

## **PRECIOS DE REFERENCIA DE COMBUSTIBLES DERIVADOS DEL PETROLEO**<sup>1</sup>

**Informe al 14/03/2005**

### **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 SEMANA**<sup>2</sup>

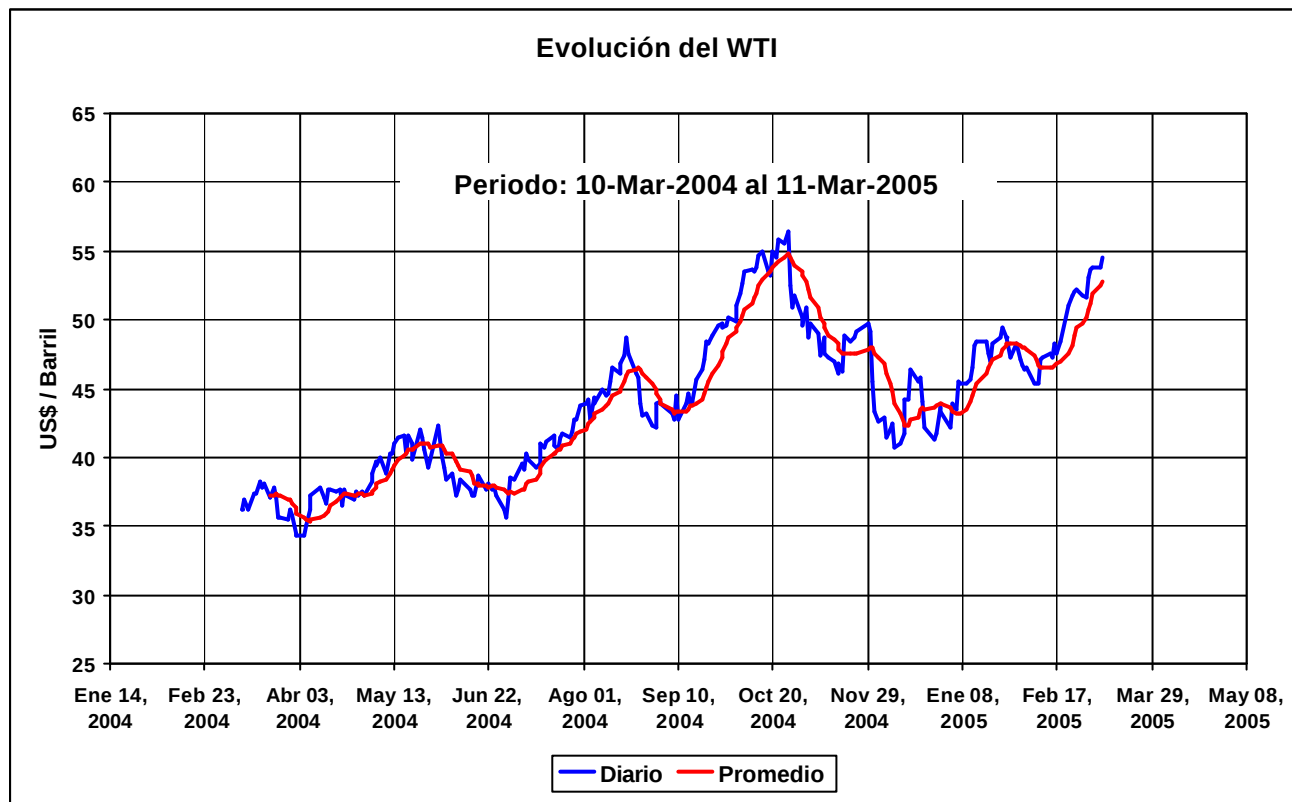
El precio del petróleo bajaba el lunes debido a que un clima más cálido de lo esperado en el fin de semana redujo la demanda del combustible para calefacción y alivió la preocupación sobre el abastecimiento, mientras varios miembros de la OPEP indicaban que no era necesario que la organización eleve su producción. Los precios del petróleo estuvieron cerca de un nuevo máximo el martes, ya que un nuevo clima frío impulsó la demanda de combustible en el noreste de Estados Unidos, el mayor mercado de combustible para calefacción. Crecientes señales de que la OPEP no incrementará la producción en su reunión de Irán la semana próxima y la debilidad del dólar también impulsaron los precios. Los precios del crudo estadounidense se mantuvieron muy cerca de niveles récord el miércoles, antes de retroceder, ya que las preocupaciones sobre el crecimiento de la demanda opacaron los crecientes niveles en los inventarios del petróleo en Estados Unidos. El clima frío en el noreste de Estados Unidos, el mayor mercado de combustible para calefacción del mundo, también ayudó a respaldar los candentes precios, que han subido más de 25 por ciento desde el comienzo del año. Los precios del crudo cayeron más de 2 por ciento tras rozar sus máximos históricos el jueves, luego de que los operadores centraron su atención en las crecientes existencias de crudo en Estados Unidos, el mayor mercado de energía del mundo. Las pérdidas fueron limitadas por la persistente preocupación acerca de que el crecimiento de la demanda mundial de crudo está superando los incrementos en la producción, y por un dólar débil que estimuló a los inversionistas a mantenerse dentro de los mercados de materias primas. Los precios del petróleo repuntaron el viernes, ya que los operadores los impulsaron antes del fin de semana, después de que la Agencia Internacional de Energía dijera que el sólido crecimiento en Estados Unidos y China aumentará el consumo más rápido de lo que se esperaba este año.

---

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

<sup>2</sup> Fuentes Públicas Diversas

### 3. EVOLUCION DEL WTI DURANTE EL ULTIMO AÑO



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

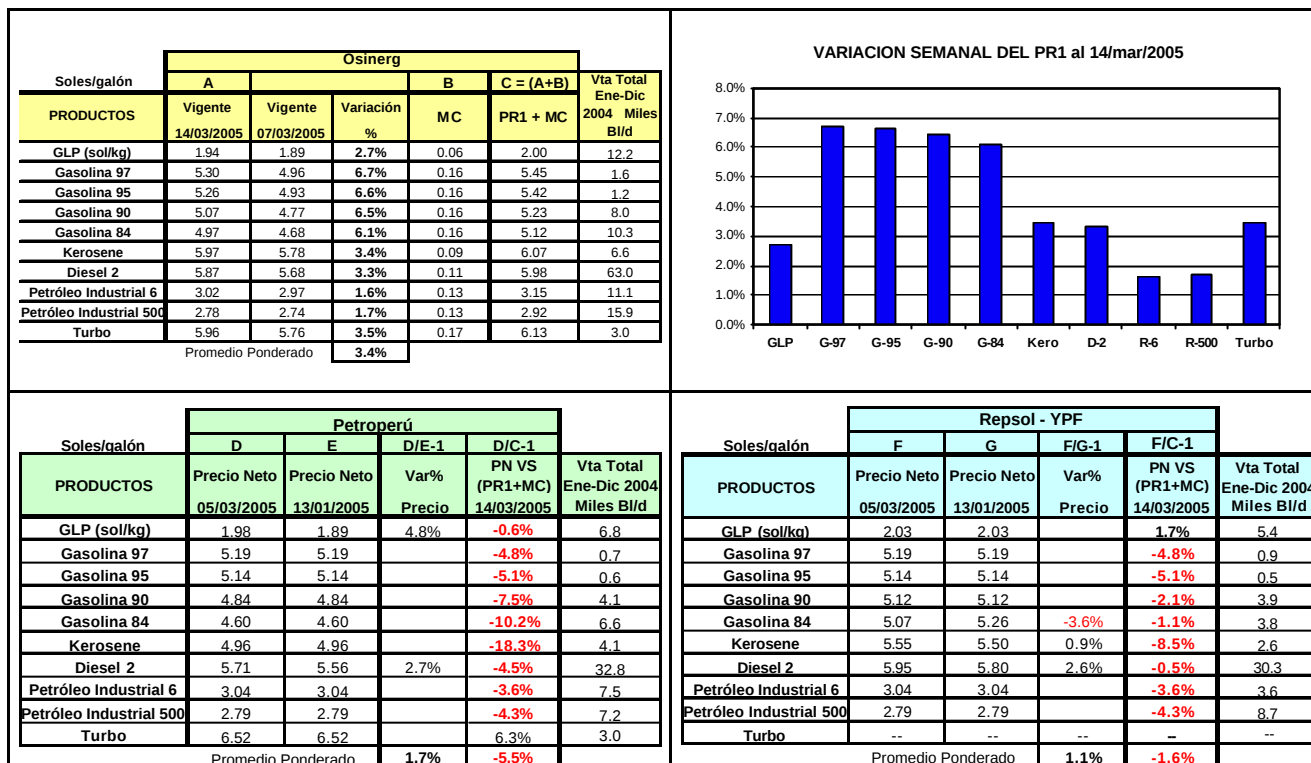
### 4. COMPOSICIÓN DE LOS PRECIOS DE REFERENCIA

| % sobre el Total al 14/Mar/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                      | 75.9%         | 87.6%         | 87.7%         | 89.4%         | 89.5%         | 82.6%         | 82.8%         | 82.2%         | 76.4%                       | 75.4%                         |
| Flete + Mermas                  | 11.3%         | 5.9%          | 5.9%          | 6.1%          | 6.2%          | 5.4%          | 5.4%          | 5.8%          | 9.4%                        | 10.2%                         |
| Seguro                          | 0.03%         | 0.04%         | 0.04%         | 0.04%         | 0.04%         | 0.03%         | 0.03%         | 0.03%         | 0.03%                       | 0.03%                         |
| Advalorem                       | 8.4%          | 0.0%          | 0.0%          | 0.0%          | 0.0%          | 8.5%          | 8.5%          | 8.5%          | 8.2%                        | 8.2%                          |
| Gastos de Importación           | 1.3%          | 2.7%          | 2.7%          | 1.6%          | 1.4%          | 1.2%          | 1.1%          | 1.2%          | 2.0%                        | 2.0%                          |
| Almacenamiento y Des            | 2.6%          | 2.9%          | 2.9%          | 2.0%          | 2.1%          | 1.7%          | 1.7%          | 1.8%          | 3.4%                        | 3.7%                          |
| Lev 27332                       | 0.5%          | 0.8%          | 0.8%          | 0.8%          | 0.7%          | 0.6%          | 0.4%          | 0.5%          | 0.4%                        | 0.4%                          |
| <b>Total</b>                    | <b>100.0%</b> | <b>100.0%</b> | <b>100.0%</b> | <b>100.0%</b> | <b>100.0%</b> | <b>100.0%</b> | <b>100.0%</b> | <b>100.0%</b> | <b>100.0%</b>               | <b>100.0%</b>                 |

- El precio CIF del GLP es el 87.2% del PR 1
- El precio CIF de la gasolina de 97 octanos es el 93.5% del PR 1
- El precio CIF de la gasolina de 95 octanos es el 93.6% del PR 1
- El precio CIF de la gasolina de 90 octanos es el 95.6% del PR 1
- El precio CIF de la gasolina de 84 octanos es el 95.8% del PR 1
- El precio CIF del kerosene es el 88.0% del PR 1
- El precio CIF del turbo es el 88.3% del PR 1
- El precio CIF del diesel 2 es el 88.0% del PR 1
- El precio CIF del petróleo industrial 6 es el 85.9% del PR 1
- El precio CIF del petróleo industrial 500 es el 85.7% del PR 1

## 5. PRECIOS DE REFERENCIA Y PRECIOS DEL MERCADO

### 5.1 ULTIMA SEMANA



#### Precios de Referencia de Importación (PR1)

- Respecto a la semana anterior el PR1 ponderado de los productos aumentó en 3.4%, siendo las gasolinas los que mas aumentaron con un promedio de 6.5%.
- El kerosene y el turbo aumentaron en 3.4%.
- El diesel 2 aumentó en 3.3%.
- El residual 6 y el residual 500, aumentaron en 1.6% y 1.7% respectivamente.
- El GLP aumentó 2.7%.

#### Precios de Lista de Principales Refinadores

Tanto Repsol-YPF como PETROPERÚ modificaron sus precios el 05 de marzo del 2005. En esa oportunidad hicieron las siguientes modificaciones:

- El día 05 de marzo, Petroperú modificó su lista de precios aumentando el precio del GLP en 4.8%, y del diesel 2 en 2.7%. Por su parte Repsol-YPF modificó también su lista de precios el día 05 de marzo aumentando el precio de la gasolina de 84 en 1.0%, kerosene en 0.9% y diesel 2 en 2.6%.
- En promedio el 05 de marzo, Petroperú aumentó sus precios en 1.7%, teniendo una diferencia a la fecha respecto a los PR1 de -5.5%, siendo el kerosene el producto con mayor diferencia con -18.3%. Por su parte el 05 de marzo, Repsol-YPF aumentó sus precios en 1.4% en promedio, teniendo a la fecha una diferencia de -1.6% con respecto a los PR1, siendo el kerosene el producto con mayor diferencia, con -8.5%.

## 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 : Alza         | Gasolina 84 : Alza | Residual 6 : Alza   |
| Gasolina 97 : Alza | Kerosene : Alza    | Residual 500 : Alza |
| Gasolina 95 : Alza | Turbo : Alza       |                     |
| Gasolina 90 : Alza | Diesel 2 : Alza    |                     |

## 5.3 EN LO QUE VA DEL AÑO

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

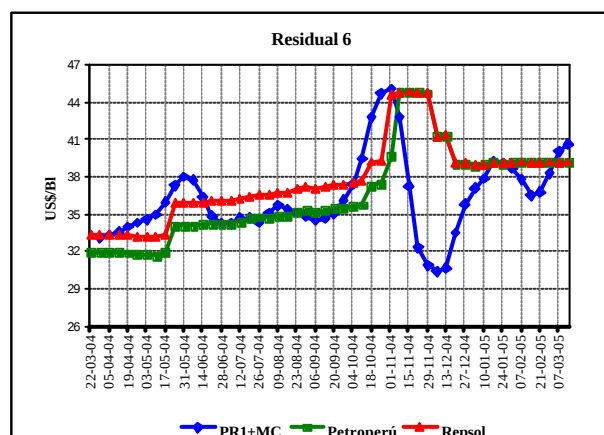
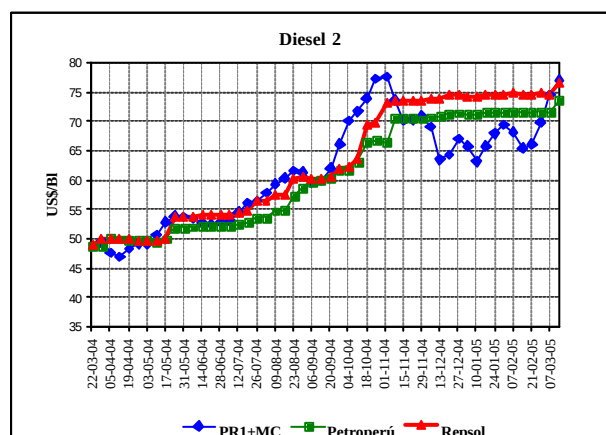
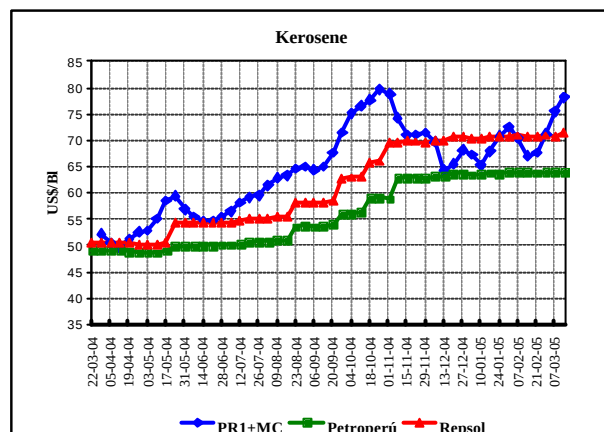
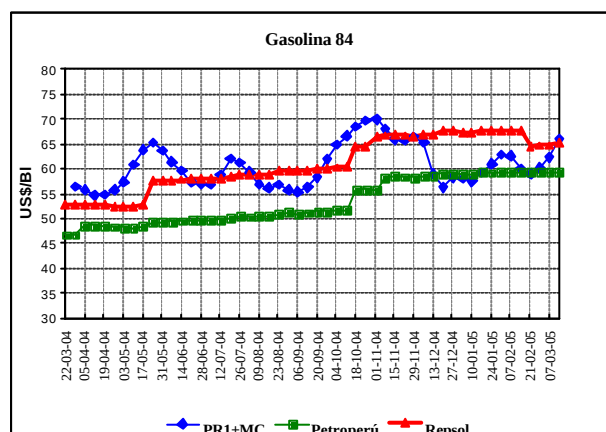
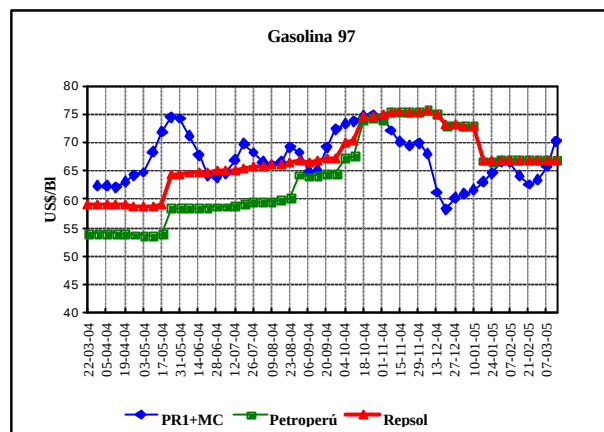
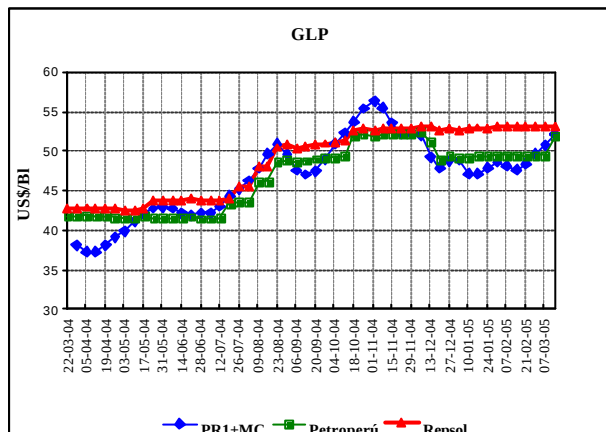
|                         | A          | B         | C        | D             | E      | F                | G      | H                       | I      |
|-------------------------|------------|-----------|----------|---------------|--------|------------------|--------|-------------------------|--------|
| Soles / galón           | PR1<br>(1) | MC<br>(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)                 | 1.82       | 0.03      | 1.85     | 1.90          | 2.6%   | 2.03             | 9.5%   | 6.8                     | 5.4    |
| Gasolina 97             | 4.93       | 0.16      | 5.09     | 5.27          | 3.6%   | 5.27             | 3.6%   | 0.7                     | 0.9    |
| Gasolina 95             | 4.90       | 0.16      | 5.06     | 5.22          | 3.3%   | 5.22             | 3.3%   | 0.6                     | 0.5    |
| Gasolina 90             | 4.73       | 0.16      | 4.89     | 4.85          | -0.7%  | 5.13             | 5.1%   | 4.1                     | 3.9    |
| Gasolina 84             | 4.64       | 0.16      | 4.79     | 4.60          | -3.9%  | 5.17             | 7.9%   | 6.6                     | 3.8    |
| Kerosene                | 5.46       | 0.09      | 5.55     | 4.96          | -10.7% | 5.51             | -0.9%  | 4.1                     | 2.6    |
| Turbo                   | 5.44       | 0.17      | 5.62     | 6.53          | 16.3%  | No informa       | ---    | --                      | --     |
| Diesel 2                | 5.30       | 0.11      | 5.41     | 5.58          | 3.1%   | 5.82             | 7.5%   | 32.8                    | 30.3   |
| Petróleo Industrial 6   | 2.87       | 0.13      | 3.01     | 3.04          | 1.1%   | 3.04             | 1.1%   | 7.5                     | 3.6    |
| Petróleo Industrial 500 | 2.66       | 0.13      | 2.79     | 2.79          | -0.2%  | 2.79             | -0.2%  | 7.2                     | 8.7    |
|                         |            |           |          | Dif. Prom     | 0.8%   | Dif. Prom        | 5.6%   |                         |        |

|                         | A          | B         | C        | D             | E      | F                | G      |
|-------------------------|------------|-----------|----------|---------------|--------|------------------|--------|
| Soles / galón           | PR2<br>(1) | MC<br>(2) | PR2 + MC | Petroperú (3) |        | Repsol - YPF (4) |        |
|                         |            |           |          | Precio Neto   | D/C -1 | Precio Neto      | F/C -1 |
| GLP (5)                 | 1.16       | 0.03      | 1.19     | 1.90          | 59.7%  | 2.03             | 70.5%  |
| Petróleo Industrial 6   | 1.82       | 0.13      | 1.96     | 3.04          | 55.4%  | 3.04             | 55.4%  |
| Petróleo Industrial 500 | 1.64       | 0.13      | 1.77     | 2.79          | 57.7%  | 2.79             | 57.7%  |

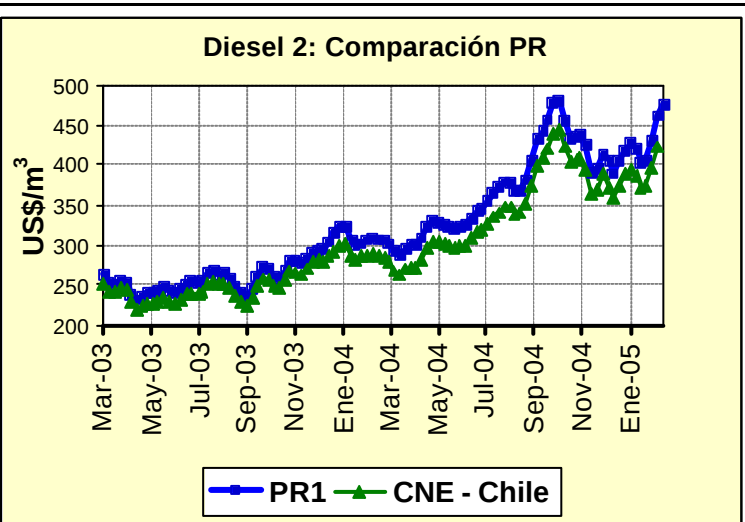
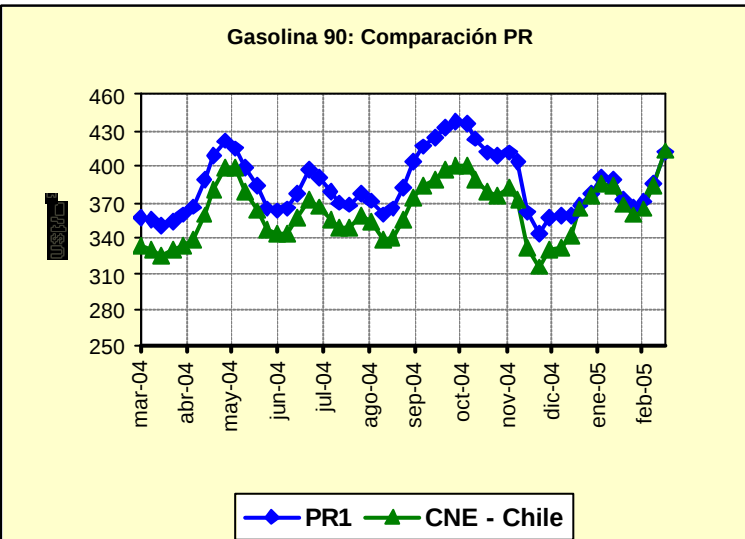
#### Notas

- (1) PR1 y PR2 : Promedio de Precios de Referencia de OSINERG, sin impuestos, publicados entre el 01-Ene-2005 y el 14-Marzo-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 05-Marzo-2005 y del 12-October-2004 para Turbo
- (4) Precios de Lista de Repsol-YPF, sin impuestos, vigente a partir del 05-Marzo-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



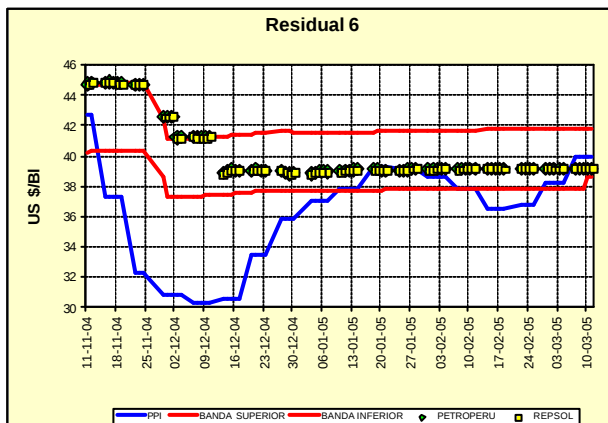
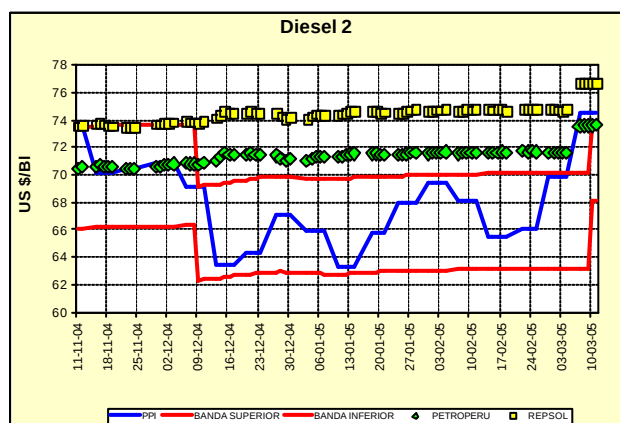
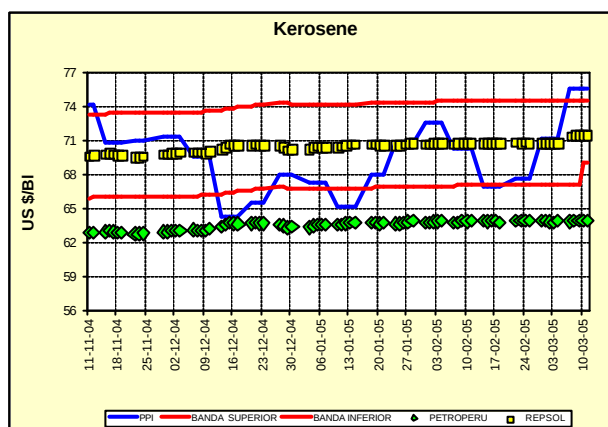
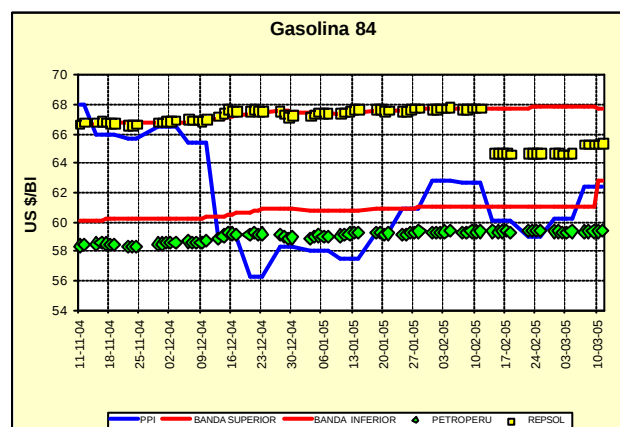
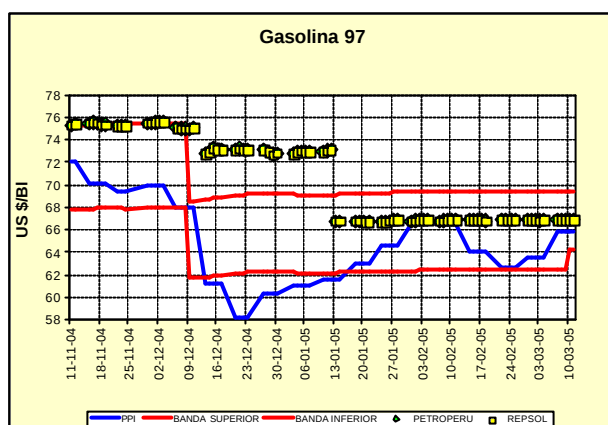
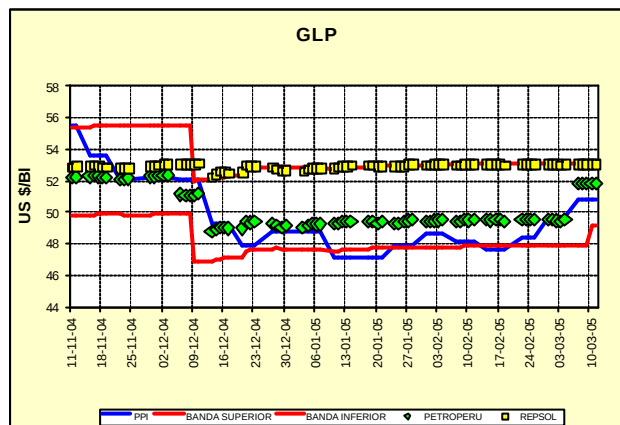
## 7. COMPARACION DE PRECIOS DE REFERENCIA ENTRE PERU Y CHILE



- 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 2% por debajo del PR1 del OSINERG.
- En el caso del diesel 2 el último mes el precio de paridad del 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) = 3.77 US \$/BI  
 Valparaíso (Chile) = 5.02 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

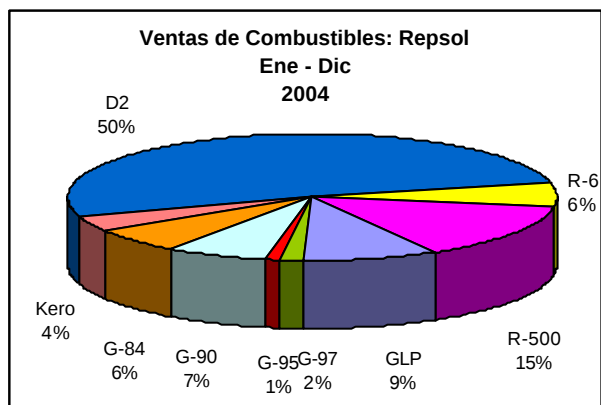
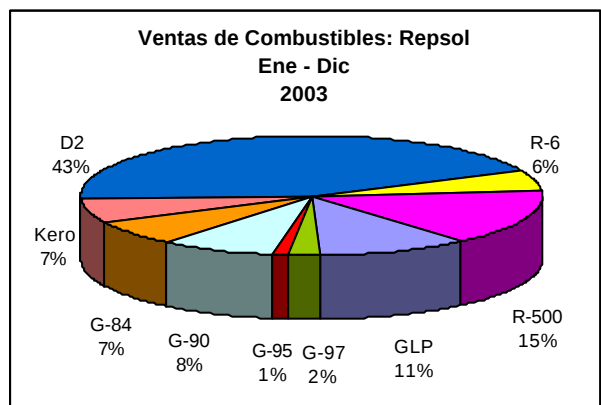
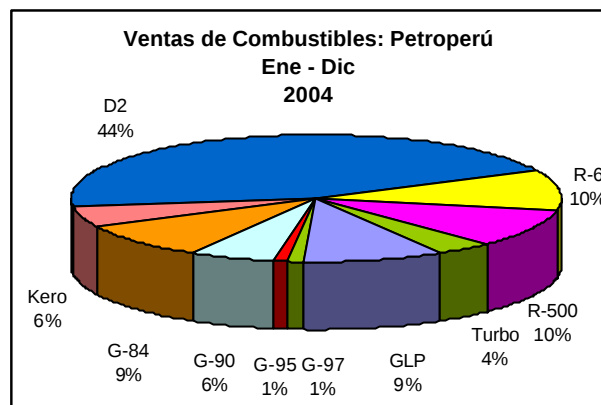
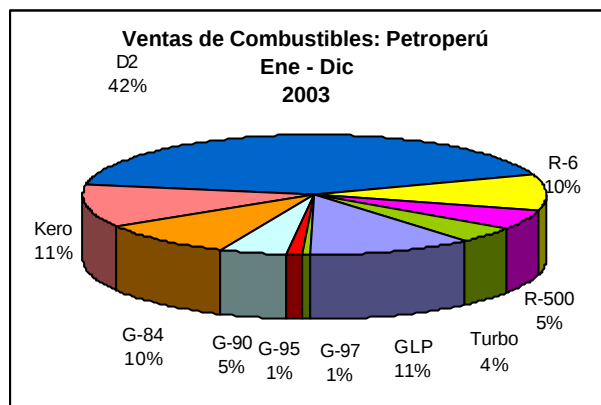
### APLICACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACION PARA LOS COMBUSTIBLES PRECIOS DE PARIDAD DE IMPORTACION AL 14/mar/2005



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%   |

### 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%   |

### 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%    |

### 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

### 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%   |

### TOTALES

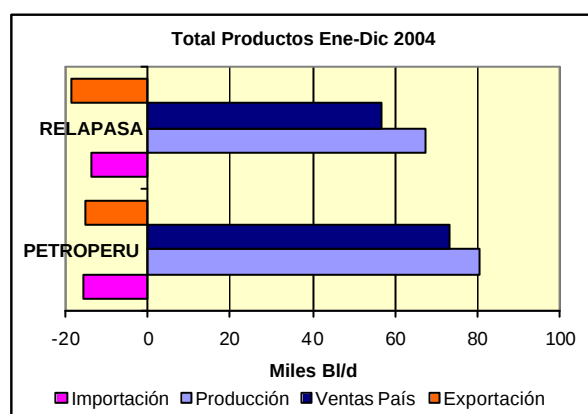
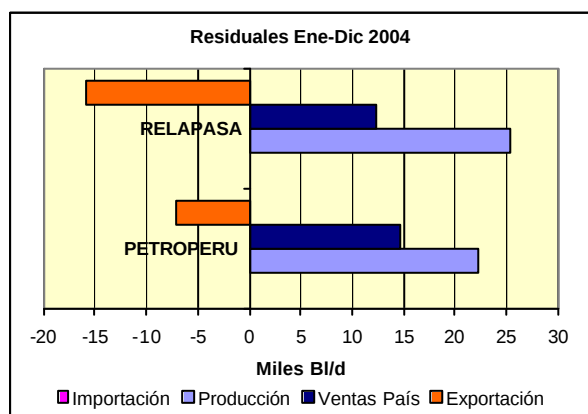
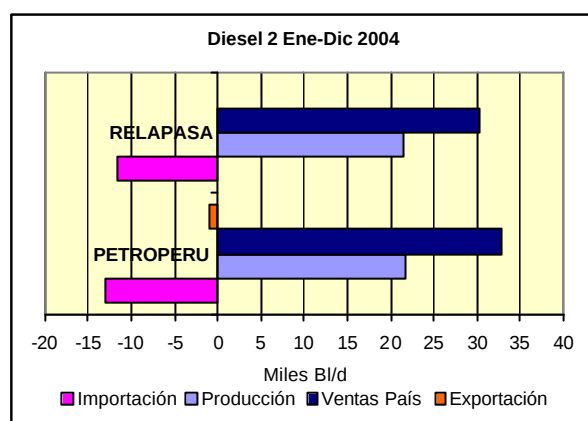
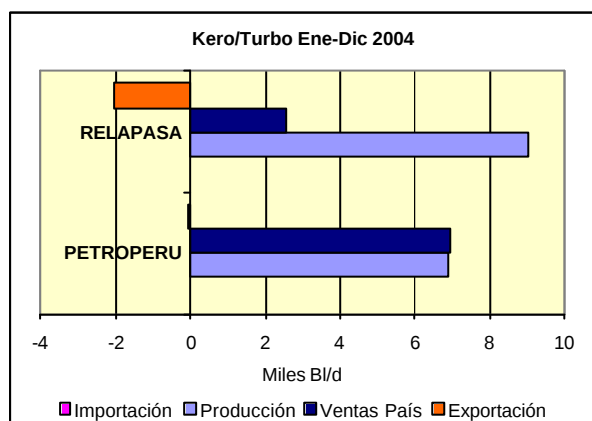
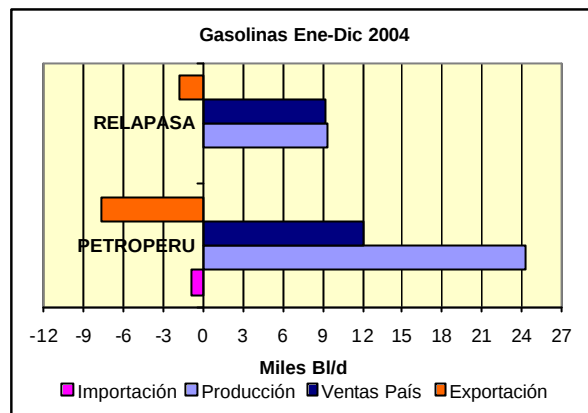
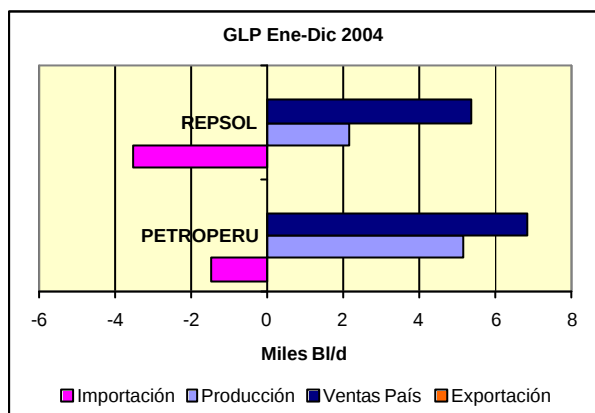
| Miles Bl/d     | 2,004 | Oct-Dic'04 | Ene-Set'04 | 2,003 | 2,002 |
|----------------|-------|------------|------------|-------|-------|
| Producción     | 162   | 189.4      | 153.3      | 149   | 150   |
| Importación    | 33    | 30.6       | 37.0       | 23    | 26    |
| Ventas País    | 140   | 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