



UNIVERSIDAD PERUANA DE CIENCIAS APLICADAS

FACULTAD DE NEGOCIOS

**PROGRAMA ACADÉMICO DE ADMINISTRACIÓN Y NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

**IMPACTO DE LAS IMPORTACIONES DE PETRÓLEO EN EL MARCO
DEL PROCESO DE INTEGRACIÓN DEL PERÚ CON LA COMUNIDAD
ANDINA DE NACIONES DURANTE LOS AÑOS 2000 AL 2010**

TESIS

Para optar el título profesional de Licenciada en Negocios Internacionales

AUTORES

Fernández Maldonado Tincopa, Valeria (0000-0001-8967-1932)

Reyes Sánchez, Melissa Geraldly (0000-0001-7265-8854)

ASESOR

Moscoso Cuaresma, Julio Ricardo (0000-0001-5343-3713)

Lima, junio del 2020

DEDICATORIA

“Esta investigación está dedicado a mi papá a quién agradezco por el apoyo brindado es este proceso de titulación y por alentarme a no rendirme a pesar de las dificultades”

Melissa Geraldly Reyes Sánchez

“Esta investigación está dedicado a mis padres porque por siempre confiar en mí, por su constante apoyo y sacrificio a lo largo de mi vida y a mi tío Aquiles por ser mi inspiración en este proceso de titulación”

Valeria Fernández Maldonado Tincopa

AGRADECIMIENTOS

“Agradezco a Dios y a mis padres por apoyarme y alentarme a seguir creciendo profesionalmente, a confiar en mí y en mis sueños y enseñarme que los objetivos se logran a base de perseverancia, a Valeria por ser mi compañera en este proceso de titulación y por toda la dedicación que le ha puesto a la investigación.”

Melissa Geraldly Reyes Sánchez

“Agradezco a mis padres por enseñarme a no rendirme y a que los sueños se logran en base al esfuerzo y dedicación. Al profesor Ricardo por siempre estar a nuestra disposición, compartiendo sus conocimientos y por su paciencia. A Melissa por ser parte del equipo y su constante dedicación para poder culminar la tesis con éxito. Finalmente, a la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas por ser la base fundamental para mi desarrollo profesional.”

Valeria Fernández Maldonado Tincopa

RESUMEN

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo analizar las importaciones de petróleo en el marco del proceso de integración del Perú con la Comunidad Andina de Naciones durante el periodo 2000 - 2010. A lo largo del proceso, se identificó plantear como objetivos conocer el impacto del comercio multilateral entre Perú y la CAN enfocado en las importaciones de petróleo; así como la influencia de las barreras arancelarias y para arancelarias como: las medidas de defensa comercial y los obstáculos técnicos. La metodología utilizada para esta investigación fue de diseño mixto a través del modelo gravitacional. Para el proceso de recolección de información primaria se empleó la búsqueda de antecedentes epistemológicos, bases teóricas y el uso de documentos que contuvieran información estadística. Además, se realizaron entrevistas semi-estructuradas a empresas relacionadas al sector petrolero, al organismo de integración económica (CAN), así como también, entrevistas a expertos en comercio y economía. Por otro lado, para procesar la información se utilizó el *software* Atlas.ti® y Stata 13 bajo la técnica de triangulación de datos, contrastando los antecedentes, la información del marco teórico, el resultado de las entrevistas y el análisis estadístico de las variables de la investigación. Luego de realizar el desarrollo de la investigación se concluyó que la variable que presenta alta influencia sobre las importaciones de petróleo desde la CAN son las barreras arancelarias. El resultado del estudio tiene como fin contribuir a futuras investigaciones, ya sea desde la misma u otra perspectiva.

Palabras clave: importación de petróleo, barreras arancelarias, Comunidad Andina de Naciones, subsidios a los combustibles, integración económica, obstáculos técnicos al comercio.

ABSTRACT

The objective of this research work is to analyze oil imports in the framework of the integration process of Peru with the Andean Community of Nations during the period 2000 - 2010. Throughout the process, it was identified to propose as objectives to know the impact of the multilateral trade between Peru and the CAN focused on oil imports; as well as the influence of tariff and tariff barriers such as: trade defense measures and technical obstacles. The methodology used for this research was of mixed design through the gravitational model. For the process of collecting primary information, the search for epistemological antecedents, theoretical bases, and the use of documents that contained statistical information were used. In addition, semi-structured interviews are conducted with companies related to the oil sector, the economic integration body (CAN), as well as interviews with experts in trade and economy. On the other hand, to process the information, the Atlas.ti® and Stata 13 software will be seen under the technique of data triangulation, contrasting the background, the information of the theoretical framework, the result of the interviews and the statistical analysis of the variables of the research. After carrying out the research, it was concluded that the variable that has a high influence on oil imports from the CAN is the tariff barriers. The result of the study is intended to contribute to future research, either from the same or another perspective.

Key words: oil imports, tariff barriers, Andean Community of Nations, fuel subsidies, economic integration, technical barriers to trade

INDICE

DEDICATORIA	2
AGRADECIMIENTOS	3
ABSTRACT	5
INDICE	6
ÍNDICE DE TABLAS	9
ÍNDICE DE GRÁFICOS	10
ÍNDICE DE FIGURAS	11
LISTADO DE ANEXOS	12
ÍNDICE DE ABREVIATURAS	13
INTRODUCCIÓN	16
CAPÍTULO 1. MARCO TEÓRICO	19
1.1 Antecedentes de la investigación	19
1.2 Revisión de la literatura	20
a. Revisión de literatura científica a nivel internacional	20
b. Revisión de literatura científica a nivel nacional	31
1.3 Marco jurídico	40
a. Comunidad Andina de Naciones (CAN)	40
1.4 Bases teóricas	44
a. Teoría de Integración Económica	44
b. Teoría de Economía de Comercio Internacional	47
c. Teoría del Modelo Gravitacional	49
1.5 Acuerdos del GATT y la OMC	50
1.6 Marco Conceptual	51
a. Aranceles	52
b. Hidrocarburos	52
c. Medidas no arancelarias	54
d. Obstáculos Técnicos al comercio	56
e. Partida Arancelaria	56
f. Precio CIF	57
g. Subpartida Nacional	57
h. Subsidios	57
i. Tipos de bienes	58

CAPÍTULO 2. PLAN DE INVESTIGACIÓN	59
2.1 Situación de la problemática	59
2.2 Problema	78
a. Principal	78
b. Problemas Específicos	80
2.3 Hipótesis	80
a. Hipótesis Principal	80
a. Hipótesis Específicas	81
2.4 Objetivos	81
a. Objetivo Principal	81
b. Objetivos Específicos	81
CAPÍTULO 3. METODOLOGÍA DE TRABAJO	83
3.1 Tipo de la investigación	84
a. Alcance de la investigación	84
b. Diseño de la investigación	84
3.2 Operalización de las variables	86
3.3 Proceso de muestreo: tamaño y selección de la muestra	87
a. Población de estudio	87
b. Tamaño de la Muestra	87
c. Mapeo de Actores Claves (MAC)	88
3.4 Instrumentos metodológicos para el recojo de la investigación	90
a. Primera Etapa: Investigación Cualitativa	90
b. Segunda Etapa: Investigación Cuantitativa	93
3.5 Aspecto éticos	96
CAPITULO 4. DESARROLLO	97
4.1 Herramienta cualitativa: Entrevistas a profundidad	98
a. Perfil de los entrevistados	99
b. Análisis de las entrevistas a profundidad	100
b. Análisis documental	115
c. Análisis biométrico de los papers científicos	129
4.2 Herramienta cuantitativa: Data estadística	132
a. Análisis del modelo gravitacional	134
b. Descripción de las variables	135
c. Análisis estadístico	137
d. Discusión de hipótesis	146

CAPITULO 5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	148
5.1 Conclusiones	148
5.2 Recomendaciones para futuras investigaciones	150
5.2 Recomendaciones para el sector	150
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	151
ANEXOS	161
Anexo 1. Matriz de Consistencia.	161
Anexo 2. Estructura de entrevista semi-estructurada a empresas	163
Anexo 3. Estructura de entrevista semi-estructurada a la CAN	166
Anexo 4. Estructura de entrevista semi-estructurada a Instituciones del Estado	169
Anexo 5. Validación de instrumentos de recolección de información	172
Anexo 6. Carta de presentación a representante de Petroperú	174
Anexo 7 Matriz de Búsqueda por Palabra Clave	175
Anexo 8. Entrevistado N°1	176
Anexo 9. Entrevistado N°2	180
Anexo 10. Entrevistado N°3	184
Anexo 11. Entrevistado N°4	188
Anexo 12. Entrevistado N°5	192
Anexo 13. Entrevistado N°6	196
Anexo 14. Entrevistado N°7	200

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N°1. Matriz de documentos internacionales que forman parte de la revisión de literatura.	36
Tabla N°2. Matriz de documentos nacionales que forman parte de la revisión de literatura.	39
Tabla N°3. Formas de integración económica	46
Tabla N°4. Petróleos seleccionados para el trabajo de investigación	54
Tabla N°5. Clasificación por capítulos de las medidas no arancelarias	55
Tabla N°6. Estructura de clasificación arancelaria	56
Tabla N°7. Tipos de bienes económicos	58
Tabla N°8. Exportaciones de Petróleo al mundo y variación porcentual por año	59
Tabla N°9. Importaciones de petróleo del mundo y variación porcentual por año	61
Tabla N°10. Ranking de los 15 principales países exportadores de la partida 270900 al mundo entre el periodo 2001 al 2010	63
Tabla N°11. Ranking de los 10 principales países importadores de la partida 270900 desde el mundo entre el periodo 2000 al 2010	66
Tabla N°12. Exportaciones de petróleo de la Comunidad Andina vs mundo desde el año 2001 al 2010.	68
Tabla N°13. Exportaciones de petróleo entre los países miembros de la Comunidad Andina entre los años 2001 al 2010	70
Tabla N°14. Importaciones de petróleo entre los países miembros de la Comunidad Andina entre los años 2001 al 2010.	72
Tabla N°15. Empresas peruanas importadoras de petróleo entre los años 2010 al 2010	77
Tabla N° 16. Operalización de las variables	86
Tabla N° 17. Mapeo de Actores	89
Tabla N° 18. Características de selección para entrevistados	92
Tabla N° 19. Perfil de los entrevistados	92
Tabla N° 20. Perfil de las bases de datos	95
Tabla N° 21. Alcance del desarrollo de la investigación cualitativa y cuantitativa	98
Tabla N° 22. Perfil profesional de los entrevistados	99
Tabla N° 23. Matriz de documentos relacionados a las medidas de defensa comercial de los países miembros de la CAN	116
Tabla N° 24. Matriz de documentos relacionados a las medidas de protección al comercio de los países miembros de la CAN	122
Tabla N° 25. Clasificación de variables	135
Tabla N° 26. Análisis del modelo gravitacional a través de Stata 13	140

ÍNDICE DE GRÁFICOS

<i>Gráfico N° 1.</i> Distribución porcentual de los antecedentes de la investigación.	20
<i>Gráfico N° 2.</i> Exportaciones de petróleo al mundo entre los años 2001 al 2010.	60
<i>Gráfico N° 3.</i> Importaciones del petróleo desde el mundo entre los años 2001 al 2010.	61
<i>Gráfico N° 4.</i> Participación de los 15 principales países exportadores de la partida 2709000 al mundo entre los años 2001 – 2010.	64
<i>Gráfico N° 5.</i> Participación de los 10 principales países importadores de la partida 2709000 desde el mundo entre los años 2001 – 2010.	67
<i>Gráfico N° 6.</i> Exportaciones de petróleo de la Comunidad Andina vs mundo desde el año 2001 al 2010.	69
<i>Gráfico N° 7.</i> Exportaciones de petróleo entre los países miembros de la Comunidad Andina entre los años 2001 al 2010.	70
<i>Gráfico N° 8.</i> Importaciones de petróleo entre los países miembros de la Comunidad Andina entre los años 2001 al 2010.	71
<u><i>Gráfico N° 9.</i> Importaciones de Perú desde el mundo vs Perú desde la CAN entre los años 2001 - 2010.</u>	72
<u><i>Gráfico N° 10.</i> Participación de las importaciones de Perú desde la CAN vs Perú desde otros países entre los años 2001 -2010.</u>	73
<u><i>Gráfico N° 11.</i> Importaciones de Perú desde los países miembros de la CAN entre los años 2001 – 2010.</u>	74
<u><i>Gráfico N° 12.</i> Participación de las importaciones de Perú desde los países miembros de la CAN acumulado desde 2001 – 2010.</u>	74
<i>Gráfico N° 13.</i> Participación porcentual de las empresas peruanas importadoras de petróleo entre los años 2000 al 2010.	787
<i>Gráfico N° 14.</i> Proceso del diseño no experimental aplicado al presente estudio.	854
<i>Gráfico N° 15.</i> Vista de red de variables que forman parte del proceso de integración entre los países miembros de la CAN enfocado en el mercado petrolero obtenida de las entrevistas a expertos.	100
<i>Gráfico N° 16.</i> Vista de red de “Barreras arancelarias al mercado petrolero”.	1043
<i>Gráfico N° 17.</i> Vista de red de “Medidas de defensa comercial aplicado al petróleo”.	1076
<i>Gráfico N° 18.</i> Vista de red de “Obstáculos técnicos al comercio”.	11211
<i>Gráfico N° 19.</i> Vista de red de “Análisis documentario en relación con las medidas de defensa comercial”.	1176
<i>Gráfico N° 20.</i> Vista de red de “Análisis documentario en relación con las medidas de protección al comercio”.	1243
<i>Gráfico N° 21.</i> Vista de red de “Análisis biométrico de coocurrencia en relación con los papers de investigación obtenidos de SCOPUS”.	1308
<i>Gráfico N° 22.</i> Vista de red de “Análisis biométrico de coocurrencia en relación con los papers de investigación obtenidos de EBSCO”.	1319

ÍNDICE DE FIGURAS

<i>Figura N° 1. Estructura de precios de los productos derivados del petróleo en Tailandia</i>	<i>23</i>
<i>Figura N° 2. Estructura de precios ex planta – precio de oportunidad.....</i>	<i>32</i>
<i>Figura N° 3. Esquema general del fondo de estabilización de precios de los combustibles.</i>	<i>33</i>
<i>Figura N°4: Los países miembros, países asociados y países observadores de la CAN.....</i>	<i>40</i>
<i>Figura N°5: Línea de tiempo de los antecedentes más relevantes de la CAN.....</i>	<i>41</i>
<i>Figura N° 6. Mapa de los países miembros de la CAN. Elaboración propia.</i>	<i>87</i>
<i>Figura N° 7. Porcentaje de volumen importado de países provenientes de América Latina (2000-2010).</i>	<i>137</i>
<i>Figura N° 8. Diagrama de flujo de petróleo en el Perú.....</i>	<i>138</i>
<i>Figura N° 9. Portal web CEPALSTAT.....</i>	<i>139</i>
<i>Figura N° 10. Porcentaje de participación de hidrocarburos en el mercado interno.....</i>	<i>142</i>

LISTADO DE ANEXOS

Anexo N° 1. Matriz de consistencia	160
Anexo N° 2. Estructura de entrevista semi-estructurada a empresas	162
Anexo N° 3. Estructura de entrevista semi-estructurada a la CAN	165
Anexo N° 4. Estructura de entrevista semi-estructurada a instituciones del estado	168
Anexo N° 5. Validación de instrumentos de recolección de información	171
Anexo N° 6. Cartas de presentación de representantes de Petroperú.....	173
Anexo N° 7. Matriz de búsqueda por palabras claves.....	174
Anexo N° 8. Entrevistado N°01	175
Anexo N° 9. Entrevistado N°02	179
Anexo N° 10. Entrevistado N°03	183
Anexo N° 11. Entrevistado N°04	187
Anexo N° 12. Entrevistado N°05	191
Anexo N° 13. Entrevistado N°06	195
Anexo N° 14. Entrevistado N°07	199

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

ALC: Acuerdo de Libre Comercio

ANH: Asociación Nacional de Hidrocarburos.

APEC: Asia – Pacific Economic Cooperation

API: Gravedad API

BCRP: Banco Central de Reserva del Perú

CAN: Comunidad andina de naciones

CIF: Cost, Insurance and Freight

DAM: Declaración Aduanera de Mercancía

DGH: Dirección General de Hidrocarburos.

FAO: Food and Agriculture Organization

FEPC: Fondo de Estabilización de Precios de Combustible

FOB: Free on Board

GATT: General Agreement on Tariffs and Trade

ICC: Cámara de Comercio Internacional

MEF: Ministerio de Economía y Finanzas

MINCETUR: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo

MINEM: Ministerio de Energía y Minas.

MS: Medidas Sanitarias

MSF: Medidas Sanitarias y Fitosanitarias

MSNM: Metros sobre el nivel del mar

OMC: Organización Mundial del Comercio

OMI: Organización Marítima Internacional

OPEP: Organización de países exportadores de petróleo

OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos

OTC: Obstáculos técnicos al comercio

NCM: Nomenclatura Común del Mercosur

PMA: Países Menos Adelantados

PBI: Producto Bruto Interno

PPI: Precio de paridad de importación

RAE: Real Academia de la Lengua Española

S: Azufre

SGP: Sistema Generalizado de Preferencias

SIICEX: Sistema Integrado de Información de Comercio Exterior

SUNAT: Superintendencia Nacional de Administración Tributaria

TAN: Número de acidez total

TLC: Tratado de Libre Comercio

TLCUEM: Tratado de Libre Comercio entre la UE y México

TM: Toneladas métricas

TN: Toneladas

UE: Unión Europea

UK: United Kingdom

INTRODUCCIÓN

Desde el siglo XX la actividad de extracción petrolera comenzó a tener mayor trascendencia en los mercados globales debido principalmente al incremento de medios de transporte, en especial por el uso de automóviles. Este recurso energético no renovable es considerado como uno de los más importantes a nivel internacional ya que sirve como una de las fuentes primarias para la generación de energía, electricidad, transformación de bienes industrializados y como principal insumo para el funcionamiento de los medios de transporte, entre otros, aportando así el 40% de la energía total.

A nivel internacional, los mercados que lideran la exportación de petróleo son Rusia, los países del Medio Oriente, Canadá y Estados Unidos. Entre ellos se concentra alrededor del 50% de las exportaciones al mundo de este bien (Trademap, 2019). América Latina también cuenta con productores y exportadores de petróleo, entre ellos destacan los países de Venezuela, Brasil, Colombia y Ecuador lo que ha generado que la venta de esta materia prima signifique la principal fuente de ingresos de los países en mención.

En los últimos años, se ha detectado oportunidades de mejora en el mercado de petróleo de América Latina como por ejemplo las inversiones en nuevas tecnologías con el objetivo de mejorar la calidad de esta materia prima. Asimismo, la integración económica entre países latinoamericanos ha permitido generar mayor consumo entre ellos y dejar de depender de los países considerados del primer mundo, como es el caso de los países que conforman la CAN. Sin embargo, se ha identificado que a pesar de haber ingresado en vigencia hace cinco décadas, la derogación arancelaria para la partida del petróleo en nuestro país entró en vigor a partir del año 2006.

Para entender el comercio en el sector petrolero en el marco de la CAN, es necesario analizar el comportamiento del sector por cada país integrante. El sector petrolero en Colombia es considerado como una de las principales fuentes de sostenimiento económico del país y esto se ve reflejado en la significativa participación en el PBI colombiano, así como los eficientes regímenes legales, reglamentarios y contractuales que también han contribuido en su crecimiento. Es importante señalar que Colombia se dedica a la exportación de petróleo como actividad principal.

El sector de petróleo en la economía ecuatoriana es considerado como fuente principal de ingresos debido a la alta dependencia estatal hacia los ingresos petroleros, siendo el petróleo el primordial recurso de exportación. Es importante señalar que, debido a la

volatilidad de los precios internacionales del petróleo, esta economía se ha visto afectada ya que los precios del petróleo ecuatoriano son menores a los precios de referencia que se manejan en los mercados globales. Con respecto a Perú y Bolivia, ambas economías se caracterizan por ser los principales importadores de crudo en América Latina. En el año 2018, el sector petrolero contribuyó con el 1.4% del PBI peruano.

La presente investigación pretende analizar el potencial comercio multilateral en la industria del petróleo en el marco del proceso de integración de Perú en la CAN conformado por Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia. Se analizará la Nomenclatura Común del Mercosur 2709.00.00.00 durante los años 2000 a 2010.

De esta forma, para el desarrollo de la presente investigación, se presentan cinco capítulos, en los cuales se proporcionará información de carácter cualitativo y cuantitativo, basados en fuentes nacionales, internacionales tales como autores destacados, revistas indexadas, investigadores de universidades nacionales e internacionales, entidades de prestigio, actores de la industria petrolera, entre otros, con el objetivo de obtener un análisis detallado.

En el primer capítulo, se explicará acerca de los antecedentes de la investigación relacionados a los acuerdos regionales, la desgravación arancelaria, la industria petrolera, la integración económica, las medidas de defensa comercial y los obstáculos técnicos al comercio.

En el segundo capítulo, se expondrá acerca del plan de investigación en donde se contextualizará la situación de la problemática en la industria petrolera en el marco del proceso de integración de Perú en la CAN y la importancia de esta investigación. Además, se expondrá la formulación del problema, hipótesis, los objetivos, los cuales se relacionan con el impacto del comercio bilateral y la relación entre las medidas de defensa comercial y los obstáculos técnicos en la industria del petróleo entre los países miembros de la CAN.

En el tercer capítulo, se tratará la metodología de trabajo de la presente investigación para el cual se explicará el alcance, diseño de la investigación, operacionalización de las variables de estudio, población y tamaño de muestra, así como los diversos instrumentos metodológicos a utilizarse para el recojo de la investigación.

En el cuarto capítulo, se presentará el desarrollo cualitativo y cuantitativo los cuales abarcan las entrevistas a profundidad a expertos en el tema los cuales incluye a las empresas que se dedican a importar petróleo, miembros de la CAN y a instituciones del Estado que son

partícipes de esta industria. Luego de esto, se llevará a cabo el análisis cuantitativo, siguiendo el marco metodológico de la teoría gravitacional, de acuerdo con los objetivos e hipótesis planteados.

En el quinto capítulo, se llevará a cabo la discusión de resultados en base a los objetivos planteados; además, de analizarlos junto con la hipótesis general y las específicas.

Finalmente, se mostrará las conclusiones y recomendaciones para futuras investigaciones para los actores de la industria petrolera, de acuerdo con los resultados obtenidos de la presente investigación con el fin de brindar soporte a la toma de decisiones en esta industria y que sea un *win-to-win* para cada uno de los *stakeholders* involucrados.

CAPÍTULO 1. MARCO TEÓRICO

La presente investigación tiene como finalidad analizar los factores que influyeron en la industria del petróleo en el marco del proceso de integración de Perú en la CAN durante los años 2000 al 2010. Para ello, es necesario realizar una revisión de la literatura científica para comprender los diferentes comportamientos del petróleo entre los países socios. En segundo lugar, se definirá las bases teóricas relacionadas a las teorías de comercio internacional, teorías de integración económica, desviación y creación del comercio y el acuerdo general sobre comercio y aranceles. Por consiguiente, se delimitará el marco conceptual con las definiciones de los tipos de petróleo comercializados entre los países miembros los cuales serán material de estudio, también se definirá los aranceles, tipos de bienes y en qué categoría se encuentra el petróleo, así como la descripción de la partida arancelaria, barreras arancelarias y no arancelarias, obstáculos técnicos al comercio, el acuerdo de la CAN, entre otros. Por último, se desarrollará el planteamiento del problema

1.1 Antecedentes de la investigación

Es necesario definir el significado de revisión de la literatura científica para comprender en que consiste el desarrollo del presente punto. Dankhe (1986) citado por Hernández, Fernández y Baptista (1997, p. 39), la revisión de la literatura está basada en examinar e identificar las diferencias existentes entre la teoría y las investigaciones anteriores. Asimismo, sugiere una respuesta a las preguntas de investigación; o bien, provee una orientación a seguir dentro del planteamiento del estudio.

Según lo mencionado, los antecedentes que se expondrán en el presente capítulo son considerados como parte importante para el desarrollo de la investigación y serán base para la generación de conocimiento en el tema a estudiar.

A su vez, se mencionarán estudios que hayan analizado el comportamiento del mercado petrolero en cada economía, así como las variables de investigación: aranceles, defensa comercial (subsidios) y obstáculos técnicos al comercio (normas técnicas). Además, se explicará cómo está compuesta la industria de petróleo, partiendo del análisis de las importaciones y exportaciones de los países miembros.

Para comprender cada una de las investigaciones relacionadas al tema expuesto la revisión de literatura se divide en dos campos: estudios internacionales y estudios nacionales.

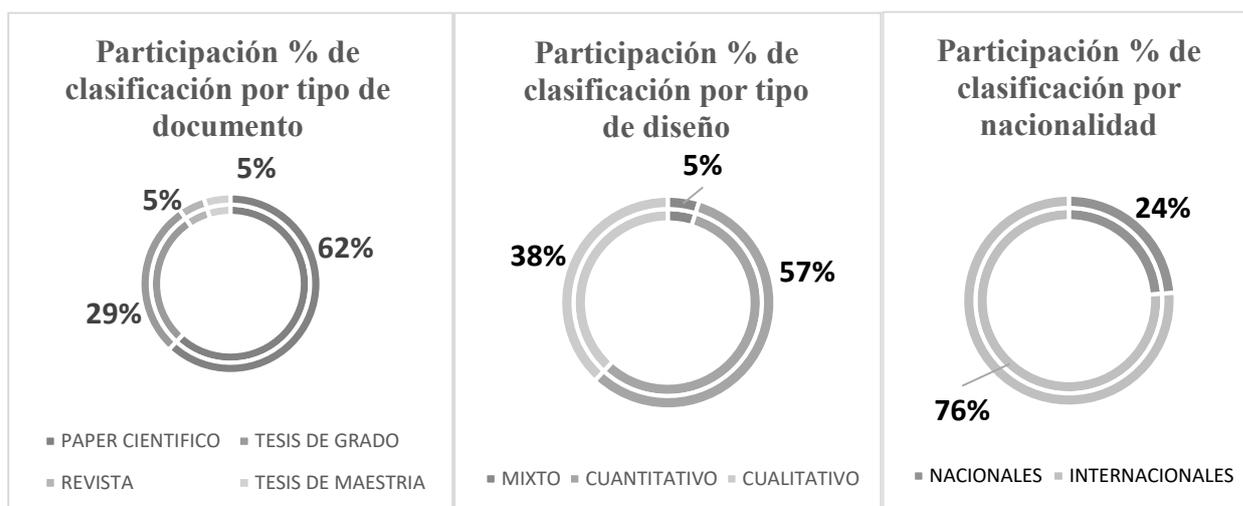


Gráfico N° 1. Distribución porcentual de los antecedentes de la investigación. Elaboración propia.

Como se puede observar en el gráfico N°01, la revisión de la literatura consta de 21 investigaciones que ayudarán a identificar el problema y validar las hipótesis del presente estudio. El 76% de las investigaciones provienen de fuentes internacionales, mientras que el resto de las fuentes nacionales. Asimismo, se muestra la clasificación de los estudios por tipo de diseño de investigación donde la participación mayoritaria es cualitativo con 57% basándose el desarrollo en el modelo gravitacional del comercio. Además, se han considerado *papers* científico y tesis de grado como investigación que tienen mayor participación en el presente estudio.

1.2 Revisión de la literatura

a. Revisión de literatura científica a nivel internacional

En primer lugar, la presente investigación fue publicada por la universidad Islámica Internacional de Malasia: *Restricting Biofuel Imports in the Name of the environment: ¿How does the application of WTO rules affect developing countries?* [Restricción de las importaciones de biocombustibles en nombre del medio ambiente: ¿Cómo afecta la aplicación de las normas de la OMC a los países en desarrollo?], escrito por Ahamat y Rahman (2014). En donde se explica el requerimiento de prohibiciones a las importaciones de biocombustibles de países en desarrollo. Las importaciones que son referente a los derivados del petróleo como el biodiesel y bioetanol o aceite de palma, entre otros se producen de forma que existen riesgos elevados en contra de la protección ambiental y

violación de los derechos humanos. En la presente publicación, se informa que no existe régimen vigente para el comercio de biocombustibles dentro de la Organización mundial del comercio. Por lo tanto, cualquier limitación a dicha comercialización se preside por los regímenes comerciales existentes, incluido las medidas arancelarias y para – arancelarias. Sin embargo, los regímenes existentes de la Organización mundial del comercio siguen siendo improcedentes para garantizar que las medidas contra la materia prima y los productos de biocombustibles se hayan producido de manera sostenible. El uso de estas medidas que no son respaldadas por reglas definitorias precisas crea incertidumbre al no conocer si realmente sirven a objetivos proteccionistas en lugar de ser utilizados como objetivos a nivel social o ambiental. El aporte a la investigación se basa en conocer el contexto internacional acerca de las restricciones ambientales aplicada a productos derivados del petróleo crudo e identificar cuáles son las entidades a nivel global y cuáles son las restricciones que se deberían aplicar. Los autores concluyen que, con respecto a obstáculos técnicos relacionados al medio ambiente, aún no existen barreras que impidan el comercio del petróleo y sus derivados.

La segunda investigación, analiza la aplicación de subsidios al mercado de combustibles y petróleo es el artículo de la editorial *The Energy Journal: Fuel Subsidies, the oil market and the world economy* [Subsidios a los combustibles, el mercado del petróleo y la economía mundial], escrito por Balke, Plante y Yucel (2015). Determina los efectos de los subsidios a los países productores de petróleo en el mercado internacional. Para ello, se realizó el análisis donde se encontró que la eliminación de los subsidios, aplicado a los precios de los combustibles, se reduciría el precio mundial del crudo en un 6% incrementando el bienestar de manera inequívoca de los países importadores de petróleo. El proceso para determinar este hallazgo es la calibración de modelos de dos países donde uno representa al país exportador subsidiado por el estado y el otro es el país importador de petróleo y entre las variables a analizar se utilizó el precio de petróleo mercado, precio de petróleo subsidiado, producción de petróleo, PBI y el bienestar del estado. Los autores demuestran que las medidas de defensa aplicadas entre los países impactan en los precios finales de los derivados del petróleo afectando a la economía de un país.

El tercer hallazgo que estudia el comercio del petróleo y el gas natural entre la Unión Europea y los Estados Unidos a través de la Asociación transatlántica para el comercio y la inversión que aún no se encuentra vigente, es el artículo publicado por la Academia Polaca de Ciencias, Polonia: *The trade of energy commodities between the European Union and the*

United States – crude oil and natural gas [El comercio de productos energéticos entre la Unión Europea y los Estados Unidos: petróleo crudo y gas natural] escrito por Olkusi, Szurlej y Tora (2016). La investigación analiza los cambios en el precio que se producen al eliminar las restricciones para las exportaciones de petróleo de Estados Unidos hacia la Unión Europea generando expectativas positivas o negativas de impacto en el sector energético para ambos mercados. Los autores concluyeron que las restricciones que influyen en el intercambio comercial entre dos países generan un impacto negativo en las economías de los países.

El cuarto estudio contempla la situación ambiental con respecto al petróleo y su impacto en la protección de los océanos. El artículo fue publicado por la universidad estatal de Kazán, Rusia: *The international law of the world ocean protection from oil pollution* [El derecho internacional de la protección mundial de los océanos contra la contaminación por petróleo], escrito por Valiullina y Adbullin (2018). Se definen las principales fuentes de petróleo y productos derivados del petróleo, que ingresan a los mares y océanos con la finalidad de ser transportados en buques petroleros a los diferentes destinos a nivel internacional. Asimismo, este proceso de transporte conlleva a generar mayor control para evitar derrames de petróleo como lo que sucedió en el año 2010 donde se derramó 5 millones de barriles de petróleo cayeron en el mar del Golfo de México generando con ello contaminación difícil de remover de las aguas marinas. Sin embargo, la convención internacional sobre responsabilidad civil por daños debido a la contaminación de petróleo decretó en la convención de 1982, en el artículo 119 que los estados están involucrados y obligados a proteger y preservar el medio marino para garantizar la seguridad ambiental universal por ello los países cooperan en el desarrollo de normas, reglamentos y desarrollos para minimizar el riesgo latente de contaminación en el proceso de transporte. Los autores comprueban la existencia de obstáculos para la comercialización de petróleo a nivel internacional, por lo cual los estados y empresas deben tener en cuenta para su implementación y posterior comercialización.

El quinto estudio fue publicado por la universidad de Chiang Mai University, Tailandia: *Impact of petroleum products subsidization to energy demand in Thailand* [Impacto de la subvención de productos derivados del petróleo a la demanda energética en Tailandia]. Escrito por Muangjai, Wongsapai y Damrongsak (2017). El cual explica a través de series de tiempo cuales son los patrones de elasticidad en el precio y demanda de los productos derivados del petróleo centrado en la subvención para la gasolina y gas natural.

Asimismo, se expone la estructura de precios del petróleo que manejan en Tailandia. Los impuestos son determinados por el gobierno, los subsidios aplicados son impuestos por el Fondo de petróleo para estabilizar la volatilidad del precio y el fondo Encon promueve la conservación de la energía y energía renovables.

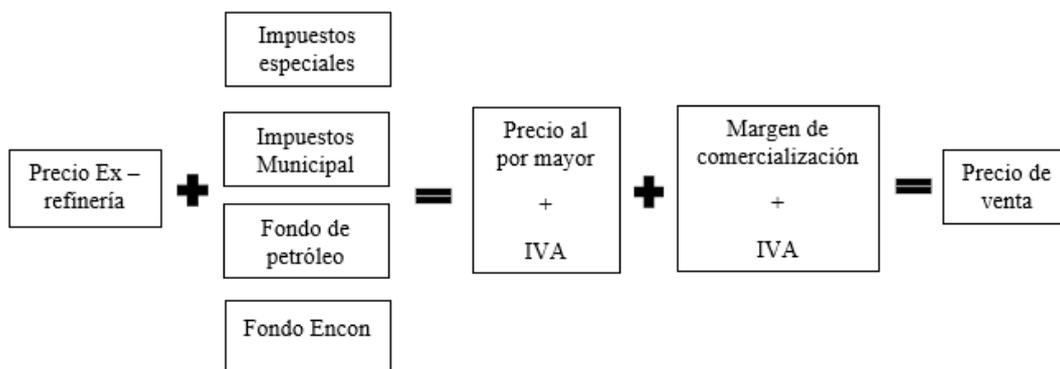


Figura N° 1. Estructura de precios de los productos derivados del petróleo en Tailandia

Para evaluar el impacto de las subvenciones sobre los precios finales se tomaron los datos de tres periodos de tiempo entre 1990 y 2016: (i) precios antes de la subvención, (ii) precios subvencionados y (iii) precios semi-subvencionados. Utilizaron la prueba T y la formula de elasticidad de precios de la demanda para conocer su impacto, como resultado se obtuvo que los precios eran elásticos antes del periodo de subvención, mientras que en el periodo de subvención los precios se volvieron inelásticos y en el periodo semi-subvencionado los precios regresaron a ser elásticos esto confirma la adaptabilidad del consumidor frente a los cambios en el precio final. Los autores concluyen que la volatilidad de los precios del petróleo y las subvenciones económicas están relacionadas, por lo que afectan o benefician la economía de los países partícipes.

El sexto estudio responde al tema de investigación acerca del *Régimen de hidrocarburos regulatorios y fiscales de Colombia: explicar el éxito de Colombia y los retos futuros*. [Colombia's regulatory and fiscal hydrocarbons regime: explaining Colombia's success and the challenges ahead]. Publicado por la revista de derecho mundial de energía y negocios y escrito por Bellorín (2012). Es importante indicar que la investigación está calificada con Q2. La economía colombiana no está basada en el petróleo sino en la diversificación de sus recursos. Sin embargo, para fortalecer uno de los pilares importantes en las industrias estableció el funcionamiento de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (AHN), el cual tiene la responsabilidad de administrar las reservas y los recursos,

establecimiento del precio de exportación de petróleo, solidificar los mecanismos contractuales como el pago de alquiler, derecho de los altos precios de petróleo, derechos económicos sobre pruebas de producción, participación en la producción y transferencia de tecnología. Asimismo, explica el porcentaje de regalías aplicadas en relación con el petróleo pesado, gas natural y los hidrocarburos no convencionales. Según la Ley n°141 de 1994, la tasa de regalías por el gas natural y aceite pesado producido en tierra y mar se aplica un descuento del 20% y 25% respectivamente y un descuento de 40% si es producido en altamar con profundidad mayor a 1,000 pies. Además, la Asociación Nacional de Hidrocarburos realiza un derecho de pago económico cuando los precios *West Texas intermediate* suben por encima del precio base que está relacionado a diferentes gravedades del petróleo crudo. Todos los beneficios otorgados por el estado colombiano permiten que las inversiones relacionadas a la exploración, explotación, procesamiento y comercialización se vuelvan más atractivas para los inversionistas, por lo que Colombia posee uno de los regímenes fiscales y contractuales más atractivos de la región. El autor evidencia que existe un manejo de subvenciones, regalías y beneficios que otorga el estado colombiano al mercado de hidrocarburos siendo este país uno de los integrantes de la CAN. Asimismo, está es una medida de defensa comercial para mantener el control del mercado a través de la Asociación Nacional de Hidrocarburos.

El séptimo estudio está relacionado con las “Exportaciones de Colombia en relación con cantidades y precios internacionales desde 1994 – 2014”, escrito por Bohórquez (2017) y publicado por la Universidad del Rosario, Colombia. Se explica que las exportaciones de hidrocarburos están consideradas dentro del grupo de exportaciones tradicionales y que Colombia al ser un país con una producción aprox. 1% de la producción mundial, su participación en el control de precios internacionales no es tan relevante como otros países. Sin embargo, es el mercado que mayores utilidades y beneficios genera para el estado. Debido a las fluctuaciones generadas por los precios marcadores a nivel internacional, la economía Colombia es afectada en el aspecto fiscal. Por ejemplo, al caer los precios globales, el dólar aumenta y por ende la moneda local se deprecia, esto afecta a la deuda del país y al aplazamiento del presupuesto general, los reajustes que se realizan también afectan a las regalías porque dejan de percibir, se reduce la producción y como consecuencia existe una disminución de recursos. Otra forma de afectar las fluctuaciones de precios, son las ventas de petróleo y sus derivados, se ha dado situaciones que el PBI se ha reducido a causa de ellos, la producción también disminuyó por la caída de precios y con ello las exportaciones de crudo también se reducen. Para realizar el análisis cuantitativo a través de correlaciones

lineales se tomó variables como ingreso por exportaciones totales, ingreso por exportaciones de crudo, precios internacionales, cantidad de petróleo producido y cantidad de petróleo exportado durante un rango de tiempo de veinte años. Finalmente, como resultado se obtuvo que los cambios en la cantidad exportada y los ingresos a las exportaciones están muy relacionados con la producción y esta puede estar afectada por el cambio de los precios. El autor concluye que, si el precio sube o baja las exportaciones del petróleo también varían, por lo que impactaría directamente en la economía de los países participantes.

El octavo estudio fue publicado por la Pontificia Universidad Católica de Ecuador con relación al tema “Impacto precio – producto de reducir subsidios a combustibles en Ecuador – un análisis estructural”, escrito por Orbe (2012). Los subsidios energéticos se aplican a productos procesados del crudo como son el GLP, Diésel, gasolina extra, gasolina súper, entre otros. Para realizar el análisis, primero se identificó los canales que al reducir los subsidios inciden en la economía ecuatoriana, impacto a las empresas, influencia en transporte y distribución, efecto en los ingresos y gastos gubernamentales. Además, las características de un subsidio deben apelar a la temporalidad, focalización, eficiencia, transparencia y sostenibilidad, los cuales son necesarios para desarrollar de forma exitosa la política de subsidios. La metodología que emplean es analizar los precios internacionales versus los precios que están manejando para determinar la brecha, luego la determinación se realiza mediante fórmula que incluye costos de producción e importación, precio de venta al público y producción consumida. También, se afirma que los subsidios son necesarios para su economía debido a que Ecuador no posee soberanía energética por ende debe importar crudo para poder abastecer el mercado interno. Sin embargo, los precios de mercado son menores a los precios manejados por los países fronterizos como Perú y Colombia, esto es debido a que existe mayor porcentaje de beneficios económicos otorgados a lo largo de la cadena logística. Para determinar su impacto se ha trabajado a través de modelos de equilibrio parcial, matriz insumo – producto y modelo de equilibrio general; como resultado se obtuvo que es necesario aplicar una reforma de subsidios para nivelar los precios debido a que el canal con mayores beneficios económicos es sector de transporte y almacenamiento los cuales perciben un 37% de los subsidios aplicados. El autor aporta con explicar los modelos de subsidios aplicados en Ecuador, su impacto en los precios finales de los consumidores, así como también identificar las medidas de defensa comercial que aplica Ecuador dentro del mercado de petróleo.

El noveno estudio fue publicado por la revista de política y economía forestal: *Determinants of forest product group trade by gravity model approach: A case study of China* [Determinantes del comercio de productos forestales grupo de enfoque de modelo de gravedad: Un estudio de caso de China], escrito por Muhammad, Liu, Khalid y otros (2020). El enfoque de modelo de gravedad aplica sobre un grupo de productos forestales asociados a los capítulos 44, 47, 48 y 49 centrado en las importaciones y exportaciones de China en base a una línea de tiempo entre el año 2001 al 2018 y con relación al comercio multilateral sostenido con los países miembros de la OCDE y APEC, los cuales mantienen un alto flujo comercial de los capítulos involucrados en el estudio. Se determina que para realizar el análisis basado en la metodología del modelo gravitacional se utilizan las exportaciones e importaciones en función del PIB, la distancia geográfica, el tipo de cambio, la población, el área bajo el bosque y las variables ficticias, expresado en la siguiente ecuación:

Sin embargo, se requiere analizar la relación entre China con los países que mantenga mayor flujo comercial de exportaciones para los grupos de productos forestales, entre ellos se encuentran Estados Unidos, Japón, Reino Unido, Corea y Canadá. En el caso de importaciones, los países que intervienen son Rusia, Nueva Zelanda, Estados Unidos, Canadá y Tailandia. Además, en modelo será analizado por separado para cada grupo de productos. Sin embargo, para realizar el modelo de gravedad es necesario primero evaluar a las variables a través de la prueba raíz la cual permite establecer una relación potencialmente cointegrada de las variables. Si el resultado determina que las variables son series estacionarias o sea que no varía con el tiempo, se procede aplicar el modelo o de lo contrario se debe aplicar una prueba de co-integración. Los autores concluyen que, para incrementar las exportaciones e importaciones de China, será mejor promover las exportaciones y la importación con países que tienen grandes economías o países cercanos. Asimismo, este modelo utiliza variables como el PBI del país y países miembros, barreras arancelarias, valor importado/exportado de un país, distancia geográfica, entre otras. El aporte para la presente investigación se basa en determinar las principales variables para el análisis cuantitativo las cuales se han mencionado anteriormente, así como la metodología aplicada para el hallazgo de resultados.

Décimo estudio fue publicado por la universidad de Akureyri de Islandia: *Cultural and geographical distance: effects on UK exports*. [Distancia cultural y geográfica: efectos en las exportaciones del Reino Unido], escrito por Kristjánisdóttir, Guðlaugsson, Guðmundsdóttir et al. (2019). Investigación clasificada como Q3. Se basa en demostrar cual es el efecto de la salida de Reino Unido de la Unión Europea a través del impacto de las exportaciones y si

estas se ven afectadas por distancia geográfica y cultura nacional. Además, al hacerse efectivo su salida del brexit las exportaciones se vuelven interesantes al ser analizadas con otros países miembros de la OCDE. Para evaluar, se utilizó la ecuación del modelo gravitacional con el fin de medir el impacto.

El análisis se realizó en función de los principales países miembros de la OCDE en relación con Reino Unido y que cumplan con las variables determinadas para realizar el análisis a través del programa t-statistics. Además, se adaptó la ecuación general del modelo gravitacional para cada uno de los puntos a investigar (distancia geográfica y distancia cultural).

Luego de realizar el análisis de regresión para el modelo distancia geográfica, el autor concluyó que el PBI de los países importadores tiene un impacto positivo en las exportaciones del Reino Unido, pero no en el PBI de Reino Unido. Además, las exportaciones del Reino Unido se ven afectadas negativamente por el tamaño de la población del Reino Unido y la población de los países importadores.

Para el segundo análisis de regresión para el modelo de distancia cultural, el autor concluyó que el PBI de los países importadores tiene un impacto positivo en las exportaciones del Reino Unido. Las exportaciones del Reino Unido se ven afectadas negativamente por el tamaño de la población del Reino Unido y la población de los países importadores. El principal hallazgo es que la distancia geográfica se encuentra afecta a las exportaciones del Reino Unido más que la variable distancia cultural. En cuanto a otras variables, los autores concluyen que las exportaciones del Reino Unido se deben más por el tamaño económico de los países importadores que por el tamaño económico del Reino Unido. El aporte para la investigación es identificar el proceso para analizar el impacto de variables comerciales entre un grupo de países, en este caso se basan en el modelo gravitacional analizado a través de regresión lineal. Debido a esto, se puede utilizar el modelo gravitacional para realizar el análisis entre el comercio de Perú y los países miembros de la CAN.

Décimo primero estudio fue publicado por la universidad del Valle en Cali, Colombia titulado *The Pacific Alliance and the potential effects of a Trans-Pacific Economic Cooperation Agreement without the United States* [La Alianza del Pacífico y los posibles efectos de un Acuerdo de Cooperación Económica Transpacífico sin Estados Unidos], escrito por Raffo, Hernández, Díaz (2018). Investigación clasificada como Q4. El estudio pretende analizar cuáles son las consecuencias de la entrada en vigor del acuerdo TPP sin Estados

Unidos. Es por ello, que se desarrolla un análisis descriptivo de la evolución del comercio para los países de la Alianza del Pacífico en relación con los países firmantes del TPP, para realizar el análisis se utilizó la ecuación del modelo gravitacional entre un determinado rango de años.

Las variables utilizadas son el PBI país “i” y país “j”, distancia representada por el cálculo en kilómetros desde los centros geográficos respectivos, otras variables como capital, población económicamente activa, los países miembros de la AP que son Perú, Colombia, Chile y México; los países miembros del TPP, frontera, lenguaje y margen de error. El análisis se desarrolló a través del programa Stata versión 13 y la interpretación de los resultados es la siguiente: si existe aumento del 1% en el PIB de otros países (socios comerciales de los países miembros de la PA), el flujo comercial aumenta en un 1,2% para Colombia; 1.3% para México; 1.3 para Perú% y 1,3% para Chile. En todos estos casos, los coeficientes mostraron ser significativas. En relación con las variables de distancia, las estimaciones muestran la consecución de efectos esperados para las cuatro economías, es decir, negativos y parámetros significativos; Colombia, alrededor de -1.6; México; sobre -13; Perú, alrededor de 1,2; y Chile; aproximadamente -0.7. Estos resultados son consistentes con la teoría del comercio internacional, es decir, cuanto mayor es la distancia tiende a relacionarse con mayor costo financiero, como seguros y portes, por lo que menor será el flujo de comercio. En el caso de Chile, el impacto es menor ya que este tiene un gran número de acuerdos comerciales y es el país más abierto en el grupo, compensando así a una medida del efecto de la distancia en las corrientes comerciales. El aporte para la investigación se basa en el procedimiento metodológico y las variables aplicadas para calcular el impacto comercial entre los países que mantienen relaciones comerciales.

Décimo segundo estudio fue publicado por la revista de economía mexicana: “Evaluación del Acuerdo de Libre Comercio México-Unión Europea mediante un modelo gravitacional”, escrito por Bacaria, Osorio y Artal (2013). El estudio está basado en analizar la relación comercial entre México y las Unión europea, así como el impacto del total de sus exportaciones con sus socios comerciales. Se utilizó el modelo gravitacional para el desarrollo de la investigación y las variables empleadas fueron PBI, distancia y exportaciones. También se consideraron las relaciones diplomáticas bilaterales manteniendo un valor unitario a partir del año 2000 y 0 para años anteriores entre México y la Unión Europea. La base de datos empleada estuvo en función a 60 países que son destino de las

exportaciones de México durante los años 1994 y 2011. El rango de años cubre seis años antes de la entrada en vigor del acuerdo que fue en el año 2000 y hasta el año 2011 que fue el último año disponible. Los datos de PBI expresados en millones de USD fueron obtenidos a través del Banco Mundial, las exportaciones se obtuvieron de la secretaría de economía, la distancia geográfica se calculó a través de latitudes y longitudes desde la capital de cada país y las variables de relaciones diplomáticas, colonia, lenguaje se le asignó el valor de 1 si comparten las variables y 0 si son indiferentes. Luego de realizar el análisis los autores concluyen que el PBI resulta ser una variable significativa en cuanto al desarrollo de los flujos comerciales, teniendo un gran efecto tanto en el país exportador como el importador. Asimismo, la distancia geográfica representa una elasticidad negativa lo que significa que a mayor distancia el impacto es desfavorable para el comercio debido a los mayores costos de transporte. Por último, la variable relacionada a relaciones diplomáticas que incluye los acuerdos comerciales refleja un efecto positivo en el volumen bilateral de comercio luego de la entrada en vigor del tratado de los países mencionados anteriormente.

Décimo tercero estudio analizó el impacto comercial de los acuerdos internacionales entre sus países miembros, el cual fue publicado por la Universidad de El Salvador: “Modelo gravitacional del comercio exterior, para el análisis de flujos de exportaciones de El Salvador con sus principales socios comerciales”, escrito por Moz (2018). El estudio evaluó el flujo de las exportaciones de El Salvador, explicado por el tamaño de la economía de este a través del PBI de este país, el PBI de cada socio, la distancia entre los socios y de la variable cualitativa TLC a través del modelo gravitacional. El autor concluyó que las variables mencionadas son estadísticamente significativas y tienen un impacto en el flujo de las exportaciones. La relación entre el PBI de El Salvador y los socios comerciales es directamente proporcional., en el caso de la distancia entre los países miembros la relación es inversamente proporcional. En el caso de la variable TLC, se comprobó la firma de los acuerdos con Centro América, China y República Dominicana han contribuido a aumentar el flujo de las exportaciones. Sin embargo, los tratados firmados con México y UE no han contribuido al aumento de las exportaciones hacia estos destinos.

Décimo cuarto estudio analizó el contexto de aplicación del modelo gravitacional en materia de comercio exterior, el cual fue publicado por la Universidad EAFIT Escuela de economía y finanzas: “Contexto de aplicación de un modelo gravitacional a las exportaciones del sector textil-confecciones en el departamento de Antioquía, 2007-2016”, escrito por

Arrieta (2018). El estudio tuvo un enfoque cuantitativo en el cual se analiza el sector textil - confecciones en el departamento de Antioquia – Colombia. La metodología utilizada fue el modelo gravitacional con el objetivo de determinar el flujo comercial del sector. El autor concluye que el PBI de Colombia, PBI de los países socios como Estados Unidos, México, Chile, entre otros, la población, la tasa de cambio bilateral y el TLC con Estados Unidos impactan significativamente en el comercio exportador del sector textil – confecciones en Antioquía. Sin embargo, otros tratados bilaterales no tuvieron un impacto significativo en el análisis. Esto quiere decir que, si bien Colombia también tiene acuerdos comerciales con México, Chile, Corea del Sur, entre otros, esto no quiere decir que beneficie el comercio del sector textil – confecciones en Antioquía.

Décimo quinto estudio analizó el contexto de aplicación del modelo gravitacional en materia de comercio exterior, el cual fue publicado por la Asociación euroamericana de estudios del desarrollo: “Patrones y potenciales del comercio internacional del Perú: enfoque de gravedad”, escrito por Velázquez (2016). El estudio tuvo un enfoque cuantitativo y una muestra representada por 186 países, miembros del APEC y de la CAN, durante 22 años (1990 – 2011) que a través del modelo gravitacional examinó los patrones del comercio internacional del Perú. Las variables que se utilizaron fueron: El PBI de Perú, PBI de sus países socios, distancia, el PBI per cápita de Perú y sus países miembros y variables cualitativas las cuales se definieron en 1 y 0, si pertenecen a la CAN y APEC durante el periodo de investigación. Este análisis se dividió en dos partes, el primer periodo fue de 1990 a 2000 y el segundo del 2001 al 2011 para determinar el impacto de las liberaciones comerciales entre los países. Es así como el autor concluyó que el impacto del PBI y PBI per cápita tiene un coeficiente positivo, mientras que la distancia es negativa siendo estos consistentes con el modelo de predicción del modelo de gravedad tanto para importaciones como exportaciones. Es decía, si existe un aumento de 1% del PBI, el flujo comercial aumenta en 2%, mientras que hay una disminución de 1% en la distancia entre Perú y sus países socios asociada a un aumento entre 2-4% del volumen de comercio entre los países.

Décimo sexto estudio analizó el contexto de aplicación del modelo gravitacional en materia de comercio exterior, el cual fue publicado por la Revista de desarrollo y sociedad: “Los determinantes de las exportaciones colombianas: un análisis empírico con el modelo gravitacional”, Correia (2018). Este trabajo tuvo un enfoque cuantitativo, en donde a través del modelo gravitacional se analiza las exportaciones colombianas y la efectividad de la SGP de la UE, a partir del acuerdo entre los países miembros. Las variables utilizadas fueron: el

PBI de Colombia, PBI de los países miembros de la UE, la distancia y las relaciones comerciales entre los países de la UE. El estudio concluyó que el PBI de los países socios tiene un efecto positivo y significativo en las exportaciones colombianas. En el caso de la distancia, esta tiene un impacto negativo en las exportaciones, esto quiere decir que a mayor distancia las exportaciones de Colombia se reducen. En el caso de las relaciones comerciales el efecto es negativo lo cual indica que las exportaciones de Colombia no se han visto beneficiadas por los acuerdos comerciales entre los miembros de la UE. Esto último se debe a que una vez que se firmaron los acuerdos entre la UE, se eliminaron las barreras arancelarias, por lo que sustituyeron las importaciones de Colombia por otro miembro de la UE.

b. Revisión de literatura científica a nivel nacional

Décimo séptimo estudio examina el análisis de los precios de combustible y su relación con variables macroeconómicas y fue publicado por la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, Perú titulado “Impacto de los precios banda establecidos por el Fondo de Estabilización de los precios de los combustibles derivados del petróleo en el PBI, inflación y deuda pública en el Perú” escrito por Elías (2019). Analiza la efectividad del fondo de estabilización de precios con tres variables macroeconómicas como el producto bruto interno, deuda pública e inflación. Asimismo, se demuestra que existe una relación cercana entre los precios de petróleo y el crecimiento económico dependiendo del uso de combustibles. En el mercado peruano, se creó el Fondo de estabilización de precios que permite regular el mercado petrolífero al existir variaciones en los precios de referencia internacional, pero este modelo no es totalmente efectivo para las regulaciones porque tiene impactos secundarios en otros aspectos. Por ello, se procedió a elaborar el análisis bajo el desarrollo de dos modelos de autocorrección para realizar un comparativo entre los precios internacionales y los precios fijados por el Fondo de estabilización. Como resultado, se obtiene que los efectos de los combustibles se deben por el uso y por movimientos que se presentan en los precios. Con respecto a las variables, la deuda pública evidencia que los precios de combustibles generan estabilidad en los combustibles debido a los subsidios que otorga el estado. El autor concluye que en el país se aplican medidas de defensa comercial para estabilizar el mercado de productos derivados del petróleo.

Décimo octavo antecedente utilizado como referencia para la presente investigación es una tesis de grado publicado por la Universidad Nacional de Ingeniería, Perú titulado:

“Métodos empleados en la supervisión de cargas y descargas de hidrocarburos líquidos en el litoral peruano”, escrito por Chapoñan (2005). Para el desarrollo de la tesis se aplicó el método cuantitativo para los embarques de crudo y descargas en refinerías. Asimismo, utilizó métodos de muestreo representativo, automático y manual de tanques. El objeto de la tesis es demostrar los procesos que se realizan para el transporte de hidrocarburos a través de buques tanqueros y la labor que realiza el inspector independiente. El aporte a la investigación es la explicación a detalle de los requisitos, pasos previos y post que se requieren para el llenado y descarga de los buques tanqueros. Asimismo, los tipos de transporte en buques, barcasas, oleoductos y almacenamiento en tanques atmosféricos, tanques de techo flotante, tanques a presión y tanques refrigerados que se requiere para este recurso natural y sus derivados. El autor concluye que existen diversos requisitos técnicos dentro de la cadena logística internacional para el mercado de petróleo, los cuáles son vistos como obstáculos en el comercio internacional.

Décimo noveno estudio publicado por la Universidad Nacional de Ingeniería, Perú acerca de los “Mecanismos para la estabilización de precios de los combustibles”, escrito por Martinez (2007). La investigación explica cuáles son los mecanismos empleados por el Fondo de estabilización de precios para estabilizar el alza de precios internacionales del crudo y cuál es la estructura de precios de los combustibles aplicados al mercado peruano.

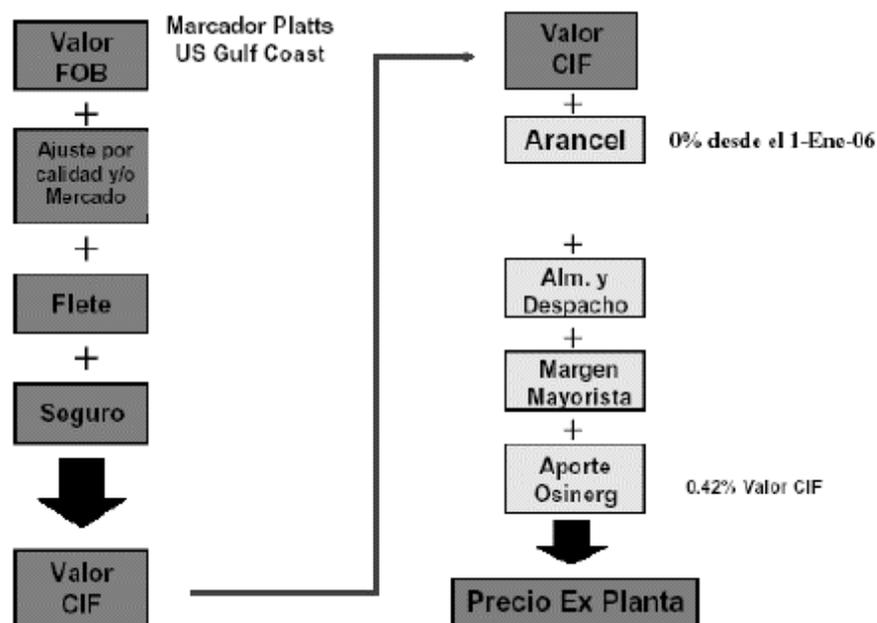


Figura N° 2. Estructura de precios ex planta – precio de oportunidad

Las empresas importadoras y las productoras determinan sus precios en base a costos totales y al precio de oportunidad o conocido como precio de paridad de importación el cual

parte del precio FOB el cual representa el costo del flete pagado desde el país exportados con destino a Perú, se debe cargar seguro de 0.25% sobre la suma del valor FOB + flete. El resultado es el valor CIF el cual este afecto al pago de arancel, a partir del 2006 el arancel fue 0%. A ello, se le suma el gasto de importación que incluye inspección, gasto de puerto y gasto financiero. Adicional, los gastos de almacenamiento y despacho, gestión comercial y el aporte a OSINERGMIN llegando a obtener el precio ex planta.

Con respecto a los mecanismos de estabilización en Perú, han ido actualizándose a través de decretos supremos, el último decreto que cita el autor es el decreto supremo N° 010 – 2004 es cual tiene el propósito de atenuar la extrema volatilidad de precios de combustible a través del Fondo de estabilización de precios de los combustibles. Conformado por los aporte y compensaciones que los productores e importadores efectúen a los precios de los productos y depende si los precios de paridad de importación se encuentran por encima o por debajo de la banda de precios. Además, quién determina la banda de precios es la DGH del MINEM.

Las condiciones que se deben cumplir para aplicar al fondo son si existe una diferencia de 10% o menos entre el PPI y la banda de precios límite inferior aplica el factor de aportación que deben realizar los productores e importadores para el FEPC. En caso la diferencia sea mayor o igual a 10% entre el PPI y la banda de precios límite superior aplica el factor de compensación que debe realizar el fondo a favor de las empresas importadoras y productoras.

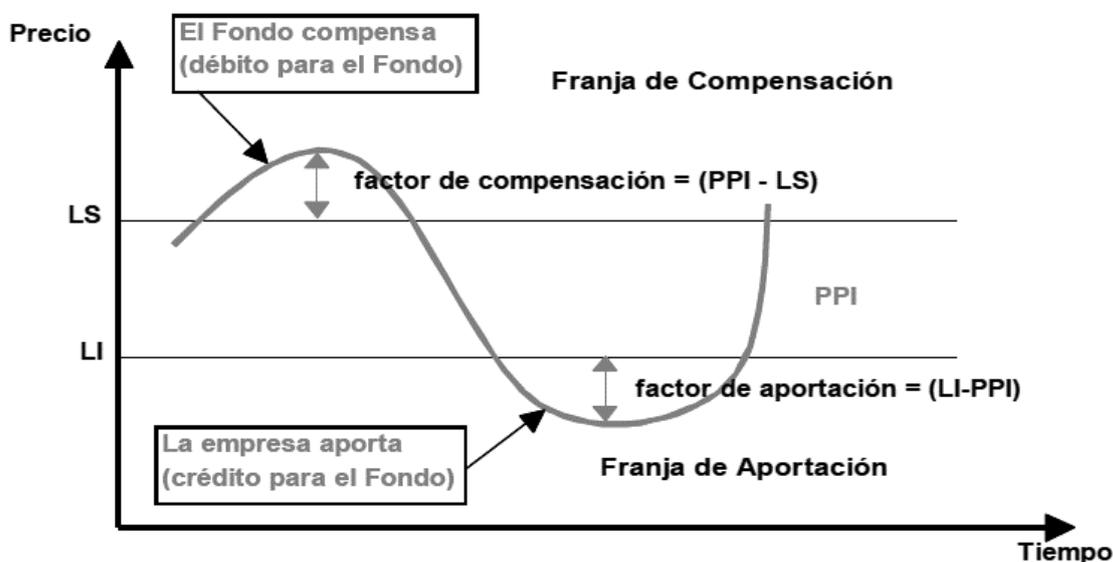


Figura N° 3. Esquema general del fondo de estabilización de precios de los combustibles.

Otro de los mecanismos utilizados para estabilizar los precios es la medida publicada en el Decreto de urgencia N° 003 – 2004, el cual establece que al existir precios un aumento en los precios de referencia internacional existe una disminución en el impuesto selectivo al consumo (ISC) a través del esquema de banda de precios. Cabe resaltar que este mecanismo solo se utiliza en el alza de precios a productos derivados del petróleo y gas natural. Para finalizar, a través de los mecanismos tomados por el estado se ha logrado mantener los precios de los combustibles en tendencia con el comportamiento internacional del crudo dentro del mercado peruano. El aporte que genera este estudio es comprender cuál es la esquemática de los subsidios o beneficios económicos aplicado al petróleo y la estructura de precios sumado a la descripción de los eslabones que la componen. El autor concluye que el mercado peruano establece medidas de defensa en protección de empresas importadoras, comercializadoras de productos derivados del petróleo, así como también consumidores finales más no aplica subsidio a los precios de importación de crudo.

El vigésimo estudio publicado por la Pontificia Universidad Católica del Perú con relación al tema de “Regulación de precios de los hidrocarburos en Perú”, escrito por Bedón (2012). Desde 1993 el mercado petrolero ha gozado de la libre competencia con precios que se rigen a la oferta y demanda. Sin embargo, existen entidades que regulan a través de restricciones y/o beneficios, controles, requisitos entre otras variables para estabilizar el mercado en distintos aspectos. Por lo cual, en el año 1993 se aprobó la Ley orgánica de hidrocarburos – Ley N° 26221 la cual aún se encuentra vigente y es la base para la promoción del desarrollo de las actividades de hidrocarburos sobre la libre competencia y libre acceso a la actividad económica. Asimismo, los subsidios que el estado aplique deben estar canalizado por el tesoro público. Cuando empezó a existir fluctuaciones muy elevadas sobre los precios internacionales y esto afectaba directamente al mercado petróleo se decidió implementar el Fondo de estabilización de precios a los combustibles con sus respectivas medidas de control, permitiendo que Perú presente un crecimiento económico gracias a los subsidios aplicados al mercado. Según el Ministerio de economía y finanzas (MEF), señaló que luego de cuatro años en vigencia se analizó que por cada 100 soles otorgados por concepto de subsidio del fondo solo cinco llegaban a las personas de bajos ingresos. Esto generó que los subsidios otorgados a los productores y empresas importadoras no sea realmente justificable desde el punto de vista social. El autor concluye que las medidas otorgadas por el estado para frenar los elevados precios del petróleo han logrado facilitar su comercialización en Perú. Estos

mecanismos de defensa comercial permiten conocer el impacto de los beneficios del subsidio para el mercado petrolero peruano.

El vigésimo primero estudio publicado por alumnos de la Universidad del Pacífico con relación al tema “El potencial de comercio del acuerdo Transpacífico para el Perú, un enfoque gravitacional” escrito por Rodríguez y Dávalos (2017) establece que el modelo de gravedad es una herramienta que estima el potencial comercio bilateral entre países. Asimismo, utiliza variables como PBI entre los países que realizan algún intercambio comercial, distancia y barreras para probar el modelo gravitacional. Los autores concluyen que el PBI de los países está relacionado con el comercio bilateral entre ellos. Por otro lado, concluyen que las barreras al comercio tienen una relación inversamente proporcional, es decir, la existencia de esta impacta negativamente al comercio. En el caso de la distancia, explica que existe mayor flujo comercial entre países geográficamente cercanos.

Tabla N°1. *Matriz de documentos internacionales que forman parte de la revisión de literatura.*

N°	TEMA	VARIABLE	TIPO DE DOCUMENTO	AUTOR	UNIVERSIDAD / ENTIDAD	DISEÑO	INDEXADA	CUARTIL	FUENTE
1	Restricciones de biocombustibles. Las importaciones en el nombre del entorno: ¿Cómo funciona la aplicación de las normas de la OMC que afectan a los países en desarrollo?	Medidas de protección al comercio	Paper de investigación	Ahamat y Rahman (2014)	Journal of East Asia & International Law	Cualitativo	Si	Q3	Ebsco
2	Subsidios a los combustibles, el mercado del petróleo y la economía mundial	Medidas de defensa comercial	Paper de investigación	Balke, Plante y Yucel (2015)	Energy Journal	Cuantitativo	Si	Q1	Ebsco
3	El comercio de productos energéticos entre la Unión Europea y los Estados Unidos: petróleo crudo y gas natural	Intercambio comercial de petróleo	Paper de investigación	Olkuski, Szurlej y Tora (2016)	Asociación transatlántica para el comercio y la inversión	Cuantitativo	Si	Q3	Web of science (WOS)
4	El derecho internacional de la protección mundial de los océanos contra la contaminación por petróleo	Medidas de protección al comercio	Paper de investigación	Valiullina y Adbullin (2018)	Universidad estatal de Kazán, Rusia	Cualitativo	No	-	Web of science (WOS)
5	Impacto de la subvención de productos derivados del petróleo a la demanda energética en Tailandia	Medidas de defensa comercial	Paper de investigación	Muangjai, Wongsapai y Damrongsak (2017)	Chiang Mai University	Cualitativo	No	-	Scopus
6	Régimen de hidrocarburos regulatorios y fiscales de Colombia: explicar el éxito de Colombia y los retos futuros	Medidas de defensa comercial	Paper de investigación	Bellorín (2012)	Revista de Derecho Mundial de la Energía y de negocios	Cualitativo	Si	Q2	Web of science (WOS)
7	Exportaciones de Colombia en relación con cantidades y precios internacionales desde 1994 – 2014	Intercambio comercial de petróleo	Tesis de grado	Bohórquez (2017)	Universidad del Rosario	Mixto	No	-	Red de repositorios Latinoamericanos

8	Impacto precio-producto de reducir subsidios a combustibles en Ecuador: un análisis estructural	Medidas de defensa comercial	Tesis de grado	Orbe (2012)	Pontificia Universidad Católica del Ecuador	Cuantitativo	No	-	Red de repositorios Latinoamericanos
9	Determinantes del comercio de productos forestales grupo de enfoque de modelo de gravedad: Un estudio de caso de China	Modelo gravitacional	Paper de investigación	Muhammad, Liu, Khalid y otros (2020)	Revista de política y economía forestal	Cuantitativo	Si	Q1	Scopus
10	Distancia cultural y geográfica: efectos en las exportaciones del Reino Unido	Modelo gravitacional	Paper de investigación	Kristjánsdóttir, Guðlaugsson, Guðmundsdóttir et al. (2019)	University of Akureyri, Akureyri, Iceland	Cuantitativo	Si	Q3	Scopus
11	La Alianza del Pacífico y los posibles efectos de un Acuerdo de Cooperación Económica Transpacífico sin Estados Unidos	Modelo gravitacional	Paper de investigación	Raffo, Hernández y Díaz (2018)	Universidad del Valle en Cali, Colombia	Cuantitativo	Si	Q4	Scopus
12	Evaluación del Acuerdo de Libre Comercio México-Unión Europea mediante un modelo gravitacional	Modelo gravitacional	Paper de investigación	Bacaria, Osorio y Artal (2013)	Revista de economía mexicana	Cuantitativo	No	-	Ebsco
13	Modelo gravitacional de comercio exterior, para el análisis de flujos de exportaciones de el salvador con sus principales socios comerciales	Modelo gravitacional	Tesis de grado	Moz (2018)	Universidad de El Salvador	Cuantitativo	No	-	Red de repositorios Latinoamericanos
14	Contexto y aplicación de un modelo gravitacional a las exportaciones del Sector Textil-Confecciones en el Departamento de Antioquía, 2007-2016	Modelo gravitacional	Tesis de maestría	Arrieta (2018)	Universidad EAFIT Escuela de Economía y Finanzas	Cuantitativo	No	-	Red de repositorios Latinoamericanos
15	Patrones y potenciales del comercio internacional del Perú: un enfoque de gravedad	Modelo gravitacional	Paper de investigación	Velásquez (2016)	Asociación Euroamericana de Estudios del Desarrollo	Cuantitativo	Si	Q3	Scopus
16	Los determinantes de las exportaciones colombianas: un análisis empírico con el modelo gravitacional	Modelo gravitacional	Paper de investigación	Correia (2008)	Revista de desarrollo y sociedad	Cuantitativo	Si	Q3	Ebsco

Nota: En la tabla se detalla la relación de los documentos que forma parte de la matriz de revisión de literatura nacional. Elaboración propia (2020).

Tabla N°2. *Matriz de documentos nacionales que forman parte de la revisión de literatura.*

N°	TEMA	VARIABLE	TIPO DE DOCUMENTO	AUTOR	UNIVERSIDAD / ENTIDAD	DISEÑO	INDEXADA	CUARTIL	FUENTE
17	Impacto de los precios banda establecidos por el fondo de estabilización de los precios de los combustibles derivados del petróleo en el PBI, inflación y deuda pública en el Perú	Medidas de defensa comercial	Tesis de grado	Elías (2019)	Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC)	Cualitativo	No	-	Repositorio UPC
18	Métodos empleados en la supervisión de cargas y descargas de hidrocarburos líquidos en el litoral peruano	Medidas de protección al comercio	Tesis de grado	Chapoñan (2005)	Universidad Nacional de ingeniería (UNI)	Cualitativo	No	-	Repositorio institucional UNI
19	Mecanismo para la estabilización de precios de los combustibles	Medidas de defensa comercial	Tesis de grado	Martínez (2007)	Universidad Nacional de ingeniería (UNI)	Cualitativo	No	-	Repositorio institucional UNI
20	Regulación de los precios de hidrocarburos en el Perú	Medidas de defensa comercial	Artículo	Bedón (2012)	Pontificia Universidad católica del Perú (PUCP)	Cualitativo	No	-	Pontificia Universidad católica del Perú (PUCP)
21	El potencial de comercio del acuerdo Transpacífico para el Perú, un enfoque gravitacional	Modelo gravitacional	Paper de investigación	Rodríguez y Dávalos (2017)	Universidad del Pacífico	Cuantitativo	No	-	Ebsco

Nota: En la tabla se detalla la relación de los documentos que forma parte de la matriz de revisión de literatura nacional. Elaboración propia (2020).

1.3 Marco jurídico

a. Comunidad Andina de Naciones (CAN)

La CAN se fundó el 26 de mayo de 1969 con la suscripción del Acuerdo de Cartagena conocido como el tratado constitutivo entre los gobiernos de Bolivia, Colombia, Ecuador, Chile y Perú. Cabe mencionar que Chile oficializa su retiro en el año 1976. Entonces, la decisión tomada entre las economías tuvo la finalidad de alcanzar un desarrollo integral a través del proceso de integración basado en el creciente dinamismo regional que existe entre ellos. Además, existen países asociados a la CAN como son Chile, Paraguay, Uruguay, Brasil y Argentina, los cuales son países que pertenecen al MERCOSUR y ser un país asociado implica que tengan una mayor participación y cooperación entre las instituciones de los grupos económicos. Luego, se tiene como país observador a España que decidió unirse por decisión propia y el cual goza de una participación limitada dentro de la CAN.

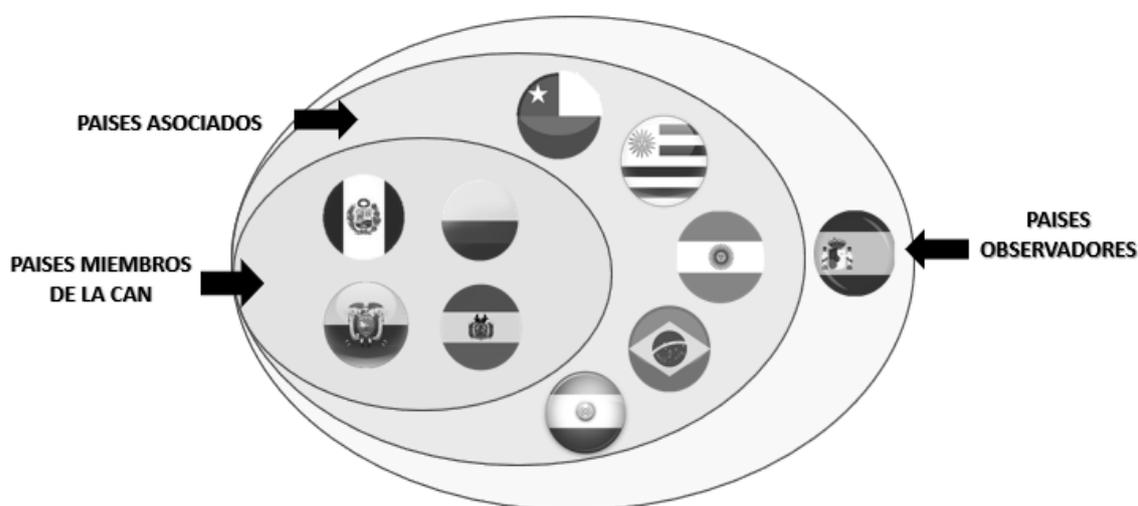


Figura N°4: Los países miembros, países asociados y países observadores de la CAN. Elaboración propia.

Con relación a la historia de la CAN desde sus inicios se han identificado hechos relevantes que guardan relación con el análisis de la presente investigación, los cuales se presentan en el siguiente gráfico.



Figura N°5: Línea de tiempo de los antecedentes más relevantes de la CAN. Elaboración propia.

En el pacto andino se definieron los objetivos de integración andina. Además, cuenta con instituciones y órganos que forman parte del sistema andino de integración en donde se establecieron las políticas y mecanismos que serán desarrollados por los órganos comunitarios en los diferentes ámbitos político, social, cultural, ambiental, comercial, entre otros. El objetivo de la firma del pacto Andino radica en facilitar la libre circulación de personas, bienes, servicios y capitales; impulsar el desarrollo económico en las zonas de integración fronteriza o zona andina de libre comercio. Asimismo, satisfacer las necesidades de infraestructura sanitaria, educación, capacitación laboral y de conservación del medio ambiente. Otro de los objetivos es fortalecer el dialogo y la cooperación entre los países

socios a fin de concretar acciones conjuntas para seguir impulsando la integración andina y el desarrollo económico.

Es importante señalar, que en un principio el modelo económico de la CAN fue basado en las sustituciones de importaciones con el cual se protegía a la producción interna y debido a los problemas de deuda externa, déficit fiscal, recesiones y otros aspectos el modelo económico inicial fue sustituido por un modelo económico de mercados abiertos en cual implica el desarrollo de una política estratégica para la derogación de los aranceles entre los países miembros y con ello conformar la zona andina de libre comercio.

A partir del nuevo modelo económico adoptado a través de la aprobación del diseño estratégico para la orientación del grupo Andino, empezaron las negociaciones para la eliminación de los aranceles los cuales fueron definidos a través de las decisiones publicadas por la Comisión de la Comunidad Andina conocido como el Órgano de dirección y decisión. Con ello, se inició con la derogación de los aranceles aplicados al petróleo respaldado por la Decisión 414, publicado el 31 de Julio de 1997, en el cual todos los productos del universo arancelario generados entre el comercio de Perú y los países miembros queda liberado de aranceles. Sin embargo, a partir del 01 de enero del 2006 se finaliza con la desgravación arancelaria de los productos contemplados en los anexos VI y VII. La partida arancelaria 2709000000 que hace referencia a los aceites crudos de petróleo se encuentra en el anexo VII, por lo cual está incluido dentro del grupo de los productos afectos con arancel 0%.

“A más tardar el 31 de diciembre del 2005, quedarán libres de gravámenes las subpartidas NANDINA que figuran como Anexo VII de la presente Decisión, de acuerdo al siguiente cronograma: 20 por ciento de margen de preferencia al 31 de julio de 1997; y, 100 por ciento al 31 de diciembre del 2005” (Comunidad Andina de Naciones, 1997, p. 2).

La decisión 414 es oficializada a través del decreto supremo N° 014 – 97 ITINCI, mediante el cual establecen el cronograma de liberación de gravámenes de subpartidas arancelarias nandina, el cual fue firmado y publicado el 11 de agosto de 1997 en el Gobierno del presidente Alberto Fujimori Fujimori.

Asimismo, a través del órgano de dirección y decisión se siguieron promulgando más decisiones en beneficio de los países miembros. Actualmente existen más de 800 decisiones publicadas desde los inicios de la CAN y así como fue el caso de la decisión 414 asociada a

las medidas arancelarias existen otras decisiones de la CAN que se vinculan con las medidas no arancelarias como son las decisiones 283 y 330 que guardan relación con subsidios e incentivos aplicados a los miembros de la CAN y las decisiones 660 y 288 que presentan relación con obstáculos técnicos al comercio debido a que regulan las acciones tomadas para los ingresos y/o salidas de bienes dentro de la CAN.

En el caso de la decisión 283, norma para prevenir o corregir las distorsiones en la competencia generadas por prácticas de dumping o subsidios fue publicada el 21 de marzo de 1991 bajo la cual se promulgaron los ámbitos de aplicación para dumping y subsidios, los procedimientos que se deben llevar para aplicar a los beneficios que otorga la CAN y las medidas impuestas. En relación con la investigación, se estaría realizando el análisis para la categoría de subsidios a fin de determinar si la decisión 283 se ve involucrada con la comercialización de petróleo entre los países de la CAN.

Con respecto a la decisión 330, eliminación de subsidios y armonización de incentivos a las exportaciones intra-subregionales, tiene como finalidad derogar los subsidios o incentivos siempre y cuando estos distorsionen la competencia. Además, existen diversos tipos de subsidios como los tributarios, financieros, aduaneros, entre otros; los cuales presentan un ámbito de aplicación y normativas para su control. Esta decisión fue publicada el 31 de marzo de 1993.

Por un lado, la decisión 288, libertad de acceso a la carga originada y destinada por vía marítima dentro de la subregión en la cual se decide eliminar las restricciones de fletamento de los buques, la asignación de rutas, las autorizaciones respectivas para el tránsito entrando en vigor el 21 de marzo de 1991. Por otro lado, se encuentra la decisión 699, Elaboración de Indicadores Ambientales en la Comunidad Andina la cual tiene como objetivo recopilar información estadística ambiental de los cuatro países miembros para emitir reportes de control y/o de resultados acerca de contaminación ambiental a través de indicadores. Esta decisión se publicó el 10 de diciembre del 2008.

Finalmente, se concluye que la cantidad de decisiones involucradas en el proceso de investigación son cinco, las cuales presentan relación con las medidas arancelarias y para arancelarias enfocado en el mercado petrolero.

Tabla N°2. *Matriz de las decisiones de la CAN por categoría*

Categoría	Categorías	Decisiones de la CAN involucradas
Medidas arancelarias	Desgravación arancelaria	Decisión 414
Medidas para arancelarias	Medidas de defensa comercial	Decisión 330
		Decisión 283
	Obstáculos técnicos al comercio	Decisión 288
		Decisión 699

Nota: En la tabla se indica las decisiones de la CAN por categoría en análisis. Elaboración propia.

1.4 Bases teóricas

Hernández, Fernández y Baptista (2014), en su libro “Metodología de la investigación”, explican que se define teoría al conjunto de proposiciones interrelacionadas, capaces de explicar cómo y por qué ocurre determinado fenómeno. Asimismo, Vara (2012) explica que las bases teóricas contienen los fundamentos bibliográficos para comprender temas a profundidad. Aquí es donde se define y desarrolla las definiciones para comprender de forma adecuada las variables de la investigación.

Por lo tanto, se definirán las teorías relacionadas que explican el problema de investigación, la cual consistirá en identificar las variables que tuvieron un impacto en el comercio bilateral de la industria del petróleo entre los países miembros de la CAN, así como la relación entre las medidas de defensa comercial y los obstáculos técnicos al comercio a partir de este acuerdo de integración durante el periodo 2000 – 2010.

De acuerdo con lo expuesto, se procede a analizar cada teoría que se relaciona con la presente investigación con el objetivo de alinear y dirigir el estudio con los conceptos investigados por expertos en el tema.

a. Teoría de Integración Económica

Balassa (1964), establece que la integración económica es la agrupación de diversas economías que buscan concretar una organización económica y comercial a través de la cooperación conjunta y con ello obtener mayores beneficios de los intercambios comerciales y más prosperidad para sus economías. Además, menciona que, existen al menos tres elementos que conforman la teoría de integración económica los cuales son la eliminación

de los obstáculos a los intercambios comerciales entre los países socios, los grados de cooperación entre los miembros y la mejora del bienestar del área integrada. Asimismo, la integración económica es constituida por los acuerdos comerciales preferenciales que implica conceder ventajas comerciales a productos procedentes que conforman el grupo de países miembros.

Según Galduf (2008) quién en su libro “Aproximación teórica y perspectiva histórica” menciona que dentro del proceso de integración económica existen dos factores que lo definen, el primero es la integración positiva que hace referencia a la modificación de instrumentos e instituciones ya existentes, y a la creación de otros nuevos a nivel supranacional, con el fin de que el mercado funcione con suficiente armonía y se promuevan objetivos más amplios de política económica. El segundo, es la integración negativa que hace referencia a la eliminación de obstáculos, restricciones y discriminaciones al movimiento de bienes, servicios y factores productivos (esto es, un proceso de liberalización entre los países que se integran).

Formas de integración económica

Según Petit (2014), el proceso de integración económica consiste en cinco fases que abarca desde la integración más simple a la más compleja según el desarrollo y objetivos que tengan las economías involucradas.

- **Área de libre comercio**, definida como el modelo básico de integración y el cual abarca la eliminación de obstáculos arancelarios y no arancelarios de un grupo de países, manteniendo sus propios regímenes comerciales aplicado a los países terceros, como la aplicación de aranceles.
- **Unión Aduanera**, definida como la segunda fase sumado al área de libre comercio, donde los países miembros eliminan los obstáculos al comercio entre ellos, pero adoptan un arancel exterior común frente a terceros países.
- **Mercado Común**, es una unión aduanera que permite la libre circulación de factores de los países miembros, como la mano de obra, el capital y las empresas.
- **Unión Económica**, definida como la cuarta fase donde se suman mayores beneficios a los estipulados en el mercado común. Esta fase abarca la armonización de políticas macroeconómicas como políticas monetarias y fiscales.

- **Unión Total**, considerado como la última fase, consiste en el proceso completo de integración que abarca la unión económica y política; además de la unificación total de los países socios. Asimismo, existe un parlamento común y política exterior.

Tabla N°3. *Formas de integración económica*

Formas de Integración económica	Libre comercio entre los países socios	Tarifa exterior común	Libre circulación de factores	Armonización de las políticas económicas	Autoridad supranacional común
	A	A + B	B + C	C + D	D + E
1. Área de libre comercio	✓				
2. Unión Aduanera	✓	✓			
3. Mercado Común	✓	✓	✓		
4. Unión Económica	✓	✓	✓	✓	
5. Unión Total	✓	✓	✓	✓	✓

Nota: En la tabla se indica las formas de integración económica. Adaptado de Fundamentos de la Integración económica (Calvo, 2017).

De acuerdo a las forma de integración expuestas, se puede definir que la CAN se encuentra en la fase de mercado común porque entre los beneficios otorgados a los países miembros se encuentra los aranceles, así como la facilitación para inversión extranjera directa, movilización de personas, entre otras. Asimismo, la CAN permite a los ciudadanos que la integran moverse entre los países socios portando solo el documento de identidad nacional.

La teoría explica las diferentes fases del proceso de integración en donde Perú se encuentra en la fase de mercado común en donde ya abarca la fase de eliminación arancelaria la cual entro vigor a partir del año 2006; además de incluir la libre circulación de factores como capital, mano de obra y empresas.

Asimismo, según Calvo (2017), el estudio de los resultados de la integración económica se analiza a través de la teoría de unión aduanera, ya que es considerada una de las formas básicas de la integración. Según Viner (1950), las uniones aduaneras podían producir efectos positivos y negativos. Esta unión conlleva a un trato preferencial de los bienes importados de los países que se abren al comercio y una excluirá a los países que no forman parte de la unión.

El trato preferencial puede producir una creación de comercio, mientras que la discriminación conlleva a una desviación de comercio, los cuales se detallarán a continuación:

Creación y desviación de comercio

Según Viner (1950), la creación del comercio es el reflejo del aumento del volumen comercializado entre países al existir un acuerdo de unión aduanera entre ellos. Por el contrario, se genera desviación al comercio cuando parte de los flujos de importación y exportación que existían antes de la firma del acuerdo de unión aduanera entre cada uno de los países participantes con terceros países, serán sustituidos por importaciones y exportaciones desde y hacia países miembros de la unión, desviándose el comercio hacia las rutas comerciales internacionales preexistentes.

Esto quiere decir que, se crea comercio cuando un miembro de la unión aduanera decide reemplazar un porcentaje de la producción nacional por importaciones de bajo costo de otro miembro. Esto contribuye a generar mayor especialización y competencia en las empresas productoras nacionales como las empresas exportadoras del bien comercializado. Esto implica aumentar el bienestar de los actores participes. Mientras que, se genera desviación del comercio cuando los bienes importados de un proveedor de bajo costo fuera de la unión son reemplazados por proveedores de alto costo pertenecientes a la unión.

De acuerdo con este enfoque, la teoría de creación de comercio tiene relación entre los países miembros de la CAN debido a que estos se benefician mutuamente por la eliminación arancelaria, y también se relaciona con los mercados globales como resultado de la libre competencia de los bienes y servicios. Asimismo, la creación de comercio impacta de forma positiva en el PBI de aquellos países que forman parte de la integración.

b. Teoría de Economía de Comercio Internacional

En las últimas décadas, las teorías de comercio internacional han estado en constante transformación en el ámbito de la ciencia económica con el fin de interpretar los factores involucrados en el proceso de intercambio de bienes dado entre países, así como también las ganancias o pérdidas que puedan obtener de este intercambio.

Estas teorías tenían una característica en común: mantener supuestos los cuales se desarrollan cuando cambian los factores económicos, políticos, comercial, sociales, entre otros. Un claro ejemplo de esto es Smith (1776) en su obra “La riqueza de las naciones”, en

la cual menciona la teoría de la ventaja absoluta en donde se establece el factor de producción trabajo;

“(…) si un país usa este factor en la producción de un bien, y su costo total de producción en términos absolutos fuera inferior con respecto a los costos del otro país, entonces existe una ventaja absoluta para esta nación “(Smith 1776).

Los constantes cambios y el desarrollo del comercio internacional replantaron esta teoría para dar lugar a la teoría de David Ricardo (1817) con su obra “Principios de economía política y tributación”. Esta teoría se conoce como el principio de la ventaja comparativa. De hecho, este modelo resalta la oferta del mercado y las diferencias para la producción de los bienes entre naciones, basados entre sus ventajas naturales y adquiridas.

“(…) cada país exportará productos para los cuales su trabajo es relativamente productivo en comparación con el de sus socios comerciales “(Krugman, Obstfeld, 2006).

Según Carbaugh (2009), el modelo Ricardiano se explica en términos de productividad y la especialización de los países.

“En términos sencillos, el principio de Ricardo de la ventaja comparativa sostiene que el comercio internacional se debe solo a las diferencias internacionales en la productividad del trabajo. La predicción básica del principio de Ricardo es que los países tenderán a exportar aquellos productos en los que su productividad del trabajo sea relativamente alta” (Carbaugh, 2009).

Continuando la línea de tiempo, las teorías contemporáneas de los economistas Bertil Ohlin y Eli Heckscher dan una explicación alterna al modelo Ricardiano:

Este modelo se conoce dentro del mundo económico como la teoría de la dotación de factores al afirmar que la base del comercio es la diferencia de los precios de bienes relativos previos al comercio. Del mismo modo, explica el funcionamiento de los flujos comerciales a través de los factores determinantes de los consumidores y condiciones del mercado.

“De acuerdo con la teoría de la dotación de factores, una nación exportará el producto para el cual utiliza una gran cantidad del factor relativamente abundante. Importará el producto en cuya producción utilice el factor relativamente escaso. Por tanto, la teoría de la dotación de factores pronostica que la India, con su abundancia relativa de trabajo, debe

exportar zapatos y camisas, mientras que Estados Unidos, con su abundancia relativa de capital, debe exportar maquinaria y químicos” (Carbaugh, 2009).

De esta forma se concluye que el mercado petrolero peruano carece de explotación de aceite de petróleo por lo que opta por importar de países cercanos que posean una gran cantidad de este recurso, en este caso los países miembros de la CAN (Colombia y Ecuador).

Asimismo, el modelo de competencia monopolística planteado por Krugman analiza el comercio basado en las economías de escala, en donde empresas con un alto porcentaje de participación en el mercado en comparación con las de bajo nivel de producción. Estas tienen economías de escala y poseen ventajas en costos, precios y calidad.

En el año 1990, Krugman desarrolla nuevos planteamientos acerca de la geografía económica, los costes de transportes y el aporte del comercio internacional a la economía de los países relacionados por acuerdos y tratados.

En esta línea surge el modelo de gravedad como un instrumento de metodología que permite medir los flujos comerciales entre países, el cual se explicará a continuación:

c. Teoría del Modelo Gravitacional

En 1962, el economista Jan Tinbergen propuso el modelo gravitacional del comercio y toma este nombre en base a la ley gravitacional dada por Isaac Newton en 1687, en donde establece que

“(…) La fuerza de atracción de la gravedad entre dos objetos es proporcional al producto de sus masas y disminuye con la distancia que los separa” (Newton 1687).

El modelo inició de la ecuación de la gravedad, en donde la atracción entre dos cuerpos es directamente proporcional a la distancia que los separa, utilizando una constante gravitacional. Esto resulta ser una analogía, en donde los cuerpos son los países; y la distancia que los separa es medida geográficamente y a través de otras variables. De esta forma, el modelo se construye a través de las principales variables de comercio, producción nacional, población, características políticas, culturales y geográficas.

“(…) los modelos de gravedad son como forma de valorar el efecto de los acuerdos comerciales sobre el comercio internacional real: si un acuerdo comercial es eficaz, debe

generar un comercio significativamente mayor entre sus socios del que se prevería de lo contrario dados sus PIB y las distancias entre los países” (Krugman y Obstfeld, 2006).

“Bajo este enfoque, el modelo gravitacional se ha convertido en una herramienta empírica que se ajusta a diferentes postulados teóricos. Las diferentes formas y variaciones del modelo econométrico pueden ser utilizadas para lograr diferentes objetivos de investigación económica, en pro de obtener efectos predictivos y explicativos en aspectos como el comercio, el crecimiento económico y la evaluación de política monetaria, entre otros” (Modelo gravitacional del comercio internacional colombiano, 2012)

Con el paso del tiempo, las nuevas teorías del comercio se han identificado por establecer criterios relacionados a la diferenciación de productos, economías de escala, competencia imperfecta y la modernización del comercio internacional en el marco de los procesos de integración regional y de la importancia de los acuerdos comerciales entre países en donde exista un comercio bilateral.

La teoría gravitacional se ha utilizado para predecir los flujos del comercio bilateral con base en los tamaños económicos y en la distancia entre los países con el fin de evaluar el impacto del tratado, alianza comercial o evaluar la eficacia de estos. El modelo gravitacional forma parte de los modelos de regresión en donde se explica la relación existente entre la variable dependiente y las variables independientes. Asimismo, diversas investigaciones emplean el modelo gravitacional del comercio para validar la investigación y medir el impacto del comercio entre los países miembros de un tratado de libre comercio. Debido a esto, se utilizará el método de modelo gravitacional para analizar el impacto del comercio en el sector petrolero en el proceso de integración de Perú y la CAN durante el periodo 2000-2010.

1.5 Acuerdos del GATT y la OMC

La OMC es la heredera del GATT, establecido tras la Segunda Guerra Mundial. Asimismo, es la única organización que regula las normas de comercio a nivel global. Su principal función es velar por que las corrientes comerciales circulen con la mayor fluidez, previsibilidad y libertad posibles. Es así como, dentro del marco de la OMC, se rige por dos principios fundamentales: el principio de No Discriminación y el principio de Nación Más Favorecida.

Según la OMC (2019), en el artículo 4 del GATT titulado “Trato de la nación más favorecida” hace mención que los derechos de aduana y cargas de cualquier tipología impuestos a las importaciones o a las exportaciones, o en relación con ellas, o que graven las transferencias internacionales de fondos por concepto de pago de importaciones o exportaciones, métodos de exacción de tales derechos y cargas, reglamentos y formalidades relacionado a las importaciones y exportaciones, y respecto a las demás cuestiones incluidas dentro del artículo 3; se resuelve que, cualquier ventaja a favor, privilegio o inmunidad concedido por una parte contratante a un producto originario de otro país o destinado a él, será concedido inmediata e incondicionalmente a todo producto similar originario de los territorios de todas las demás partes contratantes o a ellos destinado.

El principio establece que cada miembro debe tratar de la misma forma a los demás miembros. Por ejemplo, si un país mejora los beneficios a otro país, se tiene que dar el mismo trato para todos los miembros de la OMC, de forma que todos sigan siendo los “más favorecidos”.

Según el artículo 3, titulado “Trato nacional” se explica que:

Tanto las mercancías importadas y producidas en el país se le otorgar el mismo trato, al menos después de que las mercancías extranjeras hayan entrado en el mercado. Lo mismo debe ocurrir en el caso de los servicios extranjeros y los nacionales, y en el de las marcas de fábrica o de comercio, los derechos de autor y las patentes extranjeros y nacionales. El trato nacional sólo se aplica una vez que el producto, el servicio o la obra de propiedad intelectual ha entrado en el mercado. Por lo tanto, la aplicación de derechos de aduana a las importaciones no constituye una transgresión del trato nacional, aunque a los productos fabricados en el país no se les aplique un impuesto equivalente” (Organización Mundial del Comercio, 2019).

Es importante mencionar que la OMC se basa en los dos principios mencionados anteriormente para luego regular el comercio entre los países a nivel internacional a través mecanismos como los obstáculos técnicos al comercio, barreras arancelarias, para arancelarias, medidas de protección, entre otros.

1.6 Marco Conceptual

La presente investigación hace un estudio de las importaciones de petróleo en el marco de la CAN por ello es de vital importancia tener claro algunas definiciones:

a. Aranceles

Según el Ministerio de Economía y Finanzas del Perú (2019), el arancel es un impuesto o gravamen que se aplica a la importación o exportación de bienes. El que más se cobra es sobre las importaciones, ya que en el Perú no se ha establecido la presencia de un arancel a la exportación con el fin de incentivar al productor a que venda sus productos en el exterior para así generar un crecimiento en la economía.

Por otro lado, el MEF menciona que los aranceles se aplican a aquellas importaciones registradas en las subpartidas nacionales del Arancel de Aduanas del Perú, el cual contiene 7790 subpartidas nacionales a 10 dígitos, divididas en 21 secciones y 97 capítulos. En su estructura, se incluye el código de subpartida nacional, la descripción de la mercancía y el derecho ad-valorem. Este último, se expresa en porcentaje, los cuales son aplicados sobre el valor CIF de importación.

Entendido esto, el ad-valorem se calcula en función el valor del producto en CIF (costo de la mercadería + flete + seguro) (ICC, 2010). En el caso de que la mercancía no tuviera un seguro internacional, la SUNAT le asignará a la mercancía un seguro de acuerdo a la naturaleza del bien importado.

b. Hidrocarburos

Según el libro “La Industria de los Hidrocarburos líquidos en el Perú” los hidrocarburos comprenden al petróleo y sus derivados y líquidos de gas natural. Sin embargo, para esta investigación se detallará acerca del petróleo el cual es una mezcla de compuestos orgánicos de carbono e hidrógeno en estado líquido que se forman en depósitos subterráneos de roca sedimentaria mezclados con otros elementos, es decir, deben procesarse para poder ser comercializados.

Asimismo, se afirma que el petróleo:

“se origina a partir de la materia orgánica de seres que vivieron hace millones de años y que fue depositada junto a otros materiales sólidos en el fondo de mares o lagunas, se descompuso y fue enterrada por los sedimentos acumulados. La mayor profundidad y presión, la falta de aire y temperatura, junto a procesos físicos y químicos, produjeron petróleo” (La Industria de los Hidrocarburos Líquidos en el Perú, 2015).

Según el libro mencionado anteriormente, el petróleo se comercializa de forma dinámica en el comercio exterior debido a ciertas características asociadas al commodity. Se define commodity a aquellos bienes transados fluidamente en el mercado mundial, con particularidades estándar y cuyo precio se fija por la interacción de la oferta y la demanda.

Es importante resaltar que uno de los principales bienes de importación en el Perú es el petróleo debido a la baja producción que tiene el país en cuanto a los yacimientos petroleros nacionales en los últimos años. Se le conoce también como crudo o aceite de petróleo.

Asimismo, debido a que esta investigación se explica dentro del marco de la CAN, solo se mencionará aquellos tipos de petróleo que son importados en el marco de la CAN durante los años 2000 – 2018. En este sentido, se tiene que el petróleo proveniente de los miembros de la CAN es: Chaza, Napo, Oriente, Castilla, South Blend y Vasconia (SUNAT, 2019).

Para plasmar las principales propiedades de los tipos de petróleo mencionados anteriormente, se presenta a continuación la Tabla N° 2 que resume los tipos de petróleo según su procedencia seleccionados para esta investigación.

Tabla N°4. *Petróleos seleccionados para el trabajo de investigación*

	PROCEDENCIA	API	% S	TAN
Chaza	Colombia	ligero	Dulce	No ácido
Napo	Ecuador	pesado	Alto azufre	No ácido
Oriente	Ecuador	pesado	Alto azufre	No ácido
Castilla	Colombia	pesado	Alto azufre	ácido
South Blend	Colombia	medio	Alto azufre	No ácido
Vasconia	Colombia	pesado	Alto azufre	ácido

Nota: En la tabla se indica los tipos de petróleo seleccionados para el trabajo de investigación. Adaptado de SUNAT (2019).

Descrito esta tabla, se determina que los tipos de petróleo seleccionados para la investigación finalmente son: Chaza, Napo, Oriente, Castilla, South Blend y Vasconia. De esta manera, para efectos de la evaluación de objetivos del presente trabajo de investigación, se esclarece que, se han excluido aquellos tipos de petróleo que no provienen de los países miembros de la CAN, ya que no forman parte del acuerdo de integración al que vamos a analizar.

c. Medidas no arancelarias

Según la Conferencia de Naciones Unidas sobre el comercio y desarrollo (2012), en la publicación del artículo llamado “Clasificación internacional de medidas no arancelarias” explica que son medidas de política comercial que tienen como finalidad regular el intercambio comercial a través de políticas de control de calidad, requerimientos de embalaje, prohibiciones, entre otras. Sin embargo, en muchos casos las medidas no arancelarias pueden ser utilizadas como medidas de proteccionismo, lo cual no está permitido. Debido a la complejidad por su naturaleza variada se decidió clasificar las medidas para – arancelarias de forma común y global. Con ello, se logró documentar las regulaciones que deben de cumplir las entidades privadas, se armonizaron las medidas por países y sectores a fin de que estos puedan ser comparados y generar un estándar. Asimismo, se realizaron análisis estadísticos en diferentes sectores para contribuir con la clasificación. Este proceso permitió

clasificar las medidas no arancelarias en medidas técnicas y no técnicas. Por un lado, las medidas técnicas implican las medidas sanitarias y fitosanitarias, así como los obstáculos técnicos al comercio, el cual tiene como objetivo principal garantizar la calidad y seguridad alimentaria, protección a la salud animal y protección al medio ambiente. Por otro lado, las medidas no técnicas están conformadas por las medidas proteccionistas de contingencia comercial, medidas de control de precios, medidas financieras, subsidios, propiedad intelectual, reglas de origen e inspección previa a la expedición, los cuales hacen referencia a los requisitos comerciales como trámites aduaneros, transporte, políticas fiscales y normas comerciales.

Tabla N°5. *Clasificación por capítulos de las medidas no arancelarias*

Clasificación por capítulos de las medidas no arancelarias	
Medidas Técnicas	A Medidas sanitarias y fitosanitarias (MSF)
	B Obstáculos técnicos al comercio (OTC)
	C Inspección previa a la expedición y otras formalidades
Medidas No Técnicas	D Medidas especiales de protección del comercio
	E Licencias no automáticas, contingentes, prohibiciones y medidas de control de la cantidad no establecidos por motivos distintos de las MSF y OTC
	F Medidas de control de precios, incluidos cargas e impuestos adicionales
	G Medidas financieras
	H Medidas que afectan la competencia
	I Medidas en materia de inversiones relaciones con el comercio
	J Restricciones a la distribución
	K Restricciones relacionadas con los servicios de post venta
	L Subvenciones
	M Restricciones a la contratación pública
	N Propiedad intelectual
	O Normas de Origen
	P Medidas relacionadas con las exportaciones

Nota: En la tabla se indica la clasificación por capítulos de las medidas no arancelarias. Adaptado de la Conferencia de Naciones unidas sobre comercio y desarrollo (2012).

d. Obstáculos Técnicos al comercio

Según la OMC, el acuerdo de obstáculos técnicos al comercio confiere en establecer reglamentos técnicos, normas, incluido los requisitos de envase, embalaje, etiquetado, marcado y procedimientos de prueba y certificación que no generen impedimentos innecesarios al comercio. Asimismo, el artículo XX del GATT permite a los estados miembros adoptar medidas y/o normas basadas en la protección de la salud y la seguridad de las personas o la protección del medio ambiente sin generar acciones discriminatorias entre los países miembros.

Además, es importante señalar que en el año 2000 se establecieron seis principios destinados a orientar a los miembros en la elaboración de las normas internacionales. Estos son:

1. Transparencia
2. Apertura
3. Imparcialidad y consenso
4. Eficacia y pertinencia
5. Coherencia
6. Dimensión del desarrollo

e. Partida Arancelaria

La partida arancelaria o subpartida nacional es un conjunto de 10 dígitos que clasifican al bien según su naturaleza. Cada número comprendido en el conjunto de esos 10 dígitos corresponde a la Nomenclatura Común de los Países Miembros de la CAN (NANDINA) (SUNAT, 2019). La siguiente tabla presenta la siguiente estructura sobre las subpartidas:

Tabla N°6. *Estructura de clasificación arancelaria*

Dígitos					Denominación
1° 2°	3° 4°	5° 6°	7° 8°	9° 10°	
1° 2°					Capítulo
1° 2°	3° 4°				Partida del Sistema Armonizado
1° 2°	3° 4°	5° 6°			Subpartida del Sistema Armonizado
1° 2°	3° 4°	5° 6°	7° 8°		Subpartida NANDINA
1° 2°	3° 4°	5° 6°	7° 8°	9° 10°	Subpartida nacional

Nota: En la tabla se indica la estructura de clasificación arancelaria. Adaptado de SUNAT (2019).

f. Precio CIF

Para entender a que hace referencia el precio CIF, primero se debe definir que son los Incoterms. Según la Cámara de comercio internacional (ICC), los incoterms son los términos internacionales del comercio que se establecieron con el fin de crear un conjunto de reglas internacionales para delimitar las responsabilidades y transferencia de riesgo entre el exportador e importador al momento del proceso de comercialización, y con ello evitar incertidumbres derivadas de las diferentes interpretaciones realizadas por diversos países.

Asimismo, los incoterms 2010 se agrupan en cuatro categorías (E, F, C y D). Sin embargo, se definirá solo la categoría C debido a que esta agrupa el Incoterms CIF, el cual es objeto de estudio. La categoría en mención comenta que el vendedor contrata el transporte sin asumir riesgos de pérdida o daño de la mercancía o costos adicionales después de la carga y descarga. Con respecto al precio CIF, este es aplicado al tipo de transporte marítimo y hace referencia al costo, seguro y flete que lo asume el vendedor o exportador.

Las obligaciones por parte del vendedor son suscribir la póliza de seguro de protección de la mercancía por un importe mínimo del 110% de su valor, realizar el despacho de exportación de la mercancía y contratar el buque, pagar el flete de transporte y carga hasta el puerto de destino. Por otro lado, las obligaciones del importador es efectuar el despacho de importación.

g. Subpartida Nacional

Se escogió a la partida 2709.00.00.00 debido a que las empresas importadoras de petróleo importan bajo esta partida desde los países miembros de la CAN. La descripción comercial de la partida 2709.00.00.00 es la siguiente:

“Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso” (Siicex, 2019).

De esta forma se obtendrá la información de las importaciones a través del portal de la SUNAT, con el fin de ser analizada en función al volumen importado, monto CIF y derechos arancelarios incurridos.

h. Subsidios

Según la RAE, la definición de subsidios se refiere a la contribución impuesta al comercio y a la industria. Además, la Organización mundial del comercio, en el acuerdo

sobre subvenciones y compensaciones define que se considera subvención cuando un gobierno y organismo gubernamental realiza una contribución financiera en el territorio de un miembro. Este tipo de contribuciones pueden ser a través de transferencia directa de fondos, incentivos o bonificaciones fiscales, cuando un gobierno proporcione bienes o servicios o realice pagos a un mecanismo de financiación.

i. Tipos de bienes

Para poder definir los tipos de bienes económicos es necesario mencionar a Tansini (2003) quien en un capítulo de su libro “Economía para no economistas” clasifica los bienes según su naturaleza y función. Se pueden ver los conceptos en la siguiente tabla:

Tabla N°7. Tipos de bienes económicos

Tipos de bienes económicos		Concepto
Según su naturaleza	De Capital	Físico: bienes para la producción. Humano: fuerza laboral. Financiero: recursos como el dinero.
	De consumo	Duraderos: uso prolongado en el periodo. No duraderos: perecen con el tiempo y uso.
	Intermedios	Deben ser transformados.
	Finales	Bienes ya transformados.
Según su función		

Nota: En la tabla se indica la clasificación de los tipos de bienes económicos. Adaptado de Tansini (2003).

De esta manera, el hidrocarburo, petróleo, es considerado un bien de capital según su naturaleza y un bien intermedio según su función. Es un bien de capital pues se utiliza para la producción de combustibles. Asimismo, es un bien intermedio pues necesita pasar por un proceso de transformación para obtener un producto final.

CAPÍTULO 2. PLAN DE INVESTIGACIÓN

2.1 Situación de la problemática

En esta sección, se detallan las variables que determinan el impacto del comercio de petróleo en la integración de Perú y la CAN. Estos elementos están contemplados en la matriz de consistencia de la presente investigación (Ver Anexo 1), los cuales serán desarrollados a lo largo del capítulo.

Es de conocimiento que el sector petrolero es de gran relevancia para las industrias modernas debido a que sirve como fuente principal de energía. Asimismo, el crudo a causa de la gran dependencia para el desarrollo económico global que lo utilizan para diversos sectores como la pesca, minería, construcción, transportes, entre otros. Según cifras del Banco Mundial (2015), aproximadamente el 80% de la energía consumida provenía de recursos fósiles no renovables.

Por ello, cualquier cambio en el precio del petróleo, genera un impacto en los precios de los combustibles lo cual puede afectar de manera inflacionaria a la totalidad de los sectores económicos y por ende a la economía de un país. Entre los años 2000 al 2010 se presentó un crecimiento promedio anual del 18% de las exportaciones de petróleo a nivel global, según Trademap.

Tabla N°8. *Exportaciones de Petróleo al mundo y variación porcentual por año*

Rango de años	Exportaciones de petróleo al mundo (Expresado en miles de dólares americanos)	Variación % por año
2001	327,513,982	
2002	336,517,813	3%
2003	414,920,982	23%
2004	532,697,446	28%
2005	734,206,978	38%
2006	923,427,616	26%
2007	1,030,087,758	12%
2008	1,464,633,149	42%
2009	861,683,870	-41%
2010	1,148,176,299	33%

Nota: En la tabla se indica las exportaciones de petróleo al mundo y la variación porcentual por año. Adaptado de Trademap (2019).

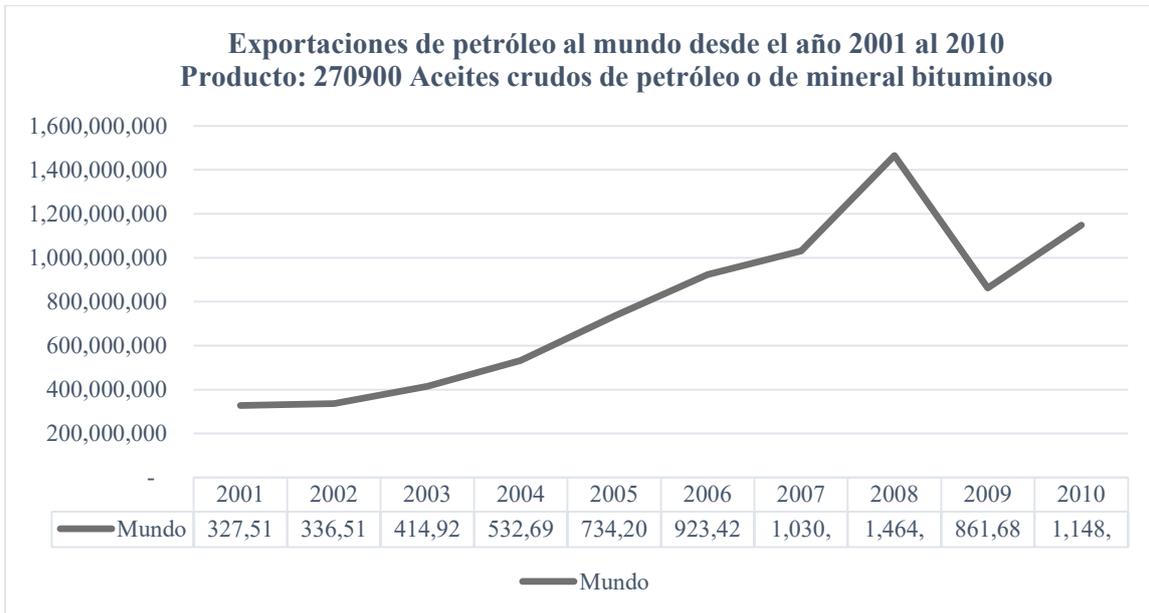


Gráfico N° 2. Exportaciones de petróleo al mundo entre los años 2001 al 2010. Adaptado de Trademap (2019).

En relación con la tabla N° 8 y gráfico N° 2 de exportaciones de petróleo al mundo se analiza que la variación porcentual en los primeros años ha sido favorable ya que demuestra un crecimiento progresivo hasta el año 2008. Por ejemplo, en el año 2001 el valor absoluto exportado fue \$ 327,513,982 miles de dólares americanos que a finales del año 2007 se triplicó generando exportaciones en valor absoluto por 1,030,087,758 miles de dólares americanos, este crecimiento se debe al crecimiento de China, así como al crecimiento de la producción de los países que no integran a la OPEP. Sin embargo, este beneficioso comportamiento del mercado petrolero mundial no logró mantenerse constante debido a que en el año 2008 y 2009 se produce la crisis financiera mundial generando rebajas a la demanda del petróleo y la disminución en un 39% del precio por barril del crudo.

Tabla N°9. *Importaciones de petróleo del mundo y variación porcentual por año*

Rango de años	Importaciones de petróleo del mundo	Variación % por año
2001	342,023,313	
2002	346,583,321	1%
2003	436,972,883	26%
2004	582,077,699	33%
2005	802,856,143	38%
2006	995,704,215	24%
2007	1,085,704,476	9%
2008	1,551,615,933	43%
2009	917,520,656	-41%
2010	1,217,995,529	33%

Nota: En la tabla se indica las importaciones de petróleo del mundo y la variación porcentual por año. Adaptado de Trademap (2019).

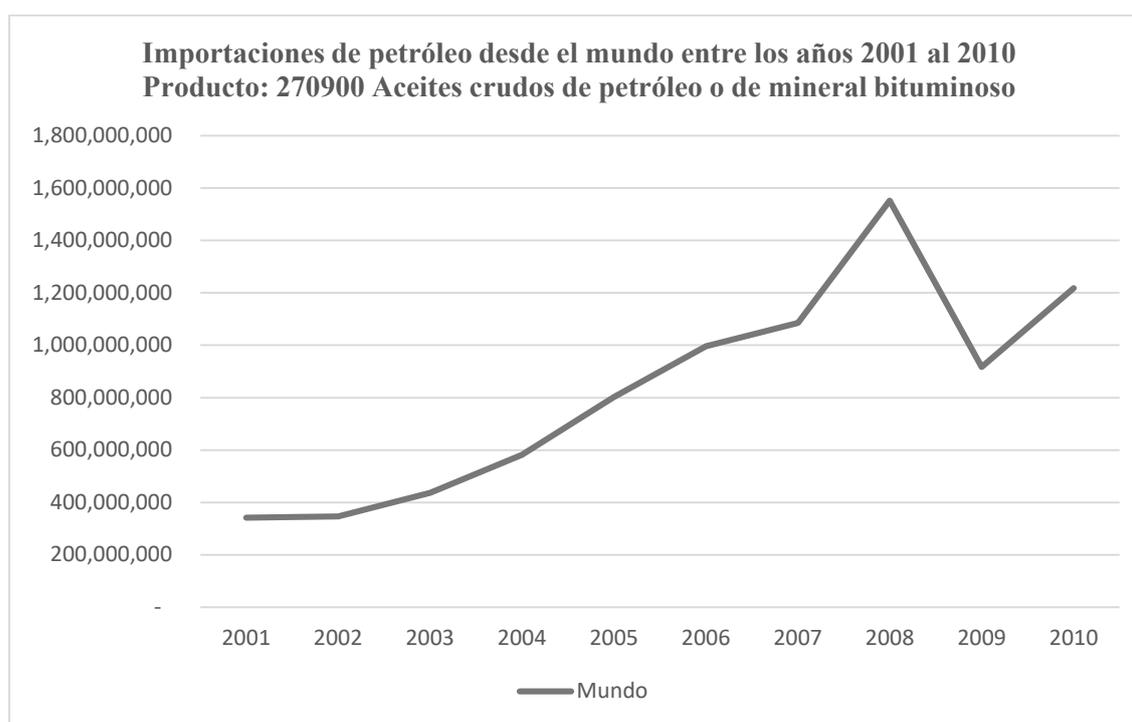


Gráfico N° 3. Importaciones del petróleo desde el mundo entre los años 2001 al 2010. Adaptado de Trademap (2019).

Con respecto al comportamiento de las importaciones de petróleo a nivel mundial, se puede observar en el gráfico N° 3 que este ha tenido un comportamiento similar a las exportaciones siendo afectado en el año 2009 por la crisis financiera mundial que repercutió en la contracción de las importaciones de ese año. En general desde el año 2001 la partida

arancelaria de petróleo crudo ha presentado un crecimiento continuo en las importaciones a nivel mundial siendo indicador que la economía global ha ido en incremento.

Tabla N°10. *Ranking de los 15 principales países exportadores de la partida 270900 al mundo entre el periodo 2001 al 2010. (Expresado en valor FOB en miles de dólares americanos)*

#	Países importadores	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Total, acumulado
1	Arabia Saudita	\$50,815,176	\$55,064,664	\$70,641,438	\$92,855,795	\$137,175,929	\$162,218,776	\$178,380,849	\$247,097,214	\$142,194,191	\$189,433,611	\$ 1,325,877,643
2	Rusia, Federación de	\$23,624,514	\$27,653,965	\$36,914,171	\$55,074,130	\$ 79,583,931	\$ 96,676,830	\$114,268,453	\$151,657,942	\$ 93,569,567	\$128,055,702	\$ 807,079,205
3	Irán, República Islámica del	\$19,762,052	\$19,219,000	\$26,124,000	\$34,289,000	\$ 48,286,000	\$ 50,223,930	\$ 60,382,065	\$ 81,415,379	\$ 49,408,527	\$ 72,350,088	\$ 461,460,041
4	Noruega	\$26,996,415	\$25,802,371	\$29,021,826	\$36,978,436	\$ 47,190,148	\$ 51,000,001	\$ 54,340,441	\$ 66,869,145	\$ 39,931,829	\$ 47,778,769	\$ 425,909,381
5	Nigeria	\$17,732,469	\$16,598,258	\$23,210,023			\$ 54,915,839	\$ 50,149,246	\$ 74,832,133	\$ 42,212,038	\$ 60,904,646	\$ 340,554,652
6	Canadá	\$10,391,537	\$11,482,206	\$14,605,779	\$19,370,360	\$ 24,789,084	\$ 33,454,082	\$ 39,019,837	\$ 63,663,071	\$ 37,619,239	\$ 50,458,802	\$ 304,853,997
7	Venezuela, República Bolivariana de	\$14,755,863	\$18,322,785	\$20,235,792	\$20,608,451	\$ 33,046,828	\$ 56,228,509	-	\$ 61,005,633	\$ 35,844,021	\$ 44,156,569	\$ 304,204,451
8	México	\$11,590,841	\$13,108,888	\$16,832,098	\$21,257,819	\$ 28,329,488	\$ 34,707,138	\$ 37,937,177	\$ 43,341,543	\$ 25,693,513	\$ 35,907,426	\$ 268,705,931
9	Kuwait	\$ 9,586,802	\$ 8,174,614	\$11,516,431	\$16,652,962		\$ 36,652,003	\$ 38,610,941	\$ 57,754,482	\$ 29,669,571	\$ 36,852,960	\$ 245,470,766
10	Argelia	\$ 7,135,661	\$ 7,956,857	\$11,365,749	\$17,567,331	\$ 24,518,790	\$ 30,383,597	\$ 33,799,091	\$ 41,649,284	\$ 21,284,480	\$ 24,779,432	\$ 220,440,272
11	Reino Unido	\$15,402,954	\$15,203,590	\$15,223,054	\$17,310,300	\$ 20,017,577	\$ 23,650,056	\$ 25,733,145	\$ 30,963,906	\$ 19,820,982	\$ 25,422,001	\$ 208,747,565
12	Kazajstán	\$ 4,254,746	\$ 5,027,886	\$ 7,012,513	\$11,417,126	\$ 17,395,248	\$ 23,611,993	\$ 28,125,876	\$ 43,507,923	\$ 26,206,872	\$ 36,982,293	\$ 203,542,476
13	Emiratos Árabes Unidos					\$ 40,579,914		\$ 59,075,496	\$ 80,481,748			\$ 180,137,158
14	Qatar	\$ 5,610,467	\$ 2,881,436	\$ 6,716,841	\$ 8,529,111	\$ 12,843,478	\$ 15,981,152	\$ 19,181,243	\$ 25,760,580	\$ 15,745,684	\$ 20,193,280	\$ 133,443,272
15	Angola				\$ 260,260	\$ 111	\$ 635,755	\$ 42,286,186		\$ 39,262,457	\$ 50,788,867	\$ 133,233,636

Nota: En la tabla se indica el ranking de los 10 principales exportadores de la partida 270900 al mundo entre el periodo 2001 al 2010. Adaptado de Trademap (2019).

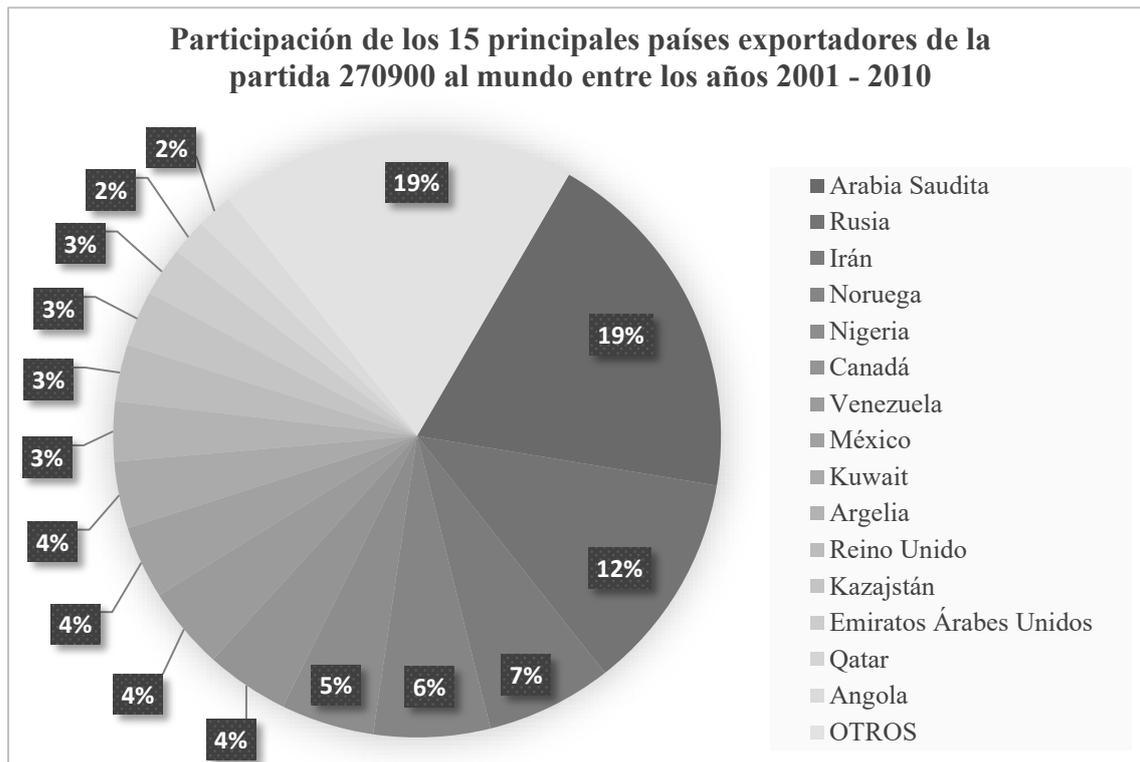


Gráfico N° 4. Participación de los 15 principales países exportadores de la partida 2709000 al mundo entre los años 2001 – 2010. Adaptado de Trademap (2019).

En relación con la tabla N°10 y gráfico N°4, se determinará el ranking de los 15 países considerados como los principales proveedores de este tan cotizado bien como lo es el petróleo representaron el 71.57% de la exportación mundial en los once años analizados de la presente investigación. Encabezando la lista se encuentra a Arabia Saudita con una participación de mercado del 19% respecto al valor absoluto acumulado exportado entre 2001 y 2010 y esto se debe a que este país cuenta con los yacimientos de petróleo más grande del mundo. Es importante mencionar que este mercado también se vio afectado por la crisis financiera originando la reducción de sus importaciones en 42.4% en el año 2009. Sin embargo, en el último año del periodo analizado presentó un incremento de 33.2% esto se debe a que existió una reactivación económica generando dinamismo económico en los sectores productivos y que Arabia Saudita es considerado como una superpotencia petrolífera debido a su favorable geopolítica con respecto al crudo. Además, es importante resaltar que dentro de la lista de principales países exportadores se encuentran algunas de las economías pertenecientes a la OPEP como son Emiratos árabes, Kuwait, Irán y Nigeria; entre ellas conforman una participación del 15.79% sobre el mercado mundial del crudo entre los años

2001 al 2010, con un valor absoluto del acumulado de las exportaciones de 1,227 millones de dólares americanos. Sin embargo, Canadá, México y Venezuela, como economías representativas del continente americano, las tres representan el 11,29% del mercado global con un valor absoluto de 877 millones de dólares americanos. Entre los 10 principales países productores y comercializadores de petróleo representan el 65% de las exportaciones al mundo de petróleo.

Tabla N°11. *Ranking de los 10 principales países importadores de la partida 270900 desde el mundo entre el periodo 2000 al 2010. (Expresado en valor FOB en miles de dólares americanos)*

#	países importadores	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Total acumulado
1	Estados Unidos de América	\$ 75,157,060	\$ 82,465,578	\$ 107,066,404	\$ 143,216,148	\$ 190,599,071	\$ 233,198,694	\$ 253,048,337	\$ 363,391,132	\$ 200,586,010	\$ 266,611,879	\$ 1,915,340,313
2	Japón	\$ 38,760,141	\$ 36,487,579	\$ 45,935,429	\$ 55,993,031	\$ 79,772,916	\$ 98,972,140	\$ 103,830,195	\$ 155,473,624	\$ 79,973,887	\$ 105,814,258	\$ 801,013,200
3	China	\$ 11,661,257	\$ 12,757,314	\$ 19,782,401	\$ 33,911,681	\$ 47,722,764	\$ 66,411,903	\$ 79,858,329	\$ 129,330,933	\$ 89,255,587	\$ 135,299,673	\$ 625,991,842
4	Corea, República de	\$ 21,367,827	\$ 19,200,267	\$ 23,081,643	\$ 29,917,157	\$ 42,605,836	\$ 55,864,936	\$ 60,323,533	\$ 85,855,363	\$ 50,757,396	\$ 68,662,188	\$ 457,636,146
5	India	\$ 12,865,172	\$ 14,558,923	\$ 18,076,398	\$ 24,587,099	\$ 34,792,462	\$ 47,587,516	\$ 54,059,489	\$ 86,582,531	\$ 64,899,497	\$ 88,611,033	\$ 446,620,120
6	Alemania	\$ 19,158,761	\$ 18,852,063	\$ 23,346,250	\$ 30,970,562	\$ 43,597,849	\$ 52,181,798	\$ 54,918,029	\$ 78,775,954	\$ 42,567,679	\$ 52,603,077	\$ 416,972,022
7	Italia	\$ 14,794,720	\$ 14,338,024	\$ 18,099,372	\$ 23,592,231	\$ 33,576,944	\$ 39,912,740	\$ 45,327,198	\$ 58,774,480	\$ 33,540,434	\$ 46,054,319	\$ 328,010,462
8	Francia	\$ 15,435,300	\$ 14,734,205	\$ 18,359,338	\$ 24,594,187	\$ 33,359,787	\$ 39,872,887	\$ 42,818,773	\$ 59,821,024	\$ 31,789,733	\$ 35,319,187	\$ 316,104,421
9	Países Bajos	\$ 10,806,162	\$ 10,102,999	\$ 12,198,195	\$ 16,611,032	\$ 23,583,576	\$ 28,670,434	\$ 29,508,110	\$ 41,995,069	\$ 25,894,669	\$ 35,933,064	\$ 235,303,310
10	España	\$ 9,943,192	\$ 10,154,755	\$ 11,979,487	\$ 15,909,816	\$ 22,239,413	\$ 27,334,785	\$ 29,515,473	\$ 41,099,037	\$ 22,831,394	\$ 30,132,773	\$ 221,140,125
11	Reino Unido	\$ 7,061,727	\$ 7,595,616	\$ 9,752,113	\$ 15,565,057	\$ 21,569,781	\$ 28,802,982	\$ 23,498,480	\$ 38,163,000	\$ 23,205,180	\$ 30,131,986	\$ 205,345,922
12	Taipéi Chino	\$ 6,808,584	\$ 6,773,533	\$ 9,587,809	\$ 13,174,101	\$ 18,213,511	\$ 23,559,824	\$ 24,512,382	\$ 33,020,192	\$ 19,688,225	\$ 25,775,951	\$ 181,114,112
13	Singapur	\$ 7,589,893	\$ 7,380,678	\$ 8,323,533	\$ 12,490,735	\$ 18,504,434	\$ 20,413,766	\$ 22,482,354	\$ 36,364,651	\$ 20,099,392	\$ 24,067,355	\$ 177,716,791
14	Tailandia	\$ 5,773,670	\$ 5,784,227	\$ 7,216,187	\$ 10,550,713	\$ 16,899,010	\$ 20,119,845	\$ 20,134,175	\$ 30,258,562	\$ 19,008,298	\$ 23,893,851	\$ 159,638,538
15	Bélgica	\$ 6,477,751	\$ 6,668,116	\$ 8,372,498	\$ 9,581,834	\$ 12,531,587	\$ 15,425,682	\$ 17,716,747	\$ 24,362,042	\$ 14,321,381	\$ 20,073,788	\$ 135,531,426

Nota: En la tabla se indica el ranking de los 10 principales importadores de la partida 270900 desde el mundo entre el periodo 2000 al 2010. Adaptado de Trademap (2019).

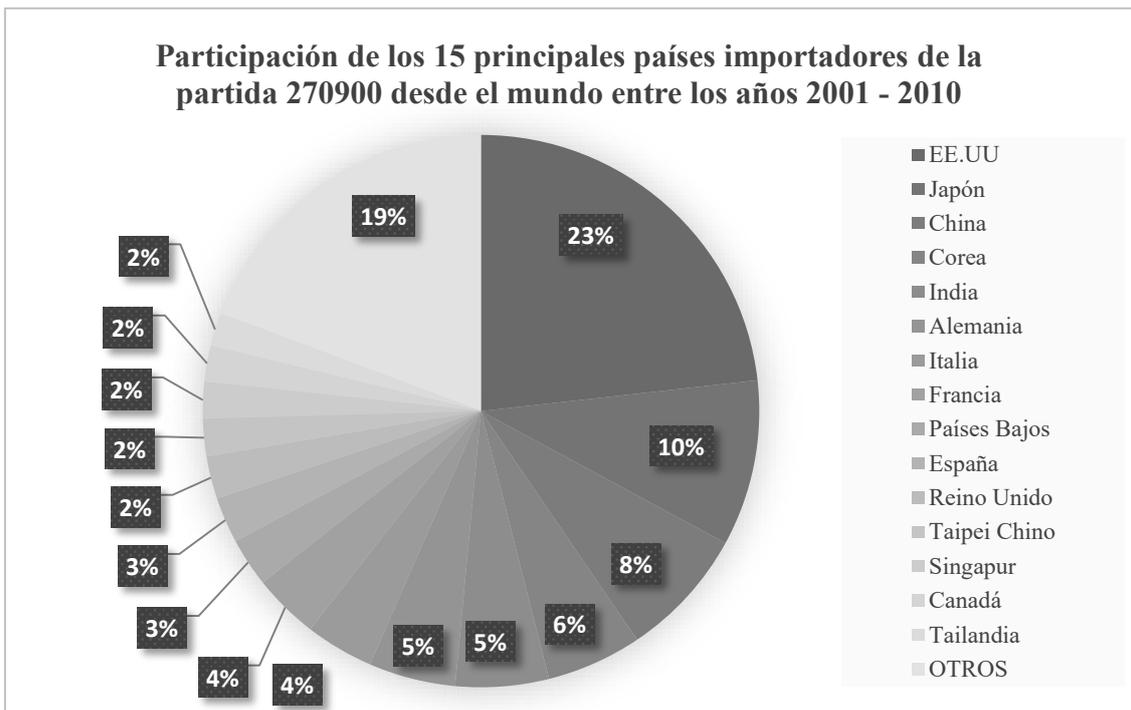


Gráfico N° 5. Participación de los 10 principales países importadores de la partida 2709000 desde el mundo entre los años 2001 – 2010. Adaptado de Trademap (2019).

En relación con la tabla N°11 y gráfico N°5, donde se determina el ranking de principales países compradores de petróleo a nivel mundial, se tiene a Estados Unidos como principal comprador con participación del 23% respecto al mundo, esto se debe a que EE. UU no cuenta con las suficientes reservas para abastecer el consumo interno del país generando dependencia de otros países productores y exportadores para el funcionamiento de sus sectores productivos. En segundo lugar, se tiene a Japón como segundo consumidor mundial con una participación de 10% del valor importado y esto se debe a la escasez de recursos naturales por lo que depende de la importación de crudo de los países aledaños y en tercer lugar, se encuentra China con participación de 8% del valor importado y esto se debe al alto crecimiento económico que ha tenido en los últimos 20 años generando con ello mayor consumo del petróleo y sus derivados para el funcionamiento de las diferentes industrias que maneja. Cabe indicar que, dentro del ranking de los 15 principales países importadores no se encuentra ningún país de América latina y a causa de que la cantidad importada por estos países es inferior a la de los países que manejan grandes economías como son los países asiáticos, miembros de la Unión europea o los países ubicados en Norteamérica. Asimismo, el incremento de la compra

de petróleo es indicador que las economías se encuentran en crecimiento y expansión por tal motivo este recurso natural es el más cotizado a nivel internacional.

Luego de identificar el comportamiento de los países que presentan flujo comercial respecto al petróleo, se procederá a evaluar cuál es la participación y crecimiento de la CAN en relación con el mundo con la finalidad de comprender en qué posición se encuentra la CAN frente a otros países basado en los valores exportados e importados de crudo.

Tabla N°12. *Exportaciones de petróleo de la Comunidad Andina vs mundo desde el año 2001 al 2010.*

Rango de años	Exportaciones de petróleo al mundo	Exportaciones de petróleo de la CAN	Participación de mercado de la CAN respecto al mundo	Variación porcentual anual de la CAN
2001	327,513,982	4,477,864	1.37%	
2002	336,517,813	4,643,057	1.38%	4%
2003	414,920,982	5,206,497	1.25%	12%
2004	532,697,446	7,177,111	1.35%	38%
2005	734,206,978	9,925,438	1.35%	38%
2006	923,427,616	12,302,287	1.33%	24%
2007	1,030,087,758	13,861,375	1.35%	13%
2008	1,464,633,149	20,771,705	1.42%	50%
2009	861,683,870	14,768,351	1.71%	-29%
2010	1,148,176,299	23,037,626	2.01%	56%

Nota: En la tabla se indica las exportaciones de petróleo de la Comunidad Andina vs mundo desde el año 2001 al 2010. Adaptado de Trademap (2019).

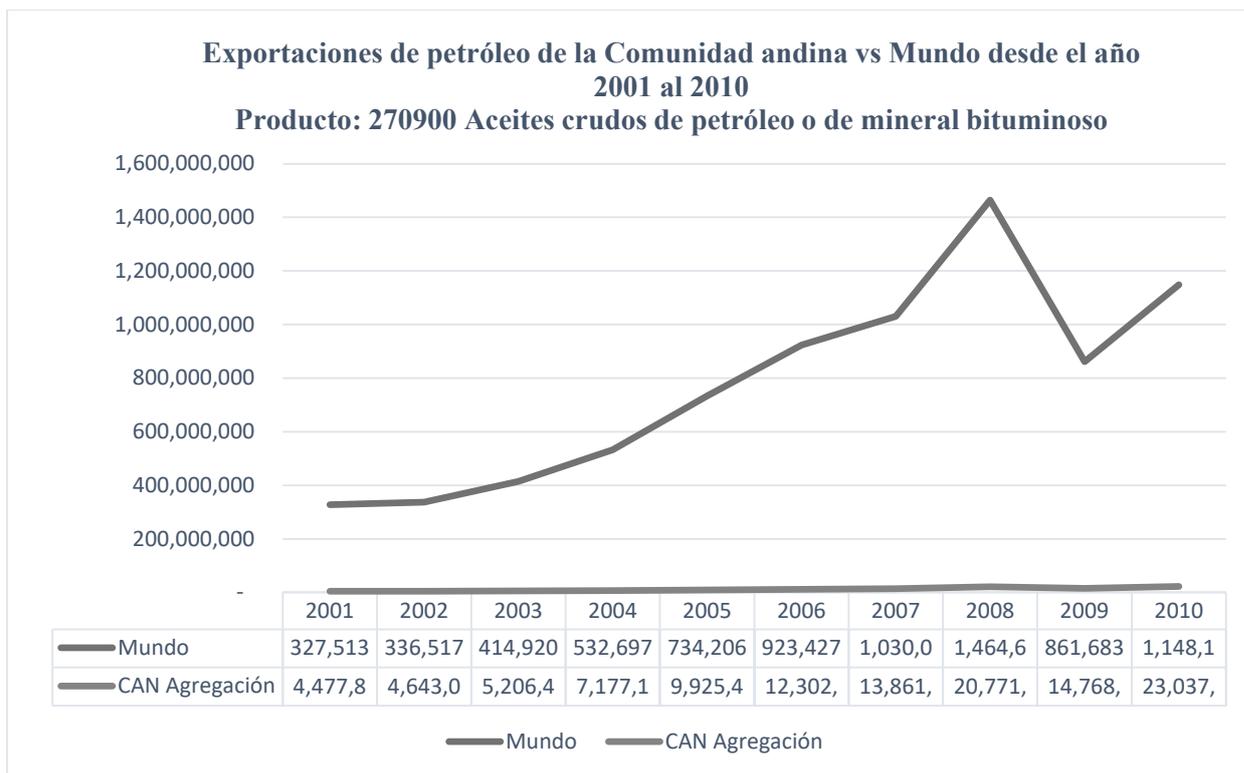


Gráfico N° 6. Exportaciones de petróleo de la Comunidad Andina vs mundo desde el año 2001 al 2010. Adaptado de Trademap (2019).

Luego de haber analizado el comportamiento del mercado a nivel global, es indispensable comparar el comercio generado por las exportaciones del acuerdo de integración de la Comunidad Andina de Naciones, el cual es objeto de estudio, frente a las exportaciones mundiales del bien en mención. Según la información obtenida por Trademap, en los inicios del siglo XXI la participación de las exportaciones de petróleo de la CAN representó solamente el 1.37% del mercado global. Sin embargo, se observa un crecimiento constante, pero a la vez no tan representativo. En el año 2010, logra alcanzar una participación de 2% entonces se determinó que las exportaciones de la CAN han ido creciendo en función a la demanda internacional. Cabe señalar que en un inicio el valor exportado de la Comunidad Andina de Naciones hacia el mundo era de 4,477,864 miles de dólares americanos, pero en el último año analizado la cifra cuatriplicó su valor como se demuestra en la Tabla N° 12 Exportaciones de petróleo de la Comunidad Andina vs mundo desde el año 2001 al 2010.

Tabla N°13. *Exportaciones de petróleo entre los países miembros de la Comunidad Andina entre los años 2001 al 2010*

Rango de años	Exportaciones de petróleo de la CAN	Exportaciones de petróleo de Colombia en la CAN	Exportaciones de petróleo de Ecuador en la CAN	Exportaciones de petróleo de Perú en la CAN	Exportaciones de petróleo de Bolivia en la CAN
2001	4,477,864	2,590,536	1,722,332	117,667	47,329
2002	4,643,057	2,577,725	1,838,496	164,726	62,110
2003	5,206,497	2,476,534	2,372,314	262,132	95,517
2004	7,177,111	2,995,941	3,898,508	111,168	171,494
2005	9,925,438	4,031,872	5,396,840	186,898	309,828
2006	12,302,287	4,535,372	6,934,010	488,146	344,759
2007	13,861,375	5,544,601	7,428,356	620,467	267,951
2008	20,771,705	9,306,209	10,567,947	587,459	310,090
2009	14,768,351	8,053,481	6,284,131	353,214	77,525
2010	23,037,626	13,393,973	8,951,941	505,068	186,644

Nota: En la tabla se indica las exportaciones de petróleo entre los países miembros de la comunidad andina entre los años 2001 al 2010. Adaptado de Trademap (2019).

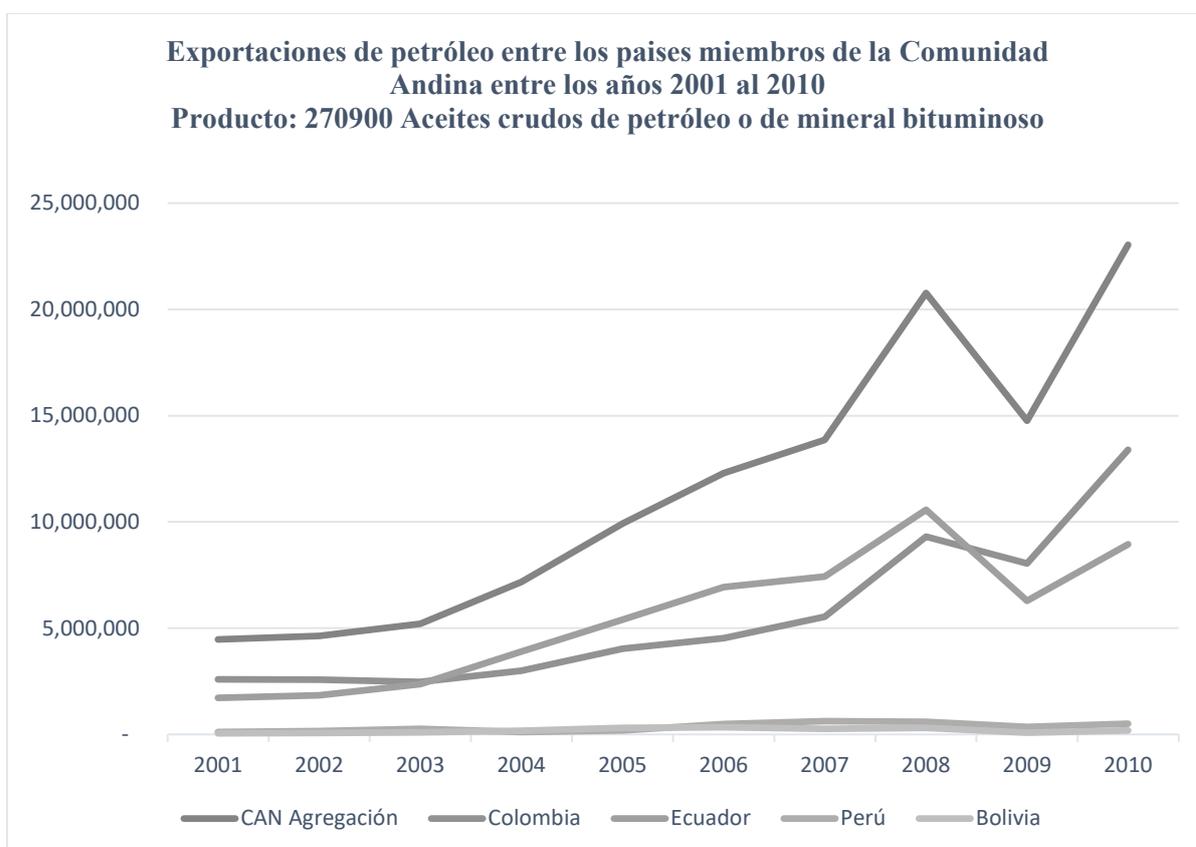


Gráfico N° 7. *Exportaciones de petróleo entre los países miembros de la Comunidad Andina entre los años 2001 al 2010. Adaptado de Trademap (2019).*

Según Trademap, el país que genera la mayor participación de las exportaciones del crudo en la Comunidad Andina de Naciones es Colombia creando más del 50% de representación y un crecimiento promedio anual de 16% entre los 10 años analizados. Colombia es reconocido por poseer un potencial petrolífero el cual se estima en más de 37,000 millones de barriles de petróleo distribuidos en diferentes cuencas a nivel geográfico colombiano. Las cuencas que representan mayor actividad exploratoria son las del Medio del Magdalena, Putumayo, Llanos orientales y Catatumbo; asimismo la industria petrolera es considerada como la base de la economía, aumentando el interés del gobierno colombiano por invertir en el descubrimiento de nuevas reservas de crudo. Sin embargo, es necesario analizar el comportamiento por año del sector del crudo colombiano para poder explicar los picos y declives que ha mantenido durante los inicios del siglo XXI. Entendiendo la importancia del petróleo para Colombia, es necesario identificar los beneficios que se obtuvieron de la Comunidad Andina de Naciones para incrementar las exportaciones de este país miembro. El segundo país que aporta al crecimiento de las exportaciones en la CAN es Ecuador, el cual estima una producción petrolera por encima de los 539,000 barriles de crudo. Además, representa alrededor del 36% de participación de exportaciones en la CAN en el último año analizado y un crecimiento promedio anual de 14% entre los años 2001 al 2010. Para finalizar, los países restantes que son Perú y Bolivia solo representan el 2% y 1.32% respectivamente de la oferta exportable del petróleo en la región andina. A partir de este resultado, se concluye que los países que respaldan la exportación de petróleo dentro de la CAN son Colombia y Ecuador. De acuerdo a lo expuesto, es necesario determinar y analizar cuáles son los factores que influyeron en la comercialización de petróleo en el marco de la Comunidad Andina de Naciones durante los diez primeros años del siglo XXI.

Tabla N° 14. *Importaciones de petróleo entre los países miembros de la Comunidad Andina entre los años 2001 al 2010.*

Rango de años	Importaciones de petróleo de la CAN desde el mundo	Importaciones de petróleo de Perú desde la CAN	Importaciones de petróleo de Colombia desde la CAN	Importaciones de petróleo de Ecuador desde la CAN	Importaciones de petróleo de Bolivia desde la CAN
2001	648,718	595,160	53,557	1	-
2002	676,069	646,360	29,707	1	1
2003	906,725	867,345	39,376	-	4
2004	1,149,489	1,098,662	50,825	-	2
2005	1,863,753	1,737,553	126,195	3	2
2006	2,385,686	2,191,886	193,798	-	2
2007	3,116,331	2,752,859	363,403	9	60
2008	3,625,050	3,376,820	248,223	7	-
2009	2,210,032	2,210,023	2	5	2
2010	2,689,572	2,689,562	7	3	-

Nota: En la tabla se indica las importaciones de petróleo entre los países miembros de la comunidad andina entre los años 2001 al 2010. Adaptado de Trademap (2019).

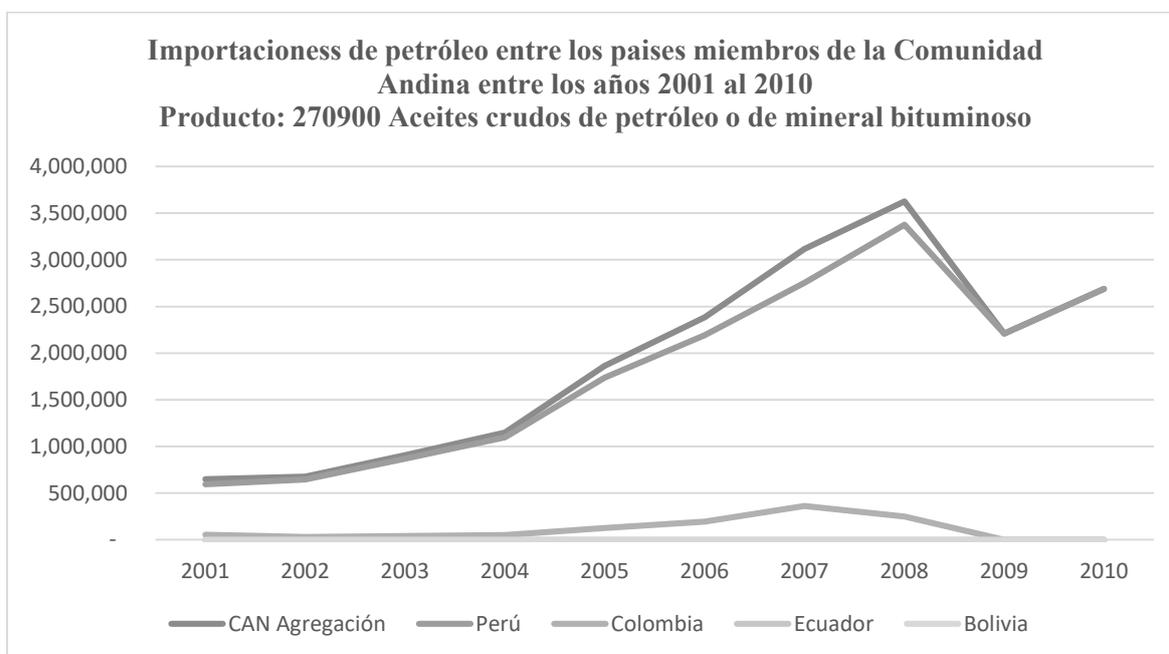


Gráfico N° 8. *Importaciones de petróleo entre los países miembros de la Comunidad Andina entre los años 2001 al 2010.* Adaptado de Trademap (2019).

Con respecto a las importaciones, como se puede apreciar en el gráfico N° 8 Importaciones de petróleo entre los países miembros de la Comunidad Andina entre los años 2001 al 2010, los países que aportan con más del 50% de la adquisición petrolera es Perú con una participación promedio del 97% en los diez años analizados. Asimismo, se observar que entre los años 2001 al 2006 la compra de petróleo fue en aumento constante y luego se reduce abruptamente entre los años 2007 al 2009. Dentro del periodo 2000 –

2010, Colombia y Ecuador son el cuarto y quinto mayor exportador de petróleo, respectivamente. Debido a la importancia que tenían ambos países miembros de la CAN, a partir del 2006 se establece la desgravación arancelaria completa de muchas partidas arancelarias con el fin de que las industrias como la mencionada puedan beneficiarse, incrementar el dinamismo comercial y finalmente esto repercute en el consumidor final.

El intercambio comercial de petróleo en América Latina ha presentado un crecimiento anual de 3% en las economías. Cabe resaltar que, el mundo depende de tres grandes fuentes de energía: el petróleo, el gas natural y el carbón por lo que el petróleo es un insumo importante para dinamizar la economía mundial.

Entonces, al ser Perú el país que más importa petróleo desde la CAN se procede a evaluar e identificar cuáles son los factores que impactan en este proceso de adquisición.

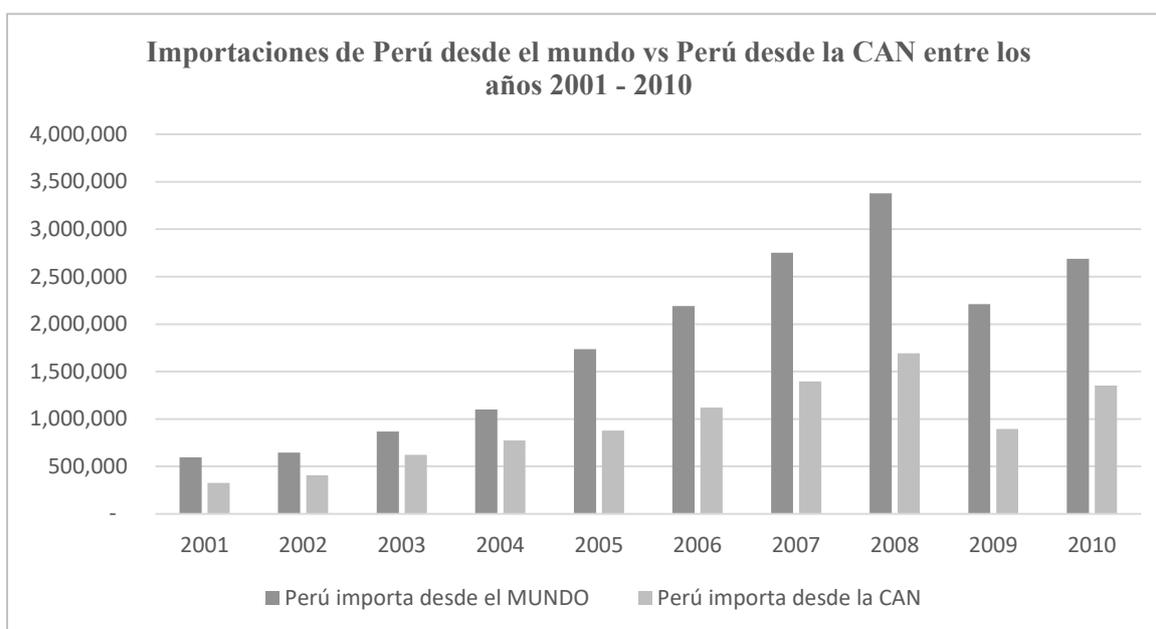


Gráfico N° 9. Importaciones de Perú desde el mundo vs Perú desde la CAN entre los años 2001 - 2010. Adaptado de Trademap (2020).

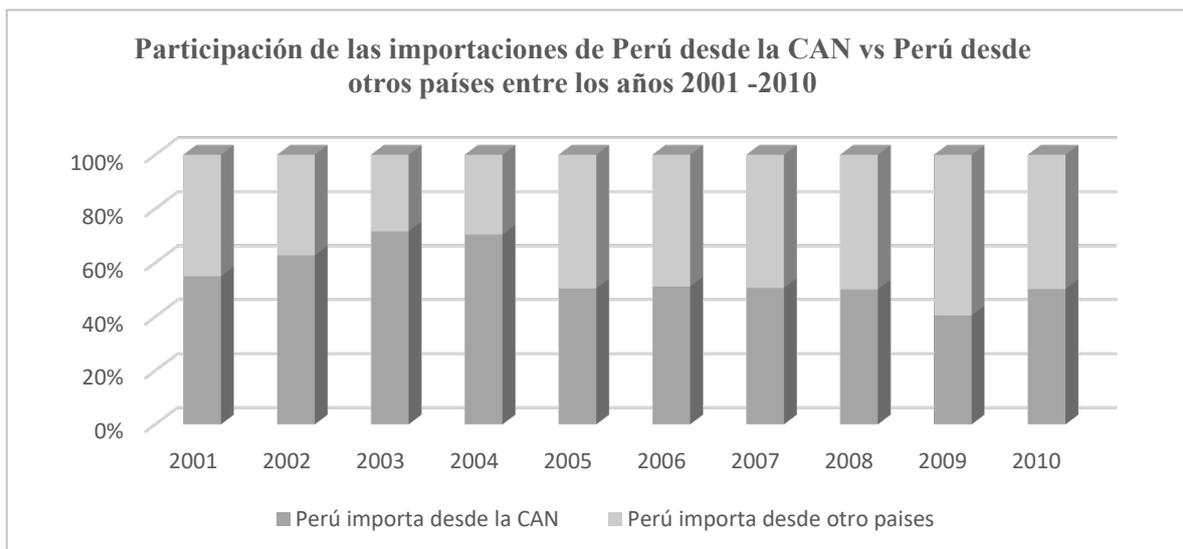


Gráfico N° 10. Participación de las importaciones de Perú desde la CAN vs Perú desde otros países entre los años 2001 -2010. Adaptado de Trademap (2020).

En primer lugar, en el gráfico N°9, se evalúa el comportamiento de las importaciones peruanas que realiza desde el mundo vs las importaciones que se realiza desde la CAN para identificar cual es la participación de la CAN, como se visualiza existe crecimiento significativo sobre el valor importado a partir del año 2005 hasta el 2008 en ambos escenarios. Es importante indicar que a partir del año 2006 el crecimiento se incrementó en 28% respecto al año anterior. Sin embargo, el crecimiento para el año 2005 fue de 13% sobre el año anterior, esto significa que existieron variables que afectaron directamente para que se produzca este cambio al alza en la adquisición de esta materia prima para el funcionamiento de los sectores económicos. Asimismo, se muestra que la CAN es uno de los principales proveedores de petróleo debido a que al existir mayor demanda de crudo quienes intervienen en el abastecimiento son los otros países miembros de la CAN. En el gráfico N° 10, se observa que la CAN tiene una participación promedio de 55% en las importaciones de Perú, lo que confirma su importante participación dentro del mercado peruano. A continuación, se analiza el comportamiento de los países miembros de la CAN como principales proveedores para Perú.

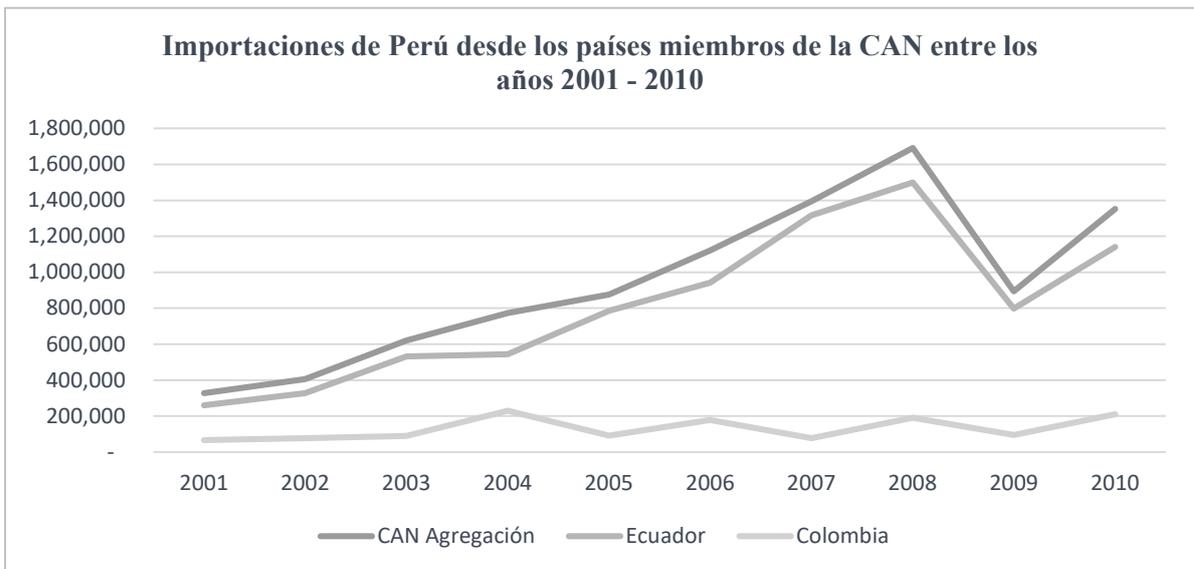


Gráfico N° 11. Importaciones de Perú desde los países miembros de la CAN entre los años 2001 – 2010. Adaptado de Trademap (2020).

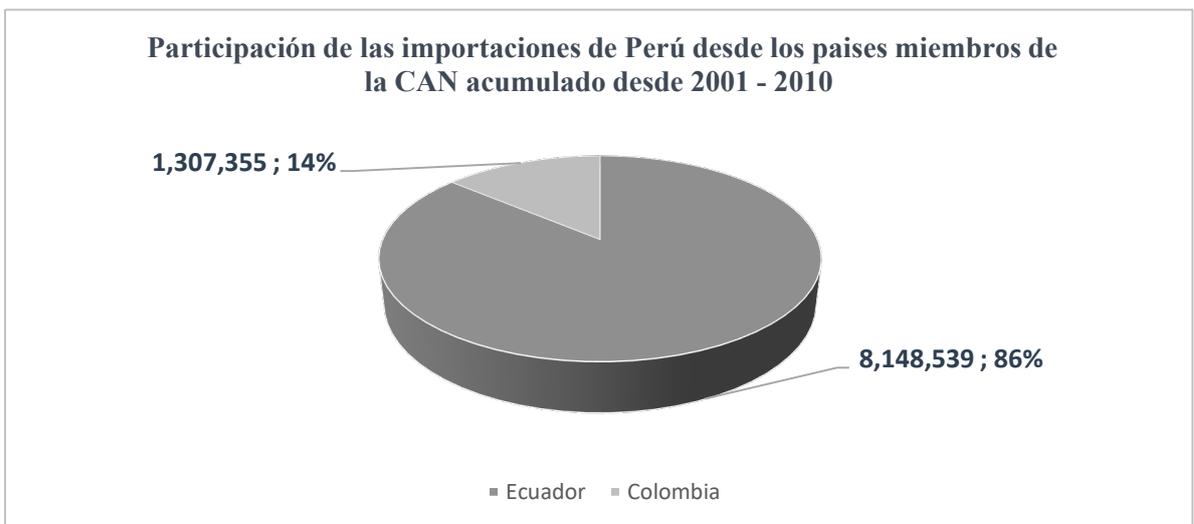


Gráfico N° 12. Participación de las importaciones de Perú desde los países miembros de la CAN acumulado desde 2001 - 2010. Adaptado de Trademap (2020).

En segundo lugar, en el gráfico N° 11 se observa que los principales países de la CAN que abastecen al Perú son Ecuador y Colombia, más no figura Bolivia, esto significa que las importaciones de Perú desde Bolivia son nulas. Por lo tanto, la investigación estará en función al análisis respecto a los otros países socios. Además, se visualiza que Ecuador es el principal socio de abastecimiento el cual presenta un comportamiento en función a la demanda peruana a comparación de Colombia que ha tenido un comportamiento flat

durante el rango de años analizado esto quiere decir que el valor y volumen importado no superó en ninguno de los años los 300,000 miles de dólares americanos. En el gráfico N° 12, se observa la participación de las importaciones acumuladas de Perú desde sus países socios dentro de la CAN en el rango de once años, como se observa Ecuador representa el 86% de las importaciones de petróleo y Colombia representa el 14% del acumulado importado. Este análisis permite dar paso al evaluar cuales son las variables afectan directamente a la importación de petróleo desde Ecuador y Colombia en el entorno de la CAN, lo cual es la base para el desarrollo de la presente investigación.

Luego de comprender cuales es la participación de la CAN dentro del sector petrolero peruano se adiciona información acerca de los cambios producido a lo largo de los años.

El Perú ha sido testigo de transformaciones trascendentales a nivel global en la industria petrolera. Asimismo, se establecieron reformas económicas con la finalidad de liberar las economías en transición para así impulsar su desarrollo a nivel mundial. Debido a esto, la demanda de commodities y recursos energéticos creció de manera exponencial como consecuencia de la expansión acelerada de las actividades productivas y la industrialización, la modernización económica de los países desarrollados y en vías de desarrollo y la migración de la población ubicada en zonas rurales hacia la ciudad.

Por los años noventa el Perú comenzó a exportar muchos más productos a otros países y abrió su mercado para poder importar a menor costo materias primas, equipos y tecnología que sus empresas necesitaban para ser más competitivas. Asimismo, para consolidar el ingreso de sus productos a los diferentes mercados, decidió negociar acuerdos comerciales con aquellos países con lo que más vendía.

“Un acuerdo comercial, además de propiciar la cooperación entre países, reduce (o elimina) la facultad discrecional de los gobiernos de fijar los aranceles y de volver al proteccionismo comercial unilateral. De esta manera, un acuerdo mejora la capacidad de negociación de cada gobierno en relación con los intereses especiales internos y permite al encargado de formular las políticas resistir las presiones de sectores determinados que tratan de impedir una política comercial liberal, beneficiosa para la sociedad en general” (OMC, 2009).

Esto significa que un acuerdo comercial resultó beneficioso para los países que se abren al comercio a través de la reducción de medidas arancelarias y no arancelarias dependiendo del acuerdo que exista entre estos.

En el 2018, una noticia publicada por el diario Gestión informó que la Sociedad Nacional de Minería, Petróleo y Energía comentó que el Perú tiene que importar aproximadamente 210 mil barriles de petróleo para cubrir la demanda actual del mercado, debido a que la producción nacional sólo representa un tercio de lo que demanda el parque automotor y la industria nacional. A esta necesidad de importar se le suma las tasas arancelarias que se gravan por la importación de este bien.

El Ministerio de Economía y Finanzas en el Perú, indica que las tasas arancelarias aplicadas a terceros países son tres: 0%, 6% y 11%. Estas tarifas se aplican a las mercancías y las tienen que pagar aquellas personas naturales o empresas que realizan la importación. Sin embargo, esto no solo afecta a quienes realizan la importación sino también al consumidor final.

La investigación pretende ser de utilidad para aquellos stakeholders interesados en conocer del impacto el comercio de petróleo entre los miembros de la CAN a partir de la integración de estos. Para validar la representación de las empresas seleccionadas en este estudio y de acuerdo con Veritrade (2018), se encontró que son dos las importadoras de petróleo que representan el 99.98% del mercado peruano de petróleo importados desde Colombia y Ecuador en la actualidad.

Entonces, las empresas que lideran el mercado petrolero son Refinería La Pampilla S.A con una participación en importaciones de 77.33% y Petróleos del Perú S.A con 22.64%.

Tabla N°15. *Empresas peruanas importadoras de petróleo entre los años 2010 al 2010*

EMPRESAS IMPORTADORAS	Total US\$ CIF Tot	% Part
REFINERIA LA PAMPILLA S.A.	14,433,082,744	77.33%
PETROLEOS DEL PERU PETROPERU S.A.	4,225,875,917	22.64%
OTROS	4,407,360	0.02%
TOTAL	18,663,366,022	100.00%

Nota: En la tabla se indica las empresas peruanas importadoras de petróleo entre los años 2000 al 2010. Adaptado de Veritrade (2020).

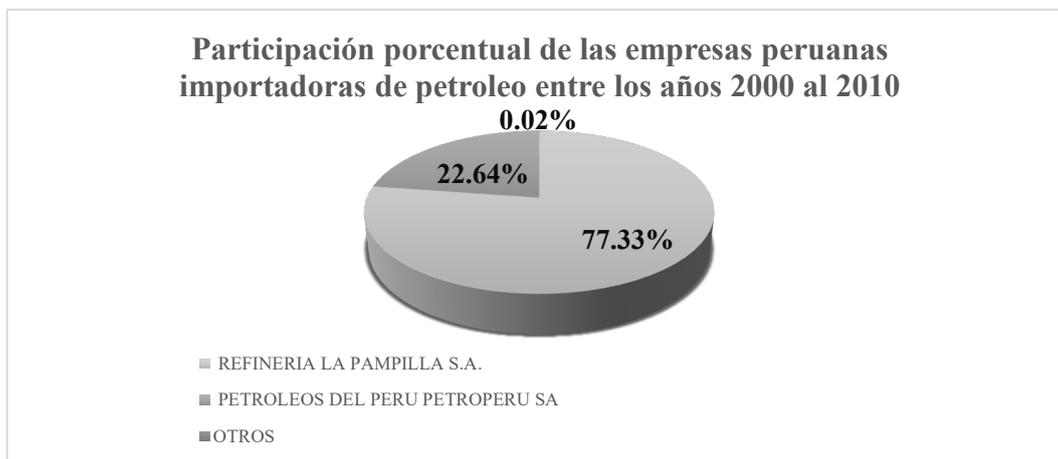


Gráfico N° 13. Participación porcentual de las empresas peruanas importadoras de petróleo entre los años 2000 al 2010. Adaptado de Veritrade (2020).

De acuerdo con SUNAT (2019), el 48% de las importaciones de la partida arancelaria 2709000000 proviene de Ecuador y el 10% proviene de Colombia entre los años 2000 al 2010. Esto demuestra que más del 50% del petróleo importado por Perú se origina en el territorio de dos países miembros de la CAN durante los años 2000 y 2010.

Por lo tanto, en esta investigación se pretende corroborar si el acuerdo de integración regional de la CAN impactó en el desempeño de la industria del petróleo en Perú.

2.2 Problema

a. Principal

En la revisión de la literatura explorada exportada en el capítulo anterior se describe que el impacto del comercio ha sido positivo en las economías de los países a través de acuerdos comerciales existentes entre ellos. En este sentido, según Muhammad, Liu, Khalid y otros (2020) en su investigación concluyen que el incremento del comercio de China con países miembros de la OCDE y la APEC, conllevan a que exista un alto flujo comercial entre ellos, así como un impacto favorable en sus economías.

De igual manera, investigadores como Bacaria, Osorio y Artal (2013) afirman en su investigación que la relación comercial entre México y UE a través del Acuerdo de Libre Comercio México-Unión Europea refleja un efecto positivo en el volumen bilateral de comercio, así como del crecimiento de sus economías luego de la entrada en vigor del tratado de los países mencionados anteriormente.

No obstante, autores como Mendoza (2018) en su estudio “Modelo gravitacional del comercio exterior, para el análisis de flujos de exportaciones de El Salvador con sus principales socios comerciales” comprueba que la firma de los acuerdos con Centro América, China y República Dominicana han contribuido a aumentar el flujo de las exportaciones. Sin embargo, los tratados firmados con México y UE no han contribuido al aumento de las exportaciones hacia estos destinos. Esto quiere decir que el impacto del comercio no necesariamente es el mismo para todas las economías que forman parte de un tratado.

Por otro lado, autores como Correia (2018) concluye en su trabajo el PBI de los países socios tiene un efecto positivo y significativo en las exportaciones colombianas. En contraste, una vez que se firmaron los acuerdos entre la UE, se eliminaron las barreras arancelarias, por lo que sustituyeron las importaciones de Colombia por otro miembro de la UE, afectan al comercio de Colombia y por ende su economía.

Con respecto a las barreras no arancelarias, autores como Balke, Plante y Yucel (2015) concluyeron en su estudio que las medidas de defensa comercial entre los países impactan en los precios finales de los productos que se comercian entre sí.

De la misma forma, autores como Olkusi, Szurlej y Tora (2016) en su investigación afirmaron que la existencia de restricciones al comercio entre dos países genera un impacto negativo en las economías de estos.

Además, el artículo escrito por Valiullina y Adbullin (2018), comprueba que la existencia de obstáculos a la comercialización de petróleo a nivel mundial, alertando a que las empresas y los países tengan en cuenta estas barreras para su libre comercialización.

Como se detalla, diversas investigaciones mencionadas en el capítulo anterior afirman que el impacto del comercio ha sido positivo en las economías de los países a través de acuerdos comerciales existentes entre ellos, siempre que las economías puedan ser comparables. Asimismo, mencionan que existe un impacto de las barreras no arancelarias y arancelarias en los países que forman parte de un tratado y/o integración comercial.

Debido a lo mencionado anteriormente, se formuló el siguiente problema de investigación:

¿Cuál fue el impacto de las importaciones de petróleo en el marco de integración de Perú y la CAN durante el periodo 2000 a 2010?

b. Problemas Específicos

- **Problema Específico 1**

¿Cuál fue el impacto de la desgravación arancelaria en las importaciones de petróleo de Perú desde la CAN durante el periodo 2000-2010?

- **Problema Específico 2**

¿Cuál fue el impacto de las medidas de defensa comercial aplicadas en la industria del petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010?

- **Problema Específico 3**

¿Cuál fue el impacto de las medidas de protección al comercio aplicado a la importación de petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010?

2.3 Hipótesis

a. Hipótesis Principal

Según Hernández et al. (2014), la hipótesis es una guía de estudio o investigación en donde se indica lo que se trata de demostrar con el fin de obtener la mejor solución o respuesta posible.

Asimismo, Vara (2012) establece que la hipótesis es la mejor respuesta posible y puede ser aceptada o rechazada en función de los resultados obtenidos en el trabajo de campo.

De la misma manera, Kothari (2004) indica que la hipótesis sirve de guía para el investigador asegurando la delimitación del área de investigación y, además, busca mantenerlo en la dirección correcta incitándolo a que concentre su atención en los aspectos más relevantes del problema.

Debido a lo mencionado anteriormente y a la literatura detallada en el capítulo anterior, la hipótesis general en el presente trabajo sería:

“El impacto de las importaciones de petróleo en el marco del proceso de integración de Perú con la Comunidad Andina de Naciones durante los años 2000 a 2010 ha sido favorable”.

a. Hipótesis Específicas

De acuerdo a lo mencionado por los autores en la literatura, se establecieron las siguientes hipótesis:

- **Hipótesis Específica 1**

La desgravación arancelaria tuvo un impacto positivo en las importaciones de petróleo de Perú desde los países miembros de la CAN durante los años 2000-2010

- **Hipótesis Específica 2**

Las medidas de defensa comercial tuvieron un impacto positivo en la industria del petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010.

- **Hipótesis Específica 3**

Las medidas de protección al comercio tuvieron un impacto positivo en la industria del petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010.

2.4 Objetivos

a. Objetivo Principal

Según Hernández et al. (2014) se debe establecer lo que se pretende alcanzar con la investigación, es decir, trazar los objetivos e indicar cuál es el problema a estudiar y de qué forma se resolverá.

Por lo tanto, el objetivo general de esta investigación será:

“Determinar cuál fue el impacto de las importaciones de petróleo en el marco del proceso de integración de Perú en la Comunidad Andina de Naciones en los periodos comprendidos 2000 - 2010”.

b. Objetivos Específicos

Debido a lo expuesto anteriormente, se establecieron los siguientes objetivos:

- **Objetivo Específico 1**

Determinar si la desgravación arancelaria tuvo un impacto en las importaciones de petróleo de Perú desde los países miembros de la CAN durante los años 2000 al 2010.

- **Objetivo Específico 2**

Determinar cuál fue el impacto de las medidas de defensa comercial en la industria del petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010.

- **Objetivo Específico 3**

Determinar cuál fue el impacto de la protección al comercio en la industria del petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010.

CAPÍTULO 3. METODOLOGÍA DE TRABAJO

En el presente capítulo se detallará la metodología aplicada a la investigación el cual comprende de cinco variables a explicar: iniciando por el tipo de investigación que abarca el diseño metodológico, operalización de las variables, proceso de muestreo para delimitar la población y muestra, los instrumentos metodológicos y finalmente los aspectos éticos. A través de este proceso se validarán las hipótesis propuestas en el planteamiento del problema.

Según Behar (2008), explica que el conocimiento se obtiene a través de dos canales, el primero es el conocimiento empírico el cual consiste en desprender conocimiento a través de la experiencia y los sentidos, sin tener un razonamiento elaborado y sin realizar crítica alguna por el método de obtención de datos o fuentes de investigación. Cabe indicar, que ha servido para la base del conocimiento científico. El segundo es llamado conocimiento científico, el cual toma como base al conocimiento empírico sumando los métodos y herramientas para la obtención de datos. Este tipo de conocimiento se puede generalizar, pronosticar, confrontarse con la realidad y se puede integrar a conceptos, teorías o leyes.

Según Bernal (2010), la metodología de investigación examina dos perspectivas la primera es a partir de la lógica que se ocupa del estudio de métodos como descripción, explicación y justificación: y la segunda es la metodología aplicada al ambiente académico en general.

Según Hernández et al. (2014), definen que la investigación es un conjunto de procesos sistemático, críticos y empíricos que se aplican al estudio de un fenómeno o problema. Debido a ello, es necesario definir los pasos a seguir para la metodología de investigación.

Asimismo, el investigador puede elegir varias formas para desarrollar una investigación. Si bien, el enfoque cualitativo está relacionado a resultados subjetivos entre los miembros o grupos seleccionados en la muestra, por lo que abarca conceptos como el naturalismo, constructivismo y el interpretativismo. El enfoque cuantitativo toma como referencia investigaciones previas y objetivas, por lo que el investigador a través de la recolección de datos busca cuantificar y explicar que sucede a través de la estadística. En

este punto el investigador tiene más por revelar ya que la información es proporcionada por instituciones y expertos en el tema.

3.1 Tipo de la investigación

El tipo de investigación tendrá un enfoque mixto, en el cual se empleará tanto la metodología cualitativa como cuantitativa, con la finalidad de obtener resultados más precisos que permitan aclarar el problema de investigación y permita utilizar las fortalezas de ambos tipos de investigación para su integración y discusión conjunta.

Según Hernández et al. (2014), ambos enfoques son valiosos, ya que mientras la investigación cuantitativa ofrece la posibilidad de generalizar resultados de forma amplia, la investigación cualitativa otorga profundidad en los datos.

Asimismo, la unificación sistemática de ambos métodos (cualitativo y cuantitativo) en una sola investigación tiene como resultado la obtención de una “fotografía” más completa del fenómeno e indica que éstos pueden ser conjuntados de tal manera que las aproximaciones cuantitativa y cualitativa conserven sus estructuras y procedimientos originales; o bien, que dichos métodos pueden ser adaptados, alterados o sintetizados para efectuar la investigación y lidiar con los costos del estudio.

a. Alcance de la investigación

El propósito de la presente investigación es analizar el impacto de las importaciones de petróleo en el marco del proceso de integración de Perú y la CAN. Bajo esta perspectiva, el alcance de la investigación es básica correlacional y descriptiva. El diseño de investigación es correlacional porque busca conocer la relación y grado de asociación entre las variables existentes. Asimismo, es un estudio descriptivo porque pretende describir las características de los fenómenos analizados.

b. Diseño de la investigación

Para la presente investigación se aplicará un diseño no experimental, el cual se puede definir como un estudio que no permite la manipulación de las variables y tiene como finalidad observar situaciones ya existentes en su contexto natural. Asimismo, el tipo de diseño de la investigación a considerar será longitudinal, debido a que este método

permite recolectar datos en diferentes momentos o periodos con la finalidad de medir los cambios a través del tiempo y obtener conclusiones acerca de la evolución, causas y efectos de la problemática a investigar. Sin embargo, los diseños longitudinales se dividen en clases, para la presente investigación se ha determinado la clase de tendencia, la cual hace referencia al análisis del comportamiento de la población a través del paso del tiempo; es decir, 2000 - 2010.

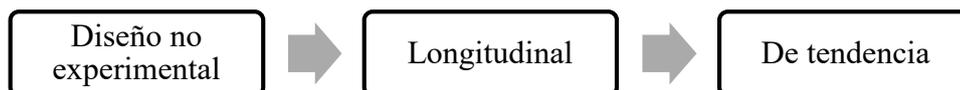


Gráfico N° 14. Proceso del diseño no experimental aplicado al presente estudio. Adaptado de Metodología de la investigación (6ta edición). Elaboración propia.

3.2 Operalización de las variables

Tabla N° 16. Operalización de las variables

Tipo de variable	Variables	Definición Conceptual	Indicadores
Variables cuantitativas (modelo gravitacional)	<u>Variable dependiente</u> Importaciones de petróleo (CIF)	de Importación de Perú desde los países miembros de la CAN	Importación de la subpartida nacional 27.09.00.00.00 de Perú desde los países miembros de la CAN
	<u>Variables independientes</u> PBI Perú PBI países socios Costos logísticos (distancia) Barreras arancelarias Idioma Tipo de monea Acceso marítimo Medidas de defensa comercial		
Variables cualitativas (barreras no arancelarias)	Medidas de defensa comercial	Protección al comercio.	Fondo de estabilización (Factor compensación / aportación).
	Obstáculos técnicos al comercio	Requisitos técnicos a la importación al petróleo.	Requisitos aplicados a seguridad y medioambiente en la cadena de logística de importación de petróleo.

Nota: En la tabla se explica las variables cuantitativas, cualitativas, dependientes e independientes, así como sus componentes. Elaboración propia.

3.3 Proceso de muestreo: tamaño y selección de la muestra

a. Población de estudio

La población está compuesta por todas las empresas peruanas importadoras de petróleo bajo la partida arancelaria 2709.00.00.00 proveniente de Ecuador, Bolivia y Colombia desde el año 2000 hasta 2010 en el Perú.

Sin embargo, en el Perú existen dos empresas en total que importan petróleo: Petroperú y Repsol (SUNAT, 2019), ocupando Repsol el 77.33% y Petroperú el 22.64% de participación en las importaciones de petróleo respectivamente. Por lo que la muestra estará compuesta por las dos empresas importadoras de petróleo en el Perú en el periodo 2000-2010.



Figura N° 6. Mapa de los países miembros de la CAN. Elaboración propia.

b. Tamaño de la Muestra

Con respecto a la estimación del tamaño de la muestra, esta será determinada bajo el tipo de enfoque mixto. Para la determinación de la muestra en el caso cualitativo, según Hernández citado por Castro (2003, p. 66), expresa que "si la población es menor a cincuenta (50) individuos, la población es igual a la muestra".

En base a lo expuesto, para el análisis cualitativo se ha determinado una población menor a cincuenta actores involucrados en el tema de investigación. Por lo

tanto, el tamaño de la muestra a estudiar será igual a la población. En el caso cuantitativo, se considera el muestreo probabilístico el cual calcula la totalidad de importaciones registradas entre los años 2000 hasta 2010 de las variables cuantificables. Según Hernández et al. (2014), explica que la ventaja principal del muestreo probabilístico es la posibilidad de minimizar el error estándar con respecto a las predicciones establecidas para el estudio y para determinar el tamaño de muestra sugiere que la muestra escogida sea consultada en otros estudios similares.

c. Mapeo de Actores Claves (MAC)

El mapeo de actores claves es una herramienta que permite identificar a los principales representantes de una investigación con el fin de relacionar la implicancia y desarrollo de cada uno de estos. Además, es importante para diagnosticar la compleja interacción y desarrollo de los involucrados en un entorno determinado.

“El MAC debe mirar más allá del panorama superficial de roles de los diferentes actores: ¿Quién presiona y por qué? ¿Quién no es escuchado? ¿Quiénes son los afines y quiénes los opuestos? ¿Qué capacidad de influenciar las acciones de otros tienen determinados actores? ¿Cuáles son los más vulnerables?, etc” (Tapella, 2007, pág. 2).

Por otro lado, Ortiz et al (2016), sostiene que el Mapeo de Actores clave permite crear rápidas referencias de los principales actores que participan en una problemática o conflicto. Asimismo, permite identificar y listar los contactos para luego proceder a su indagación, por ejemplo: cuáles son sus capacidades, sus intereses, incentivos y cuales es la relación directa que mantiene con el problema en estudio. También identificar los canales de influencia entre ellos, identificando el esquema general de alianzas y coaliciones, y los espacios de poder de los cuales participan.

Otro aporte es de Ceballos (2004), quién define el MAC como una herramienta que permite la identificación de los principales actores con relación directa sobre la problemática a analizar. Además, permite conocer los contactos, coordinaciones y gestiones respectivas para asegurar una participación holística de los involucrados.

En base a lo expuesto, es necesario desarrollar el MAC para poder identificar, listar y delimitar a los actores involucrados con la finalidad de determinar la relación directa que existe con la presente investigación y así iniciar con el análisis de la

información. El primer paso fue identificar a las entidades y empresas a través de información pública obtenida de instituciones del estado, así como de tesis anteriores en relación con el tema de estudio, también a través de informes nacionales e internacionales. Asimismo, se realizó una clasificación de actores por grupo de interés, es decir, a nivel público, privado y académico.

Tabla N° 17. *Mapeo de Actores*

N°	Grupo de Actores	Actor	Rol en el proyecto de investigación	Jerarquización de su poder
1	Empresas importadoras	Petróleos del Perú S.A.	Empresa importadora de petróleo	Se proyecta que este actor podrá otorgarnos importante información acerca del sector de petróleo
2	Empresas importadoras	Refinería la Pampilla S.A.A	Empresa importadora de petróleo	Se proyecta que este actor podrá otorgarnos importante información acerca del sector de petróleo
3	Expertos en el sector petrolero	PeruPetro	Empresa estatal de derecho privado que se encarga de promocionar, negociar, suscribir y supervisar contratos para la exploración y explotación de hidrocarburos en el Perú	Se asume importante contribución acerca de los cambios en el mercado petrolero en las últimas décadas, proceso productivo y cuáles son las oportunidades de mejora
4	Expertos en el sector petrolero	Sociedad Nacional de energía, minería y petróleo	Organización empresarial constituida como Asociación Civil con fines de lucro, que asocia a las personas jurídicas vinculadas a las actividades minera, de hidrocarburos y eléctrica.	Se asume importante contribución acerca de los cambios en el mercado petrolero en las últimas décadas, proceso productivo, obstáculos técnicos y cuáles son las oportunidades de mejora
5	Instituciones del Estado Peruano	Osinermin	Institución del gobierno peruano que fiscaliza la inversión de energía y minería en el Perú	Importante contribución de información para el sector de petróleo, subsidios, obstáculos técnicos identificado por proceso productivo, impuestos.
6	Instituciones del Estado Peruano	Ministerio de Energía y Minas	Institución del gobierno peruano encargado del sector energético y minero del Perú.	Importante contribución de información para el sector de petróleo, subsidios, obstáculos técnicos identificado por proceso productivo, impuestos.

7	Instituciones del Estado Peruano	Comunidad Andina de Naciones	Organización internacional que cuenta con diversos órganos e instituciones que integran el Sistema Andino de Integración	Se asume contribución acerca del proceso de integración andino, negociación de aranceles, fase de integración, obstáculos técnicos e impacto en las economías miembro.
8	Instituciones del Estado Peruano	Sunat	Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, es un organismo técnico especializado del Perú	Se asume importante contribución de información de las importaciones y exportaciones de Perú con los países miembros de la CAN

Nota: En la tabla se explica el mapeo de actores involucrados en el sector petrolero. Elaboración propia.

3.4 Instrumentos metodológicos para el recojo de la investigación

Según Hernández et al. (2014), los instrumentos de medición son los recursos que se utilizan para registrar información o datos de variables que se pretenden analizar. Asimismo, un instrumento adecuado es aquel que registra datos observables que representan los conceptos o las variables en análisis. Asimismo, indican que existen diferentes instrumentos de medición para cada tipo de método de investigación. En el caso cuantitativo, se utilizan cuestionarios, análisis de contenido, recolección de información factual e indicadores (análisis de datos secundarios), pruebas estandarizadas, meta-análisis, observación cuantitativa, entre otros. En el caso cualitativo, se realiza a través de entrevistas, sesiones de profundidad o grupos de enfoque, análisis documental y registros diversos y biografías.

a. Primera Etapa: Investigación Cualitativa

Los instrumentos que se utilizarán en la investigación son entrevistas semiestructuradas las cuales permiten recabar más información del entrevistado. Este instrumento de recolección de datos se aplicará a las empresas peruanas importadoras de petróleo (Petroperú y Repsol), expertos de instituciones involucradas con el mercado petrolero y procesos de integración. Es importante señalar, que las entrevistas semiestructuradas son consideradas como fuente primaria para recolección de datos.

En el caso de las fuentes bibliográficas, considerada como fuente secundaria, se utilizará como instrumento de recojo de información los resúmenes para recolectar la

información más importante; además, de citar las fuentes que soporten los resultados de la investigación.

Asimismo, para las fuentes secundarias, se realizó la búsqueda de libros, artículos, tesis, entre otros de los repositorios académicos de universidades como: UP, UPC, UNMSM Y PUCP con el fin de tomar referencias relacionadas al tema.

- **Entrevistas**

Esta técnica es muy útil para los investigadores ya que busca conocer todo lo que el entrevistado pueda compartir sobre el tema de investigación (Mack, Woodsong, MacQueen, Guest, & Namey, 2005).

Para el proceso de aplicación de entrevistas semiestructuradas a expertos en el tema de estudio se decidió segmentar las características que deben tener los sujetos entrevistados y definir el perfil de los expertos. Además, los medios de contacto a utilizar serán cartas de presentación enviadas a través de correo, contactos en el sector petrolero, contactos en el sector académico, página web de las instituciones involucradas y LinkedIn. Una vez identificado a los actores a entrevistar, se preparará una guía para las entrevistas. Luego de esto, se procederá a contactar a los actores involucrados, se agendará una cita de acuerdo a su disponibilidad. Finalmente, la información obtenida de las entrevistas será analizada a través de herramientas de la herramienta Atlas ti para el procesamiento de datos.

Para la selección de los entrevistados se tomó en consideración las siguientes características:

Tabla N° 18. *Características de selección para entrevistados*

1	Ser experto en las importaciones de petróleo o tenga experiencia académica en la problemática de investigación
2	Ser involucrado directo en las empresas importadoras de petróleo ubicadas en el Perú
3	Presente conocimiento del comportamiento del mercado petrolero a nivel internacional y nacional
4	Presente conocimiento de los regímenes arancelarios que se establece entre los miembros de la CAN
5	Presente conocimiento de las medidas de defensa comercial y proteccionismo que establece el sector a investigar
6	Presente conocimiento sobre el acuerdo de integración comercial de la CAN (regulaciones, medidas, etc).
7	Conocimiento en comercio internacional

Nota: En la tabla se explica las características de selección para entrevistados. Elaboración propia.

Asimismo, el perfil de los sujetos a entrevistar se presenta a continuación:

Tabla N° 19. *Perfil de los entrevistados*

Refinería La pampilla S.A. A Repsol	Especialistas en importaciones del sector petrolero
Petróleos del Perú Petroperú	Especialistas en importaciones del sector petrolero
Comunidad Andina de Naciones CAN	Especialistas en el proceso de integración
Profesores	Expertos en materia de comercio internacional

Nota: En la tabla se explica el perfil de los entrevistados en el sector petróleo. Elaboración propia.

La estructura de las entrevistas a aplicar a los expertos involucrados (Véase Anexo 2,3 y 4).

- **Análisis documental**

Esta técnica consiste en la búsqueda de documentos relacionados a investigaciones históricas las cuales serán de utilidad para definir los hallazgos derivados de las entrevistas a realizar (Hernández et al. 2014).

Para realizar el análisis documental, se indagó en las bibliotecas virtuales en páginas como Web of Science, Scopus y Ebsco, así como también de bibliotecas físicas, en este caso de la Biblioteca de UPC, PUCP, UP, repositorio latinoamericano, de los cuales se extrajo información clave para poder delimitar las variables y que se desarrollarán en la presente investigación. La herramienta utilizada es vos viewer y atlas ti para realizar el análisis biométrico y semántico correspondiente.

b. Segunda Etapa: Investigación Cuantitativa

Para la elaboración de la investigación cuantitativa se utilizaron papers relacionados a la teoría del modelo gravitacional, los cuáles ayudaron a explicar las hipótesis del estudio. Estas investigaciones emplearon el método de regresión con el fin de obtener datos correlacionados entre las variables.

En la mayoría de las conclusiones de los modelos gravitacionales aplicados al comercio exterior, se observa que los factores más determinantes en los intercambios comerciales tienen que ver con los ingresos nacionales, la distancia geográfica entre socios y variables como el idioma en común puede ser importante en ciertos bloques comerciales. A continuación, se hará una breve discusión teórica de algunos artículos con la presente investigación con el fin de dar un sustento de los resultados obtenidos en las estimaciones estadísticas.

Según Muhammad, Liu, Khalid y otros (2020) para analizar las determinantes del comercio de productos forestales utilizaron el enfoque del modelo gravitacional aplicado en relación entre China y los principales países miembros de la OCDE con quienes mantenían flujos comerciales regulares para un grupo de partidas arancelarias. Para determinar el impacto bajo el modelo gravitacional se utilizaron las siguientes variables:

- PBI China
- PBI países socios
- Distancia
- Tipo de cambio
- Barreras arancelarias

- Idioma

El resultado evidenció que, el flujo comercial de China aumentó a medida que la economía de los países socios aumenta y disminuye a medida que existe un aumento en la distancia con respecto a los países socios. Asimismo, las barreras arancelarias provocan una disminución en el flujo comercial de China, mientras que los países en donde se utiliza el mismo idioma aumenta el flujo comercial en 5%.

Por otro lado, según los autores Kristjánisdóttir, Guðlaugsson, Guðmundsdóttir et al. (2019) proponen evaluar los efectos de las exportaciones en Reino Unido respecto con otros países miembros de la OCDE a través del uso de las variables: distancia cultural y geográfica bajo el modelo gravitacional. Las variables involucradas, expresadas en dólares son:

- PBI Reino Unido
- PBI países socios
- Exportaciones del Reino Unido
- Población de Reino Unido
- Población de los países socios
- Distancia geográfica
- Distancia cultural

El principal hallazgo fue que la distancia geográfica afecta a las exportaciones del Reino Unido más que la cultura. Asimismo, se determinó que las exportaciones de Reino Unido se deben al mayor tamaño económico de los países importadores que por el tamaño económico de su propio mercado.

Según Raffo, Hernández y Díaz (2018), en su estudio analizan cuáles son las consecuencias de la entrada en vigor del acuerdo TPP de Estados Unidos en relación a la Alianza del Pacífico. Para el análisis se utilizó la ecuación del modelo gravitacional entre un determinado rango de años. Las variables involucradas en el modelo son:

- PBI del país A
- PBI de los países miembros del TPP
- Distancia representada en kilómetros desde los centros geográficos de los países.

- PEA
- Capital

Cabe resaltar que, el análisis se desarrolló a través del programa Stata versión 13 y el resultado descubierto fue cuanto mayor es la distancia entre los países socios tiende a relacionarse con un mayor costo financiero, de seguro y de transporte. Asimismo, existe un menor flujo de comercio.

Luego de haber identificado las variables que participaron en el modelo gravitacional, se procedió a seleccionar las variables que más se relacionan con la investigación, las cuales son: PBI Perú, valor de las importaciones, costos de transporte, PBI países socios, barreras arancelarias, moneda, idioma y acceso marítimo.

De esta forma, para poder recolectar los datos de las variables que participaron en la investigación se empleó el uso de sitios web de las entidades nacionales e internacionales con la finalidad de que nos brinden datos de las importaciones de petróleo, PBI de los países miembros de la CAN, costos de transporte, entre otros. Para obtener dicha información, se han utilizado herramientas de inteligencia comercial en línea como Siicex, Trademap, CEPALSTAT y Veritrade; además, de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT). Finalmente, para el análisis de las variables cuantitativas, se procesará los datos con ayuda del software Stata 13 para las pruebas estadísticas que permitan analizar las variables de estudio a través de tablas.

Tabla N° 20. *Perfil de las bases de datos*

SIICEX (2000-2010)	Comportamiento del mercado e importaciones
Trademap (2000-2010)	Comportamiento del mercado e importaciones
Veritrade (2000-2010)	Nivel de importaciones por empresa
CEPALSTAT(2000-2010)	Indicadores económicos
Sunat (2000-2010)	Aranceles aplicados y comportamiento de las importaciones

Nota: En la tabla se explica el perfil de las bases de datos a utilizar. Elaboración propia.

3.5 Aspecto éticos

Según la Organización mundial de propiedad intelectual (OMPI) siglas en inglés. Creada en 1970, el cual tiene como objetivo velar por la protección de los derechos de los autores de propiedad intelectual a nivel global, esto permite el reconocimiento del esfuerzo y dedicación los autores para el desarrollo de diversos temas en estudio. Además, permite que los creadores o titulares gocen de los beneficios que se obtiene de sus obras o inversiones.

Para el caso de la presente de investigación considera parámetros éticos que respeten los derechos de propiedad intelectual de los autores citados en el estudio. Es por ello, que se ha utilizado las normas APA (American psychological association) para citar las referencias bibliográficas de cada uno de los estudios utilizados. Asimismo, con el consentimiento de los entrevistados, se incluyó los perfiles de cada uno de ellos en la investigación.

CAPITULO 4. DESARROLLO

En este capítulo, se detallará la descripción de los resultados de la presente investigación a través del uso de herramientas cualitativas y cuantitativas con el objetivo de identificar el impacto de las importaciones de petróleo en el marco del proceso de integración de Perú en la CAN tomando en cuenta el periodo 2000-2010, para así evaluar el impacto económico en el comercio, así como también las medidas de defensa comercial y obstáculos técnicos del comercio.

Dado que los objetivos se evaluarán bajo un enfoque mixto, en primer lugar, se mostrará la opinión de los expertos en el tema para después contrastar dicha información con las pruebas estadísticas del modelo gravitacional para el sector del petróleo.

En la primera parte, se presentarán los resultados cualitativos hallados por el método de entrevistas a profundidad, por lo que se detallará una breve descripción de los expertos para luego presentar la información con ayuda de la herramienta Atlas Ti que ayudará a sustentar las hipótesis planteadas. Para elaborar las entrevistas a profundidad, se estructuraron una serie de preguntas para cada objetivo planteado para la presente investigación. Luego se procede a realizar el análisis de documentos jurídicos con relación a las variables de obstáculos técnicos al comercio y medidas de defensa comercial con el objetivo de verificar la relación que presenta la CAN con las barreras no arancelarias. Para finalizar, se presentará el análisis biométrico de los *papers* científicos a través del software *vos viewer*.

En la segunda parte, se presentarán los resultados cuantitativos analizados bajo el modelo gravitacional del comercio considerando las variables como valor histórico importado de la partida arancelaria del petróleo Sunat (2019), variables del PBI de Perú obtenido del Banco de Reserva del Perú (2020), PBI de Ecuador y Colombia obtenido del Banco mundial y las barreras arancelarias aplicadas durante los años 2000-2010 que permitirá abarcar un análisis más preciso para esta investigación.

Tabla N° 21. Alcance del desarrollo de la investigación cualitativa y cuantitativa

Tipo de investigación	Tipo de instrumento metodológico	Software utilizado	Alcance
Cualitativo	Análisis de entrevistas a profundidad	Atlas ti	Hipótesis específico N° 01 Hipótesis específico N° 02 Hipótesis específico N° 03
	Análisis documental con relación a las medidas de defensa comercial	Atlas ti	Hipótesis específico N° 02
	Análisis documental con relación con las medidas de protección al comercio	Atlas ti	Hipótesis específico N° 03
	Análisis biométrico de revisión de literatura	Vos viewer	Hipótesis específico N° 01
Cuantitativo	Modelo gravitacional del comercio	Stata 13	Hipótesis específico N° 01

Nota: En la tabla se explica el alcance del desarrollo del capítulo 4 en relación con los tipos de investigación. Elaboración propia.

4.1 Herramienta cualitativa: Entrevistas a profundidad

Con el objetivo de poder entender este punto, se mostrará una breve reseña de la trayectoria profesional de cada uno de los entrevistados, los cuales son expertos con una amplia experiencia en el sector petrolero que aportarán al desarrollo de los objetivos planteados en la presente investigación.

a. Perfil de los entrevistados

Tabla N° 22. *Perfil profesional de los entrevistados*

Empresa/Institución	Nombre	Educación	Cargo
Petroperú	Edson Rafael Curro Belleza	- Ingeniero Petroquímico de la UNI. - Magister en Dirección de Operaciones Productivas por Centrum Graduate Business School.	Supervisor de Procesos (2014 – actualidad).
	Yusko Toscano	- Ingeniera Petroquímica de la UNI.	Supervisor de Operaciones y Transporte Internacional (2014 – actualidad).
Repsol	Mónica Gallardo Alejo	Ingeniera Petroquímica de la UNI. - MBA de Centrum Graduate Business School.	Analista de Operaciones y Cargamentos Marítimos (2015 – actualidad).
	Luis Olguín Galagarza	- Ingeniero Industria de la Universidad de Lima. -Magister en Administración de Negocios.	Jefe de Operaciones de Abastecimiento y Distribución (2018– actualidad).
	Marcos Padilla Vásquez	- Ingeniero Química de la Universidad Mayor de San Marcos. - Estudios en la Escuela Nacional de Aduanas (Especialista Agente de Aduanas).	Jefe de Aduanas (2015 – actualidad).
Comunidad Andina	Raúl Quispe Medina	- Ingeniero Económico de la UNI. - Maestría en Regulación, Derecho y Economía en la UPC.	Funcionario Internacional (2017 – actualidad).
Sunat	Javier Gustavo Oyarse Cruz	Abogado, Maestro en Derecho, Máster in Business International y Doctor en Educación	Experto en derecho de Comercio internacional

Nota: En la tabla se explica el perfil profesional de cada uno de los entrevistados. Elaboración propia.

b. Análisis de las entrevistas a profundidad

En este bloque se presentarán los puntos de vista más relevantes de los expertos del sector petrolero relacionados directamente con la importación de petróleo proveniente de la CAN. En primer lugar, la información abarcará ámbitos generales para luego hacer énfasis en cada uno de los objetivos planteados en esta investigación.

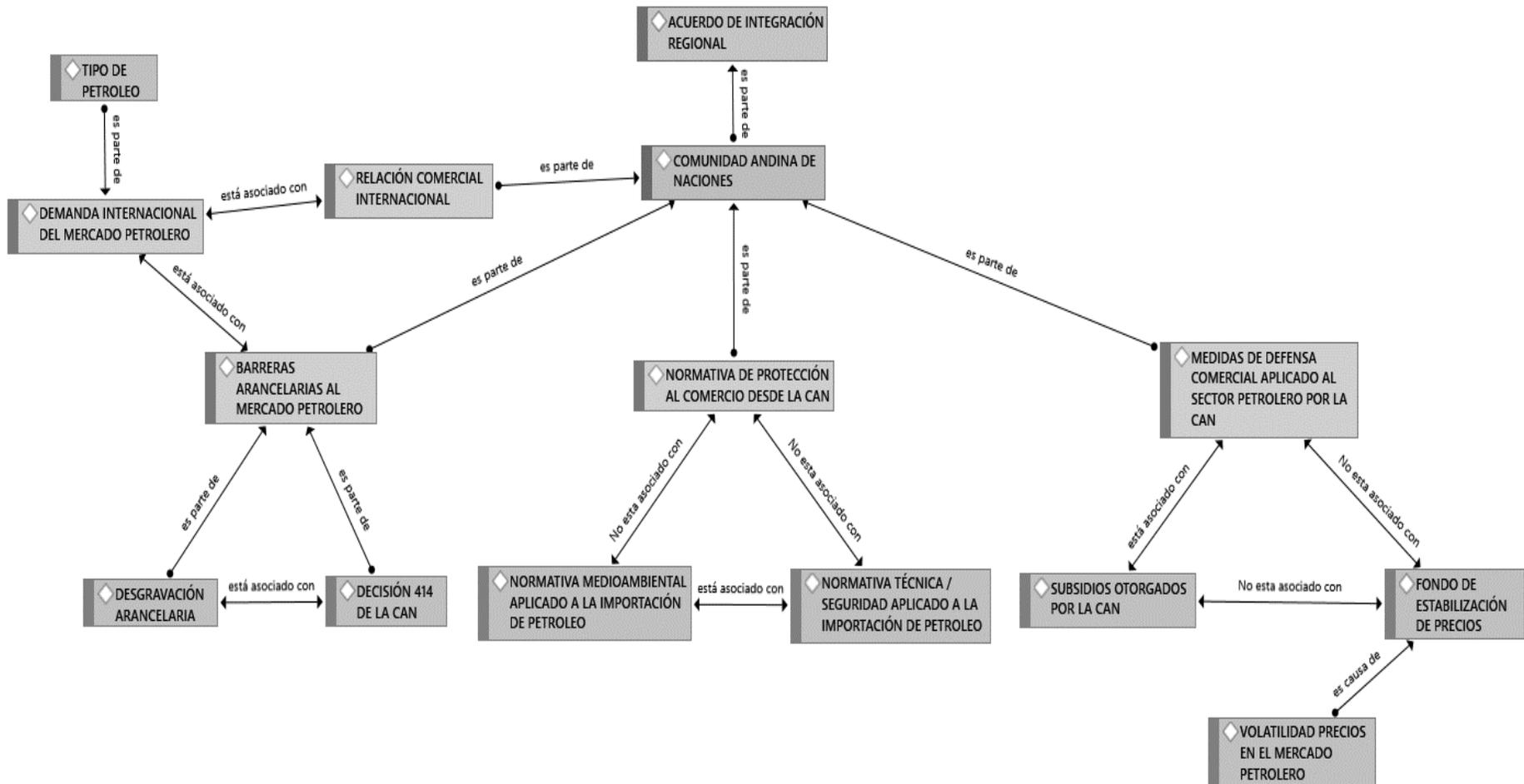


Gráfico N° 95. Vista de red de variables que forman parte del proceso de integración entre los países miembros de la CAN enfocado en el mercado petrolero obtenida de las entrevistas a expertos. Elaboración propia.

El gráfico N°11 expresa de forma general los resultados que se obtuvieron de las entrevistas realizadas a expertos con relación a la CAN, las variables de barreras arancelarias, para arancelarias y el mercado petrolero. La vista de red de variables muestra que la CAN es parte de un acuerdo de integración regional el cual es un proceso multidimensional que abarca aspectos medioambientales, económicos, comerciales, políticos, sociales y culturales. Por tal motivo, se identificó que la CAN está compuesta por tres categorías importantes como son las barreras arancelarias y las barreras no arancelarias que incluyen las medidas de protección al comercio y medidas de defensa comercial. Con respecto a las barreras arancelarias se muestra que las subcategorías como la desgravación arancelaria para la partida arancelaria 2709.00.00.00 y la Decisión 414 de la CAN que formaliza la derogación de los aranceles y ambas subcategorías están asociadas y a la vez forman parte de su categoría. Además, la categoría de barreras arancelarias se encuentra asociado a la demanda internacional de petróleo al igual que el tipo de petróleo forma parte de la demanda concluyendo que estas categorías se asocian a la relación comercial internacional de los países miembros de la CAN. Por lo tanto, al existir una relación comercial entre los países miembros de la CAN está se ha visto fortalecida gracias al acuerdo de integración que mantienen vigente.

En el caso de la normativa de protección al comercio desde la CAN no presenta relación con la normatividad medioambiental y normatividad técnica de seguridad. Sin embargo, estas dos subcategorías si presentan asociatividad.

Finalmente. las medidas de defensa comercial aplicado al sector petrolero desde la CAN se encuentran relacionado con el proceso de aplicación de subsidios de la CAN. Sin embargo, el FEPC no se encuentra relacionado con ninguna de las subcategorías, pero es causa de la volatilidad de los precios en el mercado petrolero.

Análisis de hipótesis

Luego de explicar las relaciones encontradas en las opiniones de los expertos, se procede a explicar la relación de las variables respecto a los objetivos específicos planteados y teorías relacionadas en la presente investigación.

- **Hipótesis 1: Las importaciones de petróleo de Perú desde los países miembros de la CAN durante los años 2000-2010 ha sido favorable y ha tenido un impacto positivo en sus economías.**

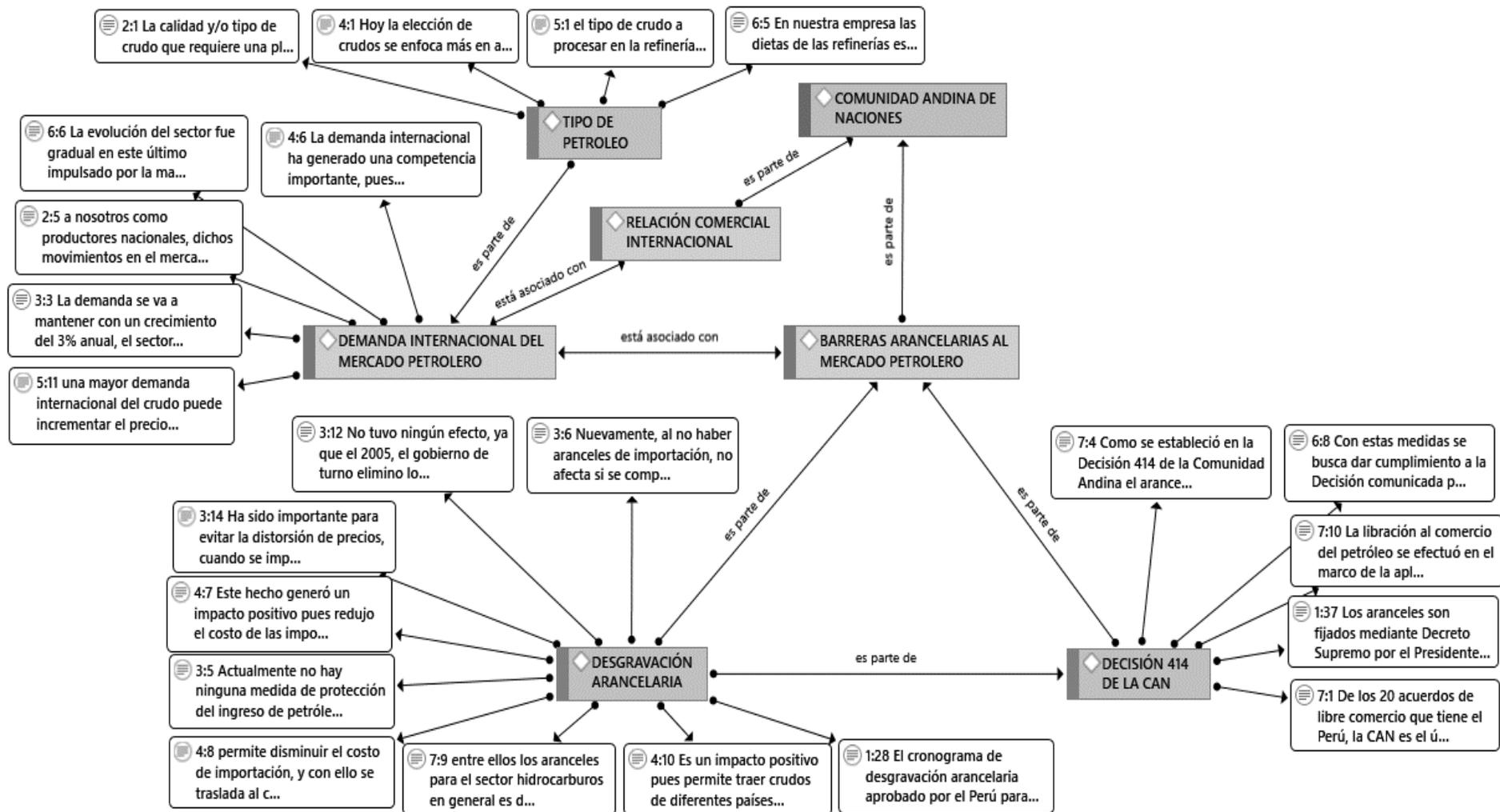


Gráfico N° 16. Vista de red de “Barreras arancelarias al mercado petrolero”. Procesado a través del Software Atlas ti. Elaboración propia.

En el gráfico N°12, se visualiza la red de las barreras arancelarias la cual forma parte de la CAN y el cual está relacionado con la desgravación arancelaria aplicada a la partida arancelaria de petróleo formando parte de la decisión 414 emitida por la CAN. Además, las barreras arancelarias y el tipo de petróleo también se ven relacionadas con la categoría de demanda internacional del mercado petrolero, el cual está asociado a las relaciones internacionales entre los países miembros y que por pertenecer al mismo acuerdo regional como lo es la CAN su relación comercial ha se visto fortalecida y favorecida por la desgravación al 100% de las partidas arancelarias. Según las opiniones obtenidas por los expertos se puede determinar que el impacto de la desgravación arancelaria impuesta en el año 2005, gracias al acuerdo de integración regional de la CAN, fue positivo porque redujo los costos de las importaciones de petróleo, incentivó la producción de combustibles y la competitividad del sector petrolero entre los países miembros. A continuación, se comparte las opiniones de expertos en materia de desgravación arancelaria.

“Ha sido un hecho muy importante pues permite disminuir el costo de importación, y con ello se traslada al consumidor a un menor precio” (Olguín, 2020).

“...ya que el 2005, el gobierno de turno elimino los aranceles a los combustibles, antes del 2005 ayudo la rebaja del 20% por la importación de combustibles de los países de la Comunidad Andina” (Padilla, 2020).

“...entre ellos los aranceles para el sector hidrocarburos en general es del 0% y no existe ningún tipo de restricción o gravamen para comercializar petróleo entre los Países Miembros de la CAN” (Quispe, 2020).

De acuerdo con las opiniones obtenidas, se puede determinar que el impacto de la desgravación arancelaria a 0% aplicada a las importaciones de petróleo en el año 2005 fue positivo, esto guarda relación con la teoría de los aranceles explicado en el marco teórico que lo define como los impuestos que se gravan a la exportaciones e importaciones y con la finalidad de proteger a un sector económico. Sin embargo, al eliminarse los aranceles para que este bien ingrese al mercado peruano permite que los precios de paridad de importación sean menores a los años anteriores y este beneficio se vea reflejado en los precios a los consumidores finales.

Asimismo, los expertos mencionan la Decisión N°414 publicada El 31 de Julio de 1997 por la comisión de la Comunidad Andina de Naciones, en donde se determina la entrada en vigor del 100 % del margen preferencial de la partida arancelaria de petróleo, sustentando en el marco legal la aplicación de este beneficio. A continuación, se comparte las opiniones de expertos relacionado a la Decisión 414.

“Ha sido importante para evitar la distorsión de precios, cuando se importará de países fuera de la Comunidad Andina (con arancel), así como evitar el incremento del precio de los combustibles...” (Padilla, 2020).

“Con estas medidas se busca dar cumplimiento a la Decisión 414 publicada por la comunidad andina de naciones...” (Toscano, 2020).

“La libración al comercio del petróleo se efectuó en el marco de la aplicación de la Decisión 414, que permitió al Perú, importador neto de petróleo, disponer de este hidrocarburo de países exportadores como Colombia y Ecuador, sin asumir el sobrecosto de los aranceles de importación...” (Quispe, 2020).

“De los 20 acuerdos de libre comercio que tiene el Perú, la CAN es el único que ha logrado liberar el 100 de los aranceles de las mercancías; es decir que el día de hoy puede exportar mercancías a cualquier País Miembro de la CAN sin pagar aranceles en el marco de la Zona de Libre Comercio andina. Asimismo, sus exportaciones pasaron de USD 80 millones en 1969 (cuando se dio origen a la CAN) a USD 2,246.8 millones el 2019. Es el quinto mercado de exportación del Perú a escala mundial...” (Quispe, 2020).

Se concluye que las barreras arancelarias aplicado a las importaciones de petróleo han sido favorable y han generado un impacto positivo en la economía de los países miembros de la CAN luego del año 2005 en adelante, a partir de la Decisión 414 donde se definió 0% de arancel a las importaciones creando un impacto positivo para el mercado peruano porque al no existir suficiente producción interna se requiere importar grandes volúmenes de crudo para lograr abastecer a los diferentes sectores a un menor costo. Lo antes expuesto responde al objetivo específico 1; sin embargo, para comprobar estadísticamente el resultado cualitativo se procederá a realizar un segundo análisis a través del modelo gravitacional que incluye como variable a los aranceles.

- **Hipótesis 2: Las medidas de defensa comercial tuvieron un impacto positivo en la industria del petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010.**

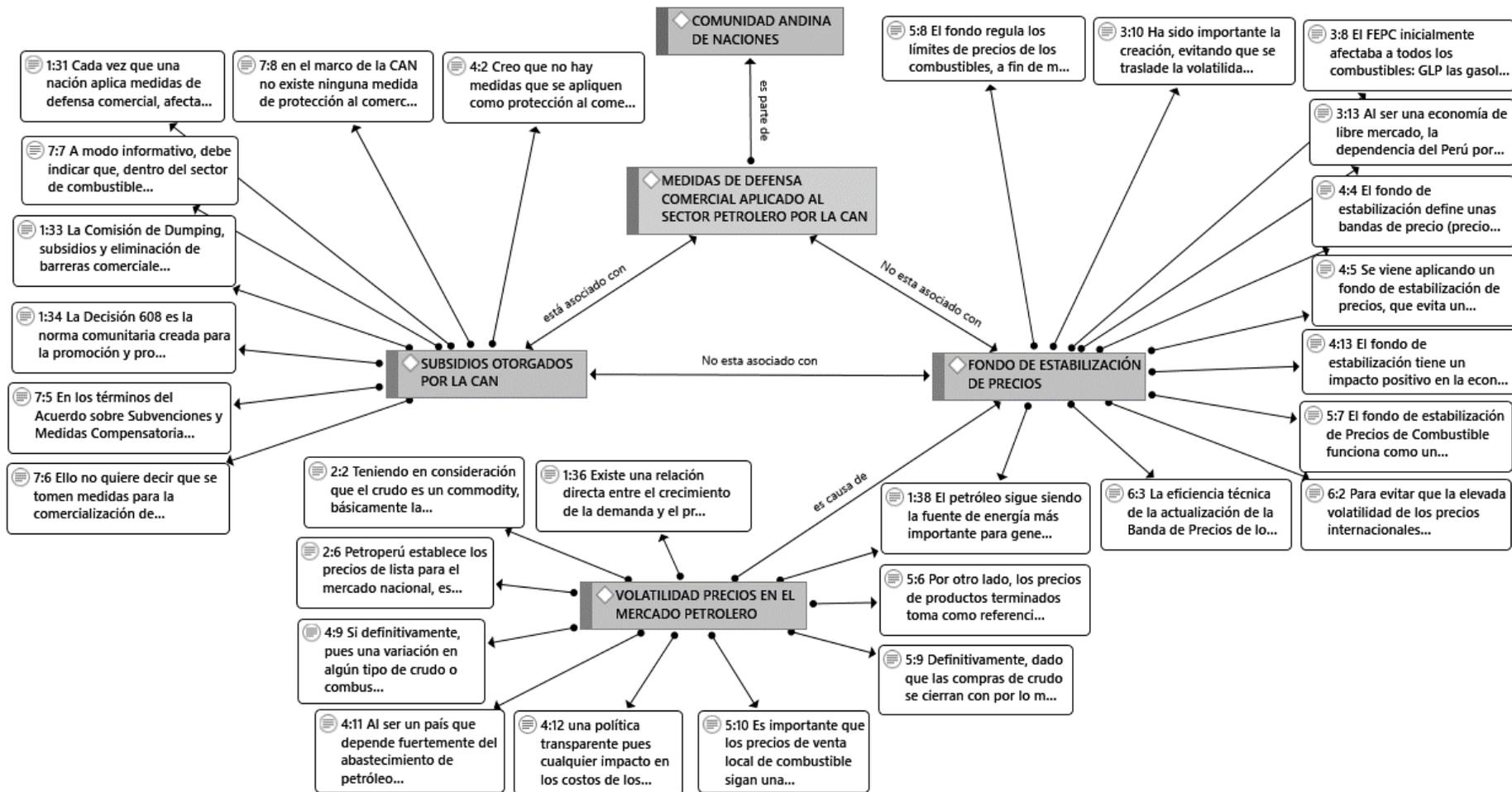


Gráfico N° 107. Vista de red de “Medidas de defensa comercial aplicado al petróleo”. Procesado a través del software Atlas ti. Elaboración propia.

En el gráfico N°13, vista de red de medidas de defensa comercial aplicado al petróleo, se evidencia que las medidas de defensa comercial forman parte de la CAN, por ende, el análisis está basado en determinar la relación que existe entre las respuestas obtenidas por los expertos y el objetivo específico N° 02 acerca si medidas de defensa comercial tuvieron un impacto positivo en la industria del petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010. Por lo tanto, es necesario conocer cuáles son las subcategorías que forman parte de la defensa comercial como son los subsidios otorgado por la CAN y que no está asociado con el FEPC que es el fondo que se crea al ser es causa de la volatilidad de precios dentro del mercado del crudo.

Para comprender las subcategorías se procede a explicar las opiniones obtenidas de los expertos. Con respecto a la volatilidad de los precios del petróleo, siendo Perú un país deficitario de este bien y al depender de las importaciones para abastecer su mercado, se ve afectado en su mayoría al existir volatilidad de precios debido a los cambios generados en los marcadores internacionales, los cuales son la base para determinar su valor dentro de la cadena de precios finales. Por tal motivo, las economías mundiales se han visto en la necesidad de incorporar fondos de estabilización de precios a los combustibles con la finalidad de mitigar los cambios volátiles que surgen a través de los marcadores, en el caso de Perú, Ecuador y Colombia, existen los fondos otorgados por el gobierno y que son administrados por cada ministerio respectivamente, lo explicado por los entrevistados guarda relación con la explicación de Martínez (2007) en su investigación llamada los mecanismos para la estabilización de precios de los combustibles en relación al mercado petrolero peruano y el cual concluye que el gobierno peruano establece medidas de defensa en protección de empresas importadoras, comercializadoras de productos derivados del petróleo, así como también consumidores finales más no aplica subsidio a los precios de importación de crudo. Además, el autor Ballorín (2012) y su investigación acerca del Régimen de hidrocarburos regulatorios y fiscales de Colombia: explicar el éxito de Colombia y los retos futuros en relación con el mercado petrolero colombiano en donde se explica cuáles son los mecanismos regulatorios que brinda Colombia para el sector de hidrocarburos incluyendo las subvenciones por la volatilidad de precios del crudo. Y por el autor Orbe (2012) con su investigación acerca del Impacto precio – producto de reducir subsidios a combustibles en Ecuador – un análisis estructural en relación con el mercado petrolero ecuatoriano. Las

mencionadas investigaciones forman parte de la revisión de literatura nacional de la presente investigación, en donde se explica los mecanismos de estabilización de precios a través de fondos o subsidios otorgados por los gobiernos cumpliendo el rol de fortalecer las opiniones obtenidas por los expertos entrevistados.

Con respecto a la subcategoría FEPC en Perú, este fondo solo aplica cuando los precios se incrementan por encima del valor máximo permitido, el excedente generado es respaldado por el estado, a lo largo de los años este mecanismo de defensa ha permitido que los precios finales a los consumidores se encuentren dentro del poder adquisitivo de la población. Es importante indicar, que este beneficio solo aplica para los productos derivados del petróleo más no para la materia prima conocida como crudo y el cual es importado. Los combustibles a los que están afectos son Diesel, gasolinas, GLP y residuales. Sin embargo, este beneficio solo lo obtiene un grupo de productos refinados y para que exista un equilibrio se sugiere que sea aplicado a todos los derivados del petróleo crudo.

A continuación, se detallan algunos de los comentarios de los expertos en relación con el FEPC y la volatilidad de precios aplicados al crudo.

“El fondo de estabilización de Precios de Combustible funciona como un soporte a las empresas nacionales que importan petróleo crudo, ante cualquier volatilidad del precio de los marcadores internacionales, el fondo marca un valor máximo y mínimo para cada tipo de combustible, en caso el precio del petróleo se incremente, las empresas pagan sólo hasta el valor máximo definido por el fondo y el estado cubre el excedente. Por otro lado, si el precio está por debajo del mínimo, la empresa debe aportar al estado la diferencia...” (Gallardo, 2020).

“El FEPC inicialmente afectaba a todos los combustibles: GLP las gasolinas, Diesel y residuales, actualmente es al GLP Envasado, Diésel B5 Uso Vehicular S50 y Diésel B5 UV, existe una banda de precios, cuando los precios están dentro de esa banda está en estabilidad, cuando los precios están por encima el estado compensa a las empresas, cuando por debajo las empresas aportan al FEPC...” (Padilla, 2020).

“El fondo de estabilización define unas bandas de precio (precio mínimo y máximo) para un periodo de tiempo que permite que el precio de paridad internacional se ajuste dentro de esa banda, pues si es mayor al precio máximo es el Estado quien paga al productor/importador la diferencia respecto a ese máximo (compensación), y si es menor al precio mínimo es el Estado quien cobra del productor/importador la diferencia respecto a ese mínimo (aportación).

Estos montos (pagos o cobros) se deben depositar semanalmente” (Gallardo, 2020).

“Se viene aplicando un fondo de estabilización de precios, que evita un fuerte impacto de variación de precios hacia los consumidores locales. Esto ayuda a que el importador pueda ser igual de competitivo que el productor local” (Olguín, 2020).

“El fondo de estabilización tiene un impacto positivo en la economía de los consumidores de combustibles pues permite que las grandes variaciones no lleguen directamente al consumidor, sino que son absorbidos por el Estado y el productor/importador” (Gallardo, 2020).

Para determinar si los fondos de estabilización de precios son considerados como subsidios y si forma parte de las medidas de defensa comercial definidas a través de las decisiones de la CAN, es necesario comprender a que hace referencia un subsidio y según la OMC, en el acuerdo sobre subvenciones y compensaciones define que se considera subvención cuando un gobierno y organismo gubernamental realiza una contribución financiera en el territorio de un miembro. Asimismo, es considerado como un mecanismo de defensa comercial para regularizar los mercados en donde se aplica. En este caso el FEPC es considerado como subsidio otorgado por el gobierno en beneficio del sector petrolero. Sin embargo, para comprobar si existe la participación de la CAN al momento de determinar el subsidio es necesario conocer las opiniones de los expertos en materia de comercio internacional.

“En los términos del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias de la OMC no se contemplan subsidios a la producción de petróleo en los Países Miembros de Comunidad Andina, en la medida que es el propio Estado que se encarga de dicho sector productivo (no se ha constatado una contribución financiera del Estado al sector productor de petróleo que le genere un beneficio)” (Quispe, 2020).

“Ello no quiere decir que se tomen medidas para la comercialización de los productos derivados, como mecanismos de regulación de precios o de estabilización de precios, pero que en estricto no constituyen subsidios a la producción de petróleo” (Quispe, 2020).

Entonces, se comprueba que no existen subsidios aplicados a la producción y/o comercialización de petróleo por parte de la CAN, sino que el gobierno posee la capacidad de regular el mercado sin la necesidad de ampararse bajo el marco normativo de la CAN

para aplicar algún beneficio económico respecto al sector petrolero. Se concluye que no existe relación entre el FEPC y los subsidios provenientes de la CAN debido a que no existe un fondo establecido por la CAN para controlar los precios en el mercado petrolero. Con relación al objetivo específico 2, en donde se establece si las medidas de defensa comercial tuvieron un impacto positivo en la industria del petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010, no existe un impacto positivo por parte de la CAN debido a que el FEPC forma parte de las decisiones tomadas por el gobierno más no forma parte de la CAN. Para comprobar lo antes expuesto se procederá a realizar un análisis documentario de las decisiones vigentes de la CAN en materia de subsidios y el fondo de estabilización de precios por las economías miembros de la CAN.

- **Hipótesis 3: Las medidas de protección al comercio tuvieron un impacto positivo en la industria del petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010**

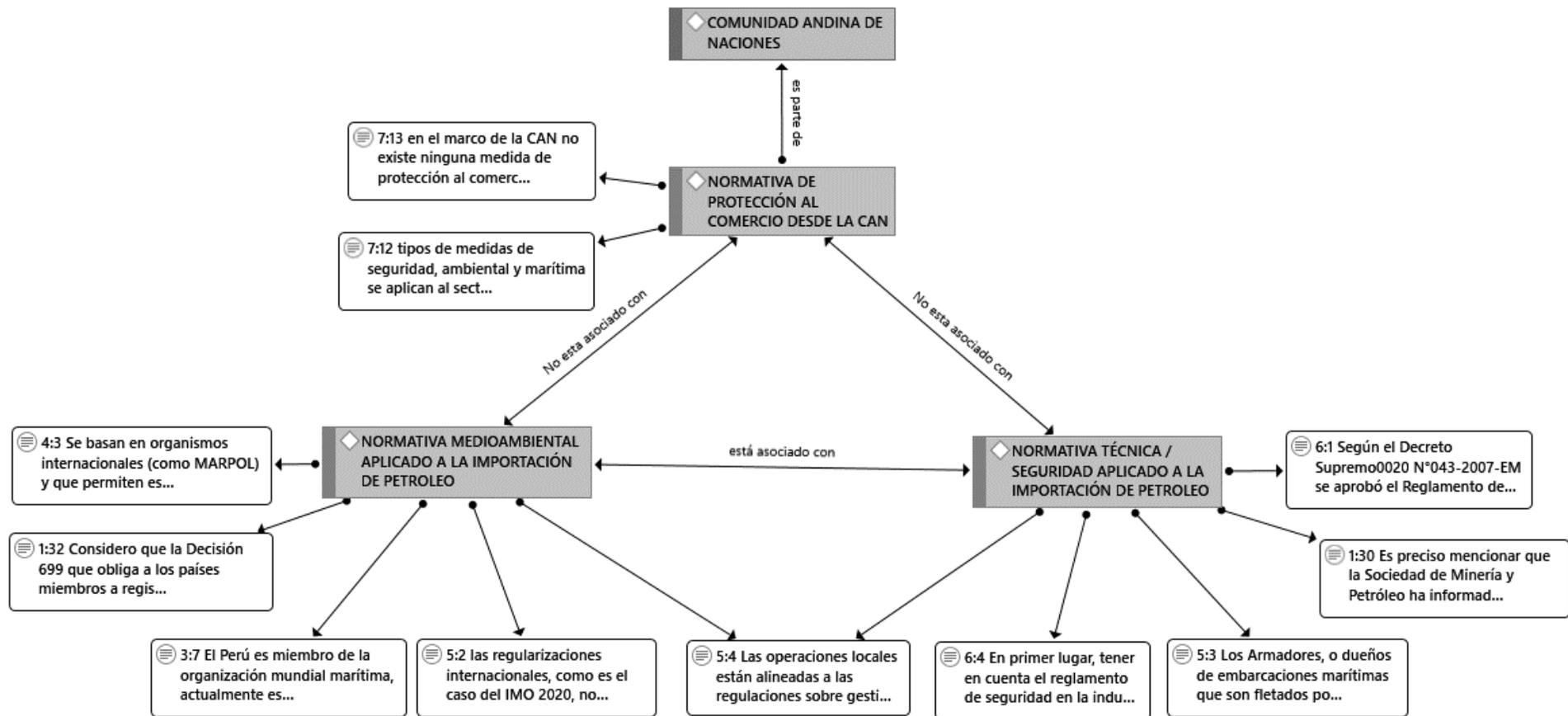


Gráfico N° 18. Vista de red de “Obstáculos técnicos al comercio”. Procesado a través del software Atlas ti. Elaboración propia.

En el gráfico N°14, se muestra la vista de red de las medidas de protección al comercio, el cual sirve para analizar la relación que existe con el objetivo específico N° 03 acerca si las medidas de protección al comercio tuvieron un impacto positivo en la industria del petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010. Entonces, las subcategorías relacionadas al marco normativo de medidas medioambientales y medidas técnicas de seguridad aplicado a la importación de petróleo presentan asociatividad entre ellos, pero en relación con la normativa de protección al comercio desde la CAN no se encuentran relacionadas. Para comprender el desarrollo de cada subcategoría y sus relaciones se empezará explicando a cada una de ellas.

Para determinar el impacto de la CAN dentro de las barreras no arancelarias es necesario conocer su alcance y según la Conferencia de Naciones Unidas sobre el comercio y desarrollo (2012), en la publicación del artículo llamado “Clasificación internacional de medidas no arancelarias” explica que son medidas de política comercial que tienen como finalidad regular el intercambio comercial a través de políticas de control de calidad, requerimientos de embalaje, prohibiciones, medidas técnicas, medidas no técnicas, entre otras. Entonces, los obstáculos técnicos al comercio aplicados al intercambio comercial del petróleo son clasificados como medidas técnicas del sistema de clasificación internacional de medidas no arancelarias. En base a las respuestas brindadas por los expertos, se determinó que existen normativas técnicas para regularizar la comercialización de crudo entre países y se encontró como principales pilares a la normativa medioambiental que impide exista contaminación ambiental al momento de importar crudo y la normativa de seguridad que controla y supervisa el proceso de distribución física internacional del petróleo para minimizar los riesgos de pérdidas humanas al tratarse de un bien importado clasificado como material peligroso y que goza de tener propiedad altamente inflamables y volátiles. Por tal motivo ambas normativas están asociadas y forman parte importante al momento de importar petróleo. Cabe indicar que las normativas para el transporte de crudo guardan relación con la investigación de los autores Valiullina y Adbullin (2018) llamada el derecho internacional de la protección mundial de los océanos contra la contaminación por petróleo, en donde se comprueba la existencia de obstáculos para la comercialización de petróleo a nivel internacional, por lo cual los estados y empresas deben tener en cuenta para su implementación y posterior comercialización.

A continuación, se detallan algunos de los comentarios de los expertos en relación con la normativa medioambiental y normativa técnica de seguridad para la importación de petróleo.

“Se basan en organismos internacionales (como MARPOL) y que permiten estandarizar y regularizar el comercio a nivel mundial” (Olguín, 2020).

“El Perú es miembro de la organización mundial marítima, actualmente está regulando el contenido de azufre (0.5%) en los combustibles Bunker para el funcionamiento de las naves. También las naves restan obligadas a tener doble casco en caso de impacto y evitar derrames en el mar” (Padilla, 2020).

“Las operaciones locales están alineadas a las regulaciones sobre gestión de Seguridad y Medio Ambiente, a mi opinión estas garantizan el desarrollo de entregas de cargamentos marítimos de manera segura cubriendo los posibles riesgos que podrán generarse durante la operación” (Gallardo, 2020).

“Según el Decreto Supremo 0020 N°043-2007-EM se aprobó el Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos considerando que las medidas introducidas por la OMI han contribuido a garantizar que la mayoría de los petroleros se fabriquen y exploten en condiciones de seguridad y se construyan de forma que se reduzca la cantidad de hidrocarburos vertidos en caso de accidente. También ha disminuido la contaminación operacional, por ejemplo, la ocasionada por las operaciones ordinarias de limpieza de los tanques” (Toscano, 2020).

“... el reglamento de seguridad en la industria del petróleo, que contemplan procedimiento de evaluación de la conformidad con el reglamento técnico. La primera medida de protección es la restricción por motivos de OTC (Obstáculos técnicos del Comercio)” (Toscano, 2020).

Luego de analizar las respuestas obtenidas, se puede determinar que las normativas para la importación de petróleo a través del canal marítimo, el cual cubre el 100% de las importaciones de crudo proveniente de países miembros de la CAN con destino a Perú, son reguladas por la OMI conocida como la Organización marítima internacional a través del convenio MARPOL. Entonces para determinar si la CAN se encuentra involucrada o forma parte de la normativa aplicada para la comercialización del crudo entre sus países socios, se procede a detallar los comentarios de los expertos en materia de comercio internacional con la finalidad de determinar su positiva o negativa participación.

“Considero que la Decisión 699 que obliga a los países miembros a registrar indicadores ambientales en la Comunidad Andina podría considerarse como una fuente de información real para adoptar las medidas de seguridad ambiental y marítimo, en la medida que solo se pueden gestionar lo que se puede medir. Es oportuno mencionar también la Agenda Ambiental Andina 2012-2016 aprobada por el Consejo Andino de Ministros de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible” (Oyarse, 2020).

“...en el marco de la CAN no existe ninguna medida de protección al comercio entre los países andinos” (Quispe, 2020).

“...tipos de medidas de seguridad, ambiental y marítima se aplican al sector petrolero entre los Países Miembros de la CAN, pues entiendo que carecen de normas supranacionales que regulen estos aspectos para el sector específico” (Quispe, 2020).

En conclusión, la CAN no forma parte de las entidades que se involucran en la determinación de las medidas técnicas como obstáculos técnicos al comercio impuestos al sector petrolero respecto a la comercialización entre sus países miembros. Las acciones que sí presenta la CAN respecto al sector petrolero son el registro de los indicadores ambientales basados en la producción de petróleo por cada país miembro y que estos son los encargados de remitir su información a la CAN, más no presenta acciones o participación en la normativa para regular aspectos técnicos en el sector petrolero. Finalmente se concluye, que las medidas de protección al comercio en el marco de la CAN no tuvieron un impacto positivo en la industria del petróleo entre sus miembros durante los años 2000-2010. Sin embargo, para comprobar los resultados obtenidos de las entrevistas, se procederá a realizar un análisis documental involucrando la normativa de la CAN y la normativa técnica respecto a la importación de crudo.

b. Análisis documental

Como se mencionó en el capítulo 3 acerca de los instrumentos metodológicos a utilizar para el análisis de la información también se consideró incluir el análisis documental basado en los documentos normativos o regulatorios en relación con las variables cualitativas como son las medidas de defensa comercial y medidas de protección al comercio aplicados para la importación de petróleo y en relación con el marco legal de la CAN. Este segundo análisis cualitativo tiene como finalidad dar soporte a las conclusiones obtenidas acerca de los objetivos específicos 2 y 3 en el análisis de entrevistas a profundidad.

A continuación, se detalla el listado de documentos analizados a través del software Atlas ti con relación al objetivo específico 2 acerca de las medidas de defensa comercial.

Tabla N° 23. *Matriz de documentos relacionados a las medidas de defensa comercial de los*

Países miembros de la CAN	Entidades	Reglamentos	N° reglamento
Perú	Ministerio de energía y minas	Reglamento operativo del fondo para la estabilización de precios de los combustibles derivados de petróleo	Resolución directoral N° 052-2005
Ecuador	Agencia de regulación y control hidrocarbúrferas	Reglamento sustitutivo para la regulación de los precios de los derivados de los hidrocarburos.	Registro oficial N° 073-2005
Colombia	Ministerio de Hacienda y crédito público	Creación del fondo de estabilización de precios de los Combustibles	Ley N° 1157-2007
	Ministerio de energía y minas	Reglamento para el funcionamiento y la operatividad del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles -FEPC	Decreto N° 4839-2008
CAN	Comisión de la Comunidad andina de naciones	Normas para prevenir o corregir las distorsiones en la competencia generadas por prácticas de dumping o subsidio	Decisión N° 283
	Comisión de la Comunidad andina de naciones	Eliminación de subsidios y armonización de incentivos a las exportaciones intrasubregionales	Decisión N° 330

países miembros de la CAN

Nota: En la tabla se explica la relación documentaria a utilizar para el análisis documentario con relación a la variable de medidas de defensa comercial. Elaboración propia.

- **Hipótesis 2: Las medidas de defensa comercial tuvieron un impacto positivo en la industria del petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010.**

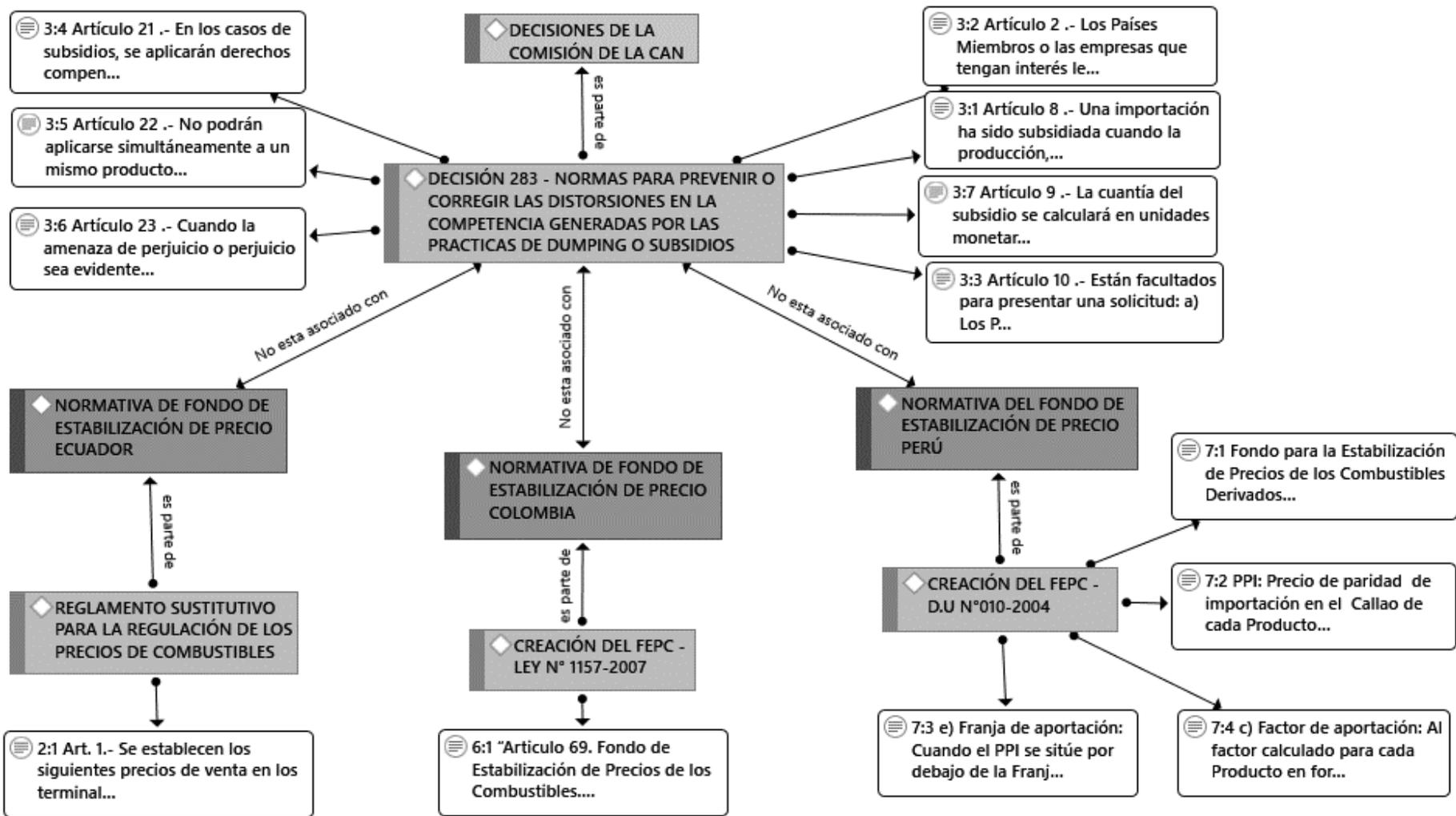


Gráfico N° 119. Vista de red de “Análisis documental en relación con las medidas de defensa comercial”. Procesado a través del Software Atlas ti. Elaboración propia

En el gráfico N°15, vista de red del análisis documentario en relación con la variable de medidas de defensa comercial aplicado al proceso de importación de petróleo desde los países miembros de la CAN con destino Perú, tiene como finalidad evaluar si el subsidio otorgado por el gobierno para los productos derivados del petróleo involucra la participación de CAN en el establecimiento de los mecanismos de defensa. Por lo tanto, para realizar el análisis se procedió a identificar la normativa de subsidios de la CAN como son la decisión N° 283, y las normativas de FEPC en Perú, Ecuador y Colombia con el objetivo de analizar si la situación que presenta Perú es similar o igual en los otros países miembros de la CAN. Por un lado, en el caso de Perú se identificó el decreto de urgencia N° 010 - 2004, el cual establece los lineamientos para la aplicación del subsidio basado en la banda de precios que delimita los límites permitidos para que el PPI pueda fluctuar, en caso el PPI supere o esté por encima de la banda de precios el FEPC realiza una aportación a favor de las empresas por el diferencial y el cual está asociado a un factor de aportación para regular los precios finales, pero si los PPI se encuentran por debajo de la banda de precios, las empresas realizan una compensación al FEPC por el diferencial.

“Artículo 1. Creación del fondo. Crease el fondo de estabilización de precios de los combustibles derivados del petróleo, como fondo intangible destinado a evitar que la alta volatilidad de los precios del petróleo crudo y sus derivados se trasladase a los consumidores” (Ministerio de energía y minas, 2020).

En el caso de los otros países miembros como Ecuador y Colombia, se precedió a identificar las normativas relacionadas a subsidios de petróleo y para lo cual se identificó que existen regulaciones similares a las de Perú en materia de creación de fondos para estabilizar los precios en el mercado petrolero. Como son las normativas Creación del fondo de estabilización de precios de combustibles bajo la ley N°1157-2007 aplicado al mercado colombiano con la misma finalidad que busca el FEPC en Perú, mitigar la volatilidad de los precios de combustibles. Además, existe diferenciales de compensación que se definen a través de la diferencia del PPI y precio de referencia obteniendo un resultado positivo y los diferenciales de participación se definen a partir de la diferencia del PPI y precios de referencia cuando este es negativo, esto concuerda con el modelo aplicado por Perú para definir los aportes o compensación a través de la banda de precios.

“Artículo 69. Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles. Reglamentado por el Decreto Nacional 4839 de 2008. Créase el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC), sin personería jurídica, adscrito y administrado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el cual tendrá como función atenuar en el mercado interno, el impacto de las

fluctuaciones de los precios de los combustibles en los mercados internacionales. Se mantiene vigente” (Ministerio de minas y energía, 2020).

En el caso de Ecuador, también existe el fondo de estabilización de precios para los combustibles que a través del reglamento sustitutivo para la regulación de precios de los derivados de hidrocarburos se encarga de regular el mercado ecuatoriano de los derivados del petróleo mediante precios máximos de venta al público los cuales permiten minimizar el impacto de las fluctuaciones de los marcadores internacionales. Entonces, al igual que Perú y Colombia, Ecuador también ha desarrollado mecanismos de defensa comercial para estabilizar el mercado y minimizar el riesgo de alza de precios a los consumidores finales.

Cabe indicar, que la volatilidad de los precios del petróleo son fuerzas no controlables a nivel macroeconómico debido a que la fijación de estos marcadores internacionales como el precio WTI o precio Brent se basan en la calidad y composición de los tipos de crudo más comercializados a nivel global. Por tal motivo, Perú ha establecido este mecanismo de defensa comercial con el objetivo de mitigar estos cambios que afectan a la economía peruana y a los consumidores finales. Con relación a los actores que participaron para la creación del FEPC en Perú están involucrados los organismos gubernamentales como el Ministerio de energía y minas, Ministerio de economía y finanzas y Osignermin, quienes son los responsables del correcto funcionamiento del FEPC.

Por otro lado, se encuentran los reglamentos de la CAN como la decisión N° 283 nominada como la norma para prevenir o corregir las distorsiones en la competencia generada por la práctica de dumping o subsidios, el cual contempla que todos los países miembros tienen la facultad de solicitar autorización a la Junta para aplicar las medidas preventivas y regularizar o corregir el mercado subregional siempre y cuando las distorsiones se originen en el territorio de uno de los países miembros afectando a la producción, importaciones o exportaciones de otro país miembros o cuando un país fuera de la subregión amenace con distorsionar el mercado interno o intercambio comercial entre los países miembros de la CAN.

“Artículo 2.- Los Países Miembros o las empresas que tengan interés legítimo, podrán solicitar a la Junta la autorización o mandato para la aplicación de medidas para prevenir o corregir las distorsiones en la competencia en el mercado subregional, derivadas del dumping o de los subsidios, en los siguientes casos: a) Cuando las prácticas originadas en el territorio de otro País Miembro amenacen causar o causen perjuicio importante a la producción nacional destinada al mercado interno del país afectado; b) Cuando las prácticas originadas en el territorio de un

País Miembro amenacen causar o causen perjuicio importante a la producción nacional destinada a la exportación a otro País Miembro; c) Cuando las prácticas originadas en un país de fuera de la Subregión amenacen causar o causen perjuicio importante a la producción nacional destinada a la exportación a otro País Miembro; y, d) Cuando las prácticas originadas en un país de fuera de la Subregión amenacen causar o causen perjuicio importante a su producción nacional; se trate de los productos a los que se aplique el Arancel Externo Común; y, las medidas correctivas deban aplicarse en más de un País Miembro. En los demás casos, podrán ser de aplicación las disposiciones reglamentarias nacionales de cada País Miembro” (Comunidad andina de naciones, 2020).

“Artículo 8.- Una importación ha sido subsidiada cuando la producción, fabricación, transporte o exportación del producto importado o de sus materias primas o insumos, ha recibido directa o indirectamente cualquier prima, ayuda, premio o subvención en el país de origen o de exportación” (Comunidad andina de naciones, 2020).

“Artículo 9.- La cuantía del subsidio se calculará en unidades monetarias o ad-valórem, por unidad del producto subsidiado que se importe” (Comunidad andina de naciones, 2020).

Como se evidencia en el artículo 2 y entendiendo que los factores que afectan al mercado petrolero son factores externos a la CAN, se explica lo siguiente: se puede aplicar subsidios a través de la CAN siempre y cuando las prácticas de países externos a la CAN ocasionen daños a la producción nacional la cual está destinada a exportación a otro país miembro o cuando se genere daño a productos que cuenten con arancel externo. Solo en estos casos la CAN otorga el beneficio de subsidio. Sin embargo, en otros casos queda a disposición del gobierno de cada país miembro, esto último se relaciona con la creación del FEPC a través de los organismos gubernamentales y del presupuesto público más no involucra la participación de la CAN. Además, para obtener el beneficio del subsidio a través de la junta de la CAN debe constar la aprobación a la solicitud y la cual estipula un procedimiento normativo que involucra entregar información acerca de la naturaleza de las prácticas y el periodo de duración, las características de los productos, las empresas involucradas, las evidencias que permitan presumir la existencia de una amenaza de perjuicio afectando a la producción nacional, exportaciones o importaciones que se hayan realizado en el último periodo no mayor a doce meses, los niveles de derechos solicitados y aperturando con ello el proceso de investigación en materia de los daños ocasionados al mercado en análisis. Asimismo, las medidas que se aplicarán para subsidios están parametrizadas de acuerdo con los artículos que se evidencian a continuación.

“Artículo 21.- En los casos de subsidios, se aplicarán derechos compensatorios a las importaciones objeto de la práctica, equivalentes a la cuantía del subsidio o inferiores a ésta, cuando sean suficientes para solucionar la amenaza de perjuicio o el perjuicio que se hubiere comprobado” (Comunidad andina de naciones, 2020).

“Artículo 23.- Cuando la amenaza de perjuicio o perjuicio sea evidente, el País Miembro o las empresas que tengan interés legítimo podrán solicitar a la Junta la autorización o mandato para la aplicación de medidas correctivas inmediatas” (Comunidad andina de naciones, 2020).

En conclusión, se determina que no existe relación entre la disposición de los organismos gubernamentales peruanos y la decisión N° 283 de la CAN respecto al establecimiento de mecanismos de defensa comercial para contrarrestar el efecto de la volatilidad de precios de los combustibles, debido a que la creación del FEPC se basa en la única decisión y disposición del gobierno de los países miembros para controlar el mercado a través de este mecanismo de defensa. Además, se evidencia a través de las normativas que su creación es definida por organismos gubernamentales y los cuales no han sido analizados a través de los procedimientos establecidos por la CAN para la aprobación de los subsidios. Además, se confirma la opinión brindada por el experto Lic. Quispe quién menciona que no existen subsidios aplicados al petróleo en los países miembros de la CAN.

Cabe mencionar, que la volátil coyuntura internacional del mercado petrolero afecta a todos los países que consumen este bien para dinamizar sus economías, los cuales también se ven afectados por estos cambios y el estado decide adaptar mecanismos de defensa comercial aplicado en otros países como es el caso de Tailandia que mediante el estudio realizado por Muangjai, Wongsapai y Damrongsak (2017), acerca del *Impacto de la subvención de productos derivados del petróleo a la demanda energética en Tailandia*, se da a conocer los mecanismos de estabilización de precios adoptados por esta economía los cuales se asemejan a los aplicados por Perú, Colombia y Ecuador. Finalmente, se concluye que el objetivo específico N°02 con relación a las medidas de defensa comercial aplicadas al mercado petrolero no presenta relación con la CAN.

A continuación, se detalla el listado de documentos analizados a través del software Atlas ti con relación al objetivo específico 3 acerca de las medidas de protección al comercio.

Tabla N° 24. *Matriz de documentos relacionados a las medidas de protección al comercio de los países miembros de la CAN*

Países miembros de la CAN	Entidades	Reglamentos	N° reglamento
Perú	Ministerio de Energía y Minas	Reglamento de seguridad para las actividades de hidrocarburos	Decreto supremo N°043-2007
	Ministerio de Energía y Minas	Reglamento para la protección ambiental en las actividades de hidrocarburos	Decreto supremo N°039-2014
	Dirección general de capitanías y guardacostas	Reglamento de la ley de control y vigilancia de las actividades marítimas, fluviales y lacustre	Decreto supremo N°028
Ecuador	Ministerio de Energía y Minas	Reglamento de programación de embarques de crudo	Registro oficial N°412
	Dirección nacional de protección ambiental minera, ministerio de ambiente	Reglamento ambiental de actividades hidrocarburíferas	Decreto ejecutivo N°1215
	Secretaría de Hidrocarburos	Ley de hidrocarburos	Decreto supremo N°2967
Colombia	Dirección general marítima	Reglamento marítimo colombiano	D.O N°48 697
CAN	Comunidad andina de naciones	Elaboración de Indicadores ambientales en la CAN	Decisión 660
	Comunidad andina de naciones	Libertad de Acceso a la Carga Originada y Destinada, por Vía Marítima, Dentro de la Subregión	Decisión 288

Nota: En la tabla se explica la relación documentaria a utilizar para el análisis documentario con relación a la variable de medidas de protección al comercio. Elaboración propia.

- **Hipótesis 3: Las medidas de protección al comercio tuvieron un impacto positivo en la industria del petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010**

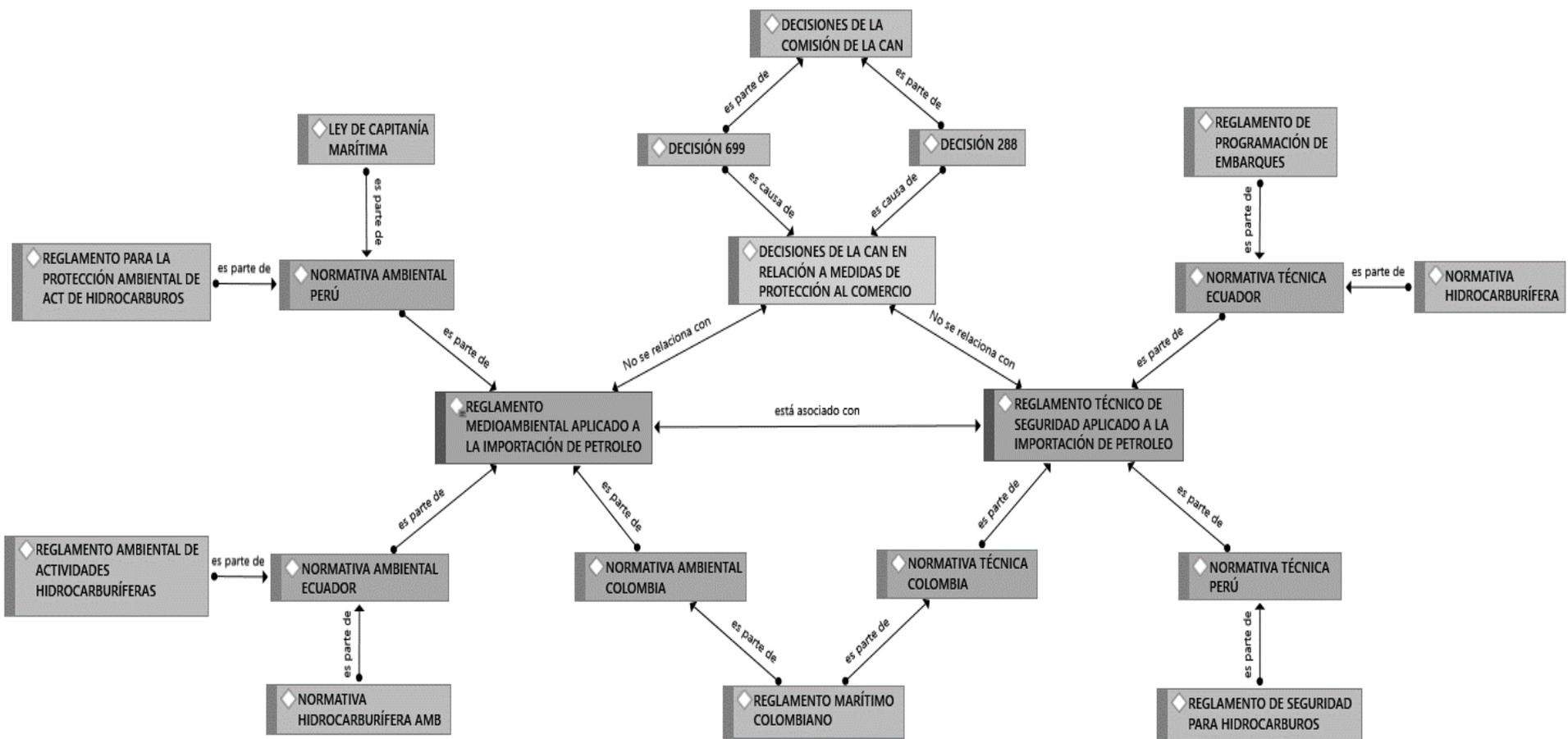


Gráfico N° 20. Vista de red de “Análisis documentario en relación con las medidas de protección al comercio”. Procesado a través del Software Atlas ti. Elaboración propia

En el gráfico N° 16, vista de red del análisis documentario en relación con la variable de medidas de protección al comercio aplicado al proceso de importación de petróleo desde los países miembros de la CAN con destino Perú, tiene como finalidad evaluar si las normativas técnicas de seguridad y medioambientales que forman parte de los protocolos para comercializar petróleo entre países involucra la participación de la CAN en el establecimiento de las mencionadas medidas, entendiendo que el 100% de las importaciones peruanas de crudo se realiza a través del canal marítimo y por medio de buques petroleros. Por lo tanto, se procedió a identificar las normativas técnicas para la importación de petróleo por cada país miembro de la CAN, así como, identificar la normativa de la CAN con relación a la variable protección al comercio como son las decisiones N° 699 y N° 288.

En el caso de Perú, se identificaron tres reglamentos técnicos con relación a seguridad, medioambiente y actividades marítimas que están relacionados con el reglamento técnico de seguridad para actividades de hidrocarburos, reglamento de protección ambiental de las actividades de hidrocarburos y por la Ley de capitania marítima respectivamente. En los reglamentos mencionados se estipula los procedimientos de seguridad técnica, los requisitos mínimos técnicos que debe cumplir la unidad de transporte para transportar el crudo entre países y las normas ambientales que tienen como objetivo minimizar riesgos de accidentes marítimos a causa de derrames de crudo. Según el análisis documentario, en su mayoría los reglamentos expuestos se basan en el Convenio internacional Marpol, respaldado por la OMI, el cual tiene el objetivo de establecer reglas para prevenir la contaminación de los océanos a causa de los buques marítimos y define las medidas de seguridad y medidas ambientales para mitigar el riesgo; entonces, este convenio guarda alta relación en el proceso de importación de petróleo crudo vía marítima debido a que se está transportando un bien con característica líquida, viscosa, altamente inflamable y volátil que por falta de control puede ocasionar daños medioambientales irreparables. Además, se puede ocasionar distorsión en los mercados en relación con el volumen destinado para abastecimiento.

A continuación, se evidencian las principales extracciones obtenidas de los tres reglamentos que permiten el control marítimo de la comercialización de petróleo con destino Perú.

“El Libro Registro de Hidrocarburos se llevará en base a lo prescrito por la Regla 20 y apéndice del anexo I del Convenio MARPOL 73” (Ley de capitania peruana, 2020).

“Con el objeto de reforzar la seguridad del puerto y proteger las naves, su cargamento y las instalaciones portuarias, cuando en una nave o instalación portuaria

se produzca una descarga de hidrocarburos líquidos hacia aguas navegables peruanas que podría poner en peligro o contaminar el área del puerto, el propietario o capitán de la nave o el propietario u operador de la instalación portuaria, según sea el caso, deberá avisar de inmediato a la Capitanía del Puerto, así como a OSINERGMIN” (Reglamento de seguridad para las actividades de hidrocarburos de Perú, 2020).

“Los tanques de almacenamiento del establecimiento deben estar confinados a un perímetro interior del área de la cubierta del pontón, protegiendo el casco (lados proa, popa, babor y estribor), con espacios vacíos o tanques de colisión, para impedir que un posible impacto pueda generar una rajadura del casco con posterior derrame” (Reglamento de seguridad para las actividades de hidrocarburos de Perú, 2020).

“El transporte de Hidrocarburos en barcazas o buques tanque deberá cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú (DICAPI). Cualquier descarga de fluidos de las embarcaciones se hará de acuerdo a lo establecido en el Convenio MARPOL y otros convenios internacionales suscritos y ratificados por el Estado, en lo que les fuera aplicable según el caso sea marítimo, fluvial o lacustre” (Reglamento de seguridad para la protección ambiental para las actividades de hidrocarburos de Perú, 2020).

Entonces, según lo citado se comprueba que las normativas técnicas involucran principalmente al convenio de Marpol como el reglamento estándar que estipula normativas a favor de la protección al comercio de petróleo, debido a que son indispensables para no romper con la cadena de comercialización entre los miembros de la CAN y terceros países, garantizando seguridad en el intercambio comercial de volumen de petróleo crudo. Sin embargo, para lograr el cumplimiento en cada país, existen organizaciones o entidades que se involucran en el proceso como Osinergmin a través de la supervisión y regulación de los procesos, la dirección de capitanías del Perú como organismo regulador de los procesos de carga y descarga marítima de petróleo crudo y la OEFA como soporte para controlar los procesos medioambientales relacionados al petróleo. Las mencionadas entidades son el soporte para garantizar las medidas de protección al comercio del mercado petrolero aplicado en el proceso de importación. Sin embargo, la participación de la CAN en materia de protección al comercio no se ve reflejada en las normativas impuestas. Por tal motivo, se procederá analizar los reglamentos de Ecuador y Colombia para identificar si los reglamentos presentan similitud con los de Perú y si en ellos involucra la participación de la CAN.

Ecuador y Colombia, países exportadores de petróleo, también mantienen reglamentos en relación al proceso de exportación de crudo vía marítima. A continuación, se detallan las principales citas extraídas de los reglamentos vinculado a la variable protección al comercio.

“El transporte de combustibles, tanto terrestre como marítimo, se deberá realizar sujetándose a las respectivas Leyes y Normas de Seguridad Industrial y

protección ambiental vigentes en el país” (Normativa hidrocarburíferas de Ecuador, 2020).

“La verificación y medidas del petróleo crudo embarcado serán efectuadas al momento del embarque de acuerdo con los métodos de la ASTM de práctica común y utilizados en la comercialización internacional de hidrocarburos” (Reglamentos de programación de embarques de crudo de Ecuador, 2020).

“Los vehículos y buques transportadores de combustibles líquidos y gaseosos derivados del petróleo deberán reunir los siguientes requisitos mínimos: 6.1) Deberán contar con el equipo para control contra incendios y/o cualquier emergencia. 6.2) Los tanques, las tuberías, las válvulas y las mangueras deberán mantenerse en adecuado estado, a fin de evitar daños que podrían ocasionar cualquier tipo de contaminación tanto en tierra como en mar. 6.3) El transporte de combustibles, tanto terrestre como marítimo, se deberá realizar sujetándose a las respectivas Leyes y Normas de Seguridad Industrial y protección ambiental vigentes en el país” (Reglamento ambiental de actividades hidrocarburíferas de Ecuador, 2020).

“Se está limitando en algunos casos y prohibiendo en otros, la operación de buques tanque petroleros de casco sencillo, con el fin de minimizar los riesgos de derrame de hidrocarburos y los efectos perjudiciales al ambiente marino, de acuerdo a lo establecido en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por buques y su Protocolo de 1978, Convenio MARPOL 73/78 enmendado Anexo I, aprobado por el Estado Colombiano” (Reglamento marítimo colombiano, 2020).

Como se interpreta las citas expuestas, Ecuador cuenta con tres normativas similares a las que opera Perú relacionado a medioambiente, seguridad y transporte marítimo de crudo las cuales son supervisadas y controladas por el Ministerio de minas y petróleos y la dirección nacional de protección ambiental minera guardando alto grado de asociatividad con la gestión aplicada por Perú. Sin embargo, no se muestra participación de la CAN en ninguna normativa. En el caso de Colombia, solo se basa en el reglamento marítimo el cual está respaldado una vez más por el convenio de Marpol. Sin embargo, tampoco muestra participación de la CAN.

Por otro lado, se identificó como principales decisiones de la CAN a la N° 288 relacionada a la libertad de acceso a la carga originada y destinada, por vía marítima, dentro de la subregión y la decisión N° 699 vinculado a la elaboración de indicadores ambientales en la CAN. En primer lugar, la decisión N° 288, establece lo siguiente:

“Se establece libertad de acceso para la carga originada y destinada, por vía marítima, dentro de la Subregión, a ser transportada por buques de propiedad, fletados u operados por Compañías Navieras de los Países Miembros y de terceros países” (Comunidad andina de naciones, 2020).

El cual permite libre pase de tránsito entre la subregión de la CAN, favoreciendo al transporte marítimo de petróleo debido a que se reducen los inconvenientes que puedan surgir en caso sea un país no miembro de la subregión. Sin embargo, la CAN no presenta participación en definir las normativas que regulan al mercado del crudo debido a que no es el organismo especializado para definir decisiones y procesos dentro del rubro petrolero. En estos casos, los responsables sería organismos como la OMI que norman a nivel internacional.

En segundo lugar, la decisión de la CAN que se encuentra más involucrada en controles medioambientales es la N° 699 vinculada a la elaboración de indicadores ambientales los cuales se desarrollan en base a la información histórica obtenida de los países miembros. En el caso del petróleo, se brinda información acerca de las emisiones de CO₂, extracción de petróleo y reservas. Sin embargo, no se involucra con las normativas medioambientales fijadas por sus países miembros.

En conclusión, el objetivo específico N° 03 en relación si las medidas de protección al comercio de la CAN tuvieron un impacto positivo en la industria del petróleo entre sus países miembros durante los años 2000-2010, no presenta relación debido a que el impacto fue nulo al no existir participación en las diversas normativas vinculado a la seguridad de la comercialización de petróleo.

c. Análisis biométrico de los papers científicos

Como se mencionó en el capítulo 3 acerca de los instrumentos metodológicos a utilizar para el análisis de la información también se consideró incluir el análisis biométrico basado en los papers de investigación obtenidos a través de plataformas científicas como Ebsco, Scopus y Web of science en relación con las variables cuantitativas como volumen importado de petróleo, PBI de los países miembros de la CAN y barreras arancelarias con la finalidad de evaluar si el impacto de pertenecer a la CAN ha sido favorable. Por tal motivo se procedió a evaluar los papers cuantitativos a través del programa Vos viewer para evidenciar cual es el modelo idóneo para analizar el impacto comercial de los acuerdos multilaterales respecto a los países que lo conforman.

A continuación, se muestran los resultados obtenidos a través del programa Vos viewer luego de analizar los papers que forman parte de la revisión de la literatura de la presente investigación y que están relacionados con el análisis del objetivo específico N° 01.

- **Hipótesis 1: La desgravación arancelaria tuvo un impacto positivo en las importaciones de petróleo de Perú desde los países miembros de la CAN durante los años 2000-2010.**

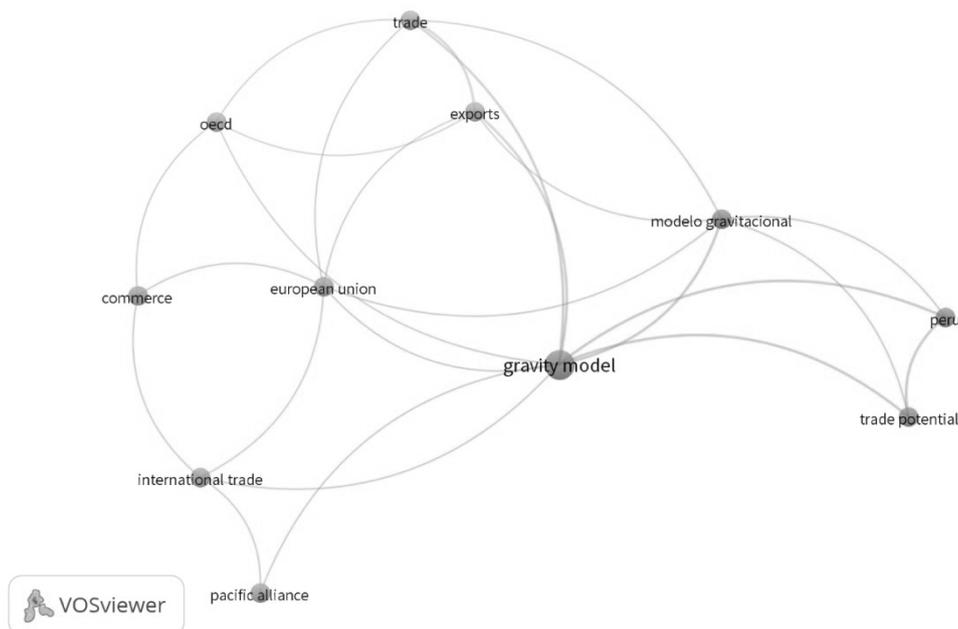


Gráfico N° 21. Vista de red de “Análisis biométrico de coocurrencia en relación con los papers de investigación obtenidos de SCOPUS”. Procesado a través del Software Vos viewer. Elaboración propia.

En el gráfico N° 17, Vista de red del análisis biométrico de coocurrencia en relación con los papers de investigación cuantitativos obtenidos a través de la plataforma de Scopus, tiene como finalidad determinar cuáles son las palabras claves que presentar mayor grado de coocurrencia entre todos los papers. Como se puede visualizar la palabra clave más significativa es modelo gravitacional [gravity model] debido a que presenta mayor aparición entre los documentos. Además, muestra relación con las variables de comercio potencial, comercio internacional y exportaciones; esto quiere decir que el modelo gravitacional se involucra con estas variables para explicar su análisis. Asimismo, se muestra relación con los acuerdos multilaterales como son la Alianza del Pacífico, Unión Europea, OCDE y bilaterales como el caso de Perú, esto quiere decir que el modelo gravitacional también explica el impacto de los acuerdos multilaterales o bilaterales que tienen los países a través del comercio internacional que generados por los acuerdos. Por lo tanto, el modelo gravitacional es el modelo cuantitativo idóneo para analizar el impacto de las importaciones de petróleo de Perú desde la CAN en un rango de tiempo. De la misma forma, este análisis tiene relación con las investigaciones realizadas por otros autores para medir el impacto de otros acuerdos internacionales en relación con los países miembros. En conclusión, el modelo gravitacional es el método cuantitativo más acertado para explicar el objetivo específico N° 01 de la presente investigación.

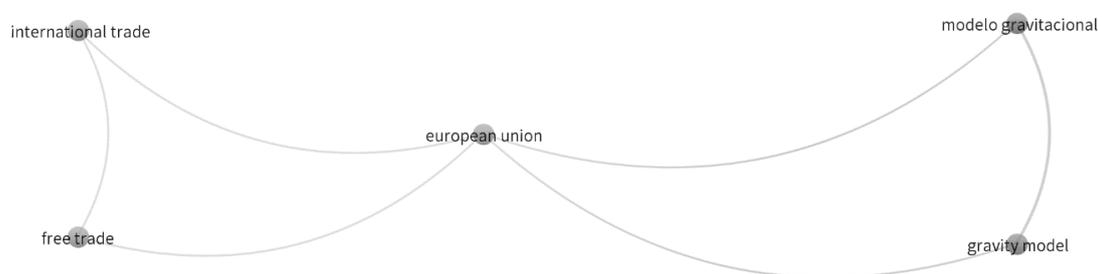


Gráfico N° 22. Vista de red de “Análisis biométrico de coocurrencia en relación con los papers de investigación obtenidos de EBSCO”. Procesado a través del Software Vos viewer. Elaboración propia.

En el gráfico N° 18, Vista de red del análisis biométrico de coocurrencia en relación con los papers de investigación cuantitativos obtenidos a través de la plataforma de Ebsco, se puede visualizar nuevamente la variable modelo gravitacional [gravity model] en relación con la Unión Europea que es parte de un acuerdo multilateral y las variables de comercio internacional y libre comercio. Entonces, una vez más se comprueba que el modelo gravitacional presenta un alto grado de relación con las mencionadas variables para determinar el impacto del comercio internacional en base a los tratados de libre comercio. Por lo tanto, se vuelve a comprobar que el modelo gravitacional es el modelo cuantitativo idóneo para analizar el impacto comercial que presenta la CAN respecto a las importaciones de petróleo hacia Perú en un rango de tiempo. Siendo la CAN un acuerdo regional entre un grupo de países y las importaciones como variables relacionada al comercio internacional. En conclusión, el modelo gravitacional es el método cuantitativo más acertado para explicar el objetivo específico N° 01 de la presente investigación.

Cabe indicar, que según los investigadores Krugman y Obstfeld (2006), definieron que los modelos de gravedad son como forma de valorar el efecto de los acuerdos comerciales sobre el comercio internacional real: si un acuerdo comercial es eficaz, debe generar un comercio significativamente mayor entre sus socios del que se prevería de lo contrario dados sus PIB y las distancias entre los países. Por lo tanto, la teoría gravitacional es de gran utilidad para predecir los flujos del comercio bilateral con base en los tamaños económicos y en la distancia entre los países con el fin de evaluar el impacto del tratado, alianza comercial o evaluar la eficacia de estos.

Finalmente, luego de contrarrestar las conclusiones obtenidas de los papers científicos y la teoría del modelo gravitacional del comercio se concluye que la herramienta cuantitativa a utilizar es el modelo gravitacional al comercio el cual ayudará a explicar el objetivo específico N° 01 del presente estudio.

4.2 Herramienta cuantitativa: Data estadística

Con el objetivo comprender el modelo utilizado, se mostrará un breve resumen de los resultados encontrados en los papers utilizados en esta investigación; además, de las entrevistas realizadas que aportarán al desarrollo de los objetivos planteados en la presente investigación.

Entonces, para determinar el tipo de metodología cuantitativa a utilizar se procedió a identificar cuáles fueron las metodologías utilizadas por otros autores que tengan similitudes con la presente investigación. Según los autores Bacaria, Osorio y Artal, en su investigación llamada “Evaluación del Acuerdo de Libre Comercio México-Unión Europea mediante un modelo gravitacional” para analizar el impacto del ALC entre los países involucrados se realizó a través del modelo gravitacional debido a que buscaba analizar la relación de los países respecto al tratado utilizando variables como PBI, distancia geográfica, flujo comercial entre los países los cuales forman parte de las variables del modelo gravitacional el cual explica que el comercio entre dos países es proporcional al tamaño económico de ambos.

Además, según Rodríguez y Dávalos en su investigación titulada “El potencial de comercio del acuerdo transpacífico y para el Perú, un enfoque gravitacional” en el cual se busca analizar los efectos potenciales de las políticas comerciales entre los países entre ellas barreras al comercio, acuerdos comerciales, PBI del país de origen y países de destino, distancia entre ambos países los cuales forman parte indispensable para realizar el análisis bajo el modelo gravitacional.

Asimismo, otros autores como Muhammad, Liu, Khalid y otros en su investigación llamada “Determinantes del comercio de productos forestales grupo de enfoque de modelo de gravedad: Un estudio de caso de China”, el cual explica la relación de un grupo de productos forestales de China en relación con el comercio multilateral con los países miembros de la OCDE y APEC, utiliza variables como flujo comercial en relación a las partidas arancelarias que forman parte de los grupos forestales, PBI del país exportador como de los países importadores, distancia geográfica tomando en cuenta los kilómetros desde la capital de los países e idioma formando parte del análisis a través del modelo gravitacional y comprobando que el modelo también aplica para analizar un solo producto o grupos de productos en relación a los acuerdos comerciales internacionales.

Entonces, se puede comprobar que las anteriores investigaciones guardan relación con el análisis para evaluar los impactos de los acuerdos internacionales entre dos o más países y de ser el caso se puede enfocar en uno o más productos.

Además, en el análisis biométrico de los papers científicos se demostró que las investigaciones están relacionadas con el modelo gravitacional. Cabe señalar que las investigaciones también guardan relación con la teoría de Krugman y Obstfeld acerca del modelo gravitacional en donde se define que el nombre “gravedad” proviene del hecho de que la forma no lineal de la ecuación la cual se asemeja a la ley de gravedad de Newton: las exportaciones son directamente proporcional a la "masa" económica (PIB) de los países exportadores e importadores, e inversamente proporcional a la distancia entre ellos (no el cuadrado de la distancia entre ellos, como en física). En otras palabras, la gravedad dice que esperamos que los pares de países más grandes negocien más, pero esperamos países que están más separados para comercializar menos, quizás porque los costos de transporte entre ellos son más altos.

Asimismo, señalan que los modelos de gravedad sirven para valorar los efectos de los acuerdos comerciales en donde si un acuerdo es eficaz entonces debe generar comercio significativamente mayor entre sus socios. Según otros autores como Valencia y Vanegas (2005) describen la importancia de aplicar un modelo gravitacional para explicar el comercio internacional debido a: El contexto internacional está compuesto por movimientos de integración comercial y monetaria en diferentes escalones geográficos, por ello los investigadores necesitan de una norma de comercio para medir, por ejemplo, el posible impacto de una mayor integración comercial sobre los flujos comerciales.

Los fundamentos teóricos de la ecuación gravitacional están hoy en día más claramente establecidos, el modelo teórico más directamente ligado a la ecuación es el modelo de competencia monopolística con costos de transporte. La relación gravitacional tiene un componente geográfico, lo cual implica que el espacio cuenta en los fenómenos económicos por medio de la distancia que separa los países. Además, su éxito empírico obedece básicamente a dos razones: los efectos estimados de la distancia y el producto son sensibles y significativos tanto económica como estadística.

En conclusión, el modelo gravitacional es el modelo idóneo para analizar el impacto de las importaciones de petróleo de Perú desde la CAN.

a. Análisis del modelo gravitacional

Según Muhammad, Liu, Khalid y otros, utilizaron variables como importaciones provenientes un grupo de productos, PBI del país de origen y países socios, distancia geográfica. Las variables expuestas sirven como base para identificar cuáles son las variables que se relacionan con la presente investigación para analizar el impacto de las importaciones de un producto, en este caso petróleo crudo, desde los países miembros de la CAN como países exportadores con destino Perú como país importador entre un determinado rango de años. Entonces se procede a explicar las variables que se involucran para el análisis del modelo gravitacional.

$$Y = X + A + B + C + D + e$$

Donde:

Y = Importaciones de Petróleo de Perú desde cada uno de los países socios (expresado en dólares americanos).

A = Variable cuantitativa que indica el PBI de Perú (expresado en dólares americanos).

B = Variable cuantitativa que indica el PBI de los países socios (expresado en dólares americanos).

C = Son las distancias, expresado en costos de transporte de Perú desde los países socios (expresado en dólares americanos).

D = Variable que indica si existen o no barreras entre Perú y los países socios (expresado como variable ficticia que toma valor de 0 o 1).

X = constante

e = Término que recoge el error.

b. Descripción de las variables

Tabla N° 25. *Clasificación de variables*

Variable	Descripción
Dependiente	Volumen importado de petróleo (Expresado en dólares americanos) desde la CAN
Independiente	PBI Perú
Independiente	PBI países socios
Independiente	Distancia (expresado en costos logísticos)
Independiente	Barreras arancelarias

Nota: En la tabla se explica la tipología de las variables analizadas. Elaboración propia.

- **Variable Dependiente**

La variable dependiente son el valor de las importaciones de petrolero de comercio bilateral de Perú desde cada uno de los miembros del CAN. Expresados en dólares americanos y en escala logarítmica.

Economistas como Krugman y Obsteld han tratado de explicar el comercio mundial en conjunto y han empleado una ecuación que predice en con bastante precisión el volumen de comercio entre dos países. Este modelo explica que el valor del comercio entre dos países es proporcional, siendo todo lo demás constante, al producto de los PBI de los países y disminuye con la distancia entre estos dos. Asimismo, los autores indican que la ecuación afirma que las tres cosas que determinan el volumen de comercio entre dos países son el tamaño de los PBI de ambos países y la distancia entre ambos.

- **VARIABLES INDEPENDIENTES**

PBI Perú y PBI países socios

Según Krugman y Obsteld en su libro de Economía internacional: teoría y política publicado en el año 2006, manifiestan que se utiliza el PBI de los países para explicar que las economías tienden a gastar grandes cantidades en importaciones porque tienen importantes ingresos. También tienden a atraer grandes proporciones del gasto de otros países porque producen una amplia gama de productos. Así que el comercio entre dos

economías es más grande cuanto más grande sea la economía implicada. Además, una de las condiciones para utilizar el modelo gravitacional es a través del uso de variables económicas como lo es el PBI. Entonces, para el análisis se considera las variables independientes como el PBI de Perú y PBI de los países socios, los cuales se relacionan con las nuevas teorías del comercio internacional en donde se establece que la similitud de los ingresos incentiva el intercambio comercial (Markusen, Melvin, Kaemfer, & Marskus, 1994). Debido a esto, se consideró el PBI como tamaño económico de los países a analizar.

Distancia entre países

Según Krugman y Obsteld en su libro de Economía internacional: teoría y política publicado, se utiliza la distancia sobre el comercio internacional ya que significa un impacto creciente en el comercio. Como vimos, la distancia entre países es una de las variables centrales del modelo gravitacional. Para evaluar la evolución de la relación entre distancia y comercio se estima la distancia en kilómetros entre las principales ciudades de cada país o tomar en consideración los costos de transporte que se generan entre el comercio de los países socios. Para efectos de la investigación, se ha considerado tomar los costos logísticos de la importación de petróleo de Perú desde los países socios de la CAN.

Barreras al comercio

Se analizan las variables al comercio, ya que estas afectan negativamente al comercio bilateral entre los países miembros. Para ello se utiliza el arancel ad-Valorem durante los años 2000-2010 entre Perú y los países miembros.

Según Carbaugh (2009), las barreras arancelarias al comercio incrementan el precio de los bienes comerciados y, por consiguiente; la demanda se reduce y a su vez, lleva a exportar e importar menores cantidades de tales bienes. Es decir, el comercio y las barreras arancelarias se relacionan de manera inversamente proporcional. Asimismo, las investigaciones de Helmers & Pasteels (2005) y Kalirajan & Bhattacharya (2007) encontraron que mayores barreras arancelarias al comercio disminuyen el comercio bilateral entre los países estudiados.

Cabe resaltar, que según Krugman y Obsteld (2006), una de las variables empleadas en el modelo gravitacional son los obstáculos al comercio visto como barreras arancelarias, por lo que por este motivo se empleó esta variable en la investigación.

c. Análisis estadístico

En la presente sección, se procederá a realizar una revisión histórica de la información de la industria en estudio.

En base a los datos obtenidos del portal SUNAT (2019), los países desde los cuáles se ha importado petróleo dentro de América Latina han sido Venezuela, Ecuador, Colombia, Brasil y Argentina desde los años 2000-2010. A continuación, se presenta la Figura N° 7, la cual muestra el porcentaje de volumen importado desde América Latina durante los años de la presente investigación.

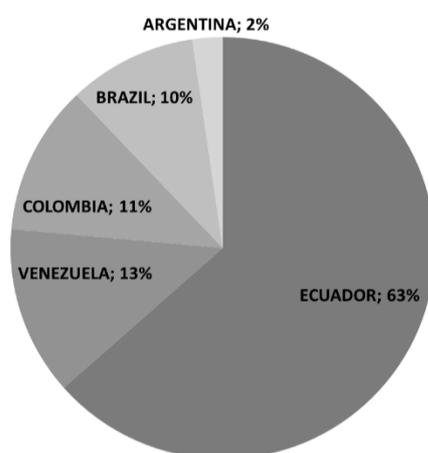


Figura N° 7. Porcentaje de volumen importado de países provenientes de América Latina (2000-2010). Elaboración propia.

Como se puede observar, Ecuador, Colombia y Venezuela, miembros de la CAN, representan el 87% de la importación de petróleo para el mercado peruano. Sin embargo, en este análisis se retirará a Venezuela debido a que en el año 2006 se retira de la CAN.

Del mismo modo, del libro “Industria de los Hidrocarburos Líquidos en el Perú” (2015), se han extraído las imágenes que comprenden información numérica de la industria la cual se muestra a continuación:

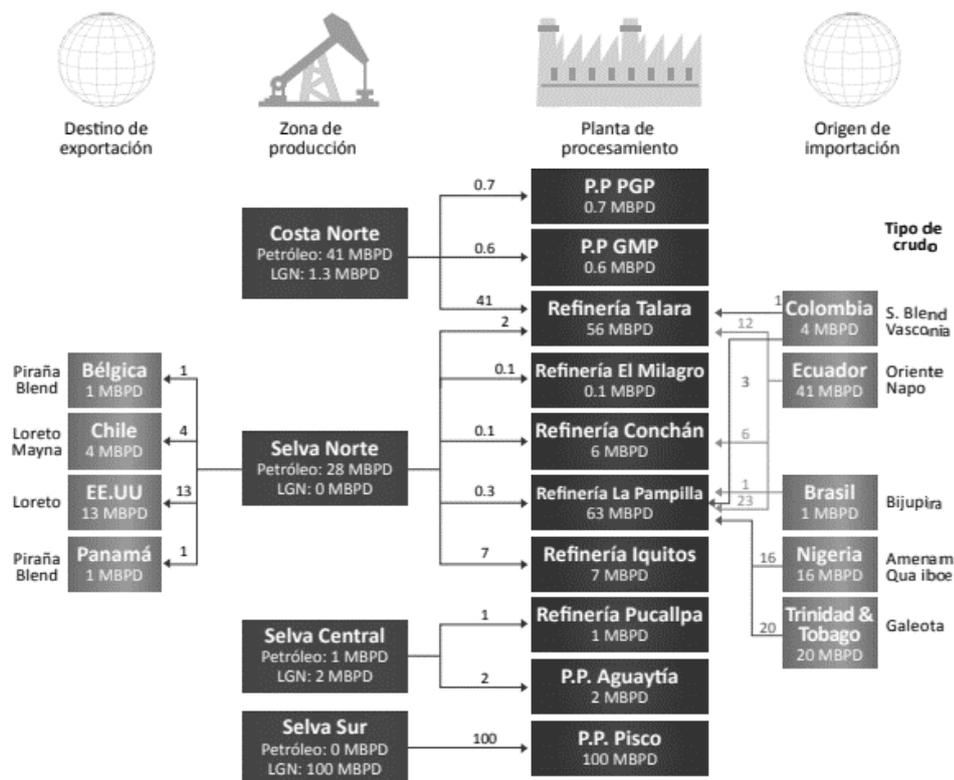


Figura N° 8. Diagrama de flujo de petróleo en el Perú.

Como se puede observar en la figura N° 8, Repsol y Petroperú, al ser las únicas empresas que tienen la capacidad para procesar el petróleo a través de sus Refinerías, se dedicaron a importar diferentes tipos de petróleo como South Blend, Vasconia, Oriente y Napo, los cuales provienen principalmente de Ecuador y Colombia.

De esta forma se pudo identificar el volumen importado en dólares americanos de los países miembros de la CAN y confirmar que estos han tenido un % significativo de participación en las importaciones a Perú.

Por otro lado, con respecto a la obtención de los datos económicos de Perú y los países miembros de la CAN, se han extraído los datos que se muestran a continuación:



Figura N° 9. Portal web CEPALSTAT.

Como se puede observar, se empleó el portal CEPALSTAT, el cual contiene información estadística de América Latina y el Caribe, por periodos trimestrales de diferentes indicadores macroeconómicos de los países pertenecientes a este grupo.

Debido a esto, se utilizó una base de datos trimestral compuesta por el PBI en dólares americanos de Ecuador, Colombia y Perú durante los años 2000-2010.

En el caso del volumen importado y la distancia expresado en costos logísticos, se obtuvo información proveniente del portal SUNAT. En el caso de las barreras arancelarias, al ser una variable cualitativa se estableció el criterio de 0 y 1 durante los años 2000-2010. Siendo 0 que aún no se aplicaba la desgravación arancelaria, caso contrario, se establecía el criterio 1.

La investigación aplicó el modelo de efectos fijos a través de la regresión para encontrar la relación entre las variables cualitativas y cuantitativas. Este modelo ha sido empleado en investigaciones por Muhammad, Liu, Khalid y otros (2020) en donde a través del modelo de regresión de efectos fijos tratan de explicar la relación entre el volumen del comercio de China y el tamaño de las economías de sus socios comerciales.

Adicionalmente, el uso de este modelo guarda relación con autores como Kristjánssdóttir, Guðlaugsson, Guðmundsdóttir et al. (2019), los cuales en tratan de demostrar el impacto del comercio del Reino Unido y sus los miembros de la UE una vez que UK deja de formar parte de ellos.

Cabe resaltar, que los autores mencionados anteriormente utilizaron un nivel de significancia de 5% para poder verificar la hipótesis. Es por esto que, se aplicará la prueba de regresión de efectos fijos mediante el uso del software Stata 13 con un nivel de significancia del 5%.

Luego de haber obtenido la data de las páginas mencionadas anteriormente se procede a correr el modelo de regresión a través de Stata 13.

Tabla N° 26. Análisis del modelo gravitacional a través de Stata 13

R cuadrado	0.8719
Prob > chi2	0.0000

ImpPetróleo	Coefficiente	Desviación	P>Z	95% Intervalo de confianza	
PBIPerú	1.7231	0.5521	0.002	0.6409	2.8053
PBISocios	0.4088	0.3424	0.232	-1.0800	0.2623
Distancia	-0.9149	0.1108	0.000	0.6901	1.1398
Barreras	-0.0279	0.1658	0.000	-0.3642	0.3084
cons	-9.5495	3.6079	0.008	-16.6209	-2.4781

Nota: En la tabla se explica el análisis del modelo gravitacional. Stata 13 (2020).

Al correr el modelo de regresión, se puede observar que el R-cuadrado de todo el modelo es de 87.19%, lo que implica que el modelo es altamente representativo y los datos se ajustan lo que significa que las variables explicativas representan más del 80% de la variación observada en el comercio de los datos. Cabe resaltar, que dentro de las variables explicativas existen algunas que no son estadísticamente significativas con un 5% de significancia.

Los resultados obtenidos guardan relación con lo comentado por Iván Moz (2018) en su investigación: Análisis de flujo de exportaciones de El Salvador con sus principales socios comerciales a través del modelo gravitacional en donde el 81.93%, el cual significa el % de comportamiento del flujo comercial de El Salvador al aplicar el modelo gravitacional.

De forma similar, autores como Muhammad, Liu, Khalid y otros (2020). En su investigación: Determinantes del comercio de productos forestales grupo de enfoque de modelo de gravedad: Un estudio de caso de China en donde se explica el % del comportamiento del flujo comercial de China de un grupo de productos forestales con países miembros de la APEC y la OCDE en 80%.

Estos hallazgos guardan relación con lo mencionado por Arrieta (2018) en su investigación: Contexto de aplicación de un modelo gravitacional a las exportaciones del sector textil-confecciones en el departamento de Antioquía. Los resultados demostraron que el flujo comercial entre Colombia y sus países socios entre ellos Estados Unidos y México además del TLC con Estados Unidos obtuvieron un nivel de credibilidad al 87%. Estos resultados guardan relación con los datos obtenidos en la presente investigación, por lo que podemos reafirmar que el modelo es representativo al tener un nivel de credibilidad del 85.66%.

- Análisis de la variable PBI Perú y discusión de resultados:

Como se mencionó anteriormente, una de las variables que utiliza el modelo gravitacional es el PBI de los países investigados. En la tabla N° 26 se muestra la relación que existe entre la importación de petróleo y el PBI de Perú. Con un 95% de confianza, se puede decir que el coeficiente de correlación de la variable importación de petróleo y PBI de Perú es positiva y confirma que las variables tienen una relación directamente proporcional. Por tanto, se esperaría que a medida que el PBI aumenta en 1%, las importaciones aumentarían en 1.72%.

Los antecedentes que hacen referencia al resultado obtenido son diversos autores como Muhammad, Liu, Khalid y otros (2020) los cuales en su investigación han indicado que al realizar las pruebas de regresión y obtener un coeficiente de regresión del comercio y PBI del país que exporta u importa positivo significa que al comprobarse la hipótesis quiere decir que guarda una relación directamente proporcional con el tamaño de su economía. Es así como concluyen que un aumento en el PBI, genera un aumento en las importaciones del mismo país.

Asimismo, los resultados obtenidos en la investigación de Iván Moz (2018) han indicado que al ser positivo el coeficiente de regresión del comercio y PBI del país que importa u exporta significa que se comprueba la hipótesis y concluye que el tamaño de la economía de un país, medida por su PBI, es directamente proporcional con el comportamiento del flujo comercial (ya sea exportaciones o importaciones).

Finalmente, en el libro “Industria de los hidrocarburos Líquidos en el Perú” se menciona la importancia del sector hidrocarburos en la economía peruana principalmente en 4 variables económicas: Producto Bruto Interno, Valor Agregado Bruto, inversiones y Balanza Comercial de Hidrocarburos.

A continuación, la Figura N° 10 muestra cuanto representa la industria de petróleo en el mercado peruano. Es así como se concluye que, el volumen importado de petróleo se encuentra relacionada con el PBI del país y cualquier cambio impacta de manera significativa en la economía.

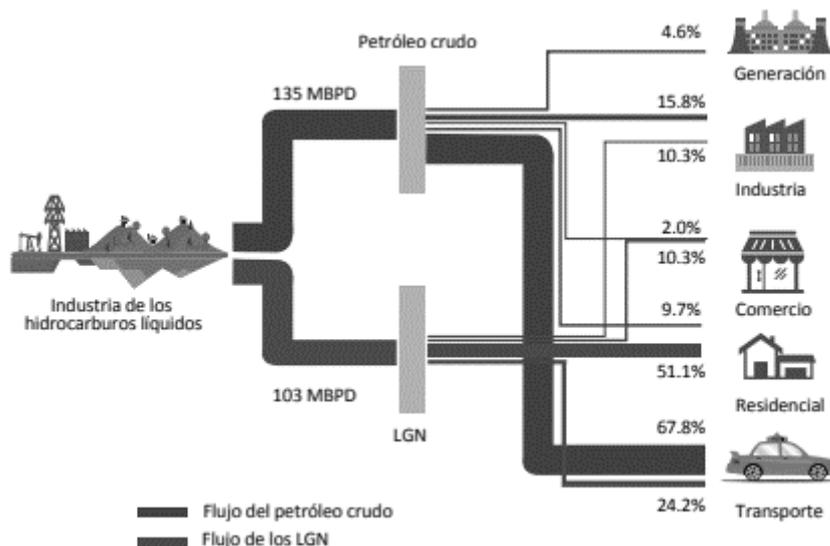


Figura N° 10. Porcentaje de participación de hidrocarburos en el mercado interno

- Análisis de la variable PBI socios y discusión de resultados:

Según Siicex (2019), Ecuador es uno de los menos diversificados de América Latina, dependiendo principalmente del petróleo y la agricultura. El sector petrolero representa el 30% de los ingresos del gobierno.

En el caso de Colombia, este posee una de las economías más importantes y estables de América Latina. Entre los productos que más exporta se encuentra el café, carbón, el petróleo y sus derivados.

Como se mencionó anteriormente, otra de las variables que utiliza el modelo gravitacional es el PBI del grupo de países socios, en este caso Ecuador y Colombia. En la tabla N° 26 muestra que existe una relación directamente proporcional entre la importación de petróleo y el PBI de los países socios. Sin embargo, el nivel de probabilidad, al ser mayor a 0.05 demuestra que no se puede determinar con exactitud que el volumen importado tiene influencia en el PBI de los países socios.

A pesar de esto, diversos autores como Cafiero (2005) en su investigación “Modelos gravitacionales para el análisis del Comercio Exterior” afirman que el efecto positivo del PBI de los países exportadores, en este caso los miembros de la CAN, genera que el crecimiento en el ingreso de los países vendedores genera una variación en igual sentido en las importaciones, siendo todo lo demás constante.

De igual forma, Duarte, Marcia y Rivas (2015) en su investigación “Un Modelo de Gravedad Aplicado a las Exportaciones de Nicaragua” menciona que el coeficiente de la variable flujo comercial tiene un signo positivo, lo que significa que cuando el PBI de los países en donde existe un intercambio comercial se incrementen, las exportaciones de Nicaragua lo harán de la misma forma.

Esto se relaciona con lo mencionado por Correia (2004) en su investigación “Los determinantes de las exportaciones colombianas: un análisis empírico del modelo gravitacional” en donde concluye que el PBI de sus socios tiene un efecto significativo y positivo en el comercio colombiano.

“En otras palabras, el modelo predice que un aumento del 1% en el PIB del país A (socio comercial colombiano) dará como resultado un aumento de menos del 1% de sus importaciones de Colombia” (Correia, 2004).

Sin embargo, debido a que la probabilidad es mayor al nivel de significancia del modelo, no se puede concluir con exactitud que el impacto del volumen importado y las economías de los países socios sea positivo.

- Análisis de la variable distancia (barreras arancelarias) y discusión de resultados

El modelo gravitacional utiliza la variable distancia para poder explicar el modelo, el cual se traduce en costos logísticos o también llamados de transporte. En este caso la tabla N° 26 muestra la relación que existe entre la importación de petróleo y la distancia entre países. Con un 95% de confianza, se puede decir que el coeficiente de correlación es negativo y tiene una relación inversamente proporcional. Esto quiere decir que a medida que los costos de transporte aumenten en 1%, las importaciones disminuirán en 0.90%.

Esto guarda relación con lo mencionado por Duarte, Marcia y Rivas (2015) en su investigación “Un Modelo de Gravedad Aplicado a las Exportaciones de Nicaragua” en donde concluyen lo siguiente:

“Ahora, bien la evidencia empírica demuestra que las exportaciones en Nicaragua, son muy sensibles a los costos de transporte; significa que un aumento de

1 por ciento en estos reduce en 15.6 por ciento el valor de las exportaciones del país de origen” (Duarte, Marcia y Rivas, 2015).

De la misma manera, autores como Souza, Barbosa y Atídes de Freitas (2018) en su investigación “Complementariedad comercial entre Brasil y Sudamérica: aplicación del modelo gravitacional a datos de panel para el mercado de bienes de alta tecnología “luego del análisis de resultados mencionaron que:

“La variable distancia mostró significación estadística al 1% con signo negativo de acuerdo con el modelo teórico de gravedad comercial. Se interpreta que los países más cercanos intensifican los flujos comerciales con Brasil, que generalmente es un exportador de bienes de alto valor agregado a América del Sur. El aumento del 1% en la distancia conduce a una disminución de aproximadamente el 0,17% en el Índice de Complementariedad Comercial. De esta manera, la complementariedad comercial como reflejo de la disparidad económica entre países tiende a disminuir dada la disminución del flujo comercial entre socios, lo que se explica por el efecto negativo de la distancia en la circulación internacional de bienes” (Souza, Barbosa y Atídes de Freitas, 2018).

Finalmente, los resultados se complementan por lo mencionado en la base teórica la cual se fundamenta en la ley de gravitación universal de Newton (1687) en donde explica que la fuerza de atracción entre dos objetos es directamente proporcional al tamaño de sus masas e inversa a la distancia que existe entre ambas. Por lo tanto, debido a los antecedentes mencionados se concluye que existe una relación inversamente proporcional entre el volumen importado y la distancia geográfica entre los países socios.

- Análisis de la variable barreras arancelarias y discusión de resultados:

Se analizan las barreras arancelarias, debido a representan un obstáculo en el comercio entre países (Kalirajan & Bhattacharya, 2007; Helmers & Pasteels, 2005). Según Carbaugh (2009), las barreras arancelarias al comercio incrementan el precio de los bienes comerciados generando que la demanda se reduzca, lo que conlleva a exportar e importar menores cantidades de tales bienes, así como buscar productos sustitutos.

Sin embargo, Krugman y Obsteld (2006) en su libro Economía Internacional, mencionan que un acuerdo comercial entre países establece que la mayoría de los bienes intercambiados entre los países no están sujetos a aranceles o a otras barreras al comercio internacional. Esto significa que, si el acuerdo es eficaz, debe crear un comercio significativamente mayor entre sus miembros. En el caso de la presente investigación, se determinó que desde el año 2000 -2005 no existía la desgravación arancelaria. Sin embargo, a partir del 2006 el intercambio comercial ya no se encuentre sujeto a arancel.

En la tabla N° 26 se muestra la relación que existe entre la importación de petróleo y las barreras arancelarias durante el periodo 2000-2010. Con un 95% de confianza, se puede decir que el coeficiente de correlación es negativo, lo cual significa que a medida que existan barreras arancelarias, el volumen importado se reduce en -0.03%. Por lo tanto, al eliminarse las barreras, el volumen importado de los países miembros de la CAN se vería beneficiado.

Los antecedentes que hacen referencia al resultado obtenido son Bacaria, Osorio y Artal (2013) en su investigación “Evaluación del Acuerdo de Libre Comercio México-Unión Europea mediante un modelo gravitacional” en donde concluyen lo siguiente:

“En lo que respecta a la variable de interés entrada en vigor del TLCUEM, es positivo y significativo, lo que refleja la influencia que ejerce en el periodo de estudio el año 2000 como inicio del TLCUEM. Los resultados indican un claro efecto de creación de volumen de comercio bilateral asociado a este acuerdo comercial bilateral. Esto es relevante para ambos socios comerciales desde un punto de vista de política económica, dado el potencial de comercio y los lazos históricos mutuos que caracterizan a ambas áreas geográficas” (Bacaria, Osorio y Artal, 2013).

Asimismo, Duarte, Marcia y Rivas (2015) en su investigación “Un Modelo de Gravedad Aplicado a las Exportaciones de Nicaragua” menciona que:

“En general todos los acuerdos comerciales que ha contraído Nicaragua han tenido un impacto positivo y de mucha relevancia en el crecimiento de las exportaciones, los de mayor magnitud son Alba (con 13 %), seguido de TLC (tratado de libre comercio con Estados Unidos, con un 10 %) y finalmente en la misma proporción el acuerdo con República Dominicana y CAFTA (ambos en 6.8 % y 6.1, seguidamente)” (Asimismo, Duarte, Marcia y Rivas, 2015).

Además, Souza, Barbosa y Atídes de Freitas (2018) en su investigación “Complementariedad comercial entre Brasil y Sudamérica: aplicación del modelo gravitacional a datos de panel para el mercado de bienes de alta tecnología” concluyeron que:

“La variable MERCOSUR es estadísticamente significativo y afecta positivamente la relación de complementariedad comercial entre Brasil y los individuos del bloque (Argentina y Uruguay). La relación positiva con la complementariedad indica el efecto del bloque de integración regional a través del intercambio de mayor valor agregado, que benefició a las principales economías, Brasil y Argentina. Se afirma que Uruguay se ha posicionado como un importador de productos brasileños en una posición subordinada al desempeño externo de la economía brasileña, lo que respalda el efecto positivo del MERCOSUR en la competitividad brasileña en la región y la complementariedad comercial en el sector de bienes de alta intensidad tecnológica” (Souza, Barbosa y Atídes de Freitas, 2018).

Lo mencionado anteriormente, guarda relación con los resultados obtenidos de la presente investigación, por lo que podemos concluir que la desgravación arancelaria ha

tenido un impacto positivo en la importación de petróleo proveniente de los miembros de la CAN, generando un mayor dinamismo entre los mercados.

d. Discusión de hipótesis

- Hipótesis General

El impacto de las importaciones de petróleo en el marco del proceso de integración de Perú con la Comunidad Andina de Naciones durante los años 2000 a 2010 ha sido favorable.

De acuerdo con las variables y parámetros definidos al inicio de la investigación, la cual se enfocó en establecer el impacto de las importaciones en la economía, según su especialidad y actores entrevistados, además del análisis cuantitativo y los papers utilizados en la investigación corroboran que la desgravación arancelaria ha tenido un impacto significativo en la economía nacional, el cual arrastra una cadena que inicia desde la compra de combustible por parte de la población hasta industrias como la minería la cual representa un 10% del PBI nacional.

La producción de petróleo en Perú bordea apenas los 40,000 barriles diarios, por lo que se ve en la necesidad de importar para asegurar el abastecimiento de las industrias, el parque automotor y la población en general. Debido a esto, Perú es un importador neto, que se ve obligado a importar el bien el cual es necesario ya que proporciona energía a la población. Sin embargo, en el caso de las barreras no arancelarias estas no influyen significativamente en la importación de petróleo de Perú desde la CAN.

- Hipótesis Específica 1

La desgravación arancelaria tuvo un impacto positivo en las importaciones de petróleo de Perú desde los países miembros de la CAN durante los años 2000-2010

En cuanto a la economía de los países miembros de la CAN, analizando las variables de investigación a través del modelo gravitacional se ha encontrado que las importaciones de petróleo proveniente de la CAN tienen un impacto positivo en la economía peruana, afectando principalmente al PBI. Asimismo, no se puede concluir que las importaciones tienen influencia en las economías de los países socios, debido al nivel de probabilidad. Sin

embargo, en el caso de la distancia, la relación es inversamente proporcional, por lo que a mayor distancia el volumen importado disminuye. Finalmente, para el caso de las barreras comerciales, a partir de la desgravación arancelaria, esta ha sido favorable ya que ha permitido que se incremente el volumen importado proveniente de los miembros de la CAN.

- Hipótesis Específica 2

Las medidas de defensa comercial tuvieron un impacto positivo en la industria del petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010.

En cuanto a las medidas de defensa comercial vinculado a la CAN se ha encontrado que no influye en el proceso de importación de Perú desde Ecuador y Colombia, debido a que cada economía maneja un solo tipo de subsidio aplicado a los combustibles para estabilizar los mercados a causa de la volatilidad de los marcadores internacionales de petróleo. Sin embargo, no se comprueba participación de la CAN al momento de definir este mecanismo de defensa comercial aplicado en Perú, así como en sus otros países miembros.

- Hipótesis Específica 3

Las medidas de protección al comercio tuvieron un impacto positivo en la industria del petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010.

En cuanto a las medidas de protección al comercio relacionado a la CAN se ha encontrado que no existe impacto positivo por parte del acuerdo regional aplicado a la industria de petróleo debido que las medidas de protección al comercio en materia de petróleo son definidas por organismos que regulan el mercado global. Además, la CAN no es el organismo idóneo para definir los protocolos técnicos de comercialización ya que no es un organismo especializado en hidrocarburos y solo cumple la función de regular ciertos parámetros que puedan ser aplicados a la totalidad de los productos y/o servicios que comercializan sus miembros como normativa de la decisión N°288 en donde se norma la libertad de acceso a la carga originada y destinada, por vía marítima, dentro de la subregión.

CAPITULO 5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

- Como resultado del trabajo de investigación presentado, se concluye que el volumen importado de petróleo tiene un impacto positivo en el PBI de Perú. La relación que existe entre ambas variables es directamente proporcional, por lo que se espera que al aumentar las importaciones de Perú en cuanto al mercado de petróleo el PBI del mismo aumentaría, debido a que la compra de este insumo impacta en el consumo, inversión y exportación que tiene el país ya que es una fuente de energía necesaria para la población y las industrias.
- Por otro lado, se demuestra que el volumen importado de petróleo no tiene un impacto significativo en el PBI de Ecuador y Colombia. Es decir que, no necesariamente un aumento en las importaciones de petróleo de Perú desde los miembros de la CAN implica un impacto en el PBI de los países proveedores. Esto se debe a que el mercado peruano no es su principal destino de exportaciones de petróleo y que la economía colombiana supera tanto al PBI de Perú como de Ecuador debido que su PBI se construye en base a otras variables económicas que se soportan en el desarrollo de otros sectores independiente al sector de hidrocarburos. Cabe mencionar que el principal destino de las exportaciones de Colombia es Estados Unidos que representó un 81% de participación y Perú solo el 0,1% respecto al valor exportado entre los años 2001 y 2010. En el caso ecuatoriano, sus mayores compradores estratégicos de crudo son Estados Unidos y Panamá que al finalizar el año 2010 tuvieron una participación del 70% del valor importado desde Ecuador, esto da como resultado que las importaciones peruanas desde Ecuador no tengan un impacto directo en el PBI ecuatoriano. Se concluye que, no existe un impacto en el PBI Colombiano y Ecuatoriano a causa de las importaciones peruanas generadas por el sector petrolero.
- Después de haber analizado el impacto de la desgravación arancelaria, se determina que existe una relación inversamente proporcional entre las barreras comerciales y la importación de petróleo desde los países miembros de la CAN. Esto quiere decir, que antes de la desgravación arancelaria las importaciones se veían afectadas y con llevan a que las empresas evalúen otras opciones de compra en otro país en donde se tengan acuerdos comerciales. Sin embargo, luego de que

el comercio se libere y ya no graven impuestos a la importación, ha ocasionado que se incremente el volumen importado, así como la economía peruana crezca.

- Asimismo, se comprueba que la distancia entre los miembros de la CAN tiene una relación inversamente proporcional. Esto quiere decir que un incremento de la distancia (expresado en costos logísticos) disminuye el flujo de importaciones de petróleo en Perú desde los miembros de la CAN. Esto principalmente se explica por el modelo de gravedad el cual indica que el comercio de dos países es proporcional al tamaño económico de ambos e inversamente proporcional a la distancia que los separa.
- Además, se demuestra que no existe un impacto positivo ni negativo de las medidas de defensa comercial en la industria del petróleo en relación con los países miembros de la CAN durante los años 2000-2010; debido que, en caso de aplicar subsidios sobre una partida arancelaria, este proceso debe ser evaluado a través del protocolo de asignación de subsidios o subvenciones que estipula el marco normativo de la decisión N° 288 de la CAN. Sin embargo, el mercado petrolero goza de un único subsidio conocido como el fondo de estabilización de precios a los combustibles (FEPC) que tiene como finalidad mitigar los cambios volátiles de los precios del crudo generando estabilidad, pero este beneficio es otorgado por los gobiernos de los países miembros de la CAN más no por la comisión de la CAN.
- Finalmente, se concluye que las medidas de protección al comercio en el marco de la CAN no tuvieron un impacto positivo en la industria del petróleo entre sus miembros durante los años 2000-2010. Debido que, la CAN no forma parte de las entidades que se involucran en la determinación de las medidas técnicas como obstáculos técnicos al comercio impuestos al sector petrolero respecto a la comercialización entre sus países miembros. Las acciones que sí presenta la CAN respecto al sector petrolero son el registro de los indicadores ambientales basados en la producción de petróleo por cada país miembro y que estos son los encargados de remitir su información a la CAN. Además, de la libertad de acceso a la carga originada y destinada, por vía marítima, dentro de la subregión, más no presenta acciones o participación en la normativa para regular aspectos técnicos en el sector petrolero.

5.2 Recomendaciones para futuras investigaciones

- En base a lo comprobado en la presente investigación, se recomienda analizar cuáles son los efectos de las barreras no arancelarias en cada país de la CAN, con la finalidad de investigar y determinar si existen, o no, beneficios y cuáles son aquellos que gozan de mayores ventajas.
- Una línea inmediata a corto plazo de investigación podría ser el estudio comparativo del impacto de dos acuerdos de integración para un determinado producto con enfoque en los indicadores macroeconómicos de los países miembros de los acuerdos a elegir.
- Además, resultaría interesante la ampliación a otros campos por ejemplo el impacto de toda la cadena de valor, es decir, hasta los consumidores finales.
- Finalmente, aún queda mucha investigación por delante en la aplicación del modelo gravitacional, por lo que recomendamos seguir utilizando este tipo de modelo económico para estudios posteriores.

5.2 Recomendaciones para el sector

- Una vez concluida la tesis, se recomienda promover la inversión en los lotes de exploración de petróleo con ayuda del gobierno para su desarrollo comercial, así como la puesta en producción de la misma con el fin de generar un mayor crecimiento económico para el país.
- En el contexto del mercado internacional, es necesario un estudio que mida los impactos causados por los miembros de la OPEP, ya que estos son los que se encargan de reducir/aumentar la producción de petróleo en el mundo y por ende establecer los precios internacionales. Perú al ser importador neto se ve afectado por la fluctuación del precio internacional, por lo que consideramos de vital importancia poner un enfoque en este tema.
- Asimismo, se debería analizar futuras estrategias dentro del marco de la inversión extranjera directa hacia el sector, a fin de garantizar una mayor explotación hacia los productos derivados del petróleo.
- Por último, se recomienda promover la oferta exportable de estos productos a través de las diferentes instituciones a cargo del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agencia de regulación y control hidrocarburíferas de Ecuador (02 de agosto de 2005). Reglamento sustitutivo para la regulación de los precios de los derivados de los hidrocarburos. [Registro oficial N° 073-2005]. Recuperado de: <https://www.controlhidrocarburos.gob.ec/wp-content/uploads/2019/01/REGLAMENTO-SUSTITUTIVO-PARA-LA-REGULACION-DE-LOS-PRECIOS-DE-LOS-DERIVADOS-DE-LOS-HIDROCARBUROS-Decreto-N%C3%BAmero-338.pdf>. [Consulta: 15 de marzo de 2020].
- Ahamat, H.; Rahman, N (2014). Restricting Biofuel Imports in the Name of the environment: ¿How does the application of WTO rules affect developing countries? *Journal of East Asia & International Law*. 7(1), pp.51-78. 28p. Recuperado de: <http://web.b.ebscohost.com.upc.remotexs.xyz/ehost/detail/detail?vid=0&sid=8ba6928b-137e-4387-8081-965398a27cb1%40sessionmgr101&bdata=jmxhbm9zxm%3d#an=97251452&db=asn> [Consulta: 19 de diciembre de 2019].
- Arrieta, L. (2018). Contexto y aplicación de un modelo gravitacional a las exportaciones del Sector Textil-Confecciones en el Departamento de Antioquia, 2007-2016. (Tesis de maestría, Universidad EAFIT). Recuperado de: <https://repository.eafit.edu.co/handle/10784/12580>. [Consulta 21 de febrero de 2020].
- Bacaria, Osorio y Artal (2013) Evaluación del Acuerdo de Libre Comercio México-Unión Europea mediante un modelo gravitacional *Revista de economía mexicana*. Recuperado de: http://apps.webofknowledge.com.upc.remotexs.xyz/full_record.do?product=WOS&search_mode=GeneralSearch&qid=28&SID=8BbU7L5wjwt5MDI3IE2&page=1&doc=4&cacheurlFromRightClick=no [Consulta 20 de febrero de 2020].
- Balassa, B. (1964). Teoría de la integración económica. Biblioteca Uteha de Economía. Recuperado de: <https://www.worldcat.org/title/teoria-de-la-integracion-economica/oclc/642413507>. [Consulta 10 de diciembre de 2019].
- Balke, N. Plante, M. Yücel, M. (2015) Fuel Subsidies, the Oil Market and the World Economy. *Energy Journal*. 36(1), pp. 99-127. 29p. Recuperado de: <http://web.a.ebscohost.com.upc.remotexs.xyz/ehost/detail/detail?vid=0&sid=44550ad3-2245-41ee-bb58-a7fb82253bd5%40sessionmgr4008&bdata=Jmxhbm9ZXM%3d#db=asn&AN=117075519> [Consulta: 19 de diciembre de 2019].

- Bedón, C (2012). Regulación de los precios de hidrocarburos en el Perú. *Pontificia Universidad católica en el Perú*. pp. 112 – 115. Recuperado de: <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/articulo/view/13523> [Consulta: 22 de Enero de 2020].
- Behar, D. (2008). Introducción a la Metodología de la Investigación. Editorial Shalom. Recuperado de: <https://docplayer.es/11821713-Introduccion-a-la-metodologia-de-la-investigacion.html>. [Consulta 10 de enero de 2020].
- Behar, R (2008). metodología de la investigación. *Editorial Shalom* pp. 7- 9. Recuperado de: <http://rdigital.unicv.edu.cv/bitstream/123456789/106/3/Libro%20metodologia%20investigacion%20este.pdf> [Consulta: 11 de marzo de 2020].
- Bernal, C. (2010). Metodología de la Investigación. 3a ed. Colombia: Pearson. Recuperado de: https://danieltejeda.files.wordpress.com/2013/05/mi_v_bernal_ruta.pdf. [Consulta 20 de diciembre de 2019].
- Bernal, C. (2010). Metodología de la investigación. Universidad de la Sabana, Colombia. pp. 56 – 58. Recuperado de: <http://abacoenred.com/wp-content/uploads/2019/02/El-proyecto-de-investigaci%C3%B3n-F.G.-Arias-2012-pdf.pdf>. [Consulta: 11 de marzo de 2020].
- Bohórquez, D (2017). Exportaciones de Colombia en relación con cantidades y precios internacionales desde 1994 – 2014. (Trabajo de grado, Universidad del Rosario). Recuperado de: <http://repositorioslatinoamericanos.uchile.cl/handle/2250/2404187> [Consulta: 11 de marzo de 2020].
- Bolívar, L., Cruz, N. & Pinto, A (2015). Modelo gravitacional del comercio internacional colombiano, 1991-2012. *Economía & Región*. Recuperado de: <https://www.researchgate.net/publication/314205059>. [Consulta 10 de enero de 2020].
- Cafiero, J. (2005). Modelos gravitacionales para el análisis del Comercio Exterior. Recuperado de: *Revista del Centro de Economía Internacional*. <http://www.cei.gov.ar/userfiles/4%20modelos%20gravitacionales%20para%20el%20analisis%20del%20comercio.pdf>. [Consulta 21 de febrero de 2020].
- Calvo, A (2017). Fundamentos de la Unión Europea. Editorial Universitario Ramón Areces. 4, pp. 3 – 21. Recuperado de: [http://www.elmayorportaldegerencia.com/Libros/Economia/\[PD\]%20Libros%20-%20Economia%20Internacional.pdf](http://www.elmayorportaldegerencia.com/Libros/Economia/[PD]%20Libros%20-%20Economia%20Internacional.pdf). [Consulta: 16 de diciembre de 2019].
- Carbaugh, R (2009). Economía internacional. *Central Washington University*. 12, pp. 29 – 270. Recuperado de: <http://www.elmayorportaldegerencia.com/Libros/Economia/>

- [PD]%20Libros%20-%20Economía%20Internacional.pdf. [Consulta: 16 de diciembre de 2019].
- Castro, F. (2003). El proyecto de investigación y su esquema de elaboración. Caracas: Editorial Uyapar.
- Ceballos, M. (2004). Manual para el desarrollo del mapeo de actores claves –MAC, elaborado en el marco de la *consultoría técnica GITEC-SERCITEC*. pp. 5 – 6. Recuperado de: <https://www.gestiopolis.com/manual-para-el-desarrollo-del-mapeo-de-actores-claves-mac/> [Consulta: 10 de Marzo de 2020].
- Chapoñan, F. (2005). Métodos empleados en la supervisión de cargas y descargas de hidrocarburos líquidos en el litoral peruano. (Tesis de grado, Universidad Nacional de Ingeniería, Lima, Perú). Recuperado de: <http://cybertesis.uni.edu.pe/handle/uni/8111?mode=full> [Consulta: 26 de Febrero de 2020]
- Comunidad andina de naciones (10 de diciembre de 2008). Elaboración de Indicadores Ambientales en la Comunidad Andina [Decisión 699]. Recuperado de: <http://www.sice.oas.org/trade/JUNAC/Decisiones/DEC699s.pdf> [Consulta: 15 de marzo de 2020].
- Comunidad andina de naciones (21 de marzo de 1991). Libertad de Acceso a la Carga Originada y Destinada, por Vía Marítima, Dentro de la Subregión [Decisión 288]. Recuperado de: <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/dec288s.asp> [Consulta: 15 de marzo de 2020].
- Comunidad andina de naciones (22 de octubre de 1992). Eliminación de subsidios y armonización de incentivos a las exportaciones intrasubregionales [Decisión 330]. Recuperado de: <http://www.sice.oas.org/trade/JUNAC/decisiones/DEC330S.asp> [Consulta: 15 de marzo de 2020].
- Comunidad Andina de Naciones. (1997). Decreto supremo No. 014 – 97 – ITINCI mediante el cual establecen cronogramas de liberación de gravámenes de subpartidas arancelarias andina. *Comunidad andina de naciones*. pp. 1 – 4.
- Comunidad andina de naciones. (21 de marzo de 1991). Normas para Prevenir o Corregir las Distorsiones en la Competencia Generadas por Prácticas de Dumping o Subsidios [Decisión 283]. Recuperado de: <http://www.sice.oas.org/trade/JUNAC/decisiones/DEC283S.asp> [Consulta: 15 de marzo de 2020].
- Conferencia de las naciones unidas sobre comercio y desarrollo (UNCTAD) (2012). Clasificación internacional de medidas no arancelarias, *Organización de las Naciones Unidas*, pp. 1 - 6.

Recuperado de: https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/ditctab20122_es.pdf [Consulta: 19 de diciembre de 2019].

Conferencia de Naciones Unidas sobre el comercio y desarrollo, (2012), Clasificación internacional de medidas no arancelarias. UNCTAD. Recuperado de: https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/ditctab20122_es.pdf. [Consulta 10 de enero de 2020].

Correia, J (2008). Los determinantes de las exportaciones colombianas: un análisis empírico con el modelo gravitacional. *Revista Desarrollo y Sociedad*. Recuperado de: <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/pdf/10.13043/dys.61.5>. [Consulta 20 de febrero de 2020].

Curro, E. (2020). Factores que influyeron en la industria del petróleo en el marco del proceso de integración de Perú en la Comunidad Andina de Naciones durante los años 2000 al 2010, Lima. Comunicación vía e-mail. [Consulta: 01 de abril de 2020].

Dirección general de capitánías y guardacostas de Perú (21 de mayo de 2001). Reglamento de la ley de control y vigilancia de las actividades marítimas, fluviales y lacustre [Decreto supremo N°028]. Recuperado de: [http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/Comisiones/2004/Ambiente_2004.nsf/Documentosweb/843363954170F21A05256F32005504C7/\\$FILE/DS028-2001-DE-MGP.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/Comisiones/2004/Ambiente_2004.nsf/Documentosweb/843363954170F21A05256F32005504C7/$FILE/DS028-2001-DE-MGP.pdf) [Consulta: 15 de marzo de 2020].

Elías, S (2019). Impacto de los precios banda establecidos por el Fondo de Estabilización de los precios de los combustibles derivados del petróleo en el PBI, inflación y deuda pública en el Perú. (Tesis de grado, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), Lima, Perú). Recuperado de: <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/628232>. [Consulta: 10 de enero de 2019].

Galduf, J. (2008). Aproximación teórica y perspectiva histórica. Editorial Civitas. Recuperado de: <https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/9620/1/Tema%201.pdf>. [Consulta 20 de diciembre de 2019].

Gallardo, M. (2020). Factores que influyeron en la industria del petróleo en el marco del proceso de integración de Perú en la Comunidad Andina de Naciones durante los años 2000 al 2010, Lima. Comunicación vía e-mail. [Consulta: 01 de abril de 2020].

Hernández, Fernández y Baptista (1997), Metodología de la investigación 1° edición. *Editorial Mac Graw* pp. 39 – 40. Recuperado de:

https://www.uv.mx/personal/cbustamante/files/2011/06/Metodologia-de-la-Investigaci%C3%83%C2%B3n_Sampieri.pdf [Consulta: 07 de Marzo del 2020].

Hernández et al. (2014), Metodología de la investigación 6° edición. *Editorial Mac Graw Hill Latin america*. pp. 531 – 586. Recuperado de: <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf#page=37&zoom=100,0,0> [Consulta: 05 de Marzo del 2020].

International Chamber of Commerce (2019). Incoterms 2010. Recuperado de: <https://iccwbo.org/> [Consulta: 15 de Diciembre del 2019].

Kothari, C. R. (2004). *Research methodology: Methods & techniques* (2.ª ed.). Nueva Delhi: New Age International Publishers.

Kristjánisdóttir, Guðlaugsson, Guðmundsdóttir et al. (2019) Distancia cultural y geográfica: efectos en las exportaciones del Reino Unido. Universidad de Akureyri, Islandia. Vol 5(2), pp. 1- 5. Doi: <https://doi.org/10.1080/13504851.2019.1613495> Recuperado de: http://apps.webofknowledge.com.upc.remotexs.xyz/full_record.do?product=WOS&search_mode=GeneralSearch&qid=28&SID=8BbU7L5wjw5MDI3IE2&page=1&doc=4&cacheurlFromRightClick=no [Consulta 20 de febrero de 2020].

Krugman, P; Obstfeld, M (2006). Economía internacional teoría y políticas. *Pearson educación*. 7, p. 11 – 53, 187 – 221. Recuperado de: <http://fad.unsa.edu.pe/bancayseguros/wp-content/uploads/sites/4/2019/03/Krugman-y-Obstfeld-2006-Economia-Internacional.pdf>. [Consulta: 16 de diciembre de 2019].

Mack, N., Woodson, C., MacQueen, K., Guest, G. & Namey, E. (2005). *Qualitative Research Methods: A Data Collector's Field Guide*. Recuperado de: <https://www.researchgate.net/publication/215666086>. [Consulta 21 de febrero de 2020].

Martinez, R. (2007). Mecanismo para la estabilización de precios de los combustibles. (Trabajo de grado, Universidad nacional de ingeniería (UNI), Lima, Perú). Recuperado de: <http://cybertesis.uni.edu.pe/handle/uni/10424>. [Consulta: 22 de Febrero de 2020].

Ministerio de Economía y Finanzas (2019). Fondo de Estabilización Fiscal. Recuperado de: <https://www.gob.pe/mef>. [Consulta: 22 de Febrero de 2020].

Ministerio de energía y minas de Colombia (24 de diciembre de 2008). Reglamento para el funcionamiento y la operatividad del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles -FEPC. [Decreto N° 4839-2008]. Recuperado de: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1805456> [Consulta: 15 de marzo de 2020].

- Ministerio de Energía y Minas de Ecuador (13 de febrero de 2001). Reglamento ambiental de actividades hidrocarburíferas [Decreto ejecutivo N°1215-2001]. Recuperado de: <https://www.ambiente.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/05/Reglamento-Ambiental-de-Actividades-Hidrocarburi%CC%81feras.pdf> [Consulta: 15 de marzo de 2020].
- Ministerio de Energía y Minas de Ecuador (14 de setiembre de 2001). Reglamento de programación de embarques de crudo [Registro oficial N°412-2001]. Recuperado de: <https://www.controlhidrocarburos.gob.ec/wp-content/uploads/MARCO-LEGAL-2016/Registro-Oficial-412-Acuerdo-Ministerial-175.pdf> [Consulta: 15 de marzo de 2020].
- Ministerio de Energía y Minas de Perú (03 de marzo de 2006). Reglamento para la protección ambiental en las actividades de hidrocarburos [Decreto supremo N°015-2006]. Recuperado de: <http://www.minem.gob.pe/minem/archivos/file/DGGAE/ARCHIVOS/LEGISLACION/ds-015-2006.pdf> [Consulta: 15 de marzo de 2020].
- Ministerio de energía y minas de Perú (16 de febrero de 2005). Reglamento operativo del fondo para la estabilización de precios de los combustibles derivados de petróleo [Resolución directoral 052-2005]. Recuperado de: https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/PlantillaMarcoLegalBusqueda/Aprueban%20el%20Reglamento%20Operativo%20del%20FEPC.pdf. [Consulta: 15 de marzo de 2020].
- Ministerio de Energía y Minas de Perú (23 de noviembre de 2007). Reglamento de seguridad para las actividades de hidrocarburos [Decreto supremo N°043-2007]. Recuperado de: https://www.osinergmin.gob.pe/seccion/centro_documental/PlantillaMarcoLegalBusqueda/Reglamento%20de%20Seguridad%20para%20las%20Actividades%20de%20Hidrocarburos%20y%20modificaci%C3%B3n%20de%20diversas%20disposiciones.pdf [Consulta: 15 de marzo de 2020].
- Ministerio de Hacienda y crédito público de Colombia (25 de julio de 2007). Creación del fondo de estabilización de precios de los Combustibles. [Ley N° 1157-2007]. Recuperado de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=25932> [Consulta: 15 de marzo de 2020].
- Morales, O., Duarte, N. & Marcia, G. (2015). Un Modelo de Gravedad Aplicado a las Exportaciones de Nicaragua. REICE Versión electrónica. Vol.3. Recuperado de: <file:///C:/Users/r105851/Downloads/2410-Texto%20del%20art%C3%ADculo-8155-1-10-20160211.pdf>. [Consulta 21 de febrero de 2020].

- Moz, I. (2018). Modelo gravitacional de comercio exterior, para el análisis de flujos de exportaciones de El Salvador con sus principales socios comerciales. (Trabajo de grado, Universidad de El Salvador, El Salvador). Recuperado de: <http://ri.ues.edu.sv/id/eprint/18581/>. [Consulta 21 de febrero de 2020].
- Muangjai, Wongsapai, Damrongsak (2017). Impact of Petroleum Products Subsidization to Energy Demand in Thailand. Chiang Mai University. Vol 138, pp 1011-1016. Recuperado de: <http://www.scopus.com.upc.remotexs.xyz/record/display.uri?eid=2-s2.0-85035219804&origin=resultslist&sort=plf-f&src=s&st1=impact+of+petroleum+products+subsidization+&st2=&sid=13c395aacf82b18b617123dcb5beec73&sot=b&sdt=b&sl=58&s=TITLE-ABS-KEY%28impact+of+petroleum+products+subsidization+%29&relpos=0&citeCnt=0&searchTerm=> [Consulta 25 de febrero de 2020].
- Muhammad, Liu, Khalid y otros (2020) Determinantes del comercio de productos forestales grupo de enfoque de modelo de gravedad: Un estudio de caso de China. Revista de política y economía forestal. Vol (113), pp. 3 – 13. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.forpol.2020.102117>. Recuperado de: http://apps.webofknowledge.com.upc.remotexs.xyz/full_record.do?product=WOS&search_mode=GeneralSearch&qid=28&SID=8BbU7L5wjw5MDI3IE2&page=1&doc=4&cacheurlFromRightClick=no [Consulta 20 de febrero de 2020]
- Newton, I. (1687). *Philosophiæ naturalis principia mathematica*. Inglaterra
- Nunez, CB. (2012) Colombia's regulatory and fiscal hydrocarbons regime: explaining Colombia's success and the challenges ahead. JOURNAL OF WORLD ENERGY LAW & BUSINESS Sep12, Vol. 5, pp 248 - 260. Recuperado de: http://apps.webofknowledge.com.upc.remotexs.xyz/full_record.do?product=WOS&search_mode=GeneralSearch&qid=18&SID=6EhU6Z3Sz78zPZhQi2z&page=2&doc=53&cacheurlFromRightClick=no [Consulta 19 de diciembre de 2019]
- Olguín, L. (2020). Factores que influyeron en la industria del petróleo en el marco del proceso de integración de Perú en la Comunidad Andina de Naciones durante los años 2000 al 2010, Lima. Comunicación vía e-mail. [Consulta: 01 de abril de 2020].
- Olkuski, T., Szurlej, A, & Tora, B (2016). The trade of energy commodities between the European Union and the United States - crude oil and natural gas. *Academia Polaca de ciencias*. Vol(32) pp.141 - 155. Recuperado de: http://apps.webofknowledge.com.upc.remotexs.xyz/full_record.do?product=WOS&search_

mode=GeneralSearch&qid=57&SID=6EhU6Z3Sz78zPZhQi2z&page=1&doc=7&cacheurl
FromRightClick=no [Consulta: 19 de diciembre de 2019].

Organización Mundial del Comercio (2009). Informe sobre el Comercio Mundial 2009. *Publicaciones de la OMC*. pp. 23 – 43. Recuperado de: https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/anrep_s/world_trade_report09_s.pdf [Consulta: 01 de abril de 2020].

Orbe, A (2012). Impacto precio-producto de reducir subsidios a combustibles en Ecuador: un análisis estructural. (Trabajo de grado, Pontificia Universidad Católica del Ecuador). Recuperado de: <http://repositorioslatinoamericanos.uchile.cl/handle/2250/2961533> [Consulta: 22 de Enero de 2020].

Organización Mundial del Comercio (2019). Acerca de la OMC. Recuperado de: https://www.wto.org/spanish/thewto_s/thewto_s.htm

Ortiz, M; Matamoro, V & Psathakis, J (2016). Guía para confeccionar un mapeo de actores. *Fundación cambio democrático*. pp.3 – 7. Recuperado de: <http://45.79.210.6/wp-content/uploads/2017/03/Gu%C3%ADa-para-confeccionar-un-Mapeo-de-Actores.pdf> [Consulta: 11 de Marzo de 2020].

Oyarse, J. (2020). Factores que influyeron en la industria del petróleo en el marco del proceso de integración de Perú en la Comunidad Andina de Naciones durante los años 2000 al 2010, Lima. Comunicación vía e-mail. [Consulta: 01 de abril de 2020].

Padilla, M. (2020). Factores que influyeron en la industria del petróleo en el marco del proceso de integración de Perú en la Comunidad Andina de Naciones durante los años 2000 al 2010, Lima. Comunicación vía e-mail. [Consulta: 01 de abril de 2020].

Petit, J. (2014). La teoría económica de la integración y sus principios fundamentales. *Revista Venezolana de Análisis de Coyuntura*. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/364/36433515007.pdf>. [Consulta 10 de diciembre de 2019].

Quispe, R. (2020). Factores que influyeron en la industria del petróleo en el marco del proceso de integración de Perú en la Comunidad Andina de Naciones durante los años 2000 al 2010, Lima. Comunicación vía e-mail. [Consulta: 01 de abril de 2020].

Raffo, L., Hernández, E. & Díaz, V (2018) La Alianza del Pacífico y los posibles efectos de un Acuerdo de Cooperación Económica Transpacífico sin Estados Unidos. Universidad del Valle, Colombia. Vol 10(1), pp. 89-110. Recuperado de: <http://www.scopus.com/upc.remotexs.xyz/record/display.uri?eid=2-s2.0-85049262341&origin=resultlist&sort=plf->

f&src=s&st1=The+Pacific+Alliance+and+the+potential+effects+of+a+Trans-Pacific+Economic+Cooperation+Agreement+without+the+United+States*&st2=&sid=2279712ab7f2b332ec6e52b8aedfc5c2&sot=b&sdt=b&sl=138&s=TITLE-ABS-KEY%28The+Pacific+Alliance+and+the+potential+effects+of+a+Trans-Pacific+Economic+Cooperation+Agreement+without+the+United+States*%29&relpos=0&citeCnt=0&searchTerm= [Consulta 20 de febrero de 2020]

Ricardo, D. (1817). Sobre el comercio exterior. En De la Nuez, P. & Rodríguez, C. trad.(s), Principios de economía política y tributación (pp. 111 – 126), Inglaterra: John Murray.

Rodríguez, G. & Dávalos, J. (2017). El potencial de comercio del acuerdo Transpacífico para el Perú, un enfoque gravitacional. Universidad del Pacífico, Perú. Vol 5(2), pp. 97-103. Recuperado de:

http://apps.webofknowledge.com.upc.remotexs.xyz/full_record.do?product=WOS&search_mode=GeneralSearch&qid=28&SID=8BbU7L5wjwt5MDI3IE2&page=1&doc=4&cacheurlFromRightClick=no [Consulta 20 de febrero de 2020].

Secretaría de hidrocarburos de Ecuador (24 de noviembre de 2011). Ley de hidrocarburos [Decreto supremo N°2967-2011]. Recuperado de: <http://www.historico.secretariahidrocarburos.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/06/LEY-DE-HIDROCARBUROS.pdf> Consulta: 15 de marzo de 2020].

Siicex (2019). Inteligencia de negocios. Recuperado de: http://www.siicex.gob.pe/siicex/portal5ES.asp?_page_=173.17100 [Consulta 20 de diciembre de 2019].

Smith, A. (1776), La riqueza de las naciones. London: Biblioteca de Economía y Libertad.

Souza da Silva, J., Barbosa, W. & Atídes de Freitas, C. (2018). Complementariedad comercial entre Brasil y Sudamérica: aplicación del modelo gravitacional a datos de panel para el mercado de bienes de alta tecnología. Revista Brasileira de Economía de Empresas, Brasil. Recuperado de: <file:///C:/Users/r105851/Downloads/Complementaridade%20comercial%20entre%20Brasil%20e%20América.pdf>. [Consulta 21 de febrero de 2020].

SUNAT (2019). Operatividad Aduanera. Recuperado de: <http://www.sunat.gob.pe/operatividadaduanera/> [Consulta 20 de diciembre de 2019].

Tamayo, J., Salvador, J., Vásquez, A. & De la Cruz, R. (ed). (2015). La industria de los hidrocarburos líquidos en el Perú: 20 años de aporte al desarrollo del país. Perú. Osinergmin.

- Tansini, R. (ed.). (2003). *Economía para no economistas*. Uruguay: Universidad de la República.
- Tapella, E. (2007) El mapeo de Actores Claves, documento de trabajo del proyecto Efectos de la biodiversidad funcional sobre procesos ecosistémicos, servicios ecosistémicos y sustentabilidad en las Américas: un abordaje interdisciplinario, Universidad Nacional de Córdoba, Inter-American Institute for Global Change Research (IAI). p. 3. Recuperado de: <https://planificacionsocialunsj.files.wordpress.com/2011/09/quc3a9-es-el-mapeo-de-actores-tapella1.pdf> [Consulta: 10 de Marzo de 2020].
- Toscano, Y. (2020). Factores que influyeron en la industria del petróleo en el marco del proceso de integración de Perú en la Comunidad Andina de Naciones durante los años 2000 al 2010, Lima. Comunicación vía e-mail. [Consulta: 01 de abril de 2020].
- Trademap (2019). Lista de importadores y exportadores para el producto seleccionado. Recuperado de: <https://www.trademap.org/Index.aspx> [Consulta 20 de diciembre de 2019].
- Valiullina, KB; Abdullin, AI (2018) The International Law of the World Ocean Protection from Oil Pollution. *Universidad estatal de Kazán*. 8, pp. 2954 - 2957. Recuperado de: http://apps.webofknowledge.com.upc.remotexs.xyz/full_record.do?product=WOS&search_mode=GeneralSearch&qid=89&SID=6EhU6Z3Sz78zPZhQi2z&page=1&doc=10&cacheurlFromRightClick=no [Consulta: 15 de diciembre de 2019].
- Vara, A. (2012). Desde La Idea hasta la sustentación: Siete pasos para una tesis exitosa. Instituto de Investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas y Recursos Humanos de la USMP. pp. 451. Recuperado de: www.aristidesvara.net. [Consulta 20 de diciembre de 2019].
- Velasquez (2016). Patrones y potenciales del comercio internacional del Perú: un enfoque de gravedad. Asociación Euroamericana de Estudios del Desarrollo. Vol 16(2), pp. 45-50. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/315474913_Patterns_And_Potentials_Of_Peru%27S_International_Trade_A_Gravity_Approach?enrichId=rgreq-cd75746995ae91ede77c8fd08ed3e4f6-XXX&enrichSource=Y292ZXJQYWdlOzMxNTQ3NDkxMztBUzo0NzQzNjMwNTgyMzMzNDZAMTQ5MDEwODM3NDg5Ng%3D%3D&el=1_x_2&_esc=publicationCoverPdf [Consulta 20 de febrero de 2020].
- Veritrade (2019). Importaciones y exportaciones. Recuperado de: <https://www.veritradecorp.com/> [Consulta 20 de diciembre de 2019].
- Viner, J (1950). The customs union issue, Carnegie Endowment for Internacional Peace, New York. [Consulta 20 de diciembre de 2019].

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de Consistencia.

MATRIZ DE CONSISTENCIA

Impacto de las importaciones de petróleo en el marco del proceso de integración de Perú con la Comunidad Andina de Naciones durante los años 2000 a 2010				
PROBLEMA	OBJETIVO	HIPÓTESIS	METODOLOGÍA	VARIABLES
Problema General	Objetivo general	Hipótesis general	Enfoque Mixto	Variable Dependiente
¿Cuál fue el impacto de las importaciones de petróleo en el marco de integración de Perú y la CAN durante el periodo 2000 a 2010?	“Determinar cuál fue el impacto de las importaciones de petróleo en el marco del proceso de integración de Perú en la Comunidad Andina de Naciones en los periodos comprendidos 2000 - 2010”.	“El impacto de las importaciones de petróleo en el marco del proceso de integración de Perú con la Comunidad Andina de Naciones durante los años 2000 a 2010 ha sido favorable”.	Tipo: Cuantitativa Nivel: No experimental Diseño: Longitudinal de evolución Método: Modelo gravitacional Tipo: Cualitativa Diseño: Entrevistas semiestructuradas	Importaciones de Perú a los países miembros de la CAN
Problemas específicos	Objetivo específico	Hipótesis específicas	Población, muestra, técnicas	Variables independientes
1. ¿Cuál fue el impacto de la desgravación arancelaria en las importaciones de petróleo de Perú desde la CAN durante el periodo 2000-2010?	1. Determinar si la desgravación arancelaria tuvo un impacto en las importaciones de petróleo de Perú desde los países miembros de la CAN durante los años 2000 al 2010.	1. La desgravación arancelaria tuvo un impacto positivo en las importaciones de petróleo de Perú desde los países miembros de la CAN durante los años 2000-2010	Población: Todas las refinerías que procesan petróleo en el Perú. Muestra: Petroperú y Repsol	1) PBI Perú y países socios 2) Barreras arancelarias 3) Costos logísticos

2. ¿Cuál fue el impacto de las medidas de defensa comercial aplicadas en la industria del petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010?	2.Determinar cuál fue el impacto de las medidas de defensa comercial en la industria del petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010.	2.Las medidas de defensa comercial tuvieron un impacto positivo en la industria del petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010.	Técnicas e instrumentos: - Recolección de estudios pertinentes y revistas indexadas (Scopus, Ebsco, Proquest, Vos) - Histórico de importaciones (SUNAT, Veritrade, MEF) - Entrevista a expertos	4) Obstáculos técnicos al comercio 5) Medidas de defensa comercial
3. ¿Cuál fue el impacto de las medidas de protección al comercio aplicado a la importación de petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010?	3.Determinar cuál fue el impacto de la protección al comercio en la industria del petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010	3.Las medidas de protección al comercio tuvieron un impacto positivo en la industria del petróleo entre los miembros de la CAN durante los años 2000-2010.	Técnicas de procesamiento de datos: - Software Atlas.ti - Stata 13 - Software Microsoft Excel	

Nota: En la matriz de consistencia se indica el problema, objetivo, hipótesis y variables a analizar en la investigación. Elaboración propia.

Anexo 2. Estructura de entrevista semi-estructurada a empresas

IMPACTO DE LAS IMPORTACIONES DE PETRÓLEO EN EL MARCO DEL PROCESO DE INTEGRACIÓN DE PERÚ CON LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES DURANTE LOS AÑOS 2000 A 2010

Empresas

PRESENTACIÓN

Buenas tardes, mi nombre es _____ soy bachiller en Administración y Negocios Internacionales, y me encuentro laborando en _____ como _____. Actualmente formo parte del Programa de Titulación en Negocios Internacionales de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas 2019-02; a través del cual estoy realizando una investigación acerca del Impacto de las importaciones de petróleo en el marco del proceso de integración de Perú con la comunidad andina de naciones durante los años 2000 a 2010 para optar por el título profesional de Licenciada en Negocios Internacionales.

Es importante mencionarle que la información brindada en esta entrevista es de carácter confidencial y solo será utilizada para los propósitos de la investigación. Agradezco de antemano su tiempo y colaboración.

INICIO

Empresa:

Persona entrevistada:

Grado académico:

Cargo:

Funciones:

Experiencia(Años):

PREGUNTAS GENERALES (PARTE I)

1. ¿Cómo considera usted la evolución del sector petrolero durante la última década?
2. Desde su perspectiva, ¿Cuáles son los factores de decisión de compra del petróleo en su empresa? ¿Considera que existe alguna preferencia por determinado tipo de petróleo? (Ejemplo: Oriente, South Blend, Vasconia, Domestic Sweet, Galeota, Napo, entre otros)
3. ¿El crecimiento que ha tenido su empresa en el Perú está relacionado con la evolución de la industria del petróleo en el mercado peruano?
4. ¿Qué opinión tiene usted acerca de las proyecciones a corto y largo plazo para el mercado petrolero en nuestro país?
5. ¿Cuáles cree que son las formas de abastecimiento de petróleo que más utiliza su compañía y por qué las emplean?

OBJETIVO 1: DETERMINAR CUÁL FUE EL IMPACTO DE LA PROTECCIÓN AL COMERCIO EN LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO ENTRE LOS MIEMBROS DE LA CAN DURANTE LOS AÑOS 2000-2010

6. ¿Cuáles cree que son las medidas de protección al comercio que se aplican en la importación de petróleo en el Perú?
7. ¿De qué forma se relaciona las medidas de protección al comercio y el comportamiento de las importaciones de petróleo en nuestro país? Desde su opinión, ¿los afecta o beneficia esta posición?
8. ¿Cuáles cree que son las medidas medioambientales, seguridad y marítimas que regulan el sector petrolero?

OBJETIVO 2: DETERMINAR CUÁL FUE EL IMPACTO DE LAS MEDIDAS DE DEFENSA COMERCIAL EN LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO ENTRE LOS MIEMBROS DE LA CAN DURANTE LOS AÑOS 2000 AL 2010

9. ¿Cuáles cree que son las formas para contrarrestar o iniciativas que protejan a las empresas importadoras de petróleo en el Perú de la volatilidad de los precios internacionales? ¿Qué beneficios se obtienen al respecto?
10. ¿Cómo funciona el fondo de estabilización de precios de combustibles derivados del petróleo (FEPC)?
11. ¿Cuál es el impacto del fondo de estabilización de precios de combustibles en la regulación del mercado petrolero?

VARIABLE 3: DETERMINAR SI LA DESGRAVACIÓN ARANCELARIA TUVO UN IMPACTO EN LAS IMPORTACIONES DE PETRÓLEO DE PERÚ DESDE LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA CAN DURANTE LOS AÑOS 2000 AL 2010

12. Sobre el desempeño económico del Perú durante la última década, ¿Cómo cree que impacta el comportamiento de la demanda internacional de petróleo en nuestro país?
13. ¿Qué opinión tiene acerca de la relación de dependencia del precio de referencia internacional de petróleo con los precios de venta final de combustibles en el mercado peruano durante el periodo 2000-2010? Desde su opinión, ¿los afecta o beneficia esta posición?
14. ¿Cree usted que afecta la volatilidad de los precios del petróleo en el mercado internacional en el proceso de compra para las empresas peruanas?
15. ¿Qué tan importante ha sido para las empresas importadoras la desgravación de la subpartida arancelaria 2709000000 del Acuerdo de Integración Regional de la Comunidad Andina de Naciones y en qué aspectos les favoreció?
16. ¿Cuál considera que ha sido el impacto de la desgravación arancelaria en la importación de petróleo en el país?
17. Tengo conocimiento que a partir del año 2006 entro en vigor el decreto supremo N° 014 – 97 ITINCI, el cual establece la aplicación de la desgravación arancelaria para el comercio de bienes a los países miembros de la CAN ¿De qué forma cree usted se relaciona la desgravación arancelaria y el incremento de producción de combustibles en el Perú? ¿Cree que influyó en el desempeño de la compañía?

PREGUNTAS GENERALES (PARTE II)

18. ¿Qué recomendaciones plantearía usted para un mayor desarrollo del sector, tanto a nivel nacional como internacional?

FIN

Hemos culminado la entrevista, toda la información que me ha proporcionado será de gran ayuda para el desarrollo de la presente investigación. Muchas gracias por su el tiempo y el apoyo brindados.

Anexo 3. Estructura de entrevista semi-estructurada a la CAN

IMPACTO DE LAS IMPORTACIONES DE PETRÓLEO EN EL MARCO DEL PROCESO DE INTEGRACIÓN DE PERÚ CON LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES DURANTE LOS AÑOS 2000 A 2010

Comunidad Andina de Naciones

PRESENTACIÓN

Buenas tardes, mi nombre es _____ soy bachiller en Administración y Negocios Internacionales, y me encuentro laborando en _____ como _____. Actualmente formo parte del Programa de Titulación en Negocios Internacionales de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas 2019-02; a través del cual estoy realizando una investigación acerca del Impacto de las importaciones de petróleo en el marco del proceso de integración de Perú con la comunidad andina de naciones durante los años 2000 a 2010 para optar por el título profesional de Licenciada en Negocios Internacionales.

Es importante mencionarle que la información brindada en esta entrevista es de carácter confidencial y solo será utilizada para los propósitos de la investigación. Agradezco de antemano su tiempo y colaboración.

INICIO

Organismo:

Persona entrevistada:

Grado académico:

Cargo:

Funciones:

Experiencia(Años):

PREGUNTAS GENERALES (PARTE I)

-
1. ¿Cuál es su opinión acerca de la relación comercial que tiene Perú con los demás países de Latinoamérica en la última década?
 2. ¿Qué beneficios considera usted han impactado en el Perú el formar parte del acuerdo de integración regional?
 3. ¿Cuál es su opinión acerca del Acuerdo de Integración Regional? ¿Cree usted que ha beneficiado a todos los miembros o solo a unos pocos?
 4. ¿Cuál considera usted sería el impacto económico y comercial de no haberse firmado este acuerdo?
 5. A partir del decreto supremo N° 014 – 97 ITINCI, ¿Cuál cree usted que fue la coyuntura para ejecutar la resolución a partir del año 2006?
 6. Luego de que este decreto entro en vigor ¿Cuál considera usted que sea el beneficio más importante para el sector petrolero en el Perú?

OBJETIVO 1: DETERMINAR CUÁL FUE EL IMPACTO DE LA PROTECCIÓN AL COMERCIO EN LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO ENTRE LOS MIEMBROS DE LA CAN DURANTE LOS AÑOS 2000-2010

-
7. ¿Qué medidas de protección al comercio considera usted se aplican a las importaciones de petróleo en el país?
 8. ¿De qué forma cree usted se relaciona las medidas de protección al comercio y el intercambio comercial de los países de la CAN en la importación de petróleo? Desde su opinión, ¿los afecta o beneficia esta posición?
 9. ¿Qué medidas de seguridad, ambiental y marítimo considera usted se aplica en el sector petrolero entre los miembros de la CAN?

OBJETIVO 2: DETERMINAR CUÁL FUE EL IMPACTO DE LAS MEDIDAS DE DEFENSA COMERCIAL EN LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO ENTRE LOS MIEMBROS DE LA CAN DURANTE LOS AÑOS 2000 AL 2010

-
10. ¿Cuáles son las medidas de defensa comercial que considera usted se aplica a las importaciones de petróleo en el Perú?
 11. Al igual que Perú, ¿Cuáles son los subsidios que cree usted regulan el sector en los países miembros de la CAN?

VARIABLE 3: DETERMINAR SI LA DESGRAVACIÓN ARANCELARIA TUVO UN IMPACTO EN LAS IMPORTACIONES DE PETRÓLEO DE PERÚ DESDE LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA CAN DURANTE LOS AÑOS 2000 AL 2010

12. Durante los años 2000-2010, ¿Cómo cree que ha sido el comportamiento de la demanda internacional de petróleo?
13. ¿De qué manera considera usted relaciona la demanda internacional y el precio internacional del petróleo?
14. ¿Cómo fue el proceso de negociación para la fijación de arancel aplicado a las importaciones?
15. ¿Cuál cree que sea el impacto de la dependencia de las importaciones de petróleo para los países socios de la Comunidad Andina?

PREGUNTAS GENERALES (PARTE II)

16. ¿Qué recomendaciones plantearía usted para un mayor desarrollo del sector, tanto a nivel nacional como internacional?

FIN

Hemos culminado la entrevista, toda la información que me ha proporcionado será de gran ayuda para el desarrollo de la presente investigación. Muchas gracias por su el tiempo y el apoyo brindados.

Anexo 4. Estructura de entrevista semi-estructurada a Instituciones del Estado

IMPACTO DE LAS IMPORTACIONES DE PETRÓLEO EN EL MARCO DEL PROCESO DE INTEGRACIÓN DE PERÚ CON LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES DURANTE LOS AÑOS 2000 A 2010

Instituciones del Estado

PRESENTACIÓN

Buenas tardes, mi nombre es _____ soy bachiller en Administración y Negocios Internacionales, y me encuentro laborando en _____ como _____. Actualmente formo parte del Programa de Titulación en Negocios Internacionales de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas 2019-02; a través del cual estoy realizando una investigación acerca del Impacto de las importaciones de petróleo en el marco del proceso de integración de Perú con la comunidad andina de naciones durante los años 2000 a 2010 para optar por el título profesional de Licenciada en Negocios Internacionales.

Es importante mencionarle que la información brindada en esta entrevista es de carácter confidencial y solo será utilizada para los propósitos de la investigación. Agradezco de antemano su tiempo y colaboración.

INICIO

Organismo:

Persona entrevistada:

Grado académico:

Cargo:

Funciones:

Experiencia(Años):

OBJETIVO 1: DETERMINAR CUÁL FUE EL IMPACTO DE LA PROTECCIÓN AL COMERCIO EN LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO ENTRE LOS MIEMBROS DE LA CAN DURANTE LOS AÑOS 2000-2010

1. ¿Qué medidas de seguridad, ambiental y marítimo considera usted se aplica en el sector petrolero entre los miembros de la CAN? ¿Considera que influyen de manera positiva o negativa? ¿Por qué?

OBJETIVO 2: DETERMINAR CUÁL FUE EL IMPACTO DE LAS MEDIDAS DE DEFENSA COMERCIAL EN LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO ENTRE LOS MIEMBROS DE LA CAN DURANTE LOS AÑOS 2000 AL 2010

2. El subsidio que el Estado otorga a los combustibles derivados del petróleo, ¿Qué tan importante y significativa considera que es? ¿Contribuye con el desarrollo de la importación de petróleo? ¿De qué manera?
3. ¿Qué otra medida(s) de defensa comercial considera usted se aplica a la industria de petróleo en el país? Desde su opinión, ¿los afecta o beneficia?

VARIABLE 3: DETERMINAR SI LA DESGRAVACIÓN ARANCELARIA TUVO UN IMPACTO EN LAS IMPORTACIONES DE PETRÓLEO DE PERÚ DESDE LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA CAN DURANTE LOS AÑOS 2000 AL 2010

4. Durante los años 2000-2010, ¿Cómo cree que ha sido el comportamiento de la demanda internacional y nacional de petróleo?
5. Tengo conocimiento que en el año 2006 entro en vigor el decreto supremo N° 014 – 97 ITINCI el cual estableció la desgravación arancelaria de la partida 2709000000 (aceite de petróleo), ¿Cree usted que hubo algún beneficio para el país? ¿Considera que el impacto es positivo o negativo? ¿Por qué?
6. Según el portal de SUNAT el 48% de las importaciones de petróleo proviene de Ecuador y el 10% de Colombia durante los años 2012 a 2010, ambos miembros de la Comunidad Andina. Debido a esto, ¿Cuál cree que sea el impacto de la dependencia de las importaciones de petróleo en el Perú entre los países socios de la Comunidad Andina? ¿Considera que el impacto es positivo o negativo? ¿Por qué?

PREGUNTAS GENERALES (PARTE II)

7. ¿Qué recomendaciones plantearía usted para un mayor desarrollo del sector, tanto a nivel nacional como internacional?

FIN

Hemos culminado la entrevista, toda la información que me ha proporcionado será de gran ayuda para el desarrollo de la presente investigación. Muchas gracias por su el tiempo y el apoyo brindados.

Anexo 5. Validación de instrumentos de recolección de información



UPC
Universidad Peruana
de Ciencias Aplicadas

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE RECOLECCION DE INFORMACION

Estimado José Luis Díaz Guedes,

Me es grato dirigirme a usted, a fin de solicitar su colaboración como especialista para validar el instrumento anexo, el cual será aplicado a las empresas peruanas importadoras de petróleo proveniente de los países que conforman la Comunidad andina de naciones (Colombia, Ecuador y Bolivia) quienes forman parte de la muestra. Por cuanto consideramos que sus observaciones y aportes serán de utilidad.

El presente instrumento, tiene como finalidad recoger información directa para la investigación que se realiza actualmente, titulada “Impacto de las importaciones de petróleo en el marco del proceso de integración de Perú con la comunidad andina de naciones durante los años 2000 a 2010”. Esto con el objetivo de presentarla como requisito para obtener el título en Negocios Internacionales.

Para efectuar la validación del instrumento, Usted deberá leer atentamente cada aspecto de la evaluación y su relación con las dimensiones y el objetivo establecido. Por otra parte, se le agradece cualquier sugerencia relativa a la redacción, contenido, pertinencia, y congruencia u otro aspecto que se considere relevante para mejorar el mismo.

Gracias por su aporte



CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Yo Jose Luis Diaz Guedes con DNI 07213989 de profesión y
ejerciendo actualmente como PTP en la institución UPC.

Por medio de la presente hago constatar que he revisado con fines de validación el instrumento de recolección de información, a efectos de su aplicación a las empresas peruanas importadoras de petróleo proveniente de los países miembros de la Comunidad Andina.

Luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones.

	Deficiente	Aceptable	Bueno	Excelente
Congruencia entre los ítems				X
Amplitud de contenidos		X		
Redacción de los ítems		X		
Ortografía				X
Presentación				X

Lima, 28 de Febrero del 2020

Firma del Validador
Nombre:

Jose Luis Diaz Guedes

Anexo 6. Carta de presentación a representante de Petroperú

Lima, 7 de marzo de 2020



UPC
Universidad Peruana
de Ciencias Aplicadas

Prolongación Primavera 2390
Monterrico, Surco
Lima 33 - Perú
T 511 313 3333
www.upc.edu.pe

exígete, innova

Señores:

Petroperú

Presente. -

Estimado:

A través de la presente es un placer saludarlo y presentar a los señores que se detallan a continuación:

Nombres y apellidos	Email de contacto
Fernández Maldonado Tincopa, Valeria	u201311432@upc.edu.pe
Reyes Sánchez, Melissa Geraldly	u201221252@upc.edu.pe

Ellas son egresados de la carrera de Administración de la Facultad de Negocios de la UPC, y se encuentran realizando una tesis sobre el Impacto de las importaciones de petróleo en el marco del proceso de integración de Perú con la comunidad andina de naciones durante los años 2000 a 2010.

Conocedor de su amplia experiencia como Supervisor de importaciones en el terminal de Callao y conocimiento en la industria del petróleo, le solicito, por favor, les brinde una entrevista para obtener una visión académica acerca del comportamiento de las importaciones peruanas y comercialización de petróleo dentro del marco del proceso de integración con la Comunidad Andina de naciones entre los años 2000 al 2010.

En caso su respuesta sea positiva, le solicito que pueda otorgarles respuesta a través de los correos electrónicos señalados en el acápite de la presente carta.

Hago propicia la oportunidad para reiterarle mi más profundo agradecimiento por su amable contribución en beneficio de esta investigación.

Atentamente,

Julio Ricardo Moscoso Cuaresma

Profesor a Tiempo Completo

Facultad de Negocios

Email: julio.moscoso@upc.pe Anexo: 1852

Anexo 7 Matriz de Búsqueda por Palabra Clave

N°	Palabra Clave	Contexto/Dimensión	Sinónimo o términos	Inglés
1	Exportación de petróleo	Negocios, Negocios Internacionales, Economía	Certificado de comercio justo	Petroleum oil export
2	Importación de petróleo	Negocios, Negocios Internacionales, Economía	Comercio Justo	Petroleum oil import
3	Subsidios al combustible	Negocios, Negocios Internacionales, Economía	Exportaciones de café	Fuel subsidies
4	Regimen regulatorio y fiscal de hidrocarburos	Negocios, Negocios Internacionales, Economía	Barreras para-arancelarias, Medidas No Arancelarias	regulatory and fiscal hydrocarbons regime
5	Volatilidad del precio del petróleo	Negocios, Negocios Internacionales, Economía	FTA, Acuerdo de Libre Comercio	the volatility of petroleum price
6	TLC	Negocios, Negocios Internacionales, Economía	Acuerdo de Libre Comercio	Free trade agreement
7	Comercio Global	Negocios, Negocios Internacionales, Economía	Comercio Internacional	Global Trade
8	Políticas Internacionales	Negocios, Negocios Internacionales, Economía	Normativas, artículos	International policy
9	Barreras no arancelarias	Negocios, Negocios Internacionales, Economía	MSF, SPS	Non-tariff barriers, NTB's, NTM's
10	Estructura arancelaria	Negocios, Negocios Internacionales, Economía	Desgravación Arancelaria, cronograma arancelario	Tariff Structure
11	Liberalización Comercial	Negocios, Negocios Internacionales, Economía	Liberalización comercial. Liberalización arancelaria	Trade liberalization
12	Comunidad Andina de Naciones	Negocios, Negocios Internacionales, Economía	CAN	Andean Community of Nations
13	Mercado internacional de petróleo	Negocios, Negocios Internacionales, Economía	Mercado internacional	Petroleum oil market international
14	Integración económica	Negocios, Negocios Internacionales, Economía	Proceso de integración económica	Economic integration.
15	Industria de petróleo	Negocios, Negocios Internacionales, Economía	Industria petrolera	Petroleum industry

Nota: En la matriz de palabras claves se resume la búsqueda realizada para las variables a investigar. Elaboración propia.

Anexo 8. Entrevistado N°1

Empresa: *Refinería La Pampilla S.A.A*

Persona entrevistada: *Marcos Padilla Vásquez*

Cargo: *Jefe de Aduanas*

PREGUNTAS GENERALES (PARTE I)

1. ¿Cómo considera usted la evolución del sector petrolero durante la última década?

A que se refiere, producción de petróleo, tecnología, otras alternativas, etc.

2. Desde su perspectiva, ¿Cuáles son los factores de decisión de compra del petróleo en su empresa? ¿Considera que existe alguna preferencia por determinado tipo de petróleo? (Ejemplo: Oriente, South Blend, Vasconia, Domestic Sweet, Galeota, Napo, entre otros)

Las compras se realizan en función de la demanda interna, considerando el rendimiento de los crudos en gasolinas, destilados medios, contenido de azufre, etc. Pueden ser compras spot o contratos a corto plazo.

3. ¿El crecimiento que ha tenido su empresa en el Perú está relacionado con la evolución de la industria del petróleo en el mercado peruano?

El crecimiento ha sido en función de las nuevas especificaciones de los combustibles, eliminación del plomo en las gasolinas, reducción de azufre en los combustibles, las inversiones en logística: tanques, amarraderos, automatización, etc.

4. ¿Qué opinión tiene usted acerca de las proyecciones a corto y largo plazo para el mercado petrolero en nuestro país?

La demanda se va a mantener con un crecimiento del 3% anual, el sector minero puede apuntalar algo, la aparición de competidores y el uso de los biocombustibles.

Por el lado de la oferta Perupetro tiene que hacer atractivo las condiciones en los contratos de los lotes petroleros.

5. ¿Cuáles cree que son las formas de abastecimiento de petróleo que más utiliza su compañía y por qué las emplean?

El abastecimiento es por vía marítima, mediante buques tanque que descargan en el terminal petrolero de la Pampilla

6. ¿Cuáles cree que son las medidas de protección al comercio que se aplican en la importación de petróleo en el Perú?

Actualmente no hay ninguna medida de protección del ingreso de petróleo importado al país. No hay aranceles.

7. ¿De qué forma se relaciona las medidas de protección al comercio y el comportamiento de las importaciones de petróleo en nuestro país? Desde su opinión, ¿los afecta o beneficia esta posición?

Nuevamente, al no haber aranceles de importación, no afecta si se compra dentro del país o de importación.

8. ¿Cuáles cree que son las medidas medioambientales, seguridad y marítimas que regulan el sector petrolero?

El Perú es miembro de la organización mundial marítima, actualmente está regulando el contenido de azufre (0.5%) en los combustibles Bunker para el funcionamiento de las naves. También las naves restan obligadas a tener doble casco en caso de impacto y evitar derrames en el mar.

-
9. ¿Cuáles cree que son las formas para contrarrestar o iniciativas que protejan a las empresas importadoras de petróleo en el Perú de la volatilidad de los precios internacionales? ¿Qué beneficios se obtienen al respecto?

Actualmente en el mercado de combustibles es de libre oferta y demanda, el precio interno baja o sube y se regulan mediante los precios de paridad de importación.

10. ¿Cómo funciona el fondo de estabilización de precios de combustibles derivados del petróleo (FEPC)?

El FEPC inicialmente afectaba a todos los combustibles: GLP las gasolinas, Diesel y residuales, actualmente es al GLP Envasado, Diésel B5 Uso Vehicular S50 y Diésel B5 UV, existe una banda de precios, cuando los precios están dentro de esa banda está en estabilidad, cuando los precios están por encima el estado compensa a las empresas, cuando por debajo las empresas aportan al FEPC.

11. ¿Cuál es el impacto del fondo de estabilización de precios de combustibles en la regulación del mercado petrolero?

Ha sido importante la creación, evitando que se traslade la volatilidad de los precios de los combustibles al consumidor peruano.

-
12. Sobre el desempeño económico del Perú durante la última década, ¿Cómo cree que impacta el comportamiento de la demanda internacional de petróleo en nuestro país?

El Perú es un país deficitario de petróleo, actualmente el 95% de la demanda de combustibles se cubre con importaciones, por lo que el incremento de la demanda mundial afecta los precios de los combustibles en el país, por ende generando inflación.

13. ¿Qué opinión tiene acerca de la relación de dependencia del precio de referencia internacional de petróleo con los precios de venta final de combustibles en el mercado peruano durante el periodo 2000-2010? Desde su opinión, ¿los afecta o beneficia esta posición?

Al ser una economía de libre mercado, la dependencia del Perú por los precios internacionales de los combustibles afecta la economía del país, por lo que el FEPC debería ampliarse a todos los combustibles para minimizar el impacto.

14. ¿Cree usted que afecta la volatilidad de los precios del petróleo en el mercado internacional en el proceso de compra para las empresas peruanas?

Ver respuesta 13

15. ¿Qué tan importante ha sido para las empresas importadoras la desgravación de la subpartida arancelaria 2709000000 del Acuerdo de Integración Regional de la Comunidad Andina de Naciones y en qué aspectos les favoreció?

No tuvo ningún efecto, ya que el 2005, el gobierno de turno elimino los aranceles a los combustibles, antes del 2005 ayudo la rebaja del 20% por la importación de combustibles de los países de la Comunidad Andina

16. ¿Cuál considera que ha sido el impacto de la desgravación arancelaria en la importación de petróleo en el país?

Ha sido importante para evitar la distorsión de precios, cuando se importara de países fuera de la Comunidad Andina (con arancel), así como evitar el incremento del precio de los combustibles.

17. Tengo conocimiento que a partir del año 2006 entro en vigor el decreto supremo N° 014 – 97 ITINCI, el cual establece la aplicación de la desgravación arancelaria para el comercio de bienes a los países miembros de la CAN ¿De qué forma cree usted se relaciona la desgravación arancelaria y el incremento de producción de combustibles en el Perú? ¿Cree que influyó en el desempeño de la compañía?

La desgravación arancelaria, desincentivo la exploración y por ende el incremento de las reservas de petróleo, el incremento de la producción de combustibles seda en función del crecimiento de la demanda interna.

PREGUNTAS GENERALES (PARTE II)

18. ¿Qué recomendaciones plantearía usted para un mayor desarrollo del sector, tanto a nivel nacional como internacional?
- a) Potenciar a Perupetro, para el incremento de la exploración en el país.
 - b) Revisar si la Ley de Biocombustibles dio resultados en el caso del Biodiesel.

- c) Creación del comité del Aire Limpio para apoyar a las empresas petroleras en modernizar sus instalaciones.

Anexo 9. Entrevistado N°2

Empresa: *Refinería La Pampilla S.A.A*

Persona entrevistada: *Luis Olguín Galarza*

Cargo: *Jefe de Operaciones Abastecimiento y Distribución*

PREGUNTAS GENERALES (PARTE I)

1. ¿Cómo considera usted la evolución del sector petrolero durante la última década?

El sector petróleo ha experimentado una relativa estabilidad en la última década, en comparación con la década anterior 2000-2010 que fue muy impredecible, y que muestran a grandes actores (Asia, EE.UU.) con una demanda sostenida, y otros mercados más pequeños que experimentan crecimiento (Latinoamérica). Pese a la divulgación de nuevas energías y su mayor aplicación en la industria y el hogar, el sector petrolero aún no ha experimentado una caída notoria.

2. Desde su perspectiva, ¿Cuáles son los factores de decisión de compra del petróleo en su empresa? ¿Considera que existe alguna preferencia por determinado tipo de petróleo? (Ejemplo: Oriente, South Blend, Vasconia, Domestic Sweet, Galeota, Napo, entre otros)

Los factores de decisión son básicamente económicos, pues se elige al crudo en base al rendimiento económico que se pueda obtener según los productos que destile. A ello se suma el factor medioambiental, ya que es necesario cumplir con la normativa de máximo azufre y en función a ello elegir los crudos adecuados.

Hoy la elección de crudos se enfoca más en aquellos con menor contenido de azufre, y cuya economía permita generar margen (Domestic Sweet, Midland, crudos africanos).

3. ¿El crecimiento que ha tenido su empresa en el Perú está relacionado con la evolución de la industria del petróleo en el mercado peruano?

Al ser Pampilla el principal productor de combustibles está estrechamente vinculado a la evolución del mercado peruano. Sin embargo, este crecimiento de mercado ha atraído a otros participantes (importadores) que nos hacen competencia directa, y por ello se deben buscar nuevas soluciones para seguir creciendo

4. ¿Qué opinión tiene usted acerca de las proyecciones a corto y largo plazo para el mercado petrolero en nuestro país?

Son aún imprecisas en tanto la aplicación de nuevas energías aún no penetra completamente en nuestro mercado, pero se avisa una gran competencia con los nuevos importadores.

5. ¿Cuáles cree que son las formas de abastecimiento de petróleo que más utiliza su compañía y por qué las emplean?

Básicamente las compras por buque, que representan la forma más económica de hacer llegar el petróleo a la refinería, considerando que cualquier iniciativa de ducto implica una inversión sumamente costosa y poco viable, dada la ubicación geográfica de las posibles fuentes.

6. ¿Cuáles cree que son las medidas de protección al comercio que se aplican en la importación de petróleo en el Perú?

Creo que no hay medidas que se apliquen como protección al comercio, excepto las tarifas antidumping para biocombustibles

7. ¿De qué forma se relaciona las medidas de protección al comercio y el comportamiento de las importaciones de petróleo en nuestro país? Desde su opinión, ¿los afecta o beneficia esta posición?

Dada la posición de Pampilla como empresa prevalementemente importadora, cualquier medida de protección al comercio local podría aumentar el costo de las importaciones

8. ¿Cuáles cree que son las medidas medioambientales, seguridad y marítimas que regulan el sector petrolero?

Se basan en organismos internacionales (como MARPOL) y que permiten estandarizar y regularizar el comercio a nivel mundial.

9. ¿Cuáles cree que son las formas para contrarrestar o iniciativas que protejan a las empresas importadoras de petróleo en el Perú de la volatilidad de los precios internacionales? ¿Qué beneficios se obtienen al respecto?

Se viene aplicando un fondo de estabilización de precios, que evita un fuerte impacto de variación de precios hacia los consumidores locales. Esto ayuda a que el importador pueda ser igual de competitivo que el productor local.

10. ¿Cómo funciona el fondo de estabilización de precios de combustibles derivados del petróleo (FEPC)?

El fondo de estabilización define unas bandas de precio (precio mínimo y máximo) para un periodo de tiempo que permite que el precio de paridad internacional se ajuste dentro de esa banda, pues si es mayor al precio máximo es el Estado quien paga al productor/importador la diferencia respecto a ese máximo (compensación), y si es menor al precio mínimo es el Estado quien cobra del productor/importador la diferencia respecto a ese mínimo (aportación). Estos montos (pagos o cobros) se deben depositar semanalmente.

11. ¿Cuál es el impacto del fondo de estabilización de precios de combustibles en la regulación del mercado petrolero?

El fondo de estabilización tiene un impacto positivo en la economía de los consumidores de combustibles pues permite que las grandes variaciones no lleguen directamente al consumidor, sino que son absorbidos por el Estado y el productor/importador.

12. Sobre el desempeño económico del Perú durante la última década, ¿Cómo cree que impacta el comportamiento de la demanda internacional de petróleo en nuestro país?

La demanda internacional ha generado una competencia importante, pues buena cantidad de buques abastecen ciertos mercados que los alejan de la zona geográfica del Perú, y esto encarece el costo del flete para llegar a nuestro país.

13. ¿Qué opinión tiene acerca de la relación de dependencia del precio de referencia internacional de petróleo con los precios de venta final de combustibles en el mercado peruano durante el periodo 2000-2010? Desde su opinión, ¿los afecta o beneficia esta posición?

Al ser un país que depende fuertemente del abastecimiento de petróleo crudo importado, no queda opción más que alinear nuestra economía de refino a los precios internacionales. En ese sentido, es una política transparente pues cualquier impacto en los costos de los productores/importadores se traslada al precio de venta en el mercado nacional, lo que beneficia a dichas empresas.

14. ¿Cree usted que afecta la volatilidad de los precios del petróleo en el mercado internacional en el proceso de compra para las empresas peruanas?

Si definitivamente, pues una variación en algún tipo de crudo o combustible puede alterar la decisión de compra dado que los márgenes se verán afectados.

15. ¿Qué tan importante ha sido para las empresas importadoras la desgravación de la subpartida arancelaria 2709000000 del Acuerdo de Integración Regional de la Comunidad Andina de Naciones y en qué aspectos les favoreció?

Ha sido un hecho muy importante pues permite disminuir el costo de importación, y con ello se traslada al consumidor a un menor precio. Hoy en día el mercado petrolero no puede concentrarse solo en la región sino verlo de manera global, y la desgravación de dicha subpartida permite homogenizar la decisión económica.

16. ¿Cuál considera que ha sido el impacto de la desgravación arancelaria en la importación de petróleo en el país?

Es un impacto positivo pues permite traer crudos de diferentes países y no gravarlos de mayores costos, lo que aumenta la competitividad de dichas importaciones frente a crudos nacionales que, de por sí, tienen una calidad diferente.

17. Tengo conocimiento que a partir del año 2006 entro en vigor el decreto supremo N° 014 – 97 ITINCI, el cual establece la aplicación de la desgravación arancelaria para el comercio de bienes a los países miembros de la CAN ¿De qué forma cree usted se relaciona

la desgravación arancelaria y el incremento de producción de combustibles en el Perú? ¿Cree que influyó en el desempeño de la compañía?

Este hecho generó un impacto positivo pues redujo el costo de las importaciones, y con ello se incentiva a una mayor producción de combustibles a partir de traer petróleo crudo de diferentes zonas. Esto si ayudó a Pampilla económicamente.

PREGUNTAS GENERALES (PARTE II)

18. ¿Qué recomendaciones plantearía usted para un mayor desarrollo del sector, tanto a nivel nacional como internacional?

Políticas energéticas más claras y eliminación o reducción de impuestos que si bien impactan favorablemente en la Caja Fiscal, suelen afectar económicamente a los consumidores finales. Además, lo recaudado debería destinarse a inversiones en el sector petrolero y que beneficien a la población.

Anexo 10. Entrevistado N°3

Empresa: *Refinería La Pampilla S.A.A*

Persona entrevistada: *Mónica Gallardo Alejo*

Cargo: *Analista de Operaciones y Cargamentos Marítimos*

PREGUNTAS GENERALES (PARTE I)

1. ¿Cómo considera usted la evolución del sector petrolero durante la última década?

El sector petrolero ha tenido muchas variantes en los últimos años, Repsol a nivel internacional tiene participación en el desarrollo de energías renovables como opción ambientalmente más amigable, tal es el caso de la adquisición de Viesgo en España.

En el Perú, Repsol aún tiene como principal negocio la refinación y comercialización de hidrocarburos. En adición, el reciente ingreso de empresas importadoras genera una mayor competitividad sobre su cuota de participación en el mercado.

2. Desde su perspectiva, ¿Cuáles son los factores de decisión de compra del petróleo en su empresa? ¿Considera que existe alguna preferencia por determinado tipo de petróleo? (Ejemplo: Oriente, South Blend, Vasconia, Domestic Sweet, Galeota, Napo, entre otros)

Existen varios factores para determinar el tipo de crudo a procesar en la refinería, uno de ellos es la necesidad de la refinería sobre el rendimiento del crudo, es decir el porcentaje de los distintos productos terminados que se espera obtener a partir de un tipo de crudo, existen crudos ligeros que permiten una mayor producción de productos intermedios como gasolinas y diésel (crudos Galeota, Arabian Light, entre otros), existen productos más pesados para un mayor rendimiento en obtención de bunker y residuales. Existen crudos asfalteros (Oriente), tal como su nombre lo indica para incrementar la producción de asfaltos.

Otro factor importante son las regularizaciones internacionales, como es el caso del IMO 2020, norma que regula el contenido de emisiones de H₂S de no más de 0.5% para el uso de combustible marino. Esto implica un nuevo cambio en el requerimiento del tipo de crudo a procesar (crudos africanos)

3. ¿El crecimiento que ha tenido su empresa en el Perú está relacionado con la evolución de la industria del petróleo en el mercado peruano?

Es correcto, los últimos cambios sobre la normativa peruana para el uso de combustibles más limpios, ha llevado a Repsol a incorporar unidades tanto para la hidrodesulfurización de diésel como primer gran cambio y otra unidad de hidrodesulfurización de gasolina. De esta manera Repsol se une al cuidado y conservación del medio ambiente. Por otro lado, estos cambios en las unidades de producción han generado una nueva oportunidad de negocio, que es la venta local de Azufre en pellets, venta en línea que se realiza a la empresa Aris.

4. ¿Qué opinión tiene usted acerca de las proyecciones a corto y largo plazo para el mercado petrolero en nuestro país?

Repsol ha demostrado ser una empresa operativamente robusta y adaptable a las nuevas regulaciones y exigencias, esto garantiza su estabilidad en el corto plazo. Por otro lado, su posición internacional le brinda una posición más estable en el largo plazo, pues abarca otros negocios como energías renovables, química, entre otros.

5. ¿Cuáles cree que son las formas de abastecimiento de petróleo que más utiliza su compañía y por qué las emplean?

A nivel nacional, la forma principal y hasta el momento única de suministro de petróleo crudo es vía marítima, Repsol cuenta con un contrato de fletamento que cubre las principales rutas marítimas para el transporte de crudo a Refinería La Pampilla.

-
6. ¿Cuáles cree que son las medidas de protección al comercio que se aplican en la importación de petróleo en el Perú?

Los Armadores, o dueños de embarcaciones marítimas que son fletados por Repsol para el traslado del petróleo y demás hidrocarburos cuentan con seguros que se activan ante cualquier emergencia como consecuencia de algún siniestro que pueda acontecer en el trayecto del cargamento a Refinería La Pampilla.

7. ¿De qué forma se relaciona las medidas de protección al comercio y el comportamiento de las importaciones de petróleo en nuestro país? Desde su opinión, ¿los afecta o beneficia esta posición?

Las operaciones locales están alineadas a las regulaciones sobre gestión de Seguridad y Medio Ambiente, a mi opinión estas garantizan el desarrollo de entregas de cargamentos marítimos de manera segura cubriendo los posibles riesgos que podrán generarse durante la operación.

-
8. ¿Cuáles cree que son las formas para contrarrestar o iniciativas que protejan a las empresas importadoras de petróleo en el Perú de la volatilidad de los precios internacionales? ¿Qué beneficios se obtienen al respecto?

Las compras de crudo afectas a fórmulas de precio con marcadores internacionales se cierran con por lo menos dos meses de anticipación, por lo que se los costos de importación se ven afectados directamente ante cualquier variación. Por otro lado, los precios de productos terminados toma como referencia los precios de lista de Petroperú más que los precios internacionales para aminorar este impacto.

9. ¿Cómo funciona el fondo de estabilización de precios de combustibles derivados del petróleo (FEPC)?

El fondo de estabilización de Precios de Combustible funciona como un soporte a las empresas nacionales que importan petróleo crudo, ante cualquier volatilidad del precio de los marcadores internacionales, el fondo marca un valor máximo y mínimo para cada tipo de combustible, en caso el precio del petróleo se incremente, las empresas pagan sólo hasta el valor máximo definido por el fondo y el estado cubre el excedente. Por otro lado, si el precio está por debajo del mínimo, la empresa debe aportar al estado la diferencia.

10. ¿Cuál es el impacto del fondo de estabilización de precios de combustibles en la regulación del mercado petrolero?

El fondo regula los límites de precios de los combustibles, a fin de mantener un control ante la volatilidad de precios internacionales (Aportación o Compensación).

-
11. Sobre el desempeño económico del Perú durante la última década, ¿Cómo cree que impacta el comportamiento de la demanda internacional de petróleo en nuestro país?

En Repsol el impacto es directo pues la mayor parte del suministro de petróleo crudo para abastecimiento de Refinería La Pampilla proviene del mercado internacional, una mayor demanda internacional del crudo puede incrementar el precio de importación y por ende el costo del cargamento puesto en la refinería.

12. ¿Qué opinión tiene acerca de la relación de dependencia del precio de referencia internacional de petróleo con los precios de venta final de combustibles en el mercado peruano durante el periodo 2000-2010? Desde su opinión, ¿los afecta o beneficia esta posición?

Es importante que los precios de venta local de combustible sigan una fórmula en base a marcadores internacionales, a fin de mantener un criterio comparativo entre los precios de importación y los precios de venta. Sin embargo, los precios actuales de venta local de combustible son determinados por Petroperú y son la referencia para alinear los precios de lista Refinería La Pampilla.

13. ¿Cree usted que afecta la volatilidad de los precios del petróleo en el mercado internacional en el proceso de compra para las empresas peruanas?

Definitivamente, dado que las compras de crudo se cierran con por lo menos dos meses de anticipación, en el momento del cierre de cada compra se estima un margen que incluye el precio de importación, costo de producción y gastos asociados a la puesta del petróleo en la refinería (flete, gastos portuarios, demoras, etc), una variación en el precio de importación genera un impacto directo sobre el margen esperado.

PREGUNTAS GENERALES (PARTE II)

14. ¿Qué recomendaciones plantearía usted para un mayor desarrollo del sector, tanto a nivel nacional como internacional?

Incrementar los proyectos de exploración en el país, a fin de tener un mayor suministro local de petróleo crudo lo que generaría ahorros en flete, disponibilidad de naves, tiempo de reacción ante una compra de emergencia y demás gastos asociados a la entrega del producto en la refinería y no depender en gran parte de las compras en el mercado internacional.

FIN

Hemos culminado la entrevista, toda la información que me ha proporcionado será de gran ayuda para el desarrollo de la presente investigación. Muchas gracias por su el tiempo y el apoyo brindados.

Anexo 11. Entrevistado N°4

Empresa: *Petróleos del Perú S.A.A*

Persona entrevistada: *Yusko Toscano Ludeña*

Cargo: *Jefe administración de contratos - gerencia dpto. compras de hidrocarburos – gerencia cadena de suministro*

PREGUNTAS GENERALES (PARTE I)

1. ¿Cómo considera usted la evolución del sector petrolero durante la última década?

La evolución del sector fue gradual en este último impulsado por la mayor demanda de los consumidores finales, asimismo el incremento de la producción de gas natural en el Perú y el cambio de muchas empresas de la matriz energética utilizada como fuente de energía.

2. Desde su perspectiva, ¿Cuáles son los factores de decisión de compra del petróleo en su empresa? ¿Considera que existe alguna preferencia por determinado tipo de petróleo? (Ejemplo: Oriente, South Blend, Vasconia, Domestic Sweet, Galeota, Napo, entre otros)

En nuestra empresa las dietas de las refinerías están basadas en la utilización del Crudo Oriente como materia prima, debido a la configuración de las mismas.

3. ¿El crecimiento que ha tenido su empresa en el Perú está relacionado con la evolución de la industria del petróleo en el mercado peruano?

Nuestra empresa ha crecido, pero no en la misma magnitud del mercado debido al ingreso de nuevas empresas en el mercado peruano, estas empresas se instalaron en el Perú y ganaron parte de la participación de las ventas.

4. ¿Qué opinión tiene usted acerca de las proyecciones a corto y largo plazo para el mercado petrolero en nuestro país?

En mi opinión el Perú debería fomentar la industria del petróleo brindando facilidades para la exploración y explotación de crudo en los diferentes lotes de la selva y la costa norte del Perú

5. ¿Cuáles cree que son las formas de abastecimiento de petróleo que más utiliza su compañía y por qué las emplean?

La forma de abastecimiento que más utiliza nuestra empresa es el transporte marítimo internacional

-
6. ¿Cuáles cree que son las medidas de protección al comercio que se aplican en la importación de petróleo en el Perú?

En primer lugar, tener en cuenta el reglamento de seguridad en la industria del petróleo, que contemplan procedimiento de evaluación de la conformidad con el reglamento técnico.

La primera medida de protección es la restricción por motivos de OTC (Obstáculos técnicos del Comercio)

7. ¿De qué forma se relaciona las medidas de protección al comercio y el comportamiento de las importaciones de petróleo en nuestro país? Desde su opinión, ¿los afecta o beneficia esta posición?

Las medidas se relacionan con la producción de los productos derivados del petróleo, en ese sentido estamos se opta por modificar las medidas arancelarias.

8. ¿Cuáles cree que son las medidas medioambientales, seguridad y marítimas que regulan el sector petrolero?

Según el Decreto Supremo 0020 N°043-2007-EM se aprobó el Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos considerando que las medidas introducidas por la OMI han contribuido a garantizar que la mayoría de los petroleros se fabriquen y exploten en condiciones de seguridad y se construyan de forma que se reduzca la cantidad de hidrocarburos vertidos en caso de accidente. También ha disminuido la contaminación operacional, por ejemplo, la ocasionada por las operaciones ordinarias de limpieza de los tanques.

-
9. ¿Cuáles cree que son las formas para contrarrestar o iniciativas que protejan a las empresas importadoras de petróleo en el Perú de la volatilidad de los precios internacionales? ¿Qué beneficios se obtienen al respecto?

Ante la falta de exploración y explotación de crudo en el Perú, el país debe seguir importando los aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso para atender la demanda local.

10. ¿Cómo funciona el fondo de estabilización de precios de combustibles derivados del petróleo (FEPC)?

Para evitar que la elevada volatilidad de los precios internacionales del petróleo se traslade a los precios a los consumidores peruanos. Se debe tener en cuenta que los cambios en los precios internacionales se traducen en los nacionales porque se importa buena parte del petróleo. Por ello, la medida que se estableció fue crear una banda de precios que limite su variación con un precio máximo y un precio mínimo. Así, cuando el precio internacional sube por encima del precio máximo, los consumidores pagan el precio máximo y el Estado se utiliza los recursos del FEPC para pagar la otra parte y mantener los precios dentro de la banda. Mientras que,

cuando el precio internacional se encontraba por debajo del precio mínimo, el consumidor paga el precio mínimo y la otra parte se acumula en el FEPC.

11. ¿Cuál es el impacto del fondo de estabilización de precios de combustibles en la regulación del mercado petrolero?

Si elimináramos de una vez por todas el FEPC, las refinerías estarían obligadas a competir y a preocuparse más en lograr utilidades a partir de mejoras en su eficiencia. Esto requiere también que el gobierno replantee su política tributaria en los hidrocarburos, pues mientras le carga el problema al aumento del crudo, por otro lado, aumenta sus impuestos calculados sobre bases impositivas cada vez mayores.

-
12. Sobre el desempeño económico del Perú durante la última década, ¿Cómo cree que impacta el comportamiento de la demanda internacional de petróleo en nuestro país?

Los grandes consumidores de energía miembros de la OCDE- considera que habrá muy pocos países con capacidades excedentarias para alimentar el mercado en caso de que hubiera otras incidencias por la parte del aprovisionamiento.

13. ¿Qué opinión tiene acerca de la relación de dependencia del precio de referencia internacional de petróleo con los precios de venta final de combustibles en el mercado peruano durante el periodo 2000-2010? Desde su opinión, ¿los afecta o beneficia esta posición?

El mercado mundial de combustibles es la volatilidad de los precios del petróleo y sus derivados, en un escenario de agotamiento constante de sus reservas, frente a la cual los Estados optan por diversas alternativas para asegurar el suministro energético que demanda su desenvolvimiento económico y social.

14. ¿Cree usted que afecta la volatilidad de los precios del petróleo en el mercado internacional en el proceso de compra para las empresas peruanas?

El Perú seguirá dependiendo de las importaciones de hidrocarburos durante los próximos años y su Balanza Comercial de Hidrocarburos seguirá siendo deficitaria. En este escenario, los mecanismos para dar transparencia al mercado de hidrocarburos y atenuar el impacto de la volatilidad de los precios seguirá siendo indispensable

La eficiencia técnica de la actualización de la Banda de Precios de los Combustibles, como base del funcionamiento del Fondo para la Estabilización de los Precios, estará garantizada por la autonomía y solvencia técnica de la gestión institucional de OSINERGMIN.

15. ¿Qué tan importante ha sido para las empresas importadoras la desgravación de la subpartida arancelaria 2709000000 del Acuerdo de Integración Regional de la Comunidad Andina de Naciones y en qué aspectos les favoreció?

Primero es importante saber a qué aranceles estarán sometidas las mercancías que se desean exportar para conocer de una forma más real si será posible o no introducirlas en el mercado objetivo contemplando que son Aceites de petróleo o de mineral bituminoso, excepto los aceites crudos; preparaciones no expresadas ni comprendidas en otra parte, con un contenido de aceites de petróleo o de mineral bituminoso superior o igual al 70% en peso.

16. ¿Cuál considera que ha sido el impacto de la desgravación arancelaria en la importación de petróleo en el país?

La liberación arancelaria al crudo y sus derivados favorecerá a los consumidores locales del país y se recuperará parte de la pérdida fiscal que genera la medida

Con estas medidas se busca dar cumplimiento a la Decisión 414 publicada por la comunidad andina, no transferir rentas a terceros países producto de la liberación arancelaria, beneficiar al país permitiendo que se compren a los productores que ofertan crudo y sus derivados a menores precios, incentivar la competencia y favorecer la eficiencia y a los consumidores del país.

17. Tengo conocimiento que a partir del año 2006 entro en vigor el decreto supremo N° 014 – 97 ITINCI, el cual establece la aplicación de la desgravación arancelaria para el comercio de bienes a los países miembros de la CAN ¿De qué forma cree usted se relaciona la desgravación arancelaria y el incremento de producción de combustibles en el Perú? ¿Cree que influyó en el desempeño de la compañía?

Mediante la segunda disposición final del Decreto Legislativo N° 776 se facultó al ministerio de Industria, Turismo, Integración y Negociaciones Comerciales Internacionales.

PREGUNTAS GENERALES (PARTE II)

18. ¿Qué recomendaciones plantearía usted para un mayor desarrollo del sector, tanto a nivel nacional como internacional?

La diversificación de la producción y la complejidad de lo que se produce en un país son mejores variables explicativas y predictivas del crecimiento económico.

FIN

Hemos culminado la entrevista, toda la información que me ha proporcionado será de gran ayuda para el desarrollo de la presente investigación. Muchas gracias por su el tiempo y el apoyo brindados.

Anexo 12. Entrevistado N°5

Empresa: SUNAT - ADUANAS

Persona entrevistada: Javier Gustavo Oyarse Cruz

Cargo: Funcionario de la Administración Aduanera - SUNAT

FACTORES QUE INFLUYERON EN LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO EN EL MARCO DEL PROCESO DE INTEGRACIÓN DE PERÚ EN LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES DURANTE LOS AÑOS 2000 A 2010

Comunidad Andina de Naciones

PREGUNTAS GENERALES (PARTE I)

1. ¿Cuál es su opinión acerca de la relación comercial que tiene Perú con los demás países de Latinoamérica en la última década?
Nuestro país mantiene una posición de liderazgo en la región debido a la estabilidad macroeconómica y la estabilidad jurídica y tributaria en temas comerciales.
En los últimos años estamos reforzando nuestra presencia en los procesos de integración económica a nivel regional, así tenemos por ejemplo nuestra activa participación dentro de ALADI, la Comunidad Andina y la Alianza del Pacífico.
2. ¿Qué beneficios considera usted han impactado en el Perú el formar parte del acuerdo de integración regional?
Los beneficios se pueden medir en los volúmenes de intercambio comercial y definitivamente no solo hemos incrementado nuestra oferta exportadora en la región, también hemos recibido inversión extranjera directa en varios sectores productivos en el Perú, incluido el sistema financiero y los negocios retail.
3. ¿Cuál es su opinión acerca del Acuerdo de Integración Regional? ¿Cree usted que ha beneficiado a todos los miembros o solo a unos pocos?
Revisando las cifras publicadas por la Comunidad Andina podemos recalcar que en 50 años de creación de este organismo subregional, las exportaciones peruanas hacia la CAN se multiplicaron 206 veces; registrando una tasa de crecimiento en promedio anual del 11.5%; en cambio veamos Ecuador se multiplicó en 332 veces con un crecimiento del 12.6%; Colombia se multiplicó en 102% con una tasa de crecimiento del 9.9%; y Bolivia se multiplicó por 302 veces registrando el crecimiento promedio del 12.4%.
Entonces, se mantiene la tendencia en la Comunidad Andina respecto al beneficio que obtienen Bolivia y Ecuador desde el punto de vista de ampliación de su oferta exportable, siendo por el tamaño de su mercado más ventajoso pertenecer a dicho acuerdo comercial.

Por esa razón el Perú y Colombia en los últimos años apuestan más a promover la Alianza del Pacífico.

4. ¿Cuál considera usted sería el impacto económico y comercial de no haberse firmado este acuerdo?

Recordemos que la Comunidad Andina surge a finales de los años sesenta, época en que el intercambio comercial entre los países era mínimo y estuvimos sometidos a un sistema político nacionalista bajo el régimen militar.

En ese contexto, de no haberse firmado dicho acuerdo, el Perú no hubiera tenido la oportunidad de ampliar su oferta exportable.

5. A partir del Decreto Supremo N° 014 – 97 ITINCI, ¿Cuál cree usted que fue la coyuntura para ejecutar la resolución a partir del año 2006?

El cronograma de desgravación arancelaria aprobado por el Perú para el comercio con los países miembros de la CAN fue un acierto, porque se basó en una estrategia para lograr ventajas competitivas en nuestra Balanza Comercial.

En el año 2006 la economía peruana mostraba un crecimiento sostenido superior al 6% anual, por lo que se flexibilizaron algunas medidas dispuestas en dicho Decreto Supremo.

6. Luego de que este decreto entro en vigor ¿Cuál considera usted que sea el beneficio más importante para el sector petrolero en el Perú?

Quizás el beneficio más importante es la apertura comercial para la importación de bienes de capital y servicios destinados al sector de hidrocarburos. Actualmente, el Perú exporta servicios en el rubro petrolero dentro de la CAN.

-
7. ¿Qué medidas de protección al comercio considera usted se aplican a las importaciones de petróleo en el país?

Es preciso mencionar que la Sociedad de Minería y Petróleo ha informado que “El Perú se ve obligado a importar 210,000 barriles de petróleo para cubrir la demanda del mercado, pues la producción nacional solo representa un tercio de lo que requiere el parque automotor y la industria nacional”.

En ese sentido, no es técnicamente viable aplicar medidas de protección al comercio, dado que las importaciones de petróleo no van a afectar directamente a la producción nacional.

8. ¿De qué forma cree usted se relaciona las medidas de protección al comercio y el intercambio comercial de los países de la CAN en la importación de petróleo? Desde su opinión, ¿los afecta o beneficia esta posición?

Cada vez que una nación aplica medidas de defensa comercial, afecta el intercambio comercial de mercancías, lo cual puede ocurrir en el sector hidrocarburos, pero tengamos en cuenta que la adopción de estas medidas debe darse cuando la producción del petróleo en un determinado país cubre gran parte de su demanda, porque de lo contrario puede elevar el costo de dicho bien afectando a los consumidores finales.

9. ¿Qué medidas de seguridad, ambiental y marítimo considera usted se aplica en el sector petrolero entre los miembros de la CAN?

Considero que la Decisión 699 que obliga a los países miembros a registrar indicadores ambientales en la Comunidad Andina podría considerarse como una fuente de información real para adoptar las medidas de seguridad ambiental y marítimo, en la medida que solo se pueden gestionar lo que se puede medir.

Es oportuno mencionar también la Agenda Ambiental Andina 2012-2016 aprobada por el Consejo Andino de Ministros de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.

-
10. ¿Cuáles son las medidas de defensa comercial que considera usted se aplica a las importaciones de petróleo en el Perú?

La Comisión de Dumping, subsidios y eliminación de barreras comerciales no arancelarias del INDECOPI tiene bajo su competencia la adopción de dichas medidas que podrían ser derechos compensatorios o medidas antidumping.

11. Al igual que Perú, ¿Cuáles son los subsidios que cree usted regulan el sector en los países miembros de la CAN?

La Decisión 608 es la norma comunitaria creada para la promoción y protección de la libre competencia. Respecto al dumping y subsidios existen las Decisiones 456 y 457, adicionalmente debo mencionar a la Decisión 415 que sirve para corregir las distorsiones a la competencia por diferencias arancelarias entre Perú y los demás países miembros de la Comunidad Andina.

-
12. Durante los años 2000-2010, ¿Cómo cree que ha sido el comportamiento de la demanda internacional de petróleo?

Siempre ha estado en crecimiento constante, lo cual se explica por la evolución favorable en su precio. Así tenemos que en el año 1961 el precio por barril fue de 1,57 dólares americanos, y para el año 2019 ascendía 65 dólares por barril.

13. ¿De qué manera considera usted relaciona la demanda internacional y el precio internacional del petróleo?

Existe una relación directa entre el crecimiento de la demanda y el precio internacional de dicho combustible, tal como se puede comprobar en los años 2010, 2011 y 2012 que llegó a superar los cien dólares por barril.

14. ¿Cómo fue el proceso de negociación para la fijación de arancel aplicado a las importaciones?

Los aranceles son fijados mediante Decreto Supremo por el Presidente de la República y corresponde a una decisión de política macroeconómica, donde priman dos aspectos fundamentales, la protección del mercado nacional frente a la especulación de las mercancías y por otro lado, la protección a la industria nacional que puede verse afectada frente a un producto importado que ingrese a un valor subsidiado o menor.

15. ¿Cuál cree que sea el impacto de la dependencia de las importaciones de petróleo para los países socios de la Comunidad Andina?

El petróleo sigue siendo la fuente de energía más importante para generar desarrollo económico y producción en los países miembros de la Comunidad Andina, de allí que

cualquier distorsión o incremento en su precio, va afectar directamente el costo de vida o puede generar inflación en los países dependientes de dicho recurso.

PREGUNTAS GENERALES (PARTE II)

16. ¿Qué recomendaciones plantearía usted para un mayor desarrollo del sector, tanto a nivel nacional como internacional?

La recomendación más importante consiste en fortalecer la industria atrayendo mayor inversión extranjera directa en hidrocarburos y gas natural.

Para lograr este objetivo se requiere hacer algunos cambios en la Ley de Hidrocarburos, permitiendo la participación de organismos internacionales dedicados a la protección del medio ambiente y buscando los mecanismos de responsabilidad social.

También se requiere modernizar la gestión de las entidades como Perupetro para lograr un mayor dinamismo en búsqueda de nuevos proyectos de exploración en distintas zonas potenciales, para identificar nuestras reservas y desarrollar concesiones que garanticen en el mediano plazo el abastecimiento del mercado nacional.

FIN

Hemos culminado la entrevista, toda la información que me ha proporcionado será de gran ayuda para el desarrollo de la presente investigación. Muchas gracias por su el tiempo y el apoyo brindados.

Anexo 13. Entrevistado N°6

Empresa: Petróleos del Perú S. A.

Persona entrevistada: Edson Rafael Curro Belleza

Cargo: Ing. Turno Procesos

PREGUNTAS GENERALES (PARTE I)

1. ¿Cómo considera usted la evolución del sector petrolero durante la última década?

El sector petrolero es uno de los sectores más importantes y sólidos a nivel mundial, en la última década se han venido ejecutando proyectos con el objeto de optimizar los procesos y reducir el contenido de contaminantes del ambiente, esto en cumplimiento de una serie de normas reguladoras a nivel mundial para reducir el impacto ambiental del sector, el cual es uno de los más señalados durante los análisis del calentamiento global. El sector petrolero viene marcado por una serie de factores relacionados directamente al precio del barril de petróleo; en la última década, se ha visto cambios radicales, principalmente por la revolución causada por Estados Unidos en lo relacionado a la producción de petróleo, lo que ha hecho que la OPEP reaccione y realice ajustes a la producción, lo que ha llevado a una caída del precio del barril de petróleo, el cual cayó desde el 2014 al 2016 de 112 hasta un mínimo de 28 dólares por barril. Luego, tras un periodo de cierta estabilidad en la producción de petróleo en el que el precio se encontró alrededor de los 50-60 dólares en promedio, en marzo 2020 tras la guerra comercial entre Rusia y Arabia Saudita el precio del barril de crudo nuevamente sufrió una gran caída, llegando hasta 25 US\$/bbl. En lo relacionado al consumo de derivados del petróleo, en la última década se ha orientado al consumo de combustibles con el mínimo contenido de contaminantes, por tal motivo las empresas vienen desarrollando proyectos para producir derivados menos contaminantes y, a la vez, aprovechan estas oportunidades para obtener destilados de mayor valor tomando como base los residuos propios de los procesos.

2. Desde su perspectiva, ¿Cuáles son los factores de decisión de compra del petróleo en su empresa? ¿Considera que existe alguna preferencia por determinado tipo de petróleo? (Ejemplo: Oriente, South Blend, Vasconia, Domestic Sweet, Galeota, Napo, entre otros)

La calidad y/o tipo de crudo que requiere una planta de destilación dependerá de su capacidad de conversión y/o modelo de refinería, lo cual determina cuál es el tipo de crudos ideal a procesar a fin de producir los productos demandados. Sin embargo, es a través del blending que se logra compensar dichas limitaciones de planta, de modo que siempre se logren producir gasolinas, destilados medios, residuales y asfaltos. Las unidades de destilación son diseñadas teniendo como base un tipo de crudo, en tal sentido las empresas orientan las adquisiciones de petróleo a esta limitante, sin embargo, debido a la variación de crudos en el mercado se han visto obligadas a procesar diversos tipos de crudos y mezclas de estos con la finalidad de cumplir con la demanda de productos. Dependiendo del tipo de producción a la que está orientada las distintas refinerías, la adquisición de crudos se realiza considerando dos factores

principales en lo referente a calidad, estos dos factores son el API y el contenido de azufre, lo cual va a determinar la producción.

3. ¿El crecimiento que ha tenido su empresa en el Perú está relacionado con la evolución de la industria del petróleo en el mercado peruano?

Teniendo en consideración que el crudo es un commodity, básicamente las reglas del juego las delimita el mercado internacional a través de la ley de oferta y demanda, es decir, toda empresa productora y/o importadora tiene plena consciencia de que un factor no gestionable dentro de su cadena de valor son los precios de adquisición de su materia prima. Sin embargo, dentro del mercado peruano existen entes reguladores como Osinergmin que buscan resguardar el equilibrio de mercado, asegurando siempre el bienestar del consumidor final. En cuanto al crecimiento de la empresa en la que laboro, ésta se ha visto apalancada por los proyectos de inversión, cuyo objetivo es producir combustibles menos contaminantes al medio ambiente. Asimismo, la política de precios al mercado interno empleada ha permitido obtener el flujo de caja necesario para hacer frente a las inversiones.

4. ¿Qué opinión tiene usted acerca de las proyecciones a corto y largo plazo para el mercado petrolero en nuestro país?

Debido a la coyuntura de emergencia en la que nos encontramos a causa de la propagación mundial del COVID-19, sumado a la guerra comercial entre Rusia y Arabia Saudita, el corto plazo no se ve muy prometedor como quisiéramos. La demanda de productos está sufriendo un desplazamiento decreciente debido a las medidas tomadas por el Estado, tales como inamovilidad social a nivel nacional y cierre de fronteras. La demanda de turbo, diésel y gasolinas caerá inevitablemente en marzo y durante los siguientes meses se esperará una recuperación progresiva, más no total. Especialistas en el tema indican que los estragos del COVID-19 en la economía mundial se verán hasta incluso mediados del próximo año 2021. Ante dichas situaciones no quedan más que tomar las medidas necesarias con la finalidad de continuar con el suministro de productos a los clientes, sin que ello signifique una sobreproducción.

5. ¿Cuáles cree que son las formas de abastecimiento de petróleo que más utiliza su compañía y por qué las emplean?

Petroperú se abastece de su materia prima a través de importaciones vía Buques tanques y por la compra exclusiva del crudo producido en el norte del país, otro medio de adquisición de crudo es el oleoducto norperuano. Los tenders de compra de crudos son alrededor de 1 millón de barriles mensuales para las 3 refinerías operativas que tenemos en el país.

6. Sobre el desempeño económico del Perú durante la última década, ¿Cómo cree que impacta el comportamiento de la demanda internacional de petróleo en nuestro país?

Tal y como se comentó previamente, el crudo y sus derivados se rigen bajo la ley de la oferta y demanda internacional. Es decir, si en épocas de invierno en el hemisferio norte se consume mayor cantidad de residuales, es inevitable que su precio se vea

incrementado. Otro ejemplo, en marzo 2020, Arabia Saudita decidió incrementar su producción de crudos y brindar mayores descuentos ante la negativa de Rusia en frenar su producción de crudo; de modo que se pueda mantener el equilibrio del precio del crudo ante la crisis económica generada por el COVID-19. Entonces, a nosotros como productores nacionales, dichos movimientos en el mercado internacional no golpean inmediatamente por la cantidad de inventario que se pueda tener de materia prima; ya que al comprarlos con meses de anticipación nos indica que tenemos existencias mucho más caras que hoy por hoy valen al menos 25 US\$/bbl menos que a inicios de año.

Si bien el impacto al consumidor final no es un efecto inmediato, éste se verá de manera progresiva cada vez que Petroperú publique semanalmente sus nuevas listas de precios a la baja.

7. ¿Qué opinión tiene acerca de la relación de dependencia del precio de referencia internacional de petróleo con los precios de venta final de combustibles en el mercado peruano durante el periodo 2000-2010? Desde su opinión, ¿los afecta o beneficia esta posición?

El precio de los combustibles de consumo final vendidos en el país está regulado por Osinergmin, el cual, a través de la fórmula de cálculo de precios, establece las bases de precios aproximados para el mercado nacional. Luego, teniendo como base este sistema de cálculo, Petroperú establece los precios de lista para el mercado nacional, es importante resaltar que esta lista de precios no será igual a los cálculos obtenidos por Osinergmin. En lo referente a la variación del precio de crudo, este tiene efecto en el país en aprox. 15 días, donde los precios de los combustibles finales tienden a variar en el mismo sentido hacia donde ha variado el precio del crudo, cabe resaltar que los combustibles finales no están afectados en la misma cantidad esto debido a que existen costos asociados inherentes a los procesos de producción.

8. ¿Cree usted que afecta la volatilidad de los precios del petróleo en el mercado internacional en el proceso de compra para las empresas peruanas?

No creo que la volatilidad de los precios de petróleo afecte o no a los procesos de compra de crudos, sino, son menos gestionables que otros factores. Cuando una empresa sale a comprar crudo tiene que gestionar volúmenes y precios. En cuanto a los volúmenes, se debe procurar que la información de demanda al mercado interno sea lo más certera posible, de modo que las compras sean las suficientes para abastecer al mercado y para tener una cobertura de existencias de seguridad. Hasta dicho punto se habla de información interna que maneja y gestiona la compañía. Sin embargo, los precios a los que se compran dichas materias primas son menos gestionables que los inventarios porque dependen de factores externos a la empresa. Tal y como sucedió ahora en marzo 2020, nadie veía venir una caída abrupta del precio del barril de petróleo, teniendo inventarios de +-60 US\$/bbl.

De hoy en adelante si buscamos comprar crudo, el mercado lo ofrecerá en +-30 US\$/bbl. Pero como ahora la refinería de Talara ha parado sus unidades por un año para culminar el comisionamiento de la nueva refinería, Petroperú ha decidido salir a vender sus existencias de crudo ONO al mercado, el cual ahora dada la coyuntura comentada tendrá que ofrecerlos a un precio mucho menor del que lo compraron.

9. ¿Qué tan importante ha sido para las empresas importadoras la desgravación de la subpartida arancelaria 2709000000 del Acuerdo de Integración Regional de la Comunidad Andina de Naciones y en qué aspectos les favoreció?
10. ¿Cuál considera que ha sido el impacto de la desgravación arancelaria en la importación de petróleo en el país?
11. Tengo conocimiento que a partir del año 2006 entro en vigor el decreto supremo N° 014 – 97 ITINCI, el cual establece la aplicación de la desgravación arancelaria para el comercio de bienes a los países miembros de la CAN ¿De qué forma cree usted se relaciona la desgravación arancelaria y el incremento de producción de combustibles en el Perú? ¿Cree que influyó en el desempeño de la compañía?

PREGUNTAS GENERALES (PARTE II)

12. ¿Qué recomendaciones plantearía usted para un mayor desarrollo del sector, tanto a nivel nacional como internacional?

Aprovechar la calidad de los crudos que se disponen tanto a nivel nacional como internacional y ofrecer al mercado la calidad de productos con los que se cuenta. Muchas veces creemos saber qué es lo que quiere el mercado, pero está comprobado que ni el mismo cliente sabe qué es lo que realmente necesita.

Está demás decir que es importante mantener relaciones cercanas con la competencia, ya que, al ser un sector con pocos productores e importadores, es claro que en algún momento necesitaremos del soporte del otro.

FIN

Hemos culminado la entrevista, toda la información que me ha proporcionado será de gran ayuda para el desarrollo de la presente investigación. Muchas gracias por su el tiempo y el apoyo brindados.

Anexo 14. Entrevistado N°7

Empresa: Secretaría General de la Comunidad Andina

Persona entrevistada: Raúl Alejandro Quispe Medina

Cargo: funcionario internacional encargado de los procedimientos sobre Defensa Comercial y Libre Competencia en la Comunidad Andina

PREGUNTAS GENERALES (PARTE I)

1. ¿Cuál es su opinión acerca de la relación comercial que tiene Perú con los demás países de Latinoamérica en la última década?

Es bien entendido que los principales oferentes y demandantes de mercancías en el contexto del comercio internacionales lo conforman los Estados Unidos de América (EUA), la Unión Europea y China. Es por ello que el Perú, al igual que otros países en desarrollo, mantiene una importante relación comercial con dichos mercados, pues aproximadamente el 53% del valor total exportado al mundo entre 2010 y 2019 se dirigió a China (21%), Unión Europea (16%) y los EUA (16%). De igual forma, el 53% del total importado durante ese mismo periodo provino de China (21%), EUA (20%) y la Unión Europea (12%).

Ahora bien, en términos cuantitativos, los países de Latinoamérica mantienen un menor grado de relación comercial con el Perú. No obstante, a nivel de bloques económicos, el comercio con los países de Latinoamérica resulta ser importante en términos cualitativos.

En efecto, la relación comercial con dichos países le permite al Perú garantizar su seguridad alimentaria con la importación de insumos para la industria alimentaria proveniente del Mercosur o de la CAN (10% y 9% del total importado entre 2010 y 2019, respectivamente), así como también desarrollar productos de exportación con alto valor agregado –manufacturados–, dirigidos hacia la CAN (5% del total exportado entre 2010 y 2019).

2. ¿Qué beneficios considera usted han impactado en el Perú el formar parte del acuerdo de integración regional?

Antes de responder a la pregunta es importante hacer algunas comparaciones para poner en perspectiva el impacto que tiene la CAN para el Perú.

El Perú ha suscrito en los últimos 15 años diversos acuerdos comerciales, entre ellos, con sus principales socios comerciales: EUA, China y la Unión Europea, pero también con otros países que han sido ampliamente publicitados.

En los discursos oficiales el TLC con México (País de la Alianza del Pacífico), Australia (País del Acuerdo Transpacífico) o Singapur han tenido una valoración más alta. Paradójicamente, durante el periodo 2010 – 2019 solo a Colombia (País Miembro de la CAN) el Perú le exportó casi 2 veces más que a México, 6 veces más

que a Australia o 38 veces más que a Singapur. Incluso, a Bolivia (País Miembro de la CAN de menor desarrollo relativo) Perú le exportó durante ese mismo periodo 1.2 veces más que a Australia, 4 veces más que a Australia o 26 veces más que a Singapur.

De los 20 acuerdos de libre comercio que tiene el Perú, la CAN es el único que ha logrado liberar el 100 de los aranceles de las mercancías; es decir que el día de hoy puede exportar mercancías a cualquier País Miembro de la CAN sin pagar aranceles en el marco de la Zona de Libre Comercio andina. Asimismo, sus exportaciones pasaron de USD 80 millones en 1969 (cuando se dio origen a la CAN) a USD 2,246.8 millones el 2019. Es el quinto mercado de exportación del Perú a escala mundial.

Se trata, adicionalmente, de un comercio de calidad. El 2018, el 78 por ciento de las exportaciones intracomunitarias fueron manufacturas, desarrolladas principalmente por pequeñas y medianas empresas. Lo son también el 95.3% de las ventas del Perú a la CAN. El mercado andino es el quinto mercado de la producción manufacturera del país (9.4% del total), solo detrás de los EUA (24,4%), China (12,2%) y la Unión Europea (11,0%).

Las exportaciones del Perú a la Alianza del Pacífico y la CAN son equivalentes. Pero el contenido de manufacturas es mayor hacia la CAN. Con la ventaja adicional de que es una integración de base territorial, contigua y fronteriza. Eso la hace más competitiva por los costos de transporte y le otorga un mayor contenido político y estratégico.

Por lo antes expuesto, se puede indicar que, en el ámbito comercial, el Perú se ha beneficiado al forma parte del proceso de integración de la CAN, al incrementar sus exportaciones, desarrollar su oferta exportable en productos manufacturados que ha permitido incrementar el nivel de empleo en el sector de las pequeñas y medianas empresas, y ha diversificado sus opciones de venta al mundo al encontrar en la CAN un mercado totalmente liberado de aranceles.

3. ¿Cuál es su opinión acerca del Acuerdo de Integración Regional? ¿Cree usted que ha beneficiado a todos los miembros o solo a unos pocos?

El Acuerdo de Integración de la CAN es el más antiguo de Sudamérica (50 años desde su creación). A diferencia de otros bloques existentes en la región, como Mercosur o la Alianza del Pacífico, la CAN cuenta con organismos internacionales independientes que velan por el cumplimiento de los objetivos consagrados en el Acuerdo de Cartagena (Tratado Constitutivo de la Comunidad Andina).

La Secretaría General de la Comunidad Andina (órgano ejecutivo), la Comisión de la Comunidad Andina (órgano legislativo) o el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina (órgano judicial), por citar algunos órganos andinos, emiten normas de carácter supranacional (de rango superior a las normas nacionales) de cumplimiento inmediato y obligatorio en los cuatro Países Miembros. A diferencia de otros bloques de integración de la región, tales normas no requieren pasar por la aprobación el Congreso de la República de cada uno de los Estados.

Esta característica le brinda institucionalidad e independencia a la Comunidad Andina para llevar adelante el proceso de integración buscando el beneficio común de los cuatro Países Miembros que lo integran.

De esta manera, se dispusieron normas supranacionales que contribuyeron a fundar las bases para el desarrollo de la integración, es el caso del Programa de Liberación que permitió desmontar todos los aranceles de cada uno de los Países Miembros de manera irreversible y universal, o de Programas para fomentar el sector automotor o agroindustrial en la región andina. También, programas andinos para el desarrollo de las PYMES, la movilidad libre de personas, de las inversiones, para entre otros, todos ellos aplicables sobre cada País Miembro.

Por ello, en la medida que las políticas comerciales, sociales o económicas se han adoptado buscando el bien común de la región andina, se ha logrado que todos los Países Miembros se beneficien del proceso de integración.

4. ¿Cuál considera usted sería el impacto económico y comercial de no haberse firmado este acuerdo?

En Perú, el acceso a su mercado se encuentra liberado de aranceles (0%) para el 70.4% de mercancías, otros grupos de productos cuentan con niveles de protección arancelaria de 6% (20.8% de mercancías) y 11% (8.8% de mercancías).

La estructura arancelaria del Perú, aplicada a los países con los cuales no tiene acuerdos comerciales preferenciales es bastante horizontal en comparación a los demás Países Miembros de la CAN que liberan un menor porcentaje de su universo arancelario y cuentan con mayores niveles de protección. Esto responde a una política comercial adoptada por el Perú desde la década de los noventa por liberalizar unilateralmente su comercio.

En efecto, Bolivia sólo tiene liberado de aranceles el 7.5% de sus mercancías y cuenta con los siguientes niveles de protección arancelaria: 5%, 10%, 15%, 20%, 30% y 40% (31.9% 31.5%, 1.9%, 12.5%, 0.2% y 5.5% de sus mercancías, respectivamente). Colombia cuenta con el 49.7% de sus mercancías libradas, mientras que un 12,4% están sujetas a un arancel del 5%; un 13,2% a un arancel de hasta el 10%; un 18,6% de un arancel de hasta el 15%; y un 6,2% a un nivel arancelario superior al 15%. Por su parte, Ecuador cuenta con 42 niveles arancelarios que varían del 0% al 85,5%. En este país el 37,3% de sus mercancías se encuentran totalmente liberadas (0%), mientras que un 12.7% están sujetas a un arancel de hasta 5%; un 6.8% a un arancel de hasta 10%; un 10.1% a un arancel de hasta 15%; un 10% a un arancel de hasta 20%; un 6.1% de un arancel hasta 25%; un 13.4% a un arancel de hasta 30%; y un 3.6% con aranceles mayores a 30% hasta 85.5%.

Así las cosas, en un contexto en el cual Perú no hubiese firmado el Acuerdo de Cartagena (Tratado Constitutivo de la Comunidad Andina), en el marco de su política de liberación unilateral del comercio, hubiese encontrado desventajas competitivas frente a sus actuales socios andinos al momento de desarrollar su oferta exportable en la región, pues hubiese sido más probable que las exportaciones de Bolivia, Colombia y Ecuador de desarrollen en el mercado peruano a que se promuevan las exportaciones del Perú en el mercado boliviano, ecuatoriano o colombiano.

5. A partir del decreto supremo N° 014 – 97 ITINCI, ¿Cuál cree usted que fue la coyuntura para ejecutar la resolución a partir del año 2006?

Como se mencionó, en la Comunidad Andina existe una Zona de Libre Comercio en la cual los productos de origen andino circulan libremente sin restricciones o gravámenes.

La Zona de Libre Comercio andina se logró establecer de manera parcial en 1993, entre Bolivia, Colombia, Ecuador y Venezuela, y de manera plena en 2006 con la incorporación del Perú (luego de suspender sus compromisos andinos en 1992 mediante Decisión 321, norma supranacional de la Comunidad Andina). El mecanismo que permitió incorporar al Perú a la Zona de Libre Comercio andina fue el Programa de Liberación negociado por dicho país con cada uno de los Países Miembros el cual se plasmó con la Decisión 414 “Perfeccionamiento de la Integración Andina”.

En el marco de la Decisión 414, el Perú estableció cronogramas para desgravar sus aranceles en sus diferentes sectores productos, con reducciones de manera inmediata (es decir, al día siguiente de la publicación de la Decisión 414 en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena) sobre productos que no se elaboran en Perú y de forma gradual, hasta el 31 de diciembre de 2005 sobre aquellos productos donde existe industrias sensibles.

El Decreto Supremo 014-97-ITINCI, de fecha 11 de agosto de 1997, dispuso en su artículo 1 que las liberaciones programadas en el marco de la Zona de Libre Comercio andina se mantendrán vigentes en la medida que otorguen tratamientos arancelarios más favorables que los previstos en la Decisión 414; salvo el tratamiento previsto para los bienes incluidos en los Anexos VII y VIII (productos del sector hidrocarburos y medicinas).

El artículo 2, literal g) del referido Decreto Supremo 014-97-ITINCI, señala que la liberación de gravámenes de las subpartidas que figuran en su Anexo VII, el cual incluye a productos del sector hidrocarburos, se efectuará al 20 por ciento de margen de preferencia para el 31 de julio de 1997 y, al 100 por ciento para el 31 de diciembre del 2005, y que la aplicación de dichos márgenes de desgravación se hará en forma recíproca.

Esta norma peruana, que creaba condiciones para acatar la Decisión 414 fue rechazada por la Comunidad Andina. El gobierno del Perú tuvo que dar marcha atrás con la ejecución del Decreto Supremo N° 014 – 97 ITINCI, pues dicha norma nacional contravenía una norma de mayor jerarquía. Razón por la cual, la Secretaría General de la Comunidad Andina en el marco de sus funciones de velar por el cumplimiento de los compromisos andinos, por Resolución 161 emitió el Dictamen 48-98 (confirmado por Resolución 196), declaró al Decreto Supremo N° 014-97 ITINCI como un incumplimiento del gobierno de Perú al orden comunitario.

Así, se debió cumplir con los compromisos de la Comunidad Andina y liberar el sector de hidrocarburos a más tardar el 31 de diciembre de 2005, de conformidad a lo dispuesto en la Decisión 414 (y no al Decreto Supremo N° 014-97 ITINCI).

6. Luego de que este decreto entro en vigor ¿Cuál considera usted que sea el beneficio más importante para el sector petrolero en el Perú?

Como se explicó en el punto 5 precedente, el Decreto Supremo debió ser suspendido. La libración al comercio del petróleo se efectuó en el marco de la aplicación de la Decisión 414, que permitió al Perú, importador neto de petróleo, disponer de este hidrocarburo de países exportadores como Colombia y Ecuador, sin asumir el sobre costo de los aranceles de importación.

-
7. ¿Qué medidas de protección al comercio considera usted se aplican a las importaciones de petróleo en el país?

Como lo indiqué, el Estado peruano ha adoptado una política de liberación comercial desde la década de los noventas, desgravando unilateralmente sus aranceles a la importación, sobre todo, en sectores no sensibles para la economía peruana.

Es el caso del sector hidrocarburos, en el cual se han establecido aranceles a la importación de 0%. Así, se puede indicar que no existe ninguna protección comercial, del tipo arancelaria a las importaciones de petróleo en Perú.

8. ¿De qué forma cree usted se relaciona las medidas de protección al comercio y el intercambio comercial de los países de la CAN en la importación de petróleo? Desde su opinión, ¿los afecta o beneficia esta posición?

Como lo mencioné, en el marco de la CAN no existe ninguna medida de protección al comercio entre los países andinos, entre ellos los aranceles para el sector hidrocarburos en general es del 0% y no existe ningún tipo de restricción o gravamen para comercializar petróleo entre los Países Miembros de la CAN.

Esta situación beneficia a los países andinos en la medida complementan su producción y comercio. Por ejemplo, Perú que es importador neto de petróleo cuenta con Ecuador y Colombia que son exportadores de dicho combustible. Así el Perú importa petróleo crudo de estos países que cuentan con mayor grado de abastecimiento, para así vender a Bolivia productos derivados de petróleo.

9. ¿Qué medidas de seguridad, ambiental y marítimo considera usted se aplica en el sector petrolero entre los miembros de la CAN?

Desconozco qué tipos de medidas de seguridad, ambiental y marítima se aplican al sector petrolero entre los Países Miembros de la CAN, pues entiendo que se carenen de normas supranacionales que regulen estos aspectos para el sector específico.

-
10. ¿Cuáles son las medidas de defensa comercial que considera usted se aplica a las importaciones de petróleo en el Perú?

Las medidas de defensa comercial, reguladas por la Organización Mundial del Comercio (OMC) o por la CAN, son de tres (3) tipos: los derechos antidumping, los derechos compensatorios o las salvaguardias.

Cada una se aplica para proteger industrias nacionales de manera temporal, siempre que se cumplan tres (3) requisitos, a saber:

- Por ejemplo, en el caso de los **derechos antidumping**, en Perú se podrá aplicar dichas medidas si se comprueba que: (i) las importaciones de un determinado producto llegan al mercado peruano a precios dumping (es decir, el producto importado se vende en el país de origen a un mayor precio al que se destina al Perú); (ii) la producción peruana sufre un daño grave (es decir, un deterioro en sus ventas, producción, inversión, nivel de empleo, etc.); y si, (iii) existe una relación causa efecto entre las importaciones a precios dumping y el daño grave a la producción peruana.
- En el caso de los **derechos compensatorios**, en Perú se podrá aplicar dichas medidas si se comprueba que: (i) las importaciones de un determinado producto llegan al mercado peruano a precios subvencionados (es decir, el producto importado se beneficia de alguna contribución financiera brindada por el Estado del país de origen); (ii) la producción peruana sufre un daño grave (es decir, un deterioro en sus ventas, producción, inversión, nivel de empleo, etc.); y si, (iii) existe una relación causa efecto entre las importaciones a precios subvencionados y el daño grave a la producción peruana.
- En el caso de las **salvaguardias**, en Perú se podrá aplicar dichas medidas si se comprueba que: (i) las importaciones de un determinado producto se incrementan se manera súbita; (ii) la producción peruana sufre un daño grave (es decir, un deterioro en sus ventas, producción, inversión, nivel de empleo, etc.); y si, (iii) existe una relación causa efecto entre el incremento súbito de las importaciones y el daño grave a la producción peruana.

A modo informativo, debe indicar que, dentro del sector de combustibles se han aplicado medidas al etanol y al biodiesel. Incluso, Perú cuenta con medidas de este tipo contra los EUA (etanol y biodiesel) y Argentina (biodiesel). En general, los productos que han estado sujetos a este tipo de medidas en el comercio internacional, en el marco de las normas OMC o de la CAN, corresponden sobre todo a productos manufacturados, productos agrícolas primarios o procesados.

En particular, ninguna medida de defensa comercial ha sido aplicada para beneficiar a la industria del petróleo.

11. Al igual que Perú, ¿Cuáles son los subsidios que cree usted regulan el sector en los países miembros de la CAN?

En los términos del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias de la OMC no se contemplan subsidios a la producción de petróleo en los Países Miembros de Comunidad Andina, en la medida que es el propio Estado que se encarga de dicho sector productivo (no se ha constatado una contribución financiera del Estado al sector productor de petróleo que le genere un beneficio).

Ello no quiere decir que se tomen medidas para la comercialización de los productos derivados, como mecanismos de regulación de precios o de estabilización de precios, pero que en estricto no constituyen subsidios a la producción de petróleo.

12. Durante los años 2000-2010, ¿Cómo cree que ha sido el comportamiento de la demanda internacional de petróleo?

N.D.

13. ¿De qué manera considera usted relaciona la demanda y el precio internacionales del petróleo?

N.D.

14. ¿Cómo fue el proceso de negociación para la fijación de arancel aplicado a las importaciones?

Como se estableció en la Decisión 414 de la Comunidad Andina el arancel aplicado a las importaciones peruanas de petróleo provenientes de Bolivia, Colombia y Ecuador, tendrían una preferencia del 20% para el 31 de julio de 1997 y, del 100% para el 31 de diciembre del 2005. Es decir, a partir de 2006, en el marco de la Decisión 414 el arancel aplicado a los Países Miembros de la Comunidad andina es del 0%.

15. ¿Cuál cree que sea el impacto de la dependencia de las importaciones de petróleo para los países socios de la Comunidad Andina?

N.D.

PREGUNTAS GENERALES (PARTE II)

16. ¿Qué recomendaciones plantearía usted para un mayor desarrollo del sector, tanto a nivel nacional como internacional?

N.D.

FIN

Hemos culminado la entrevista, toda la información que me ha proporcionado será de gran ayuda para el desarrollo de la presente investigación. Muchas gracias por su el tiempo y el apoyo brindados.