

Turbo A-1: El combustible que sólo debe ser usado por las aeronaves





Página

- 1 Presentación
- 2 Características del mercado del Turbo A-1
- 3 Producción nacional del Turbo A-1
- 4 Evolución de la producción nacional del Turbo A-1
- 5 Exportación e Importación del Turbo A-1
- 6 Capacidad de almacenamiento del Turbo A-1, en Refinerías
- 7 Capacidad de almacenamiento del Turbo A-1, en Plantas
- 8 La demanda del Turbo A-1
- 9 La evolución de la demanda del Turbo A-1
- 10 La demanda del Turbo A-1 a nivel mundial
- 11 El precio del Turbo A-1 y la paridad de importación
- 12 La problemática del Turbo A-1 en el mercado de combustibles

Presentación

El Turbo A-1, también conocido a nivel internacional como Jet Fuel, es un destilado de los hidrocarburos que se obtiene en las refinerías luego de su procesamiento y tratamiento en las Unidades de Destilación Primaria.

Una de las propiedades del Turbo A-1 es su gran poder calorífico, característica que le permite dar energía adecuada para el empuje, además al tener estabilidad térmica resiste altas temperaturas en el sistema principal del motor. Su principal uso es como combustible para aeronaves a reacción, aeronaves impulsadas por motores turbo.

En el Perú, las operaciones comerciales del Turbo A-1 se concentran en Lima, donde se realizan el 90% de sus transacciones.

El mercado del Turbo A-1 se encuentra concentrado a nivel de vendedores y compradores. Por ejemplo, para el caso de los compradores, se identifica que 6 aerolíneas comerciales explican más del 50% de la demanda del Turbo A-1, ello origina que la demanda sea estacional en función de los meses con mayor tráfico de pasajeros y carga al interior y desde el exterior del país.



Características del mercado del Turbo A-1

La estructura del mercado del Turbo A-1 se encuentra concentrada en pocos productores, comercializadores y compradores.

En el caso de productores hay pocas refinerías. Para el caso de comercializadores, a partir del 2001 ingresan EXXON MOBIL y REPSOL luego de la privatización del Aeropuerto Jorge Chavez.

En el caso de los compradores, a pesar que existen muchas aerolíneas comerciales, se identifica que sólo 6, explican más de la mitad de las compras del Turbo A-1.

Con el ingreso de más comercializadores, los consumidores se beneficiaron por una mayor competencia en precios y facilidades de pago. Una característica que se presenta en este mercado es que, los comercializadores del Turbo A-1 además de publicar una lista oficial de precios, calculan descuentos en función a una fórmula que toma en cuenta el precio internacional, es decir, el precio del marcador del Jet Fuel en la Costa del Golfo de USA.

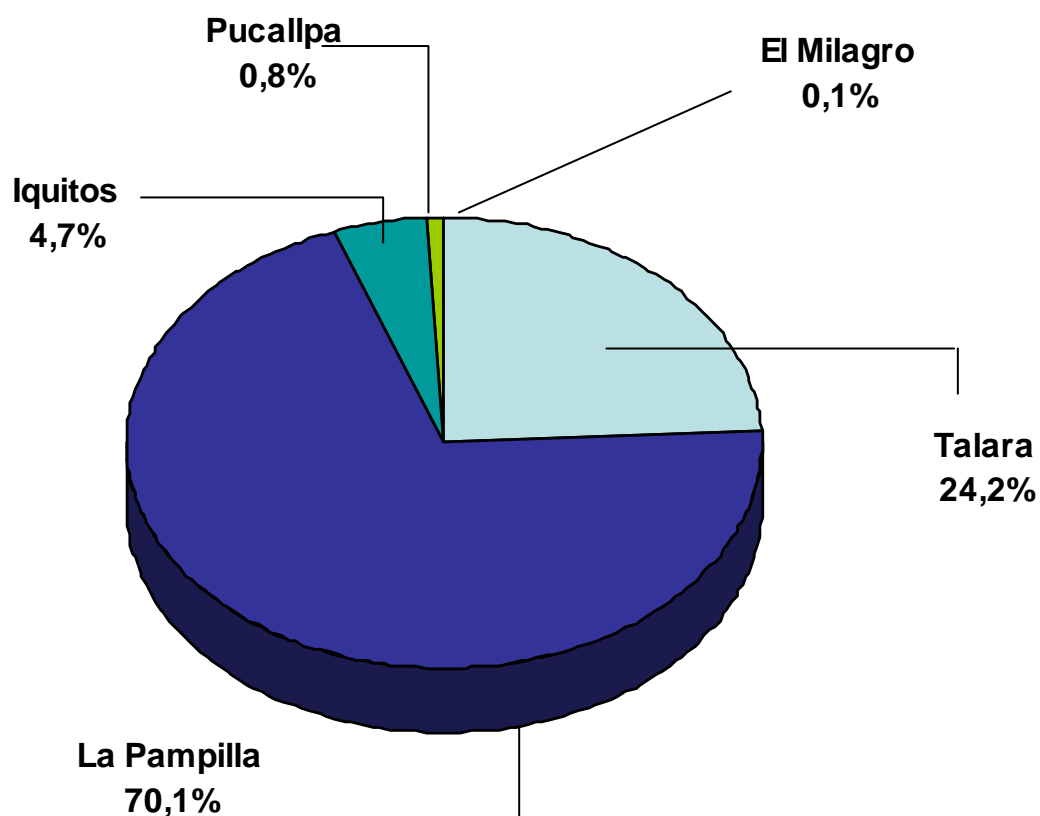
El Turbo A-1 influye directamente en los costos de transporte aéreo, de acuerdo a la información de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), el costo del combustible representó un 25% de los costos operativos de las líneas aéreas en el segundo trimestre del año 2005, mientras que en el 2004 fue del 16%. El mayor costo se debió al aumento de los precios internacionales del crudo y sus derivados, debido a ello IATA se encuentra impulsando una campaña para reducir el consumo de combustible con el objetivo de aminorar el impacto en sus costos de operación.

Producción nacional del Turbo A-1

La producción nacional del Turbo A-1 en el período Enero – Abril 2006, llegó a 8.9 MBDC y se llevó a cabo en 5 refinерías del país, de las cuáles la más importante fue la refinерía de La Pampilla que explicó el 70% de la producción nacional.

Producción del Turbo A-1 en las refinерías del Perú

Enero – Abril 2006



Fuente: MINEM

Evolución de la producción nacional del Turbo A-1

La producción nacional del Turbo A-1 se incrementó en los últimos 4 años. En los años 2003 y 2004 se registraron crecimientos por encima del 7% anual.

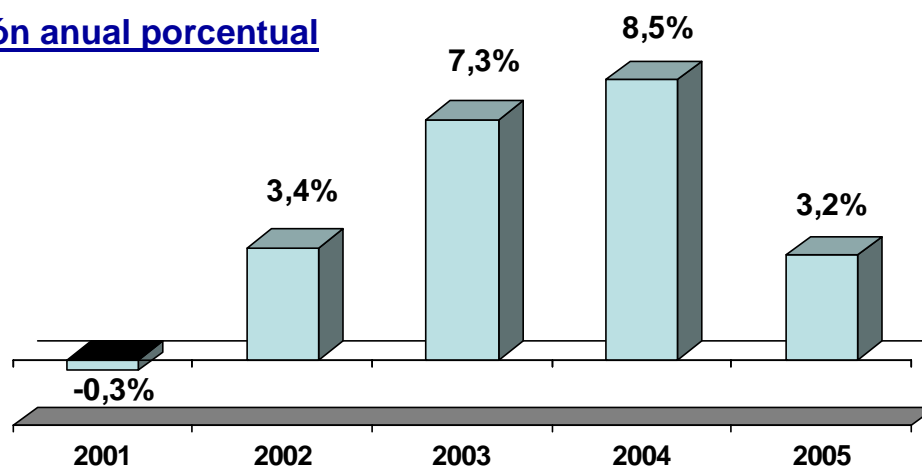
La revisión de las cifras de producción de cada refinería muestra que la Refinería la Pampilla fue la única en mantener variaciones positivas, mientras las demás oscilaron en aumento y disminución de producción en los últimos años.

Evolución de la producción del Turbo A-1 en las refinerías del Perú Período 2000 - 2005

MBDC

Años	Talara	La Pampilla	Conchán	Iquitos	Pucallpa	El Milagro	Total
2000	1,72	5,52	0,00	0,40	0,06	0,01	7,71
2001	1,24	5,71	0,03	0,62	0,07	0,02	7,69
2002	0,97	6,42	0,00	0,45	0,09	0,01	7,95
2003	1,63	6,34	0,00	0,46	0,08	0,02	8,54
2004	2,28	6,51	0,00	0,40	0,07	0,01	9,26
2005	1,93	7,16	0,00	0,43	0,01	0,02	9,56

Variación anual porcentual



Exportación e Importación del Turbo A-1

En el período Enero - Mayo del 2006, las exportaciones del Turbo A-1 totalizaron 6.6 MBDC, mientras que las importaciones fueron de sólo 0.009 MBDC.

Las exportaciones se explican por las ventas a las aerolíneas extranjeras, mientras que las importaciones se deben a pequeños lotes de importación de empresas privadas.

Exportación del Turbo A-1 en el Perú. Enero – Mayo 2006

Empresa	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	ENE MAY (MBLS)	ENE MAY (MBDC)
RELAPASA	160,45	131,17	147,95	143,90	132,72	716,19	4,74
PETROPERU	29,84	27,03	30,69	26,74	21,92	136,22	0,90
MOBIL	26,85	23,53	27,12	30,49	28,45	136,44	0,90
ENE – MAY (MBLS)	217,14	181,73	205,76	201,13	183,09	988,85	6,55
ENE- MAY (MBDC)	1,44	1,20	1,36	1,33	1,21	6,55	ENE MAY (MBDC)

Importación del Turbo A-1 en el Perú. Enero – Mayo 2006

Empresa	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	ENE- MAY (MBLS)	ENE MAY (MBDC)
Empresas Varias	--	--	0,63	--	0,75	1,38	0,009
ENE – MAY (MBLS)	--	--	0,63	--	0,75	1,38	0,009
ENE MAY (MBDC)	--	--	0,004	--	0,005	0,009	ENE MAY (MBDC)

Fuente: MINEM

Capacidad de almacenamiento del Turbo A-1 en Refinerías

La Refinería La Pampilla explica el 62% de la capacidad de almacenamiento de las refinerías del país, luego le siguen las refinerías Talara e Iquitos de propiedad de PETROPERU y finalmente la refinería Pucallpa que es operada por la empresa privada The Maple Gas Corporation Perú S.A.

Capacidad de almacenamiento de Turbo A-1 en Refinerías

Descripción	Empresa	Nombre Unidad	Cantidad de tanques	Capacidad total (Bls)	Capacidad total %
Refinerías Complejas	RELAPASA	Refinería La Pampilla	4	240189	62%
	PETROPERU	Refinería Talara	3	124930	32%
Refinería Topping	PETROPERU	Refinería Iquitos	2	20200	5%
	The Maple Gas Corporation Perú S.A.	Refinería Pucallpa	1	2000	1%
Total			10	387319	100%

Fuente: CENSO OSINERG 2006.

Capacidad de almacenamiento del Turbo A-1 en Plantas

El almacenamiento de Turbo A-1 se da en las Plantas de Abastecimiento y en las Plantas Aeropuerto. El 79% de la capacidad de almacenamiento se encuentra en las Plantas de Abastecimiento.

Capacidad de almacenamiento de Turbo A-1 en Plantas

Descripción	Empresa	Nombre Unidad	Cantidad de tanques	Capacidad total (Bls)	Capacidad total (%)
Plantas de Abastecimiento	Consortio Terminales	Planta de Abastecimiento Eten	2	14942	4.9%
		Planta de Abastecimiento Mollendo	3	19776	6.5%
		Planta de Abastecimiento Pisco	2	19758	6.5%
	PETROPERU	Planta de Abastecimiento Conchán	4	162000	53.2%
		Planta de Abastecimiento El Milagro	1	2000	0.7%
		Planta de Abastecimiento Iquitos	1	14259	4.7%
		Planta de Abastecimiento Talara	4	2224	0.7%
		Planta de Abastecimiento Yurimaguas	1	2647	0.9%
	The Maple Gas Corporation Perú	Planta de Abastecimiento Maple Gas	1	2000	0.7%
	Plantas de Abastecimiento en Aeropuerto	PETROPERU	Aeropuerto Pisco	2	497
Aeropuerto Talara			6	1206	0.4%
Aeropuerto Arequipa			2	767	0.3%
Aeropuerto Chiclayo			4	708	0.2%
Aeropuerto Iquitos			4	2695	0.9%
Aeropuerto Tacna			3	1351	0.4%
Aeropuerto Trujillo			3	740	0.2%
Aeropuerto Tarapoto			3	1710	0.6%
Aeropuerto Cusco			2	2000	0.7%
Aeroservicios SAC		Aeropuerto Piura	4	567	0.2%
CMS del Perú SAC		Aeropuerto Madre de Dios	2	952	0.3%
EXXON MOBIL		Aeropuerto Jorge Chavez	3	51732	17%
TOTAL			57	304531	100%

La Demanda del Turbo A-1

La mayor parte de la demanda del Turbo A-1 se explica por las compras de las aerolíneas comerciales, ya sean de bandera nacional o extranjeras, se identifican 6 aerolíneas que explican más del 50% de la demanda. De éstas 6 aerolíneas, 4 realizan vuelos internacionales y las otras 2 restantes vuelos desde y hacia el interior del país.

La demanda del Turbo A-1 se concentra en el Departamento de Lima, en el mes de junio las compras en Lima representaron el 91% del total.

Demanda del Turbo A-1 por Departamentos Junio 2006

Departamento	Galones / día	%
Lima	353071	90,6%
Loreto	11283	2,9%
Arequipa	8770	2,3%
Cusco	7245	1,9%
Lambayeque	3748	1,0%
La Libertad	1730	0,4%
Tacna	923	0,2%
Piura	910	0,2%
Amazonas	871	0,2%
San Martín	610	0,2%
Ica	607	0,2%
Total	389768	100,0%

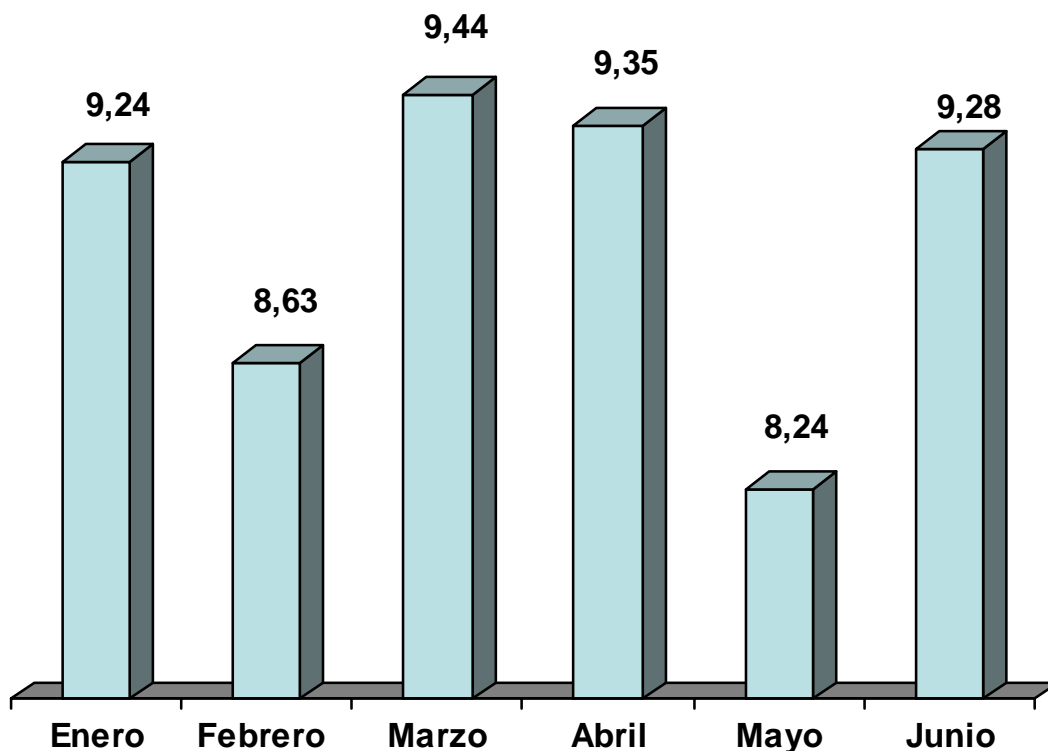
Fuente: SCOP. OSINERG. Junio 2006.

La Evolución de la demanda del Turbo A-1

Respecto a la evolución de la demanda del Turbo A-1 en lo que va del año 2006 se registró el mayor volumen en marzo, lo cual es consistente con las estadísticas de la cantidad de pasajeros y carga de la aviación comercial que reporta el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Dicha relación refleja la estacionalidad de la demanda de ese combustible.

Demanda del Turbo A-1 (MB/DC)

Año 2006



Fuente: SCOP. OSINERG. Junio 2006.

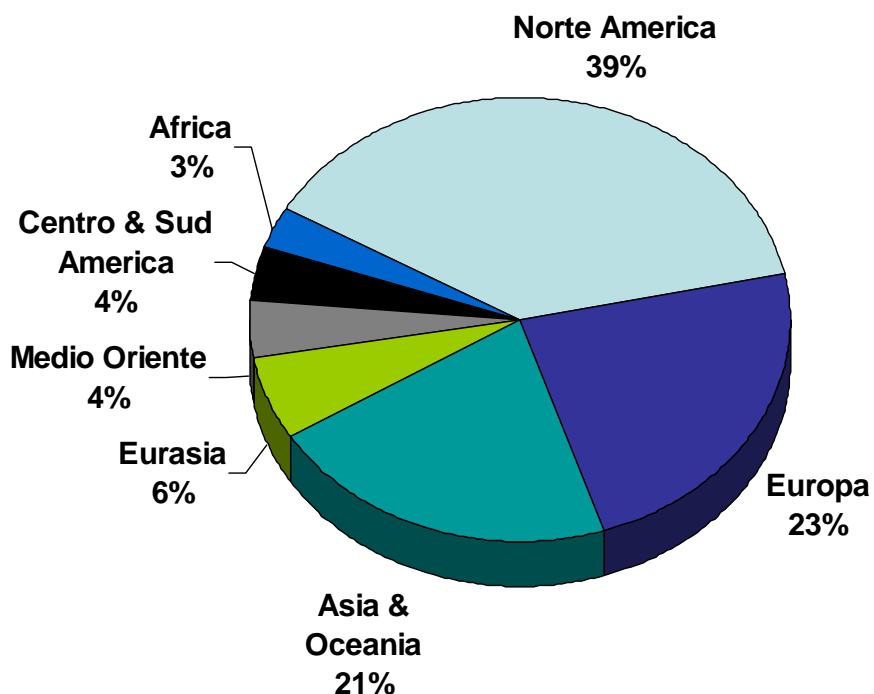


La demanda del Turbo A-1 a nivel mundial

La demanda del Turbo A-1 a nivel mundial se concentra en Norte América y Europa que explican el 62% de la demanda mundial, por otro lado en África se registra la menor demanda con sólo 3% del total .

De una relación de 190 países, el Perú se ubica en el puesto 73 a nivel de consumo mundial del Turbo A-1. El Perú se sitúa detrás de Brasil, Argentina, Colombia y Chile en Sudamérica.

Demanda del Turbo A-1 a nivel mundial



Fuente: EIA

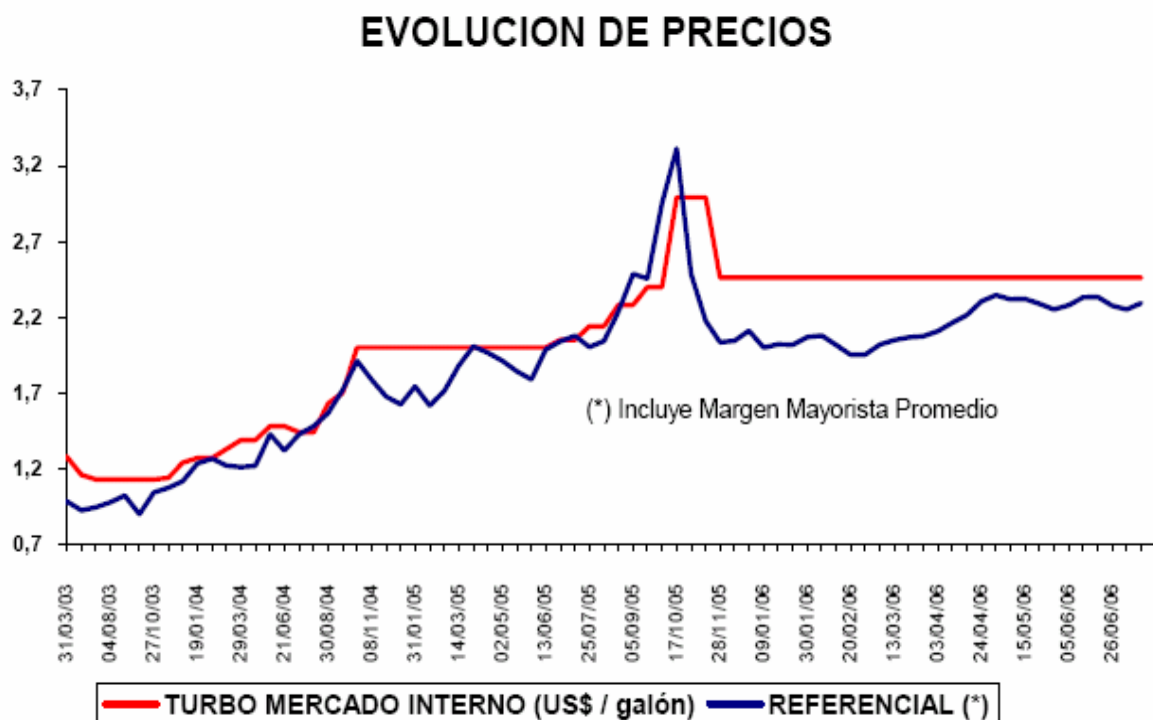


El precio del Turbo A-1 y la paridad de importación

El Turbo A-1 es un combustible cuyo precio de lista en el mercado interno usualmente se encuentra por encima del precio de paridad de importación. Esta situación se presenta por la estructura del mercado de competencia que presenta restricciones a la transabilidad del Turbo A-1 y las políticas comerciales que aplican los comercializadores.

Comparación de los precios del Turbo A-1

Precio en el mercado interno vs precio referencial



Fuente: Informe precios referenciales y precios reales de los combustibles - MINEM



La problemática del Turbo A-1 en el mercado de combustibles

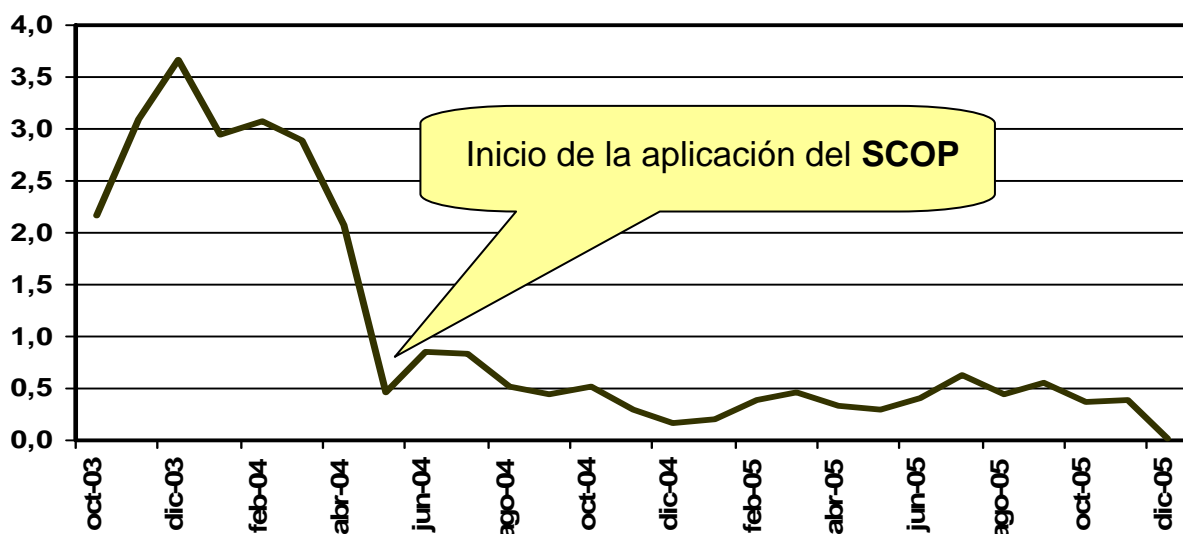
El Turbo A-1 al ser un destilado medio con un precio inferior al de otros destilados medios (como el kerosene y el diesel), se emplea de manera ilegal para adulterar el diesel 2 y/o reemplazar el kerosene, situación que genera una reducción de la recaudación tributaria del gobierno.

El despacho del Turbo A-1 se puede realizar en los Aeropuertos o en las Plantas de Abastecimiento, en el segundo caso existe una mayor probabilidad del desvío de combustible debido a que hay una acción de traslado del Turbo A-1 desde la Planta hasta la aeronave. Para reducir las distorsiones, OSINERG realiza coordinaciones intersectoriales y controla el despacho de los productos mediante el Sistema de Control de Órdenes de Pedido (SCOP) y el Sistema de Procesamiento de Información Comercial (SPIC)

Los resultados del control ejercido, se pueden apreciar en la reducción del volumen diferencial de los despachos desde las Plantas de Abastecimiento versus los despachos desde los Aeropuertos que se muestran en el gráfico siguiente:

Diferencias entre los despachos de Aeropuertos y Plantas

Años 2003 – 2005 (MBDC)



Fuente: SPIC - SCOP