandemia.

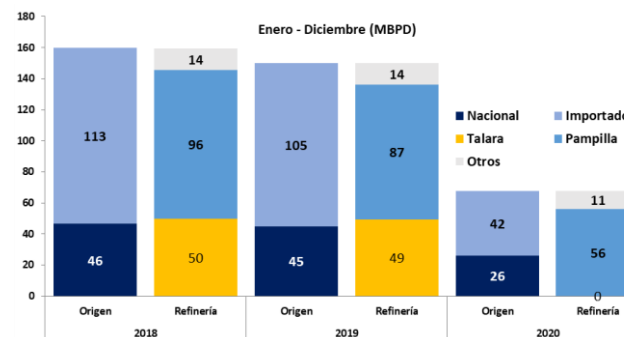
A futuro, y con la entrada de la nueva refinería de Talara hacia el 2022, se espera una mayor participación en la capacidad de refino nacional. Si bien Talara va a poder procesar crudo más pesado (principal característica de la producción petrolera local), se necesitaría una mayor cantidad de pozos operativos. Por lo tanto, y para responder a mayores niveles de demanda, lo más probable es que se recurra, alternativamente, a importaciones para alimentar a la refinería.

Producción Fiscalizada de Petróleo por empresa (en MBPD)

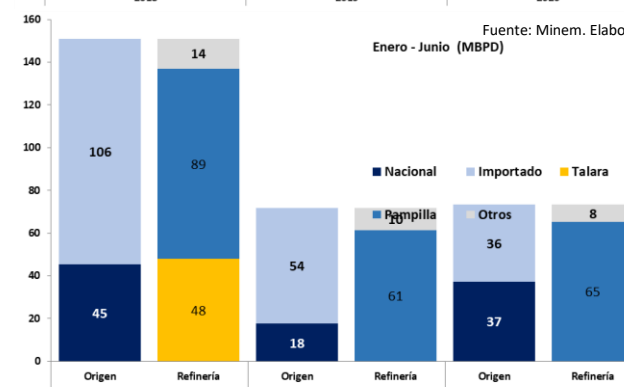


Refinación de petróleo

Fuente: Minem. Elaboración: GPAE-Osinergmin.
*2021, a agosto.



Fuente: Minem. Elaboración: GPAE-Osinergmin.



Fuente: Minem. Elaboración: GPAE-Osinergmin.

El Perú sigue siendo un importador neto

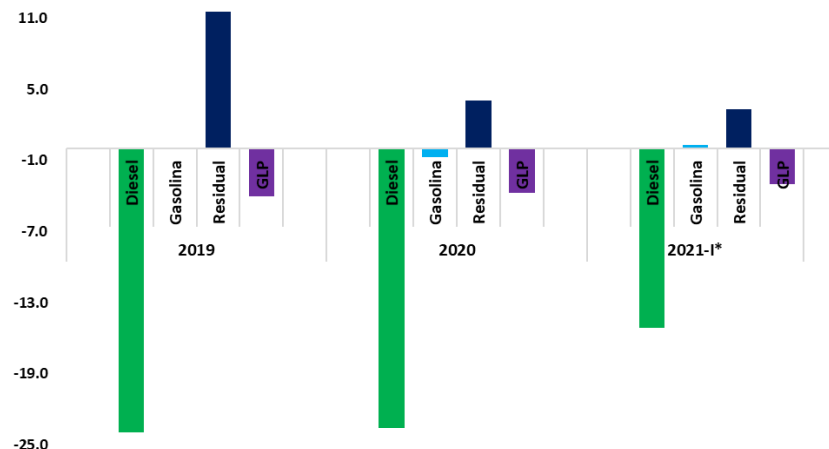
El Perú es un importador neto de combustibles y este panorama no ha cambiado con el desarrollo de la pandemia en el país. Si bien se observaron reducciones en los volúmenes por menor demanda local, no se alteró la condición del Perú respecto a su balanza comercial de hidrocarburos líquidos

Luego de las restricciones más severas del 2020 como respuesta a la pandemia del Covid-19, en el 2021 se aprecia una recuperación de las importaciones de petróleo crudo, así como de todos los tipos de combustibles derivados, en especial del diésel y del GLP, insumos energéticos clave para las actividades de transporte de carga y uso residencial.

Las importaciones de diésel mostraron un comportamiento acorde al mayor dinamismo observado por parte de la demanda local de ese combustible y acorde a lo descrito en secciones previas. Por el lado del GLP, la producción peruana no es autosuficiente para abastecer al mercado doméstico y recurre a importar, entre el 20% y 30% de su consumo.

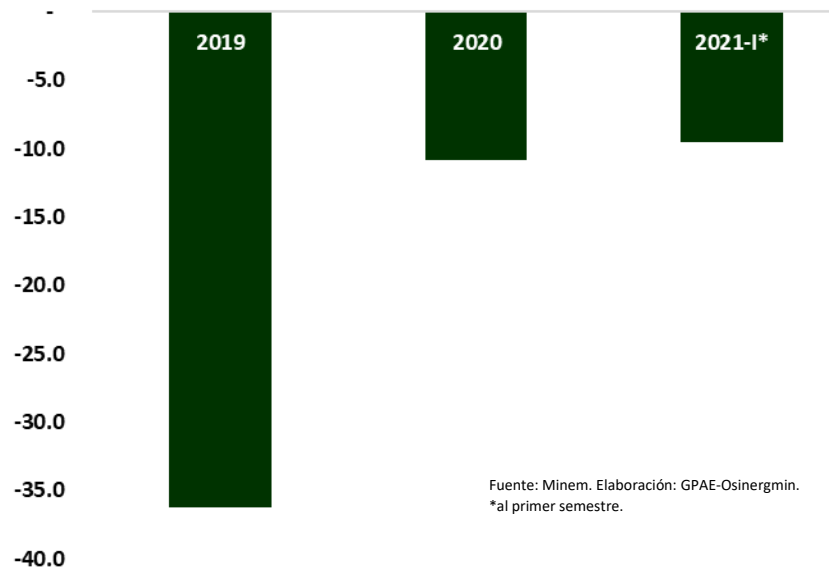
Por el lado de las importaciones de crudo, en el 2020-1S, estas cayeron a una tercera parte respecto del mismo periodo del año anterior. Luego de la recuperación de múltiples actividades productivas, al cierre del 2021-1S se visualiza una mayor importación de petróleo y ya representan la mitad de lo observado en el 2019. A futuro, mayores volúmenes de importación, tanto de crudo como de derivados de petróleo, estarán asociados al dinamismo de la economía.

Balanza Comercial de derivados de Petróleo (en MMBLS)



Fuente: Minem. Elaboración: GPAE-Osinergmin.
*al primer semestre

Balanza Comercial de Petróleo (en MMBLS)



Fuente: Minem. Elaboración: GPAE-Osinergmin.
*al primer semestre.

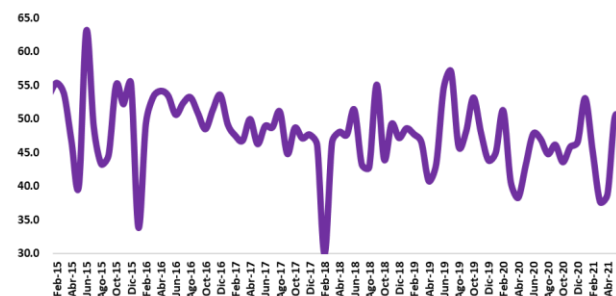
El Perú cada vez es más deficitario en GLP

El proceso de modernización de la refinería de Talara ha sido el principal factor que redujo la producción de GLP en el país por el lado de las refinerías de crudo y sus derivados. Desde agosto del año pasado, la producción de ese combustible ha fluctuado alrededor de 1.7 MBPD. Estos valores se constituyen en los mínimos de los últimos cinco años y, aproximadamente, representan el 5% de la producción nacional. El resto de la producción de GLP es abastecida desde Pisco, a partir de los líquidos de gas natural de Camisea. Sin embargo, y a pesar del funcionamiento continuo de esta planta, el Perú no es autosuficiente para abastecer a su demanda.

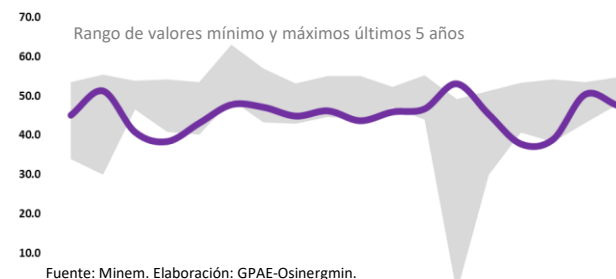
El Perú, por sexto año consecutivo, continúa siendo un importador neto de GLP. Desde el 2015, se observa un ritmo creciente del déficit de ese combustible debido a una mayor demanda y una capacidad instalada dada a nivel local. Las compras domésticas acumuladas de GLP al exterior en el año provienen, esencialmente, desde EE.UU. (90% de las importaciones) y en menor cuantía desde Bolivia (5%), sin embargo, esto no contempla el comercio informal.

En un futuro cercano, se espera que el Perú continúe siendo un país deficitario en producción de GLP. Sin embargo, una de las principales cartas que ayudarían a reducir esta brecha es la puesta en marcha del proyecto de modernización de la refinería de Talara. Según Gestión, al 10 de setiembre, ese proyecto presenta un avance del 96%. Bajo esa situación, la operación de la nueva refinería estaría en marcha a partir del 2022. A partir de entonces, se espera que la producción de GLP local presente una mayor representación dentro de la oferta total.

Producción de GLP en refinerías (en MBPD)

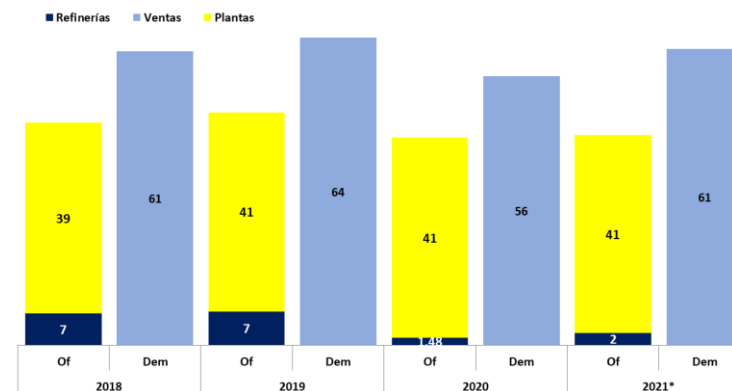


Rango de valores mínimo y máximo últimos 5 años



Fuente: Minem. Elaboración: GPAE-Osinerghmin.

Balance Oferta – Demanda de GLP (MBPD)



Fuente: Minem y Osinerghmin. Elaboración: GPAE-Osinerghmin.

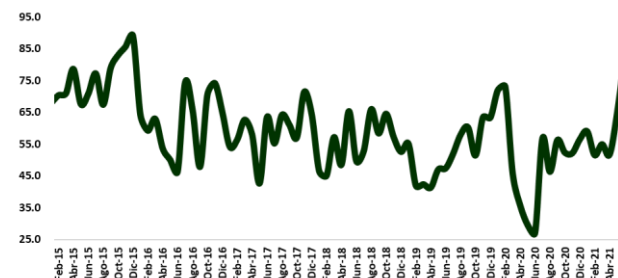
Una mejora en el déficit de diésel

Tradicionalmente, el Perú ha sido un importador neto de diésel dado que su producción no ha sido suficiente para abastecer la demanda total del mercado. Sin embargo, hacia junio del 2021 se observa una reducción récord del déficit por ese combustible en el Perú. No obstante que las importaciones de diésel, en los primeros seis meses del año se duplicaron respecto del año anterior.

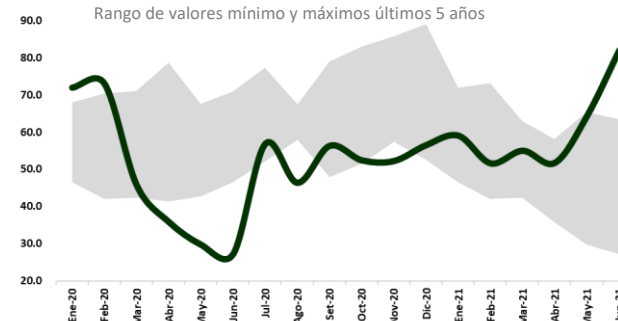
La reducción del déficit viene acompañada tanto por un factor de oferta como de demanda. Por el lado de la demanda, los menores consumos de diésel en los primeros meses del año respondieron a un menor dinamismo económico como resultado de la segunda ola de la pandemia del Covid-19 en el Perú. Mientras que, por el lado de la oferta, la refinería La Pampilla duplicó su producción de diésel en 2021-2T respecto de similar periodo del año anterior. Según la información remitida por la empresa a la Bolsa de Valores de Lima (BVL), la recuperación de sus ventas, en línea con la recomposición de la economía, y a pesar de la pandemia, provocó que la refinería eleve su producción y se sitúe a pleno uso de su capacidad instalada.

Si bien el resultado acumulado del año en curso hasta el 13 de setiembre señala que las importaciones de diésel se han incrementado en 85%, a futuro, la entrada de la nueva refinería de Talara, que duplicaría su producción de diésel respecto de su operación premodernización, y menores expectativas económicas respecto al comportamiento del PBI por parte de diferentes instituciones públicas y privadas, existen razones para esperar que el déficit de diésel no vuelva a elevarse como en años anteriores.

Producción de diésel (en MBPD)

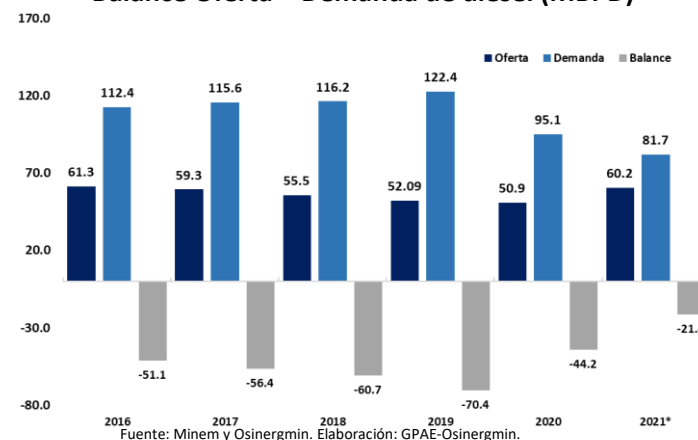


Rango de valores mínimo y máximos últimos 5 años



Fuente: Minem. Elaboración: GPAE-Osinergmin.

Balance Oferta – Demanda de diésel (MBPD)



Fuente: Minem y Osinergmin. Elaboración: GPAE-Osinergmin.

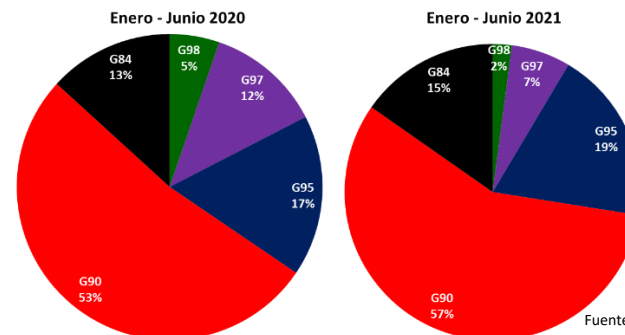
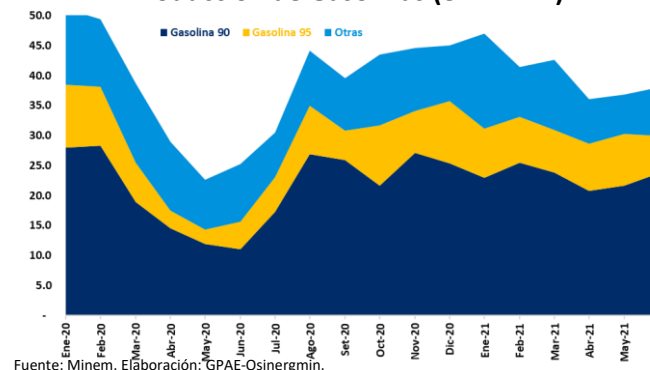
Mayor producción de gasolina de 90

La oferta doméstica de gasolinas ha avanzado tímidamente luego de su caída por la pandemia del Covid-19 en el Perú. Al cierre de julio del 2021, aún no se han recuperado los niveles observados antes de marzo del año pasado. Sin embargo, se observa una recomposición dentro de la producción de gasolinas. Uno de los indicadores de que la recuperación está en marcha es la mayor producción relativa de gasolina de 90 respecto a las demás. Ese tipo de gasolina es la más utilizada para el transporte vehicular particular.

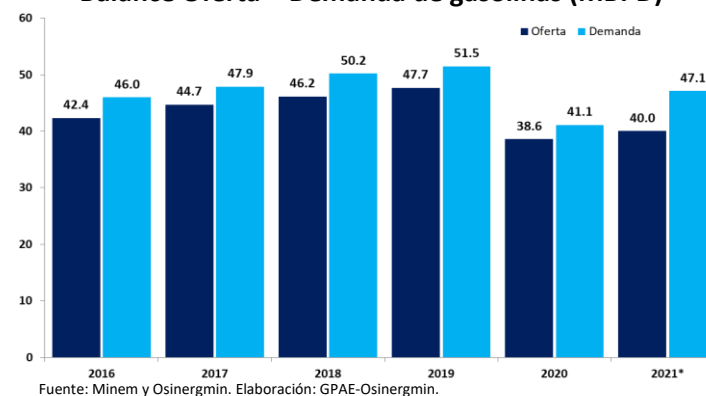
Durante el 2021, y dados los trabajos que se están efectuando en la refinería de Talara, las refinerías de Conchán y La Pampilla fueron las mayores suministradoras locales de este combustible. A diferencia de lo observado con el diésel, y si bien el Perú, también, es un importador neto de gasolinas, el déficit de este combustible, en el 2021, casi se ha duplicado respecto a años anteriores y, a pesar, de que la demanda aún no se ha recuperado totalmente.

A futuro, se espera que, paulatinamente, el déficit de gasolinas se incremente con un ritmo más creciente de demanda, pero, amortiguado por una mayor producción de gasolinas más limpias en el país, tanto por la mayor oferta de parte de la refinería de Talara como por la estipulación normativa. Según el Decreto Supremo N° 014-2021-EM, desde el 1 de julio del 2022, únicamente se comercializará y utilizará en el país gasolinas y gasoholes con un contenido de azufre no mayor de 50 ppm.

Producción de Gasolinas (en MBPD)



Balance Oferta – Demanda de gasolinas (MBPD)



Precios al ritmo del mercado externo

En el Perú, los precios de los combustibles se determinan, libremente, por las fuerzas del mercado, de acuerdo con la Ley Orgánica de Hidrocarburos y el Reglamento para la Comercialización de Combustibles en el país. Además, dada la posición neto importadora del país en materia de combustibles líquidos, los comportamientos de los referentes internacionales para el GLP (Mont Belvieu) y el petróleo (WTI) se traducen directamente al mercado local, en específico, al precio final que pagan los consumidores.

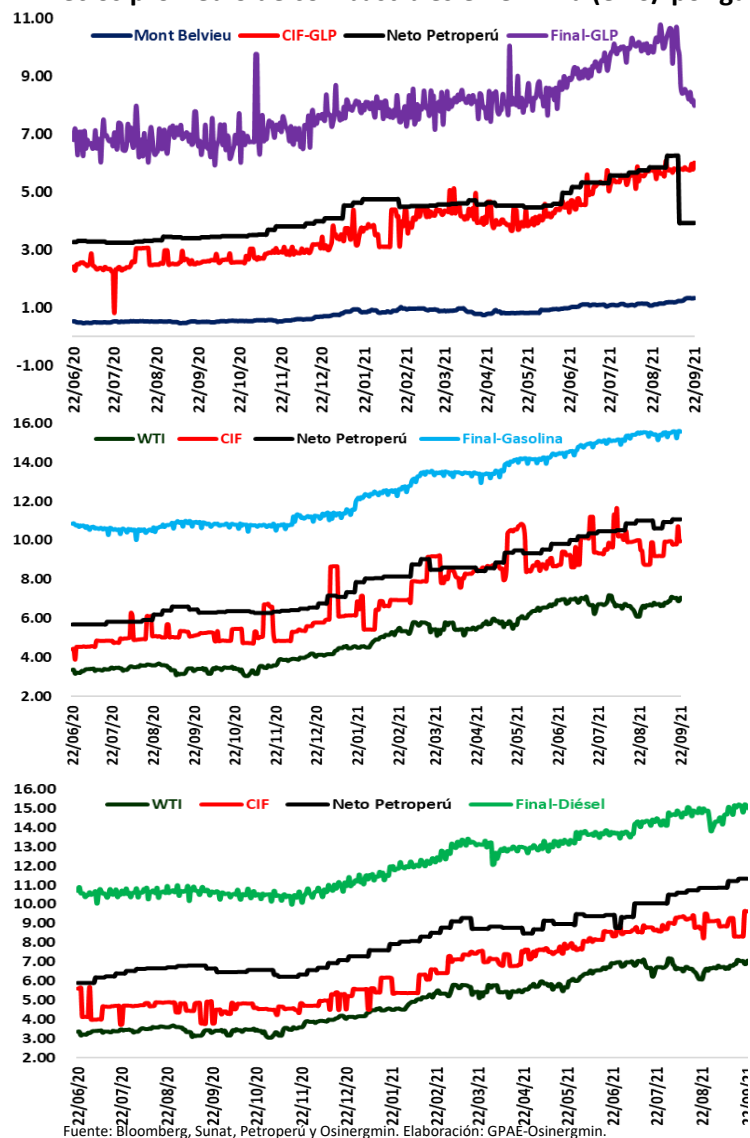
La recuperación económica mundial del 2021 y los diferentes planes de estímulo por parte de los grandes bloques y países a nivel global empujaron los precios de los commodities al alza, y los energéticos no fueron la excepción.

En efecto, en el mercado nacional, el precio del GLP se incrementó en casi 60%, al 9 de setiembre del año en curso respecto de junio del 2020 y generó un mayor costo para los hogares peruanos. Sin embargo, desde esa semana, el gobierno de turno reincorporó el GLP al Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles (FEPF) como medida para disminuir el precio del balón de gas al usuario final. Luego de la medida y al 22 de setiembre, los precios regresaron a valores cercanos observados en mayo pasado.

Por su parte, los incrementos del diésel y de la gasolina también fueron arrastrados por el comportamiento del precio internacional y de importación y se incrementaron en 44% y 40%, respectivamente, y en relación a lo observado en junio del 2020.

A futuro, se espera que los comportamientos de los precios domésticos continúen reflejando la conducta de los precios internacionales cuya propensión es al alza.

Precios promedio de combustibles en el Lima (en S/ por galón)



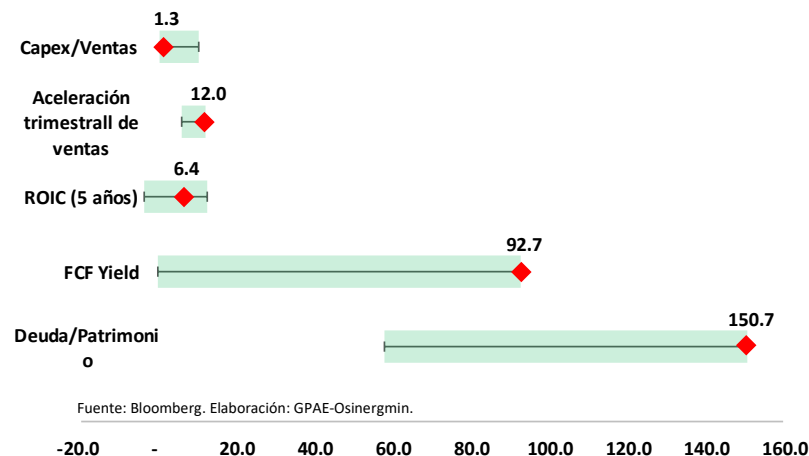
Buen momento financiero

La recuperación de la demanda en el mundo respecto del 2020 y un contexto favorable de los precios internacionales para los productores y refinadores de petróleo mejoraron el perfil financiero de las empresas del sector a nivel global, Relapasa no fue la excepción.

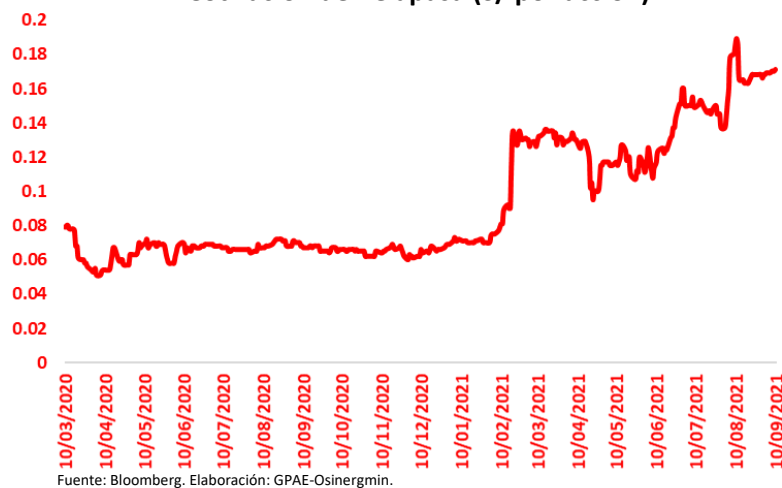
Relapasa mejoró sus resultados corporativos en el país, en parte, como reflejo de la recuperación económica del país y se observa mediante diferentes indicadores financieros. Al cierre del 2021-2T, su ratio *Enterprise Value/Ebitda* fue 4.6, el más bajo de los últimos 10 años. Esto sugiere un mayor grado de eficiencia para generar ganancias respecto a los activos invertidos en la empresa. En el Gráfico se observa un mayor dinamismo de las ventas de la empresa a nivel local y respecto a empresas similares en la región, en parte, por un comportamiento más favorable de la demanda y de la movilidad para la realización de actividades económicas. Por otro lado, destaca su atractiva rentabilidad del flujo de caja libre (FCF Yield) que mide el flujo de caja sin gastos del capital por acción y dividido entre el precio de la acción. Mientras más alto sea este ratio (como se observa en el gráfico) mayor es la rentabilidad que percibirá el accionista. Asimismo, el precio de la acción, en sus momentos picos, llegó a triplicar sus valores observados durante el 2020.

Sin embargo, no todo es color de rosa en medio de un creciente precio del crudo y buenas señales de recuperación económica. El ratio de endeudamiento (Deuda/patrimonio) no luce con buena salud. Por cada dólar que tienen los accionistas en la empresa, esta corresponde a una deuda de USD 1.5. y es la más alta dentro de las empresas de su sector. Asimismo, la empresa dejó de cotizar en la BVL desde el pasado 14 de octubre del 2021.

Comportamiento de indicadores financieros de Relapasa



Cotización de Relapasa (S/ por acción)



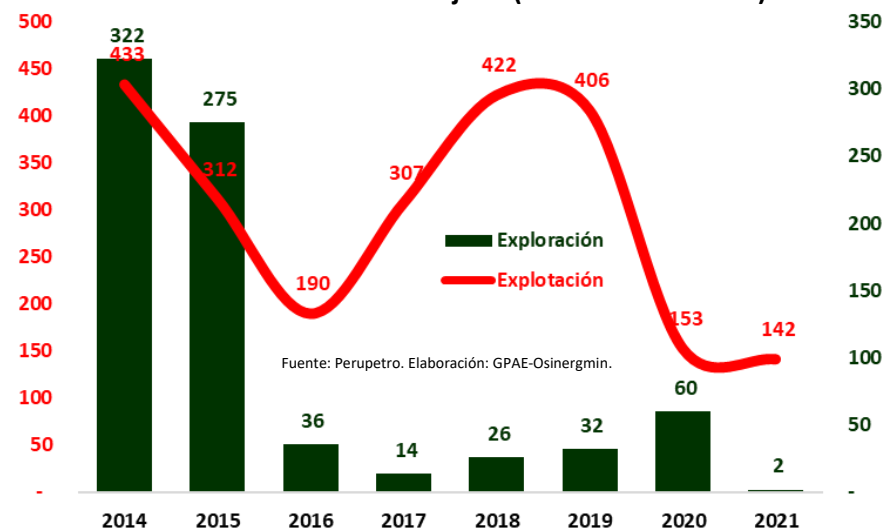
Inversiones en exploración languidecen

En el Perú, las inversiones en hidrocarburos se han acelerado, especialmente, por los desembolsos en los lotes de Camisea. Respecto a las inversiones que permitirán un desarrollo futuro y sostenido del sector es clave el enfoque sobre la inversión en exploración para encontrar el oportuno desarrollo de proyectos que permitan el crecimiento del sector. Según el Minem, las reservas probadas de petróleo al 2019 continúan estancadas en los últimos tres años y por debajo de los niveles observados en años anteriores (ver Anexo).

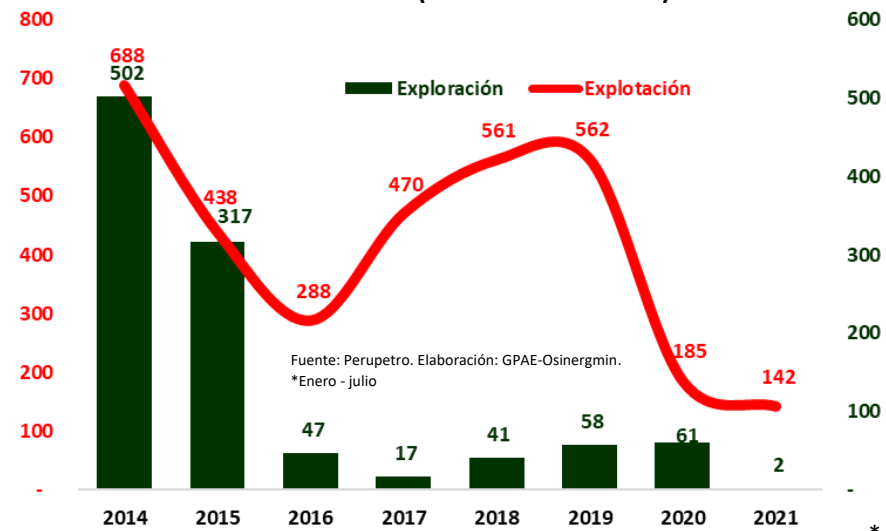
Al respecto, y según el Reporte de Inflación del BCR publicado en setiembre del 2021, el sector se contraería en 3.8% en el 2021 pero se expandiría a un ritmo acelerado de 13.4% alentado por la normalización en la producción de gas natural y líquidos de gas natural, así como por una mayor extracción de petróleo esperada de los lotes ubicados en Loreto. Si bien el efecto estadístico parece ser el principal benefactor del sector para el 2022, no será suficiente para garantizar su crecimiento en el futuro sin un trabajo a favor de las inversiones.

En esta línea, en octubre del 2021, Perupetro sostuvo que se requieren establecer regalías que incentiven la inversión y la producción eficiente. Si bien existe, actualmente, un potencial de recursos y oportunidades de exploración, se requiere en el presente un conjunto de políticas y medidas serias y de largo aliento que mejoren el atractivo de los capitales de riesgo y alienten la inversión sostenida en el sector.

Inversiones acumuladas enero-julio (en millones de USD)



Inversiones anuales (en millones de USD)



Anexos

Número de Establecimientos en el Sector Minorista Hidrocarburos Líquidos - 2019

REGIÓN	Locales de Venta		Consumidores directos	
	N°	%	N°	%
COSTA	3,255	33%	8,788	89%
SIERRA	4,817	49%	819	8%
SELVA	1,789	18%	252	3%
TOTAL	9,861	100%	9,859	100%

Fuente: Registros Hábiles de Hidrocarburos - Osinergmin. Elaboración: GPAE-Osinergmin.

Número de Establecimientos en el Sector Minorista Hidrocarburos Líquidos - 2021

REGIÓN	Locales de Venta		Consumidores	
	N°	%	N°	%
COSTA	2,884	37%	8,437	89%
SIERRA	3,404	44%	764	8%
SELVA	1,472	19%	253	3%
TOTAL	7,760	100%	9,454	100%

Fuente: Registros Hábiles de Hidrocarburos - Osinergmin. Elaboración: GPAE-Osinergmin.

Número de Establecimientos en el Sector Minorista Gas Licuado de Petróleo (GLP), 2019

REGIÓN	Estaciones de servicio		Consumidores directos	
	N°	%	N°	%
COSTA	2474	48%	1,431	77%
SIERRA	1,797	35%	231	12%
SELVA	838	16%	189	10%
TOTAL	5,109	100%	1,851	100%

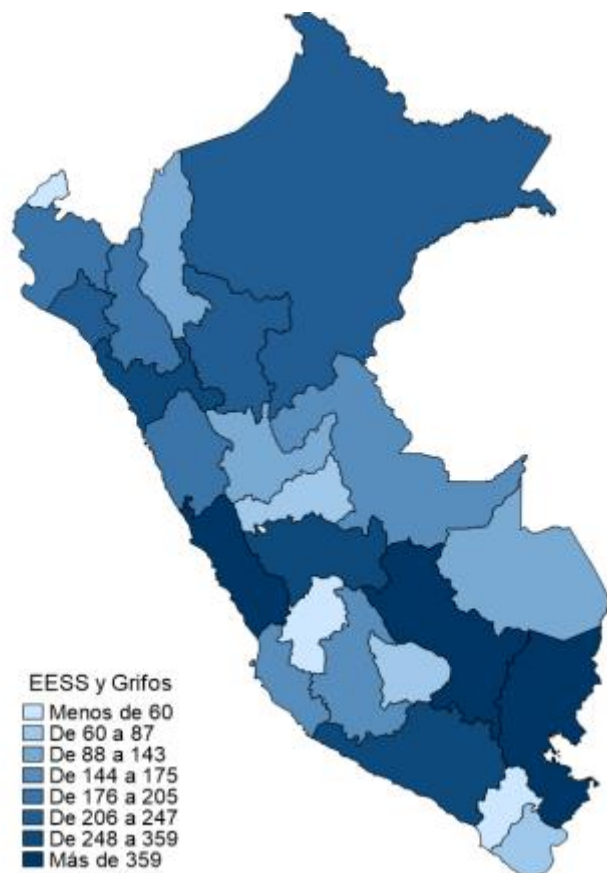
Fuente: Registros Hábiles de Hidrocarburos - Osinergmin. Elaboración: GPAE-Osinergmin.

Número de Establecimientos en el Sector Minorista Gas Licuado de Petróleo (GLP), 2021

REGIÓN	Estaciones de servicio		Consumidores directos	
	N°	%	N°	%
COSTA	2571	48%	1,447	77%
SIERRA	1,901	35%	222	12%
SELVA	884	17%	200	11%
TOTAL	5,356	100%	1,869	100%

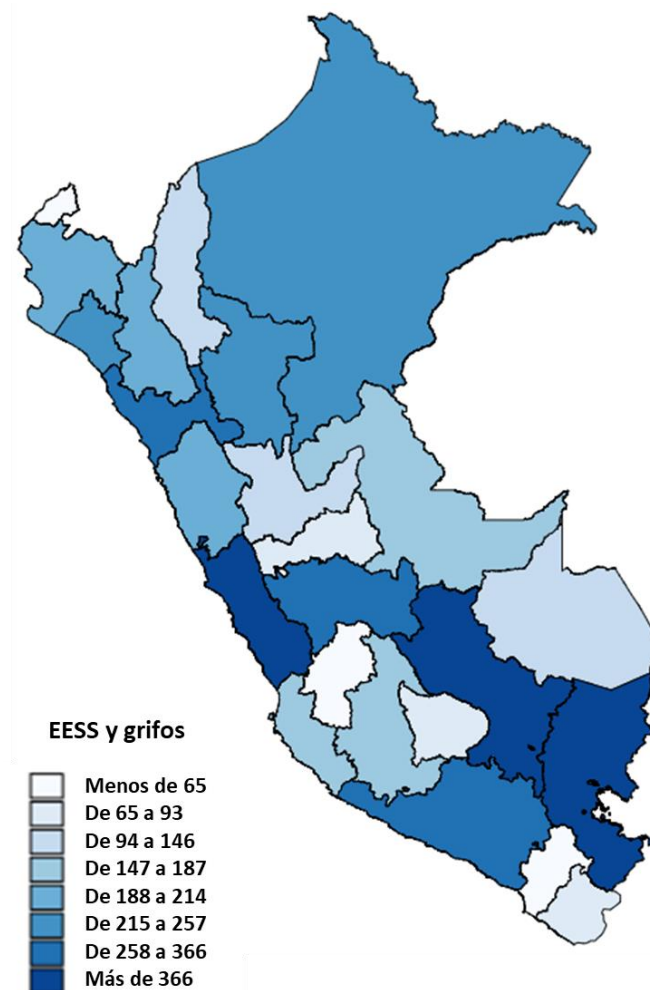
Fuente: Registros Hábiles de Hidrocarburos - Osinergmin. Elaboración: GPAE-Osinergmin.

Número de estaciones de servicio de hidrocarburos
líquidos por departamento (Mayo 2020)



Fuente: Registros Hábiles de Hidrocarburos - Osinergrmin. Elaboración: GPAE-Osinergrmin.

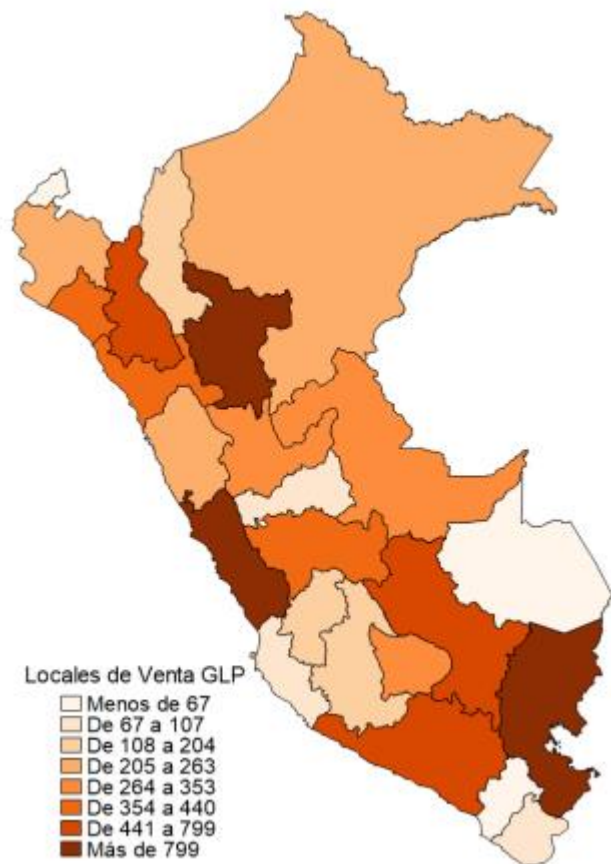
Número de estaciones de servicio de hidrocarburos
líquidos por departamento (Al 22 de setiembre del 2021)



Fuente: Registros Hábiles de Hidrocarburos - Osinergrmin. Elaboración: GPAE-Osinergrmin.

Número de locales de venta de GLP por departamento

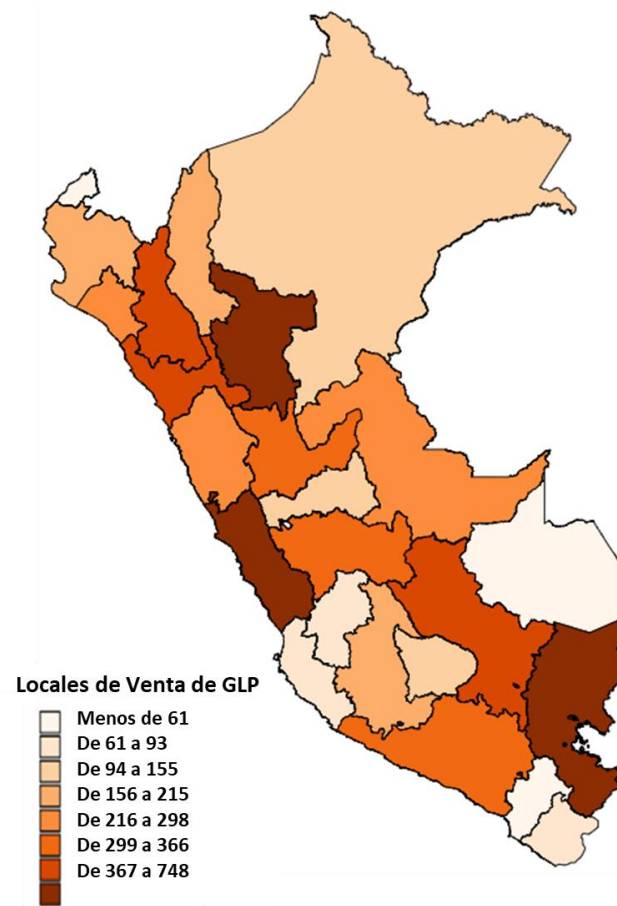
(Mayo de 2020)



Fuente: Registros Hábiles de Hidrocarburos - Osinergmin. Elaboración: GPAE-Osinergmin.

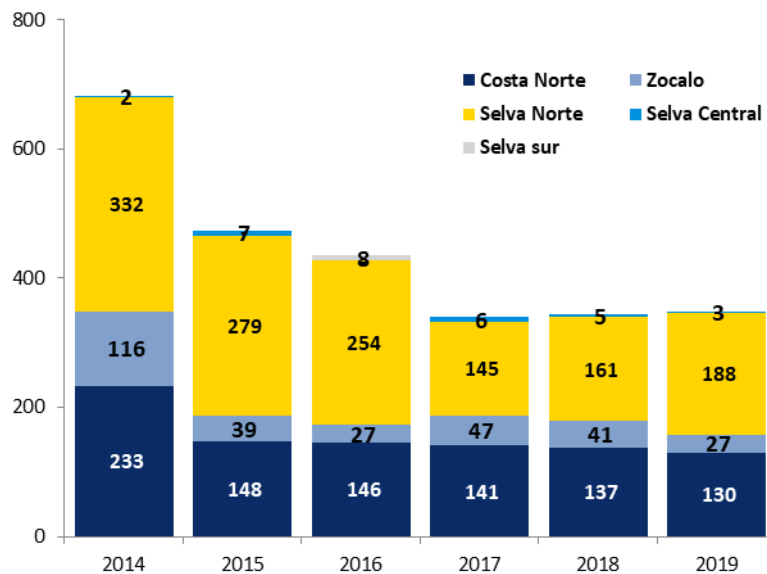
Número de locales de venta de GLP por departamento

(Al 22 de setiembre del 2021)



Fuente: Registros Hábiles de Hidrocarburos - Osinergmin. Elaboración: GPAE-Osinergmin.

Reservas probadas de Petróleo (MMBLS)



Fuente: Minem. Elaboración: GPAE-Osinergmin.

Referencias

- Banco Central de Reserva del Perú (<https://www.bcrp.gob.pe/>)
- Bloomberg Terminal.
- Bolsa de Valores de Lima (<https://www.bvl.com.pe/>).
- Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú (<http://www.bomberosperu.gob.pe/>).
- International Energy Administration (<https://www.iea.org/>).
- Instituto Nacional de Estadística e Informática (<https://www.inei.gob.pe/>).
- Ministerio de Energía y Minas (<http://www.minem.gob.pe/index2.php>).
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones (<http://portal.mtc.gob.pe/nosotros/index.html>).
- Organismo Superior de la Inversión en Energía y Minería (<https://www.osinergmin.gob.pe/SitePages/default.aspx>).
- Organización Mundial de la Salud (<https://www.who.int/es>).
- Perupetro (<https://www.perupetro.com.pe/>).
- Petroperú (<https://www.petroperu.com.pe/>).
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (<https://www.sunat.gob.pe/>).
- The Economist (<https://www.economist.com/>).
- Unidad de Planeación Minero Energética (<https://www1.upme.gov.co/Paginas/default.aspx>).

Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería – Osinergmin
Gerencia de Políticas y Análisis Económico – GPAE
Análisis del Mercado de Hidrocarburos, Año 10 – N° 19 – Noviembre 2021
Alta Dirección

Jaime Raul Mendoza Gacon

Presidente del Consejo Directivo

Julio Salvador Jacome

Gerente General

Equipo de Trabajo de la GPAE que preparó el Reporte

Ricardo De la Cruz Sandoval

Gerente (e) de Políticas y Análisis Económico

Anthony Suclupe Girio

Analista Económico Regulatorio

Wilder Santos Viera

Asistente

El contenido de esta publicación podrá ser reproducido total o parcialmente con autorización de la Gerencia de Políticas y Análisis Económico del Osinergmin. Se solicita indicar en lugar visible la autoría y la fuente de la información. Todo el material presentado en este reporte es propiedad del Osinergmin, a menos que se indique lo contrario.

Citar el reporte como:

Análisis del Mercado de Hidrocarburos, Año 10 – N° 19 – Noviembre del 2021. Gerencia de Políticas y Análisis Económico, Osinergmin.

Osinergmin no se identifica, necesariamente, ni se hace responsable de las opiniones vertidas en el presente documento. Las ideas expuestas en los artículos del reporte pertenecen a sus autores. La información contenida en el presente reporte se considera proveniente de fuentes confiables, pero Osinergmin no garantiza su completitud ni su exactitud. Las opiniones y estimados representan el juicio de los autores dada la información disponible y están sujetos a modificación sin previo aviso. La evolución pasada no es necesariamente un indicador de resultados futuros. Este reporte no se debe utilizar para