

O/H. 22210  
C11

42817

**Proyecto de Importación y Comercialización de  
Combustibles con destino al Sector Agropecuario**



**Líder de Proyecto:**

Cdor. Gustavo Adolfo Calleja

**Colaboradores:**

Ing. José Francisco Freda  
Lic. María del Carmen González  
Dr. Victoria Basz  
Lic. Sebastián Eloy Calleja

Buenos Aires, Enero/2001

## Índice

1. Análisis de las normas legales vigentes, nacionales y provinciales en áreas comerciales, aduaneras e impositivas, en materia de combustibles.....	3
2. Determinación de la demanda de combustibles con destino al agro, comercializado en la provincia de Entre Ríos.....	9
3. Determinación de la demanda de combustibles en zonas de influencia provincial .....	13
4. Estructuras operativas y comercial de las empresas de combustibles que desarrollaron actividades en la provincia .....	16
5. Análisis de la participación en el mercado de empresas sin bandera comercial (blancas).....	24
6. Análisis de las importaciones.....	25
7. Análisis de las posibilidades de importación directa por parte de la empresa provincial a crearse.....	33
8. Determinación de los precios y modalidades de venta al agro.....	45
9. Determinación de la modalidad jurídica más adecuada para la empresa comercializadora provincial .....	50
10. Estrategias de defensa jurídica y competencia comercial.....	54
Anexo I. Localización de puertos fluviales y marítimos de Buenos Aires y Mesopotamia.....	56
Anexo II.1. Estimaciones agrícolas de la Provincia de Entre Ríos de sus últimos cinco años, por cultivo (1995-2000) .....	57
Anexo II.2. Estimación de consumo de combustible según principales rubros productivos agropecuarios, Provincia de Entre Ríos .....	58
Anexo II.3. Consumo estacional de Gas Oil de la Provincia de Entre Ríos – Año 1999 .....	59
Anexo III. Detalle de las normas legales a cumplir para inscribir la empresa a crear en el Registro de Empresas Petroleras Sección Importadoras y Comercializadoras..	60

## **1. Análisis de las normas legales vigentes, nacionales y provinciales en áreas comerciales, aduaneras e impositivas, en materia de combustibles**

En materia de legislación específica, hasta la fecha y desde 1967, ha seguido vigente la Ley de Hidrocarburos N° 17.319, con las modificaciones que surgen de las Leyes N° 23.696 (de Reforma del Estado) y N° 24.145 (de Federalización del Subsuelo y Privatización de Y.P.F. S.A.) y de los llamados decretos desreguladores N° 1.055/89, N° 1.212./89 y N° 1.589/89. Se encuentran en estudio en el Congreso de la Nación varios proyectos tendientes a efectuarle modificaciones que, en mayor o menor grado, convalidarían las disposiciones de los citados decretos, y, en esencia pondrían fin a una situación jurídica que, cuanto menor, puede ser calificado como singular.

Impositivamente, rige la Ley N° 23.966 que establece y norma el Impuesto a la Transferencia de Combustibles y tienen especial importancia sus normas reglamentarias –decretos y resoluciones de la Secretaría de Energía de la Nación– tendientes a permitir una mayor competencia en el segmento comercializador. Sobre el mismo tema, existen proyectos en el Congreso Nacional.

El cambio de autoridades producido en la Secretaría de Energía, a mediados del 2000, y la reestructuración de la Administración Federal de Ingresos Públicos, provocan una situación de incertidumbre sobre aspectos que deberán estar incluidos en el presente estudio, que podrían llegar a modificar substancialmente tanto los análisis como las recomendaciones que puedan efectuarse. En cuanto a los proyectos legislativos, estimamos considerarlos en la medida que alguno de ellos comience a ser tratado, con posibilidades ciertas de ser aprobados y de darse esta circunstancia, sustituir o modificar las leyes vigentes.

La Ley N° 17.319 norma todos los aspectos del ciclo económico propio de las actividades hidrocarburíferas, a saber: exploración, explotación, transporte, comercialización, industrialización, importación, exportación,

concesiones de explotación, permisos de exploración, regalías, régimen impositivo, almacenaje, preservación del ambiente, explotación racional de los yacimientos, etc.

Cada uno de los aspectos comprendidos en la Ley de Hidrocarburos, tiene normas complementarias y reglamentarias: leyes, decretos y resoluciones emanadas de distintos ministerios, secretarías y organismos.

Teniendo en cuenta el objeto del estudio en trámite, solamente abordaremos los aspectos inherentes a la importación, comercialización, transporte, almacenaje e impositivos que afectan al sector. A tales fines, pasaremos a enumerar las normas –todas corresponden a la jurisdicción nacional– que a los mismos se refieren, desagregando los aspectos más importantes.

- Ley N° 17.319: de Hidrocarburos.
- Ley N° 13.660: de Seguridad de grandes instalaciones, contaminación y sistema de almacenamiento; tankaje (TK) (tanto la palabra como la abreviatura son propias de la terminología del sector); plantas de despacho.
- Ley N° 23.966: de Impuestos a la Transferencia de Combustibles (ITC). Define cuáles y de qué tipo son las empresas que pueden inscribirse en el registro de Empresas Petroleras, y las faculta a manejar el impuesto a la transferencia de combustibles.
- Decreto N° 1212 /89: complementa en Decreto N° 1.589/89 y desregula la refinación, transporte y comercialización de hidrocarburos; delimita los poderes de la Nación, Provincias y Municipios.
- Decreto. N° 1.305/98: reglamenta el Art. 2° del Capítulo 1 - Título III de la Ley N° 23.966. Establece que quienes importen combustibles y estén facultados a manejar el impuesto a la transferencia de combustibles, tienen un diferimiento en la tributación del impuesto. Estipula además las tramitaciones y

garantías necesarias para acceder a este tratamiento. Impone que otras empresas no comprendidas en el registro deberán ingresar la totalidad del I.T.C. al momento del despacho a plaza.

A las que se les permite diferir el ingreso del impuesto se las obliga a efectuar un depósito de garantía (carta de crédito / aval bancario / títulos de deuda pública).

- Resolución de la Secretaría de Energía SE N° 419/94: crea el Registro de Profesionales y Empresas Auditoras de Seguridad. Reglamentaria de la Ley 13.660 (de Seguridad).
- Resolución de la Secretaría de Energía SE N° 6/98: crea el Registro de Empresas Petroleras, es reglamentario del Decreto 1.305/98, y enumera los requisitos para la inscripción en el registro (capacidad técnica, patrimonio, solvencia financiera, capacidad de almacenaje).
- Resolución General de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) N° 844/00: crea Registro de Operadores de Productos Gravados Exentos por Destino – Art. 7 de la Ley N° 23.966.
- Resolución del Ministerio de Obras y Servicios Públicos N° 54/96: determina las especificaciones y calidad de los combustibles que se comercializan en el país, que deben ser concordantes con los productos que se importan.
- Resolución de la Secretaría de Energía N° SE N° 127/2000: fija las especificaciones técnicas del Diesel Oil Agro.

Como consecuencia de esta variada y profusa reglamentación, es posible sostener que es requisito ineludible para poder operar como comercializador de combustibles, tanto sea líquidos como gaseosos, el estar inscripto en el Registro de Empresas Petroleras de la Secretaría de Energía, actualmente Secretaría de Energía y Minería. Este registro se creó por la Resolución SE N° 349/93, fue ampliado por el Decreto N° 1.016/97 y modificado por la Resolución SE N° 419/98.

El mismo consta de dos secciones. La **Sección I** se refiere a los Responsables del Impuesto a la Transferencia de Combustibles (I.T.C.), reglamentando el Artículo 3° del Capítulo I - Título III de la Ley N° 23.966, mientras que la **Sección II** hace referencia a los No Responsables del ITC.

Para el caso en estudio, sólo sería posible competir comercialmente en el mercado, si la empresa que se crea estuviere inscrita en la Sección I al igual que el resto de los comercializadores del país, tales como ESSO, SHELL y REPSOL-YPF, por ejemplo. Ello es así porque la administración financiera del Impuesto a la Transferencia de Combustibles es, desde el punto de vista de la rentabilidad, determinante. En otras palabras, la incidencia financiera, que surge de tener almacenado el producto habiendo pagado el I.T.C., genera costos adicionales que descoloca a cualquier empresa.

Para obtener la calificación de Responsable del Impuesto a los Combustibles, se pueden recorrer dos caminos. Uno de ellos, como paso inicial, obliga a inscribirse en la Secretaría de Energía, cumpliendo con las normas que le dieron origen y, a continuación, registrarse en la Administración Federal de Ingresos Públicos (A.F.I.P), que es el organismo que otorga el Certificado de Agente de Retención del I.T.C, a posterior de la aprobación otorgada por la Secretaría de Energía.

A la Sección I pueden acceder las empresas: refinadoras de petróleo crudo, refinadoras de cortes, elaboradoras de solventes, productoras de gasolina, comercializadoras de combustibles e importadoras de productos gravados.

A la Sección II No responsables del Impuesto a la Transferencia de Combustibles, se puede acceder con sólo un trámite, a realizar en la Dirección Nacional al Combustibles. Esta sección no tiene interés para el presente análisis.

El segundo camino que puede seguir para arribar al mismo resultado consiste en inscribirse en el Registro de Importadoras y Comercializadoras de Combustibles, que está normado por el Decreto N° 1305/98 y por la

Resolución de la Secretaría de Energía N° 6/98. Los aspectos más importantes a cumplir están referidos a los siguientes conceptos: capacidad técnica (generalmente se sule con la asociación a alguna empresa importante del sector), patrimonio neto mínimo, solvencia financiera, determinado nivel volumétrico de importaciones en años anteriores, capacidad de almacenamiento y operativa y cumplimiento de las Normas de Seguridad y Medio Ambiente establecidas por la Resolución de la Secretaría de Energía SE N° 404/94.

Como es factible apreciar, este último camino es menos exigente que el anterior, ya que las normas que lo reglamentan tienen como finalidad tratar de promover un mayor nivel de competencia –a través del ingreso de nuevas empresas– en el mercado de comercialización de combustibles.

El Decreto 1.305/98 intenta proporcionar a las empresas importadoras herramientas que le permitan acceder a combustibles de importación con las mismas cargas impositivas que poseen las empresas refinadoras y comercializadoras cuando realizan idénticas operaciones.

Este decreto delega en la Secretaría de Energía el registro de estas empresas.

La Secretaría de Energía estableció los requisitos, buscando que la empresa que opere como importadora ingrese el I.T.C. en el tiempo y forma con que lo hacen las empresas petroleras comercializadoras.

Entre esos requisitos figura el haber importado un mínimo de 30.000 m<sup>3</sup> en los doce meses previos a su inscripción en el registro.

Esta decisión que implica para ese cargamento pagar por adelantado la totalidad del I.T.C., y que contradice el espíritu del Decreto 1305/98, puede ser salvada por la misma Secretaría de Energía con un acto administrativo propio, a requerimiento del interesado.

Por otra parte, la A.F.I.P. posee por el mismo Decreto 1.305/98 la garantía del cumplimiento de la obligación de pago del I.T.C. Esto es así por la exigencia dispuesta en el Artículo 16 que obliga a la empresa importadora a garantizar el monto del pago a cuenta adeudado, que puede ser a través de:

- a) Depósito de dinero en efectivo.
- b) Depósito de títulos de deuda pública nacional.
- c) Aval bancario.
- d) Carta de crédito irrevocable.

Por último, es importante señalar que todavía no se concretaron los anuncios formulado por la Secretaría de Energía en el primer semestre del año en curso, orientados para que cualquier importador pudiera disponer de tanques de almacenamiento y efectuar las importaciones en formas directa. Esta propuesta, a mi juicio, no es apoyada por las grandes empresas, a causa de que podrían verse afectadas económicamente.



## **2. Determinación de la demanda de combustibles con destino al agro, comercializado en la Provincia de Entre Ríos**

Del boletín del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación, correspondiente al año 1999, extrajeron los siguientes datos, aportados por la Dirección de Economía Agraria:

<b>CAMPAÑA 1999 / 2000</b>	
<b>CULTIVO</b>	<b>ÁREA A SEMBRAR EN HECTAREAS</b>
<b>Trigo</b>	287.300
<b>Lino</b>	59.700
<b>Maíz</b>	181.000
<b>Algodón</b>	1.450
<b>Sorgo</b>	59.000

Se obtuvieron, además, datos de los cultivos de la Provincia de Entre Ríos de los últimos cinco años.

También se elaboró en forma conjunta con el Servicio de Información Agroeconómica del Ministerio de la Producción, Desarrollo y Trabajo de la Provincia de Corrientes una tabla de estimaciones de consumo de combustibles por hectárea, según los principales rubros productivos.

De los mismos se deduce que el mayor consumo de gasoil de la campaña agrícola 1999 – 2000 de la Provincia de Entre Ríos lo tiene la producción de soja con 52.9 miles de m<sup>3</sup>. Le sigue el arroz con 35.7 miles de m<sup>3</sup>, y luego el trigo y el maíz con 29.2 y 23.7 miles de m<sup>3</sup>, respectivamente.

En cuanto al consumo por hectárea, el mayor le corresponde al arroz, con una media de 350 litros, mientras que el promedio de toda la actividad se encuentra en los 136 litros, y el promedio de las ocho actividades principales en 142,4 litros.

Es por esta razón que el mayor peso del gasoil en el costo de producción le corresponda al arroz, donde aproximadamente 200 litros por hectárea corresponde a bombeo de agua para los cultivos (aprox. 20 mil m<sup>3</sup> / año).

Para información detallada, consultar Anexos 2.1 y 2.2.

Del boletín de ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores), correspondiente al año 1999, se obtiene la siguiente información.

<b>PROVINCIA DE ENTRE RÍOS</b>	
<b>POBLACIÓN: 1.096.121 habitantes</b>	
<b>VEHÍCULOS</b>	<b>CANTIDAD (UNIDADES)</b>
Automotores	112.580
Transporte Cargas	62.612
Transporte de Pasajeros	604

De los boletines de la Secretaría de Energía – Ministerio de Economía, correspondiente a los años 1997, 1998, y 1999, es posible extraer los consumos totales de Gas Oil en la Provincia de Entre Ríos, como también en las dos provincias limítrofes (Buenos Aires y Santa Fe).

Provincia de Entre Ríos:

<b>PROVINCIA DE ENTRE RÍOS</b>		
<b>Año</b>	<b>Consumo Gas Oil m<sup>3</sup></b>	<b>Desvío respecto 1997</b>
1997	447.359	-----
1998	416.656	- 6,5%
1999	385.917	- 13,8%
Promedio	416.600	- 6,9%

Provincias de Buenos Aires y Santa Fe (Año 1999):

Buenos Aires	4.505.235 m <sup>3</sup>
Santa Fe	1.330.977 m <sup>3</sup>

Considerando en función de los datos del Ministerio de Agricultura que el 50,5% del Gas Oil que se consume en la provincia tiene como destino al agro y al transporte agrícola, tendríamos un requerimiento directo de aproximadamente 210.400 m<sup>3</sup> / año, con una estacionalidad como lo que se muestra en los gráficos adjuntos (consultar Anexo 2.3).

Este volumen es coincidente con el obtenido en función de las informaciones del Ministerio de la Producción, Desarrollo y Trabajo, que obran en los Anexos 2.1 y 2.2, y que dan por resultado un consumo de Gas Oil en la campaña 99/00 de 182.400 m<sup>3</sup>, a lo que habría que adicionar el consumo del transporte de carga destinado a la actividad agropecuaria.

Partiendo de los datos de ADEFA, respecto del parque automotor de carga 62.612 vehículos, en el que el 25% está dedicado al transporte de productos agrícolas (1565 unidades) y el otro 75% al transporte de carga general.

Considerando un desplazamiento medio de 10.000 km / año y un consumo de 18 litros / 100 km, el consumo total estimado sería del orden de los 28.170 m<sup>3</sup> año, con lo que tendríamos un total estimado de 210.170 m<sup>3</sup> año de Gas Oil que en la Provincia de Entre Ríos se destinan al sector agrario.

El resto del consumo, es decir 206.000 m<sup>3</sup>, corresponde al consumo de transporte de carga general, transporte de pasajeros, uso en industria, generación térmica, otros.

A esos consumos le corresponden los siguientes porcentajes:

Agro	50,5%
Transporte de productos agrícolas	6,8%
Transporte de carga general	20,3%
Industria, Generación térmica, otros	21,8%
Transporte de pasajeros	0,6%

Este cuadro nos muestra la estructura de consumo de Gas Oil de la provincia. El peso principal se encuentra en el sector de la producción agropecuaria, que es en definitiva hacia donde apunta el presente informe, destinado a proveer a la provincia de la información necesaria para disminuir los costes de esta producción mediante la baja en el precio de este insumo primario.

Nótese que 210.170 m<sup>3</sup> / año a los precios actuales significan 106.1 millones de pesos, y que una reducción del 10% significaría para el sector un ahorro estimado de 10 millones de pesos / año.

Tomando en cuenta una pequeña penetración en los mercados de Buenos Aires y Santa Fe, menor al 2%, por ejemplo, se estaría en una demanda de Gas Oil de 310.000 m<sup>3</sup> año. Un volumen de esta magnitud, ya implica depósitos y logística de importancia, requiriendo de inversiones adicionales y de mayores demoras en los trabajos necesarios para la adecuación de puertos y depósitos.

### **3. Determinación de la Demanda de Combustibles en Zonas de Influencia Provincial**

Las zonas de influencias más marcadas y de fácil penetración son aquellas cercanas al ámbito geográfico donde existan depósitos provinciales de combustible, ya sea que pertenezcan al Estado Provincial o a determinadas instituciones que podrían integrar el capital social de una futura y eventual empresa comercializadora.

En este aspecto y teniendo en cuenta el plano de localización de puertos marítimos y fluviales, que se puede apreciar en el Anexo I, tenemos que todo el litoral de Buenos Aires, Santa Fe, Rosario, Arroyo Seco, Villa Constitución, San Nicolás, San Pedro, Baradero, Zarate y zonas aledañas, puede ser considerada como zona de influencia de los depósitos ubicados en La Paz e Ibicuy.

Atento a que la demanda de Gas Oil es fuertemente dependiente de su precio, es lógico considerar que con mejores precios, el volumen incremental de ventas y la amplitud de las zonas de influencia podrán tomar el tamaño que la oferta desee.

Los mercados de Buenos Aires y Santa Fe son casi doce veces mayores que el de Entre Ríos, por lo que el derivar sobrantes eventuales de importación, no representaría problemas, porque siendo el mercado de Gas Oil muy sensible al precio siempre existirá demanda en ese supuesto.

Lo que no es aconsejable es intentar tomar mercado en forma permanente, no porque no fuese posible –ya que como se señaló vía precios es factible-, sino por el tamaño de la empresa, especialmente por su estructura de activos fijos. En ese caso, los lugares físicos y la logística tenderían a complicarse.

A título de ejemplo, digamos que comercializar 17.500 m<sup>3</sup> de Gas Oil mensuales en dos centros, uno de 10.000 m<sup>3</sup> y otro de 7.500 m<sup>3</sup>, y

suponiendo veinte días de trabajo por mes, daría en el caso mayor 500 m<sup>3</sup> / día de venta. Esto requiere una carga de 25 camiones diarios, si suponemos una demora de 25 minutos por camión para su carga, trámites administrativos y pago, más 5 minutos de demora entre carga y carga, la planta estará trabajando 7 hora y media por día, en forma continua.

No existirían problemas en "La Paz", dado que la planta posee cuatro brazos de carga, pero deberían tomarse algunas previsiones –con sus consiguientes inversiones– en la adecuación del puerto de "Ibicuy" para dotarlo de los medios necesarios para este tipo de operatoria.

La determinación geográfica de áreas de influencia provincial pasa a ser una decisión arbitraria de quien la ejerza, pero podemos dar algunas pautas tenidas en cuenta para realizar la apreciación que se vuelca en el estudio.

Habida cuenta de los resultados que se volcarán en el apartado 7 del presente informe, sólo deberá tener influencia la Provincia de Entre Ríos en provincias limítrofes (Buenos Aires y Santa Fe) y limitado además en distancias no mayores de 200 km de los puertos de importación y almacenaje (Ibicuy y La Paz), ya que el costo del flete tiene un peso significativo en el costo final del producto.

Por otra parte, no podemos dejar de considerar que en Buenos Aires existen puertos y almacenaje de ESSO, RHASA, Vitol, en Campana. De igual forma en Santa Fe, en el Puerto de Rosario, se encuentran las instalaciones de REPSOL-YPF y REFISAN.

Dentro de esta zona de influencia, existe una superficie de 12 millones de hectáreas, y suponiendo que sólo el 40% está dedicada al agro, tendría 4.800.000 hectáreas que a un consumo promedio de 120 litros por hectárea, nos habla de una demanda potencial de 576.000 m<sup>3</sup> de Gas Oil por año, sobre un total de consumo, de ambas provincias, de 5.800.000 m<sup>3</sup> (aprox. 10%).

Esto nos indica que de existir sobrantes de importación que no quieran ser colocados en la Provincia de Entre Ríos o re-exportados, existe un mercado potencial cercano a los depósitos capaz de absorber los mismos (tener a bien consultar el Anexo 3).

#### **4. Estructuras operativas y comercial de las empresas de combustibles que desarrollan actividades en la Provincia**

En la actualidad, la Provincia de Entre Ríos está abastecida de Gas Oil, a través de distintas petroleras comercializadoras de combustibles que, con plantas de refinación, almacenaje y despacho, operan de la siguiente manera, en cuanto al origen de los respectivos productos se refiere:

<b>Ubicación</b>	<b>Operador</b>
La Plata	Repsol YPF
Dock Sud	Repsol YPF
Dock Sud	Dapsa
Dock Sud	Sol Petróleo
Dock Sud	Shell Capsa
Dock Sud	Blancas
Campana	Esso Sapa
Campana	Rhasa/Blancos
Zárate	Vitol/ Blancos

Las plantas, tanto en el área refinación, almacenaje y despacho, no operan al 100% de su capacidad. Pero, consultadas las empresas, ninguna de ellas estaría dispuesta efectuar servicios para terceros; argumentan consideraciones de orden técnico-operativo, aunque en realidad, lo que no desean es que pudiese aparecer otra actora en el mercado de combustibles.

Por tal razón se efectuó un análisis de la capacidad disponible existente en la provincia como puerto y/o depósito, como también de las posibilidades que a tales ubicaciones le correspondieran a Puerto Ibicuy y Puerto Márquez, los que se desarrollan a continuación.



#### 4.1. Planta de Almacenamiento y Despacho "Puerto Ibicuy"

Actualmente, cuenta con un muelle de madera el cual se encontrará apto para operar con buques petroleros de ultramar, una vez que se realicen las reparaciones necesarias debido a su estado de abandono.

También cuenta con dos tanques de 8.000 y 2.000 toneladas de capacidad respectivamente. Estos han sido inspeccionados por profesionales especialistas en instalaciones fijas para almacenamiento de combustible y es opinión de ellos la de recuperar ambos depósitos aún cuando queden por debajo de la nueva cota del puerto. Asimismo deberán construirse dos nuevos tanques de 12.500 m<sup>3</sup> cada uno para lograr, de esta manera, la capacidad mínima requerida.

El estado general del muelle es regular, deberán introducirse varias modificaciones para que pueda ser autorizado a operar como muelle petrolero, tanto en los aspectos de la logística portuaria como los relacionados con la seguridad, requisitos que no pueden soslayarse.

También deberán instalarse nuevas cañerías, desde el muelle a los respectivos tanques y desde estos a la isla de carga, con sus correspondientes sistemas de bombeo. Además será menester construir una playa de maniobras con suelo compactado, y una cinta asfáltica que permita operar camiones en días de lluvia.

Deberá asimismo construirse la obra civil mínima, indispensable para el desempeño del personal que ejercerá la seguridad y la operatividad de las instalaciones, como también el sistema contra incendio que exigen las normas vigentes en la materia.

Se deben instalar balanzas y sistemas de monitoreo para el control de carga de camiones.

Con este depósito se prevé satisfacer las necesidades de toda la zona sur de la provincia y, desde él, abastecer un segundo depósito de 12.000 m<sup>3</sup> ubicado en Puerto Márquez, La Paz desde donde se abastecería la zona Norte de la Provincia.

Las obras, instalaciones y equipamiento faltante, se detallan a continuación:

- Adecuación del muelle para permitir operar de G.P. (20.000 a 30.000 toneladas).
- Dragado de acceso al muelle.
- Defensa de tipo inflable en el muelle.
- Ensayos no destructivos para verificar el estado de los tanques existentes.
- Dolphines para amarrar barcos.
- Cercado perimetral.
- Sistema contra incendios.
- Instalación eléctrica anti-explosiva.
- Instalación de tanques adicionales.
- Oficinas de planta.
- Grupos sanitarios.
- Casetas de control y vigilancia.
- Sistema de iluminación.

Una estimación del costo que tendría la adecuación de este puerto para que pueda ser habilitado como puerto petrolero y con las características señaladas, estaría en el orden de los 2,5 millones de pesos, monto estimado en función de consultas realizadas a empresas de esta actividad.

4.2. *Planta de Almacenaje y Despacho Puerto Márquez. Río Paraná Km 757,5. La Paz. Provincia de Entre Ríos.*

**Instalaciones**

1. MUELLE

De hormigón armado con losa principal 50cm de espesor, cinco bitas de amarre en buen estado.

CALADO de 12 pies, que de acuerdo a consulta realizadas, por su ubicación respecto de la corriente no se embanca. No posee defensas modernas del tipo inflable, pero si cuenta con 58 postes de madera dura en buen estado.

Llegan al muelle 2 cañerías de 8" que terminen bridas también de 8". De allí a las barcasas se utilizan mangueras.

2. PLANTA ( Almacenamiento y despacho)

Es nuevo y sin uso, salvo cuatro tanques de almacenaje (Nº 1,2,3,4) ex SHELL acondicionados y cuatro nuevos construidos por la empresa FIMACO que son los de mayor capacidad.

CAPACIDAD TOTAL DE ALMACENAMIENTO DE COMBUSTIBLE 12.000 m<sup>3</sup>

Tanque	Capacidad	Marca
1	390 m <sup>3</sup>	SHELL
2	650 m <sup>3</sup>	SHELL
3	600 m <sup>3</sup>	SHELL
4	390 m <sup>3</sup>	SHELL
5	1.620 m <sup>3</sup>	FIMACO
6	1.620 m <sup>3</sup>	FIMACO
7	3.260 m <sup>3</sup>	FIMACO
8	3.260 m <sup>3</sup>	FIMACO
<b>Total</b>		<b>11.790 m<sup>3</sup></b>

Nota: Todos los tanques poseen piletas de depresión y vacío.

### 3. CARGADERO

- Cuatro Bocas de carga de 4" ( Fallan los brazos de carga), con sistemas de rociado superior de espuma y agua y rociadores en el piso que apuntan hacia las dos posiciones de carga (prevención de incendio)

Bombas de carga "BYRON JACKSON" con motor weg vertical antiexplosivo (EXD).

De los cuatro hay: Uno Para GASOIL de 125 m<sup>3</sup>/ hora

Tres Para Nafta de 85 m<sup>3</sup> / hora

### 4. CAÑERÍAS

- Sin Costura SCH30 y SCH40

Todos los recintos de tanques tienen drenaje de agua por una pileta con puerta deslizante y van al separador de A.P.I.

Todas poseen además conexión inferior para drenar agua.

CARGADEROS. Es de concepto moderno con seteadores de carga, los que controlan las válvulas de carga de corte automático.

El control de los 4 brazos (CAUDAL) se realiza por medidores axiales de turbinas marca DANIELS.

El cargadero posee un INTERLOOK que no permite la carga de camiones si éstos no están bien puestos a tierra.

### 5. SISTEMA CONTRA INCENDIO

Un Tanque de 1200 m<sup>3</sup> con indicador de nivel de agua.

Dos Bombas al pie del tanque: 1 DIESEL y 1 ELECTRICA.

Un Carro de líquido espumígeno para zona de carga.

Presión de agua 7 BARG.

Suministro de agua desde el muelle con una bomba "Kunz" de 50 m<sup>3</sup>/hora (impulsor sumergido).

## 6. OTRAS INSTALACIONES

Existen monitores en diversas posiciones Todo el sistema diseñado y provisto por TECIN ROSENBAVER.

Toda La Planta esta diseñada para ser comandada por una PC, que monitorea hasta el nivel de tanque (software: TAYLOR-MADE). Hay conexión con modem telefónico lo que permitiría monitorear la planta a distancia.

## 7. INSTALACIÓN ELÉCTRICA

Es mayoritariamente subterránea, en ductos plásticos. Toda la instalación eléctrica es APE (a prueba de explosión).

## 8. PREDIO

El predio es amplio y posee espacios para futuras ampliaciones en su capacidad de tanques. Es de fácil circulación y amplios accesos de camiones con playas de maniobras y estacionamientos muy cómodos sin tener otras referencias del predio por considerarlas innecesarias para esta reseña. Realizada por la firma BLC de Rosario hay manuales y planos, todo con Software AutoCad.

## 9. ADICIONAL

Costo: U\$\$ 5.000.000 (venta)

Costo: U\$\$ 5 / m<sup>3</sup> / mes (alquiler, incluye operación de planta U\$\$ 1,5 m<sup>3</sup> / mes)

Titulares de la concesión:

F. Rodríguez Martínez, V. Rodríguez Martínez y R. González.

Los aspectos que faltan adecuar, se detallan a continuación:

- 1) Dragado de acceso al muelle.
- 2) 1.000 metros de asfalto en el acceso vehicular a la planta.
- 3) Defensa del tipo inflable en el muelle.
- 4) Verificar con buzos las plantas del muelle (problemas del hormigón).

- 5) No hay bomba para ayudar a la descarga de las barcazas (hay 19 mts. de diferencia).
- 6) La disposición de cañerías no permite transvasar producto entre tanque por bombeo.
- 7) Faltan instalar brazos de carga en el cargadero.
- 8) Faltan hacer pruebas hidráulicas de tanques y calibración.
- 9) Falta pintura de tanques.
- 10) Sistema de carga con PCL y su lógica no está probada.
- 11) Mejorar el radio de giro para la entrada de camiones.

### **Transporte**

**Desde el país de origen a país destino en buques petroleros de ultramar. Desde puerto marítimo (Ibicuy) a depósito puerto fluvial (Márquez) en barcazas tanque.**

El transporte desde el país de origen al país de destino deberá realizarse en buques tanque de ultramar con capacidad de 30.000 toneladas y desde Puerto Ibicuy a Puerto Márquez será fluvial mediante barcazas tanques. Se opta por este medio teniendo en cuenta la gran capacidad de carga que tienen (5.000 m<sup>3</sup>), por ser considerablemente más económico que el transporte terrestre y por considerarlo de menor riesgo.

Conversaciones mantenidas con empresas dedicadas a este transporte nos ha permitido hacer las consideraciones siguientes:

El sistema de transporte se denomina "**sistema de barcazas por empuje para la navegación fluvial**". Se trata de dos barcazas empujadas por un remolcador con un radio de giro apta para operar hasta en Puerto Vilelas (Provincia de Chaco). Permiten transportar en conjunto 10.000 m<sup>3</sup> con un calado mínimo de 11 pies, lo que lo hace operable en las instalaciones de Puerto Márquez. Existen en plaza local varias empresas que prestan este tipo de servicio, con seguridad y confiabilidad.

Cada barcaza esta capacitada para operar con dos segregaciones mediante bombas impulsadas por motores diesel instalados en cada barcaza y confieren al sistema la posibilidad de transportar hasta cuatro clases de productos en forma totalmente separada.

Cumplen con las reglamentaciones de seguridad exigidas por las reglamentaciones vigentes.

**Distribución Por transporte terrestre desde plantas de almacenamiento hasta consumidores, abarcando toda la Provincia.**

La distribución desde planta a depósitos de consumidores y bocas de expendio se debería realizar por vía terrestre mediante camiones cisternas habilitados conforme a las normas de seguridad vigentes y a las exigencias que imponga el organismo de control, con una capacidad aproximada de 25.000 a 30.000 litros / camión (25 / 30 m<sup>3</sup>) de gasoil.

Este transporte puede ser fácilmente contratado o puede ser prestado con medios adquiridos en propiedad por las empresas comercializadoras, cooperativas o productores independientes.

## **5. Análisis de la participación en el mercado de empresas sin bandera comercial (blancas)**

Las empresas con banderas blancas que operan en la provincia, lo hacen con una provisión de Gas Oil no programada, lo que les produce en muchos casos, desabastecimiento por pequeños períodos, razón por la cual no son confiables como proveedores sistemáticos.

Cuando lo hacen, comercializan a precios inferiores a los de las principales empresas (REPSOL-YPF, SHELL, ESSO). Es por esta razón que subsisten, pero no son aconsejables como proveedores normales. Siendo otra desventaja la calidad del producto que varía de carga en carga. También en el aspecto del pago del producto, son considerados en el mercado como de alto riesgo, razón por la cual sólo se les vende de contado.

Es por ello que este tipo de empresas solo deberían tenerse en cuenta, de considerarse conveniente, comercializar algún sobrante a través de los mismos. Caso contrario se aconsejaría no tomarlos en consideración.

La capacidad de almacenaje que presenta este tipo de instalación es de alrededor de 20 m<sup>3</sup> para Gas Oil con un máximo de 30 m<sup>3</sup> en un solo caso.

Existen en toda la provincia 16 bocas de expendio de estas características, lo que hace que el volumen total capaz de almacenar es irrelevante respecto de los volúmenes de consumo provincial que se están considerando (370 m<sup>3</sup>).



## 6. Análisis de las importaciones

6.1 Las importaciones totales de Gas Oil (el estudio se vuelca hacia este derivado del petróleo, habida cuenta que es el más utilizado en las explotaciones agropecuarias), fueron extraídas de la documentación existente en el I.A.P.G. (Instituto Argentino del Petróleo y el Gas), y de los boletines estadísticos de la Secretaría de Energía de la Nación. De ello se deduce que en el año 1999 se importó un total de 1.177.674 m<sup>3</sup> por un monto de U\$S 129.98 millones. Lo que arrojó un precio promedio de U\$S 110.37 m<sup>3</sup> en condición C.I.F. Bs. As.

Los volúmenes y precios se distribuyeron de la siguiente forma:

Mes	Volumen m <sup>3</sup>	C.I.F. (U\$S)	Precio promedio U\$S / m <sup>3</sup>
Enero	96.047	9.673.800	100.72
Febrero	52.783	4.456.600	84.50
Marzo	111.212	10.157.200	91.33
Abril	118.361	12.104.700	102.27
Mayo	239.556	24.041.200	100.35
Junio	195.103	20.299.700	104.05
Julio	139.420	16.104.700	115.51
Agosto	62.619	6.993.600	111.68
Septiembre	66.814	9.015.900	134.94
Octubre	18.459	3.061.500	165.85
Noviembre	28.749	5.014.000	174.40
Diciembre	48.586	9.055.900	186.39
<b>Total</b>	<b>1.117.674</b>	<b>129.980.000</b>	<b>110.37</b>

Fuente: Secretaría de Energía – 1999.

Este cuadro nos muestra dos efectos importantes:

- 1) Los mayores volúmenes importados corresponden a la primavera y verano del hemisferio norte, que es cuando internacionalmente el precio del gasoil baja.
- 2) Se nota la fuerte influencia de la decisión de la O.P.E.P. (Organización de Países Exportadores de Petróleo) de subir el precio del petróleo crudo, adecuando la renta de los mismos a sus intereses económicos.

De todas formas, se desprende en primer instancia que las importaciones de Gas Oil cuando se hacen en el mercado spot, se deberán realizar mayoritariamente en primavera y verano del hemisferio norte, por razones de precio; lo que es contrapuesto a la demanda estacional de la provincia.

Se deberá, entonces, analizar el costo FOB de compra y los aspectos financieros derivados de almacenar grandes volúmenes de producto y adelantar el ingreso del ITC antes de que el mismo se comercialice.

Los datos obtenidos para las importaciones de los siete primeros meses del año 2000 son los siguientes:

Mes	Volumen m <sup>3</sup>	C.I.F. (US\$)	Precio promedio US\$ / m <sup>3</sup>
Enero	89.644	17.953.000	199.15
Febrero	19.016	3.880.000	204.04
Marzo	9.088	1.806.000	199.00
Abril	42.722	6.854.000	160.43
Mayo	53.451	12.125.000	226.84
Junio	10.000	2.160.000	216.00
Julio	130.768	25.189.000	192.62
<b>Total</b>	<b>354.389</b>	<b>69.867.000</b>	<b>196.98</b>

Fuente: Secretaría de Energía – 2000.

## 6.2 Importadores Independientes.

Durante el año 1999 estaban inscriptas y habilitadas para operar como importadores las siguientes empresas:

REPSOL-YPF

SHELL CAPSA

ESSO SAPA

EG3

Sol Petróleo

Destilería Argentina de Petróleo

RHASA

Interpetrol

Vitol

Cebra

Coastal

Pride

Veba Oil

Prac

Wicon

Comair

Petro Energy

Posteriormente, y como consecuencia de las fuertes subas de precios en el mercado internacional, y a las dificultades para operar en este mercado, -(presión ejercida en los precios por el cuasi monopolio de REPSOL-YPF)- dejaron de operar como importadoras la mayoría de las empresas, tal es el caso de Interpetrol y Petro Energy (Grupo Soldati).

Por diversas razones también lo hicieron Cebra, Coastal, Pride, Prac, Wicon, Comair.

En el año 2000 sólo quedaron operando las empresas petroleras refinadoras (REPSOL-YPF, ESSO, SHELL, DAPSA, Sol Petróleo) y un par de importadores

que traen combustible de países limítrofes por camión y por barcaza (Veba y Prac).

### 6.3 Investigación de realizar operaciones conjuntas entre la provincia y los importadores.

#### 6.3.1 Se analizó la posibilidad de llevar a cabo operaciones conjuntas utilizándose para ello la metodología de consulta directa a las gerencias comerciales de las mismas empresas importadoras.

A través de ellas obtendríamos una idea de la factibilidad de avanzar en este camino.

Se requirió: 1) Si la empresa estaría dispuesta a encarar operaciones conjuntas de importación con terceros.  
2) En caso afirmativo, qué requisitos se deberían cumplir.

En la casi totalidad de las empresas consultadas, la respuesta a la primera pregunta fue negativa. Entre las razones más explicitadas se encuentran:

- a) No estar dispuestos a que terceros se beneficien *Know How*, en materia de comercio exterior.
- b) Estiman que operatorias de este tipo les generarían más competencia en el mercado interno, y no desean ofrecer la posibilidad de pérdida de mercado.
- c) La generación de problemas logísticos, tanto en la carga a granel como en el menudeo.

#### 6.3.2 Posibilidad de tener una provisión volumétrica de Gas Oil asegurada.

En este punto, se repiten por parte de las empresas elaboradoras de Gas Oil, y las importadoras netas, consideraciones similares a las anteriores respecto del mercado interno.

Hay, pese a ello, un cierto grado de aceptación por parte de las petroleras pequeñas (DAPSA / RHASA / Vitol) a la posibilidad de acordar con la provincia "volúmenes mínimos" de importación asegurados, condicionados a la absorción total por parte de la provincia, pero a los valores C.I.F. que resulten de la disponibilidad del mercado mundial. Como condición ineludible exigen la más absoluta seguridad en cuanto al cobro de sus ventas.

No se asegura que el precio final resulte inferior al vigente en el mercado interno, es decir, se comparte el beneficio, pero también el riesgo.

En una primera evaluación de la propuesta, surge que estarían ofreciendo su conocimiento del mercado internacional y su gestión empresarial para que con un volumen mayor de producto a importar poder obtener mejores precios en dicho mercado.

También están ofreciendo la utilización de sus plantas para almacenaje y despacho, como forma de alquilar capacidad de tanque.

#### 6.4 Variaciones estacionales de consumo y precios en los mercados internacionales y su correlación con el consumo interno.

La estacionalidad a nivel mundial de los consumos de Gas Oil está influenciada fundamentalmente por su utilización como combustible de calefacción y transporte en los meses de invierno del hemisferio norte.

Nótese que la mayoría de los países desarrollados del mundo se ubican en dicho hemisferio, siendo además estos países los que más combustible requieren para satisfacer sus necesidades primarias. En el caso del Gas Oil son, además del transporte:

- 1) Calefacción y generación térmica, ya sea como producto limpio o bien mezclado con otros hidrocarburos y en distintas proporciones, según el requerimiento.

Téngase presente que los inviernos del hemisferio norte afectan a mucha mayor población que en el hemisferio sur y que, además, poseen mejor nivel de ingreso. Esto hace que los consumos se incrementen notablemente en esa época del año.

Esta situación es la que induce fuertemente a la suba del precio del Gas Oil en períodos invernales en ese hemisferio, y, por lo tanto, toda importación en el verano del hemisferio sur se hará sentir en el precio de este combustible.

- 2) Transporte. La utilización del Gas Oil en el transporte en el hemisferio norte tanto en invierno como en verano se mantiene, aunque se pueda visualizar una utilización algo superior en el período primavera verano por la incidencia de las tareas agrícolas y de cosecha. De todas formas, el parque de maquinarias y de transporte en esos países no marca una tendencia tan acentuada a la sustitución de Nafta por Gas Oil, como la que presenta nuestro país, siendo la causa principal la marcada menor diferencia de precio entre los citados combustibles.

Para la Argentina, por el contrario, los mayores consumos se concentran en Noviembre-Diciembre y Marzo-Mayo, por los mayores requerimientos del agro. De todas formas, tal como se muestran en el cuadro adjunto, los desvíos no son mayores respecto al promedio del 12%. Esto es así por el particular parque de vehículos de carga y transporte de pasajeros de nuestro país, volcado casi exclusivamente al Gas Oil como combustible.

**Ventas al Mercado Interno de Gas Oil (año: 1999)**

Total país

Total empresas

Total elaboración más importación

<b>Mes</b>	<b>Volumen m<sup>3</sup></b>	<b>Desvío % (respecto de la media anual)</b>
Enero	885.000	-9,3
Febrero	861.500	-11,7
Marzo	1.011.600	3,7
Abril	977.400	1,7
Mayo	1.010.300	3,5
Junio	991.500	1,6
Julio	960.100	-1,5
Agosto	986.500	1,1
Septiembre	973.600	-0,2
Octubre	981.000	0,1
Noviembre	1.024.000	5,0
Diciembre	1.045.600	7,0
<b>Promedio</b>	<b>975.700</b>	<b>---</b>

Fuente: Secretaría de Energía (1999).

**Conclusión.**

Existe una estacionalidad de precios del Gas Oil en el mercado internacional spot. Esta se genera exclusivamente por una razón de clima y de confort de los países desarrollados, ubicados en el hemisferio norte, quienes generan una mayor demanda de combustibles destinados a la calefacción. Estos ciclos de demanda hacen que los meses de Noviembre a Marzo el precio internacional del Gas Oil tienda a crecer en el hemisferio norte, arrastrando los precios del hemisferio sur. Es debido a ello que las importaciones argentinas se incrementan en el período Abril-Julio, a efectos de beneficiarse con la baja de precios que la estacionalidad produce

(tégase en cuenta que el período 1999/2000 fue atípico en materia de precios por el fuerte incremento generado por la O.P.E.P.).



## **7. Análisis de las posibilidades de importación directa por parte de la empresa provincial a crearse**

### **7.1 Requisitos legales a cumplir.**

Para poder importar derivados del petróleo al país es necesario que la persona física o jurídica, se encuentre inscripta en alguno de los dos registros que al respecto creara la Secretaría de Energía de la Nación.

Estos registros poseen distintos tipos de niveles de inscripción, y en cada uno de ellos se requieren determinados requisitos, ya sea que las empresas fuesen exclusivamente importadoras o que además también sean refinadoras y/o comercializadoras.

Simultáneamente, también están diferenciados aquellas empresas a las que se faculta a diferir el pago del impuesto a la transferencia de combustible de las que no pueden hacerlo.

Además, se deberá obtener la correspondiente aprobación de la A.F.I.P. (órgano fiscal interviniente en las importaciones de combustibles) previa aprobación de la Secretaria de Energía.

La documentación legal es la que figura agregada en el Anexo 1 del presente informe.

Para el caso que nos ocupa, la inscripción debería hacerse como empresa importadora y comercializadora, esto es amparada por el Decreto Nro. 1305/98, y cumpliendo con lo dispuesto en la Resolución SE Nro. 6/98, del 29 de Diciembre de 1998.

En el caso de los puertos y plantas de almacenaje y despacho, se debe cumplir con la normativa de seguridad a la que obliga la Ley Nro. 13.660 (seguridad de grandes instalaciones) y su resolución complementaria SE 404/94 (auditoría de seguridad).

El cumplir estos requisitos le permitirá a la empresa ingresar el impuesto a los combustibles (25% del precio final), dentro de los 45 días de ingresado al país (Decreto 1305/98). De otro modo, deberá ingresarlo conjuntamente con el despacho a plaza del producto. Esto nos dice que el no estar inscripto descolocaría a la futura empresa atento a que el peso en el precio final que tiene el manejo financiero del I.T.C. es importante.

Existe otra alternativa para la inscripción en el registro y obtener idéntico trato en la importación, que es la inscripción como empresa elaboradora y comercializadora que deriva de la Ley Nro. 23.966, del Decreto Nro. 1016/97 y de la Resolución SE Nro. 419/98.

Atento a que no sería la finalidad de la empresa a crearse la de procesar petróleo, y siendo mayores los requisitos que estas normas requieren para la inscripción, es que no profundizaremos este camino, señalando que existe, pero que no es aconsejable.

Todas las normas aquí señaladas se encuentran agregadas en el Anexo 1.

## 7.2 Análisis de las posibilidades operativas.

Existen variadas formas de operar en el mercado de combustibles, tanto de desde el aspecto logístico como del impositivo. En el logístico podríamos agrupar las operaciones de tres maneras distintivas:

- 1) Brindar una logística integral, que implica colocar el producto en el consumidor final, asumiendo la empresa la totalidad de la operatoria (despacho, transporte, distribución minorista).
- 2) Brindar sólo despacho y transporte hasta depósitos zonales, y estos deberán encargarse de la distribución final al consumidor.

- 3) Comercializar sobre camión en planta de despacho, quedando en manos de terceros tanto la logística como el transporte y la distribución final.

Atento a la complejidad que reviste el operar integralmente y de los grandes costos iniciales en transporte, distribución y personal, se estima que no sería conveniente iniciar las actividades encarando la totalidad de la comercialización.

Entendemos que podría adoptarse la tercera alternativa y en algunos casos la combinación con la segunda.

### 7.3 Depósitos de combustibles existentes en el interior de la provincia y en puertos provinciales o regionales.

No existen depósitos de combustibles en la Provincia de Entre Ríos que se ajusten a los requerimientos de las normas legales vigentes (Ley Nro. 13.660) y oficialmente habilitadas por la Secretaría de Energía de la Nación. Aquellos depósitos privados que se encuentran operando (cooperativas, empresas de transporte, etc.) no lo están, y podrían ser pasibles de las sanciones que el régimen prevé (información recavada de la Secretaría de Energía de la Nación).

### 7.4 Posibilidad de utilización de otros puertos provinciales.

Los puertos fluviales provinciales que están habilitados para operar son:

- Sobre el río Paraná
  - Ibicuy
  - Diamante
  - Paraná
  - La Paz

De ellos, Diamante y Paraná son puertos cerealeros por excelencia.

- Sobre el río Uruguay
  - Gualeguaychú
  - Concepción del Uruguay
  - Colón
  - Concordia
  - Federación

El de Gualeguaychú, es básicamente cerealero. El resto de los puertos sobre este río presentarían para una operatoria normal de importación de combustibles, problemas de calado, para el caso de querer localizar alguno de ellos como puerto de entrada de importaciones.

Resumiendo, tenemos dos puertos aptos para recibir combustible importado, que debido a su calado, permitirían operar a barcos General Purpose (20.000 – 30.000 toneladas largas), estos son Ibicuy y Gualeguaychú.

El de Ibicuy se encuentra preparado para recibir combustible y posee una planta de almacenaje de combustible con una capacidad aproximada de 10 mil m<sup>3</sup>, lo que llamaría a la necesidad de ampliar dicha capacidad al orden de los 35 mil m<sup>3</sup> para poder recepcionar la carga de un barco el mencionado anteriormente.

En la actualidad no da cumplimiento a las reglamentaciones que sobre seguridad exige la Ley 13.660.

En el caso del puerto de Gualeguaychú, este está dedicado específicamente al movimiento de cereales, y en caso de decidirse por este como puerto de combustibles, además de tener que construir la obra física y depósitos, también deberá considerarse otro puerto sobre el río Uruguay (Concordia o Federación) para utilizarlo como base para la distribución en el interior de la provincia.

El costo de adecuar estos dos puertos y el montaje de las instalaciones (obras civiles, industriales y de seguridad), podrían rondar los U\$S 6.5 millones, siempre que no fuera necesario dragar los accesos a los mismos.

Por otro lado, si opta por el Paraná, el puerto de distribución debería ser La Paz, donde existe una moderna planta de almacenaje y distribución con su correspondiente puerto, y una capacidad de almacenamiento de 11.761 m<sup>3</sup>.

Es por esta razón (existencia de instalaciones) que se entiende deberían utilizarse Ibicuy y La Paz como base operativa para la importación y comercialización de combustibles (las características de estos dos puertos se encuentran señaladas en el apartado 4).

#### 7.5 Análisis de estructuras de comercialización, volúmenes, medios de transporte (fluvial y terrestre), costos.

La estructura comercial de la empresa a crearse dependerá del tipo de operación que se encare y el espectro comercial que esté dispuesto a abarcar empresariamente.

Para poder definir cuál sería la estructura más conveniente para la empresa que se está queriendo constituir, debemos tener en cuenta algunos aspectos que hacen a los costos que involucran la operación comercial.

El precio del Gas Oil, contiene cuatro ingredientes.

- 1) Retención industrial y comercial.
- 2) Impuesto a la Transferencia de Combustible.
- 3) I.V.A.
- 4) Bonificación del expendedor.