

**METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LOS  
PRECIOS DE PARIDAD DE IMPORTACIÓN DE  
PRODUCTOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO**



**MONTEVIDEO, JULIO 2010**

## INDICE

<b>1</b>	<b>HIPÓTESIS DE TRABAJO .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>COSTOS A CONSIDERAR.....</b>	<b>4</b>
2.1	PRECIO FOB ( <i>FREE ON BOARD</i> ) AJUSTADO .....	4
2.1.1	<i>Precio FOB en el mercado de referencia seleccionado</i> .....	5
2.1.2	<i>Ajuste de calidad</i> .....	7
2.1.3	<i>Recargo por almacenamiento y entrega (Terminalling)</i> .....	7
2.2	FLETE.....	8
2.2.1	<i>Derivados de petróleo excepto supergás y propano</i> .....	8
2.2.1.1	Productos limpios.....	8
2.2.1.2	Productos sucios.....	9
2.2.2	<i>Supergás y propano industrial</i> .....	10
2.3	SEGURO.....	11
2.4	COSTO CIF (COST INSURANCE AND FREIGHT) .....	12
2.5	COSTOS ADICIONALES DE TRANSPORTE (NO INTEGRAN EL CIF) .....	12
2.5.1	<i>Alije</i> .....	12
2.5.2	<i>Multas y demoras</i> .....	13
2.5.3	<i>Mermas</i> .....	14
2.6	IMPUESTO A LA COMPRA DE MONEDA EXTRANJERA (ICOME) .....	14
2.7	MARGEN BRUTO DE COMERCIALIZACIÓN DE IMPORTACIÓN .....	14
2.8	COSTOS DE INTERNACIÓN .....	15
2.8.1	<i>Proventos portuarios</i> .....	15
2.8.2	<i>Tasa Consular</i> .....	16
2.8.3	<i>Comisión del BROU</i> .....	16
2.8.4	<i>Costo financiero por adelanto de impuestos a la importación</i> .....	16
2.8.5	<i>Otros costos de internación</i> .....	17
2.9	COSTO CIF INTERNADO .....	17
2.10	COSTOS DE ALMACENAJE EN LA TERMINAL DE LA TEJA.....	17
2.11	COSTOS DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE A PLANTAS DE DISTRIBUCIÓN MAYORISTA Y COSTOS DE ALMACENAJE.....	18
2.12	COSTOS FINANCIEROS POR MANTENIMIENTO DE INVENTARIOS .....	18
2.13	COSTO FINANCIERO POR ADELANTO DE IMPUESTOS A LA VENTA.....	18
2.14	PARIDAD DE IMPORTACIÓN EX PLANTAS DE DISTRIBUCIÓN MAYORISTA EN US\$/m3.....	18
2.15	TIPO DE CAMBIO.....	18
2.16	PARIDAD DE IMPORTACIÓN EX PLANTAS DE DISTRIBUCIÓN MAYORISTA EN \$/M3.....	19
2.17	FLETE DESDE LAS PLANTAS DE DISTRIBUCIÓN MAYORISTA HASTA LAS ESTACIONES DE SERVICIO 19	
2.18	MARGEN DE COMERCIALIZACIÓN DE DISTRIBUIDORES.....	19
2.19	BONIFICACIONES A ESTACIONES DE SERVICIO .....	19
2.20	TASAS E IMPUESTOS .....	19
2.20.1	<i>Tasa de Inflamables de la IMM</i> .....	19
2.20.2	<i>Impuesto Específico Interno (IMESI)</i> .....	20
2.20.3	<i>Impuesto al Valor Agregado (IVA)</i> .....	21
2.20.4	<i>Tasa de Control del Marco Regulatorio de Energía y Agua</i> .....	21
2.21	PARIDAD DE IMPORTACIÓN CONSUMIDOR FINAL EN \$ .....	21
<b>3</b>	<b>ACTUALIZACIÓN DE LOS PARÁMETROS .....</b>	<b>22</b>

## Índice de Tablas

TABLA 1 MERCADOS DE REFERENCIA SELECCIONADOS.....	5
TABLA 2 PRECIOS INTERNACIONALES DE REFERENCIA.....	6
TABLA 3 FUENTE DE INFORMACIÓN PARA COSTOS DE FLETES.....	11
TABLA 4 SEGURO - PRIMA TOTAL .....	12
TABLA 5 COSTOS DE ALIJE (US\$/M3) .....	13
TABLA 6 MULTAS Y DEMORAS (US\$/M3) .....	13
TABLA 7 PROVENTOS PORTUARIOS (US\$/M3) .....	16
TABLA 8 OTROS COSTOS DE INTERNACIÓN (US\$/M3) .....	17
TABLA 9 TASA DE INFLAMABLES (\$/M3) .....	20
TABLA 10 IMPUESTO ESPECÍFICO INTERNO POR PRODUCTO (\$/M3).....	21
TABLA 11 ALÍCUOTA DEL IVA .....	21
TABLA 12 PARIDAD DE IMPORTACIÓN CONSUMIDOR FINAL – UNIDADES DE MEDIDA Y PUNTOS DE MEDIDA POR PRODUCTO.....	22

**GLOSARIO**

ANCAP .....	Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland
ANP.....	Administración Nacional de Puertos
API .....	American Petroleum Institute
BCU.....	Banco Central del Uruguay
BROU.....	Banco de la República Oriental del Uruguay
CAR.....	Caribe
CIF .....	Cost, Insurance and Freight
DNE .....	Dirección Nacional de Energía
EE.UU. ....	Estados Unidos de Norte América
FOB.....	Free on Board
ICOME.....	Impuesto a la Compra de Moneda Extranjera
IMESI.....	Impuesto Específico Interno
IMM .....	Intendencia Municipal de Montevideo
IVA .....	Impuesto al Valor Agregado
LIBOR.....	London Inter Bank Offered Rate
MON.....	Motor Octane Number
NY.....	New York
RON.....	Research Octane Number
S.....	Azufre
URSEA.....	Unidad Reguladora de Servicios de Energía y Agua
USAC.....	United States Atlantic Coast, North of Cape Hatteras to Portland, Maine
USGC.....	United States Gulf Coast
US\$.....	Dólares Estadounidenses

Montevideo, Julio de 2010

## **METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LOS PRECIOS DE PARIDAD DE IMPORTACIÓN DE PRODUCTOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO**

### **1 HIPÓTESIS DE TRABAJO**

Los precios de paridad de importación reflejan la actividad de un importador al que se aplican las normas hoy vigentes para ANCAP con relación a la importación de derivados de petróleo de calidad similar a los productos de ANCAP. En efecto, la metodología propuesta considera:

- una remuneración para la infraestructura en logística (instalaciones portuarias, almacenaje, poliducto, etc.) disponible en la actualidad
- régimen tributario vigente (tasa consular, comisión del BROU, tasa de inflamables, IVA, IMESI, etc.)
- contratos de la empresa ANCAP con los sellos distribuidores de combustibles
- bonificaciones vigentes correspondientes a las estaciones de servicio
- valores promedios de fletes desde los centros de expendio mayorista hasta el consumidor final reportados por ANCAP

Asimismo, se toma en cuenta el sobrecosto que representa el Impuesto a la Compra de Moneda Extranjera (ICOME), aplicable a ANCAP por su condición de empresa pública.

### **2 COSTOS A CONSIDERAR**

#### **2.1 Precio FOB (*Free On Board*) ajustado**

Se compone del precio FOB del producto en el mercado de referencia seleccionado. Eventualmente se agrega un ajuste de calidad, cuando las especificaciones del producto ANCAP difieran del seleccionado. En el caso del supergás y propano industrial se agrega un recargo por almacenamiento y entrega.

### 2.1.1 Precio FOB en el mercado de referencia seleccionado

Corresponde al promedio mensual del precio spot en los mercados de referencia seleccionados, a saber:

**Tabla 1 Mercados de referencia seleccionados**

<b>Producto</b>	<b>Mercado de referencia seleccionado</b>
<i>Gasolinas, Queroseno</i>	Costa del Golfo, Estados Unidos (USGC)
<i>Gas oil</i>	Mediterráneo y Costa del Golfo, EE.UU.
<i>Fuel oil</i>	Nueva York (NY), EE.UU.
<i>Supergas, Propano industrial</i>	Mont Belvieu, Texas, EE.UU.

En todos los casos la fuente de información seleccionada es *Platts US Marketscan* con la siguiente correspondencia:

**Tabla 2 Precios internacionales de referencia**

<b>Producto</b>	<b>Precio de referencia</b>
<i>Gasolina Premium 97 SP</i>	<i>USGC - Unleaded 93 - Conventional 7.8 RVP - Waterborne</i>
<i>Gasolina Super 95 SP</i>	<i>USGC - Unleaded 89 - Conventional 7.8 RVP - Waterborne</i>
<i>Gasolina Especial 87 SP</i>	<i>USGC - Unleaded 87 - Conventional 7.8 RVP - Waterborne</i>
<i>Queroseno</i>	<i>USGC - Jet 54 - Waterborne</i>
<i>Gas oil</i>	<i>50% USGC - N°2 Waterborne</i> <i>50% Mediterranean Gasoil (0,2% S) - FOB (Italy)</i>
<i>Fuel oil - 1%S</i>	<i>NY - Residual fuel N° 6 - 1% S</i>
<i>Fuel oil - 3%S</i>	<i>NY - Residual fuel N° 6 - 3% S</i>
<i>Supergas</i>	<i>35% Propane Non LDH - Mt Belvieu, Texas</i> <i>65% Normal Butane Non LDH - Mt Belvieu, Texas</i>
<i>Propano industrial</i>	<i>Propane Non LDH - Mt Belvieu, Texas</i>

**Observación.** Es importante destacar que mientras el índice de octano de los productos de ANCAP refiere al *Research Octane Number* (RON), los productos reportados por Platts consideran el promedio de dos índices: el RON y *Motor Octane Number* (MON). A modo de ejemplo la Gasolina Super 95 de ANCAP hace referencia a una gasolina con 95 RON; la gasolina *Unleaded 89* informada por Platts es el promedio de 95 RON y 82 MON<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Mientras que el RON mide el desempeño del combustible en condiciones operativas del motor de bajo requerimiento, el MON simula operaciones más severas que podrían ocurrir a alta velocidad.

### 2.1.2 *Ajuste de calidad*

Para los productos denominados limpios (gasolinas, gas oil, queroseno), en todos los casos el precio de referencia adoptado respeta las especificaciones de calidad de los correspondientes productos de ANCAP, con excepción de la Gasolina Especial 87 SP cuyo par de comparación es de mayor calidad, por lo se le aplica el siguiente ajuste mensual:

$$\text{Ajuste de calidad de la gasolina Especial 87 SP} = [(\text{Precio gasolina Unleaded 87} - \text{Precio gasolina Unleaded 89}) \times 5/3]$$

Donde Precio es el promedio mensual del precio spot en el mercado de referencia (USGC).

Con respecto al fuel oil pesado, el producto ofrecido por ANCAP tiene un contenido máximo garantizado de azufre de 3%. El producto de referencia adecuado, entonces, es aquél con dicho contenido de azufre. Sin embargo, dado que los valores reales medidos en el producto entregado son en realidad menores al máximo garantizado, la URSEA entiende pertinente incorporar adicionalmente información relativa al fuel oil con un contenido de azufre de 1%.

### 2.1.3 *Recargo por almacenamiento y entrega (Terminalling)*

En el caso del supergás y del propano industrial corresponde agregar al valor FOB en origen, un recargo que refleje el costo de almacenar y cargar en la nave el gas licuado en el puerto de origen (Terminalling).

El recargo a considerar es la tarifa que cobran las empresas de almacenamiento y despacho de gas licuado en el área de Houston y Galena Park, en la Costa del Golfo, Estados Unidos. La fuente de información seleccionada es Waterborne LPG Report, que edita Waterborne Energy Inc. ([www.waterbornelpg.com](http://www.waterbornelpg.com)).



## 2.2 Flete

### 2.2.1 Derivados de petróleo excepto supergás y propano

El costo del flete difiere según que el producto transportado sea limpio (gasolinas, gas oil y queroseno) o sucio (fuel oil). Asimismo el flete del gas oil se diferencia del de las gasolinas y queroseno ya que se supone que la mitad de sus importaciones proviene del Mediterráneo.

#### 2.2.1.1 Productos limpios

Gasolinas y Queroseno. Corresponde al costo de transporte desde el puerto de Houston en la Costa del Golfo de EE.UU. al puerto de Montevideo. Para estimar dicho costo se considera:

- i. **Costo base.** Flete base, expresado en US\$ por tonelada métrica, entre los puertos de Houston y Montevideo. Dicho valor es calculado el 1ro de enero de cada año por la *Worldscale Association Limited* (Londres - Nueva York) y publicado en el reporte elaborado por dicha Organización, titulado *New Worldwide Tanker Nominal Freight Scale "Worldscale"*. Este valor tiene validez anual.
- ii. **Factor de ajuste mensual de mercado.** Factor de ajuste a aplicar al valor indicado en i). El valor del factor de ajuste es el correspondiente a la ruta Caribe - USAC (*North of Cape Hatteras to Portland, Maine*), para un barco de 30.000 ton de capacidad de carga. La base de información para este valor es el reporte de *Platts Clean Tankerwire: Worldscale - West of Suez, From CAR 30kt to USAC*. Estas tarifas de flete de mercado son informadas diariamente.

#### Gas Oil.

En este caso, se considera que las importaciones provienen de dos mercados, el Golfo de EE.UU y del Mediterráneo.

Para calcular el flete hasta el puerto de Montevideo, se considera el promedio del costo de transporte desde el puerto de Houston, en la Costa del Golfo de EE.UU., y desde Lavera, en el Mediterráneo, al puerto de Montevideo. Para estimar dicho costo se considera:

- iii. **Costo base.** Flete base, expresados en US\$ por tonelada métrica, entre los puertos de Houston - Montevideo y Lavera - Montevideo. Dichos valores son calculados el 1ro de enero de cada año por la

*Worldscale Association Limited* (Londres) y la *Worldscale Association* (Nueva York) y publicados en el reporte elaborado por dicha Organización, titulado *New Worldwide Tanker Nominal Freight Scale "Worldscale"*. Este valor tiene validez anual.

- iv. **Factor de ajuste mensual de mercado.** Factor de ajuste a aplicar sobre el valor considerado en iii). El factor de ajuste utilizado es el promedio de los valores correspondientes a las rutas CAR- USAC y Mediterráneo - USAC, ambos para un barco de 30.000 ton de capacidad de carga. La base de información es el reporte de Platts *Clean Tankerwire: Worldscale - West of Suez, From CAR 30kt to USAC y From MED 30kt to USAC*. Estas tarifas de flete de mercado son informadas diariamente.

**Calculo del costo de flete.** El costo de flete para el gas oil surgirá de promediar el costo del flete base entre los puertos de Houston - Montevideo multiplicado por el factor de ajuste correspondiente a la ruta CAR - USAC, con el costo del flete base entre los puertos de Lavera - Montevideo multiplicado por el factor de ajuste correspondiente a la ruta Mediterráneo - USAC.

#### 2.2.1.2 *Productos sucios*

El flete considerado corresponde al costo de transporte desde el puerto de Nueva York (NY) al puerto de Montevideo. Para estimar dicho costo se considera:

- i. **Costo base.** Flete base, expresado en US\$ por tonelada métrica, entre los puertos de NY y Montevideo. Dicho valor es calculado el 1ro de enero de cada año por la *Worldscale Association Limited* (Londres) y la *Worldscale Association* (Nueva York) y publicado en el reporte elaborado por dicha Organización titulado *New Worldwide Tanker Nominal Freight Scale "Worldscale"*. Este valor tiene validez anual.
- v. **Factor de ajuste mensual.** Factor de ajuste a aplicar sobre el valor fijo considerado en i). Dicho factor surge de considerar el valor correspondiente a la ruta CAR - USAC para un barco de 50.000 ton ponderado por una constante estimada inicialmente en 1.10. La base de información es el reporte de Platts *Dirty Tankerwire*:

*Worldscale – West of Suez, From CAR 50kt to USAC.* Estas tarifas de flete de mercado son informadas diariamente.

### 2.2.2 *Supergás y propano industrial*

El flete en este caso corresponde al costo de transporte desde Salvador, Brasil a Montevideo, realizado por un barco gasero de 3.200 m<sup>3</sup> de capacidad de carga.

Para calcular el flete de mercado se usa un polinomio basado en la tarifa de arriendo por tiempo de este tipo y tamaño de naves más los gastos de puerto en origen y en destino, más los gastos de consumo de bunker durante la carga, descarga y viaje completo incluida la parte en lastre.

El polinomio de cálculo es del tipo:

$$\text{Flete (Salvador a Montevideo)} = \text{GP.ng} + \text{TCH.ng} + \text{CC.ng}$$

Donde:

**ng** = nave gasera

**GP.ng** = 6.875 US\$/m<sup>3</sup> (gastos de puerto)

**TCH.ng** = 0.0048 x Tarifa arriendo por tiempo nave 3200 m<sup>3</sup>

**CC.ng** = 0.04701 x Precio IFO-180 + 0.00714 x Precio MDO

En resumen, los fletes de los combustibles quedarán determinados de la siguiente manera:

**Tabla 3 Fuente de información para costos de fletes**

<b>Producto</b>	<b>Tonelaje del barco</b>	<b>Costo base</b>	<b>Factor de ajuste</b>
<i>Productos limpios - excepto Gas oil</i>	30.000	<i>Worldscale Houston - Montevideo</i>	<i>Platts Clean From CAR 30kt to USAC</i>
<i>Gas oil</i>	30.000	<i>Worldscale 50% Houston - Montevideo + 50% Lavera - Montevideo</i>	<i>Platts Clean From CAR 30kt to USAC  Platts From MED 30kt to USAC</i>
<i>Productos sucios - Fuel oil</i>	50.000	<i>Worldscale NYC - Montevideo</i>	<i>Platts Dirty From CAR 50kt to USAC multiplicado por 1.10</i>
<i>Supergás</i>	3.200 m <sup>3</sup>	Salvador - Montevideo, polinomio cálculo arriendo por tiempo.	
<i>Propano industrial</i>	3.200 m <sup>3</sup>	Salvador - Montevideo, polinomio cálculo arriendo por tiempo.	

### 2.3 Seguro

Corresponde al costo del seguro de transporte de los productos refinados importados. La Tabla 4 muestra la prima total considerada por tipo de producto. Dicha prima se aplica sobre el valor resultante del precio FOB ajustado (punto 2.1) y el flete (punto 2.2).

Tabla 4 Seguro - prima total

Producto	(1) Prima básica	(2) Cantidad de alijos	(3) Prima por alijo = (2) * 0,02%	(4) Impuesto = 2,00% de (1) + (3)	(5) Prima total = (1) + (3) + (4)
<i>Gasolinas</i>	0,08%	4	0,08%	0,0032%	0,1632%
<i>Queroseno</i>	0,08%	4	0,08%	0,0032%	0,1632%
<i>Gas oil</i>	0,08%	3	0,06%	0,0028%	0,1428%
<i>Fuel oil</i>	0,08%	4	0,08%	0,0032%	0,1632%
<i>Supergás/Propano industrial</i>	0,08%	0	0,00%	0,0016%	0,0816%

#### 2.4 Costo CIF (Cost Insurance and Freight)

El costo CIF se compone del precio FOB (punto 2.1) más el valor del flete (punto 2.2), más el costo del seguro (punto 2.3).

#### 2.5 Costos adicionales de transporte (no integran el CIF)

##### 2.5.1 Alije

Los costos por concepto de los alijos necesarios para descargar las naves en Montevideo han sido actualizados de acuerdo a la variación que han experimentado los valores del mercado de fletes internacional (para mayor detalle ver Tabla A.5 en Anexo):

**Tabla 5 Costos de alije (US\$/m3)**

<b>Producto</b>	<b>Costo de alije (US\$/m3)</b>
<i>Gasolina Premium 97 SP</i>	6,60
<i>Gasolina Super 95 SP</i>	6,60
<i>Gasolina Especial 87 SP</i>	6,60
<i>Queroseno</i>	6,20
<i>Gas oil</i>	5,80
<i>Fuel oil</i>	6,60

### 2.5.2 Multas y demoras

Corresponde a las multas por demoras a la nave ocurridas como consecuencia de los alijos efectuados para descargar de la nave.

Los costos unitarios por demoras han sido calculados mediante las tarifas base de demora informadas anualmente por Worldscale. Estos costos base se corrigen mensualmente por la variación que experimenten los valores de los fletes marítimos de mercado, según lo indicado en los puntos 2.2.1.1 y 2.2.1.2 anteriores – factores de ajuste (para mayor detalle ver Tabla A.6 en Anexo):

**Tabla 6 Multas y demoras (US\$/m3)**

<b>Producto</b>	<b>Costo base por concepto de multas y demoras (US\$/m3)</b>
<i>Gasolina Premium 97 SP</i>	0,248
<i>Gasolina Super 95 SP</i>	0,248
<i>Gasolina Especial 87 SP</i>	0,248
<i>Queroseno</i>	0,274
<i>Gas oil</i>	0,297
<i>Fuel oil</i>	1,278

### 2.5.3 Mermas

Corresponde a las pérdidas estándar de productos refinados como consecuencia de la evaporación, trasiego y otras causas. El costo por mermas se calcula sobre el costo CIF (punto 2.4), usando una tasa de 0,50% para el gas licuado, 0,50% para las gasolinas, 0,30% para el queroseno, 0,30% para el gas oil y 0,20% para el fuel oil.

## 2.6 Impuesto a la Compra de Moneda Extranjera (ICOME)

Se toma en cuenta el sobrecosto que representa el ICOME<sup>2</sup>, aplicable a ANCAP por su condición de empresa pública. El valor de esta tasa se aplica al costo CIF (punto 2.4) más los costos adicionales de transporte (puntos 2.5.1 a 2.5.3 inclusive). Esta tasa fue derogada mediante Decreto N° 340/007 del 16 de septiembre de 2007.

## 2.7 Margen bruto de comercialización de importación

Corresponde a la remuneración de la actividad del importador (*trader*).

De acuerdo a los resultados del estudio de revisión y actualización de la metodología de cálculo de los precios de paridad encargado este año por URSEA, el margen bruto de comercialización de importación está implícito en los precios ocasionales (spot) de los productos FOB en origen y los fletes internacionales ocasionales, ambos informados por Platts y usados para calcular los precios de paridad de los combustibles.

Estos precios FOB de productos y las tarifas de fletes ocasionales representan numerosas transacciones con una dispersión respecto al valor estimado por Platts para ese día y mercado.

Los precios efectivos que un determinado importador pueda obtener para el producto en condición FOB en la costa del Golfo de USA, diferirán del precio informado por Platts, pudiendo ser mayores o menores, dependiendo de diferencias de lugar de carga (puerto distinto de Houston en el área), de premios por disponibilidad del producto (inventarios bajos de producto), eventuales diferencias de calidad, etc.

---

<sup>2</sup> Ley N° 16.462 de 11 de enero de 1994, artículo 245.

Además, la operación regular de abastecimiento de un mercado permitirá efectuar optimizaciones que producirán eficiencias económicas que se reflejarán en precios efectivos de importación menores a los precios de paridad calculados con los parámetros de precios FOB y de fletes.

Estas optimizaciones corresponden a mejoras logísticas en la contratación de naves, mejores condiciones de precio por programación, ajuste de volúmenes a cargar, optimización de inventarios de productos, manejo de estacionalidades, y otras.

Es debido a lo anterior que el uso de los valores ocasionales de mercado informados por Platts para los precios FOB y fletes marítimos, usados para calcular los precios de paridad, tienen implícito un margen que corresponde a la remuneración que requiere la actividad del importador.

## **2.8 Costos de internación**

### *2.8.1 Proventos portuarios*

Corresponden a los gastos por los servicios de amarre y descarga en el puerto de Montevideo pagados a la Administración Nacional de Puertos (ANP), cuya tarifa actual es de US\$ 2,50 por tonelada de producto importado. A los efectos de determinar los proventos portuarios por tipo de producto se utilizó la información de densidades detallada en el Cuadro A.7 del Anexo.

Los proventos de importación para cada producto, así determinados y medidos en US\$ por metro cúbico son los siguientes:



Tabla 7 Proventos portuarios (US\$/m3)

Producto	Proventos portuarios (US\$/m3)
<i>Gasolina Premium 97 SP</i>	1,828
<i>Gasolina Super 95 SP</i>	1,828
<i>Gasolina Especial 87 SP</i>	1,828
<i>Queroseno</i>	2,019
<i>Gas oil</i>	2,191
<i>Fuel oil</i>	2,491

#### 2.8.2 Tasa Consular

Corresponde a la tasa actualmente aplicada de 2,00% del costo CIF (2.4).

#### 2.8.3 Comisión del BROU

Corresponde a la comisión vigente aplicada por el Banco de la República Oriental del Uruguay (BROU). Se aplica sobre el costo CIF (2.4). Actualmente esta comisión es cero %.

#### 2.8.4 Costo financiero por adelanto de impuestos a la importación

Corresponde a los costos financieros derivados del adelanto del IVA a las importaciones. Los productos importados gravados por el IVA son el supergás, el gas oil y fuel oil, con tasa de 22,00%. A los efectos de la estimación del costo financiero se consideró un plazo de 60 días y una tasa de interés que surge de la adición de la tasa LIBOR (a seis meses de plazo) promedio mensual, publicada por el Banco Central del Uruguay (BCU) y la prima de riesgo país de largo plazo. La base imponible es el costo CIF (2.4).

### 2.8.5 Otros costos de internación

Corresponden a otros costos de Aduana en Montevideo estimados en US\$ 650 por despacho de cada embarque. A los efectos de determinar los otros costos de importación por tipo de producto se consideró la capacidad de transporte de los barcos detallado en la Tabla 3 y se utilizó la información de densidades detallada en la Tabla A - 7 del Anexo.

Los otros costos de importación para cada producto medidos en US\$ por metro cúbico son los siguientes:

**Tabla 8 Otros costos de internación (US\$/m3)**

<b>Producto</b>	<b>Otros costos de internación (US\$/m3)</b>
<i>Gasolina Premium 97 SP</i>	0,016
<i>Gasolina Super 95 SP</i>	0,016
<i>Gasolina Especial 87 SP</i>	0,016
<i>Queroseno</i>	0,018
<i>Gas oil</i>	0,019
<i>Fuel oil</i>	0,013
<i>Supergás</i>	0,145
<i>Propano industrial</i>	0,132

### 2.9 Costo CIF internado

Corresponde a la suma de los puntos 2.4 a 2.8 inclusive.

### 2.10 Costos de almacenaje en la terminal de La Teja

Corresponde al costo de los servicios de almacenaje en la terminal de La Teja. De acuerdo a las tarifas internacionales para este tipo de servicio, estos costos han sido estimados en US\$ 7,08 por m3 para el caso de supergás y en US\$ 4,72 por m3 para el resto de los productos.

### **2.11 Costos de los servicios de transporte a plantas de distribución mayorista y costos de almacenaje**

Corresponde a la suma de los costos de los servicios del poliducto que opera entre La Teja y La Tablada o del transporte a las restantes plantas de distribución y de los costos de almacenaje en dichas plantas de distribución mayorista. De acuerdo a las tarifas internacionales para estos tipos de servicio - transporte por poliducto, almacenaje, carguío y despacho - estos costos han sido estimados en un total de US\$ 10,63 por metro cúbico. No se aplica al fuel oil ya que el mismo se comercializa desde la terminal de La Teja a granel.

### **2.12 Costos financieros por mantenimiento de inventarios**

Corresponde a los costos financieros originados durante el período comprendido entre el pago del producto por parte del importador y la venta del mismo a nivel minorista. Incluye el tiempo promedio de transporte marítimo, el tiempo promedio de mantenimiento de inventarios y los días de crédito que ANCAP le otorga a los distribuidores de combustibles. Dicho período se estima en 60 días. El gasto financiero total se obtiene aplicando la tasa de interés reconocida sobre el total de costos acumulados hasta el punto 2.9 con excepción del punto 2.8.4. La tasa de interés asumida es la definida en el punto 2.8.4.

### **2.13 Costo financiero por adelanto de impuestos a la venta**

Corresponde a los costos financieros consecuencia del anticipo de IVA por ventas. Los productos sobre los que se realizan anticipos de IVA por ventas son el supergás y el fuel oil con una tasa del 10,00% y el gas oil con una tasa de 3,00%. Se consideró un plazo de 60 días y la tasa de interés definida en el punto 2.8.4. La base imponible es el costo CIF (2.4).

### **2.14 Paridad de importación ex plantas de distribución mayorista en US\$/m<sup>3</sup>**

Corresponde a la sumatoria de los conceptos definidos en los puntos 2.9 a 2.13 inclusive.

### **2.15 Tipo de cambio**

Corresponde al tipo de cambio billete interbancario promedio del mes publicado por el BCU.

### **2.16 Paridad de importación ex plantas de distribución mayorista en \$/m<sup>3</sup>**

Corresponde al producto de la paridad de importación ex La Tablada en US\$/m<sup>3</sup> (2.14) y el tipo de cambio definido en el punto 2.15.

### **2.17 Flete desde las plantas de distribución mayorista hasta las estaciones de servicio**

Corresponde a la tarifa promedio para todo el país del flete desde los tanques de almacenaje en las plantas de distribución mayorista de ANCAP a las estaciones de servicio según información reportada por ANCAP en forma mensual.

### **2.18 Margen de comercialización de distribuidores**

Corresponde al margen único establecido por ANCAP en \$/m<sup>3</sup> para los distribuidores autorizados (Distribuidora Uruguay de Combustibles SA - DUCSA, Shell Uruguay S.A., Esso Standard Oil Co. S.A. y Texaco Uruguay S.A., Riogas S.A., y Acodike S.A), con relación a la venta mayorista de combustibles.

### **2.19 Bonificaciones a estaciones de servicio**

Corresponde al margen establecido por ANCAP en \$/m<sup>3</sup> para las estaciones de servicio, con relación a la venta minorista de nafta y gas oil.

### **2.20 Tasas e impuestos**

En este rubro se incluyen las tasas e impuestos que gravan a los productos analizados.

#### *2.20.1 Tasa de Inflamables de la IMM*

Corresponde a la tasa, cobrada por la Intendencia Municipal de Montevideo (IMM)<sup>3</sup>, del 1,00% del valor de la carga de combustibles que circula por el

---

<sup>3</sup> Artículo 294 y siguientes del Capítulo XVII del Digesto Municipal “Tasa de contralor de las condiciones de seguridad y circulación de vehículos que transportan productos inflamables y demás productos a granel susceptible de riesgo”.

Departamento de Montevideo. Para el cálculo de este impuesto se debe considerar la proporción de los volúmenes de venta de ANCAP que efectivamente transitan por Montevideo.

Usando las cifras de consumo del país y los volúmenes entregados por La Tablada durante 2007, se obtienen los siguientes factores de corrección:

**Tabla 9 Tasa de inflamables (\$/m<sup>3</sup>)**

<b>Producto</b>	<b>Factor corrección tasa inflamables (%)</b>
<i>Gasolina Premium 97 SP</i>	94,2
<i>Gasolina Super 95 SP</i>	82,1
<i>Gasolina Especial 87 SP</i>	50,3
<i>Queroseno</i>	No aplica
<i>Gas oil</i>	64,7
<i>Fuel oil</i>	100,0
<i>Supergás</i>	100,0
<i>Propano industrial</i>	100,0

#### 2.20.2 Impuesto Específico Interno (IMESI)

Corresponde al impuesto establecido por el artículo 565 de la Ley N° 17.296 del 21 de febrero de 2001. Se aplica a cada litro de combustible enajenado, para los siguientes productos:

Tabla 10 Impuesto específico interno por producto (\$/m3)

Producto	Impuesto (\$/m3) (*)
<i>Gasolina Premium 97 SP</i>	12.300
<i>Gasolina Super 95 SP</i>	11.610
<i>Gasolina Especial 87 SP</i>	11.210

(\*) Valores vigentes según Decreto de 16 de julio de 2004

### 2.20.3 Impuesto al Valor Agregado (IVA)

Corresponde al impuesto establecido por el Texto Ordenado 1996 Titulo 10, que para el caso de combustibles alcanza al gas oil, fuel oil y supergás con las siguientes alícuotas:

Tabla 11 Alícuota del IVA

Producto	Alícuota de impuesto
<i>Gas oil</i>	22%
<i>Supergás/Fuel oil</i>	22%

### 2.20.4 Tasa de Control del Marco Regulatorio de Energía y Agua

Corresponde a la tasa creada por la Ley N° 17.598 del 13 de diciembre de 2002, y reglamentada por el Decreto N° 544/003 del 29 de diciembre de 2003, para financiar el presupuesto de la URSEA. Se adopta el valor vigente de 0,20% del precio de venta de los productos, sin IMESI e IVA (suma de los puntos 2.16, 2.17, 2.18, 2.19 y 2.20.1).

### 2.21 Paridad de importación consumidor final en \$

Corresponde a la sumatoria de los conceptos definidos en los puntos 2.16 a 2.20 inclusive.

**Tabla 12 Paridad de importación consumidor final – unidades de medida y puntos de medida por producto**

<b>Producto</b>	<b>Unidad de medida</b>	<b>Punto de medida</b>
<i>Gasolinas, queroseno, gas oil</i>	\$/lt	Surtidor de estación de servicio
<i>Fuel oil</i>	\$/m3	Planta de distribución de La Teja
<i>Supergás</i>	\$/kg	Expendio de distribución minorista de garrafas de GLP o reparto automático en domicilio
<i>Propano industrial</i>	\$/ton	Planta La Tablada

Nota: 1m3 = 1.000 lt

En el Anexo (Tabla A - 1 a TRP corresponde a la Tasa de Riesgo País. Se mantuvo en 5% debido a la gran volatilidad actualmente existente en el mercado

Tabla A - 4) se resume para cada producto los componentes del precio de paridad de importación.

### **3 ACTUALIZACIÓN DE LOS PARÁMETROS**

Los valores de los diferentes parámetros incorporados en la metodología de cálculo del PPI, se obtuvieron de estudios técnicos previos y de la revisión metodológica efectuada en el año 2008 por un consultor externo.

En general, los parámetros se actualizarán cada 2 años. Sin perjuicio de lo anterior, estos valores podrán revisarse dentro del año en el caso de constatarse un cambio relevante en alguno de los conceptos incluidos en los mismos.

Los cambios operados en proventos portuarios, gastos de importación, tasas impositivas, tasa consular y comisiones BROU, así como los márgenes de comercialización y bonificaciones fijados por ANCAP, serán incorporados en el día que opere dicho cambio, estableciéndose un valor promedio mensual de acuerdo a la cantidad de días de vigencia de los valores.





## **ANEXO DE CUADROS**

**Tabla A - 1 Componentes del precio de paridad de importación para gasolinas y queroseno**

Punto	Concepto	Premiun 97 SP	Supra 95 SP	Especial 87 SP	Queroseno
<b>2.1</b>	Precio FOB ajustado	(2.1.1) + (2.1.2)			
	<b>2.1.1</b> Precio FOB en mercado de referencia	Costa del Golfo, EE.UU. (Platts)			
	<b>2.1.2</b> Ajuste de calidad	NC	NC	Valor se actualiza Mensualmente	NC
<b>2.2.1.1</b>	Flete	Worldscale + ajuste Platts (CAR 30kt - USAC)			
<b>2.3</b>	Seguro	0,1632% sobre (2.1) + (2.2.1.1)			
<b>2.4</b>	<b>Costo CIF</b>	<b>(2.1) + (2.2.1.1) + (2.3)</b>			
<b>2.5</b>	Costos adicionales de transporte	(2.5.1) + (2.5.2) + (2.5.3)			
	<b>2.5.1</b> Alije	Valor fijo calculado por la URSEA			
	<b>2.5.2</b> Multas y demoras	Tasa Worldscale x ajuste mercado fletes			
	<b>2.5.3</b> Mermas de transporte	0,50%Gasolinas - 0.30%Queroseno, cto. CIF (2.4)			
<b>2.6</b>	Impuesto a la Compra de Moneda Extranjera (ICOME)	No aplica			
<b>2.7</b>	Margen bruto de comercialización de importación (#)	No aplica			
<b>2.8</b>	Costos de internación	(2.8.1) + (2.8.2) + (2.8.3) + (2.8.4) + (2.8.5)			
	<b>2.8.1</b> Proventos portuarios	Valor vigente fijado por la ANP (2,50 US\$/ton)			
	<b>2.8.2</b> Tasas consulares	Tasa vigente (2,00%) sobre el costo CIF (2.4)			
	<b>2.8.3</b> Comisión BROU	Valor vigente (0,00%) sobre el costo CIF (2.4)			
	<b>2.8.4</b> Costos financieros por adelanto de impuestos a la importación	No corresponde			
	<b>2.8.5</b> Otros costos de internación	Valor estimado en 650 U\$\$ el despacho			

<b>2.9</b>	<b>Costo CIF internado</b>	<b>(2.4) + (2.5) + (2.6) + (2.7) + (2.8)</b>
<b>2.10</b>	Costo de almacenaje en La Teja	Valor fijo calculado por la URSEA
<b>2.11</b>	Servicios del poliducto y costos de almacenaje en plantas de distribución mayorista	Valor fijo calculado por la URSEA
<b>2.12</b>	Costos financieros por mantenimiento de inventarios (*)	Tasa LIBOR a 6 meses + TRP (5,00%) por 60 días sobre (2.9) excepto el punto (2.8.4)
<b>2.13</b>	Costos financieros por adelanto de impuestos a las ventas	No corresponde
<b>2.14</b>	<b>Paridad de importación ex planta de distribución mayorista en US\$/m3</b>	<b>(2.8) + (2.9) + (2.10) + (2.11) + (2.12) + (2.13)</b>
<b>2.15</b>	Tipo de cambio interbancario vendedor promedio mensual	Valor publicado por el BCU
<b>2.16</b>	<b>Paridad de importación ex planta de distribución mayorista en \$/m3</b>	<b>(2.14)x(2.15)</b>
<b>2.17</b>	Flete desde plantas de distribución mayorista hasta las estaciones de servicio	Valor vigente establecido por ANCAP
<b>2.18</b>	Margen de comercialización de distribuidores	Valor vigente establecido por ANCAP
<b>2.19</b>	Bonificaciones a estaciones de servicio	Valor vigente establecido por ANCAP
<b>2.20</b>	Tasas e impuestos	(2.20.1) + (2.20.2) + (2.20.3) + (2.20.4)
<b>2.20.1</b>	Tasa de inflamables de la IMM	Tasa vigente del valor de la carga (1,00%)
<b>2.20.2</b>	Impuesto Específico Interno (IMESI)	Valor vigente fijado por el Poder Ejecutivo
<b>2.20.3</b>	Impuesto al Valor Agregado (IVA)	No corresponde
<b>2.20.4</b>	Tasa de control del marco regulatorio de energía y agua (URSEA)	0,20% del precio de venta sin IMESI ni IVA
<b>2.21</b>	<b>Paridad en surtidor con impuestos en \$/lt</b>	<b>[(2.16) + (2.17) + (2.18) + (2.19) + (2.20)] / 1.000</b>

(#) Margen bruto de comercialización de importación no aplica según lo indicado en punto 2.7 de la metodología.

(\*) TRP corresponde a la Tasa de Riesgo País. Se mantuvo en 5% debido a la gran volatilidad actualmente existente en el mercado.

**Tabla A - 2 Componentes del precio de paridad de importación para gas oil**

<b>Punto</b>	<b>Concepto</b>	<b>Descripción</b>
<b>2.1</b>	Precio FOB ajustado	(2.1.1) + (2.1.2)
	<b>2.1.1</b> Precio FOB en mercado de referencia	50% Costa del Golfo, EE.UU. y 50% Mediterráneo (Platts)
	<b>2.1.2</b> Ajuste de calidad	No corresponde
<b>2.2.1.1</b>	Flete	50% <i>Worldscale</i> Houston - Montevideo + ajuste Platts Clean (CAR 30kt - USAC) y 50% <i>Worldscale</i> Lavera - Montevideo + ajuste Platts (MED 30kt - USAC)
<b>2.3</b>	Seguro	0,1428% sobre (2.1) + (2.2.1.1)
<b>2.4</b>	<b>Costo CIF</b>	<b>(2.1) + (2.2.1.1) + (2.3)</b>
<b>2.5</b>	Costos adicionales de transporte	(2.5.1) + (2.5.2) + (2.5.3)
	<b>2.5.1</b> Alije	Valor fijo calculado por la URSEA
	<b>2.5.2</b> Multas y demoras	Tasa <i>Worldscale</i> x ajuste mercado fletes
	<b>2.5.3</b> Mermas de transporte	0,30% sobre costo CIF (2.4)
<b>2.6</b>	Impuesto Compra Moneda Extranjera (ICOME)	No aplica
<b>2.7</b>	Margen bruto de comercialización de importación (#)	No aplica
<b>2.8</b>	Costos de internación	(2.8.1) + (2.8.2) + (2.8.3) + (2.8.4) + (2.8.5)
	<b>2.8.1</b> Proventos portuarios	Valor vigente fijado por la ANP (2,50 US\$/ton)
	<b>2.8.2</b> Tasas consulares	Tasa vigente (2,00%) sobre el costo CIF (2.4)
	<b>2.8.3</b> Comisión BROU	Valor vigente (0,00%) sobre el costo CIF (2.4)
	Costos financieros por adelanto de impuestos a la importación (*)	Tasa LIBOR a 6 meses + TRP (5,00%) por 60 días sobre IVA a las importaciones (22,00%) del costo CIF (2.4)
	<b>2.8.4</b>	
	<b>2.8.5</b> Otros costos de internación	Valor estimado en 650 U\$S el despacho

<b>2.9</b>	<b>Costo CIF internado</b>	<b>(2.4) + (2.5) + (2.6) + (2.7) + (2.8)</b>
<b>2.10</b>	Costo de almacenaje en La Teja	Valor fijo calculado por la URSEA
<b>2.11</b>	Servicios del poliducto y costos de almacenaje en plantas de distribución mayorista	Valor fijo calculado por la URSEA
<b>2.12</b>	Costos financieros por mantenimiento de inventarios (*)	Tasa LIBOR a 6 meses + TRP (5,00%) por 60 días sobre el costo CIF internado (2.9) excepto el punto (2.8.4)
<b>2.13</b>	Costos financieros por adelanto de impuestos a las ventas	Tasa LIBOR a 6 meses + 5,00% por 60 días sobre anticipo de IVA a las ventas (3,00%) del costo CIF (2.4)
<b>2.14</b>	<b>Paridad de importación ex planta de distribución mayorista en US\$/m3</b>	<b>(2.8) + (2.9) + (2.10) + (2.11) + (2.12) + (2.13)</b>
<b>2.15</b>	Tipo de cambio interbancario vendedor promedio mensual	Interbancario vendedor publicado por el BCU
<b>2.16</b>	<b>Paridad de importación ex planta de distribución mayorista en \$/m3</b>	<b>(2.14) x (2.15)</b>
<b>2.17</b>	Flete desde plantas de distribución mayorista hasta las estaciones de servicio	Valor vigente establecido por ANCAP
<b>2.18</b>	Margen de comercialización de distribuidores	Valor vigente establecido por ANCAP
<b>2.19</b>	Bonificaciones a estaciones de servicio	Valor vigente establecido por ANCAP
<b>2.20</b>	Tasas e impuestos	(2.20.1) + (2.20.2) + (2.20.3) + (2.20.4)
<b>2.20.1</b>	Tasa de inflamables de la IMM	Tasa vigente del valor de la carga (1,00%)
<b>2.20.2</b>	Impuesto Específico Interno (IMESI)	Valor vigente fijado por el Poder Ejecutivo
<b>2.20.3</b>	Impuesto al Valor Agregado (IVA)	Valor vigente fijado por el Poder Ejecutivo (22,00%)
<b>2.20.4</b>	Tasa de control del marco regulatorio de energía y agua (URSEA)	0,20% del precio de venta sin IMESI ni IVA
<b>2.21</b>	<b>Paridad en surtidor con impuestos en \$/lt</b>	<b>[(2.16) + (2.17) + (2.18) + (2.19) + (2.20)] / 1.000</b>

(#) Margen bruto de comercialización de importación no aplica según lo indicado en punto 2.7 de la metodología.

(\*) TRP corresponde a la Tasa de Riesgo País. Se mantuvo en 5% debido a la gran volatilidad actualmente existente en el mercado.

Nota aclaratoria: existe un tratamiento impositivo distinto de la producción e importación de gasoil por lo que el precio fijado por el Poder Ejecutivo no es estrictamente comparable con el que surge de la presente metodología. ANCAP realiza ambas actividades, produce e importa gas oil.

**Tabla A - 3 Componentes del precio de paridad de importación para fuel oil 1%S y fuel oil 3%S**

<b>Punto</b>	<b>Concepto</b>	<b>Descripción</b>
<b>2.1</b>	Precio FOB ajustado	(2.1.1) + (2.1.2)
	<b>2.1.1</b> Precio FOB en mercado de referencia	New York, EE.UU. (Platts)
	<b>2.1.2</b> Ajuste de calidad	No corresponde
<b>2.2.1.2</b>	Flete	<i>Worldscale</i> + ajuste Platts Dirty (CAR 50kt - USAC)
<b>2.3</b>	Seguro	0,1632% sobre (2.1) + (2.2.1.2)
<b>2.4</b>	<b>Costo CIF</b>	<b>(2.1) + (2.2.1.2) + (2.3)</b>
<b>2.5</b>	Costos adicionales de transporte	(2.5.1) + (2.5.2) + (2.5.3)
	<b>2.5.1</b> Alije	Valor fijo calculado por la URSEA
	<b>2.5.2</b> Multas y demoras	Tasa <i>Worldscale</i> x ajuste mercado fletes
	<b>2.5.3</b> Mermas de transporte	0,20% sobre costo CIF (2.4)
<b>2.6</b>	Impuesto Compra Moneda Extranjera (ICOME)	No aplica
<b>2.7</b>	Margen bruto de comercialización de importación (#)	No aplica
<b>2.8</b>	Costos de internación	(2.8.1) + (2.8.2) + (2.8.3) + (2.8.4) + (2.8.5)
	<b>2.8.1</b> Proventos portuarios	Valor vigente fijado por la ANP (2,50 US\$/ton)
	<b>2.8.2</b> Tasas consulares	Tasa vigente (2,00%) sobre el costo CIF (2.4)
	<b>2.8.3</b> Comisión BROU	Valor vigente (0,00%) sobre el costo CIF (2.4)
	<b>2.8.4</b> Costos financieros por adelanto de impuestos a la importación (*)	Tasa LIBOR a 6 meses + TRP (5,00%) por 60 días sobre IVA a las importaciones (22,00%) del costo CIF (2.4)
	<b>2.8.5</b> Otros costos de internación	Valor estimado en US\$ 650 por despacho
<b>2.9</b>	<b>Costo CIF internado</b>	<b>(2.4) + (2.5) + (2.6) + (2.7) + (2.8)</b>

2.10	Costo de almacenaje en La Teja	Valor fijo calculado por la URSEA
2.11	Servicios del poliducto y costos de almacenaje en plantas de distribución mayorista	No corresponde
2.12	Costos financieros por mantenimiento de inventarios	Tasa LIBOR a 6 meses + 5,00% por 60 días sobre el costo CIF internado (2.9) excepto el punto (2.8.4)
2.13	Costos financieros por adelanto de impuestos a las ventas (*)	Tasa LIBOR a 6 meses + TRP (5,00%) por 60 días sobre anticipo de IVA a las ventas (10,00%) del punto (2.4)
2.14	<b>Paridad de importación ex planta de distribución mayorista en US\$/m3</b>	<b>(2.8) + (2.9) + (2.10) + (2.11) + (2.12) + (2.13)</b>
2.15	Tipo de cambio interbancario vendedor promedio mensual	Interbancario vendedor publicado por el BCU
2.16	<b>Paridad de importación ex planta de distribución mayorista en \$/m3</b>	<b>(2.14) x (2.15)</b>
2.17	Flete desde La Tablada hasta las estaciones de servicio	No corresponde
2.18	Margen de comercialización de distribuidores	Valor vigente establecido por ANCAP
2.19	Bonificaciones a estaciones de servicio	No corresponde
2.20	Tasas e impuestos	(2.20.1) + (2.20.2) + (2.20.3) + (2.20.4)
2.20.1	Tasa de inflamables de la IMM	Tasa vigente (1,00%) sobre el valor de la carga
2.20.2	Impuesto Específico Interno (IMESI)	No corresponde
2.20.3	Impuesto al Valor Agregado (IVA)	Valor vigente fijado por el Poder Ejecutivo (22,00%)
2.20.4	Tasa de control del marco regulatorio de energía y agua (URSEA)	0,20% del precio de venta sin IMESI ni IVA
2.21	<b>Paridad consumidor final con impuestos en \$/m3</b>	<b>[(2.16) + (2.17) + (2.18) + (2.19) + (2.20)]</b>

(#) Margen bruto de comercialización de importación no aplica según lo indicado en punto 2.7 de la metodología.

(\*) TRP corresponde a la Tasa de Riesgo País. Se mantuvo en 5% debido a la gran volatilidad actualmente existente en el mercado



Tabla A - 4 Componentes del precio de paridad de importación para supergás y propano industrial

Punto	Concepto	Descripción
2.1	Precio FOB ajustado	(2.1.1) + (2.1.2)
2.1.1	Precio FOB en mercado de referencia	Mont Belvieu, Texas, Estados Unidos
2.1.2	Ajuste de calidad	No corresponde
2.1.3	Recargo por Terminalling	Terminales de carga y descarga de Houston y Galena Park
2.2.2	Flete	Valor según polinomio con tarifas de mercado
2.3	Seguro	0,0816% sobre (2.1) + (2.2.2)
2.4	<b>Costo CIF</b>	<b>(2.1) + (2.2.2) + (2.3)</b>
2.5	Costos adicionales de transporte	(2.5.3)
2.5.1	Alije	No corresponde
2.5.2	Multas y demoras	No corresponde
2.5.3	Mermas de transporte	0,50% sobre el costo CIF (2.4)
2.6	Impuesto a la Compra de Moneda Extranjera (ICOME)	No aplica
2.7	Margen bruto de comercialización de importación (#)	No aplica
2.8	Costos de internación	(2.8.1) + (2.8.2) + (2.8.3) + (2.8.4) + (2.8.5)
2.8.1	Proventos portuarios	Valor vigente fijado por la ANP (2,50 US\$/ton)
2.8.2	Tasas consulares	Tasa vigente (2,00%) sobre el costo CIF (2.4)
2.8.3	Comisión BROU	Tasa vigente (0,00%) sobre el costo CIF (2.4)
2.8.4	Costos financieros por adelanto de impuestos a la importación (*)	Tasa LIBOR a 6 meses + TRP (5,00%) por 60 días sobre IVA a las importaciones (22,00%) del punto (2.4)
2.8.5	Otros costos de internación	Valor estimado en U\$S 650 por despacho
2.9	<b>Costo CIF internado</b>	<b>(2.4) + (2.5) + (2.6) + (2.7) + (2.8)</b>

2.10	Costo de almacenaje en La Teja	Valor fijo calculado por la URSEA
2.11	Servicios del poliducto y costos de almacenaje en La Tablada	Valor fijo calculado por la URSEA
2.12	Costos financieros por mantenimiento de inventarios	Tasa LIBOR a 6 meses + 5,00% por 60 días sobre el costo CIF internado (2.9) excepto el punto (2.8.4)
2.13	Costos financieros por adelanto de impuestos a las ventas (*)	Tasa LIBOR a 6 meses + TRP (5,00%) por 60 días sobre anticipo de IVA a las ventas (1,00%) del punto (2.4)
2.14	<b>Paridad de importación ex planta de distribución mayorista en US\$/ton</b>	<b>(2.8) + (2.9) + (2.10) + (2.11) + (2.12) + (2.13)</b>
2.15	Tipo de cambio interbancario vendedor promedio mensual	Interbancario vendedor publicado por el BCU
2.16	<b>Paridad de importación ex planta de distribución mayorista en \$/ton</b>	<b>(2.14) x (2.15)</b>
2.17	Flete desde La Tablada hasta las estaciones de servicio	No corresponde
2.18	Margen de comercialización de distribuidores	Valor vigente establecido por ANCAP
2.19	Bonificaciones a estaciones de servicio	No corresponde
2.20	Tasas e impuestos	(2.20.1) + (2.20.2) + (2.20.3) + (2.20.4)
2.20.1	Tasa de inflamables de la IMM	Tasa vigente (1,00%) sobre el valor de la carga
2.20.2	Impuesto Específico Interno (IMESI)	No corresponde
2.20.3	Impuesto al Valor Agregado (IVA)	Valor vigente fijado por el Poder Ejecutivo (22,00%)
2.20.4	Tasa de control del marco regulatorio de energía y agua (URSEA)	0,20% del precio de venta sin IMESI ni IVA
2.21	<b>Paridad en surtidor con impuestos en \$/kg para supergás y \$/ton para propano industrial</b>	<b>[(2.16) + (2.17) + (2.18) + (2.19) + (2.20)] / 1.000] para supergás y [(2.16) + (2.17) + (2.18) + (2.19) + (2.20)] para propano industrial</b>

(#) Margen bruto de comercialización de importación no aplica según lo indicado en punto 2.7 de la metodología.

(\*) TRP corresponde a la Tasa de Riesgo País. Se mantuvo en 5% debido a la gran volatilidad actualmente existente en el mercado

**Tabla A - 5 Costos de alije**

Concepto	Unidad	Producto					
		Gasolina			Queroseno	Gas oil	Fuel oil
		Premium 97 SP	Súper 95 SP	Especial 87 SP			
Buque madre	tm	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	50.000
Densidad		0,7313	0,7313	0,7313	0,8076	0,8762	0,9965
Total carga	M3	41.000	41.000	41.000	37.100	34.200	50.200
Ingreso a La Teja	M3	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	19.000
Volumen a alijar	M3	26.000	26.000	26.000	22.100	19.200	31.200
Costo alijador (*)	US\$/m3	10,40	10,40	10,40	10,40	10,30	10,50
Costo total alijos	US\$/m3	270.400	270.400	270.400	229.840	197.760	327.600
<b>Costo unitario</b>	<b>US\$/m3</b>	<b>6,60</b>	<b>6,60</b>	<b>6,60</b>	<b>6,20</b>	<b>5,80</b>	<b>6,60</b>

(\*) Los valores de los costos de los alijadores fueron actualizados de acuerdo a tarifas de mercado internacional

**Tabla A - 6 Multas y demoras**

Concepto	Unidad	Producto					
		Gasolina			Queroseno	Gas oil	Fuel oil
		Premium 97 SP	Super 95 SP	Especial 87 SP			
Buque alijador	M3	6.800	6.800	6.800	6.800	6.800	7.800
Volumen a alijar	M3	26.000	26.000	26.000	22.100	19.200	31.200
Número de alijos		4	4	4	4	3	4
<b>Tiempos de operación</b>							
<i>1ra. carga alijador</i>	horas	14	14	14	14	14	16
Volumen a alijar remanente	M3	12.400	12.400	12.400	8.500	5.600	23.400
Traslado a puerto	horas	4	4	4	4	4	4
Descarga de alijadores	horas	14	14	14	14	14	16
Traslado a zona alfa	horas	4	4	4	4	4	4
<i>2da. carga alijador</i>	horas	14	14	14	14	14	16
Volumen a alijar remanente	M3	---	---	---	---	---	15.600
Traslado a puerto	horas						4
Descarga de alijadores	horas						16
Traslado a zona alfa	horas						4
<i>3ra. carga alijador</i>	horas						16
Volumen a alijar remanente	M3						7.800
Traslado a puerto	horas						4
Descarga de alijadores	horas						16
Traslado a zona alfa	horas						4
<i>4ta. Carga alijador</i>	horas						16
Volumen a alijar remanente	M3						----
	horas	4	4	4	4	4	4

Traslado de buque madre a puerto							
Descarga buque madre	horas	25	25	25	25	25	33
Demora sub total	horas	79	79	79	79	79	173
No computable	horas	42	42	42	42	42	42
Demora total	horas	37	37	37	37	37	131
Costo demora base WS (*)	US\$/día	6.600	6.600	6.600	6.600	6.600	11.750
			10.175	10.175	10.175	64.13	
Total demora (**)	US\$	10.175	510.175	5			
<b>Costo unitario base</b>	<b>US\$/m3</b>	<b>0,248</b>	<b>0,248</b>	<b>0,248</b>	<b>0,274</b>	<b>0,297</b>	<b>1,278</b>
<b>Ajuste Flete WS (***)</b>	<b>%</b>	<b>WS mes</b>	<b>WS mes</b>	<b>WS mes</b>	<b>WS mes</b>	<b>WS mes</b>	<b>WS mes</b>

Para los productos limpios: Gasolinas, Queroseno y Gas Oil, la logística de descarga prevista para el cálculo de demoras consiste en la carga simultánea de dos buques alijadores con capacidad de 6.800 m<sup>3</sup> cada uno desde el buque madre y la descarga en muelles de La Teja también simultánea. Los mismos buques vuelven a alijar el buque madre e ingresa primero éste a descargar al muelle. En el caso del Gas Oil, vuelve un solo buque alijador ya que están previstos 3 alijos. Se estima que el tiempo de traslado entre el buque madre y los muelles de descarga es de 4 horas y los tiempos de carga y descarga de los buques alijadores es de 14 horas. Para el Fuel Oil, se prevé que los alijos se realizarán con un solo buque de 7.800 m<sup>3</sup> de capacidad y los tiempos de carga y descarga se estiman en 16 horas.

(\*) Corresponde a la tarifa base de demora informada por Worldscale, según el tamaño de la nave. Worldscale calcula esta tarifa anualmente.

(\*\*) Corresponde a la demora total calculada con la tarifa base de Worldscale.

(\*\*\*) El costo total unitario US\$/m<sup>3</sup> se calcula corrigiendo el costo unitario base por la tarifa de flete marítimo expresada en % WS, según lo indicado en 2.1.1 y 2.1.2. De esta forma el costo total unitario se actualiza mensualmente.

Tabla A - 7 Densidad (kg/lit)

Producto	Densidad	
	API (1)	kg/lit
Gasolina Premium 97 SP	62	0,7313
Gasolina Super 95 SP	62	0,7313
Gasolina Especial 87 SP	62	0,7313
Queroseno	37-51	0,8076 (2)
Gas oil	30	0,8762
Fuel oil	10,5	0,9965
Supergás	n.c.	0,5576
Propano	n.c.	0,5077

Fuente: *Methodology and Specifications Guide – Petroleum y gas liquids: US, Cribbean and Latin America*, Platts, October 2008.

(1) *American Petroleum Institute* (API) es una unidad de densidad y puede ser convertida en densidad medida en kg/lit con la siguiente formula: Densidad (kg/lit) =  $[141,5 / (API + 131,5)]$

(2) Se tomó el promedio de los valores citados.