

PRECIOS DE REFERENCIA DE COMBUSTIBLES DERIVADOS DEL PETROLEO¹

Informe al 14/02/2005

1. INTRODUCCION

Los Precios de Referencia (PR) de Combustibles Líquidos determinados por el OSINERG tienen como base conceptual lo siguiente:

- Representan costos de eficiencia para la sociedad.
 - Es el costo de oportunidad que la sociedad tendría que pagar para adquirir un combustible que satisface las exigencias impuestas a los productos locales.
 - Introduce las eficiencias que se obtendrían en un Mercado Competitivo.
 - No está limitado al Corto Plazo (se puede incrementar capacidad).
- No sirven para fijar precios, ya que los precios en el Perú se rigen por Oferta y Demanda (Art. 77° Ley Orgánica de Hidrocarburos).
- El Precio de Referencia 1 (PR 1): Es el precio de referencia ex - planta sin impuestos, que refleja una operación eficiente de importación, considerando los fletes, seguros, aranceles, gastos de importación y otros.
- El Precio de Referencia 2 (PR 2): Es el precio FOB que refleja una operación eficiente de exportación, considerando los fletes, mermas y seguros para llegar al mercado de referencia.
- En la metodología empleada por Osinerg, se considera como mercado de referencia la Costa del Golfo de Estados Unidos (CGUSA), debido a su cercanía geográfica, liquidez y facilidad de acceso a la información. Además dicho mercado es tomado como indicador para las operaciones comerciales de crudo y derivados en la región.
- Debido a que en el mercado de la Costa del Golfo de Estados Unidos determinados productos no tienen las especificaciones (calidad) de los productos que se comercializan en el Perú, la metodología de cálculo de los Precios de Referencia considera un ajuste por calidad, especialmente en los octanajes de las gasolinas y la viscosidad del petróleo industrial. En el caso del diesel 2 la referencia en la Costa del Golfo de Estados Unidos (CGUSA) considera un diesel con contenido de azufre de 2000 ppm, lo cual es inferior al comercializado en el Perú y además no se tiene ajuste de calidad por este contaminante.

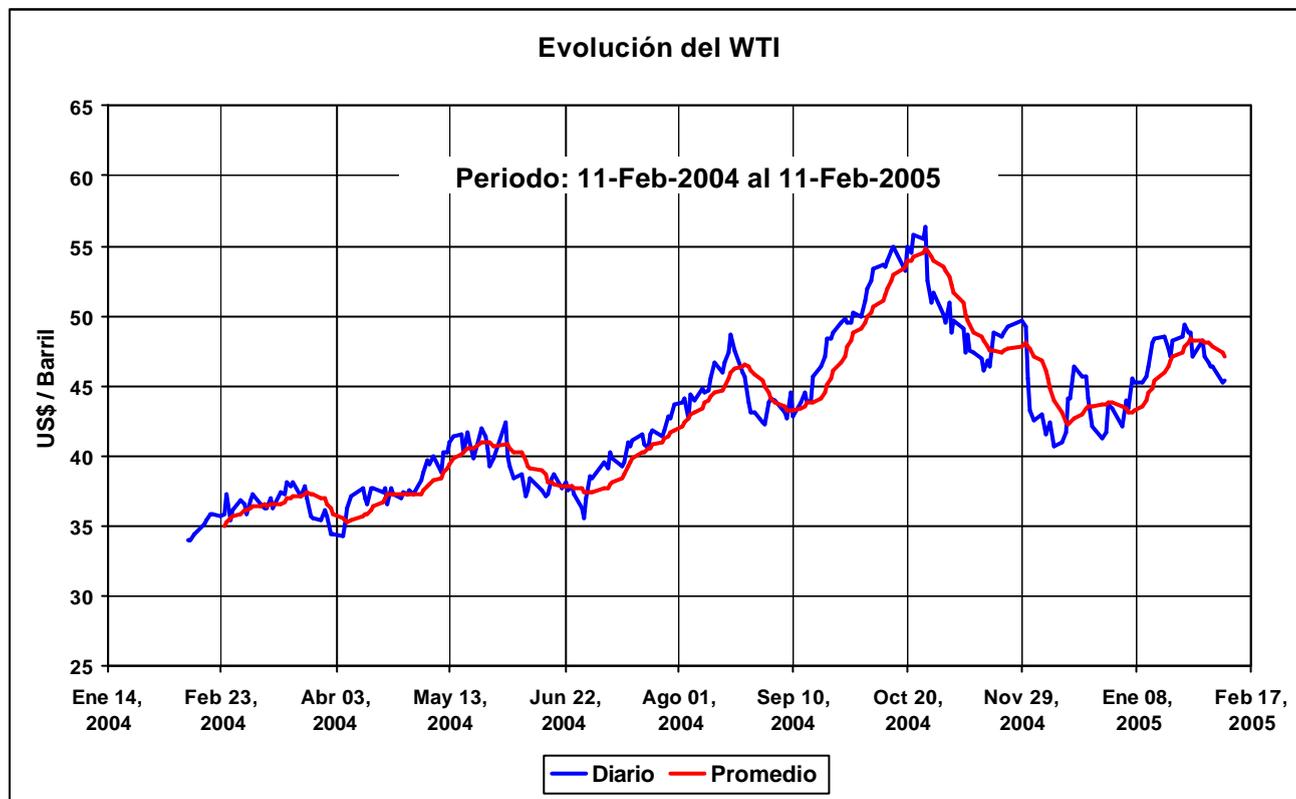
2. HECHOS RELEVANTES DE LA SEMANA²

Los precios del petróleo retrocedían el lunes, después de que los países miembros de la OPEP dieran señales de que el cártel podría esperar hasta su reunión de mediados de marzo para decidir sobre recortes a la producción. Los futuros del crudo estadounidense perdían 53 centavos, a 45,95 dólares el barril, y se acercaban a la baja máxima en tres semanas alcanzada el jueves pasado. Los precios del crudo estadounidense cerraron con alza ligera el martes, pero se mantuvieron cerca de su nivel mínimo en un mes, por los crecientes niveles de los inventarios y un clima benigno en el mayor consumidor del mundo. Los comerciantes de petróleo se están volviendo cada vez más cautelosos ante la posibilidad de que pérdidas mayores pudieran originar un cambio en el ánimo entre los miembros de la OPEP, que han dicho que es improbable que reduzcan su límite de producción antes de una reunión prevista para mediados de marzo. Los precios del petróleo ganaron un dólar el miércoles después que los datos sobre las reservas en Estados Unidos mostraron una imprevista caída en los inventarios de crudo. El crudo liviano estadounidense aumentaba 1 dólar, a 46,40 el barril, recuperándose de una caída que llevó los valores del crudo a 44,83 dólares el barril. Los precios del petróleo subieron casi 4 por ciento el jueves después de que la Agencia Internacional de Energía alertara que una demanda mayor que la esperada y un desalentador crecimiento de la producción mundial podrían poner en aprietos al suministro internacional. El crudo liviano estadounidense ganó 1,64 dólares, ó 3,6 por ciento, para cerrar a 47,10 dólares el barril, tras alcanzar un máximo de 47,30 dólares, mientras que el petróleo Brent de Londres subió 1,35 dólares, a 44,45 dólares el barril. Los precios a futuro del crudo se incrementaron levemente el viernes, después que la Agencia Internacional de Energía estimó que el consumo global en el 2005 aumentará en 80.000 barriles diarios, principalmente debido al creciente consumo en China.

¹ Elaborado de acuerdo a la Resolución N° 038-2003-OS/CD y a los lineamientos del MEM.

² Fuentes Públicas Diversas

3. EVOLUCION DEL WTI DURANTE EL ULTIMO AÑO



Fuente: U.S. Department Of Energy (DOE) <http://www.doe.gov/> , Elaboración propia

4. COMPOSICIÓN DE LOS PRECIOS DE REFERENCIA

| % sobre el Total al 14/Feb/2005 | GLP | Gasolina 97 | Gasolina 95 | Gasolina 90 | Gasolina 84 | Kerosene | Turbo | Diesel 2 | Petróleo Industrial 6 (3%S) | Petróleo Industrial 500 (3%S) |
|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----------------------------|-------------------------------|
| Valor USGC | 74.8% | 87.0% | 87.0% | 88.8% | 88.9% | 81.6% | 81.8% | 81.1% | 76.1% | 75.1% |
| Flete + Mermas | 12.1% | 6.1% | 6.2% | 6.4% | 6.5% | 6.0% | 6.0% | 6.5% | 9.3% | 10.0% |
| Seguro | 0.03% | 0.04% | 0.04% | 0.04% | 0.04% | 0.03% | 0.03% | 0.03% | 0.03% | 0.03% |
| Advalorem | 8.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 8.4% | 8.4% | 8.4% | 8.2% | 8.2% |
| Gastos de Importación | 1.4% | 2.8% | 2.7% | 1.7% | 1.5% | 1.4% | 1.2% | 1.3% | 2.2% | 2.2% |
| Almacenamiento y Des | 2.9% | 3.2% | 3.2% | 2.2% | 2.3% | 2.0% | 2.0% | 2.1% | 3.8% | 4.1% |
| Lev 27332 | 0.5% | 0.8% | 0.8% | 0.8% | 0.7% | 0.6% | 0.4% | 0.6% | 0.4% | 0.4% |
| Total | 100.0% | 100.0% |

- El precio CIF del GLP es el 86.9% del PR 1
- El precio CIF de la gasolina de 97 octanos es el 93.2% del PR 1
- El precio CIF de la gasolina de 95 octanos es el 93.2% del PR 1
- El precio CIF de la gasolina de 90 octanos es el 95.2% del PR 1
- El precio CIF de la gasolina de 84 octanos es el 95.5% del PR 1
- El precio CIF del kerosene es el 87.6% del PR 1
- El precio CIF del turbo es el 87.9% del PR 1
- El precio CIF del diesel 2 es el 87.6% del PR 1
- El precio CIF del petróleo industrial 6 es el 85.4% del PR 1
- El precio CIF del petróleo industrial 500 es el 85.2% del PR 1

5. PRECIOS DE REFERENCIA Y PRECIOS DEL MERCADO

5.1 ULTIMA SEMANA

| Soles/galón | Osinerg | | | | | Vta Total Ene-Dic 2004 Miles BI/d |
|-------------------------|--------------------|--------------------|-------------|------|-----------|-----------------------------------|
| | A | | Variación % | B | C = (A+B) | |
| | Vigente 14/02/2005 | Vigente 07/02/2005 | | MC | PR1 + MC | |
| GLP (sol/kg) | 1.77 | 1.79 | -1.0% | 0.05 | 1.82 | 12.2 |
| Gasolina 97 | 4.82 | 5.01 | -3.9% | 0.16 | 4.97 | 1.6 |
| Gasolina 95 | 4.79 | 4.98 | -3.9% | 0.16 | 4.94 | 1.2 |
| Gasolina 90 | 4.61 | 4.81 | -4.1% | 0.16 | 4.77 | 8.0 |
| Gasolina 84 | 4.51 | 4.71 | -4.2% | 0.16 | 4.67 | 10.3 |
| Kerosene | 5.11 | 5.38 | -5.0% | 0.09 | 5.21 | 6.6 |
| Diesel 2 | 4.98 | 5.19 | -4.1% | 0.11 | 5.08 | 63.0 |
| Petróleo Industrial 6 | 2.70 | 2.80 | -3.7% | 0.13 | 2.83 | 11.1 |
| Petróleo Industrial 500 | 2.51 | 2.60 | -3.5% | 0.13 | 2.64 | 15.9 |
| Turbo | 5.10 | 5.36 | -5.0% | 0.17 | 5.27 | 3.0 |
| Promedio Ponderado | | | -3.8% | | | |

| VARIACION SEMANAL DEL PR1 al 14/feb/2005 | | | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|-----|-----|-------|-------|
| GLP | G-97 | G-95 | G-90 | G-84 | Kero | D-2 | R-6 | R-500 | Turbo |

| Soles/galón | Petroperú | | | | Vta Total Ene-Dic 2004 Miles BI/d |
|-------------------------|------------------------|------------------------|-------------|---------------------------|-----------------------------------|
| | D | E | D/E-1 | D/C-1 | |
| | Precio Neto 13/01/2005 | Precio Neto 12/12/2004 | Var% Precio | PN VS (PR1+MC) 14/02/2005 | |
| GLP (sol/kg) | 1.89 | 1.89 | | 3.7% | 6.8 |
| Gasolina 97 | 5.19 | 5.69 | -8.8% | 4.3% | 0.7 |
| Gasolina 95 | 5.14 | 5.64 | -8.9% | 4.0% | 0.6 |
| Gasolina 90 | 4.84 | 4.92 | -1.6% | 1.5% | 4.1 |
| Gasolina 84 | 4.60 | 4.60 | | -1.3% | 6.6 |
| Kerosene | 4.96 | 4.96 | | -4.7% | 4.1 |
| Diesel 2 | 5.56 | 5.56 | | 9.3% | 32.8 |
| Petróleo Industrial 6 | 3.04 | 3.04 | | 7.3% | 7.5 |
| Petróleo Industrial 500 | 2.79 | 2.79 | | 5.7% | 7.2 |
| Turbo | 6.52 | 6.52 | | 23.7% | 3.0 |
| Promedio Ponderado | | | -0.3% | 5.8% | |

| Soles/galón | Repsol - YPF | | | | |
|-------------------------|------------------------|------------------------|-------------|---------------------------|-----------------------------------|
| | F | G | F/G-1 | F/C-1 | Vta Total Ene-Dic 2004 Miles BI/d |
| | Precio Neto 13/01/2005 | Precio Neto 12/12/2004 | Var% Precio | PN VS (PR1+MC) 14/02/2005 | |
| GLP (sol/kg) | 2.03 | 2.03 | | 11.3% | |
| Gasolina 97 | 5.19 | 5.69 | -8.8% | 4.3% | 0.9 |
| Gasolina 95 | 5.14 | 5.64 | -8.9% | 4.0% | 0.5 |
| Gasolina 90 | 5.12 | 5.20 | -1.5% | 7.4% | 3.9 |
| Gasolina 84 | 5.26 | 5.26 | | 12.7% | 3.8 |
| Kerosene | 5.50 | 5.50 | | 5.7% | 2.6 |
| Diesel 2 | 5.80 | 5.80 | | 14.1% | 30.3 |
| Petróleo Industrial 6 | 3.04 | 3.04 | | 7.3% | 3.6 |
| Petróleo Industrial 500 | 2.79 | 2.79 | | 5.7% | 8.7 |
| Turbo | -- | -- | -- | -- | -- |
| Promedio Ponderado | | | -0.3% | 11.1% | |

Precios de Referencia de Importación (PR1)

- Respecto a la semana anterior el PR1 ponderado de los productos disminuyó en 3.8%, siendo el kerosene y el turbo los que mas disminuyeron con 5.0%.
- Las gasolinas disminuyeron un promedio de 4%.
- El diesel 2 disminuyó en 4.1%.
- El residual 6 y el residual 500, se redujeron en 3.7% y 3.5% respectivamente.
- El que menos disminuyó fue el GLP con 1.0%.

Precios de Lista de Principales Refinadores

Las empresas Refinadoras modificaron sus precios el día 13 de enero de 2005, en ésa oportunidad hicieron las siguientes modificaciones:

- El día 13 de enero, Petroperú modificó su lista de precios en la cual disminuyeron el precio de la gasolina de 97 en 8.8%, de la gasolina de 95 en 8.9%, y de la gasolina de 90 en 1.6%., por su parte Repsol también modificó su lista de precios el día 13 de enero en el que disminuyeron los precios de las gasolinas de 97, 95 y 90 en 8.8%, 8.9%, y 1.5% respectivamente.
- En promedio el 13 de enero, Petroperú disminuyo sus precios en 0.3%, teniendo una diferencia a la fecha respecto a los PR1 de 5.8%, siendo el turbo el producto con mayor diferencia con +23.7%. Por su parte el 13 de enero, Repsol disminuyo sus precios en 0.3% en promedio, teniendo a la fecha una diferencia de +11.1% con respecto a los PR1, siendo el diesel 2 y el GLP los productos con mayor diferencia, con +14.1% y +11.3 respectivamente.

5.2 TENDENCIA

En el siguiente cuadro se muestra la tendencia de cada uno de los productos para las diez últimas cotizaciones, que son las que se consideran para el cálculo de los PR1.

| | | |
|--------------------|--------------------|---------------------|
| GLP : Baja | Gasolina 84 : Baja | Residual 6 : Baja |
| Gasolina 97 : Baja | Kerosene : Baja | Residual 500 : Baja |
| Gasolina 95 : Baja | Turbo : Baja | |
| Gasolina 90 : Baja | Diesel 2 : Baja | |

5.3 EN LO QUE VA DEL AÑO

Precios de Referencia y Precios de Lista de Principales Refinadoras Periodo: 1º Enero a Febrero 11 del 2005

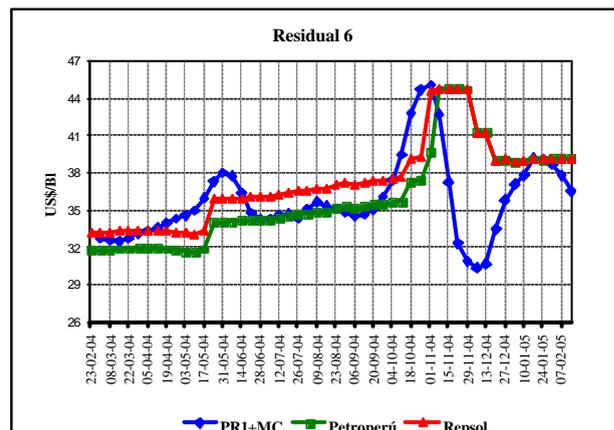
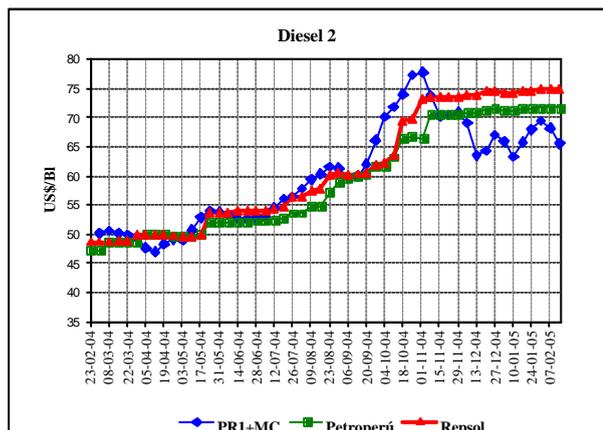
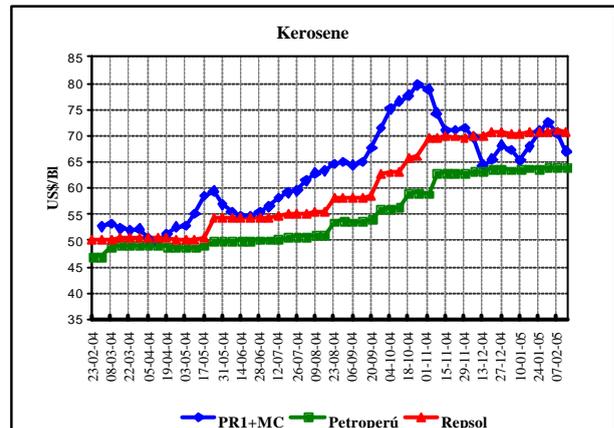
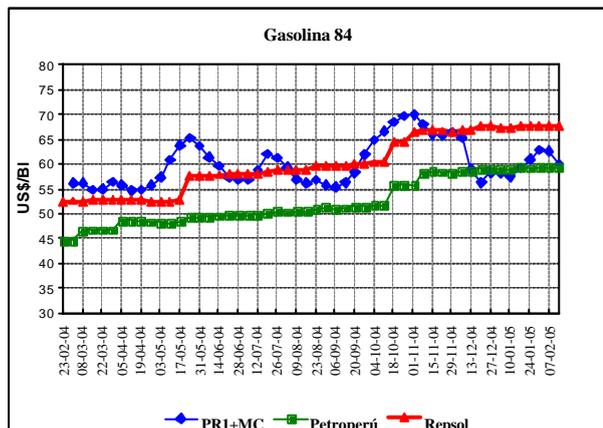
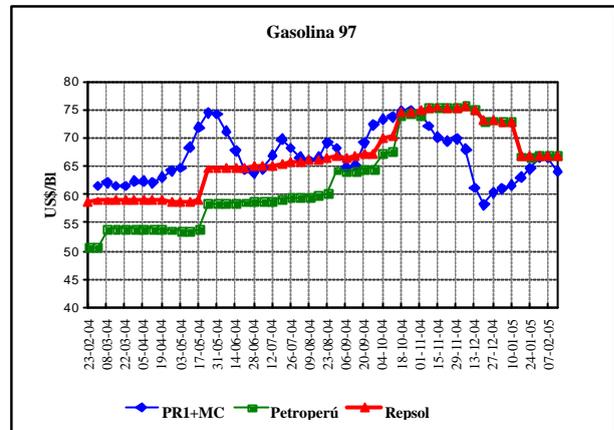
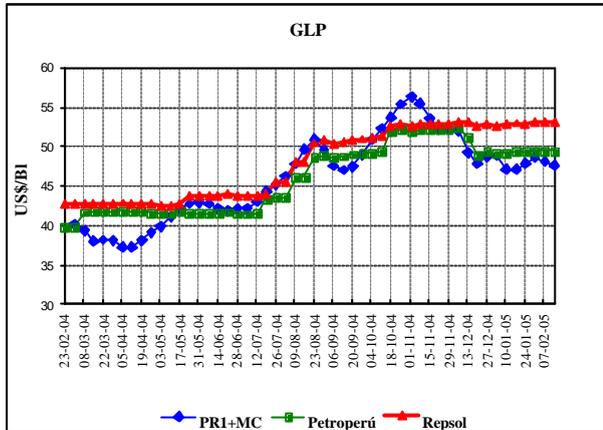
| Soles / galón | A | B | C | D | E | F | G | H | I |
|-------------------------|------------|-----------|----------|---------------|--------|------------------|--------|-------------------------|--------|
| | PR1 (1) | MC (2) | PR1 + MC | Petroperú (3) | | Repsol - YPF (4) | | Ventas (Miles Bl/d) (6) | |
| | | | | Precio Neto | D/C -1 | Precio Neto | F/C -1 | Petroperú | Repsol |
| GLP (5) | 1.78 | 0.03 | 1.81 | 1.89 | 4.7% | 2.03 | 12.3% | 6.8 | 5.4 |
| Gasolina 97 | 4.86 | 0.16 | 5.02 | 5.33 | 6.2% | 5.33 | 6.2% | 0.7 | 0.9 |
| Gasolina 95 | 4.83 | 0.16 | 4.98 | 5.28 | 5.9% | 5.28 | 5.9% | 0.6 | 0.5 |
| Gasolina 90 | 4.66 | 0.16 | 4.81 | 4.86 | 1.0% | 5.14 | 6.8% | 4.1 | 3.9 |
| Gasolina 84 | 4.56 | 0.16 | 4.72 | 4.60 | -2.4% | 5.26 | 11.5% | 6.6 | 3.8 |
| Kerosene | 5.28 | 0.09 | 5.38 | 4.96 | -7.7% | 5.50 | 2.3% | 4.1 | 2.6 |
| Turbo | 5.27 | 0.17 | 5.44 | 6.53 | 20.2% | No informa | --- | -- | -- |
| Diesel 2 | 5.09 | 0.11 | 5.20 | 5.56 | 7.0% | 5.80 | 11.6% | 32.8 | 30.3 |
| Petróleo Industrial 6 | 2.83 | 0.13 | 2.96 | 3.04 | 2.6% | 3.04 | 2.6% | 7.5 | 3.6 |
| Petróleo Industrial 500 | 2.63 | 0.13 | 2.76 | 2.79 | 1.0% | 2.79 | 1.0% | 7.2 | 8.7 |
| | | | | Dif. Prom | 3.6% | Dif. Prom | 8.7% | | |

| Soles / galón | A | B | C | D | E | F | G |
|-------------------------|------------|-----------|----------|---------------|--------|------------------|--------|
| | PR2 (1) | MC (2) | PR2 + MC | Petroperú (3) | | Repsol - YPF (4) | |
| | | | | Precio Neto | D/C -1 | Precio Neto | F/C -1 |
| GLP (5) | 1.12 | 0.03 | 1.15 | 1.89 | 64.8% | 2.03 | 76.8% |
| Petróleo Industrial 6 | 1.73 | 0.13 | 1.86 | 3.04 | 63.5% | 3.04 | 63.5% |
| Petróleo Industrial 500 | 1.55 | 0.13 | 1.68 | 2.79 | 65.8% | 2.79 | 65.8% |

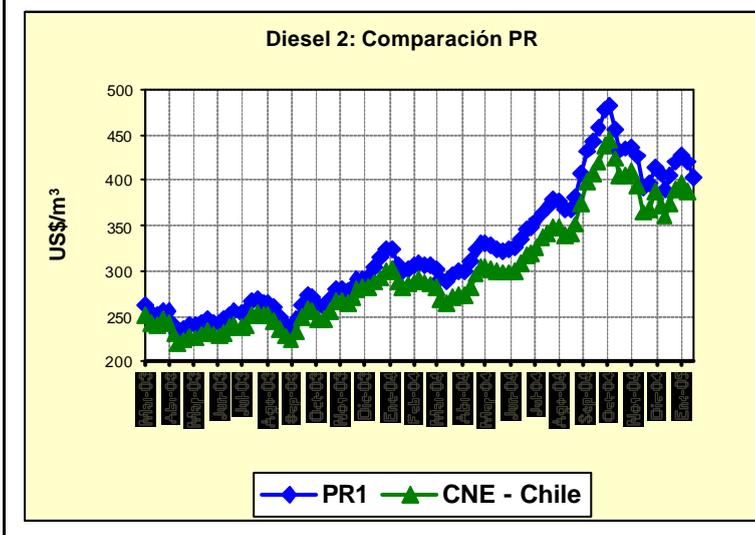
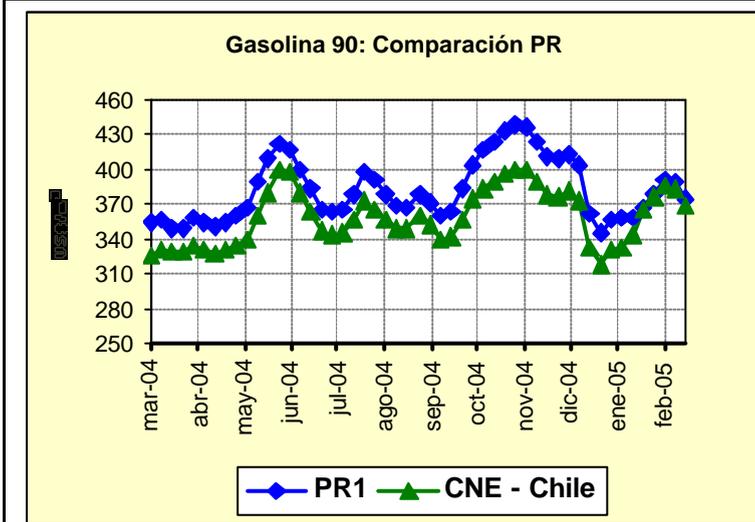
Notas

- (1) PR1 y PR2 : Promedio de Precios de Referencia de OSINERG, sin impuestos, publicados entre el 01-Ene-2005 y el 14-Febrero-2005
- (2) MC : Margen Comercial Mayorista promedio, informado a Osinerg por Petroperú y Repsol-YPF
- (3) Precios de Lista de Petroperú, sin impuestos, vigentes a partir del 13-Enero-2005 y del 12-October-2004 para Turbo
- (4) Precios de Lista de Repsol-YPF, sin impuestos, vigente a partir del 13-Enero-2005
- (5) Expresado en Soles/kg, el factor de conversión empleado es 2.029 Kg por Galón
- (6) Promedio de ventas en Miles de barriles por día para el período de Enero a Diciembre del 2004, Fuente MEM

6. EVOLUCION DE LOS PR1 Y LOS PRECIOS DE LISTA EN LOS ULTIMOS 12 MESES



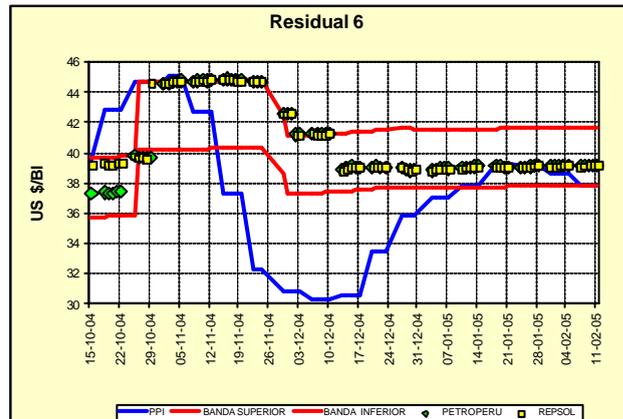
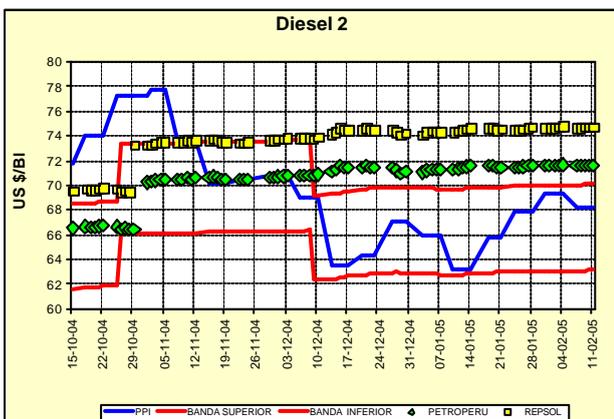
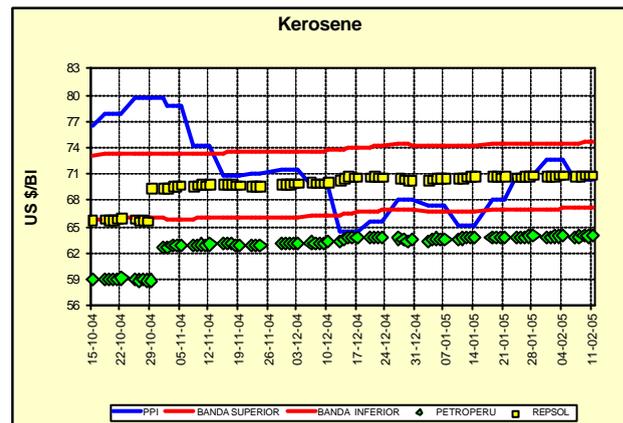
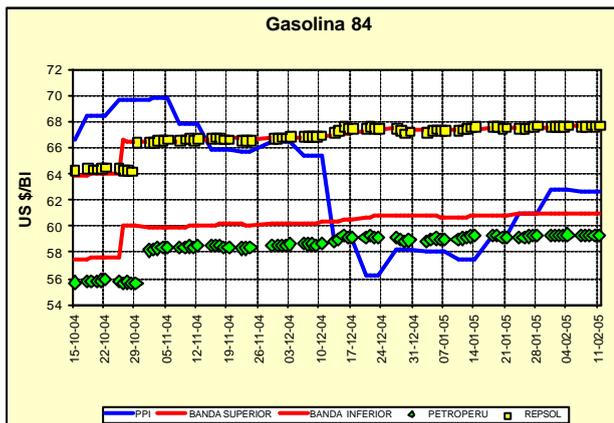
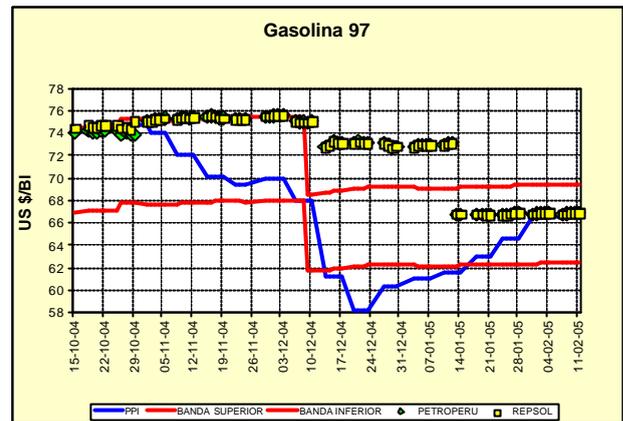
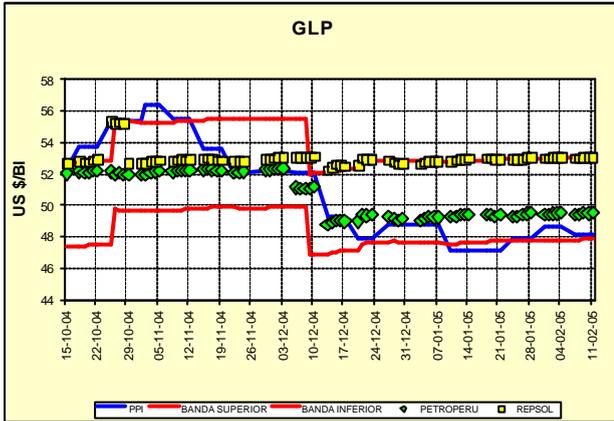
7. COMPARACION DE PRECIOS DE REFERENCIA ENTRE PERU Y CHILE



- En la metodología utilizada, se ha realizado un pequeño ajuste para hacer comparables las cifras publicadas por la Comisión Nacional de Energía (CNE) de Chile, con los precios de referencia de Osinerg, ya que la CNE considera en sus cálculos cinco cotizaciones y Osinerg diez. Asimismo, la CNE fija la vigencia una semana después, en tanto que Osinerg lo hace el lunes siguiente.
- En los gráficos mostrados, solo se muestran la paridad de importación, ya que la CNE no publica precios de paridad de exportación.
- De los gráficos se puede apreciar que las curvas que representan los precios de paridad tanto de la CNE, así como los publicados por Osinerg, son paralelas. Esto demuestra que en ambos casos se ha seguido la tendencia de los precios internacionales en la Costa del Golfo (Mercado relevante para ambos países).
- En el caso del GLP el último mes el precio de paridad de la CNE estuvo 18% por debajo del PR1 del OSINERG.
- En el caso de la gasolina de 90 octanos el último mes el precio de paridad de la CNE estuvo 3% por debajo del PR1 del OSINERG.
- En el caso del diesel 2 el último mes el precio de paridad de la CNE estuvo 8% por debajo del PR1 del OSINERG.
- El arancel en Chile es de 0%, mientras que en Perú es de 12% para los países fuera de la CAN y para los países de la CAN es de 9.6% para el GLP y el diesel 2 y 0% para la gasolina desde enero 2005.
- Las distancias entre Houston (costa del golfo USA) y los puertos considerados para evaluar el precio de referencia tanto de la CNE como del OSINERG son:
 Callao (Perú) = 5,909 Millas
 Valparaíso (Chile) = 8,430 Millas
- El flete del diesel 2 sin incluir el cruce del canal de Panamá en la última semana tanto para la CNE como para el OSINERG es:
 Callao (Perú) = 3.57 US \$/BI
 Valparaíso (Chile) = 4.76 US \$/BI
- El costo por el cruce del canal de panamá es de US \$/BI 0.70

8. PRECIOS DEL FONDO DE ESTABILIZACION: D.U. N° 010-2004

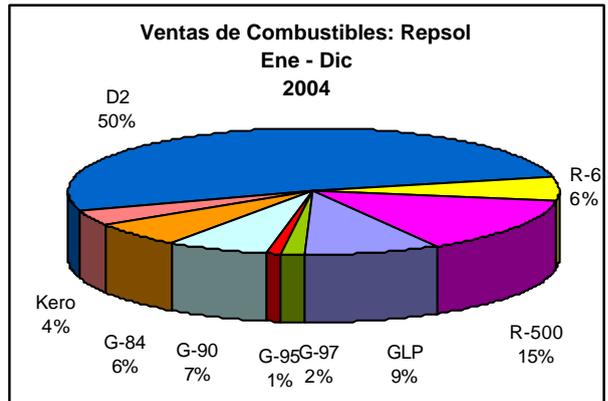
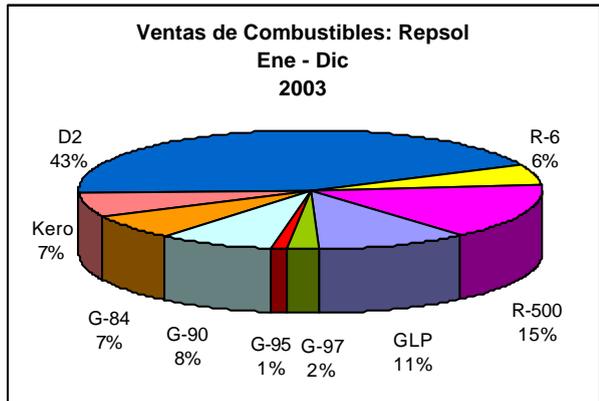
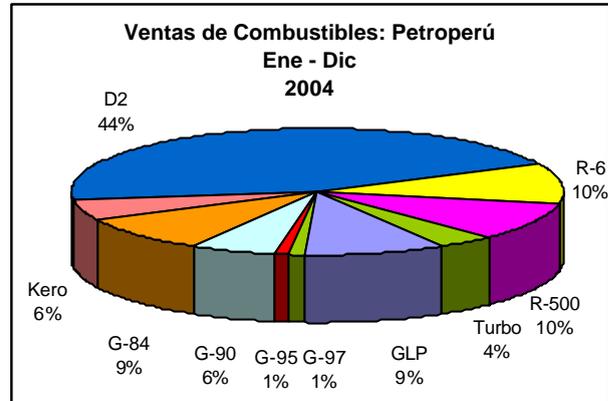
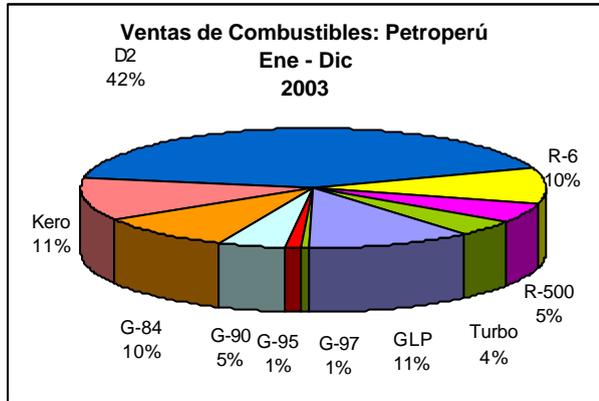
APLICACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACION PARA LOS COMBUSTIBLES PRECIOS DE PARIDAD DE IMPORTACION AL 14/feb/2005



Fuente: MINEM/DGH – Banda de Precios Objetivo, Petroperu y Repsol – Lista de Precios, OSINERG – PPI
 Elaboración Propia

9. ESTADÍSTICAS

9.1 VENTAS DE COMBUSTIBLES DE LOS PRINCIPALES REFINADORES - AÑOS 2003 Y 2004



Fuente: MINEM/DGH - Elaboración Propia

9.2 COMERCIO POR PRODUCTOS

GLP

| Miles Bl/d | 2,004 | Oct-Dic'04 | Ene-Set'04 | 2,003 | 2,002 |
|----------------|-------|------------|------------|-------|-------|
| Producción | 13.2 | 21.1 | 10.6 | 8.1 | 8.4 |
| Importación | 7.6 | 1.9 | 9.5 | 6.9 | 7.8 |
| Ventas País | 18.1 | 17.9 | 18.1 | 16.0 | 16.1 |
| Exportación | 1.3 | 5.0 | 0.1 | 0.0 | 0.0 |
| Import./Ventas | 42% | 11% | 53% | 43% | 49% |

Gasolinas (*)

| Miles Bl/d | 2,004 | Oct-Dic'04 | Ene-Set'04 | 2,003 | 2,002 |
|----------------|-------|------------|------------|-------|-------|
| Producción | 41.0 | 50.0 | 38.0 | 34.9 | 33.3 |
| Importación | 1.0 | 0.8 | 1.1 | 0.6 | 0.9 |
| Ventas País | 21.7 | 21.9 | 21.7 | 19.8 | 23.1 |
| Exportación | 13.2 | 24.7 | 9.4 | 3.0 | 6.2 |
| Import./Ventas | 5% | 4% | 5% | 3% | 4% |

(*) incluye naftas

Kero/Turbo

| Miles Bl/d | 2,004 | Oct-Dic'04 | Ene-Set'04 | 2,003 | 2,002 |
|----------------|-------|------------|------------|-------|-------|
| Producción | 16.2 | 18.0 | 15.6 | 19.3 | 22.9 |
| Importación | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.9 | 4.1 |
| Ventas País | 9.9 | 8.9 | 10.2 | 13.7 | 21.9 |
| Exportación | 4.3 | 4.7 | 4.2 | 3.1 | 3.9 |
| Import./Ventas | 0% | 0% | 0% | 14% | 19% |

Diesel 2

| Miles Bl/d | 2,004 | Oct-Dic'04 | Ene-Set'04 | 2,003 | 2,002 |
|----------------|-------|------------|------------|-------|-------|
| Producción | 44.3 | 48.1 | 43.0 | 38.0 | 37.5 |
| Importación | 24.8 | 25.0 | 24.7 | 13.3 | 13.6 |
| Ventas País | 63.7 | 63.1 | 64.0 | 49.4 | 49.2 |
| Exportación | 1.1 | 1.1 | 1.2 | 0.6 | 0.8 |
| Import./Ventas | 39% | 40% | 39% | 27% | 28% |

Residuales

| Miles Bl/d | 2,004 | Oct-Dic'04 | Ene-Set'04 | 2,003 | 2,002 |
|----------------|-------|------------|------------|-------|-------|
| Producción | 47.7 | 52.3 | 46.2 | 48.5 | 48.1 |
| Importación | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Ventas País | 27.0 | 25.3 | 27.6 | 20.4 | 24.1 |
| Exportación | 22.9 | 24.8 | 22.3 | 19.6 | 24.4 |
| Import./Ventas | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |

TOTALES

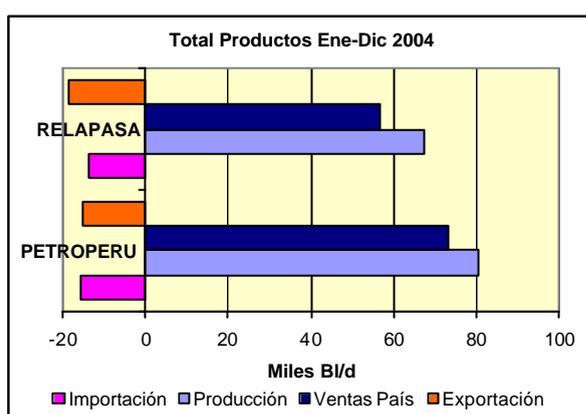
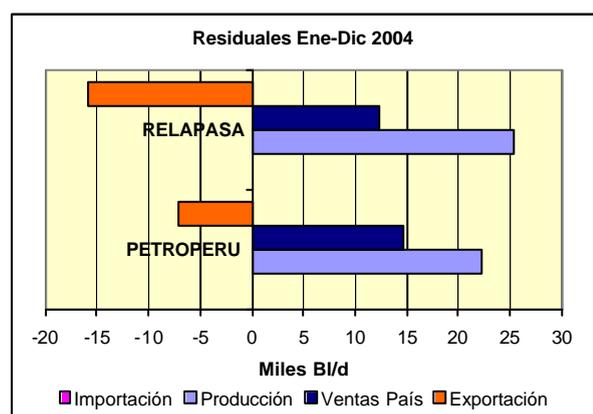
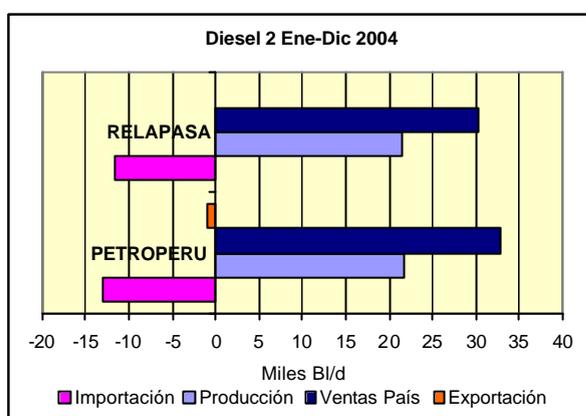
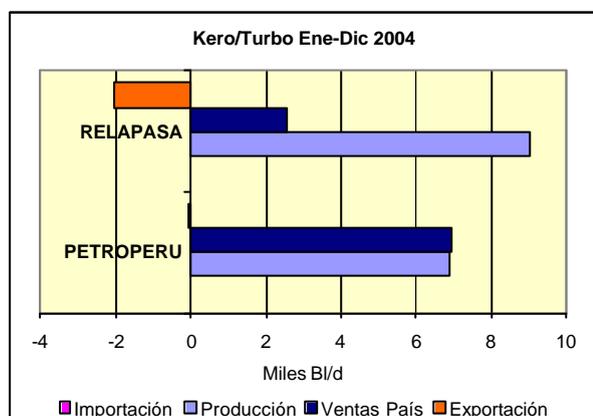
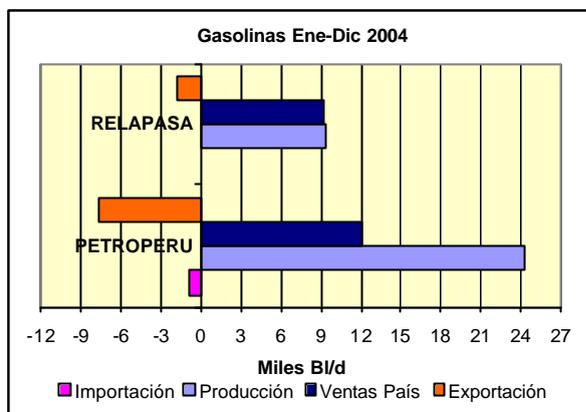
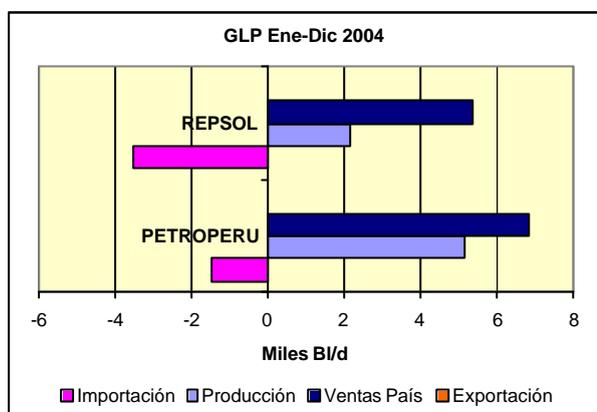
| Miles Bl/d | 2,004 | Oct-Dic'04 | Ene-Set'04 | 2,003 | 2,002 |
|----------------|-------|------------|------------|-------|-------|
| Producción | 162 | 189.4 | 153.3 | 149 | 150 |
| Importación | 33 | 30.6 | 37.0 | 23 | 26 |
| Ventas País | 140 | 137.0 | 141.6 | 119 | 134 |
| Exportación | 43 | 60.3 | 37.1 | 26 | 35 |
| Import./Ventas | 24% | 22% | 26% | 19% | 20% |

Fuente. MINEM/DGH - Elaboración Propia

Se ha separado las estadísticas del 2004 en dos periodos, Ene-Set y Oct-Dic, para analizar el impacto del Proyecto de Camisea en el mercado nacional.

- En el GLP se nota el marcado efecto de los excedentes que el Proyecto generó en el mercado. La producción se duplicó, en tanto que las importaciones se redujeron a niveles mínimos.
- En las gasolinas (especialmente naftas) se observa un efecto similar con un aumento de 30% en la producción, en tanto que las importaciones se mantuvieron en su nivel habitual debido a que se trata de gasolinas de alto octano.
- En kerosene se observa un pequeño incremento de la producción. Las ventas nacionales continúan cayendo posiblemente debido al efecto del incremento del ISC que se le aplica, el mismo que a partir del 2003 ha superado al que se aplica al Diesel 2. Esta situación corrige la distorsión de consumo generada anteriormente por el menor ISC aplicado al kerosene, lo que motivó un incremento "artificial" de su demanda.
- En el caso del Diesel, el incremento de producción es relativamente pequeño (5MBDC). La marcada variación de ventas en el mercado interno ocurrida entre el 2003 y 2004 se debe esencialmente a los siguientes factores ajenos al Proyecto Camisea:
 - Escasez de lluvias lo que motivó incremento en la generación termoeléctrica,
 - Incremento de actividades de pesca industrial
 - Retorno del consumo de kerosene a diesel 2 por efecto de ajuste de ISC.
 Esta situación está normalizándose y para enero del 2005, la demanda interna está retornando a niveles del 2003.
- En los combustibles residuales se observa un incremento de la producción, pero no hay razones para atribuirlo al Proyecto Camisea. El incremento de las ventas en el país se debería a la mayor demanda para generación eléctrica (por escasez de lluvias) así como al incremento del consumo de la pesca industrial.

COMERCIO DE PRODUCTOS DE LAS PRINCIPALES REFINERIAS - 2004



NOTA.- La información disponible no contiene la variación de inventarios, lo que explica las diferencias en el balance entre:

$$\{Producción + Importación\} - \{Ventas País + Exportación\}$$

sobre todo en los productos con importante participación de exportaciones o importaciones. En el caso de las gasolinas, se ha incorporado las exportaciones de naftas primarias en el balance.

Fuente: MINEM/DGH – Elaboración Propia