

Informe Respuesta ANCAP a consulta Pública URSEA
Metodología para la determinación de los precios de paridad
de importación de productos derivados del petróleo
Setiembre 2020

Introducción

El presente documento de respuesta se ha organizado respetando el orden del informe puesto a consulta pública a efectos de facilitar su análisis y comprensión.

Cabe destacar que, siendo la metodología presentada por URSEA muy general, no aportando información concisa en algunos aspectos que resultan relevantes al momento de valorizar los mismos, esta respuesta puede también resultar limitada, por lo que se adjunta al presente un informe detallado del análisis de costos de toda la cadena de abastecimiento de combustibles al país que ha realizado ANCAP, asistido por un consultor internacional experto en la materia.¹ El mismo se denomina: Informe Revisión precios eficientes Salida de Planta ANCAP, Setiembre 2020, de ahora en más Informe ANCAP.

¹ Ing. Carlos Zegers. Consultor con experiencia en los mercados de petróleo y gas. En particular, ha realizado trabajos similares sobre paridad de importación de derivados del petróleo:

- CNE (Comisión de Energía), Chile: 2018,2014,2013,2012,2011,2009 y 2005
- ITOCHU, Argentina: 2013
- Ministerio de Energía de Chile: 2010
- URSEA, Uruguay: 2008

Contenido

Introducción	1
Respuesta ANCAP a Consulta Pública Nro. 43	3
Parte- Introducción URSEA	3
Parte I – Precios FOB y ajustes de calidad	3
Gasolinas	3
Gas Oil.....	4
Fuel Oil.....	4
Parte II – Fletes internacionales, costos adicionales marítimos y de internación	4
Fletes internacionales.....	5
Productos limpios.....	5
Productos sucios.....	5
Gas licuado/Propano	5
Costos adicionales marítimos	6
Alijos	6
Multas y demoras	6
Costos de internación	6
Costos del muelle de La Teja	6
Parte III-Actividades en tierra, desde muelle hasta salida de plantas de distribución primaria.....	7
Costo de Almacenaje operativo, recepción y despacho.....	7
Margen del importador	7
Costos de transporte a plantas de despacho.....	8
Costos financieros por mantenimiento de inventarios operativos	8
Precio de Paridad ex planta de distribución mayorista de productos puros	9
Costo de mezcla con biocombustibles	9
Costos asociados al requerimiento de seguridad de suministro	10
Parte IV- Impuestos, tasas y otros gravámenes.....	10
Adicionales.....	11

Respuesta ANCAP a Consulta Pública Nro. 43

Parte- Introducción URSEA

Si bien no es objeto de esta consulta, se entiende conveniente precisar que en esta sección, donde se expresa que: “Corresponde destacar que, de acuerdo a lo establecido en la mencionada Ley 19.889, los precios máximos al consumidor final de los derivados del petróleo son fijados por el Poder Ejecutivo.”, debe decir que “ los precios máximos al consumidor final de los derivados del petróleo son *aprobados* por el Poder Ejecutivo.

Parte I – Precios FOB y ajustes de calidad

Se hace referencia al Informe ANCAP, donde se encuentra las fuentes de datos y las fórmulas de cálculo de los ítems incluidos en la metodología de paridad de importación. Dentro del mismo se detallan los indicadores de precios FOB recomendados y los ajustes de calidad.

Gasolinas

Respecto a los indicadores empleados, para componer los precios FOB de las gasolinas Súper y Premium, según las calidades comercializadas por ANCAP en el mercado uruguayo, son aquellas cuyo índice de octano resultan luego de agregar 10% de etanol. Se considera que las calidades deberían ser las resultantes de agregar 5%, tal lo mandado por Decreto 241/020 y manifestado por URSEA en la página 15 de su informe. Por lo tanto, las mezclas consideradas no tienen en cuenta el criterio propuesto y deben ser corregidas.

Del análisis del documento, no se desprende la especificación de la localización de los indicadores referencia en Costa del Golfo: Colonial Pipeline o Waterborne. Adicionalmente no se indica los descuentos necesarios relativos a la inclusión de Biocombustibles (RVO).

Es de señalar que para el caso de la Gasolina Premium se omite en el informe el porcentaje de Gasolina Convencional Premium 93, por lo que se asume que dicho valor corresponde a la diferencia respecto al 100% con la Gasolina Convencional Regular 87.

Tomando como índice de octano para el etanol 113.5 y corrigiendo las mezclas propuestas a un contenido de 5% de alcohol, a la vez que se mantienen las proporciones de los componentes fósiles de la propuesta URSEA, los índices de octano no alcanzan el mínimo especificado, resultando en un valor de 88.5 para la Súper y 90.5 para la Premium.

Por lo tanto, las fórmulas adecuadas para representar las calidades de las Gasolina Súper y Premium son las indicadas en la Tabla 5 – Corrección de octano de gasolinas CBOB, del documento adjunto presentado por ANCAP.

Con referencia al cálculo de ajuste de calidad por tensión de Vapor, no corresponde crédito por tensión de vapor de etanol ya que se trata de la especificación final.

Gas Oil

No se especifica la localización de los indicadores referencia: Colonial Pipeline o Waterborne. No se especifica los descuentos necesarios relativos a la inclusión de Biocombustibles (RVO). Para los ajustes relativos a la calidad se recomienda remitirse al Informe adjunto presentado por ANCAP en el ítem Ajuste de Calidad, dentro del análisis Precio FOB ajustado Gas oil

Fuel Oil

Las calidades de Fuel Oil que ANCAP comercializa en el mercado Interno son:

- Fuel Oil Pesado
- Fuel Oil Medio

Recientemente se han ajustado las especificaciones del contenido máximo de Azufre en dichos productos, siendo actualmente 1 % de azufre.

Para el cálculo del PPI hay indicadores a nivel internacional que representan adecuadamente al Fuel Oil Pesado de 1% de azufre, por lo que no consideramos adecuado calcular dicho precio como una mezcla de Fuel Oils de 0.5 % y 3% de azufre.

Es de destacar que este último (3% de azufre) prácticamente no tiene mercado como energético y se comercializa como carga para unidades de Delayed Coker.

Por lo tanto, se entiende que la forma más apropiada para representar dichos productos es la detallada en el Informe adjunto. De no contarse con cotización de fuel oil 1%S, entonces es preferible usar solamente el indicador 0,5%S.

Por mayor detalle respecto a los criterios y análisis realizados, remitirse al ítem Análisis Precios CIF internado, Precio FOB ajustado fuel oil, en el Informe ANCAP.

Parte II – Fletes internacionales, costos adicionales marítimos y de internación

Se hace referencia al Informe ANCAP, donde se encuentra las fuentes de datos y las fórmulas de cálculo de los ítems incluidos en la metodología de paridad de importación. Dentro del mismo se detallan los cálculos de fletes internacionales recomendados, así como los costos adicionales marítimos y de internación.

Fletes internacionales

Productos limpios

La tarifa publicada por Argus incluye puertos de carga no especificados en origen y puertos no especificados en destino. La propuesta de ANCAP es:

- Definir puerto de origen en USGC y puerto destino Montevideo.
- Utilizar el porcentaje de Worldscale publicado por Platts para la ruta USGC – Brasil. Platts informa mismo Worldscale para las entregas en Sud América (Norte de Brasil, Brasil y Argentina) y las rutas son lo suficientemente líquidas
- Aplicar dicho porcentaje a la ruta específica (puerto de origen en USGC y puerto destino Montevideo)

En caso de no estar publicado el porcentaje Worldscale, inferirlo en base a la tarifa base utilizada por Argus.

Productos sucios

La metodología propuesta es la disponible ya que no hay publicaciones para la ruta específica. Sin embargo, el hecho de desviar un buque de una ruta líquida hacia Sud América implica un lucro cesante para el Armador, el cual está evaluado en un sobre costo de 22% sobre precio del flete.

Gas licuado/Propano

Para el cálculo de fletes de gas licuado, se concuerda en la metodología de estimación del costo del viaje de suministro desde USGC a Montevideo y su vuelta a USGC en lastre. Sin embargo se realizan las siguientes precisiones:

- El suministro real de gas licuado y propano se realiza mediante esquema Buque Storage y Buque alijador desde mayo hasta agosto inclusive. Esta logística debe ser calculada con el mismo criterio que el presentado en el informe URSEA para ambos buques.
- El resto del año se realiza con esquema carga en USGC y descarga en Montevideo y posicionamiento en lastre en su punto de origen.
- Se considera que la parcela de transporte más adecuada es 5000 metros cúbicos
- El informe URSEA no hace referencia a fuente de dato de la tarifa de arriendo diaria
- No se comprende la relación de precios de fuel oil Nro. 6.
- No se informa la fuente del precio del combustible bunker (IFO y MGO).

Costos adicionales marítimos

Alijos

A los efectos de estimar un valor de alijos basado en el mercado internacional, se estimó el costo de posicionamiento de un buque desde Caribe/USGC hacia Montevideo y posterior retorno, basándose en la tarifa de arriendo diario y consumo de combustible (similar al cálculo del flete de gas licuado/propano).

En el caso del buque de Bandera Nacional, que actualmente está dedicado a transporte de producto sucio, se tomará en cuenta cotizaciones concretas para estimar el costo de alijo.

Multas y demoras

Los costos provenientes de sobre estadías de buques oceánicos se deben a la operación de alijo pero tomando en cuenta tiempos realistas de operación, que incluyen mal tiempo en zona.

Costos de internación

Los costos de internación están compuestos de:

- Proventos portuarios (información de ANP).
- Tasa Consular (5%) sobre el producto DAP (incluye costos de alijos).
- Costo financiero de adelanto a los impuestos de importación: en este caso el IVA para lo cual se considera el Decreto 220/998 donde el anticipo de IVA es de 22% más 10%. El plazo de recupero de los impuestos se considera 60 días. La tasa de interés en la tasa calculada para todas las evaluaciones y tiene que ver con las alternativas de financiamiento.
- Otros costos de internación (surveyor en origen y destino, costo de despachos de aduana, adición de colorante y aditivo multifuncional).

Costos del muelle de La Teja

Para dar independencia a este concepto y no basarse en datos ANCAP se sugiere utilizar las tarifas publicadas en ANP, tal como se desarrolla en el Informe ANCAP en la sección: *Costos Logísticos-Muelle La Teja*.

Parte III-Actividades en tierra, desde muelle hasta salida de plantas de distribución primaria

Costo de Almacenaje operativo, recepción y despacho

Se comparte la metodología para la evaluación de estos costos en función de valores de inversión de infraestructura de almacenaje y complementarios, considerando una vida útil de 20 años.

Dado que no se explicita aquí cuál tasa de rentabilidad se propone utilizar ni la infraestructura seleccionada para cumplir con la operativa y sus costos asociados, resulta imposible expresarse al respecto. De todos modos, se podrá encontrar en documento adjunto, sección Análisis de costos de recepción, almacenaje, movimiento y despacho desde plantas de distribución, propuesta metodológica de ANCAP con consideraciones conceptuales y bibliográficas

El modelo teórico toma las siguientes variables para el cálculo de tarifa de almacenaje:

- Niveles de inventarios relativos a la demanda expresada en días, con los criterios mencionados en el Informe ANCAP. Este punto está vinculado con el costo financiero de mantenimiento de inventarios, y se detalla en dicho ítem los criterios para niveles de inventarios asumidos.
- Factor de ocupación (para cada tipo de inventario)
- Valuación independiente de activos logísticos.
- Costos Operativos y de Mantenimiento (2% sobre la inversión)
- Tasa de descuento.
- Ventas anuales por producto.

Margen del importador

En el entendido de que el margen al que se hace mención es el establecido en el Decreto N° 241/020 como el margen de comercialización de un importador teórico, destacamos los siguientes comentarios y profundizamos en el documento adjunto en el punto *Margen de comercialización del Importado Teórico*.

Como se menciona en el documento, dicho margen reconoce la actividad económica de comercialización mayorista de derivados en el mercado. Esta actividad requiere adquirir productos con alta volatilidad de precios y su posterior venta en el mercado local, en condiciones reguladas.

La actividad de “comercialización mayorista” implica la disposición intensiva de capital en una actividad con riesgo y por ende la remuneración en porcentaje (%) respecto del capital, independiente del volumen (m3) o tipo de producto.

En base a referencias bibliográficas² se entiende que dicho margen debe ser expresado como un porcentaje de precio CIF y dichos referencias internacionales ascienden al 5% de dicho

² Referencias bibliográficas en Informe ANCAP

monto, por lo que ANCAP sugiere tomar el tope del valor sugerido por el Decreto N° 241/020, siendo éste del 2%.

Costos de transporte a plantas de despacho

Como se menciona en Documento adjunto, ANCAP emplea distintos medios de transporte para abastecer las Plantas de Distribución. El cálculo de costo ponderado presentado se basa en los despachos históricos de cada planta. De lo anterior se desprende que los distintos medios de transporte (y su costo) ponderan de acuerdo a las ventas de cada Planta.

En la idealización teórica de suministrar todas las Plantas mediante flete carretero (manteniendo únicamente el uso del poliducto que opera entre La Teja y La Tablada), se debería definir cuál es la tarifa del transporte terrestre con camiones cisterna, ponderado en los volúmenes transportados. ANCAP pone a disposición el pliego tarifario vigente (información pública).

Costos financieros por mantenimiento de inventarios operativos

Conceptualmente los costos financieros en los que incurre un importador, son aquellos comprendidos entre que realiza la compra y la venta a nivel minorista, incluyendo días de créditos a cliente. Este criterio es concordante con lo establecido en la metodología URSEA 2017³, vigente actualmente y citada a continuación:

“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 les otorga a los distribuidores de combustibles. Dicho período se estima en 60 días”.

En la propuesta presentada en consulta pública, URSEA, cambia el criterio vigente y propone un período de 45 días además de quitar la financiación a clientes, sin explicar qué cambios han sucedido en el mercado para sustentar dichas modificaciones.

Un cambio de esta naturaleza (días de financiación a clientes), eventualmente obligaría a ANCAP a revisar sus políticas de créditos a éstos.

En relación al costo total propuesto, y en particular al componente *b)* correspondiente a días adicionales de inventario por requerimiento de seguridad de suministro, **no se comparte el criterio de asignar 10 días a inventarios de seguridad.**

Según lo detallado en el Informe ANCAP adjunto, bajo la sección *Niveles de Inventario*, internacionalmente se recomienda mantener 61 días de inventarios (de crudo y/o derivados)

³ METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LOS PRECIOS DE PARIDAD DE IMPORTACIÓN DE PRODUCTOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO- Diciembre 2017

cuando existe operaciones de refinación propia, o 90 días cuando se realiza importación exclusiva de derivados.

ANCAP a lo largo del tiempo sostiene inventarios de seguridad, manteniendo un compromiso de eficiencia entre el nivel de garantía de suministro y los costos financieros asociados a inventarios. Como ejemplo en año 2019 tuvo 68 días promedio

Contar únicamente con 30 días de inventario compromete a niveles no aceptables (probabilidad de quiebre de suministro no aceptables) la seguridad de suministro del país. Los detalles relativos a la argumentación de este punto, así como referencias internacionales, se encuentran en el Informe adjunto ANCAP.

Al imponer el regulador o una autoridad superior un cambio en las políticas de inventarios de seguridad, ANCAP no podrá garantizar un suministro confiable y oportuno al país.

En relación a la tasa considerada de financiamiento propuesta en la nueva metodología URSEA, Libor a 6 meses + prima por riesgo país, es la opinión de ANCAP que no es una aproximación correcta al costo de capital por los argumentos expuestos en el Informe adjunto bajo la sección *Tasa de descuento*.

En líneas generales, la propuesta del regulador corresponde a tasas propias de mercados financieros, muy por debajo a las tasas de financiación nacional que accede ANCAP o cualquier actor del mercado.

No obstante, el costo de capital de una empresa es único y el mismo para todas sus operaciones ya sea de financiación de proyectos de inversión como para su operativa.

Eventualmente, de acuerdo a las condiciones de mercado, pueda ser conveniente o no, financiación mediante proveedores.

Precio de Paridad ex planta de distribución mayorista de productos puros

El costo de abastecimiento (precios salida de Planta ANCAP) es único. Se entiende que tanto el costo vinculado a infraestructura y capital bajo el nombre Inventario Operativo, e Inventario de Garantía de suministro, deben ser contemplados en el precio de paridad ex Planta mayorista.

Costo de mezcla con biocombustibles

En base a lo establecido en el Decreto N° 241/020 se deberá considerar como precio de Agro combustible el precio medio ponderado disponible en territorio nacional hasta tanto no se cuente con un precio de eficiencia.

En la medida que se reconocerá el mínimo exigible previsto en la Ley N° 18.195 de 14 de noviembre de 2007, la producción nacional de bioetanol a futuro será menor. Es por ello que la relación de producción Paysandú y Bella Unión, así como los costos cambiarán y no hace sentido relacionar el precio ponderado a la producción histórica.

Se propone que los PAC (precios de Agro Combustibles) se calculen tomando volúmenes de producción reales brindadas por ALUR.

Respecto al cálculo del Sobrecostos de Agro Combustible la ecuación de cálculo propuesta no representa la operación de mezcla ni es dimensionalmente correcta. Por lo tanto, se propone la siguiente ecuación como forma correcta de cálculo.

✓ $SAC = (x\% PAC + y\% PP1) - PP1$

✓ $PP2 = x\% PAC + y\% PP1$

- SAC = Sobrecostos de Agro Combustibles
- x% = porcentaje de mezcla de Agro Combustible
- y% = porcentaje de mezcla Combustible Fósil
- PAC= precio de Agro Combustibles según propuestos en el párrafo anterior
- PP1 = precio de paridad ex planta de distribución mayorista de combustible fósil
- PP2 = precio de paridad de combustible mezcla (fósil + agro combustible)

El costo financiero de mantenimiento de inventario de Bioetanol debe contemplar el costo del propio producto según origen y los plazos vinculados a las zafras.

Adicionalmente el movimiento de Bioetanol a las plantas de distribución (puntualmente el movimiento a planta Tablada y demás Plantas) debe ser tenido en cuenta.

Costos asociados al requerimiento de seguridad de suministro

En la definición RDT (Requerimiento de días totales), como se comentó en la sección Costos financieros por mantenimiento de inventarios operativos, fundamentando las razones por lo que se considera la propuesta de 30 días totales como plazo insuficiente.

Parte IV- Impuestos, tasas y otros gravámenes

La TI⁴ establece el pago a la IDM⁵ por contralor de las condiciones de seguridad y de circulación de los vehículos que transiten transportando productos inflamables y se calcula sobre la base del precio de venta de los combustibles para todos los productos que se despachan desde las Plantas de La Teja como de La Tablada, sin importar su destino. Es decir, es incorrecto que esta metodología solo aplique la TI a la carga de combustible con destino a las plantas de despacho del interior del país.

⁴ Tasa de seguridad y circulación de vehículos que transportan productos inflamables

⁵ IDM, Intendencia de Montevideo

Adicionales

No se especifica cuál va a ser la frecuencia de ajuste de tarifas, ni en referencia a qué período. Adicionalmente no se establece lineamientos sobre coberturas de riesgo, y por lo tanto no se incluyen los costos vinculados a su gestión: precio de petróleo crudo y dólar.