

UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERÍA
FACULTAD DE INGENIERIA DE PETROLEO,
GAS NATURAL Y PETROQUIMICA



EL IMPACTO DE LA INFORMALIDAD EN EL MERCADO
NACIONAL DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS

TITULACION POR ACTUALIZACION DE CONOCIMIENTOS
PARA OPTAR EL TITULO PROFESIONAL DE:

INGENIERO PETROQUIMICO

ELABORADO POR:
OFELIA NIEVES ARCOS MARCATINCO

PROMOCION 2002-0

LIMA – PERU
2007

INDICE

- 1. Sumario**
- 2. Introducción**
- 3. Estructura del Mercado de Combustibles Líquidos**
 - 3.1. Refinación
 - 3.2. Importación
 - 3.3. Transporte
 - 3.4. Comercialización y Distribución
- 4. Políticas de Estado sobre el Mercado de los Combustibles Líquidos y Otros Productos Derivados de los Hidrocarburos**
 - 4.1. Reglamentos de Comercialización
 - 4.2. Fondo de Estabilización de Precios
 - 4.3. Ley de la Inversión en la Amazonía
 - 4.4. Reglamentación para el Uso de Marcadores en los Combustibles Líquidos y otros Productos Derivados de los Hidrocarburos.
- 5. Situación Comercial del Mercado de Combustibles Líquidos en el Perú**
- 6. La Informalidad**
 - 6.1. Definición
 - 6.2. Causas de la Informalidad.
 - 6.2.1 Factores Económicos - administrativos (costos altos de ser formal, Por eso evaden impuestos)
 - 6.2.2 Factores legales, Excesivas regulaciones
 - 6.2.3 Factores Estructurales
 - 6.2.4 Factores Socio Culturales
 - 6.2.5 Actividades Ilegales
 - Narcotráfico
 - Contrabando
- 7. La Labor del Estado en la Lucha contra la Informalidad**
 - 7.1. Ordenamiento del Mercado
 - Sistema de Control de Órdenes de Pedido (SCOP)
 - Sistema de Procesamiento de Información Comercial (SPIC)
 - 7.2. Campañas de Capacitación y Difusión
 - 7.3. Acciones disuasivas
- 8. Análisis de la Informalidad en la Cadena de Comercialización de Combustibles**
 - 8.1. Fuentes de Abastecimiento de la Informalidad
 - 8.1.1 Las Plantas de Abastecimiento y Terminales
 - 8.1.2 Los Transportistas
 - 8.1.3 Los Consumidores Directos
 - 8.1.4 Los Comercializadores Menores
 - 8.1.5 El Contrabando

8.1.5.1 Contrabando Interno

8.1.5.2 Contrabando Externo

8.2. Beneficios de ser Informal

8.3. Efectos de la Informalidad

8.4. Evolución y Tendencia de la Informalidad

9. Conclusiones

10.Recomendaciones

11.Bibliografía

12.Anexos

1. SUMARIO

Esta Tesis pretende enfocar el impacto negativo que ocasiona la informalidad en el mercado nacional de combustibles a lo largo de la cadena de comercialización de hidrocarburos líquidos, siendo el contrabando una de las principales actividades informales principalmente, en zonas de frontera y en las zonas exoneradas de la Selva, lo cual se ha constituido en un problema muy serio.

Para realizar un análisis de la informalidad de combustibles en el mercado nacional se hace necesario tener un claro conocimiento de la fase Downstream en la industria de los hidrocarburos, el cual está conformado por cuatro etapas principales: refinación, transporte, almacenamiento y comercialización. En la etapa de refinación se producen combustibles terminados empleando insumos nacionales e importados; la etapa del transporte es clave, ya que participa a lo largo de toda la cadena de comercialización de los combustibles, por ejemplo desde los puntos iniciales de refino hasta los grandes puntos finales de suministro ubicados en todo el país. Estos puntos finales de suministro conforman la etapa de Almacenamiento y está dada por 3 tipos de instalaciones: Terminales, Plantas de Abastecimiento y Plantas de Abastecimiento en Aeropuerto, las mismas que son operadas para concentrar grandes volúmenes de combustibles y desde las cuales la etapa de Comercialización se hace más importante, ya que consiste en la venta de los grandes comercializadores a otros comercializadores menores, consumidores directos y otros tipos de agentes.

Por otro lado, cabe resaltar que la informalidad en el Sector Hidrocarburos parte de las actividades informales en la comercialización de hidrocarburos que es llevada por agentes que no se han insertado en el sector formal de la economía (por ejemplo, empresas que no se encuentran registradas en las instituciones pertinentes).

Así mismo, se pretende definir las posibles causas del problema de la informalidad, entre las que puede señalarse la existencia de desempleo estructural y barreras de tipo administrativo, el desarrollo de actividades ilegales, factores de mercado, sean estos de oferta (de tipo tecnológico) o demanda (preferencia por combustibles de menor precio), así como los parámetros propios del mercado nacional de combustibles, tales como la Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, cuyo objeto fue promover el desarrollo sostenible e integral de esa región, y que establecía condiciones para la inversión pública y privada, exonerando del Impuesto General a las Ventas (IGV) e Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) aplicables al petróleo, gas natural y derivados en la zona de Selva por las ventas que realizaran; sin embargo en la práctica, dicha exoneración no ha generado desarrollo sino un importante flujo de contrabando de combustible hacia el resto del país y hacia el exterior, porque se ha originado un incremento desmesurado de las ventas de combustible en la región, generando una competencia desleal con los contribuyentes formales.

2. INTRODUCCIÓN

La actividad informal es una de los grandes problemas que diariamente debe enfrentar el mercado peruano de compra y venta de combustibles debido a que esto genera la competencia desleal con los agentes formales, perjudicando no sólo a las empresas del sector sino también a los consumidores de estos productos, ocasionando menores ingresos al gobierno.

Uno de los factores que ha contribuido al crecimiento de este problema, ha sido la exoneración tributaria en la zona de la Selva (Loreto, Ucayali y Madre de Dios) originada por la Ley de la Amazonía aprobada el 30 de diciembre de 1998, la cual ha originado una diferencia de precios entre productos homogéneos, incentivando de esta forma el comercio ilegal de los combustibles desde las zonas exoneradas hacia las zonas no exoneradas.

Otro de los factores que promueve el mercado informal de combustible en las zonas de la frontera, son las políticas de precios de los combustibles que adoptan los países vecinos con los cuales limita el Perú.

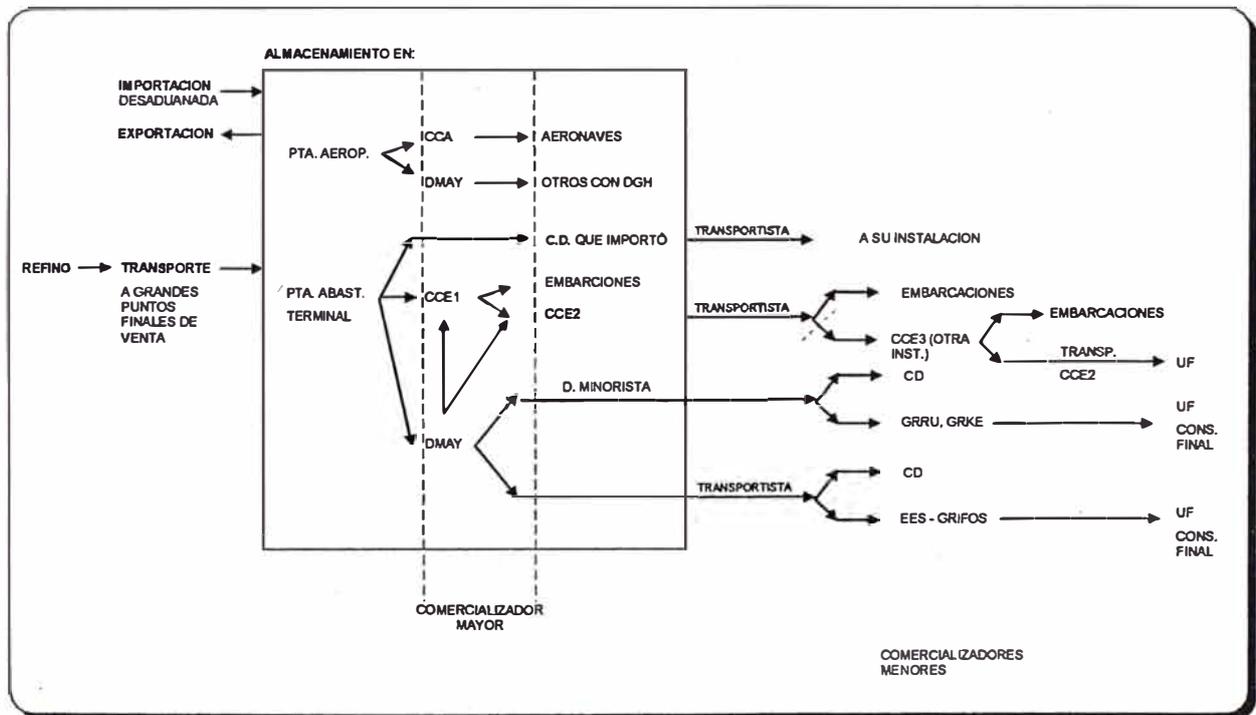
En la zona norte del Perú se comparte frontera con el Ecuador, país en el que los precios de sus combustibles se encuentran regulados; es de notar que esta modalidad obedece al hecho de que el Estado, a través de Petroecuador que es el mayor productor de petróleo, es el único que posee plantas de refinación y también el único que dispone de infraestructura para el transporte y almacenamiento de combustibles; caso similar se presenta en Bolivia, donde se tiene regulado el precio de todos sus combustibles.

En este contexto, tanto el contrabando interno originado por la Ley de la Amazonía como el contrabando externo por la diferencia de precios entre países limítrofes, crean las condiciones ideales para que se realicen actividades ilegales.

3. ESTRUCTURA DEL MERCADO DE COMBUSTIBLES LIQUIDOS

La industria de los hidrocarburos se divide en 2 grandes segmentos, el Upstream que abarca desde la etapa de la extracción del crudo hasta su llegada al proceso industrial y el Downstream refinación y/o importación, transporte, comercialización y distribución, como se muestra en el Gráfico N° 1.

Gráfico N° 1 : Esquema de la Cadena de Comercialización de Hidrocarburos Líquidos



Elaboración propia

3.1 Refinación

La etapa de refinación consiste en la transformación del petróleo, gasolinas naturales u otras fuentes de hidrocarburos en productos combustibles líquidos de mayor valor agregado como son: gasolinas, diesel 2, kerosene, combustibles de aviación (Turbo A1 y Gasolina 100LL), combustibles de uso marino y residuales. Sin embargo, también puede incluir la elaboración de productos diferentes a los combustibles como Lubricantes, Asfaltos y Breas, Solventes, etc.

Así mismo, todas las instalaciones de las empresas que desarrollan las actividades de refinación se encuentran diseñadas para realizar operaciones de recepción de crudo o combustibles refinados, refinación de crudo, almacenamiento, transferencia, mezcla y agregado de aditivos.

La industria de la refinación en el Perú abarca los siguientes procesos:

- Destilación Primaria: Proceso físico mediante el cual se logra la separación de los hidrocarburos que componen el petróleo crudo basado en la diferencia de volatilidad de sus componentes.
- Destilación al Vacío: Proceso de destilación de las fracciones pesadas del crudo, sin que se produzca la descomposición térmica de las mismas, lo cual se realiza a bajas presiones. Para lograrlo se baja la presión de trabajo hasta alcanzar presiones absolutas de 20 mm Hg en la zona de carga de la columna de destilación. El vacío es obtenido con eyectores de vapor.
- Craqueo Catalítico Fluido: Proceso químico que se basa en la ruptura de cadena de hidrocarburos del orden de los 45 átomos de carbono, para la obtención de productos más livianos, mediante la acción de un catalizador que favorece que las reacciones se produzcan a una temperatura más baja que la necesaria para el craqueo térmico de la misma carga. Estas unidades son las productoras de nafta por excelencia en calidad y cantidad.
- Visbreaking: El proceso de Viscorreducción consiste en la rotura de las moléculas del Residuo de Vacío o Atmosférico mediante altas temperaturas, es un proceso de craqueo térmico ligero. El objetivo es reducir la viscosidad de la carga con la finalidad de minimizar las necesidades de fluidificante (material de corte) en la elaboración de combustibles industriales (fuel oil). Otro objetivo que se logra con la utilización de estas unidades es la de reducir la producción de combustibles industriales e incrementar la producción de productos de mayor valor agregado.

3.2 Importación

La importación es la actividad por la cual se adquiere combustible proveniente del exterior, para ser destinado al consumo nacional o para exportarlo a otros países.

Esta actividad puede ser realizada por las empresas productoras, distribuidores mayoristas, Importadores en Transito y los grandes consumidores directos.

3.3 Transporte

La etapa del transporte, se considera como elemento complementario en la cadena de comercialización de combustibles líquidos; sin embargo, es de vital importancia ya que participa a lo largo de toda la cadena de comercialización, permitiendo trasladar los diferentes productos derivados de los hidrocarburos obtenidos en las refinerías a través de los diferentes medios de transporte hacia los grandes centros de consumo, plantas de abastecimiento, plantas de abastecimientos en aeropuertos y terminales, en donde son almacenados, para luego ser comercializados y distribuidos por los distribuidores mayoristas, comercializadores de combustibles para embarcaciones y comercializadores de combustibles de aviación a los establecimientos de venta al público de combustibles líquidos, distribuidores minoristas, consumidores directos, embarcaciones y aeronaves.

Entre los diferentes medios de transporte de combustible podemos señalar:

Por Vía Acuática

A través de buques tanque o barcazas. En el caso de los buques, estos utilizan como tanque la estructura del barco y son empleados para transportar elevados volúmenes de combustible pudiendo transportar más de un producto, el tamaño de los buques que se puede emplear se encuentra limitado por los muelles e instalaciones portuarias. En el caso de las barcazas, estas se emplean en las vías acuáticas de tierra adentro, los tamaños normales van desde 52,5 pies de anchura a 250 pies de longitud con un calado de 8,5 a 14 pies.

Por Vía Terrestre

En vagones tanque de combustibles líquidos en tamaños que van desde los 2 000 a 48 000 galones, pudiendo un vagón ser simple o de unidades múltiples. El transporte de combustibles a través de vía terrestre también puede ser realizado por los camiones tanque o camiones cisterna, considerándose al camión tanque como el vehículo automotriz equipado con Tanque de Carga montado sobre su

chasis, conformando una sola unidad, mientras que el camión cisterna es un convoy formado por un tractor y un tanque montado en el chasis de la plataforma acoplada (semi remolque).

3.4 COMERCIALIZACIÓN Y DISTRIBUCIÓN

La actividad de comercialización es aquella que es llevada a cabo por empresas debidamente autorizadas, y directamente relacionadas con la importación, exportación, almacenamiento, transporte, distribución o venta de combustibles líquidos.

La cadena de comercialización se encuentra compuesta por: Productor, Distribuidor Mayorista, Comercializador de Combustible de Aviación, Comercializador de Combustible para Embarcación, Distribuidor Minorista y Establecimiento de Venta al Público de Combustible incluyéndose al transporte como elemento complementario.

Durante la etapa de comercialización los productos derivados de los hidrocarburos obtenidos en las refinerías, son transportados a los grandes centros de consumo como son las Plantas de Abastecimiento, Plantas de Abastecimiento en Aeropuerto y Terminales, instalaciones que cuentan con tanques de almacenamiento; así mismo, están diseñadas para realizar operaciones de recepción y despacho de combustibles tanto nacionales como importados.

En estas plantas de abastecimiento y terminales se encuentran los grandes comercializadores de combustible, como son los distribuidores mayoristas, los comercializadores de combustibles de aviación, comercializadores de combustibles para embarcaciones, quienes abastecen a los consumidores directos, establecimientos de Venta al Público, distribuidores Minoristas, aeronaves y embarcaciones.

En la comercialización mayorista de combustibles pueden participar las empresas dedicadas a la refinación o productores, quienes para realizar ventas de combustibles deben de constituirse como Distribuidores Mayoristas, los cuales

van a competir con los Distribuidores Mayoristas propiamente dichos por el abastecimiento del mercado nacional de combustibles.

De acuerdo al Decreto Supremo N° 045-2005-EM y el Glosario aprobado según Decreto Supremo N° 032-2002.-EM, se tiene la definición de cada uno de los agentes que participan en la comercialización de combustibles líquidos:

- Productor

Es el que suministra o vende combustibles y otros productos derivados de los hidrocarburos, a través de su propia producción o importación. Para realizar ventas de combustibles líquidos y otros productos derivados de los hidrocarburos a consumidores, distribuidores minoristas y establecimientos de venta al público de combustibles, deberá constituirse en Distribuidor Mayorista.

- Comercializador de Combustibles de Aviación

Es la persona que comercializa combustible de aviación a aeronaves en instalaciones aeroportuarias a través de una planta de abastecimiento en aeropuerto, o a través de otros sistemas de despacho de combustible de aviación que cumplan con los requerimientos y estándares internacionales para el despacho de combustibles de aviación.

- Comercializador de Combustibles para Embarcaciones

Persona que comercializa combustible para embarcaciones a través de Plantas de Abastecimiento, Terminales, de otras embarcaciones u otras instalaciones apropiadas para el despacho de los mismos.

- Distribuidor Mayorista

Persona jurídica que adquiere en el país o importa grandes volúmenes de combustibles líquidos y otros productos derivados de los hidrocarburos, con el fin de comercializarlos a consumidores directos, consumidores directos con instalaciones móviles, comercializador de combustibles de aviación, comercializador de combustibles para embarcaciones, otros distribuidores mayoristas, distribuidores minoristas y establecimientos de venta al público de

combustibles. Asimismo, podrá exportar los combustibles líquidos y otros productos derivados de los hidrocarburos.

- Distribuidor Minorista

Persona que utilizando un medio de transporte (camión cisterna o camión tanque) adquiere del distribuidor mayorista: kerosene, diesel, petróleos industriales u otros productos derivados de los hidrocarburos para comercializarlo a grifos rurales, grifos de kerosene, consumidores directos, consumidores directos con instalaciones móviles y usuarios finales. El volumen máximo que podrán vender por cliente y por producto en forma mensual no deberá exceder de 113,56 m³ (30 000 galones).

- Establecimiento de Venta al Público de Combustibles

Instalación en un bien inmueble donde los combustibles son objeto de recepción, almacenamiento y venta al público. En el país, también se les denomina Estaciones de Servicio, Grifos, Grifos Flotantes, Grifos de Kerosene, Grifos Rurales y Grifos en la vía pública.

4. POLITICAS DE ESTADO SOBRE EL MERCADO DE COMBUSTIBLES LIQUIDOS Y OTROS PRODUCTOS DERIVADOS DE LOS HIDROCARBUROS.

4.1 Reglamentos de Comercialización

El Perú cuenta con un reglamento de comercialización de combustibles líquidos y otros productos derivados de los hidrocarburos, con el propósito de hacer más ágil y efectiva la aplicación de las disposiciones que rigen la comercialización de hidrocarburos.

El Reglamento para la Comercialización de Combustibles Líquidos y Otros Productos Derivados de los Hidrocarburos, fue aprobado por Decreto Supremo N° 030-98-EM con fecha 03 de Agosto de 1998, el cual se aplica a nivel nacional a las personas naturales o jurídicas que realicen actividades de comercialización de hidrocarburos, a excepción del gas licuado de petróleo y del gas natural, por ser materia de una reglamentación específica.

Este Reglamento contiene:

- a) Los requisitos para comercializar combustibles líquidos y otros productos derivados de los hidrocarburos.
- b) Las condiciones de seguridad a que deben someterse las instalaciones para el almacenamiento, distribución, transporte y venta de combustibles líquidos y otros productos derivados de los hidrocarburos.
- c) Las disposiciones sobre calidad y procedimientos de control volumétrico de los combustibles líquidos y otros productos derivados de los hidrocarburos.
- d) El régimen de precios a que están sometidos los combustibles líquidos derivados de los hidrocarburos.
- e) Las relaciones de las Personas que participan en Actividades de Comercialización de Hidrocarburos entre sí; así como con el Estado, el

Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (OSINERGMIN), las Municipalidades y los particulares.

Posteriormente dicho reglamento sufrió algunas modificaciones, las mismas que se detallan a continuación:

- Decreto Supremo N° 019-2000-EM (30/10/2000).- Se agregó la definición de despacho promedio y se modificó el artículo 6° de cumplimiento de existencias media mensual mínima de combustibles.
- Resolución Ministerial N° 090-2001-EM (01/03/2001).- Precisan plazo a partir del cual será exigible la obligación de distribuidores mayoristas de mantener una existencia media mensual mínima de los combustibles almacenados.
- Decreto Supremo N° 001-2003-EM (21/01/2003).- Plazo para la inscripción de las personas que se dediquen a la comercialización de kerosene en el Registros de la Dirección General de Hidrocarburos.
- Decreto Supremo N° 015-2005-EM (05/05/05).- Otorgan un plazo de adecuación para los grifos con almacenamiento rural en cilindros.
- Decreto Supremo N° 045-2005-EM (20/10/05).- Modifican diversas normas de los reglamentos de comercialización del Subsector Hidrocarburos
- Decreto Supremo N° 045-2005-EM (28/10/05).- Fe de Erratas
- Decreto Supremo N° 010-2006-EM(17/02/06) Modifican artículo 20° del Decreto Supremo N° 045-2005-EM.- Amplían plazo de adecuación para plantas de abastecimiento e instalaciones de consumidores directos de Otros Productos Derivados de los Hidrocarburos
 - Fe de erratas Decreto Supremo 010-2006-EM (28/02/06)

Por otro lado, debido a las modificaciones dadas a los Reglamentos de la Ley N° 26221, Ley Orgánica de Hidrocarburos, es que en este contexto posteriormente se aprobó el reglamento de comercialización aprobado por Decreto Supremo N° 045-2001-EM, manteniéndose la vigencia de las disposiciones contempladas en

el Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 030-98-EM en tanto no se opongan a las contenidas en el presente Reglamento.

El Decreto Supremo N° 045-2001 tiene por objeto establecer las normas aplicables para la instalación y operación de Plantas de Abastecimiento, Plantas de Abastecimiento en Aeropuertos, Terminales y Consumidores Directos, así como la calificación y operación de los Distribuidores Mayoristas, Importadores/Exportadores y Distribuidores Minoristas.

Este Reglamento se aplica a las personas naturales y jurídicas que desarrollen actividades de comercialización de Combustibles Líquidos y Otros Productos Derivados de los Hidrocarburos, en el territorio nacional, tales como la operación de Plantas de Abastecimiento, Plantas de Abastecimiento en Aeropuertos, Terminales, Consumidores Directos, Distribuidores Mayoristas, Importadores/Exportadores y Distribuidores Minoristas. No se incluye dentro de los alcances del presente Reglamento, las actividades relacionadas con el Gas Licuado de Petróleo.

Así mismo, este Reglamento comprende:

- a) Las normas para el diseño de obras, instalaciones, equipamiento y operación de Plantas de Abastecimiento, Plantas de Abastecimiento en Aeropuerto, Terminales y Consumidores Directos.
- b) Los requisitos para la instalación y funcionamiento de Plantas de Abastecimiento, Plantas de Abastecimiento en Aeropuertos, Terminales y Consumidores Directos.
- c) Los requisitos para calificación de Operadores de Plantas de Abastecimiento, Plantas de Abastecimiento en Aeropuertos y Terminales.
- d) Los requisitos para calificación de Distribuidores Mayoristas, Importadores Exportadores y Distribuidores Minoristas.
- e) Las normas sobre la información relacionada a las actividades que realizan los Operadores de las Plantas de Abastecimiento, Plantas de Abastecimiento en Aeropuertos, Terminales, Distribuidores Mayoristas, Importadores/Exportadores y Distribuidores Minoristas.

- f) Las normas sobre control de calidad y procedimientos de control volumétrico de los Combustibles Líquidos y Otros Productos Derivados de los Hidrocarburos.
- g) Las normas sobre infracciones y aplicación de sanciones.

Sin embargo, este reglamento posteriormente sufrió algunas modificaciones:

- Decreto Supremo N° 034-2002-EM (23/10/2002).- Plazo para el Cumplimiento de Obligación de Transporte por el Distribuidor Mayorista.
- Decreto Supremo N° 054-2002-EM (18/12/2002).- Modificación del artículo 8° del Reglamento de Comercialización de Combustibles Líquidos y otros Productos Derivados de los Hidrocarburos aprobado por D. S. N° 030-98-EM.
- Decreto Supremo N° 012-2003-EM (22/03/2003).- Reglamento para la coloración y el uso de marcadores o trazadores en los combustibles líquidos y otros productos derivados de los hidrocarburos y normas complementarias para el control de calidad.
- Resolución Ministerial N° 216-2003-EM/DM (24/05/2003) Establecen lineamientos para que marcadores o trazadores a ser incorporados en los productos y productos de selva permitan determinar adulteración de los mismos.
- Decreto Supremo N° 004-2004-EM (23/02/2004).- Modifican Normas sobre Comercialización de Combustibles Líquidos y Otros Productos Derivados de los Hidrocarburos.
- Decreto Supremo N° 045-2005-EM (20/10/05).- Modifican diversas normas de los reglamentos de comercialización del Subsector Hidrocarburos.
- Decreto Supremo N° 010-2006-EM(17/02/06) Modifican artículo 20° del Decreto Supremo N° 045-2005-EM Amplían plazo de adecuación para plantas de abastecimiento e Instalaciones de consumidores directos de otros productos derivados de los hidrocarburos
 - Fe de erratas Decreto Supremo 010-2006-EM (28/02/06)

- o D.S. N° 012-2007-EM (03/03/07) Modifican normas de comercialización de combustibles líquidos y otros productos derivados de Hidrocarburos y dictan disposiciones complementarias.

4.2 Fondo para la Estabilización de Precios de los Combustibles Derivados de Petróleo.

Conocida la imprevisible fluctuación de los precios en el mercado internacional del petróleo crudo y sus derivados y siendo el Perú un importador de petróleo, se percibe un impacto directo sobre los precios internos de los combustibles, ocasionando distorsiones en la economía.

El precio de venta de las refinerías es el directamente afectado por la cotización internacional del petróleo, mientras que los impuestos y el margen comercial, son montos relativamente fijos. Los altos precios de los combustibles afectan la competitividad de la industria nacional, el transporte y el bienestar de los usuarios en general, además de la viabilidad económica de la industria nacional de refinación ante la imposibilidad de trasladar totalmente estos precios.

En este contexto, el gobierno decidió inicialmente tomar una primera medida al establecer un mecanismo fiscal de carácter extraordinario y temporal a través del DU N° 003-2004, norma publicada el 27 de mayo del 2004 con vigencia por 120 días naturales. La idea era estabilizar los precios de combustibles mediante la variación del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) para cada combustible y de acuerdo a la disponibilidad de recursos fiscales. Sin embargo, estos reajustes significaron una reducción en la recaudación fiscal en el período en que estuvo en vigencia.

Culminada la vigencia de esa primera medida, el gobierno crea otro mecanismo de protección al usuario final, promulgando el DU N. 010-2004 que crea un fondo para la estabilización de precios de los combustibles derivados del petróleo (con vigencia por 180 días a partir de la publicación del reglamento) y que tiene como objetivo, en el corto plazo, evitar que la alta volatilidad de los precios internacionales del petróleo y sus derivados se traslade a los consumidores

finales. Sin embargo, se ha ido ampliando su vigencia, a través de Decretos de Urgencia, teniendo actualmente vigencia legal hasta el 30 de Junio del 2007.

4.3 Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía

El Estado peruano, con el objeto de promover el desarrollo sostenible e integral de la Amazonía, establece las condiciones para la inversión pública y la promoción de la inversión privada aprobando, con fecha 30 de Diciembre de 1998, la Ley N° 27037 de Promoción de la Inversión en la Amazonía que establece en su Artículo 14 que en el caso específico de los impuestos al gas natural, el petróleo y sus derivados, se exoneran del pago del Impuesto General a las Ventas (IGV) y del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) a las empresas ubicadas en los departamentos de Loreto, Ucayali y Madre de Dios, por las ventas que realizaran en dichos departamentos y para el consumo en éstos.

Para obtener la exoneración; las empresas deben cumplir con los requisitos que establece el Artículo 2° del Decreto Supremo N° 103-99-EF, Reglamento de las Disposiciones Tributarias contenidas en la Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía (26/06/99), que expresamente señala:

“(...) Se entenderá que una empresa está ubicada en la Amazonía cuando cumpla con los requisitos siguientes:

- a) Domicilio Fiscal: El domicilio fiscal debe estar ubicado en la Amazonía y deberá coincidir con el lugar donde se encuentre su sede central. Se entenderá por sede central el lugar donde tenga su administración y lleve su contabilidad. (...).
- b) Inscripción en Registros Públicos: La persona jurídica debe estar inscrita en las Oficinas Registrales de la Amazonía. Este requisito se considerará cumplido tanto si la empresa se inscribió originalmente en los Registros Públicos de la Amazonía como si dicha inscripción se realizó con motivo de un posterior cambio domiciliario.
- c) Activos fijos: En la Amazonía debe encontrarse como mínimo el 70% de sus activos fijos. Dentro de este porcentaje deberá estar incluida la totalidad de los medios de producción, entendiéndose por tal los inmuebles, maquinaria y equipos utilizados directamente en la generación de la producción de bienes, servicios o contratos de construcción”.

Con el objetivo de establecer las reglas a las que se sujetarán la dación y renovación de los dispositivos legales que contengan exoneraciones, incentivos o beneficios tributarios y promover la inversión y el desarrollo de la Región Selva y de la Amazonía, con fecha 14 de Marzo del 2007 se aprobó el Decreto Legislativo N° 977 que establece la ley marco para la dación de exoneraciones, incentivos o beneficios tributarios y el Decreto Legislativo N° 978 que establece la entrega a los Gobiernos Regionales o Locales de la Región de la Selva y de la Amazonía, para inversión y gasto social, del íntegro de los recursos tributarios cuya actual exoneración no ha beneficiado a la población.

Así mismo en el artículo 14 del Decreto Legislativo N° 978 se indica el programa de reducción gradual de la exoneración del impuesto general a las ventas e impuesto selectivo al consumo al petróleo, gas natural y sus derivados a los Departamentos de Ucayali y Madre de Dios, el cual se estaría iniciando en el año 2008.

4.4 Reglamentación para el uso de marcadores en los combustibles líquidos y otros productos derivados de los hidrocarburos.

Considerando que, a través del artículo 14° de la Ley de Promoción de la Inversión en la Amazonía, Ley N° 27037, se establecieron beneficios tributarios a la venta de petróleo, gas natural y derivados en los departamentos de Loreto, Ucayali y Madre de Dios, el gobierno, con la finalidad de establecer mecanismos de control para la correcta aplicación de los referidos beneficios, aprobó la Ley N° 27776, en la que se dispone la coloración del combustible líquido, extraído, procesado y comercializado en los departamentos de Loreto, Ucayali y Madre de Dios.

Así mismo, siendo necesario complementar las normas de control de calidad en el mercado de los combustibles líquidos y otros productos derivados de los hidrocarburos, resultó necesario establecer la obligación de incorporar el marcado o traceado de los combustibles de menor octanaje o de menor cetano tales como las gasolinas de 84 y 90 octanos, así como el kerosene entre otros productos derivados de los hidrocarburos, ya que son estos productos los utilizados para las

adulteraciones de los combustibles líquidos. De esta manera, la adulteración de un combustible de mayor calidad puede ser determinada a partir de la identificación de los marcadores o traceadores correspondientes a los combustibles de distinta calidad.

Para el caso particular de los departamentos de Loreto, Ucayali y Madre de Dios es necesario el marcado o traceado de los combustibles que se comercializan en la zona, con la finalidad de identificarlos cuando son sustraídos de la zona exonerada sin pagar el impuesto correspondiente; motivo por el cual, con fecha 21 de Marzo del 2003 se aprueba el Decreto Supremo N° 012-2003-EM "Reglamento para la coloración y el uso de marcadores o trazadores en los combustibles líquidos y otros productos derivados de los hidrocarburos y normas complementarias para el control de calidad", el mismo que fue modificado en el año 2004 a través del Decreto Supremo N° 037-2004-EM y posteriormente con fecha 10.04.06 se aprueba el Decreto Supremo N° 023-2006-EM "Reglamento para el uso de marcadores en los combustibles líquidos y otros productos derivados de los hidrocarburos".

5. ANALISIS DEL MERCADO DE COMBUSTIBLES LIQUIDOS EN EL PERU.

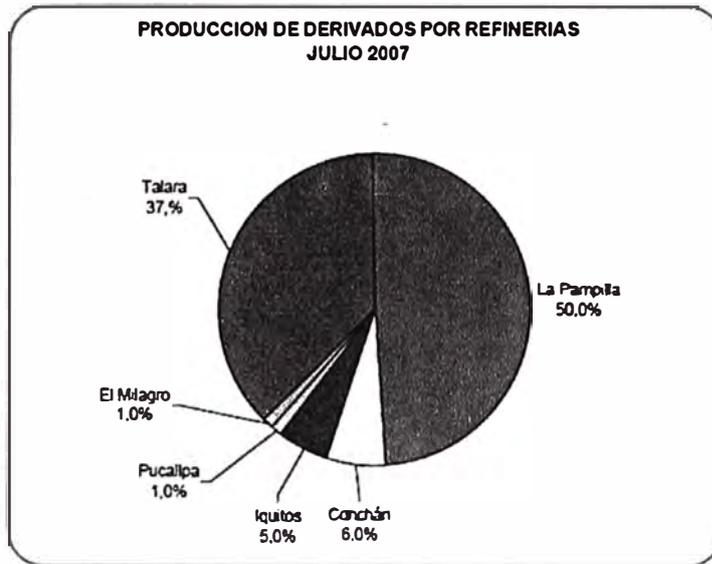
El mercado de hidrocarburos líquidos en el Perú al mes de Julio del 2007 cuenta con 7 Refinerías con una capacidad instalada de 196,95 MBDC, 39 plantas de abastecimiento de combustibles líquidos, 17 distribuidores mayoristas, 4 827 transportistas, 1633 consumidores directos, 351 distribuidores minoristas y 3500 establecimientos de venta al público de combustibles.

De las 7 refinerías del país, la Pampilla, Talara, Conchán, Iquitos, Pucallpa, Shivityacuy y El Milagro, sólo 6 producen combustibles dirigidos a abastecer el mercado nacional. Las refinerías procesaron en el año 2006 un promedio de 151,85 MBPD de crudo, de los cuales 51,70 MBPD correspondieron a crudo nacional y 100,15 MBPD a crudo importado, mientras que en el primer semestre del 2007 las refinerías han procesado un promedio de 154,44 MBPD de crudo, de los cuales 48,89 MBPD correspondieron a crudo nacional y 105,55 MBPD a crudo importado. Así mismo, las refinerías registraron en Julio del 2007 una producción bruta de 179,50 MBPD y una producción neta de 146,34 MBPD de derivados de hidrocarburos (productos terminados). En el Gráfico N° 2 se observa que la mayor participación en la producción nacional de combustibles corresponde a la Refinería La Pampilla con un 51 %.

La comercialización de hidrocarburos en el Perú viene registrando déficits crecientes en los últimos años. La balanza comercial de petróleo crudo registró en el 2006 una media de 125 MBDC entre importaciones (101 MBD) y exportaciones (24 MBD), como se muestra en el Gráfico N° 3.

Del mismo modo, la balanza comercial de los derivados líquidos registró un movimiento en torno a 67 MBDC, distribuidos en 20 MBDC de importaciones y 47 MBDC en exportaciones. Por lo que se origina una balanza comercial de

Gráfico N° 2: Producción Bruta Nacional de Combustibles - Julio 2007

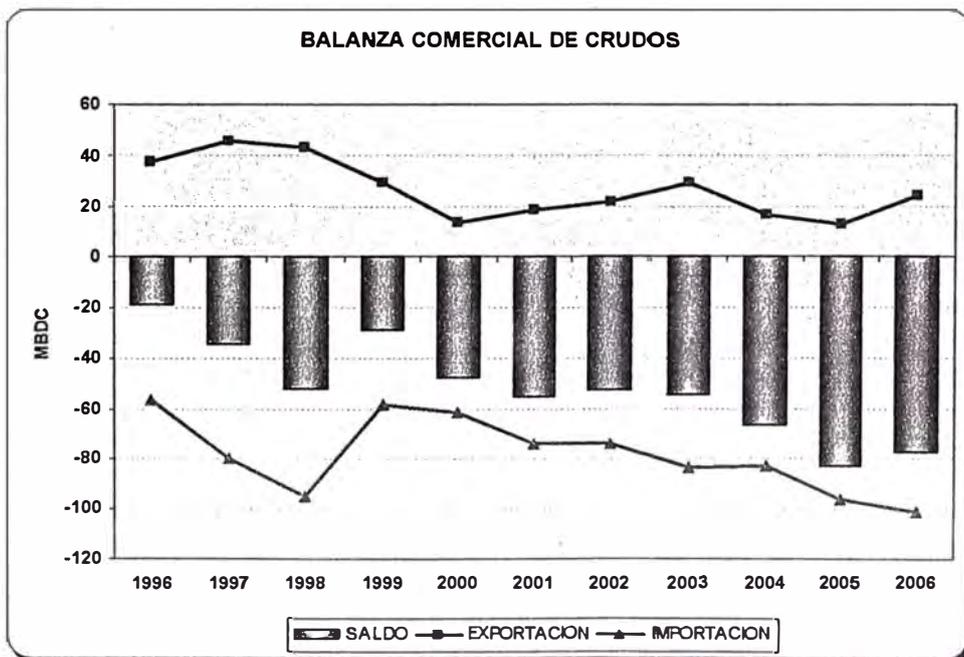


Fuente: DGH – MEM

hidrocarburos negativa de acuerdo a lo mostrado en el Grafico N° 4, cuyas causas principales que la originan son:

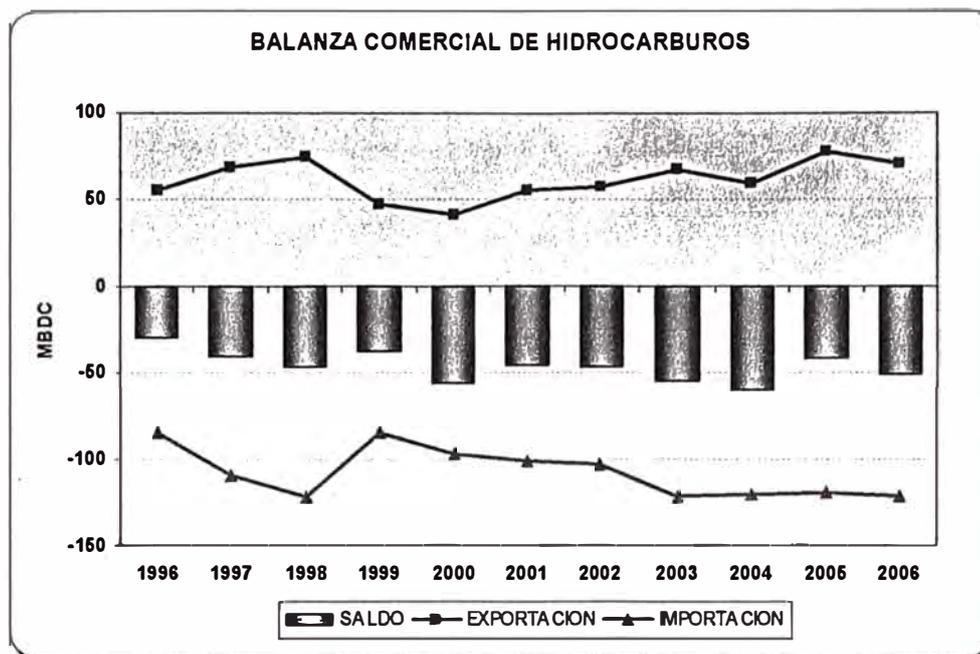
- Continua disminución de producción de petróleo crudo.
- Alta producción de residuales por baja capacidad en unidades de conversión.
- Crecimiento de la demanda de Diesel 2 que debe ser importado.

Gráfico N° 3: Evolución de la Balanza Comercial de Crudos 1996 - 2006



Fuente: DGH –MEM
Elaboración Propia

Gráfico N° 4: Evolución de la Balanza Comercial de Hidrocarburos 1996 - 2006



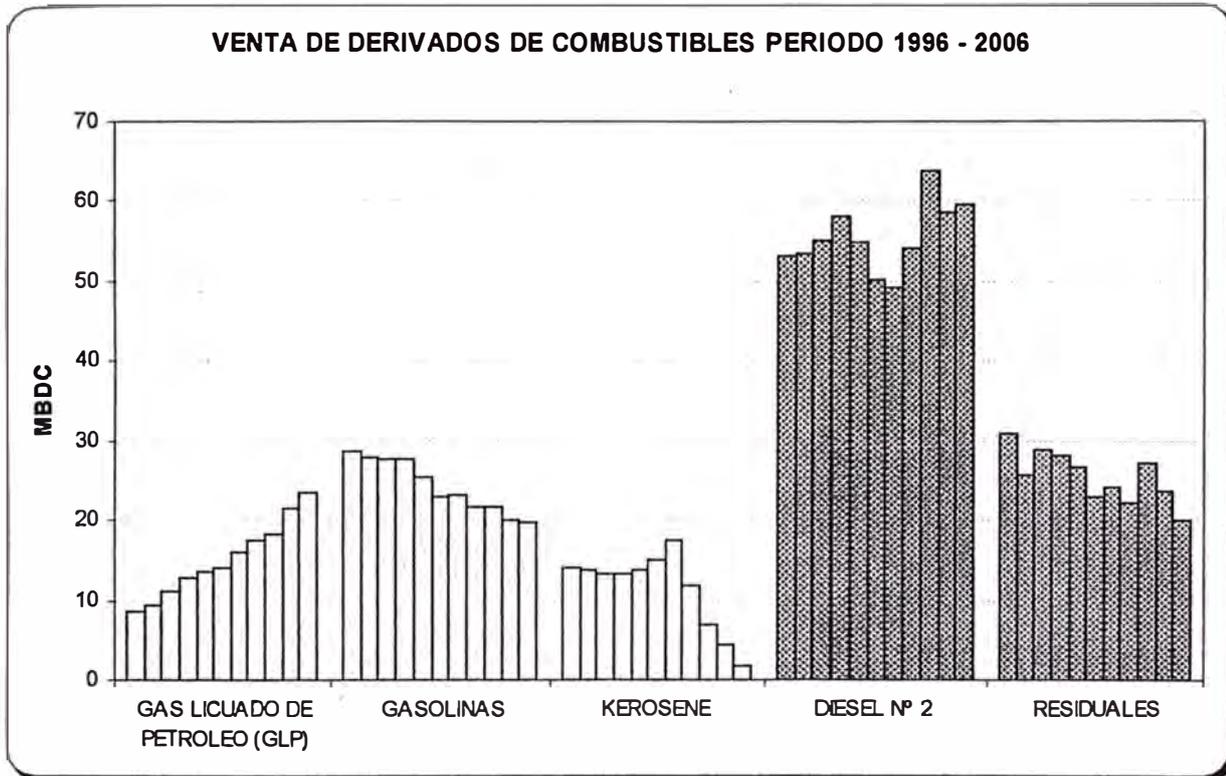
Fuente: DGH -MEM
Elaboración Propia

La comercialización de derivados de la industria presentó en el año 2006 en promedio 134 MBDC donde el GLP, gasolinas, kerosene, diesel 2 y los residuales presentan el 93% de la comercialización. En el Gráfico N° 5 se muestra las ventas internas de estos derivados y cómo fue evolucionando la demanda interna y al mismo tiempo, indica los cambios en el patrón de consumo de la población, el cual registra que el GLP es el único producto que presenta un crecimiento sostenido, cuya demanda ha superado la demanda de las gasolinas y kerosene superando en el 2006 la demanda de petróleos industriales, con lo cual el GLP se presenta como el segundo producto más comercializado superado sólo por el Diesel 2, lo cual se debe principalmente a la sustitución del kerosene y la gasolina por el GLP.

Por otro lado, también se puede observar la disminución del consumo del Kerosene, producto que era muy empleado para la adulteración de los combustibles, por el diferencial de los precios con los otros combustibles, sin embargo, de acuerdo a las decisiones políticas del Estado se incrementó el Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) al Kerosene con el fin de desalentar su empleo en la adulteración de los combustibles. Así mismo, se puede observar una

disminución en el consumo interno de gasolinas, lo cual se está debiendo por el desplazamiento del GLP por las Gasolinas en el parque automotor, principalmente en Lima.

Gráfico N° 5: Evolución de las Ventas Internas de Combustibles 1996 - 2006



Fuente: DGH –MEM
Elaboración Propia

Por lo tanto, en lo que se refiere a la industria de hidrocarburos, se puede concluir lo siguiente:

- Déficit comercial creciente en la balanza de petróleo crudo
- Déficit comercial creciente en la balanza de hidrocarburos
- Producción de las refinerías por debajo de la capacidad instalada
- Aumento continuo de la demanda de Diesel 2; consumo equilibrado de gasolinas y residuos, aumento en el consumo de GLP y disminución del consumo de kerosene
- Precios de comercialización al consumidor final con pequeñas variaciones a lo largo de la década.

6. LA INFORMALIDAD

6.1 Definición

Al ser la informalidad un fenómeno social y económico, su concepto es muy difícil de aprender. Su heterogeneidad y los límites movibles de sus fronteras complican cualquier ensayo de definición. Sin embargo a pesar de lo dicho, se piensa que la actividad informal debe concebirse como «un proceso de generación de beneficios, patrimoniales o no, caracterizado por un hecho central: su desviación de la regulación jurídica existente, ya aplicando nuevas regulaciones o ya aplicando regulaciones existentes que no corresponden al caso».

En uno de los principales esfuerzos por explicar el tema de la informalidad, Hernando De Soto definió a la informalidad como la situación por la cual un conjunto de actividades económicas, por diversas razones, no están sometidas a las normas legales o reglamentos que un estado impone a sus integrantes ¹(De Soto;1987).

En este contexto, la informalidad en el sector hidrocarburos parte de las actividades informales en la comercialización de hidrocarburos que son llevadas por agentes que no se han insertado en el sector formal de la economía (por ejemplo, empresas que no se encuentran registradas en las instituciones pertinentes).

Por otro lado, en la industria de hidrocarburos se llevan a cabo informalmente actividades ilegales como son las mezclas o adulteración de combustibles (aunque no realizadas exclusivamente por informales), el contrabando y la evasión tributaria.

6.2 Causas de la Informalidad

6.2.1 Factores Económicos - Administrativos

Se refiere a los altos costos de acceso para formalizarse y de permanencia para conservar la legalidad. Los costos de acceso son los trámites administrativos que se deben de realizar, para obtener los permisos de uso y funcionamiento en las Municipalidades, Dirección General de Hidrocarburos (DGH), Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (OSINERGMIN) y otras entidades según corresponda; esto es, de acuerdo al Reglamento de Comercialización de Combustibles Líquidos y Otros Productos Derivados de los Hidrocarburos, se deben realizar trámites burocráticos que emplea un determinado tiempo, el mismo que representa la paralización de la comercialización y por ende, retraso de flujo de fondo esperado.

Además de estos costos de acceso a la formalidad, se tienen los costos de permanencia, que se dan durante el desenvolvimiento de la actividad; esto es, pago de impuestos, regulaciones y/o requisitos burocráticos como son, la obligación de administrar al personal y el pago de tarifas más altas por los servicios públicos, entre otros.

Por tanto, una elección racional de costo/beneficio donde el beneficio es superior al costo por existir baja probabilidad de ser capturado, sancionado y juzgado, así como los márgenes de ganancia superiores que obtiene el informal al evadir impuestos, adulterar combustibles y no incurrir en gastos de formalizarse, hace que el factor económico sea una de las causas de la informalidad.

6.2.2 Factores Jurídicos

- Falta de conocimiento del marco legal. El inversionista informal desconoce las normas vigentes.
- Existencia de beneficios tributarios. Ley de la Amazonía que exonera del pago de impuestos.

6.2.3 Factores Estructurales

Son aquellas que derivan del funcionamiento y dinámica de los mercados laborales, del desempeño general de la economía y de los rasgos característicos que puedan asumir las políticas de desarrollo impuestos por los gobiernos para absorber a las personas que se incorporan al mercado de trabajo y a los desempleados. Adicionalmente, están también los enormes rezagos sociales y económicos que exhibe el país, y que imponen límites absolutos a la capacidad de crecimiento económico, de absorción de la fuerza marginada y de correspondencia en los compromisos supuestos entre empleadores y trabajadores, entre sociedad y gobierno. Por lo cual, el excedente de mano de obra que no es absorbido por la economía formal pasa a desarrollar actividades informales.

6.2.4 Factores Socio Culturales

Son aquellas referidas a la cultura de la población, por la motivación de compra.

La comercialización de combustibles con los estándares de calidad requeridos por la normativa vigente tiene un costo mínimo que no abastece a los consumidores que no valoran la calidad de estos productos (pureza, seguridad) y que por el contrario, su motivación de compra está dirigida al precio del producto y “el informal vende más barato”

6.2.5 Actividades Ilegales

Son las actividades económicas que se desarrollan al margen del mercado de combustibles.

- Narcotráfico

Actividad comercial dedicada la producción y tráfico de cocaína. Se debe reconocer que se trata de una industria que mueve miles de millones de dólares, la cual requiere como insumo principal para el desarrollo de su industria el Kerosene, por lo cual esta actividad ilegal demanda de un mercado informal que les pueda abastecer de este producto. El uso del kerosene en las zonas de producción de estupefacientes es enormemente alto y muy por encima de las necesidades lícitas.

- El Contrabando

Lo podemos resumir como el ingreso ilegal de mercancía extranjera a nuestro país burlando los controles aduaneros, así como el mal uso de beneficios otorgados exclusivamente a las zonas de menor desarrollo, habitualmente las zonas fronterizas.

7. LA LABOR DEL ESTADO EN LA LUCHA CONTRA LA INFORMALIDAD

El Estado ha venido ejecutando diferentes acciones contra el comercio informal de combustibles, teniendo entre ellas en primer lugar el ordenamiento del mercado, para lo que ha implementado sistemas que le permitan contar con la información necesaria para la supervisión y fiscalización de los agentes que participan en la cadena de comercialización de hidrocarburos líquidos, como son el Sistema de Control de Ordenes de Pedido (SCOP) y el Sistema de Procesamiento de Información Comercial (SPIC), entre otras actividades realizadas en la lucha contra la informalidad.

7.1 Ordenamiento del Mercado

- Sistema de Control de Ordenes de Pedido (SCOP)

Con el objetivo de disminuir sustancialmente la informalidad en la venta de combustible, con fecha 05 de Abril del 2003, se publica la Resolución de Consejo Directivo Nº 048-2003-OS/CD que Aprueba el Sistema de Control de Órdenes de Pedido como procedimiento único para la adquisición de combustible.

El SCOP es un sistema informático que efectúa el registro y control en tiempo real de las ventas de combustible en las plantas de abastecimiento, lo que permite reducir las fuentes de suministro al sector informal al asegurar que los agentes sólo adquieran combustibles en las cantidades y productos en los que están autorizados por la Dirección General de Hidrocarburos. Además el SCOP brinda a los agentes que intervienen en la comercialización de combustibles información actualizada de sus transacciones lo que les permite optimizar su gestión comercial y defender su inversión al eliminar la competencia desleal resultante de la informalidad, el mismo que se encuentra operando desde el año 2004.

- Sistema de Procesamiento de Información Comercial (SPIC)

Otro de los sistemas implementados es el Sistema de Procesamiento de Información Comercial a través del cual los productores e importadores, distribuidores mayoristas, operadores de planta y distribuidores minoristas reportan su información comercial referente a sus ventas de combustibles en forma mensual.

7.2 Campañas de Capacitación y Difusión

Entre otras actividades realizadas por el Estado, se encuentran las campañas de capacitación y difusión contra el comercio informal, con el objetivo de que el usuario desestime comprar en un establecimiento informal de combustibles, por el perjuicio que pueda ocasionarle un producto de baja calidad y de procedencia dudosa.

7.3 Acciones disuasivas

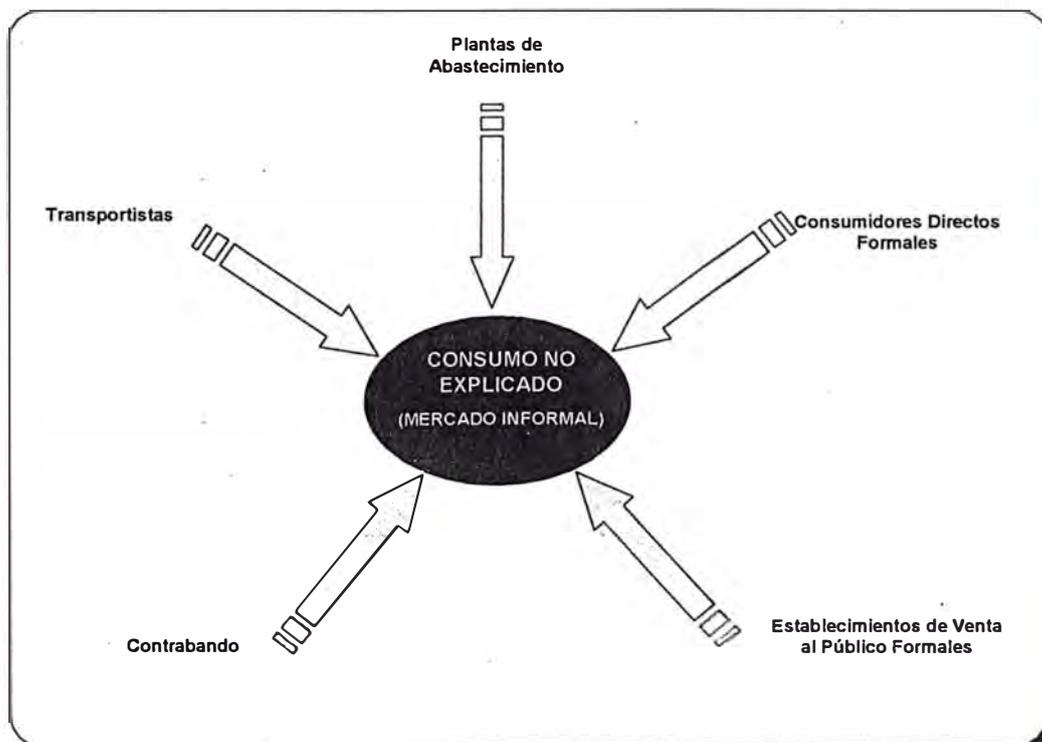
Otras de las acciones que viene realizando el Estado en su lucha contra la informalidad son las acciones disuasivas contra el comercio informal mediante la aplicación de sanciones de cierre y retiro de maquinaria y equipos, muchas de ellas ejecutadas como medidas cautelares por razones de seguridad. En junio de 2006, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 253-2006-OS/CD, se aprueba el Reglamento de Comiso de Bienes (sic) el cual otorga un mayor respaldo jurídico para la ejecución de acciones disuasivas y coercitivas por parte de OSINERGMIN contra los establecimientos informales.

8. ANALISIS DE LA INFORMALIDAD EN LA CADENA DE COMERCIALIZACIÓN DE COMBUSTIBLES

8.1 Fuentes de Abastecimiento de la Informalidad.

El problema de la informalidad se presenta en la fase del Downstream, a lo largo de las diversas etapas de la cadena de comercialización de los hidrocarburos líquidos, teniéndose como probables fuentes de suministro del mercado informal, las Plantas de Abastecimiento y Terminales, los transportistas, los consumidores directos, los comercializadores menores (distribuidores minoristas y establecimientos de venta al público) y el contrabando, como se esquematiza en el Gráfico N° 6.

Gráfico N° 6: Fuentes de Abastecimiento de la Informalidad



Elaboración Propia

8.1.1 Las Plantas de Abastecimiento y Terminales

En las Plantas de Abastecimientos, los posibles canales de suministro de combustible al mercado informal, se puede registrar de las siguientes formas:

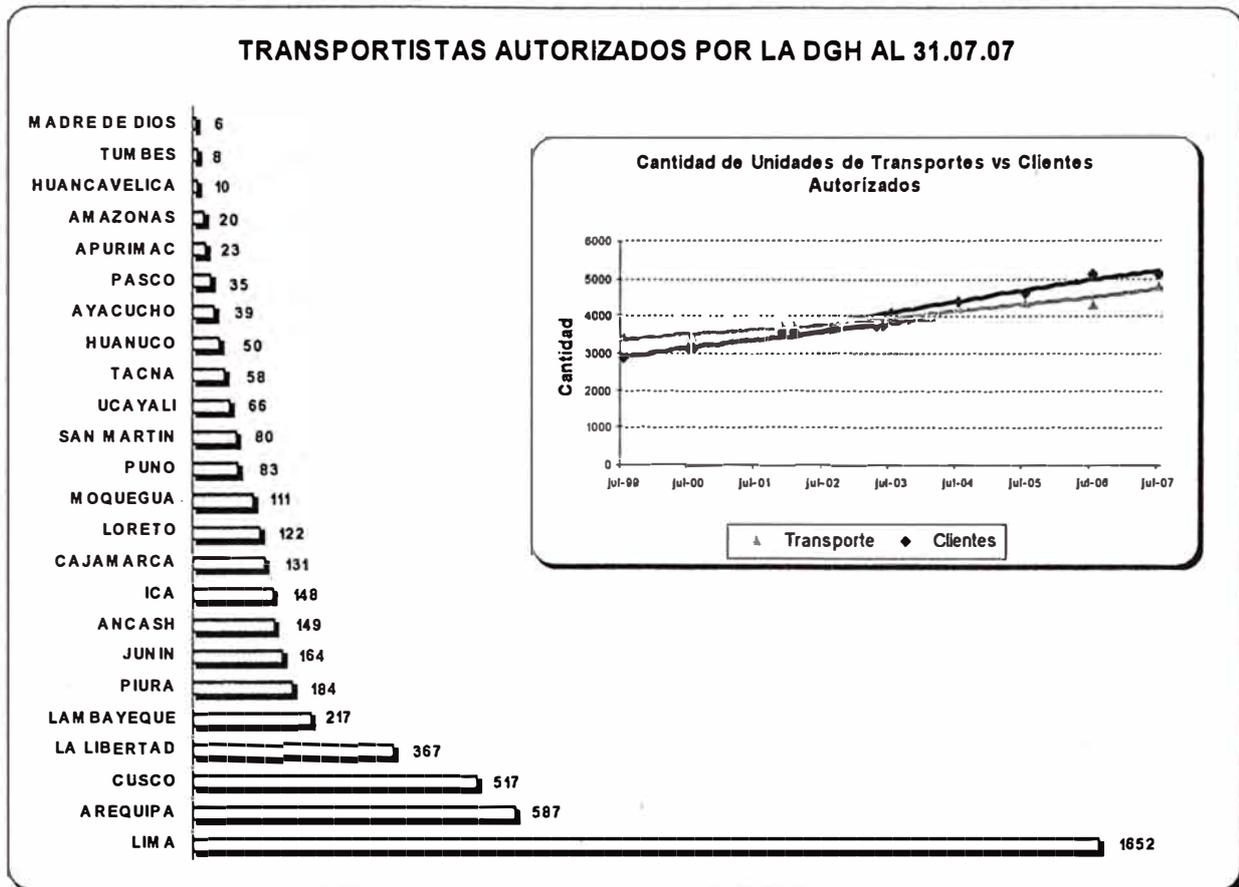
- Despacho de combustible a un agente formal sin que cuente con la autorización respectiva ⁽¹⁾.
- Despacho con conocimiento del personal de la planta a agentes informales; es decir, que no cuentan con Registro de DGH vigente.
- Despacho de combustible a un agente formal, con una orden de pedido que no le corresponde, debido a que dicho combustible podría ser derivado hacia otro establecimiento, lo que se define como desvío de combustible.

8.1.2 Los Transportistas

Otra de los principales fuentes de abastecimiento del mercado informal son las unidades de transporte que brindan el servicio de trasladar el combustible desde las Plantas de Venta hacia los Establecimientos de Venta al Público de Combustibles o los depósitos de combustible de los consumidores directos, ya que son estos agentes los que participan activamente en el desvío de combustible. Según la DGH al mes de Julio del 2007, 4 827 unidades de transporte se encontraron autorizadas por la Dirección General de Hidrocarburos, concentrándose la mayor cantidad en el Departamento de Lima, como se muestra en el Gráfico N° 7.

(1) De acuerdo a la Resolución de Consejo Directivo N° 048-2003-OS/CD se aprueba el Sistema de Control de Ordenes de Pedido a través del cual están obligados a emitir Órdenes de Pedido todas las personas naturales o jurídicas que adquieran combustible líquido u otros productos derivados de los Hidrocarburos, en las Plantas de Venta de Combustible, por lo que, Los Operadores de Planta y Distribuidores Mayoristas, no podrán expender combustibles a Establecimientos de Venta al Público de Combustibles, Grifos, Distribuidores Minoristas y a Consumidores Directos que no cuenten con la debida Orden de Pedido.

Gráfico N° 7: Transportistas autorizados por Departamento



Fuente: DGH –MEM
Elaboración propia

Estos camiones deben abastecer a 3.500 Establecimientos de Venta al Público de Combustible y 1 633 consumidores directos, por lo que existe a Julio del 2007 un promedio de 0,94 unidades de transporte por cada cliente a nivel nacional, valor que se puede incrementar debido a que los consumidores directos también pueden ser suministrados de combustible por los distribuidores minoristas.

Así mismo, se ha registrado en Lima Metropolitana y Callao la razón de 1,0 unidades de transporte por cada cliente, valor que se ha reducido comparado con lo registrado en noviembre del 2002, donde el ratio era de 1,14, lo que puede deberse a la implementación de nuevos sistemas que controlan el mercado de combustibles, sin embargo aún persiste una cantidad excesiva de unidades de transporte, las cuales podrían estar abasteciendo de combustible al mercado informal.

Uno de los medios a través del cual los transportistas abastecen al mercado informal es a través del desvío de combustible para su adulteración, lo cual se da principalmente en la ruta de la planta al depósito del cliente, esto se lleva a cabo cuando el transportista ingresa a un terreno cercado, posteriormente procede a retirar la cubierta y seguros del camión tanque y con la ayuda de una pequeña motobomba extrae usualmente hasta un 30% de la carga⁽²⁾, el cual es completado posteriormente con un producto de menor valor, continuando posteriormente con su recorrido normal.

8.1.3 Los Consumidores Directos

De acuerdo a la normativa de comercialización, los consumidores directos solo pueden adquirir combustible para uso propio y exclusivo en sus actividades, encontrándose prohibidos de suministrar combustibles y otros productos derivados de hidrocarburos a terceros, excepto cuando sus instalaciones se encuentren ubicadas en zonas alejadas de los establecimientos de venta al público y la naturaleza de su proceso amerite que comparta sus facilidades de almacenamiento, instalaciones y disponibilidad de combustibles con sus proveedores, contratistas, subcontratistas y asociados sólo en el caso de empresas de transporte que ejecuten trabajos para ellos, a fin de no interrumpir sus operaciones. Sin embargo, existe la probabilidad que estos agentes hayan sobredimensionado sus capacidades de almacenamiento de combustible requeridas para sus operaciones con el objetivo de suministrar combustible a agentes informales o para la utilización en actividades ilícitas como el narcotráfico.

8.1.4 Comercializadores Menores

Otro de los canales de abastecimiento del mercado informal se da cuando los establecimientos formales que cuentan con un registro autorizado generan órdenes de pedido para suministrar combustible a establecimientos informales

(2) Según lo indicado en el Documento N° 15 de Estudios Económicos de OSINERGMIN (2004) de las manifestaciones de la informalidad en el mercado de combustibles en el Perú.

que, podría ser aquel que ha efectuado la inversión necesaria para el establecimiento de una estación de servicio, pero que debido a diversos factores, no ha obtenido las autorizaciones debidas.

Estos factores se encuentran relacionados con el incumplimiento de ciertas normas de seguridad y/o medio ambiente, por lo que al poseer una infraestructura adecuada, pueden pasar a simple vista como comerciantes formales y expender el combustible a consumidores de ingresos medios y altos. Por otro lado, los establecimientos formales podrían estar abasteciendo a un segundo tipo de comercializador informal, el cual cubre un segmento de la demanda compuesta generalmente por unidades de transporte público y consumidores de bajos ingresos. Estos informales usualmente se encuentran localizados cerca de los paraderos iniciales y finales de las líneas de transporte.

8.1.5 El Contrabando

El contrabando de combustibles es una actividad informal claramente ilegal. Puede ser efectuado por individuos, pero muy a menudo está en las manos del crimen organizado o de caudillos locales, por lo que dados los enormes beneficios, el contrabando es uno de los principales canales de abastecimiento del mercado informal, el mismo que se presenta de las siguientes formas:

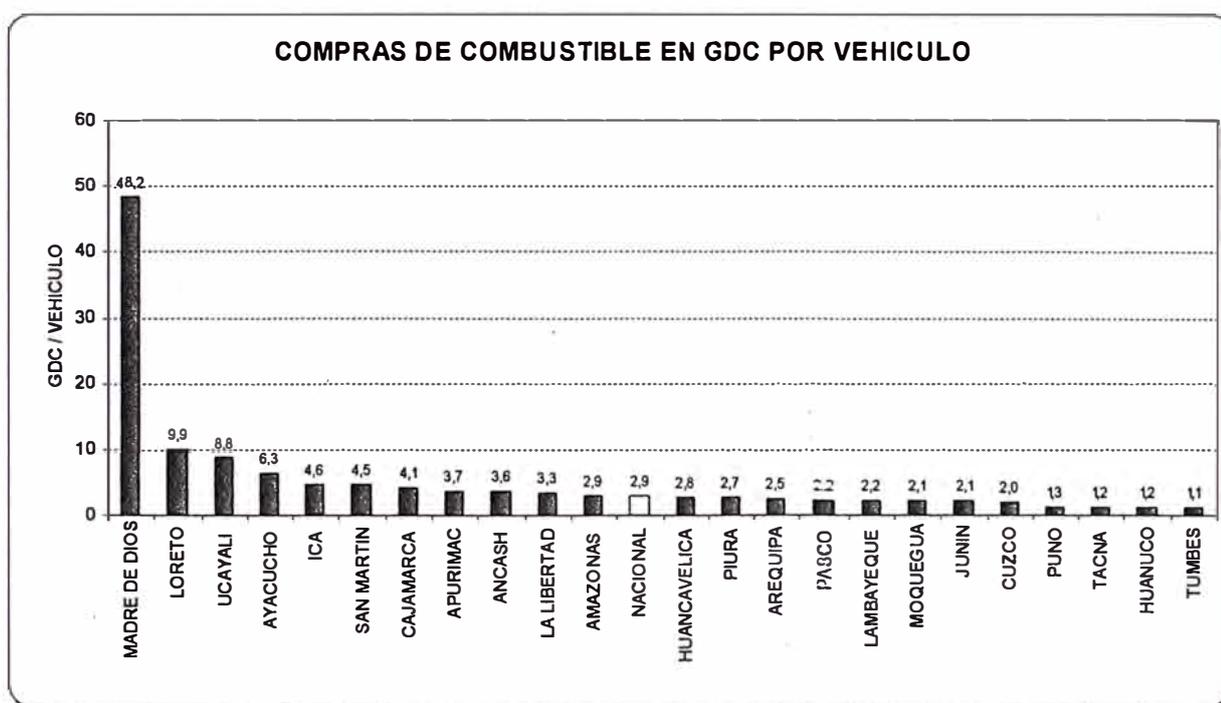
- Contrabando Interno que se da por el desplazamiento de combustible desde las zonas exoneradas de impuesto hacia las zonas no exoneradas.
- Contrabando Externo dado por el desplazamiento de combustible desde otros países.

El incentivo de estas actividades radica en las diferencias de precios en las zonas de frontera, tanto internas como externas, lo cual crea condiciones para que los agentes puedan beneficiarse de manera irregular.

Para poder detectar las zonas que son afectadas por el contrabando interno o externo se va analizar el consumo de combustible (GDC) de acuerdo al parque automotor que existe en cada departamento del país.

De acuerdo a la demanda de combustible en galones por día de los establecimientos de venta al público por departamento en el mes de Abril del 2007 publicado en la página Web de OSINERGMIN (SCOP DOCS) y de la información del parque automotor por departamento en el año 2006 publicado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), se muestra en el Gráfico N° 9, que el promedio nacional de consumo de combustible por vehículo es de 2,9 GDC, esto es, sin considerar el departamento de Lima, ya que presenta distorsiones adicionales por sus características propias,

Gráfico N° 9: Compras de combustible (GDC) en el mes de Abril del 2007 y el parque vehicular al 2006



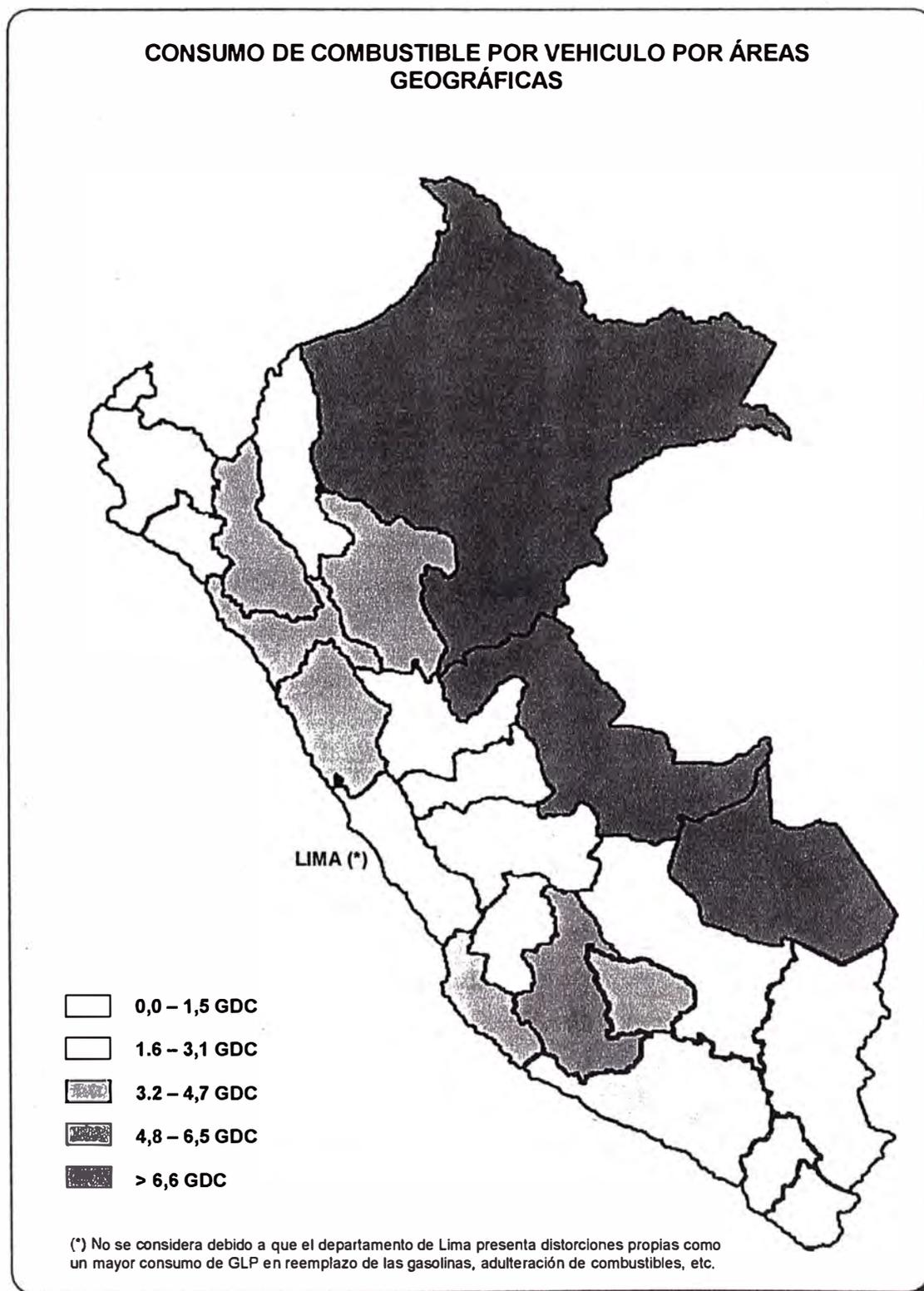
Fuente: SCOP – DOCS en la página Web de OSINERGMIN y el MTC
Elaboración propia

En el gráfico anterior se puede observar que los tres departamentos que gozan de las exoneraciones tributarias (Loreto, Ucayali y Madre de Dios) son las que registran un mayor consumo de combustible por cada vehículo, por encima del consumo promedio nacional.

En el Gráfico N° 10 se puede observar que los menores consumos se dan en los departamentos de Tumbes, Tacna y Puno, justamente en las zonas fronterizas

con los países de Ecuador y Bolivia, los cuales tienen subvencionados sus combustibles, lo que estaría originando el contrabando externo en estas zonas.

Gráfico N° 10: Mapa del consumo de combustible por vehículo a nivel nacional por área geográfica



Fuente: SCOP – DOCS en la página Web de OSINERGMIN y el MTC
Elaboración propia

8.1.6.1 Contrabando Interno

El principal incentivo del contrabando interno se debe a la diferencia de precios de los combustibles, originado por la ley de la amazonía indicada anteriormente, en la cual se establece, que los departamentos de Loreto, Ucayali y Madre de Dios no se encuentran afectos al pago del IGV y del ISC, siendo el único impuesto que grava a los combustibles de esta zona el impuesto al rodaje que corresponde al 8% del precio ex-planta, el cual solo afecta a las gasolinas, lo cual origina un diferencial de precios entre las zonas exoneradas y las no exoneradas.

En el Gráfico N° 11 se muestra la comparación de precios ex – planta incluido impuestos entre las plantas que se encuentran ubicadas en la zona exonerada (planta de ventas Iquitos, Yurimaguas, Pucallpa y Puerto Maldonado) y aquellas que se encuentran más próximas a los departamentos que limitan con la zona exonerada (planta de ventas Tarapoto, El Milagro, Cerro de Pasco y Cusco).

Para la comparación de los precios ex - planta se ha tomado como referencia la lista de precios al 29 de Mayo del 2007 publicado por Petroperú S.A. en su página web.

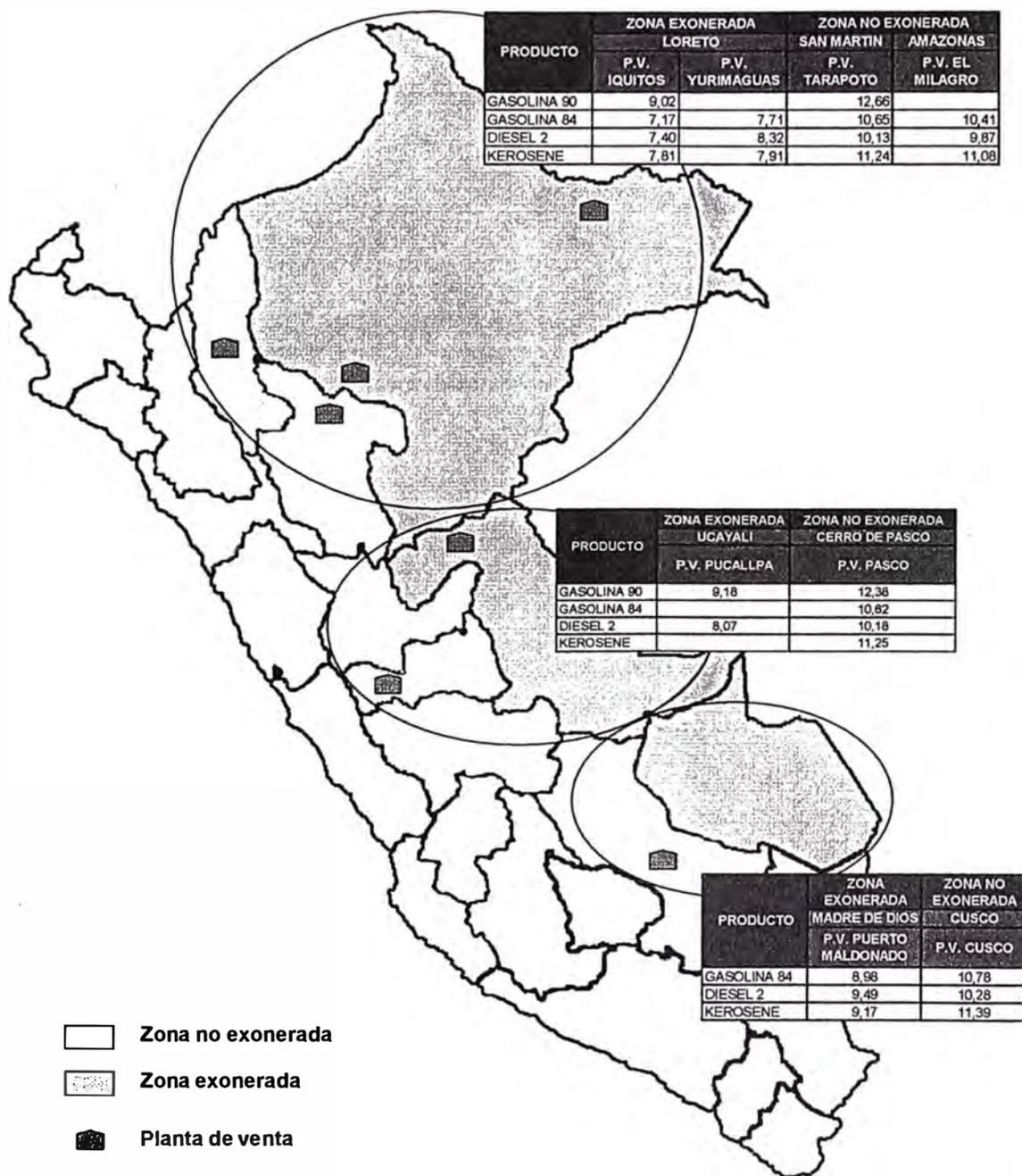
En el Gráfico N° 12 se muestra la diferencia de precios ex - planta en promedio, las cuales se encuentra entre 1,99 y 3,25 soles por galón.

Esta diferencia de precios es lo que el Estado estaría dejando de percibir por cada galón de combustible que es comercializado de manera ilegal desde una zona exonerada a otra no exonerada.

Para poder realizar un análisis más detallado del impacto del mercado informal en esta zona es necesario analizar la demanda de combustibles en cada uno de los departamentos de la zona exonerada.

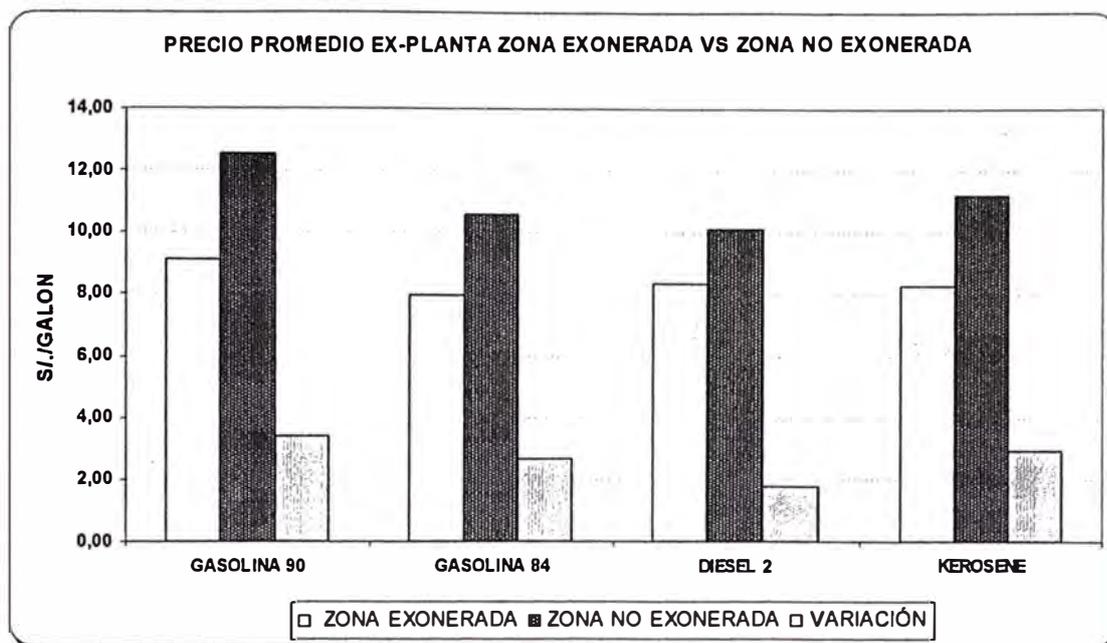
Gráfico N° 11: Comparación de precios ex – planta en las zonas exoneradas vs las zonas no exoneradas

COMPARACIÓN DE PRECIOS EX-PLANTA EN SOLES/GALÓN ENTRE LAS ZONAS EXONERADAS Y LAS ZONAS NO EXONERADAS LÍMITROFES



Fuente: Lista de precios al 29.05.07 publicado en la página Web de Petroperú
Elaboración propia

Gráfico N° 12: Comparación de precios de Combustibles



Fuente: Lista de precios al 29.05.07 publicado en la página Web de Petroperú
Elaboración propia

▪ Loreto

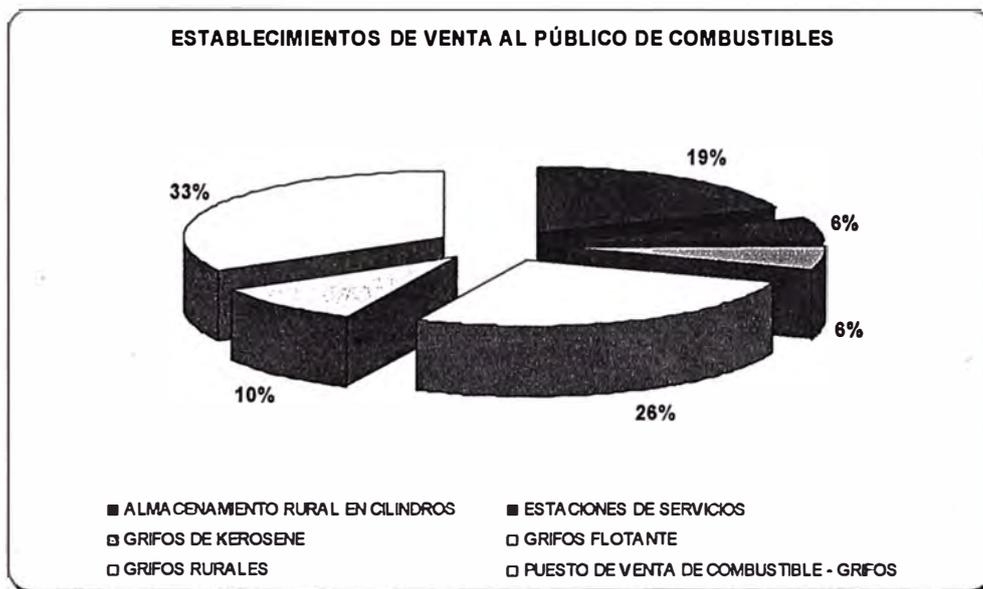
El departamento de Loreto, con una población total de 915.138 habitantes, equivalente al 3,4 % de la población total del Perú y con una superficie de 368 851,95 Km², lo que representa aproximadamente el 29 % del territorio nacional; presenta solo una densidad poblacional de 2,4 hab./Km².

En este departamento se encuentran ubicadas 2 plantas de abastecimiento, la Planta de Ventas Iquitos y la Planta de Ventas Yurimaguas, ambas operadas por Petroperú y en cada una se encuentra como único Distribuidor Mayorista autorizado la misma empresa estatal Petróleos del Perú – Petroperú.

Así mismo, de acuerdo al listado de la Dirección General de Hidrocarburos a Julio del 2007, el departamento de Loreto cuenta con 60 consumidores directos y 102 establecimientos de venta al público de combustibles líquidos autorizados, lo que corresponde aproximadamente al 4% y 3%, respectivamente, de la cantidad de consumidores directos y establecimientos de venta al público de combustibles autorizados a nivel nacional. En el Gráfico N° 13 se muestra que de los 102

establecimientos de venta al público de combustibles, el 33% corresponde a puestos de venta de combustible-grifo.

Gráfico N° 13: Establecimientos de venta al público de combustibles autorizados por la DGH en el departamento de Loreto según listado publicado al mes de Julio del 2007

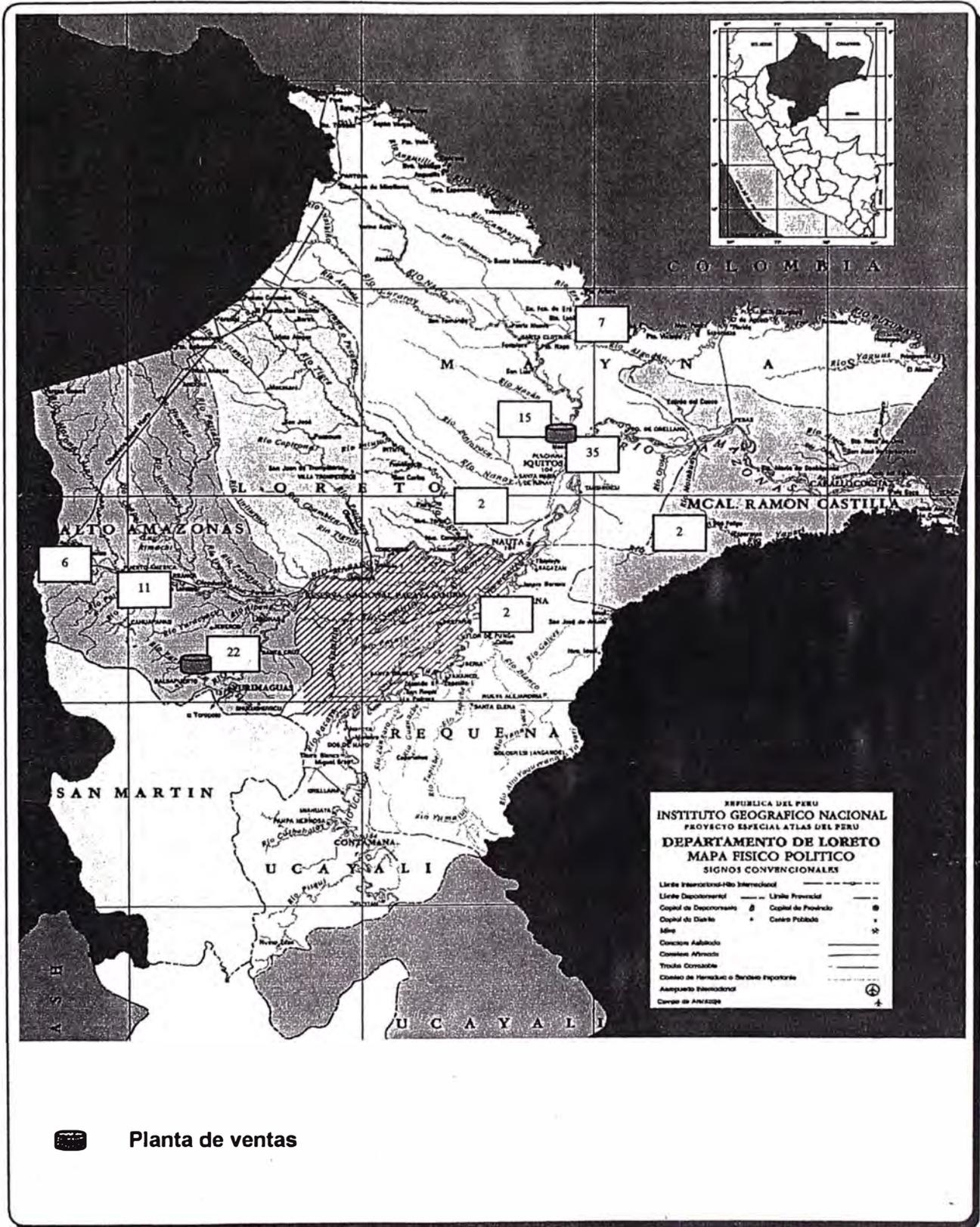


Fuente. DGH –MEM
Elaboración propia

Por otro lado, en la principal ciudad de Loreto, Iquitos, con el 18% del total de la población de este departamento, se encuentra ubicada la Planta de Abastecimiento de Iquitos así como 35 establecimientos de venta al público de combustibles, mientras que en la ciudad de Yurimaguas, ubicada cerca a la línea limítrofe con el departamento de San Martín, zona no exonerada de impuestos, se encuentra ubicada la Planta de Abastecimiento de Yurimaguas así como 22 establecimientos de venta al público de combustibles, son estas las dos ciudades que concentran en el Departamento de Loreto el mayor número de establecimientos de venta al público de combustibles, lo que se puede observar en el Gráfico N° 14.

De acuerdo a la información publicado por OSINERGMIN en el SCOP DOCS se tiene que los principales productos comercializados en el departamento de Loreto son el Diesel 2 con aproximadamente el 36% y las Gasolinas con un 29 % de la demanda total de combustibles de este departamento.

Gráfico N° 14: Ubicación de los Establecimientos de Venta al Público en el Departamento de Loreto



Fuente. DGH -MEM

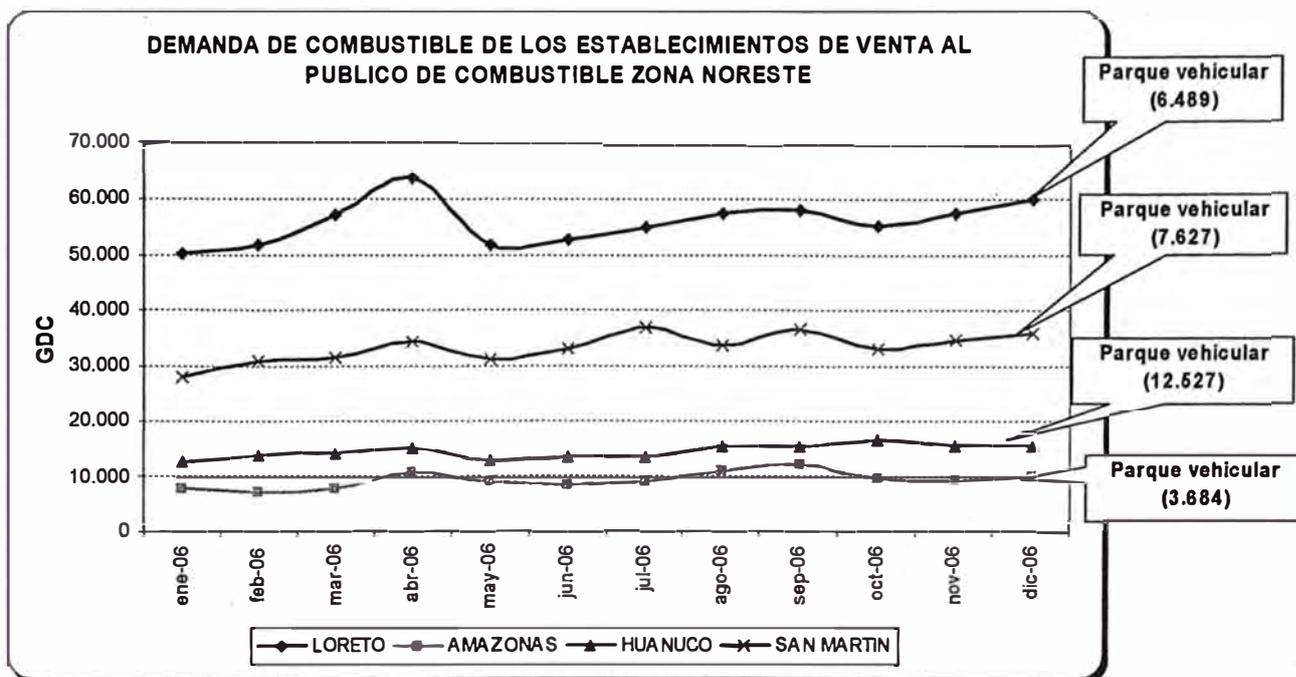
En el año 2006, el departamento de Loreto registró una demanda promedio de 127.500 GDC de combustible líquido, mientras que la demanda de los departamentos con los cuales limita que no gozan del beneficio de la ley de la Amazonía como el departamento de Amazonas registró una demanda promedio de 15.310 GDC y San Martín registró 57.569 GDC.

Así mismo en el mes de Abril del 2007, el departamento de Loreto registró una demanda de combustible de 154.162 GDC, cantidad que se encuentra por encima de la demanda promedio registrada en el año 2006; analizando sólo la demanda de diesel 2 y gasolinas, tenemos que para el caso del diesel 2, el 64 % de la demanda es explicada por los consumidores directos y el 36 % por los establecimientos de venta al público de combustibles, mientras que para el caso de las gasolinas el 95 % de la demanda es explicada por los establecimientos de venta al público de combustibles y sólo un 5 % es explicado por los consumidores directos.

Por otro lado, se tiene que el parque vehicular que fue estimado en el 2006 para el departamento de Loreto fue de 6.489 vehículos, mientras que el número de vehículos estimado en el departamento de San Martín fue de 7.627.

Considerando solamente que en el año 2006 la demanda de diesel 2 y gasolinas de los establecimientos de venta al público de combustibles de este departamento fue en promedio 56.042 GDC, se puede observar en el Gráfico N° 15 que la demanda de combustible por parte de los establecimientos de venta al público en el departamento de Loreto es aproximadamente el doble de la demanda en el departamento de San Martín mientras que la demanda del departamento de Huanuco fue en promedio 14.384 GDC lo que corresponde sólo al 26% de la demanda en el departamento de Loreto a pesar de que el parque vehicular en el departamento de Huanuco es aproximadamente el doble del parque vehicular de Loreto.

Gráfico N° 15: Demanda de Combustibles en el Departamento de Loreto en GDC



Fuente: Demanda Nacional publicada en la Página Web de OSINERGMIN
Elaboración propia

Por otro lado, para determinar los beneficios que se puede obtener al utilizar el combustible exonerado de impuesto del departamento de Loreto para abastecer de combustible a las zonas no exoneradas, en el Cuadro N° 1 se muestra la diferencia de precios ex – planta entre la Planta de Ventas Yurimaguas por encontrarse más cerca a la frontera con las zonas no exoneradas y la Planta de Ventas Tarapoto.

Cuadro N° 1: Diferencia de Precios Ex – Planta incluido impuestos en Planta de Ventas Yurimaguas vs Planta de Ventas Tarapoto.

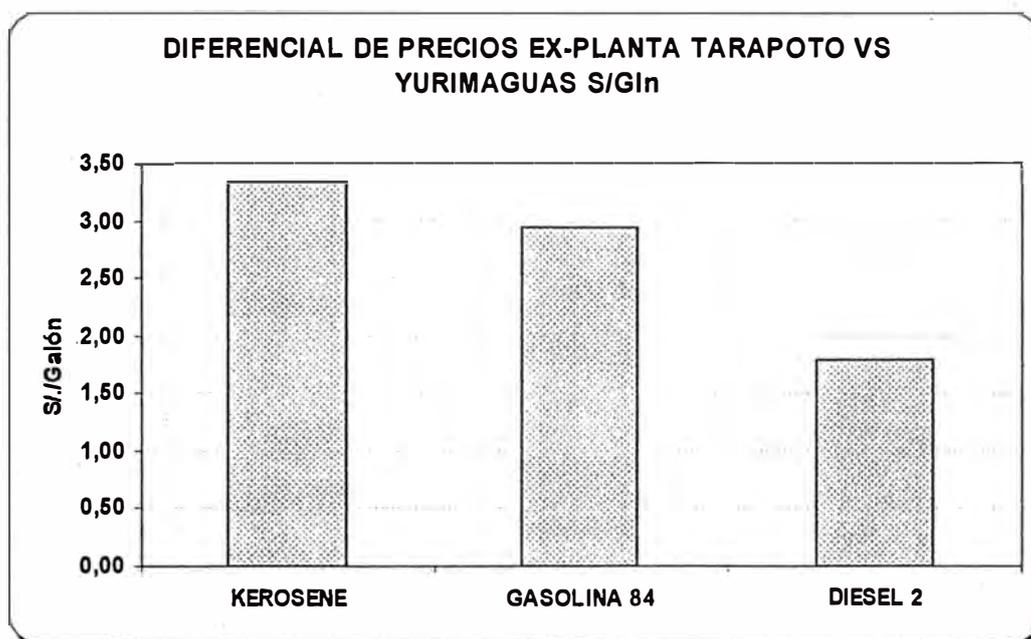
PRODUCTO	PRECIOS EX-PLANTA INCLUIDO LOS IMPUESTOS (Soles/galón)		DIFERENCIA	%
	ZONA EXONERADA	ZONA NO EXONERADA		
	P.V. YURIMAGUAS	P.V. TARAPOTO		
KEROSENE	7,91	11,24	3,33	42
GASOLINA 84	7,71	10,65	2,94	38
DIESEL 2	8,32	10,13	1,80	22

Fuente: Lista de precios al 29 de Mayo del 2007 publicado en la página Web de Petroperú
Elaboración propia

Como puede apreciarse en el Gráfico N° 16, el mayor diferencial se registra para el precio del kerosene, con el cual los beneficios que se obtendrían con esta actividad ilegal serían del 42 %, mientras que los beneficios que se obtendrían por

el contrabando interno del Diesel 2 serían del 22 %, esto es, por encima de la rentabilidad normal.

Gráfico N° 16: Diferencial de precios Ex – Planta Tarapoto vs Yurimaguas en soles/galón



Fuente: Lista de precios al 29 de Mayo del 2007 publicado en la página Web de Petroperú
Elaboración propia

El traslado de combustible de una zona exonerada de impuestos como Loreto hacia una zona no exonerada como el departamento de San Martín estaría originando que una parte de la demanda de combustible sea abastecida a través del contrabando interno, lo cual origina una defraudación tributaria.

En el Anexo 1 se muestra la información de precios publicada por Petroperú a Mayo 2007, y los impuestos con los cuales se encuentran grabados cada uno de ellos.

Y estando el departamento de Loreto exonerado de los pagos de impuestos del ISC y del IGV, de acuerdo a lo calculado en el Cuadro N° 2, se tiene que la cantidad de dinero que estaría dejando de recibir el estado por el contrabando interno de combustible desde Loreto hacia las zonas no exoneradas por los impuestos respectivos serían 3,90 Soles/Galón para el kerosene, 3,69 Soles/Galón para la Gasolina 84 y de 3,16 Soles/Galón para el Diesel 2.

Cuadro N° 2: Defraudación Tributaria en Soles/Galón

PRODUCTO	P.V. YURIMAGUAS		P.V. TARAPOTO		DEFRAUDACION TRIBUTARIA (S/Gln)
	PRECIO NETO (S/Gln)	IMPUESTOS PAGADOS (S/Gln)	PRECIO NETO (S/Gln)	IMPUESTOS PAGADOS (S/Gln)	
KEROSENE	7,91	0,00	7,33	3,90	3,90
GASOLINA 84	7,14	0,57	6,39	4,26	3,69
DIESEL 2	8,32	0,00	6,97	3,16	3,16

Fuente: Lista de precios al 29 de Mayo del 2007 publicado en la página Web de Petroperú
Elaboración propia

▪ Ucayali

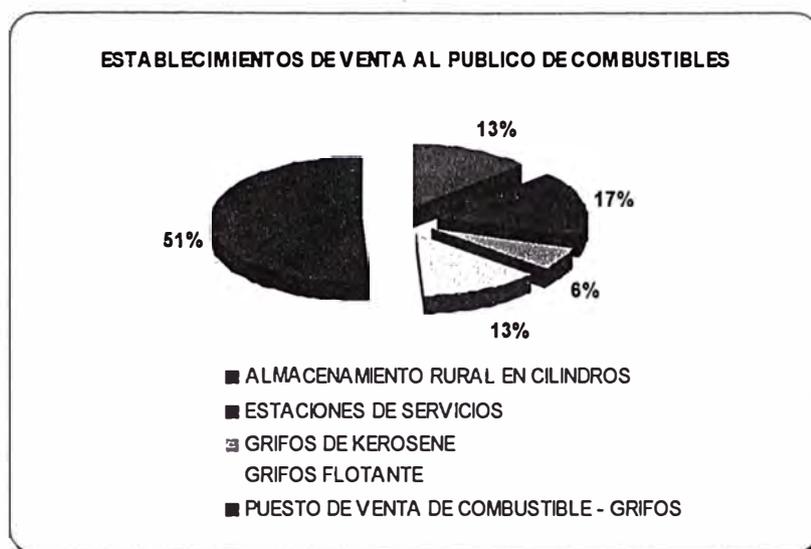
El departamento de Ucayali, con una población total de 418.725 habitantes, equivalente al 1,5 % de la población total del Perú, con una superficie de 101.830,64 y una densidad poblacional de 4 hab./km².

En este departamento se encuentran ubicados 2 plantas de abastecimiento, la Planta de Ventas operada por Petroperú y otra operada por The Maple Gas Corporation y en cada una, se encuentra como único Distribuidor Mayorista la misma empresa, respectivamente.

Así mismo de acuerdo al listado de la Dirección General de Hidrocarburos a Julio del 2007, el departamento de Ucayali cuenta con 34 consumidores directos y 70 establecimientos de venta al público de combustibles líquidos autorizados, lo que corresponde aproximadamente al 2%, respectivamente, de la cantidad de consumidores directos y establecimientos de venta al público de combustibles autorizados a nivel nacional. En el Gráfico N° 17 se muestra que de los 70 establecimientos de venta al público de combustibles, el 51% corresponde a puestos de venta de combustible-grifos.

Por otro lado, la ciudad principal de Ucayali es Pucallpa, ubicada en el distrito de Callería, que concentra el 52% del total de la población de este departamento, aquí se encuentran ubicadas las 2 Plantas de Abastecimiento de Pucallpa así como 26 establecimientos de venta al público de combustibles, mientras que en el distrito del Padre Abad, ubicada cerca a la línea limítrofe con el departamento de

Gráfico N° 17: Establecimientos de Venta al Público Autorizados por la DGH



Fuente. DGH –MEM
Elaboración propia

Huánuco, se encuentran ubicados 13 establecimientos de venta al público de combustibles, esto es, la mitad de establecimientos que concentra el distrito de Callería, a pesar de que la población que registra el distrito de Padre Abad sólo corresponde al 11% del total de la población de este departamento, lo cual se puede observar en el Gráfico N° 18.

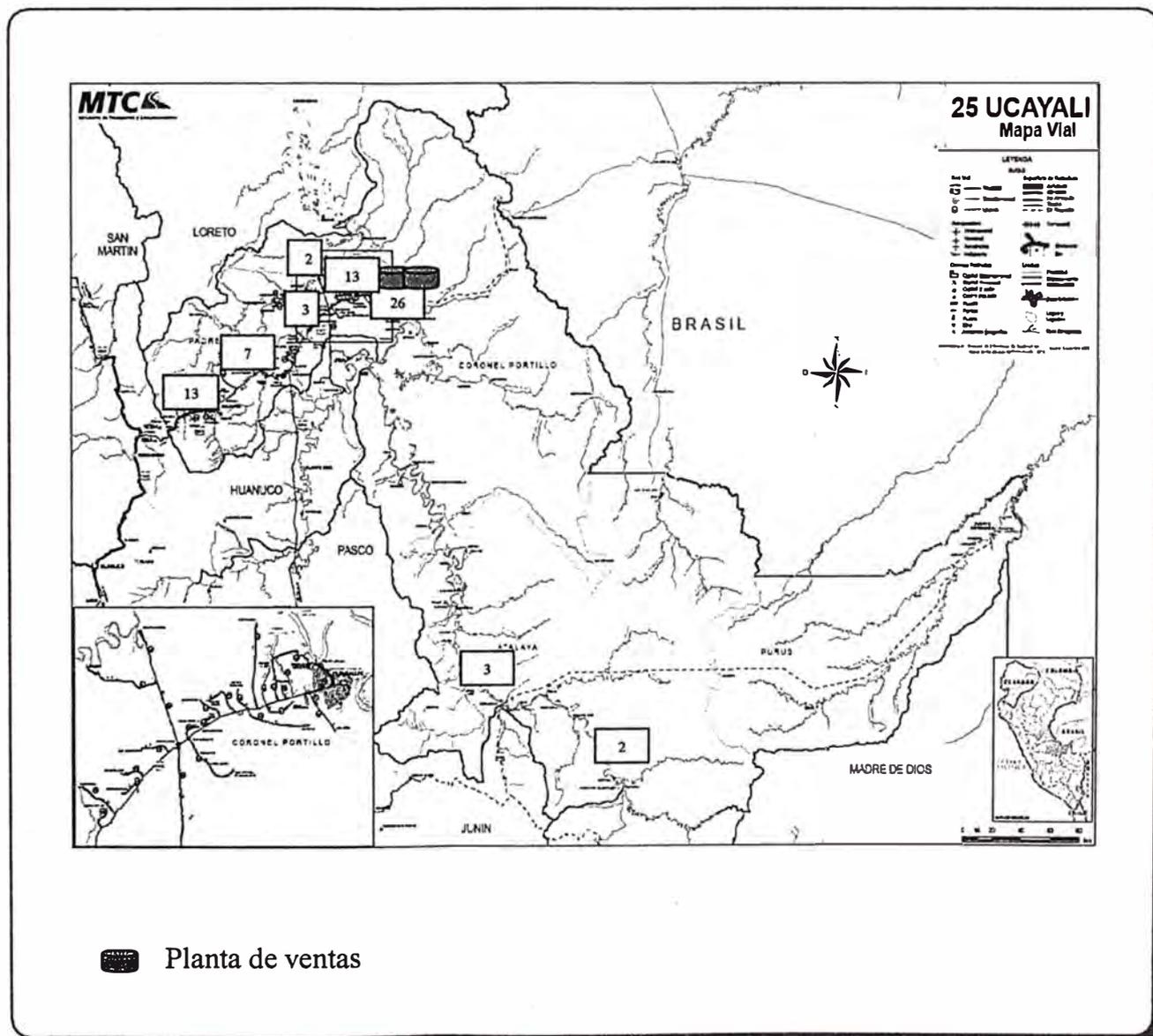
Los principales productos comercializados en Ucayali son el Diesel 2 con aproximadamente el 53% y las Gasolinas con un 28 % de la demanda de combustibles de este departamento.

En el año 2006, el departamento de Ucayali registró una demanda promedio de 114.997 GDC de combustible líquido, mientras que la demanda del departamento de Huánuco que no goza del beneficio de la ley de la Amazonía, registró una demanda promedio de 17.290 GDC.

Así mismo en el mes de Abril del 2007, el departamento de Ucayali registró una demanda de combustible de 92.045 GDC, cantidad que se encuentra por debajo de la demanda promedio registrada en el año 2006; sin embargo se debe considerar que en el año 2006 el mes en que se registró una menor demanda de combustible correspondió también al mes de Abril. Analizando sólo la demanda de diesel 2 y gasolinas, tenemos que para el caso del diesel 2, el 85 % de la

demanda es explicada por los establecimientos de venta al público de combustibles y el 15 % por los consumidores directos, mientras que para el caso de las gasolinas el 97 % de la demanda es explicada por los establecimientos de venta al público de combustibles y sólo un 3 % es explicado por los consumidores directos.

Gráfico N° 18: Ubicación geográfica de los establecimientos de venta al público autorizados por la DGH en el departamento de Ucayali

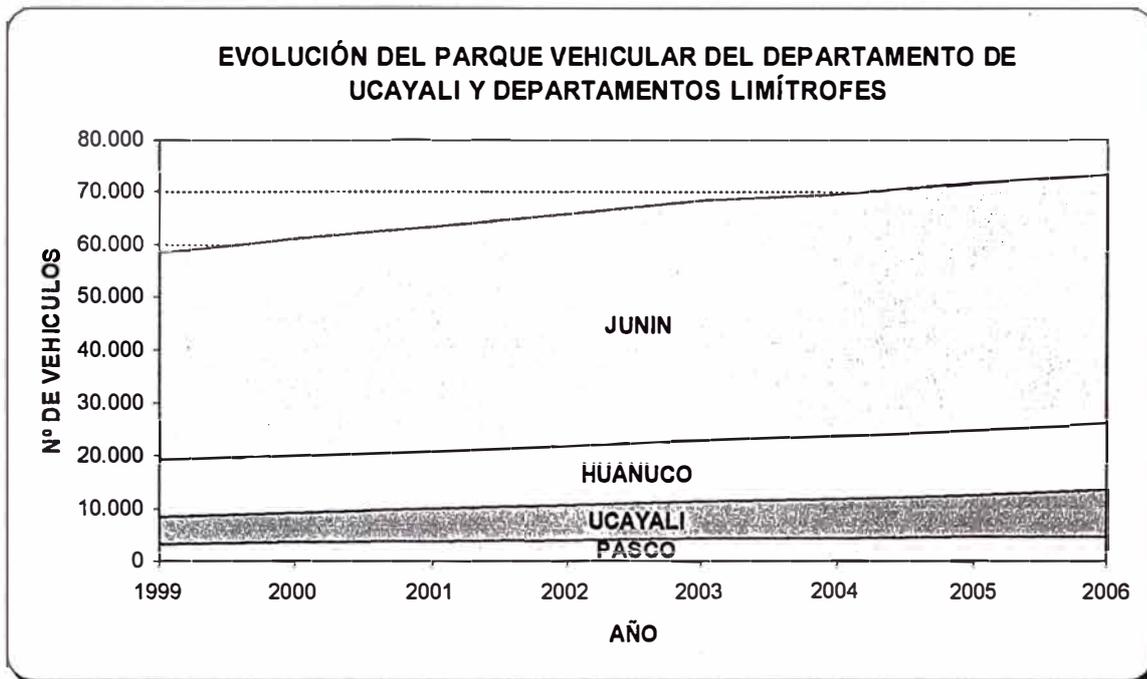


Fuente. DGH –MEM
Elaboración propia

Por otro lado, de acuerdo a la información publicada por el MTC se tiene que el parque vehicular automotor que fue estimado en el 2006 para el departamento de

Ucayali fue de 8.726 vehículos, mientras que el número de vehículos estimado en el departamento de Huánuco fue de 12.527 como se muestra en el Gráfico N° 19.

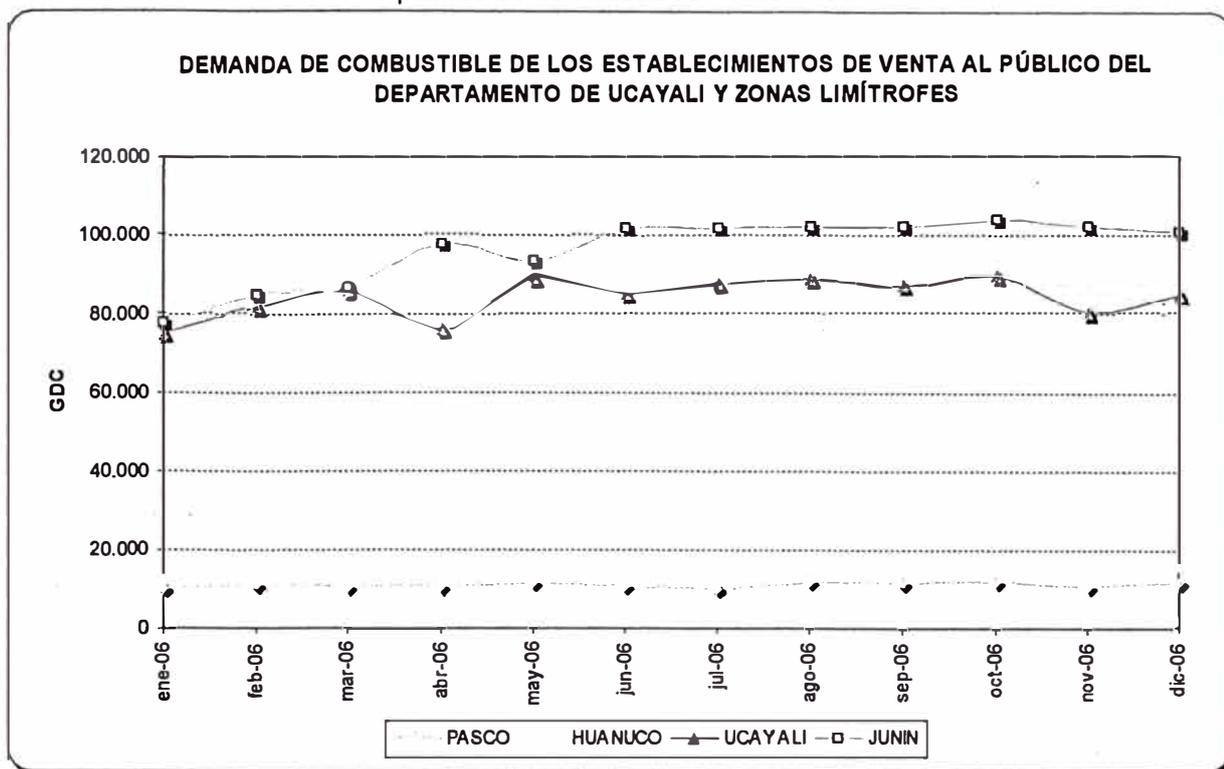
Gráfico N° 19: Parque vehicular periodo 1999 - 2006



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC
Elaboración propia

El mayor número de establecimientos de venta al público de combustibles del departamento de Ucayali se encuentran ubicados a lo largo de la Carretera Federico Basadre que une los departamentos de Ucayali (zona exonerada) y Huanuco (zona no exonerada). Considerando que sólo en el año 2006 la demanda de diesel 2 y gasolinas de los establecimientos de venta al público de combustibles del departamento de Ucayali fue en promedio 84.371 GDC, se puede observar en el Gráfico N° 20 que la demanda de combustible por parte de los establecimientos de venta al público en el departamento de Junin se encuentra a razón de 1,14 respecto a la demanda en el departamento de Ucayali, mientras que la demanda del departamento de Huanuco fue en promedio 14.384 GDC lo que corresponde aproximadamente a la razón de 0,17 a pesar de que el parque vehicular en el departamento de Huánuco es mayor parque vehicular de Ucayali.

Gráfico N° 20: Evolución de la demanda de combustibles por los establecimientos de venta al público de combustibles – Año 2006.



Fuente: Demanda Nacional publicada en la Página Web de OSINERGMIN
Elaboración propia

Para determinar los beneficios que se puede obtener al utilizar el combustible exonerado de impuesto del departamento de Ucayali para abastecer de combustible a las zonas no exoneradas, en el Cuadro N° 3 se muestra la diferencia de precios promedios ex – planta entre las Planta de Ventas de Pucallpa y la Planta de Ventas Pasco.

Cuadro N° 3: Diferencia de Precios Ex – Planta incluido impuestos entre las Planta de Ventas en Pucallpa vs Planta de Ventas Pasco.

PRODUCTO	ZONA EXONERADA	ZONA NO EXONERADA	DIFERENCIA	%
	P.V. PUCALLPA (*)	P.V. PASCO		
KEROSENE	8,07	11,25	3,18	39
GASOLINA 90	9,18	12,38	3,20	35
GASOLINA 84	7,44	10,62	3,18	43
DIESEL 2	7,82	10,18	2,36	30

Fuente: Lista de precios al 29 de Mayo del 2007 publicado en la página Web de Petroperú
(*) Boletín de precios de Agosto del 2007 publicado en la página web de OSINERGMIN
Elaboración propia

Como puede apreciarse, los beneficios que se obtendrían con esta actividad ilegal estarían entre el 30 y 43 %, por encima de la rentabilidad normal.

El traslado de combustible de una zona exonerada de impuestos como Ucayali hacia una zona no exonerada de Huánuco estaría originando que una parte de la demanda de combustible sea abastecida a través del contrabando interno, lo cual origina una defraudación tributaria.

Y estando el departamento de Ucayali exonerado de los pagos de impuestos del ISC y del IGV, se tiene que la cantidad de dinero que estaría dejando de percibir el Estado por los impuestos respectivos serían 3,91 Soles/Galón para el kerosene, 4,53 Soles/Galón para la Gasolina 90, 3,70 Soles/Galón para la Gasolina 84 y de 3,17 Soles/Galón para el Diesel 2, como se muestra en el Cuadro N° 4.

Cuadro N° 4: Defraudación Tributaria en Soles/Galón

PRODUCTO	P.V. PUCALLPA		P.V. PASCO		DEFRAUDACION TRIBUTARIA (S/Gln)
	PRECIO NETO (*) (S/Gln)	IMPUESTOS PAGADOS (S/Gln)	PRECIO NETO (S/Gln)	IMPUESTOS PAGADOS (S/Gln)	
KEROSENE	8,07	0,00	7,35	3,91	3,91
GASOLINA 90	8,50	0,68	7,17	5,21	4,53
GASOLINA 84	6,89	0,55	6,36	4,25	3,70
DIESEL 2	7,82	0,00	7,01	3,17	3,17

Fuente: Lista de precios al 29 de Mayo del 2007 publicado en la página Web de Petroperú

(*) Boletín de precios de Agosto del 2007 publicado en la página web de OSINERGMIN

Elaboración propia

▪ Madre de Dios

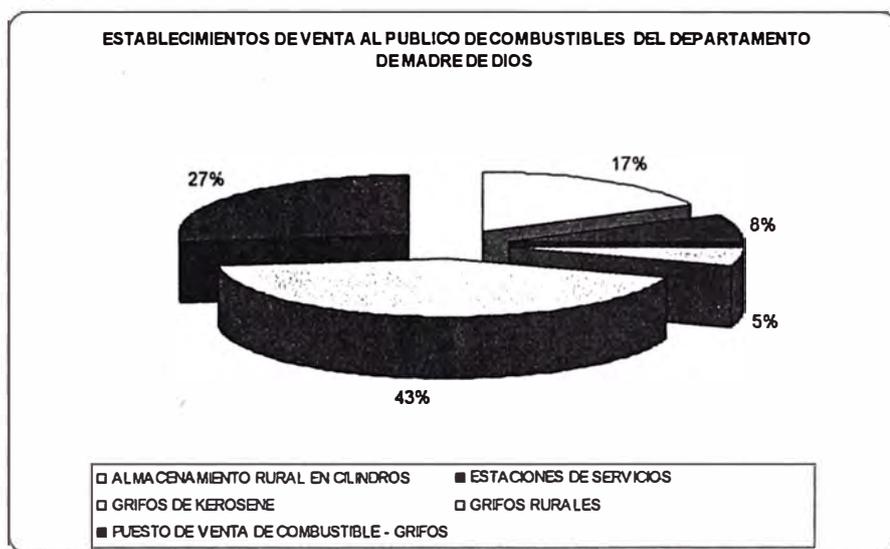
Madre de Dios es el departamento que cuenta con el menor número de habitantes, con una población total de 101.644 habitantes, equivalente al 0,3 % de la población total del Perú, con una superficie de 85.300,54 y una densidad poblacional de 1,1 hab./km².

De acuerdo al listado de la Dirección General de Hidrocarburos a Julio del 2007 el departamento de Madre de Dios cuenta con 30 consumidores directos y 63 establecimientos de venta al público de combustibles líquidos autorizados, lo que corresponde al 1,84 % y 1,8 %, respectivamente, de la cantidad de consumidores

directos y establecimientos de venta al público de combustibles autorizados a nivel nacional.

En el Gráfico N° 21, se muestra que el 43 % del total de establecimientos de venta al público de combustible corresponde a los grifos rurales, con una capacidad promedio de almacenamiento de 8.152 galones autorizados y concentradas principalmente en la provincia de Manú, Distrito de Huepetue.

Gráfico N° 21: Distribución de los Establecimientos de Venta al Público de Combustibles en el Departamento de Madre de Dios



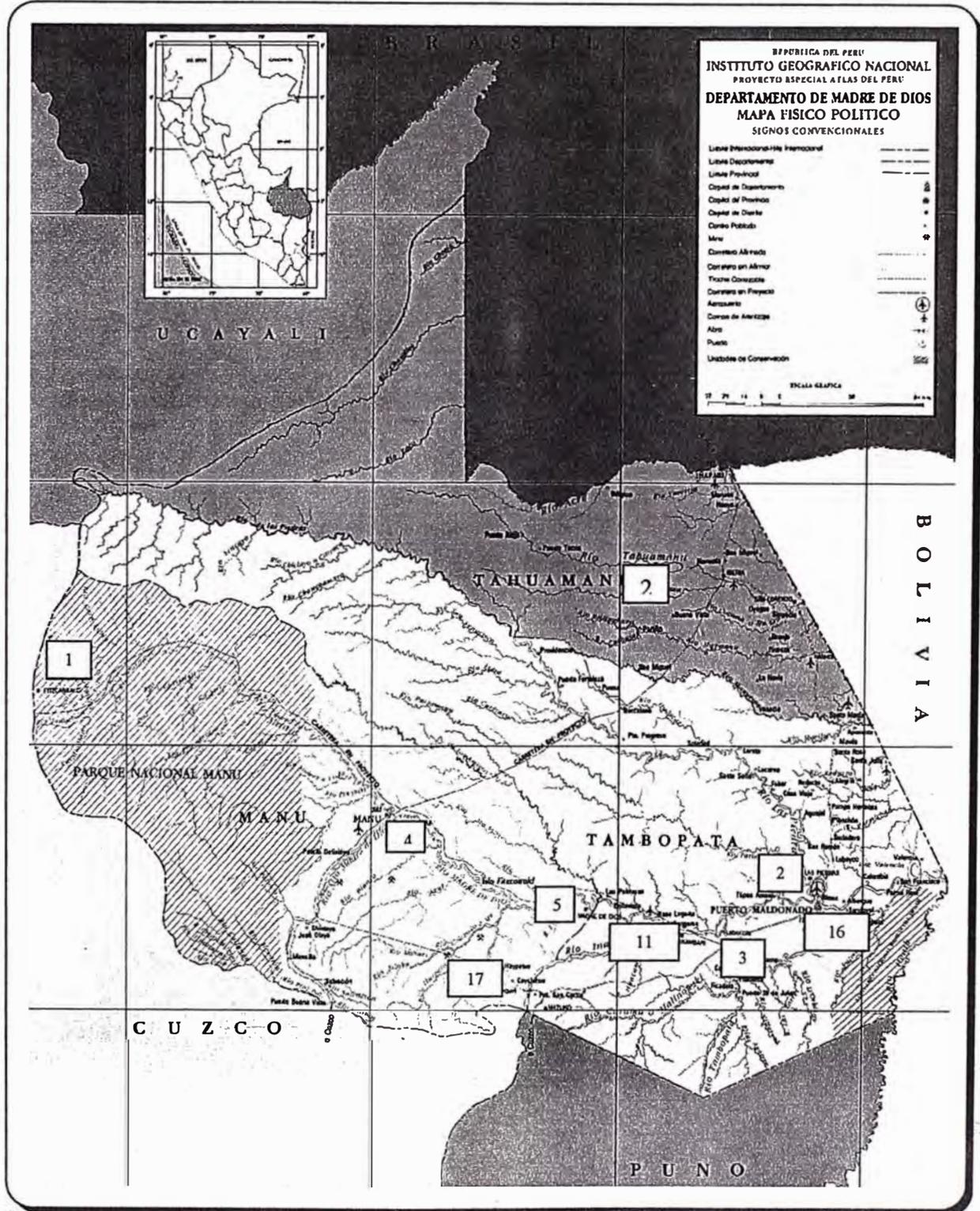
Fuente: DGH -MINEM
Elaboración propia

Por otro lado, se tiene los almacenamientos rurales en cilindro (ARCI) cuya capacidad máxima de almacenamiento corresponde a 741 galones según lo establecido en los artículos 75 y 80 del Reglamento de Seguridad para establecimientos de venta al público de combustibles en cilindros, siendo la capacidad promedio autorizada de los ARCI de Madre de Dios, de 531 Galones.

La ciudad de Puerto Maldonado es la capital del departamento de Madre de Dios, se encuentra ubicada en el distrito de Tambopata, provincia de Tambopata albergando al 56 % de la población de Madre de Dios, cuenta con 16 establecimientos de venta al público de combustibles, mientras que el distrito de Huepetue de la provincia de Manú, que alberga sólo el 9 % de la población,

cuenta con 17 establecimientos de venta al público de combustibles. En el Gráfico N° 22 se muestra la ubicación geográfica de los establecimientos.

Gráfico N° 22: Ubicación geográfica de los Establecimientos de Venta al Público Autorizados por la DGH en el Departamento de Madre de Dios



Los principales productos comercializados en Madre de Dios son el Diesel 2 con aproximadamente el 81% y las Gasolinas con un 18 % de la demanda de combustibles de este departamento.

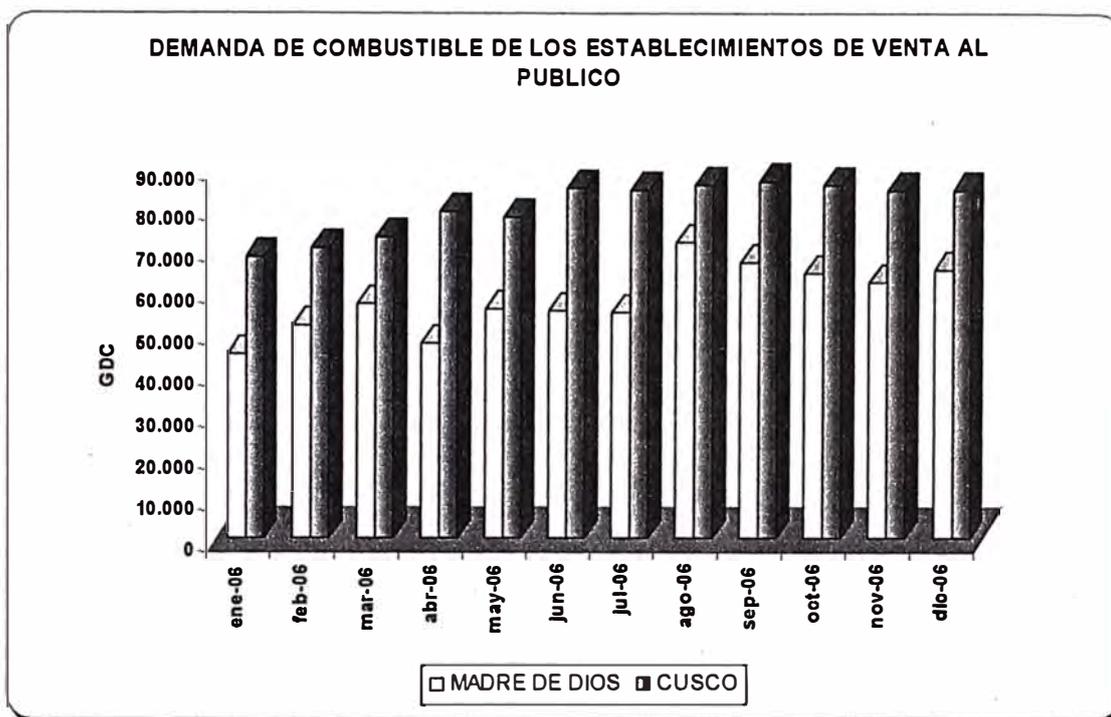
Durante el año 2006, el departamento de Madre de Dios registró una demanda promedio de 65.823 GDC de combustible líquido, mientras que la demanda del departamento de Cusco que no goza del beneficio de la ley de la Amazonía, registró una demanda promedio de 138.896 GDC.

Así mismo en el departamento de Madre de Dios el 100 % de la demanda de gasolinas es explicada por los establecimientos de venta al público de combustibles, mientras que para el caso del diesel 2 el 86 % es explicada por establecimientos de venta al público de combustibles y sólo el 14 % es explicado por los consumidores directos.

Por otro lado, de acuerdo a la información publicada por el MTC se tiene que el parque vehicular automotor, estimado en el 2006 para el departamento de Madre de Dios, fue el menor de todos (975 vehículos), mientras que el número de vehículos estimado en el departamento de Cusco fue de 40.138, lo que significa que el parque automotor de Madre de Dios es menos del 3 % del parque automotor vehicular de Cusco; sin embargo, como se muestra en el Gráfico N° 23, la demanda de combustibles de los establecimientos de venta al público en el Departamento de Madre de Dios correspondería aproximadamente al 72 % de la demanda de combustible de los establecimientos de venta al público en el Departamento de Cusco.

Por lo que se podría presumir, que a través del distrito de Huepetue que se encuentra ubicado cercano a las fronteras de Cusco y teniendo como incentivo el diferencial de precios entre las zonas exoneradas y no exoneradas, se puede estar obteniendo beneficios al suministrar el combustible libre de impuestos hacia las zonas no exoneradas.

Gráfico N° 23: Demanda de combustible de los Establecimientos de venta al público en el Departamento de Madre de Dios y Cusco



Fuente: Información publicada en la página Web de OSINERGMIN
Elaboración propia

En el Cuadro N° 5 se muestra el cálculo de la diferencia de precios ex – planta de Petroperú en Pto Maldonado y la Planta de Ventas Cusco, los cuales permiten determinar los beneficios que se puede obtener al utilizar el combustible exonerado de impuesto del departamento de Madre de Dios para abastecer de combustible a las zonas no exoneradas.

Cuadro N° 5: Diferencia de Precios Ex – Planta incluido impuestos en Madre de Dios (Pto Maldonado y Mazuco) y la Planta de Ventas Cusco.

PRODUCTO	ZONA EXONERADA	ZONA NO EXONERADA	DIFERENCIA	%
	PUERTO MALDONADO Y MAZUCO	P.V. CUSCO		
GASOLINA 84	8,87	10,78	1,91	21
DIESEL 2	9,37	10,28	0,91	10
KEROSENE	9,05	11,39	2,34	26

Fuente: Lista de precios al 29 de Mayo del 2007 publicado en la página Web de Petroperú
Elaboración propia

Como puede apreciarse, los beneficios que se obtendrían con esta actividad ilegal estarían entre el 10 y 26 %, por encima de la rentabilidad normal.

El traslado de combustible de una zona exonerada de impuestos como Madre de Dios hacia una zona no exonerada como el departamento de Cusco estaría originando que una parte de la demanda de combustible sea abastecida a través del contrabando interno, lo cual origina una defraudación tributaria. Y estando el departamento de Madre de Dios exonerado de los pagos de impuestos del ISC y del IGV, se tiene que la cantidad de dinero que estaría dejando de recibir el Estado por los impuestos respectivos serían 3,93 Soles/Galón para el kerosene, 3,63 Soles/Galón para la Gasolina 84 y de 3,18 Soles/Galón para el Diesel 2, como se muestra en el Cuadro N° 6.

Cuadro N° 6: Defraudación Tributaria en Soles/Galón

PRODUCTO	PUERTO MALDONADO Y MAZUCO		P.V. CUSCO		DEFRAUDACION TRIBUTARIA (S/Gln)
	PRECIO NETO (S/Gln)	IMPUESTOS PAGADOS (S/Gln)	PRECIO NETO (S/Gln)	IMPUESTOS PAGADOS (S/Gln)	
GASOLINA 84	8,21	0,66	6,49	4,29	3,63
DIESEL 2	9,37	0,00	7,10	3,18	3,18
KEROSENE	9,05	0,00	7,46	3,93	3,93

Fuente: Lista de precios al 29 de Mayo del 2007 publicado en la página Web de Petroperú
Elaboración propia

8.1.6.2 Contrabando Externo

Las diferentes políticas de precios aplicados a los combustibles por cada país se consideran un acto de soberanía nacional. A pesar de ello, durante el proceso político interno de toma de decisiones se suele prescindir de una comparación con el nivel de precios en los países vecinos, lo cual da origen a un gran diferencial en los precios de combustibles en las zonas fronterizas. Y dado que en la mayoría de las fronteras de los países en desarrollo no es posible establecer un control efectivo de las mismas, existe un enorme potencial para el contrabando de combustibles el cual está siendo aprovechado.

En el Gráfico N° 24 se muestra un resumen de la situación fronteriza del Perú con respecto a los precios de los combustibles líquidos, a través del cual se puede determinar que las dos principales fuentes de contrabando externo se localiza en la frontera con Ecuador y en la frontera con Bolivia, las cuales adoptan la forma de micro-contrabando a través del traslado del combustible en galoneras o pequeños cilindros.

**PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES EN LOS PAISES LIMITROFES
CON EL PERÚ**



El combustible que ingresa por el Ecuador se estaría destinando a los mercados del norte del país (departamentos de Tumbes, Piura, Lambayeque, Cajamarca y

la Libertad), mientras que el combustible que ingresa por Bolivia se destina al mercado de Puno.

De acuerdo a la política de estado del Ecuador, sus combustibles se encuentran subvencionados, por lo que comparando los precios de los combustibles al consumidor final, se tiene que el precio de un galón de gasolina regular (84 octanos) al público cuesta 1,45 \$/Galón en Ecuador, lo que equivale a 4,48 soles/galón mientras que Tumbes se comercializa a 11,41 Soles/Galón (según datos de Agosto del 2007). Lo mismo ocurre con la gasolina Premium que cuesta en Ecuador 1,94 \$/Galón, lo que equivale a 5,99 soles/galón, mientras que en Perú el precio promedio es de 13,65 Soles/Galón y el diesel 2 cuyo precio en Ecuador es de 1,02 \$/galón equivalente a 3,15 Soles/Galón mientras que el precio del Diesel 2 en Tumbes es de 10,78 Soles/Galón.

Cuadro N° 8 Diferencia de precio de los combustibles en la zona fronteriza Perú - Ecuador

PAIS	MONEDA	PRECIO AL PUBLICO DE COMBUSTIBLES (S/GLN)		
		D2	G84 (*)	G90 (**)
ECUADOR	DOLARES	1,02	1,45	1,94
	NUEVOS SOLES	3,15	4,48	5,99
PERU (DPTO. TUMBES)	NUEVOS SOLES	10,78	11,41	13,65
DIFERENCIA	NUEVOS SOLES	7,63	6,93	7,66

(*)Para la comparación de precios de G 84 se está tomando el precio de la Gasolina Extra comercializada por Petrocomercial.

(**)Para la comparación de precios de G 90 se está considerando la Gasolina Super comercializada por Petrocomercial.

Fuentes: Página Web de Petrocomercial

Boletín de precios SCOP DOCS Agosto 2007

Tipo de cambio de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP

(1 USD\$ = 3,087 soles)

Este diferencial inicial de precios debe ser corregido por el costo de transporte del combustible desde Ecuador hasta los departamentos del norte del Perú. La distancia desde Huaquillas (Ecuador) hasta Tumbes es de 40 kilómetros aproximadamente, tramo que puede ser recorrido en media hora. Si se considera que una persona puede transportar dos galones de gasolina de 84 octanos desde Ecuador hasta Tumbes, y el costo del pasaje (aproximadamente siete soles), se obtiene que, aun transportando esa cantidad, se puede obtener una ganancia de 3,43 soles por galón, margen ampliamente superior al obtenido por un Grifero promedio, que se ubica alrededor de 0,75 soles por galón. Al efectuar el traslado

del combustible desde el Ecuador hasta Piura o Lambayeque, lugares que se encuentran a una mayor distancia, el volumen mínimo requerido para obtener un beneficio se incrementa, sin embargo, este no llega a sobrepasar los 20 galones. El supuesto efectuado para realizar el cálculo es un costo de transporte de 0,1 soles por kilómetro. Las distancias entre Huaquillas y las capitales de departamento son las siguientes: de Huaquillas a Tumbes - 40 km, de Huaquillas a Piura - 372 km, de Huaquillas a Chiclayo - 591 km, como se muestra en el Cuadro N° 9:

Cuadro N° 9 Costo de transporte del combustible

Origen	Destino	Distancias (Km)	Costo Transporte (Nuevos Soles)
Huaquillas	Tumbes	40	4
Huaquillas	Piura	372	37,2
Huaquillas	Chiclayo	591	59,1

De igual forma, sucede con el combustible de Bolivia, los cuales también se encuentran subvencionados, lo cual origina un diferencial de los precios con los combustibles comercializados en Puno.

De acuerdo a la información publicada por la Superintendencia de Hidrocarburos de Bolivia, se tiene que los precios al consumidor es el que se muestra en el Cuadro N° 10

Cuadro N° 10

PRODUCTO	Bs/Lt	Bs/Gln	Soles/Gln
kerosene	2,72	10,30	4,13
Diesel 2	3,72	14,08	5,65
Gasolina 84	3,74	14,16	5,68
Gasolina 90	4,79	18,13	7,28

Fuente: Superintendencia de Hidrocarburos de Bolivia
Boletín de Precios de Agosto del 2007 publicados por OSINERGMIN
Tipo de cambio del Banco Central de Bolivia

Haciendo la comparación con los precios registrados en el Departamento de Puno, se obtiene en el cuadro N° 11 que las diferencias de los combustibles se encuentran entre 5,58 y 8,12 Soles/Galón

Cuadro N° 11

PAIS	MONEDA	PRECIO AL PUBLICO DE COMBUSTIBLES (S/GLN)			
		G90 (*)	G84 (**)	KEROSENE	D2
BOLIVIA	BOLIVIANOS	18,13	14,16	10,30	14,08
	NUEVOS SOLES	7,28	5,68	4,13	5,65
PERU (DPTO. PUNO)	NUEVOS SOLES	14,53	11,87	12,25	11,23
DIFERENCIA	NUEVOS SOLES	7,25	6,19	8,12	5,58

(*)Para la comparación de precios de G 90 se está tomando el precio de la Gasolina Premium de Bolivia.

(**)Para la comparación de precios de G 84 se está considerando el precio de la Gasolina Especial.

Fuente: Superintendencia de Hidrocarburos de Bolivia

Boletín de Precios de Agosto del 2007 publicados por OSINERGMIN
Tipo de cambio del Banco Central de Bolivia

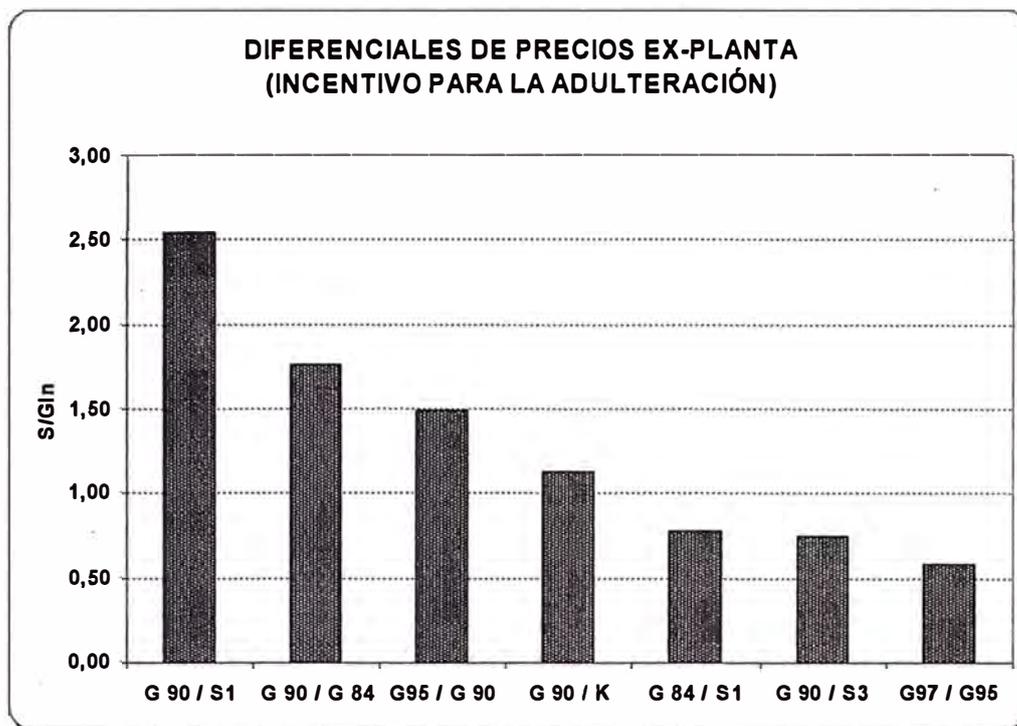
8.2 BENEFICIOS DE SER INFORMAL

De lo analizado hasta el momento se puede decir que las actividades ilegales e informales se encuentran interrelacionadas. En muchos casos, la escasa probabilidad de detección de los grifos que operan a pequeña escala y zonas alejadas hace que sea atractivo para estos agentes adquirir combustible adulterado o mezclar el que expenden. Teniendo en cuenta que existe un exceso de demanda en las localidades donde se encuentran los establecimientos informales, que el precio del combustible adulterado es menor que el vendido en grifos formales, y que por cultura de la población determina su compra teniendo como principal factor el precio y que estos agentes informales evaden el pago de impuestos, por lo que la ganancia del informal será considerable.

Uno de los incentivos que tiene la informalidad se da en los diferenciales de precios y la obtención de ganancias depende del producto con el cual se adulteran se obtienen las ganancias, los beneficios en Soles / Galón se reflejan en el Gráfico N° 25.

Estos beneficios se incrementan si consideramos también la evasión de impuestos. La existencia de este problema posee una importancia particular en el caso del mal uso de las exoneraciones tributarias en la región amazónica.

Gráfico N° 25 : Diferencias de precios entre los combustibles y posibles productos de adulteración



Fuente: Lista de precios publicados por Petroperú en Planta Conchan al 29/05/2007 (último incremento en los precios de los combustibles) para el caso de los combustibles y al 18/09/2007 para el caso de los solventes.

Como se indicó anteriormente, en los departamentos de Ucayali, Loreto y Madre de Dios existen exoneraciones tributarias a los combustibles por lo que los precios son menores. Ante esta situación, algunos agentes comercializan el combustible destinado a esta región en zonas en las que no existe dicho beneficio, por lo cual se aprovechan del diferencial de precios. En el caso de zonas como Lima Metropolitana, un comercializador informal tiene menos probabilidad de asumir la carga tributaria que afrontan sus contrapartes formales respecto al pago del Impuesto a la Renta.

De otra parte, la presencia de actividades como la mezcla de combustibles y el contrabando incrementan el margen de ganancia de los comercializadores que compiten deslealmente con los formales. Ambos factores, sumados a la baja probabilidad de detección debido a la localización de los establecimientos informales, hace que el potencial comerciante informal considere sumamente rentable el incursionar en este negocio.

8.3 EFECTOS DE LA INFORMALIDAD

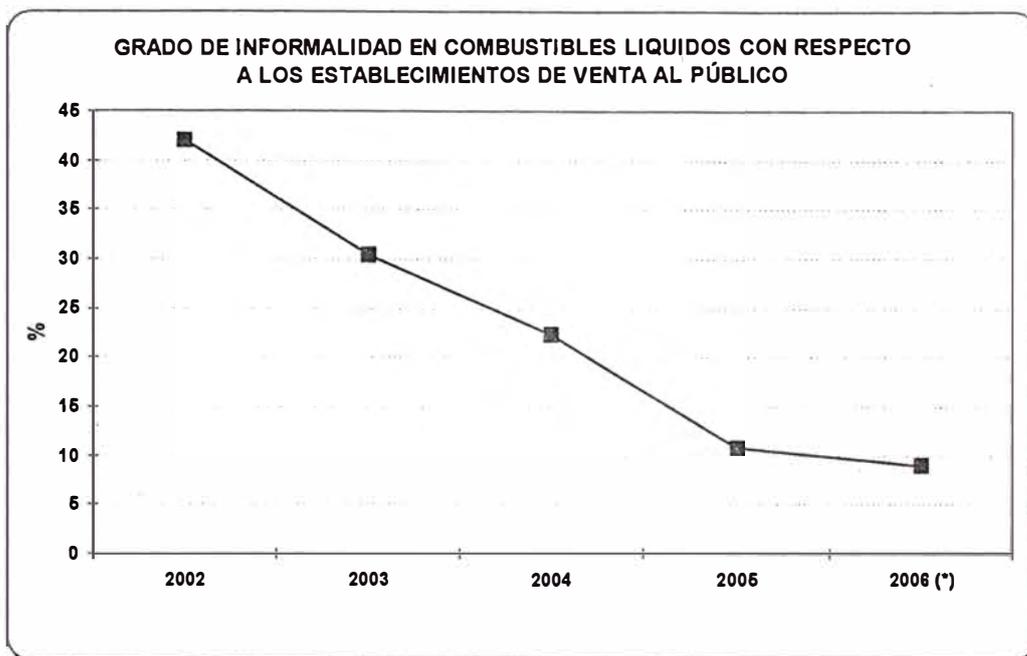
- La informalidad puede tener repercusiones de carácter macroeconómico, sobre la competencia, sobre el medio ambiente y sobre las condiciones de seguridad. En primer lugar, los efectos macroeconómicos se aprecian en la evasión de impuestos y la subestimación del PBI en el sector Servicios.
- En segundo lugar, debido a los menores precios derivados del incumplimiento de normas de seguridad y la evasión de impuestos, ocasionan una competencia desleal perjudicando a los agentes formales, que generalmente venden combustibles cumpliendo con las normas de seguridad y con el pago de impuestos.
- Por otro lado, la existencia de actividades ilegales en la comercialización de hidrocarburos (específicamente, la adulteración de combustibles y el contrabando) lleva a problemas de contaminación ambiental en zonas urbanas debido a la mala manipulación del combustible que los informales pueden hacer al momento de operar en sus establecimientos dado que no toman en cuenta las medidas de seguridad ocasionando una mayor probabilidad de accidentes al no cumplir con las normas de seguridad establecidas.
- Por último, la relación de la informalidad con la presencia de adulteración de combustibles genera un daño potencial a la propiedad privada afectando a motores y máquinas en general.

8.4 EVOLUCIÓN Y TENDENCIA DE LA INFORMALIDAD

Según información publicada por OSINERGMIN en el año 2002 los establecimientos de venta al público informales representaban el 42%, sin embargo al año 2006 se ha proyectado que este valor debería disminuir al 9% como se muestra en el Gráfico N° 8 (a) y (b).

Gráfico N° 26: Control de la Informalidad de Combustibles Líquidos

(a) Evolución del Grado de Informalidad en Combustibles Líquidos

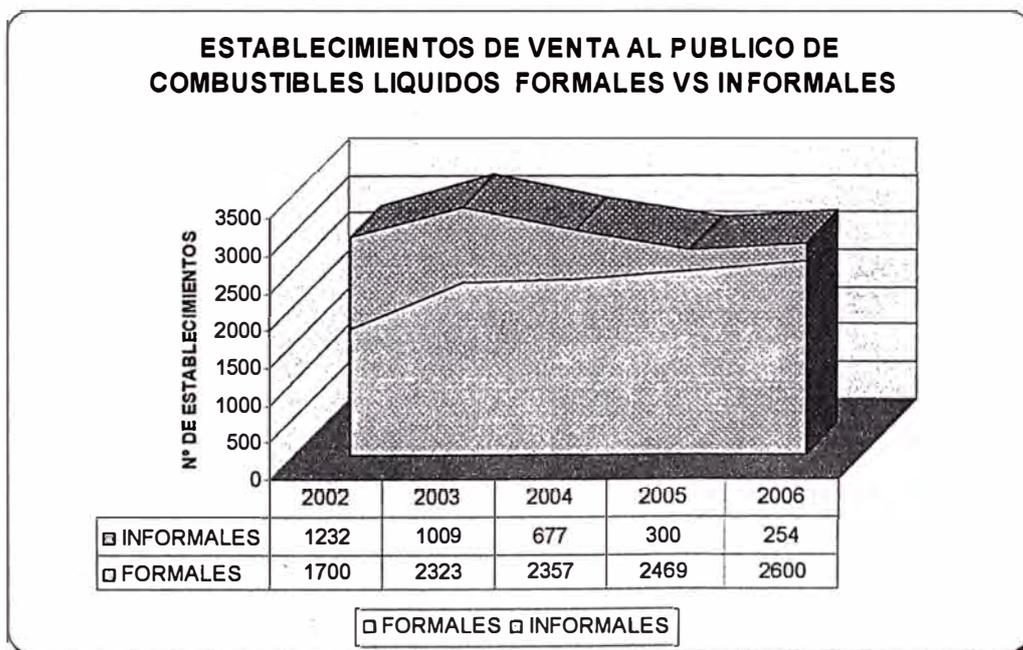


(*) Valor proyectado

Fuente: Página Web de OSINERGMIN – Informalidad

Elaboración Propia

(b) Número de Establecimientos Formales Vs Informales



Fuente: Página Web de OSINERGMIN – Informalidad

Elaboración Propia

Nota: Esta información no considera a los Grifos dedicados a la venta exclusiva de Kerosene.

Esta disminución de establecimientos informales se debe principalmente al reordenamiento del mercado de combustibles líquidos dado en el año 2004, donde de acuerdo a una Política de Estado se establecen sistemas de control en la comercialización de combustibles líquidos como el SCOP, el cual es un registro en línea de las transacciones comerciales de combustible el cual valida y permite en línea (internet), la venta y despacho de combustibles a establecimientos y vehículos formales (autorizados por la Dirección General de Hidrocarburos - DGH), impidiendo que los informales tengan acceso a la comercialización.

9. CONCLUSIONES

- El fenómeno de la informalidad en la comercialización de combustibles líquidos en el Perú se presenta en el segmento downstream de la industria de hidrocarburos y se da a lo largo de las actividades de transporte y distribución y/o venta de combustible.
- Por el lado de la oferta, las probables fuentes de abastecimiento del segmento informal que han sido identificadas en este documento son las plantas de abastecimiento, el transporte de combustibles (por medio de las mezclas y adulteración de combustibles) y los depósitos de los clientes (mediante el sobredimensionamiento del volumen de consumo y venta a informales). Sin embargo, una de las principales actividades informales es el contrabando tanto interno por la Ley de la Amazonía y el contrabando externo a través del flujo de combustibles provenientes de Ecuador y Bolivia.
- La ley de la Amazonía como las políticas de Estado adoptadas por los países limítrofes como Ecuador y Bolivia han originado un gran diferencial de precios en los combustibles en estas zonas, lo que origina que el contrabando se convierta en un negocio muy rentable.
- El traslado de combustible de zonas exoneradas a zonas no exoneradas está originando una defraudación tributaria al Estado.
- Debido a las políticas de Estado adoptadas para el reordenamiento del mercado de combustibles como la implementación del Sistema de Control de Órdenes de Pedido (SCOP) se ha logrado reducir el número de Establecimientos informales.

- El contrabando a través de las fronteras puede ser prevenido exitosamente sólo mediante acuerdos políticos sobre el tema de concertación internacional de precios.
- Los principales factores que influyen en la decisión de un comerciante para entrar en el sector informal son los costos de implementación de una estación de servicio conforme con las normas de seguridad y los costos derivados de los trámites administrativos. La magnitud estimada de los costos hace que la decisión de permanecer en la informalidad sea bastante atractiva.

10.RECOMENDACIONES

- Se recomienda un cambio en la política de precios en las zonas fronterizas, como un precio internacional de frontera, la cual debe establecer un sistema de comercialización de combustibles que permita atender la creciente demanda de combustibles baratos en el norte y sur del Perú, debido a que estos combustibles son subsidiados de acuerdo a la política de estado adoptada por de cada país.
- Establecer políticas de convenios entre las diferentes entidades que se encuentran involucradas en la lucha contra la informalidad (OSINERGMIN, SUNAT, DGH, MTC, etc), que permita detectar a los comercializadores informales, reducir la evasión de impuestos y por ende eliminar el contrabando.
- La implementación del uso de marcadores, el cual permitirá identificar al combustible exonerado y si este está siendo empleado en zonas no exoneradas,

11.BIBLIOGRAFIA

1. HERNANDO DE SOTO, "El misterio del Capital", Bantam Press/Random House, 1987, Bogotá, 172-234
2. HERNANDO DE SOTO, "El otro Sendero", 1987, Bogotá, Instituto Libertad y Democracia, 1987
3. HUGO ALTOMONONTE Y JORGE ROGAT, "Políticas de Preciso de Combustibles en América del Sur y Mexico:Implicancias Económicas y Ambientales", Naciones Unidad – CEPAL, División de Recursos Naturales e Infraestructura, Dr. Gerhard P. Metschies, 3a. Edición, 2004, Chile, 55-65
4. INDECOPI, "Situación y Perspectivas en el mercado de Combustibles", Secretaría Técnica de la Comisión de Libre Competencia, 1999, Lima, 1-43
5. INDECOPI "Efectos de la Ley de la Amazonía en la Comercialización Mayorista de Combustibles en la Selva" Documento de Trabajo No 003-2000. Secretaría Técnica de la Comisión de Libre Competencia, 2000, 1-25.
6. GERHARD P. METSCHIES, "Precios Internacionales de Combustibles", GTZ Cooperación Técnica Alemana, 3ra edición 2003, 64-88
7. MINISTERIO DE ENERGÍA Y MINAS – DIRECCIÓN GENERAL DE HIDROCARBUROS, "Informes Mensuales Estadísticos", 1999-2006,
8. ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSION EN ENERGIA Y MINERIA, "SCOP-DOCS", Demanda y precios de combustibles 2006 y 2007.
9. PETROLEOS DEL PERÚ – PETROPERÚ S.A., "Publicación de precios Ex – Planta de Combustibles Líquidos y Otros Productos Derivados de los Hidrocarburos"
10. MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, "Parque Vehicular según Departamento o Región ", 2006

ANEXOS

12. ANEXOS

El presente anexo proporciona detalles sobre las estadísticas utilizadas para la preparación de este informe

12.1 Lista de precios de los combustibles publicado por Petroperú al 29/05/07 (último incremento del precio de los combustibles)

LISTA DE PRECIOS DE COMBUSTIBLES

PRECIOS NETOS PETROPERÚ

LISTA COMB-06-2007
VIGENCIA A PARTIR DEL 29.05.2007

SOLES/GLN

	PLANTAS	G.L.P. SOLES/KG 201-01	GASOLINA SUPER EXTRA 97 SP 221-02	GASOLINA SUPER 95 SP 220-04	GASOLINA SUPER 90 SP 223-02	GASOLINA 84 SP 224-02	KEROSENE 240-02, 243-02	PREMIUM DIESEL 2 [***] 252-02, 254-02	PETROPERU INDUSTRIAL N° 6 [****] 280-02, 282-02	PETROPERU INDUSTRIAL 500 [****] 281-02
12	TALARA	1.6967		7.8778	6.9615	6.0715	7.0671	6.6529	4.4700	4.3200
13	PIURA				6.9915	6.1415	7.1371	6.6929		
14	ETEH				7.0015	6.1515	7.1471	6.7129		4.3200
18	SALAVERRY			7.9778	7.0115	6.1915	7.1771	6.7429	4.5400	
19	CHIMBOTE					6.2115	7.1671	6.5029		4.4100
23	SUPE				7.0215	6.1915	7.1271	6.7629	4.5100	4.3500
20	CALLAO	1.7767	8.1578	7.9178	7.0015	6.1915	7.1471	6.7429	4.4700	4.3200
28	CONCHALI		8.1478	7.9078	6.9915	6.1815	7.1471	6.7429	4.4500	4.3000
35	C. DE PASCO				7.1715	6.3615	7.3471	7.0129		
31	PISCO			5.0178	7.0515	6.1915	7.1871	6.5029		4.4400
41	MOLLEDO				7.0015	6.1715	7.1571	6.5029	4.5300	4.3800
47	JULACA					6.4327	7.4043	7.0283		
49	CUSCO					6.4881	7.4647	7.0983		
45	ILO			8.0824		6.2015	7.1871	6.5029	4.5400	
77	EL NIAGRO					6.2015	7.1971	6.7529	4.8300	
67	TARAPOTO				7.3915	6.3875	7.3331	6.9689		

IMPUESTOS APLICABLES A ESTAS PLANTAS

	RODAJE % (*)	ISC (Soles/Galón) (**)	IGV %
	8	3.1500	19
	8	2.9200	19
	8	2.6600	19
	8	2.0500	19
	8	2.1100	19
	8	1.5400	19

LEY DE PROMOCION DE LA INVERSION EN LA AMAZONIA - N° 27037

	PLANTAS	GASOLINA SUPER 90 SP 223-03	GASOLINA 84 SP 224-03	KEROSENE 243-03	PREMIUM DIESEL 2 253-03	PETROPERU INDUSTRIAL N° 6 283-04
68	YURMAGUAS		7.1400	7.9071	5.3229	4.9300
63	MOYOTOS	8.3500	6.6400	7.8071	7.4029	5.1500
64	PUCALLPA	8.5000			8.0729	
57	PTO. MALDONADO		8.3176	9.1747	9.4583	
52	MAZUCO		8.1124	8.9347	9.2483	

IMPUESTOS APLICABLES A ESTAS PLANTAS

	RODAJE % (*)
	8
	8
	8
	8
	8
	8

GERENCIA COMERCIALIZACIÓN

REEMPLAZA LISTA COMB-05-2007
DE FECHA: 29.05.2007

(*) El impuesto del rodaje se aplica sobre el valor de venta de las gasolinas sin incluir el ISC y el IGV.

(**) El ISC para el GLP despachado por peso, está expresado en Soles/Kilogramo.

(***)

Para fines informativos: En aplicación del D.S 047-2005-EM del 30.10.05, la Resolución Directoral N° 297-EM/DGH del 28.10.05 y la Resolución Directoral N° 300-EM EM/DGH del 31.10.05, se incluye el Diesel 2 GE, Petróleo Industrial N° 6 GE y el Petróleo Industrial 500 GE, para uso exclusivo de las generadoras en la generación eléctrica.

Para fines referenciales el Precio del Diesel 2 de Generación Eléctrica desde la Planta Super de día 29.05.07, será de 6.7629-0.00 = 6.7629 Soles / Galón, siendo el Factor del Fondo de Estabilización para el Diesel 2 de GE igual a 0.00 (Cero o 00/100) Soles/Gln, para el período del 29.05.07 al 04.06.07. El precio se aplicará a partir de la publicación del Dispositivo Legal que regula el procedimiento para la conformidad del uso de combustible para generación eléctrica por parte de la DGH y el OSINERG.

12.2 Lista de precios de los productos químicos publicado por Petroperú al
18/09/07

PETROPERU S.A.
LISTA DE PRECIOS

PRODUCTOS QUÍMICOS NACIONALES

ADICIONAR IGV(17%)+IPM(2%)

LISTA : QUIM-03-2007

VIGENTE : 18.09.2007

PRODUCTO	Código	MODALIDAD DE VENTAS	PLANTA DE VENTAS	Soles/Galón al Público
SOLVENTE # 1	701-02	A granel, en C/T	Conchán	8.07
			Talara	7.79
		En cilindro del cliente	Conchán	8.13
			Talara	7.85
SOLVENTE # 3	703-02	A granel, en C/T	Callao/Conchán	9.58
			Talara	9.33
		En cilindro del cliente	Callao/Conchán	9.63
			Talara	9.38
ÁCIDO NAFTÉNICO 250	705-01	Cilindro 53 Gal. *	Conchán	14.10

* Incluye cilindro.

GERENCIA OPERACIONES COMERCIALES

DPTO. MERCADO EXTERNO

Esta Lista reemplaza a todas las anteriores.

Solventes #1 y Ácido Nafténico: Reducción de Precios.

Solventes #3: Incremento de Precios.

Modificación IGV. Ley N° 28033, vigente desde el 01.08.2003.

12.3 Parque vehicular por Departamento publicado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

PARQUE VEHICULAR ESTIMADO, SEGUN DEPARTAMENTO O REGION: 1999 - 2006

DEPARTAMENTO	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	TASA PROMEDIO ANUAL
TOTAL	1.114.191	1.162.859	1.209.006	1.252.006	1.290.471	1.305.233	1.349.510	1.379.671	2,2
AMAZONAS	1.183	1.287	1.590	1.777	2.019	2.768	3.349	3.684	10,0
ANCASH	16.272	17.759	18.980	19.884	20.714	20.613	20.849	21.070	1,1
APURIMAC	2.173	2.490	2.946	3.407	3.747	3.896	4.143	4.367	5,4
AREQUIPA	64.662	68.997	72.885	75.769	78.025	78.033	79.676	80.619	1,2
AYACUCHO	2.941	3.367	3.770	4.193	4.558	4.658	4.974	5.176	4,1
CAJAMARCA	5.939	6.541	7.368	8.201	9.113	10.311	12.228	13.435	9,9
CUZCO	25.096	29.251	32.412	35.867	38.030	38.068	39.222	40.138	2,3
HUANCAVELICA	769	829	911	957	1.047	1.092	1.208	1.313	8,7
HUANUCO	10.397	10.519	10.818	11.192	11.624	11.847	12.269	12.527	2,1
ICA	20.463	21.052	21.837	22.751	23.649	23.538	24.008	24.255	1,0
JUNIN	39.583	41.164	42.553	43.973	45.545	45.713	46.746	47.256	1,1
LA LIBERTAD	37.412	38.856	40.119	41.454	42.837	43.339	45.325	46.466	2,5
LAMBAYEQUE	33.750	35.126	36.245	37.157	38.315	39.314	41.528	42.647	2,7
LIMA	750.610	776.820	802.748	825.198	846.227	854.549	880.699	898.100	2,0
LORETO	5.352	5.442	5.510	5.542	5.610	5.825	6.170	6.489	5,2
MADRE DE DIOS	603	604	630	654	695	771	881	975	10,7
MOQUEGUA	7.740	8.030	8.258	8.508	8.773	8.979	9.428	9.717	3,1
PASCO	3.281	3.562	3.822	4.134	4.387	4.551	4.789	4.952	3,4
PIURA	28.728	29.325	29.844	30.272	31.157	31.394	32.738	34.182	4,4
PUNO	20.504	22.074	23.340	25.983	26.645	27.046	28.314	29.194	3,1
SAN MARTIN	4.329	4.603	4.837	5.091	5.373	5.992	6.784	7.627	12,4
TACNA	24.297	26.563	28.557	30.554	32.366	32.256	32.466	32.512	0,1
TUMBES	2.709	2.782	2.842	2.874	2.954	3.243	3.801	4.244	11,7
UCAYALI	5.398	5.816	6.184	6.614	7.061	7.437	7.915	8.726	10,2
						1.305.233	1.349.510	1.379.671	

Elaboración: OGPP - DIRECCION DE INFORMACION DE GESTION.

Fuente: OGPP - DIRECCION DE INFORMACION DE GESTION

12.4 Indicadores Demográficos publicados por el Instituto Nacional de Estadísticas e Informática (INEI)

POBLACIÓN TOTAL 1/, SEGÚN DEPARTAMENTO, CENSOS 1993 Y 2005					
DEPARTAMENTO	1993	2005	DEPARTAMENTO	1993	2005
TOTAL	22 639 443	27 219 264	LA LIBERTAD	1 287 383	1 596 930
AMAZONAS	354 171	406 904	LAMBAYEQUE	950 842	1 122 421
ANCASH 2/	983 546	1 086 604	LIMA	6 478 957	8 153 618
APURIMAC	396 098	437 128	LORETO 2/	736 161	915 138
AREQUIPA	939 062	1 172 959	M DE DIOS	69 854	101 644
AYACUCHO	512 438	650 817	MOQUEGUA	130 192	164 105
CAJAMARCA 2/	1 297 835	1 412 262	PASCO 2/	239 191	274 569
CALLAO 3/	647 565	840 813	PIURA	1 409 262	1 679 899
CUSCO	1 066 495	1 208 821	PUNO	1 103 689	1 290 052
HUANCAVELICA	400 376	463 250	SAN MARTÍN	572 352	695 106
HUÁNUCO 2/	678 041	761 216	TACNA	223 768	286 810
ICA	578 766	695 489	TUMBES	158 582	201 336
JUNÍN 4/	1 092 993	1 182 649	UCAYALI 2/	331 824	418 725

1/ Población nominalmente censada más la población omitida en el censo.

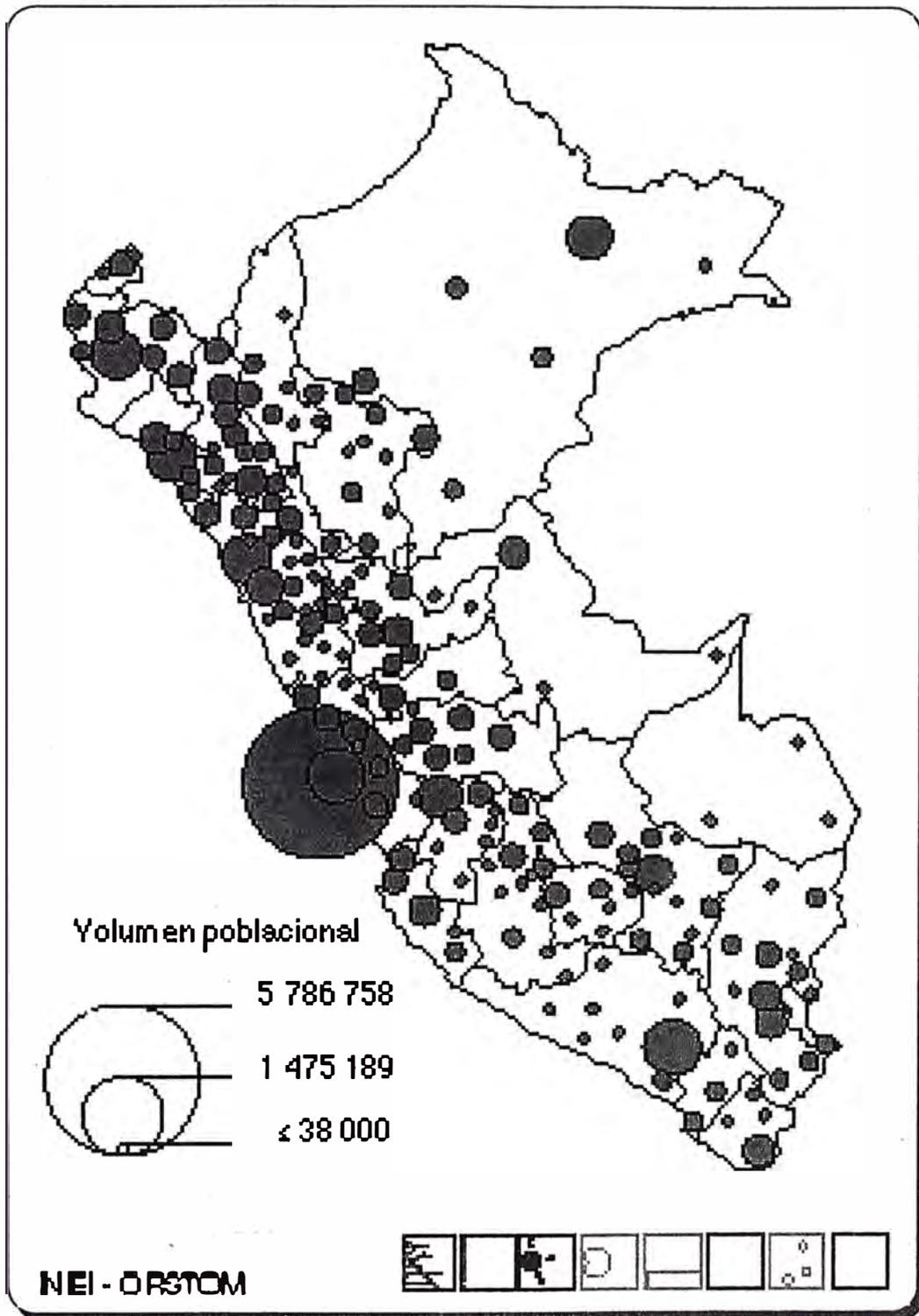
2/ Reconstruidos de acuerdo a la División Política Administrativa de 1993.

3/ Provincia Constitucional del Callao, según Ley S/N del 22 de abril de 1957.

4/ Debido a problemas de demarcación territorial, fue imposible ejecutar el censo 2005 en los distritos de Pangoa y Mazamari de la provincia de Satipo, departamento de Junín

FUENTE: INEI - Censos Nacionales de Población y Vivienda de 1993, 1993 y 2005

12.5 Mapa del Volumen poblacional 1993 publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas e Informática (INEI)



12.6 Densidad poblacional en habitantes/km² 1993 publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas e Informática (INEI)

