

INFORME N° PR-38-2026-DGN/GRT
PRECIOS DE REFERENCIA DE COMBUSTIBLES DERIVADOS DEL PETRÓLEO
Informe al 21/09/2026

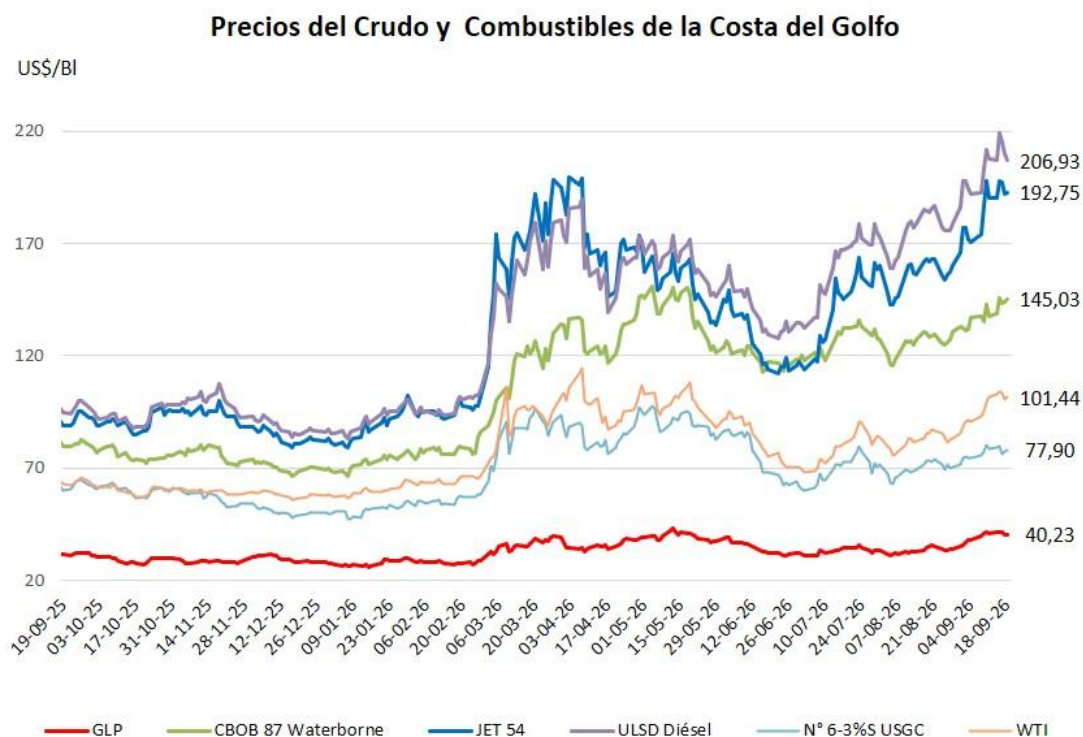
1. HECHOS RELEVANTES DE LA SEMANA ¹

Las variaciones registradas en los precios de referencia de los combustibles son consecuencia del comportamiento de los precios del petróleo crudo y combustibles en el mercado internacional, principalmente el de Estados Unidos, que es el mercado relevante para el GLP, Gasolinas, Diésel y Residuales comercializados en nuestro país.

1.1. Mercado Internacional de Petróleo Crudo y Combustibles

En la Gráfica N° 1, se muestra la evolución de los Precios del Petróleo Crudo y Combustibles de la Costa del Golfo y Mont Belvieu, en dólares por barril.

GRAFICA N° 1: Precios del Petróleo Crudo y Combustibles en la Costa del Golfo de EE.UU.



Fuente: Argus

Elaboración: Propia

A partir de enero 2021, los precios del petróleo crudo y combustibles comenzaron a recuperarse, luego de la crisis generada por la pandemia del Coronavirus en el año 2020, denotando un comportamiento alcista al cierre de julio 2021.

¹Fuentes: EIA, Reuters, Bloomberg, otros.

En agosto 2021, las expectativas en el mercado del petróleo cambiaron, respecto al mes de julio 2021; debido principalmente al impacto de la variante Delta del Coronavirus, que retrasó, a nivel global, la reactivación que habían experimentado los precios del petróleo y combustibles a lo largo de la pandemia.

Durante el primer semestre del año 2022, los precios del petróleo crudo y productos mostraron una tendencia alcista, en medio de la alta volatilidad registrada; mientras que a partir del segundo semestre los precios se movieron dentro de una banda de menor amplitud, con una tendencia a la baja, particularmente en el caso del petróleo crudo WTI y el GLP. Esta tendencia se mantuvo desde enero a junio 2023. Posteriormente, los precios del petróleo crudo y combustibles registraron una moderada recuperación impulsada principalmente por la reducción de la oferta y las expectativas de una mayor demanda a nivel global.

En el 2024, el comportamiento de los precios estuvo influenciado por una situación de incertidumbre debido a las señales de una lenta recuperación económica mundial²; y a las tensiones geopolíticas en el Medio Oriente que hasta la fecha mantienen alerta al mercado ante la posible interrupción del suministro de petróleo crudo.

Asimismo, al cierre de la última semana del periodo de evaluación³, el precio del crudo WTI se ubicó en 101,44 US\$/Bl, las gasolinas registraron un precio superior a 145 US\$/Bl y los destilados medios registraron niveles superiores a los 192 US\$/Bl. Para el mismo periodo, el precio del GLP cerró la semana en 40,23 US\$/Bl.

En las semanas del 04.09.2026 al 18.09.2026, los principales factores que incidieron en la variación de los precios del petróleo crudo y combustibles fueron los siguientes:

- **El incremento de los inventarios de gasolinas y destilado medio, así como el descenso de las existencias de crudo y propano, al 11 de septiembre del 2026**

Los inventarios de petróleo de Estados Unidos se redujeron en 0,6 millones de barriles alcanzando los 423,4 millones de barriles, ubicándose en un +1% por encima de la media de los últimos 5 años, para esta época del año.

Por su parte, las existencias de gasolinas aumentaron en 0,8 millones de barriles, reportando un total de 207,7 millones de barriles. Asimismo, los inventarios de destilados, que incluyen al diésel y al combustible para calefacción se incrementaron en 1,6 millones de barriles, ubicándose en 107,9 millones de barriles.

Finalmente, las existencias de propano disminuyeron en 1,38 millones de barriles, registrando un nivel de 109,09 millones de barriles.

² Reflejo de las cifras macroeconómicas de China, Estados Unidos y algunos países de Europa.

³ El periodo de evaluación comprende los diez últimos días hábiles en los que se publican las cotizaciones internacionales de petróleo crudo y combustibles.

- **EE.UU. e Irán mantienen la confrontación económica y militar, mientras las negociaciones indirectas y la reorientación de las exportaciones saudíes moderan la crisis petrolera.**

En febrero, los contactos nucleares indirectos celebrados en Ginebra no lograron avances y quedaron rápidamente superados por la ofensiva conjunta de EE.UU. e Israel iniciada el 28 de febrero. A partir de entonces, Irán endureció su posición, respaldó el cierre del Estrecho de Ormuz y EE.UU. elevó progresivamente sus amenazas, trasladando el conflicto desde el terreno diplomático hacia una confrontación militar abierta.

En marzo, la escalada se concentró en la isla de Kharg, principal nodo exportador iraní, donde EE.UU. atacó más de 90 objetivos militares sin alcanzar directamente la infraestructura petrolera. Incluso la Casa Blanca llegó a evaluar la ocupación o el bloqueo de la isla para forzar la reapertura de Ormuz, mientras Irán advirtió sobre mayores restricciones en el Golfo e incluso el eventual uso de minas. Aunque Trump anunció pausas temporales en los ataques contra instalaciones energéticas, no se produjeron avances diplomáticos verificables y el mercado comenzó a asumir que la guerra podía prolongarse.

Durante abril, la crisis alternó entre treguas tácticas, negociaciones incompletas y una creciente presión marítima. La mediación de Pakistán permitió una suspensión temporal de los ataques y conversaciones de alto nivel en Islamabad, pero persistieron desacuerdos sobre el programa nuclear, el alivio de sanciones y la seguridad del Golfo. Irán reabrió provisionalmente Ormuz el 17 de abril, aunque mantuvo la amenaza de volver a cerrarlo; al finalizar el mes, el tránsito seguía restringido, numerosos tanqueros permanecían retenidos y aumentaba el riesgo de que la disrupción se extendiera hacia el estrecho de Bab el-Mandeb.

En mayo, EE.UU. combinó nuevas sanciones e interceptaciones marítimas con negociaciones indirectas mediadas por Omán y Pakistán. Las señales de entendimiento permitieron la salida selectiva de tanqueros y redujeron temporalmente los precios, pero las diferencias sobre el uranio enriquecido, los peajes y la reapertura de Ormuz impidieron un acuerdo definitivo. A fines de mes surgió un memorando preliminar para extender el alto el fuego por 60 días y mantener abierto el estrecho durante las conversaciones, aunque continuaron las restricciones, las acusaciones de violación de la tregua y las dudas sobre su aplicación efectiva.

Durante junio, la negociación entre EE.UU. e Irán transitó desde avances frágiles y episodios militares hacia un memorando interino formalizado el 17 de junio. El acuerdo estableció una tregua de 60 días, la reapertura gradual de Ormuz, el levantamiento progresivo del bloqueo naval y una autorización temporal para las ventas de crudo iraní. La mejora permitió elevar los cruces en el Estrecho, desde unos 10 hasta 45 buques diarios y recuperar exportaciones regionales cercanas a 10 millones de bpd, reduciendo significativamente la prima geopolítica y provocando nuevas caídas del Brent y el WTI. Sin embargo, el tránsito permaneció alrededor de 64% por debajo de la normalidad y persistieron riesgos relacionados con seguridad marítima, seguros, desminado, sanciones y verificación nuclear.

Durante julio, el memorando interino perdió progresivamente efectividad hasta colapsar y dar paso a una nueva escalada militar y marítima. A inicios del mes, el tránsito por Ormuz

**Gerencia de Regulación de Tarifas
División de Gas Natural**

descendió desde los máximos de junio hacia 20-25 buques diarios; posteriormente, ataques contra embarcaciones llevaron a EE.UU. a revocar el 7 de julio la autorización temporal para comercializar crudo iraní y reanudar sus operaciones militares. A mediados de mes, Washington restableció el bloqueo naval y Teherán respondió contra bases, instalaciones energéticas y buques, reduciendo los cruces por Ormuz a apenas tres o cuatro embarcaciones en algunos días y paralizando prácticamente el tránsito de metaneros. Desde el 20 de julio, la crisis se extendió hacia Bab el-Mandeb, donde los hutíes anunciaron un bloqueo contra Arabia Saudita y atacaron petroleros, mientras EE.UU. acumuló trece noches consecutivas de operaciones contra Irán. Una pausa táctica iniciada el 24 de julio permitió dos días sin ataques directos, pero no derivó en un alto el fuego: el 29 se reanudaron las hostilidades y, aunque Omán retomó su mediación, Irán rechazó una gestión regional conjunta de Ormuz. Al cierre del mes, el tránsito continuaba mínimo: seis buques de materias primas cruzaron el 28 de julio y solo dos VLCC salieron el día 31, mientras Bab el-Mandeb mostraba una recuperación parcial, pero bajo persistente amenaza hutí.

Durante agosto, la confrontación entre EE.UU. e Irán alternó entre nuevos esfuerzos diplomáticos y una progresiva escalada económica y militar, sin lograr una normalización sostenida del transporte energético. A comienzos del mes, Omán, Catar y Pakistán intensificaron las gestiones para alcanzar un acuerdo sobre la navegación por Ormuz, mientras Irán y Omán avanzaban en un corredor marítimo temporal. Sin embargo, las diferencias sobre el levantamiento de sanciones, el bloqueo naval y la liberación de activos congelados impidieron concretar un entendimiento. A mediados de agosto, EE.UU. endureció sus amenazas económicas e Irán reiteró que mantendría las restricciones marítimas mientras no se atendieran sus exigencias. El 25 de agosto, EE.UU. amplió las sanciones contra empresas, personas y embarcaciones vinculadas con Irán, incluyendo la amenaza de sanciones secundarias contra terceros países. La tensión alcanzó un nuevo punto crítico el 30 de agosto, cuando fuerzas estadounidenses atacaron dos lanzadores iraníes en la isla de Larak, alegando preparativos para colocar minas en Ormuz, e Irán respondió con misiles contra posiciones estadounidenses en Jordania. Durante el mes, el tránsito marítimo permaneció severamente restringido y volátil, mientras los ataques contra embarcaciones, las dificultades para transportar hidrocarburos y las amenazas sobre Bab el-Mandeb mantuvieron elevada la incertidumbre sobre el abastecimiento energético internacional.

Entre el 31 de agosto y el 6 de septiembre, la confrontación entre EE.UU. e Irán escaló desde ataques contra posiciones militares hacia una afectación directa del transporte petrolero. Tras nuevos intercambios contra objetivos iraníes y posiciones estadounidenses en la región, el conflicto se trasladó al ámbito marítimo. El 5 de septiembre, fuerzas estadounidenses atacaron tres petroleros iraníes: Downy, Stark I y Kylo/Noxen, después de ataques iraníes contra buques de guerra estadounidenses; Irán respondió atacando tres tanqueros que consideraba en rutas no autorizadas y otros buques vinculados a EE.UU.

La escalada redujo aún más el tránsito por el estrecho de Ormuz. Al 6 de septiembre, el promedio móvil de diez días descendió a 10 buques de materias primas diarios, su nivel más bajo desde mayo, frente a más de 15 dos días antes. Apenas 2 embarcaciones cruzaron el sábado y 6 el domingo, mientras ningún buque VLCC había salido del estrecho desde el miércoles y un tanquero saudí con productos tuvo que regresar. La creciente restricción física del suministro elevó al crudo Brent hasta US\$ 96,28/barril, su mayor nivel desde julio,

**Gerencia de Regulación de Tarifas
División de Gas Natural**

con un avance semanal de 7,6%; el WTI cerró en US\$ 91,48/barril, casi 10% por encima de la semana anterior, mientras el diésel estadounidense alcanzó aproximadamente US\$ 5,85/galón.

Entre el 7 y 13 de septiembre, la confrontación entre EE.UU. e Irán se intensificó y amplió sus efectos sobre el transporte energético de Oriente Medio. Al inicio de la semana, el tránsito por el estrecho de Ormuz permanecía severamente restringido, cuando el 7 de septiembre solo 7 buques de materias primas atravesaron el paso, frente a 8 el día previo. La escalada alcanzó su punto más crítico el 9 de septiembre, cuando EE.UU. hundió cinco petroleros iraníes e Irán respondió atacando 10 embarcaciones próximas a Ormuz y lanzando 20 misiles contra una base estadounidense en Jordania, de los cuales 18 fueron interceptados. Los flujos petroleros por el estrecho llegaron a estimarse en apenas 2 millones de bpd, frente a hasta 9 millones previamente, impulsando nuevamente al Brent por encima de US\$100/barril. El 10 de septiembre, nuevos ataques contra la navegación elevaron el Brent 6,34%, hasta US\$107,63/barril, y el WTI 6,69%, hasta US\$102,48/barril. El viernes 11, las expectativas de un eventual acuerdo regional para gestionar temporalmente el tránsito moderaron la presión y llevaron al Brent a US\$104,61 y al WTI a US\$100,05, aunque ambos cerraron la semana con ganancias superiores al 8%.

El alivio, sin embargo, fue limitado. Ataques con drones obligaron a Arabia Saudita a cerrar temporalmente su oleoducto Este-Oeste, principal vía para transportar crudo hacia Yanbu y evitar Ormuz, por donde circulaban alrededor de 4 millones de bpd. Al 13 de septiembre, los inventarios disponibles en Yanbu permitirían sostener las exportaciones durante apenas 5 a 7 días, mientras algunas estimaciones señalaban que las reparaciones podrían extenderse entre cinco y seis semanas. Con ello, la crisis dejó de concentrarse únicamente en Ormuz y pasó a comprometer también una de las principales rutas alternativas de exportación saudí, elevando el riesgo sobre un volumen equivalente a cerca del 4% de la oferta mundial de petróleo.

Entre el 14 y 20 de septiembre, la confrontación entre EE.UU. e Irán continuó combinando presiones económicas y militares con nuevos esfuerzos diplomáticos, mientras la crisis petrolera se extendía hacia las principales rutas de exportación saudíes. El 14 de septiembre, EE.UU. amplió las sanciones financieras contra Irán, incluyendo al banco ruso VTB por presuntamente facilitar operaciones comerciales con entidades iraníes sancionadas. Paralelamente, los ataques contra el oleoducto Este-Oeste de Arabia Saudita, con capacidad de 7 millones de bpd, provocaron la suspensión de cargas en Yanbu y la cancelación de suministros a compradores europeos, impulsando el precio del crudo Brent hasta US\$ 108,75/barril el 15 de septiembre. Sin embargo, Saudi Aramco reorientó parte de sus exportaciones hacia las terminales del Golfo Pérsico, mientras las expectativas de reparación del oleoducto y la intervención diplomática de China para contener los ataques hutíes moderaron los temores de desabastecimiento. En el frente diplomático, el 19 de septiembre, Irán confirmó que había transmitido mediante Catar sus condiciones para retomar las negociaciones, incluyendo el cese de hostilidades, el levantamiento del bloqueo naval y la liberación de fondos congelados. El 20 de septiembre, Trump manifestó su disposición a reunirse con su homólogo iraní, aunque ambas partes intercambiaron nuevas amenazas militares. Al cierre de la semana, los avances diplomáticos y la recuperación parcial de las exportaciones saudíes contribuyeron a moderar los precios, llevando al Brent

a US\$ 104,87/barril y al WTI a US\$ 100,30/barril el 18 de septiembre, pese a la persistencia de restricciones marítimas y riesgos sobre el suministro regional.

En consecuencia, durante la última semana, la crisis de Oriente Medio mantuvo elevados los riesgos sobre el abastecimiento internacional de hidrocarburos, aunque comenzaron a observarse señales de alivio. Los ataques contra el oleoducto Este-Oeste y la suspensión de cargas en Yanbu ampliaron las restricciones sobre las exportaciones saudíes, mientras el reducido tránsito por Ormuz y las amenazas en Bab el-Mandeb continuaron dificultando el transporte energético. Sin embargo, la reorientación de los embarques saudíes hacia el Golfo Pérsico, las expectativas de reparación del oleoducto y la continuidad de las gestiones diplomáticas entre EE.UU. e Irán contribuyeron a moderar las presiones alcistas hacia el cierre de la semana.

- **La tregua entre Israel y Hezbolá se deteriora tras nuevos enfrentamientos, mientras crece la incertidumbre sobre la seguridad del sur del Líbano**

La implementación del acuerdo continúa estancada por las diferencias sobre el desarme de Hezbolá y la retirada israelí del sur del Líbano. El 17 de septiembre, representantes militares europeos y árabes se reunieron en París para evaluar alternativas ante la retirada prevista de la fuerza de paz de Naciones Unidas (UNIFIL) a finales de 2026. Francia y el Gobierno libanés buscan reforzar al Ejército nacional y preservar una presencia internacional que evite un vacío de seguridad, mientras persisten los desacuerdos sobre el control de los territorios ocupados y el desarme del grupo.

Durante la última semana, la tregua volvió a deteriorarse. El 19 de septiembre, un explosivo atribuido por Israel a Hezbolá hirió a dos soldados israelíes en el sur del Líbano, provocando ataques de represalia contra posiciones de vigilancia e infraestructura del grupo. Paralelamente, fuerzas israelíes continuaron sus operaciones en territorio libanés, mientras UNIFIL advirtió sobre los riesgos de una retirada sin mecanismos alternativos de seguridad. En consecuencia, los nuevos enfrentamientos y la falta de avances sobre el desarme y la retirada israelí mantienen elevado el riesgo de una nueva escalada regional, aunque las conversaciones internacionales ofrecen una posibilidad limitada de distensión.

- **Ucrania intensifica los ataques contra refinerías rusas y agrava las restricciones internacionales de diésel**

Durante el 14 y 20 de septiembre, Ucrania intensificó sus ataques contra la infraestructura petrolera rusa, afectando tres importantes refinerías. El 15 de septiembre, drones alcanzaron la refinería de Syzran, dañando una unidad de procesamiento primario y depósitos de combustible. El 17 de septiembre, la refinería de Yaroslavl, con capacidad aproximada de 300 mil bpd, suspendió operaciones tras resultar dañada una unidad que representa el 40% de su capacidad, mientras otra unidad equivalente al 33% permanecía en reparación por un ataque anterior. Finalmente, el 20 de septiembre, un ataque contra la refinería de Moscú, con capacidad aproximada de 230 mil bpd, afectó sus principales unidades de procesamiento y provocó su paralización, con reparaciones que podrían prolongarse varias semanas.

Las interrupciones se producen mientras Rusia mantiene hasta el 30 de septiembre la prohibición de exportar diésel, combustible marino y gasóleos, y evalúa extenderla hasta finales de octubre para preservar su abastecimiento interno. Antes de las restricciones, Rusia exportaba aproximadamente 800 mil bpd de diésel, por lo que las sucesivas paralizaciones de refinerías continúan reduciendo la disponibilidad internacional de destilados medios. Según el Estado Mayor ucraniano, los ataques acumulados habrían afectado más del 45% de la capacidad nominal de refinación rusa, cifra que no equivale necesariamente a una reducción efectiva de igual magnitud en la producción. En consecuencia, la combinación de infraestructura dañada, restricciones exportadoras y reparaciones prolongadas refuerza la escasez internacional de combustibles, manteniendo especialmente las presiones alcistas sobre el diésel.

- **La Reserva Federal eleva las tasas de interés ante la persistencia de la inflación y modera las perspectivas de demanda petrolera**

El 16 de septiembre, la Reserva Federal de Estados Unidos (FED) incrementó su tasa de interés de referencia en 25 puntos básicos, hasta el rango de 3,75%–4,00%, marcando su primer aumento desde 2023. La decisión fue aprobada por unanimidad ante la persistencia de presiones inflacionarias, agravadas por los elevados precios energéticos y las interrupciones de suministro en Oriente Medio. Aunque la economía estadounidense mantiene un crecimiento sólido, la FED advirtió que la inflación continúa por encima de su objetivo de 2% y señaló la posibilidad de nuevos incrementos de tasas durante 2026. Asimismo, la decisión impulsó los rendimientos de los bonos estadounidenses y fortaleció el dólar, añadiendo presión sobre las materias primas cotizadas en esa moneda.

- **La OPEP mantiene sin cambios la producción para octubre ante las fuertes interrupciones de oferta en Oriente Medio**

Los siete países de la OPEP que participan en los ajustes de producción voluntarios: Arabia Saudita, Rusia, Irak, Kuwait, Kazajistán, Argelia y Omán, acordaron el 6 de septiembre mantener para el mes de octubre los niveles de producción requeridos en septiembre, poniendo en pausa nuevos incrementos de oferta. La decisión se produjo después de completar la reversión del recorte voluntario de 1,65 millones de bpd acordado en 2023 y en un contexto de fuertes interrupciones sobre las exportaciones de Oriente Medio. El grupo continuará evaluando mensualmente las condiciones del mercado en sus próximas reuniones.

Aunque un aumento de las cuotas podría haber contribuido a compensar parte de las interrupciones de oferta, varios miembros ya producían por debajo de sus objetivos, limitando la capacidad efectiva de añadir barriles. En consecuencia, la ausencia de nueva oferta de la OPEP dejó al mercado más dependiente de la recuperación de los flujos del Golfo y reforzó la presión generada por las restricciones físicas de suministro.

- **OPEP y AIE mantienen débiles perspectivas de demanda, mientras la oferta cae con mayor fuerza**

La OPEP redujo por quinto mes consecutivo su previsión de crecimiento de la demanda mundial de petróleo para 2026, hasta 380 mil bpd, mientras la Agencia Internacional de la

**Gerencia de Regulación de Tarifas
División de Gas Natural**

Energía (AIE) elevó su estimación de contracción hasta 2,5 millones de bpd, reflejando el impacto de los altos precios y la menor disponibilidad de combustibles.

Pese al deterioro de la demanda, la AIE prevé que la oferta mundial caerá 5,7 millones de bpd en 2026, hasta 100,7 millones de bpd, mientras los inventarios continúan reduciéndose. En consecuencia, la debilidad de la demanda ejerce presión bajista, pero la mayor pérdida de oferta mantiene ajustado el mercado y sostiene los precios.

1.2. Mercado Local de Combustibles

- Mediante el Decreto Supremo N° 023-2021-EM publicado el 06.09.2021 en el Diario Oficial «El Peruano», se incluyó al Gas Licuado de Petróleo destinado para envasado (GLP – E) en la lista de productos afectos al Fondo para la Estabilización de Precios de los Combustibles Derivados del Petróleo (FEPC).
- Según el Decreto Supremo N° 025-2021-EM publicado el 09.11.2021 en el Diario Oficial «El Peruano», se incluyó al Diésel BX destinado al uso vehicular en la lista de productos afectos al FEPC.
- Mediante la Resolución N° 023-2026-OS/GRT, se fijó la Banda de Precios y el Margen Comercial para el Petróleo Industrial N° 6 utilizado en actividades de generación eléctrica en sistemas eléctricos Aislados con vigencia desde el 28 de agosto de 2026 hasta el 29 de octubre de 2026.
- Mediante la Resolución N° 023-2026-OS/GRT, también se fijó la Banda de Precios y el Margen Comercial para el Diesel BX destinado al uso vehicular, con vigencia a partir del 28 de agosto de 2026 hasta el jueves 24 de septiembre de 2026.
- Teniendo en cuenta las Bandas de Precios y los Márgenes Comerciales de los combustibles establecidos mediante la resolución de la Gerencia de Regulación Tarifaria Osinergmin N° 023-2026-OS/GRT, le corresponde al MINEM publicar los Factores de Aportación y/o Compensación vigentes desde el martes 22 de septiembre de 2026 hasta el jueves 24 de septiembre de 2026.
- El día 22.09.2026, Petroperú publicó su lista de precios de venta de combustibles. En dicha lista se registraron variaciones en los precios en la planta de ventas Callao para la Gasolina Premium (+0,57 S/Gln), Gasolina Regular (+0,46 S/Gln), Gasohol Premium (+0,48 S/Gln), Gasohol Regular (+0,41 S/Gln), Diesel B5 UV S-50 (-0,10 S/Gln), Diesel B5 S-50 (+0,09 S/Gln), Petróleo Industrial N° 6 (+0,31 S/Gln) y Petróleo Industrial N° 500 (+0,28 S/Gln), respecto de sus precios del 17 de septiembre.

2. PRECIOS DE REFERENCIA DE COMBUSTIBLES

2.1. Procedimiento de Cálculo de los Precios de Referencia de Combustibles

Con fecha 01.07.2021 se aprobó la Norma "Procedimiento para el Cálculo de los Precios de Referencia de los Combustibles derivados del Petróleo" mediante la Resolución del Consejo Directivo de OSINERGMIN N° 174-2021-OS/CD. Asimismo, con Resolución de Consejo Directivo 156-2024-OS/CD fueron establecidas las últimas modificaciones al mencionado procedimiento.

Los Precios de Referencia (PR) de Combustibles Líquidos determinados por el Osinergmin, cuya metodología de cálculo se grafica en el Anexo N° 2, tienen como base conceptual lo siguiente:

- ✓ Representan costos de eficiencia para la sociedad.
- ✓ Son los costos de oportunidad que la sociedad tendría que pagar para adquirir un combustible que satisface las exigencias impuestas a los combustibles nacionales.
- ✓ Introducen las eficiencias que se obtendrían en un Mercado Competitivo.
- ✓ No está limitado al Corto Plazo.
- ✓ Se usan como referencia en un mercado competitivo. En el Perú los precios se rigen por la Oferta y Demanda (Art. 77° Ley Orgánica de Hidrocarburos).

En el Procedimiento se definen dos tipos de precios de referencia: Precio de Referencia de Importación (PR1) y Precio de Referencia de Exportación (PR2). Sin embargo, a la fecha corresponde publicar únicamente los PR1.

Cabe indicar que el Precio de Referencia es un cálculo teórico, y no tiene que coincidir con el precio de realización o precio real de importación o exportación.

Precio de Referencia de Importación (PR1)

El Precio de Referencia 1 (PR1): Es el Precio de Referencia Ex - Planta sin impuestos, que refleja una operación eficiente de importación desde el mercado relevante. Se determina considerando el precio del producto marcador en el mercado relevante con el ajuste de calidad requerido; al cual se le adiciona el flete marítimo, seguro, arancel, gastos de importación, gastos de recepción, almacenamiento y despacho, alícuota y sobreestadias.

Precio de Referencia de Exportación (PR2)

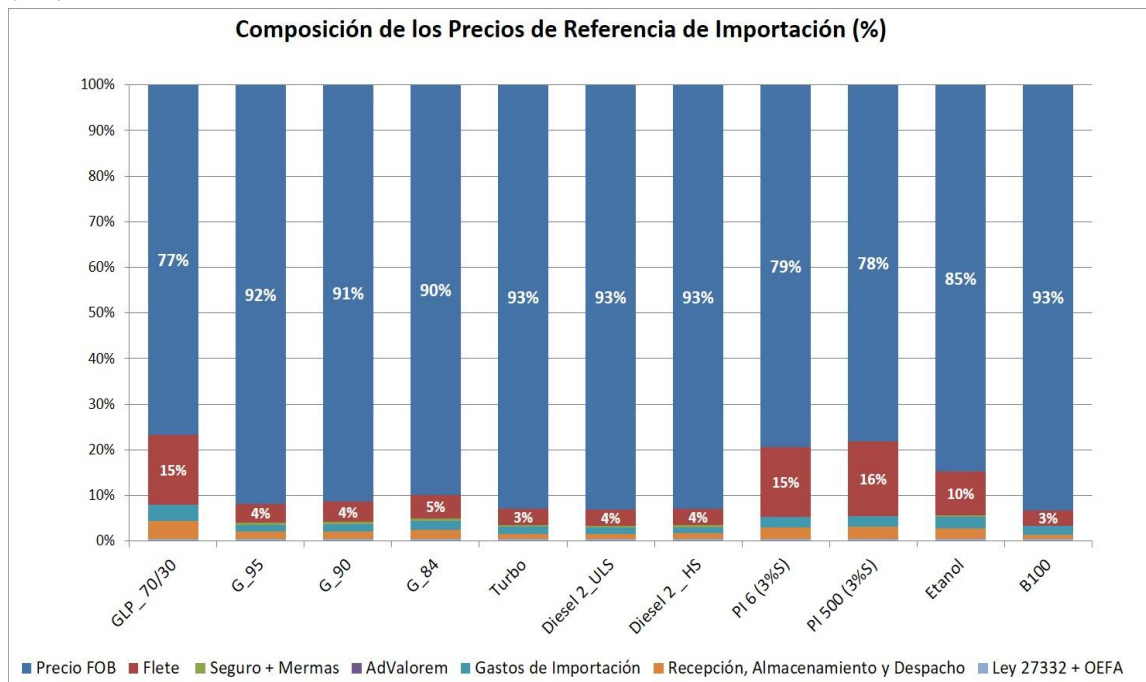
El Precio de Referencia 2 (PR2): Es el Precio FOB que refleja una operación eficiente de exportación hacia el mercado relevante. Se determina en base al precio del producto marcador, al cual se le aplica el ajuste de calidad que corresponda y se le descuenta el costo de transporte y seguro.

2.2. **Composición de los Precios de Referencia de Importación de Combustibles**

El cálculo de cada uno de los componentes de los Precios de Referencia de Importación se realiza siguiendo la metodología detallada en el Procedimiento aprobado por la Resolución Osinerghmin 174-2021-OS/CD⁴ y sus respectivas modificaciones, establecidas con Resolución de Consejo Directivo 156-2024-OS/CD.

De acuerdo con la mencionada metodología, la composición porcentual de los Precios de Referencia de Combustibles, durante el periodo comprendido entre el 04/09/2026 y el 11/09/2026, se muestra en la Gráfica N° 3.

GRÁFICA N° 3: Composición del Precio de Referencia 1 (PRI) de los Combustibles, al 21-09-26, en %



Fuente: Osinerghmin

Elaboración: Propia

El mercado relevante para la determinación de los precios de referencia de las gasolinas, diésel, turbo, petróleos industriales y etanol es la Costa del Golfo de Estados Unidos; y Mont Belvieu para el GLP. El Precio FOB y el Flete desde el mercado relevante al Callao, son los componentes que tienen un mayor impacto en el comportamiento de los precios de referencia de los combustibles.

En la Gráfica N° 3, se aprecia que el Precio FOB se ubicó en 77% del precio de referencia del GLP, 85% y 93% del precio de referencia de los biocombustibles Etanol y Biodiésel B100, respectivamente, 79% y 78% del precio de los residuales R6 y R500, respectivamente; y fue igual o superior al 89% del precio de referencia de los demás combustibles. Cabe recalcar que el Precio

⁴https://www.osinerghmin.gob.pe/seccion/centro_documental/gart/precios_referencia_banda_precios/PreciosReferencia/Osinerghmin-174-2021-OS-CD-EP.pdf

**Gerencia de Regulación de Tarifas
División de Gas Natural**

FOB incluye la tarifa “*Terminalling*” del GLP; el descuento por concepto de RVO, aplicado al precio de las Gasolinas y Diésel 2; y los ajustes de calidad para las Gasolinas, Diésel y Residual 500.

A continuación, se presenta una descripción del cálculo del Precio FOB de los Combustibles, indicando los valores obtenidos para cada uno de sus componentes al 21 de septiembre de 2026.

Los precios de los productos marcadores, el *terminalling*, el descuento por RVO y los ajustes de calidad corresponden al promedio de las diez últimas cotizaciones diarias publicadas por Argus.

a. Precio FOB del GLP

- **Precio del Producto Marcador:** Fue determinado, considerando la mezcla típica del GLP comercializado en nuestro país, cuya composición propano/butano es de 70%/30%.
- **Terminalling:** Calculado en base al promedio de las 10 últimas cotizaciones de la proporción de mezcla del *terminalling* de propano y butano refrigerados publicadas por Argus. Dicho valor de la tarifa del GLP ajustado a temperatura ambiente es igual a 11,11 cent\$/galón equivalente a 4,67 US\$/Bl.

b. Precios FOB de las Gasolinas:

- **Precio del Producto Marcador:** Para la Gasolina Premium corresponde al precio waterborne sin RVO, calculado a partir de la mezcla de las gasolinas CBOB 97 y CBOB 93; mientras que, para la Gasolina Regular y la Gasolina de 84 octanos, es el precio waterborne sin RVO de la gasolina CBOB 87.
- **Descuento por RVO:** Está incluido en el precio del producto marcador. Su valor asciende en promedio a 13,66 US\$/Bl.
- **Ajuste de Calidad por RVP:** Se determinó un ajuste de 1,88 US\$/Bl para la Gasolina Premium y un ajuste de 1,47 US\$/Bl para la Gasolina Regular y la Gasolina de 84 octanos.
- **Ajuste de Calidad por Octanaje:** Se determinó un ajuste de 3,12 US\$/Bl para la Gasolina Regular y un ajuste de -16,82 US\$/Bl para la Gasolina de 84 octanos.

c. Precio FOB del Diésel:

- **Precio del Producto Marcador:** Para el Diésel de bajo contenido de azufre, se toma el precio waterborne sin RVO del Ultra Sulfur Diésel. Para el Diésel con alto contenido de azufre, se considera el precio waterborne sin RVO del Ultra Sulfur Diésel más un ajuste de calidad por contenido de azufre.
- **Descuento por RVO:** Está incluido en el precio del producto marcador. Su valor promedio asciende a 13,66 US\$/Bl.
- **Ajuste de Calidad por Cetano:** No se requieren dado que el producto marcador y el diferencial *export cargo* seleccionados para Diésel con alto contenido de azufre y Diésel de bajo contenido de azufre se encuentran en especificación.

- **Ajuste de Calidad por Contenido de Azufre:** Corresponde al valor de -7,32 US\$/BI aplicable al Precio FOB del Diésel con alto contenido de azufre.

d. Precio FOB de los Petróleos Industriales:

- **Precio del Producto Marcador:** Para el Residual 6 y Residual 500, se considera el precio waterborne del Fuel Oil N° 6 con 3% S.
- **Ajuste de Calidad por Viscosidad:** Se determinó un ajuste de -5,51 US\$/BI para el Petróleo Industrial 500.

Los resultados del cálculo del Precio FOB y de los demás componentes que forman parte de los Precios de Referencia de Combustibles, se muestran en la Tabla N° 1.

Flete Marítimo

Desde la vigencia de la Resolución Osinergmin N° 156-2024-OS/CD, que aprueba los cambios en la metodología de cálculo de precios de referencia, se ha incorporado como parte del flete marítimo los costos por demoras en el tránsito del Canal de Panamá en el Precio de Referencia de Importación de los combustibles, el mismo que será reemplazado por el costo de las subastas para priorizar el cruce por el Canal de Panamá, cuyo indicador es publicado por Argus, cuando se superen los seis (06) días de demora. En ese contexto, de las diez cotizaciones consideradas en el presente reporte, algunos días registraron demoras superiores al umbral. Por tanto, los valores de flete utilizados para la presente semana incorporan el costo por demora asociado a la priorización del cruce por el Canal de Panamá mediante subastas. Como resultado, los costos considerados ascienden a 0,26 US\$/BI para el GLP, 0,25 US\$/BI para las gasolinas y 0,25 US\$/BI para el Diésel y el Turbo.

Gastos de Importación

Como resultado de la evaluación anual del comportamiento de los Precios de referencia de Combustibles Derivados del Petróleo y Biocombustibles del año 2025, a que se refiere el numeral 2.2.5 del artículo 2 de la Resolución Directoral N° 244-2020-MINEM/DGH, que aprueba los Lineamientos del Minem, se actualizaron algunos parámetros para el cálculo de los gastos de importación:

- Tasa de Carta de crédito:** Tasa promedio de apertura, confirmación y negociación de carta de crédito de 0,34%.
- Gastos de Inspección:** Diésel (0,04%), Etanol (0,20%), Gasolinas (0,05%), GLP (0,04%), Residuales (0,02%), Turbo (0,03%) y Biodiesel B100 (0,06%).
- Gastos de Puerto:** Tarifa regulada de embarque o descarga de carga líquida a granel del Tarifario APM Terminals Callao (8,33 US\$/TM).
- Sobreestadias:** Diésel (0,15 US\$/BI), GLP (1,34 US\$/BI) y Gasolinas (0,11 US\$/BI).

TABLA N° 1: Composición de los Precios de Referencia de Importación de Combustibles

Fecha de Publicación : 21-Set-26

PR1 : Precio de Referencia que refleja una operación eficiente de importación desde el Mercado Relevante

PR1 - US\$/BI	GLP 70/30	Gasolina Premium	Gasolina Regular	Gasolina 84	Turbo	Diésel 2 Bajo Azufre	Diésel 2 Alto Azufre	Petróleo Industrial 6 (3%S)	Petróleo Industrial 500 (3%S)	Alcohol Carburante	B100
Precio FOB	45,30	145,99	135,56	115,62	188,88	196,30	188,98	77,66	72,15	91,50	256,52
Precio Marcador	40,63	144,11	130,97	130,97	188,88	196,30	196,30	77,66	77,66	91,50	256,52
Ajuste de Calidad		1,88	4,60	-15,35			-7,32		-5,51		
Terminalling	4,67										
Flete Marítimo	8,99	6,61	6,61	6,61	7,07	7,42	7,42	14,94	14,94	10,36	9,44
Seguro	0,05	0,43	0,40	0,34	0,08	0,33	0,32	0,04	0,03	0,02	0,05
Mermas	0,00	0,34	0,32	0,28	0,94	0,61	0,59	0,00	0,00	0,24	0,28
Valor CIF	54,34	153,37	142,89	122,84	196,97	204,66	197,31	92,63	87,12	102,12	266,28
Advalorem											
Gastos de Importación	2,06	2,36	2,29	2,64	2,98	2,72	2,67	2,27	2,22	2,76	5,25
Recepción, Almacenamiento y Despacho	2,36	2,38	2,38	2,38	2,38	2,38	2,38	2,38	2,38	2,42	2,43
Ley 27332 + OEFA	0,26	0,82	0,77	0,68	0,89	1,01	0,98	0,48	0,46	0,56	1,21
Precio de Referencia Ex-Planta	59,03	158,92	148,33	128,54	203,22	210,77	203,34	97,76	92,18	107,87	275,17

(1) Los cálculos se han efectuado conforme a la Resolución Directoral N° 244-2020-MEM/DGH y Resolución de Consejo Directivo N° 174-2021-OS/CD

(2) PR1: Son Precios Netos Ex-Planta, sin incluir Impuestos (ISC, IGV, Rodaje), ni gastos de Gestión Comercial.

(3) Para el Diésel de alto azufre, se aplica un ajuste de calidad por contenido de azufre.

(4) El advalorem del etanol, se actualizará de acuerdo con el origen de las importaciones al Perú y los convenios internacionales vigentes.

(5) Para el ajuste por octanaje de las Gasolinas Regular y de 84 octano se usan los índices de octano de las Gasolinas Base. Se incluye un ajuste de calidad por RVP para todas las gasolinas.

(6) En el precio de referencia del GLP se considera la proporción de mezcla Propano/Butano = 70/30

(7) Los precios de los marcadores del diésel y gasolinas consideran un descuento por RVO.

(8) Las Gasolinas de alto octanaje se han formulado como una proporción de mezcla de las Gasolinas CBOB de la Costa del Golfo.

(9) El Precio de Referencia del Diesel BX, ha sido calculado considerando los porcentajes de Diésel y Biodiesel B100 utilizados en la mezcla.

(10) El Precio de Referencia de los Gasoholes, ha sido calculado considerando los porcentajes de Gasolina y Etanol utilizados en la mezcla.

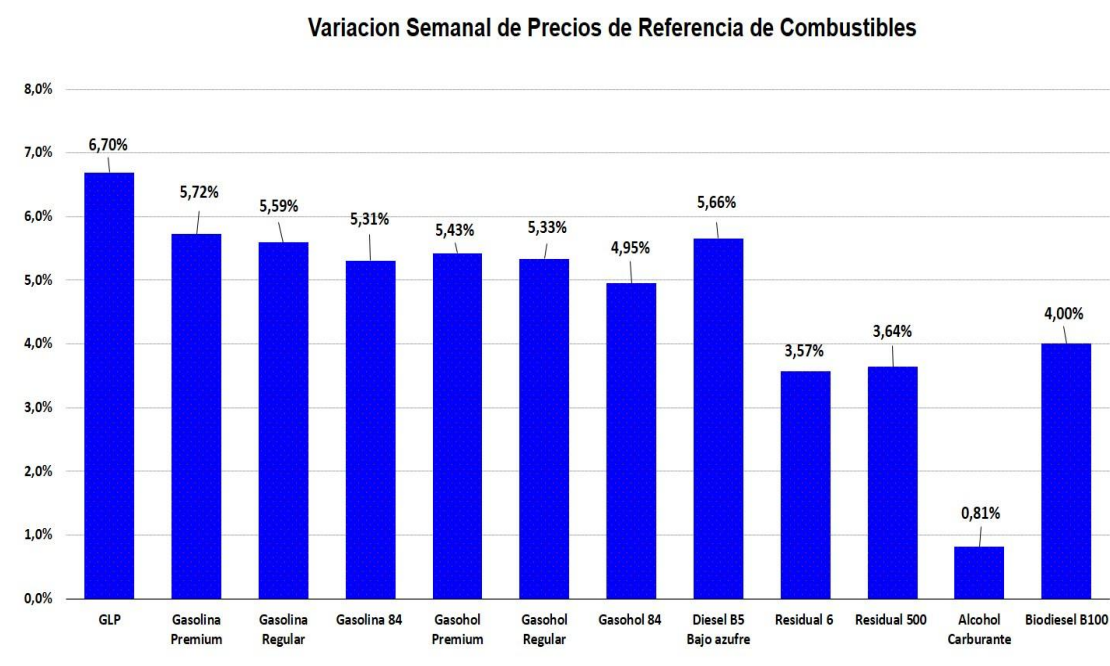
2.3. Variación Semanal de los Precios de Referencia de Combustibles

TABLA N° 2: Variación de PR Combustibles OSINERGMIN

PRODUCTOS	OSINERGMIN		
	Precios 21/09/26	Precios 14/09/26	Variación %
GLP	2,39	2,24	6,70%
Gasolina Premium	12,75	12,06	5,72%
Gasolina Regular	11,90	11,27	5,59%
Gasolina 84	10,31	9,79	5,31%
Gasohol Premium	12,43	11,79	5,43%
Gasohol Regular	11,65	11,06	5,33%
Gasohol 84	10,18	9,70	4,95%
Diesel B5	17,17	16,25	5,66%
Bajo azufre			
Residual 6	7,84	7,57	3,57%
Residual 500	7,40	7,14	3,64%
Alcohol Carburante	8,66	8,59	0,81%
Biodiesel B100	22,08	21,23	4,00%

(*) El precio del GLP considera la proporción de mezcla Propano/Butano=70/30 y se indica en Soles/kg.

GRÁFICA N° 4: Variación PR Combustibles OSINERGMIN



Gerencia de Regulación de Tarifas
División de Gas Natural

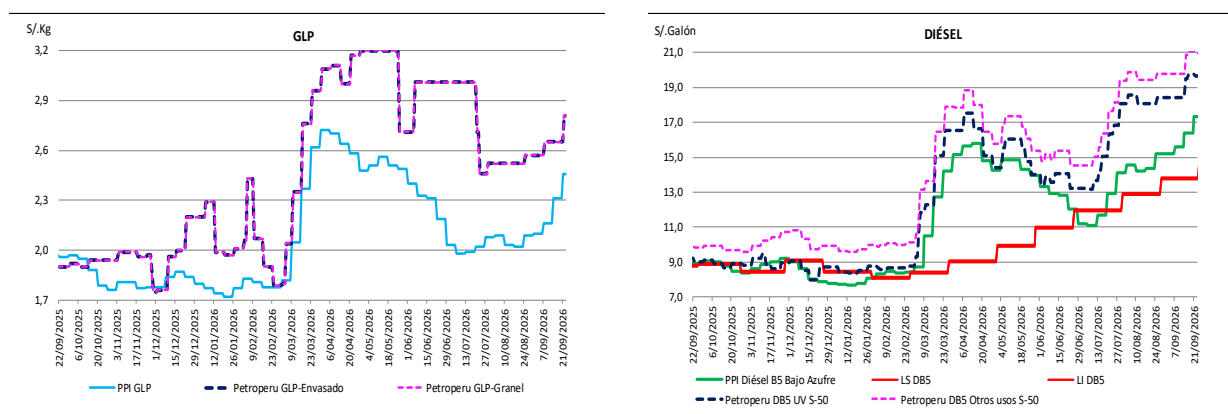
3. COMPARACIÓN ENTRE LOS PRECIOS DE REFERENCIA DE COMBUSTIBLES Y LOS PRECIOS DE VENTA LOCAL.

TABLA N° 3: Diferencia entre Precios de Referencia de Combustibles vs Precios de Venta PETROPERU

PRODUCTOS	PETROPERU					
	Soles/galón					
	A	B	A/B-1		PN vs.	PN vs.
	Precio Neto (PN)	Precio Neto (PN)	Var% Precio Neto	PR1 + MC	(PR1 + MC) S./Gln	(PR1 + MC) %
	24/09/26	22/09/26	21/09/26	21/09/26	21/09/26	21/09/26
Gasolina Premium	15,92	16,42	-3,0%	12,94	2,98	23,0%
Gasolina Regular	14,70	15,20	-3,3%	12,09	2,61	21,6%
Gasohol Premium	15,50	16,00	-3,1%	12,62	2,88	22,8%
Gasohol Regular	14,48	14,98	-3,3%	11,84	2,64	22,3%
Diesel B5 UV S-50	18,72	19,62	-4,6%	17,30	1,42	8,2%
Residual 6	14,15	14,15	0,0%	8,03	6,12	76,2%
Residual 500	13,70	13,70	0,0%	7,59	6,11	80,5%

4. EVOLUCIÓN DE PRECIOS DE REFERENCIA DE COMBUSTIBLES, PRECIOS DE VENTA LOCAL Y BANDA DE PRECIOS.

GRAFICA N° 5: Comparación de Precios de Referencia y Precios de Lista en Soles/Galón

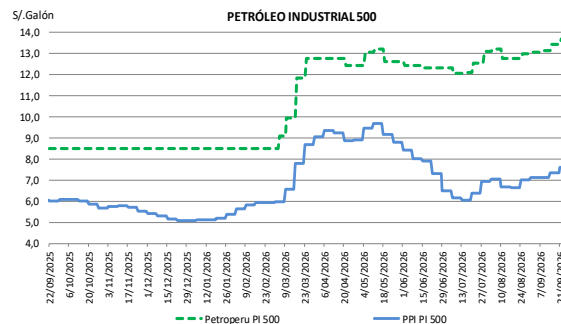
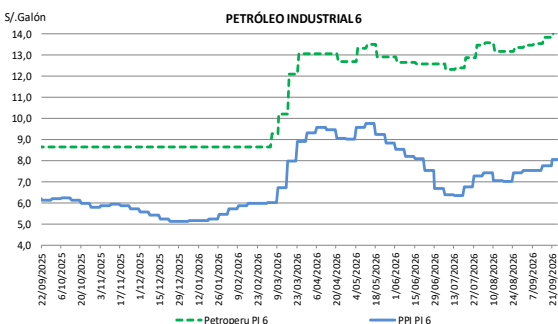
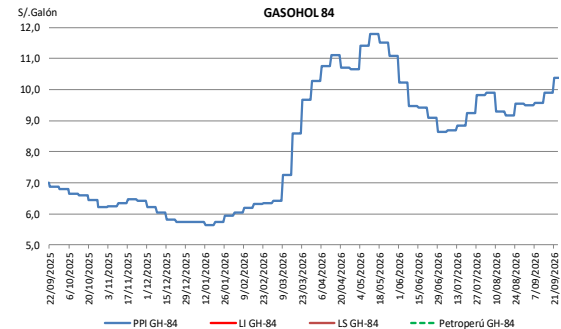
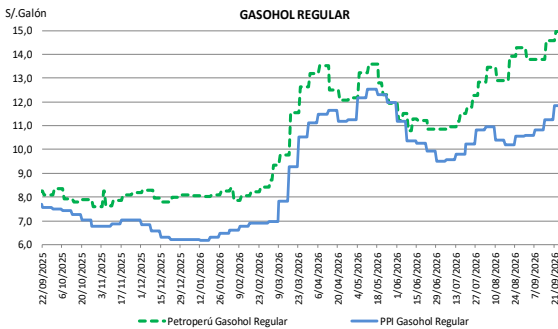
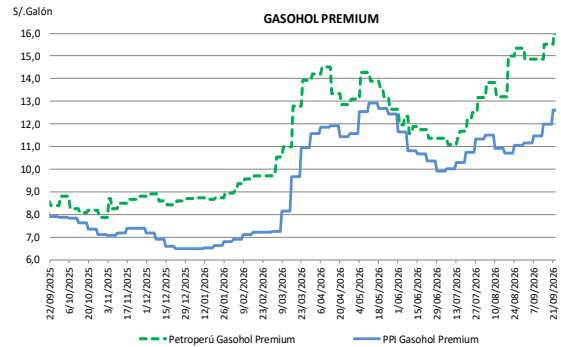
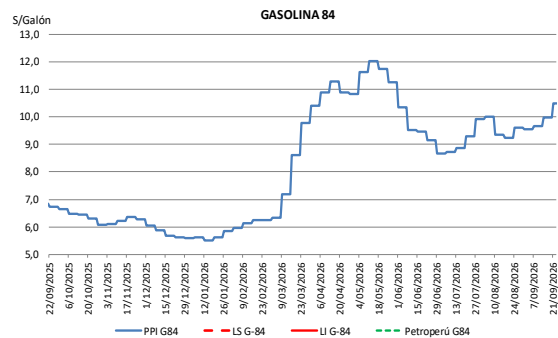
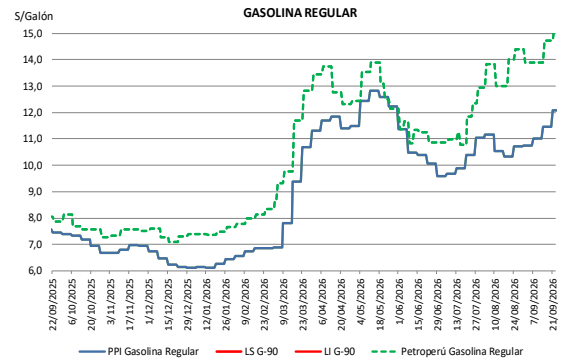
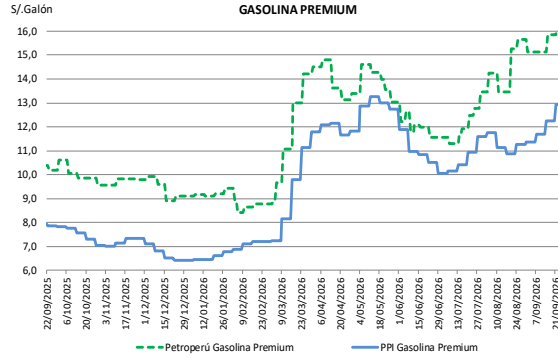


Fuentes: Osinergrmin y Petroperú*

* Del 06 de enero al 16 de febrero y del 10 de marzo a la fecha Petroperú no publicó precios del GLP para el Callao. En dicho periodo se ha tomado los precios publicados para la Planta de Talara.

**Gerencia de Regulación de Tarifas
División de Gas Natural**

GRAFICA N° 6: Comparación de Precios de Referencia y Precios de Lista en Soles/Galón

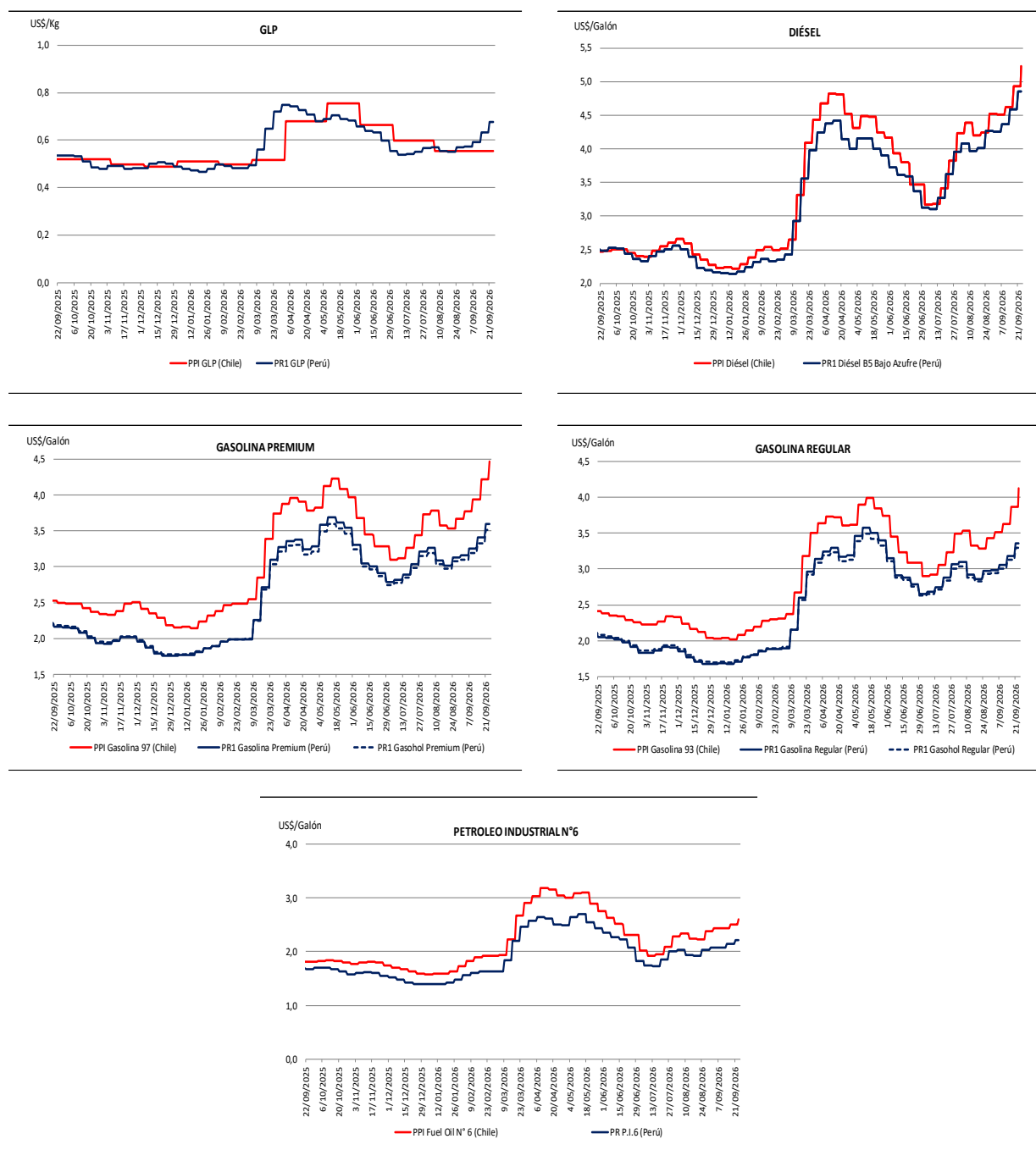


Fuente: Osinergrmin y Petrolerú

Gerencia de Regulación de Tarifas
División de Gas Natural

5. COMPARACIÓN DE PRECIOS DE REFERENCIA DE IMPORTACIÓN DE LOS COMBUSTIBLES Y LOS PRECIOS DE PARIDAD DE CHILE.

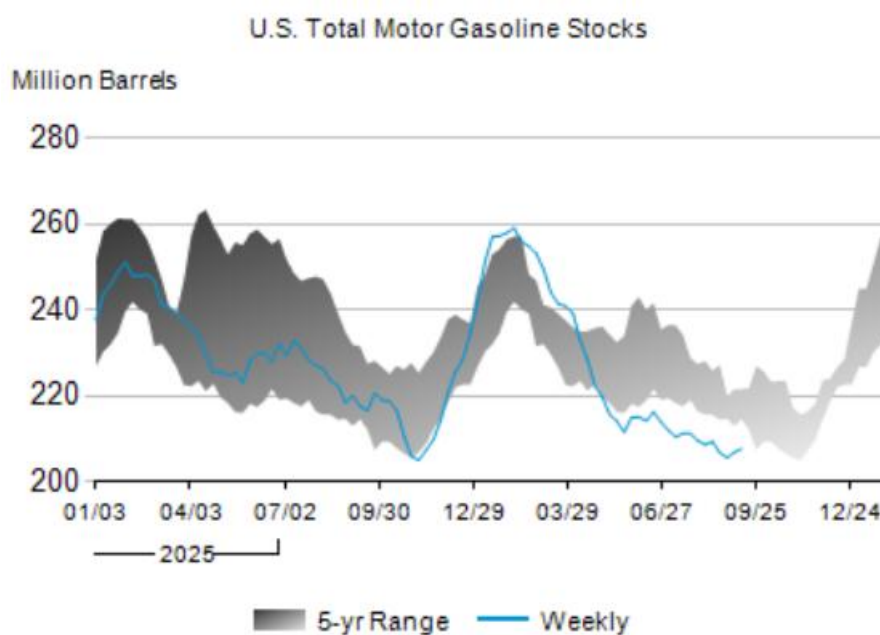
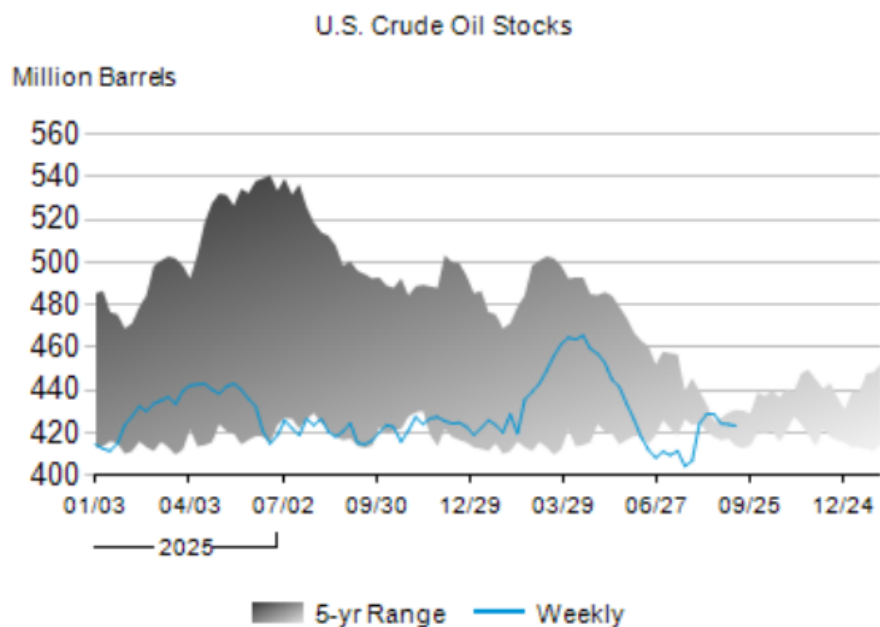
GRAFICA N° 7: Comparación de Precios de Referencia y Precios de Paridad de Chile en US\$/Galón



Fuente: Osinergrmin y ENAP

MMC / MMT / ASC

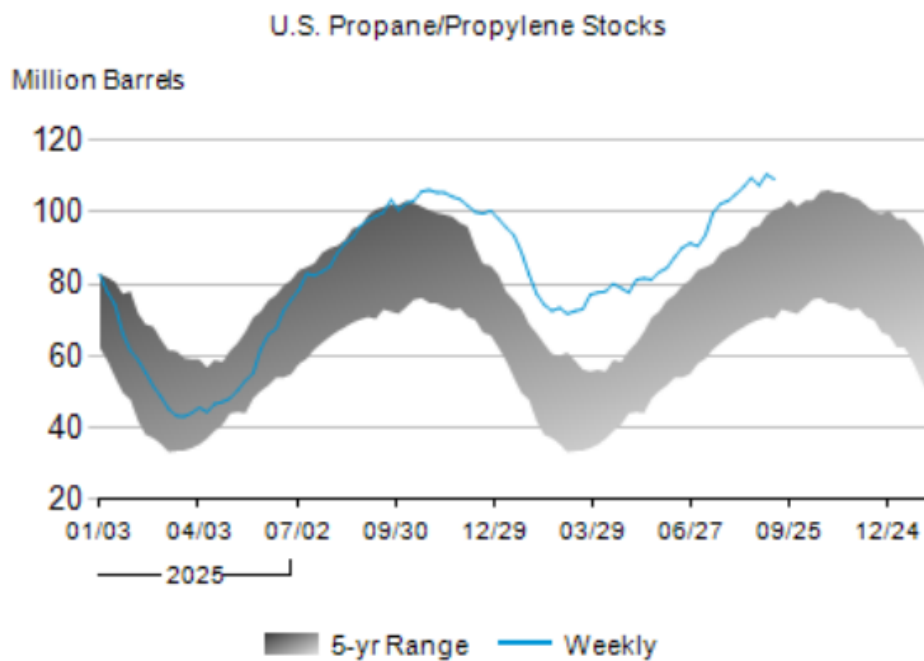
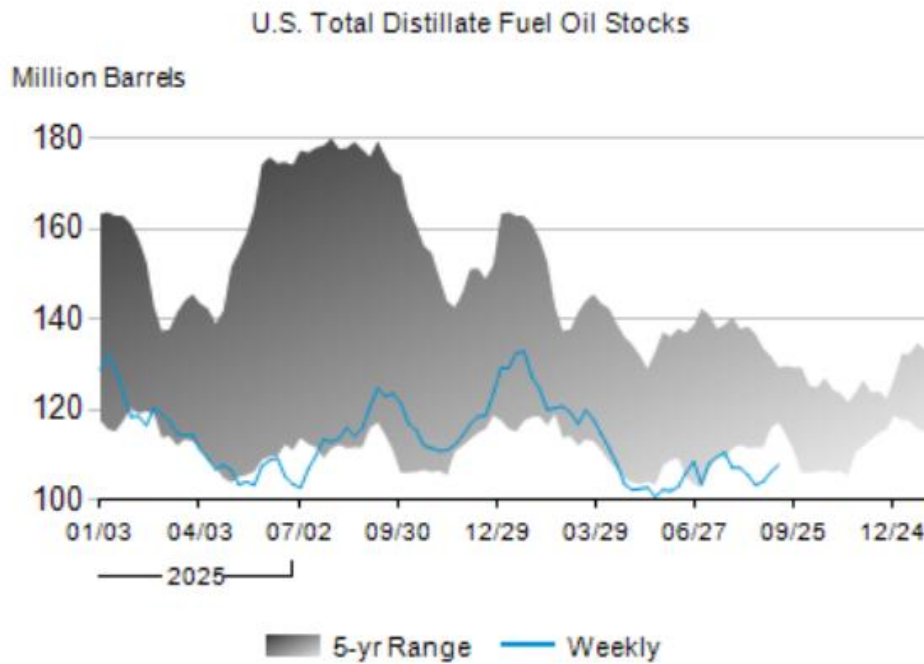
ANEXO N° 1⁵



⁵Gráficas tomadas de la última publicación semanal "Análisis y Proyecciones del EIA" (U.S. Energy Information Administration).

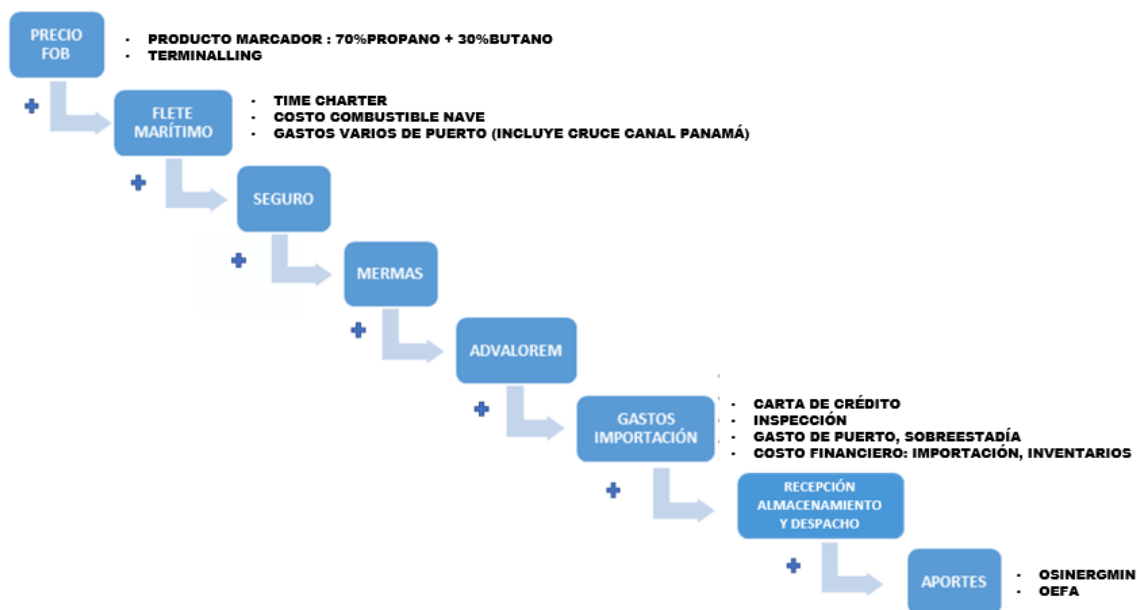


Gerencia de Regulación de Tarifas
División de Gas Natural



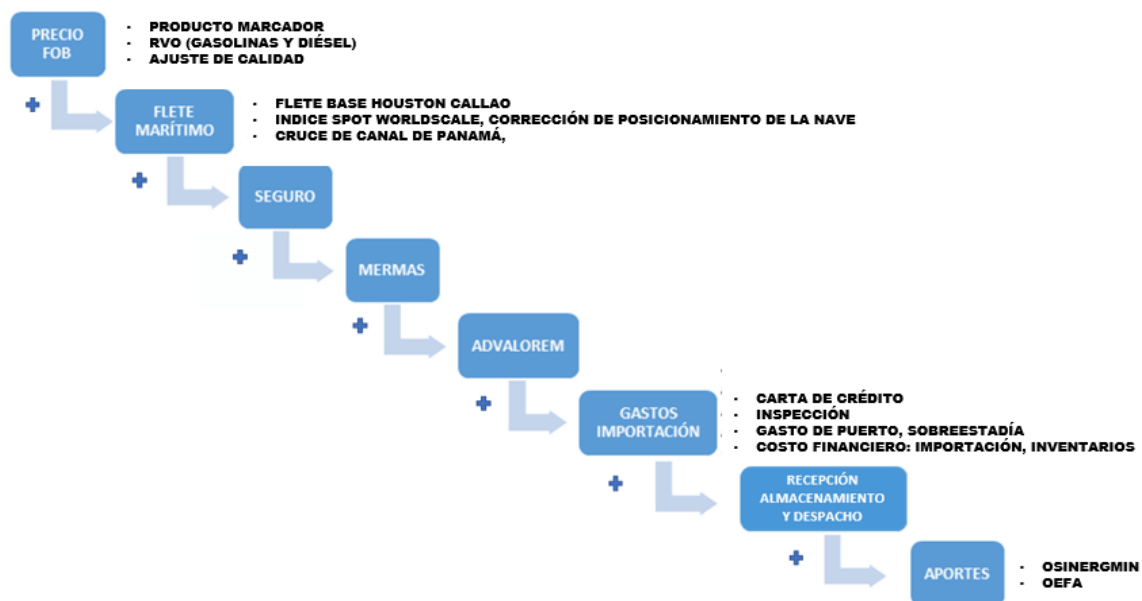
ANEXO N° 2

Estructura del Precio de Referencia de Importación (PRI) del GLP



Fuente: OSINERGHMIN, MINEM-DGH

Estructura del Precio de Referencia de Importación (PRI) de los Combustibles Líquidos



Fuente: OSINERGHMIN, MINEM-DGH

Mayor información sobre los criterios metodológicos se puede encontrar en la siguiente dirección web:

https://www.osinerghmin.gob.pe/seccion/centro_documental/gart/precios_referencia_banda_precios/PreciosReferencia/Informe-Tecnico-479-2021-GRT.pdf