



---

# EVALUACION DE MARGENES CONGLOBADOS

---

**GASOLINAS Y DIESEL  
NICARAGUA 2002- 2005**

---

# ANTECEDENTES

- DURANTE EL AÑO 2005, SE DIO UN ALZA EN LOS PRECIOS DEL PETROLEO DE APROXIMADAMENTE 37% CON RELACION AL 2004. ESTO FORZO AL PAIS A DICTAR UNA LEY DE ESTABILIDAD ENERGETICA A FIN DE BUSCAR LA ESTABILIZACION DEL SECTOR ENERGIA Y DEL SECTOR TRANSPORTE.
  - DICHA CRISIS IMPACTO LAS FINANZAS PUBLICAS EN MAS DE 35 MILLONES DE DOLARES EN SUBSIDIOS A LA TARIFA DE ENERGIA Y EN MAS DE 8 MILLONES DE DOLARES A LAS TARIFAS DEL SECTOR TRANSPORTE.
  - LA CRISIS AFECTO A LOS USUARIOS DE LA ENERGIA CON INCREMENTOS TARIFARIOS QUE DURANTE EL 2005 SUMARON UN 13 %.
-

---

# LEY DE ESTABILIDAD ENERGETICA

- **EN SU ARTO No 2.2. LA LEY No 554 ORDENA AL INE EVALUAR EN CONSULTA CON EL SECTOR PRIVADO LA CORRESPONDENCIA DE:**
    - A) LAS VARIACIONES DE PRECIOS INTERNACIONALES DE LOS DERIVADOS DEL PETROLEO, CON LAS VARIACIONES DE PRECIOS DOMESTICOS**
    - B) MARGENES DE COMERCIALIZACION DE DICHOS DERIVADOS CON NIVELES DE OPERACION OPTIMA**
-

---

# ALCANCE DEL ANALISIS

- **EL PRESENTE ANALISIS HA TOMADO EN CONSIDERACION**
  - **LOS ESTUDIOS RECIENTES DE CEPAL SOBRE LA INDUSTRIA DEL PETROLEO EN CENTROAMERICA- DIAGNOSTICO A NIVEL CENTROAMERICANO-ESTRATEGIAS DE LAS PETROLERAS.**
  - **Y LA PRESENTACION DE NESTOR AVENDAÑO Y RICARDO MELENDEZ SOBRE LA CRISIS DEL PETROLEO EN NICARAGUA – ANALISIS DE LA CRISIS NACIONAL Y PROPUESTA DE SOLUCIONES A CORTO , MEDIANO Y LARGO PLAZO**
-

---

# ALCANCE DEL ANALISIS

- **LOS ESTUDIOS DLA CEPAL SON CLAROS**
  - **AL ESTABLECER QUE LOS ESTUDIOS REALIZADOS**
    - **1.- NO EVALUAN EL VOLUMEN REAL DE LOS MARGENES**
    - **2.- NO SE REFIEREN A UNA OPERACION OPTIMA, YA QUE EL MERCADO NO ES DE COMPETENCIA PERFECTA**
    - **3.- NO EVALUAN LA RAZONABILIDAD DE LOS MARGENES**
-

---

# ALCANCE DEL ANALISIS

- **EL ALCANCE DEL ANALISIS INE, ES MODESTO.**
  - **EL ESTUDIO NO EVALUA LAS GANANCIAS NETAS DE LA INDUSTRIA DEL PETROLEO EN TODAS SUS OPERACIONES.**
  - **EL ANALISIS NO ES UNA AUDITORIA**
  - **NO ES UN ANALISIS DE ESTADOS FINANCIEROS AUDITADOS**
  - **BASICAMENTE, EL ANALISIS TRATA DE IDENTIFICAR SI LOS MARGENES BRUTOS CONGLOBADOS EN LOS DERIVADOS SON EL RESULTADO DE OPERACIONES TRANSPARENTES, Y NO DE ABUSOS DE PODER EN EL MERCADO NACIONAL**
-

---

# SECTOR HIDROCARBUROS

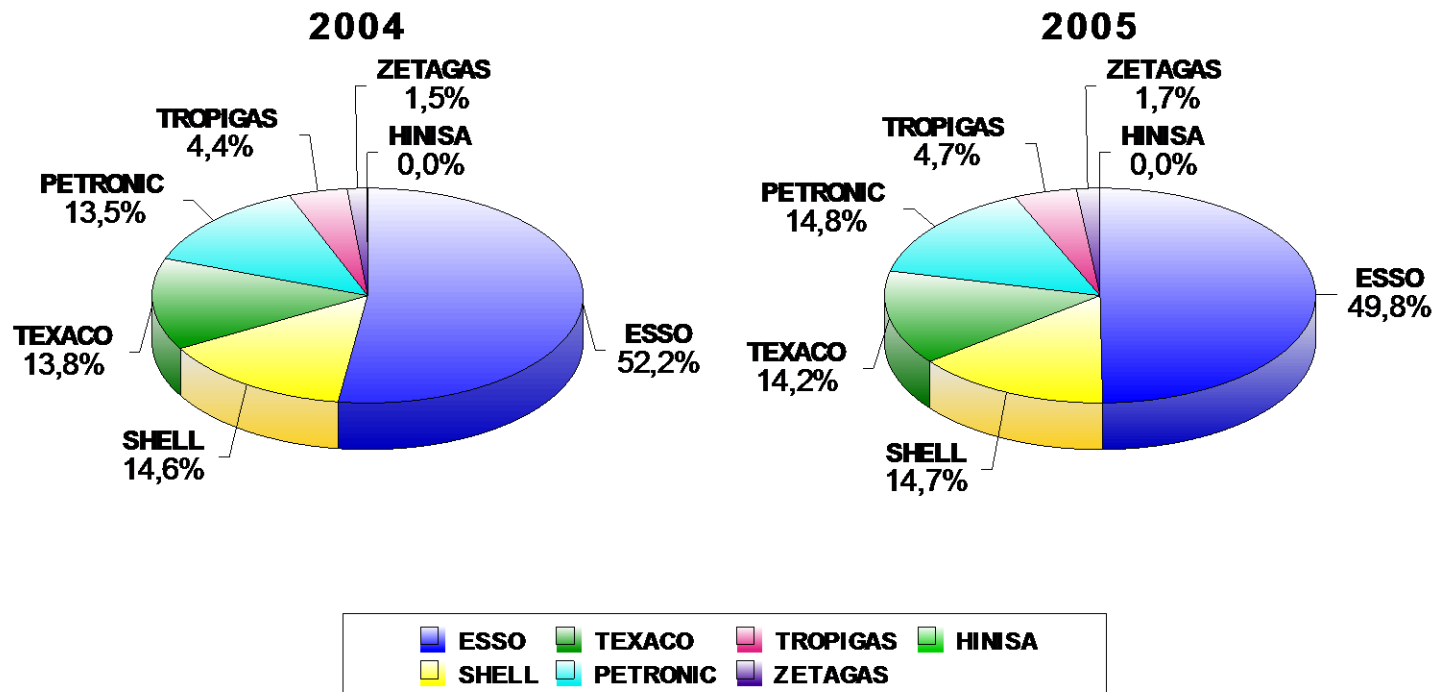
- **COMERCIALIZACION DE DERIVADOS  
DEL PETROLEO**

## **BREVE DIAGNOSTICO**

---

# DIAGNOSTICO DEL SECTOR

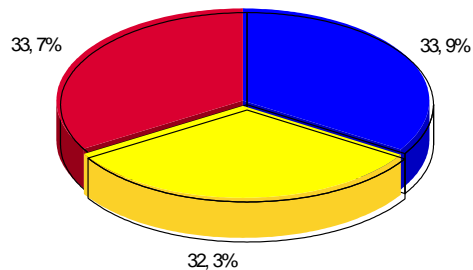
## DISTRIBUCIÓN DEL MERCADO NACIONAL DE LOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO, 2004-2005



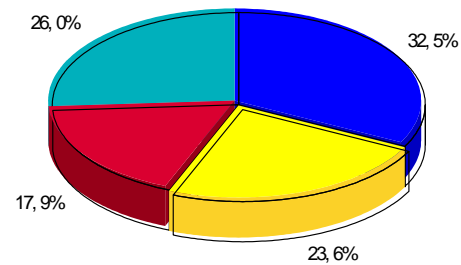
# DIAGNOSTICO DEL SECTOR

## DISTRIBUCION DEL MERCADO NACIONAL, 2004

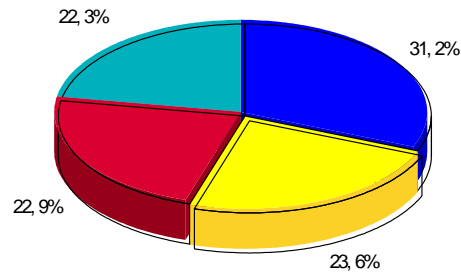
GASOLINA REGULAR



GASOLINA SUPER



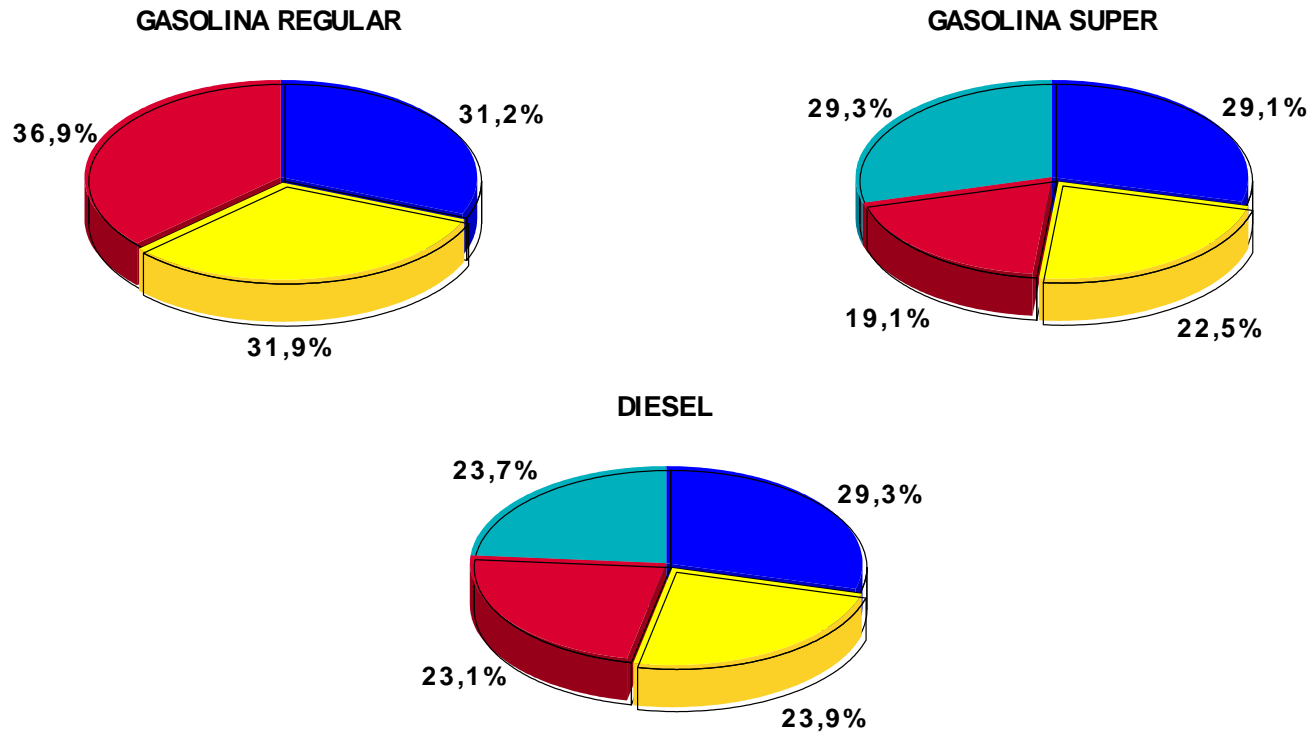
DIESEL



■ ESSO ■ SHELL ■ TEXACO ■ PETRONIC

# DIAGNOSTICO DEL SECTOR

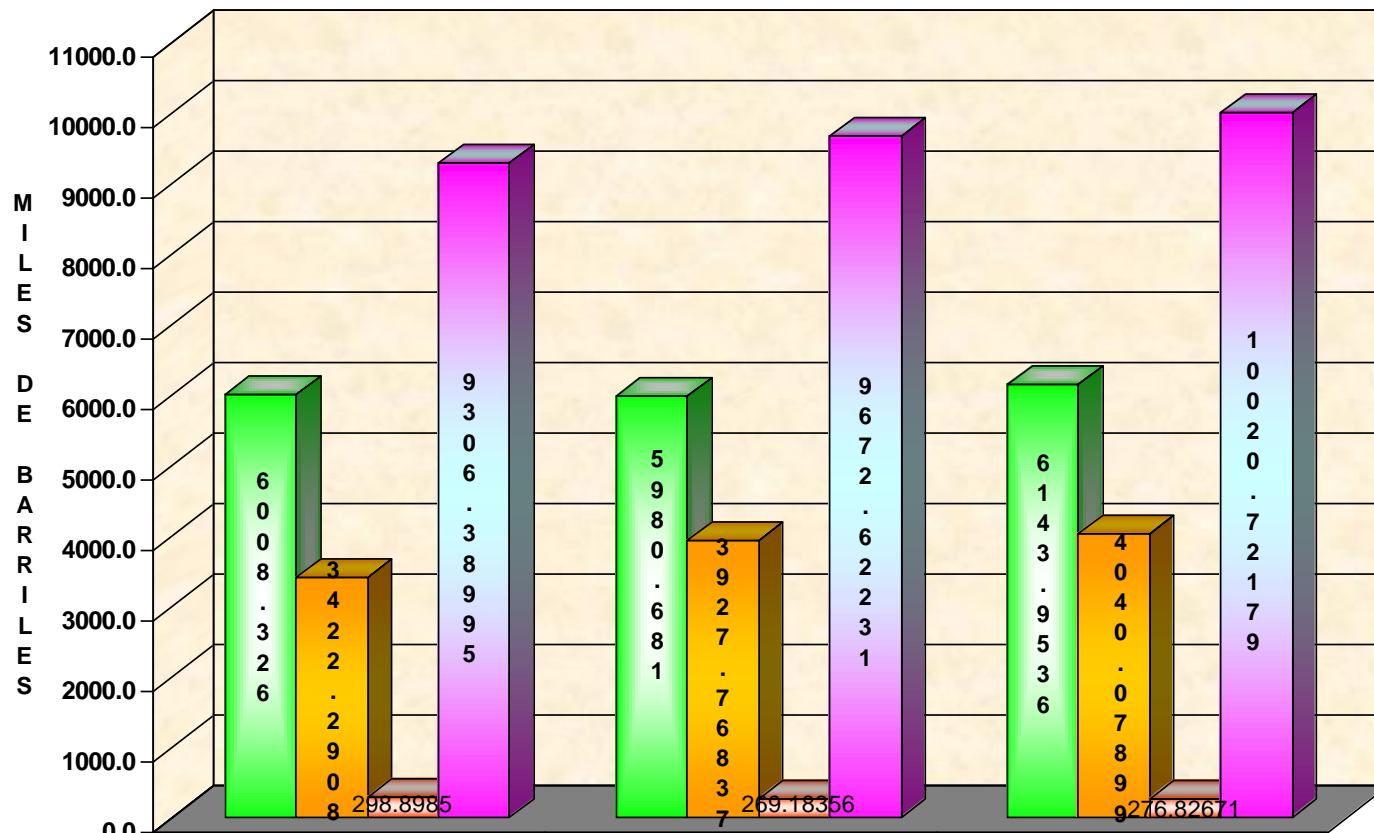
## DISTRIBUCION DEL MERCADO NACIONAL, 2005



■ ESSO ■ SHELL ■ TEXACO ■ PETRONIC

# DIAGNOSTICO DEL SECTOR

## MERCADO NACIONAL DE DERIVADOS 2002-2004



	2002	2003	2004
■ PRODUCCION NETA	6008.326	5980.681	6143.9536
■ IMPORTACION	3422.29087	3927.76837	4040.07899
■ EXPORTACION	298.8985	269.18356	276.82671
■ CONSUMO TOTAL	9306.38995	9672.62231	10020.72179

# IMPUESTOS + RECARGOS PROMEDIO 2005.

DOLARES/GLN

	Costa Rica	El Salvador	Guatemala	Honduras	Nicaragua	Panamá
<b><u>Aranceles</u></b>						
<b><u>Impuestos específicos</u></b>						
<b>Gasolina superior</b>	<b>1,030</b>	<b>0.710</b>	<b>0.930</b>	<b>1,159</b>	<b>0.6999</b>	<b>0.600</b>
<b>Gasolina regular</b>	<b>0.984</b>	<b>0.695</b>	<b>0.907</b>	<b>1,152</b>	<b>0.6969</b>	<b>0.600</b>
<b>Diesel</b>	<b>0.574</b>	<b>0.503</b>	<b>0.402</b>	<b>0.611</b>	<b>0.5429</b>	<b>0.250</b>

# DIAGNOSTICO DEL MERCADO DE DERIVADOS VENTAS BBL -2005

<b>VENTAS</b>	<b>REGULAR</b>	<b>SUPER</b>	<b>DIESEL</b>	<b>TOTAL</b>	<b>%</b>
<b>ESSO</b>	<b>152,410</b>	<b>318,450</b>	<b>869,630</b>	<b>1,340,490</b>	<b>0.29</b>
<b>SHELL</b>	<b>155,690</b>	<b>246,000</b>	<b>711,360</b>	<b>1,130,050</b>	<b>0.25</b>
<b>TEXACO</b>	<b>179,830</b>	<b>209,270</b>	<b>687,690</b>	<b>1,076,790</b>	<b>0.24</b>
<b>PETRONIC</b>		<b>320,000</b>	<b>702,900</b>	<b>1,022,900</b>	<b>0.22</b>
<b>TOTAL</b>	<b>487,930</b>	<b>1,093,720</b>	<b>2,971,580</b>	<b>4,570,230</b>	<b>1.00</b>
<b>%</b>	<b>0.11</b>	<b>0.24</b>	<b>0.65</b>	<b>1.00</b>	

---

# EMPRESA DOMINANTE

- **EN NICARAGUA, ESSO ES DUEÑA DE UNA DE LAS DOS REFINERÍAS DE LA REGIÓN, TIENE EL 71 % DE LA IMPORTACIÓN DE PETRÓLEO Y DERIVADOS, Y JUNTO CON SHELL Y TEXACO DOMINAN EL 81% DE LA COMERCIALIZACIÓN DE LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DEL PETRÓLEO.**
  - **ESTA SITUACIÓN VENTAJOSA CONCEDE A ESSO UNA POSICIÓN DOMINANTE EN EL MERCADO DE HIDROCARBUROS DE NICARAGUA, Y LE DA UN GRAN PODER DE TRASLADO DE LAS VARIACIONES DE PRECIOS INTERNACIONALES, EN NICARAGUA**
-

---

# METODOLOGIA DE ANALISIS

METODOLOGIA- ANALISIS DE:

**A) INDICES DE CRECIMIENTO**

**B) ELASTICIDAD ARCO**

**C) ESTRUCTURA DE MARGENES CONGLOBADOS**

**D) COMPORTAMIENTO DE NIVELES DE PRECIOS EN LA REGION**

**E) AJUSTE POR INFLACION**

---

# ELASTICIDAD ARCO

- **ELASTICIDAD ARCO DE LOS PRECIOS INTERNOS PROMEDIOS ANUALES, SE OBTIENE**
- **TASAS DE CRECIMIENTO ANUALES DE LOS PRECIOS PROMEDIO INTERNOS ENTRE LAS TASAS CORRESPONDIENTES A LOS PRECIOS INTERNACIONALES =**
- **VARIACIÓN PORCENTUAL DE LOS PRECIOS INTERNOS, COMO RESPUESTA A UNA VARIACIÓN DE UN UNO POR-CIENTO EN LOS PRECIOS INTERNACIONALES**

---

# PRODUCTOS A EVALUAR

- **PRODUCTOS OBJETO DEL ESTUDIO:**
  - **LOS COMBUSTIBLES USADOS PARA GENERACIÓN DE ELÉCTRICIDAD Y PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO.**
  - **GASOLINAS**
  - **DIESEL**
  - **FUEL OIL 3%**
-

---

# MARGENES BASE

- LA BASE DEL ANALISIS SON LOS MARGENES ACUMULADOS EN LA CADENA DE ABASTECIMIENTO DE LAS GASOLINAS Y DIESEL:
  - 1.-MARGEN BRUTO CONGLOBADO
  - 
  - 2,-MAGEN DE IMPORTACION
  - 3.- MARGEN DE COMERCIALIZACION
    - 3,1.- MARGEN MAYORISTA
    - 3.2.- MARGEN DEL DETALLISTA
-

---

# MARGEN CONGLOBADO

- **PCAI - COSTO CIF = = MARGEN CONGLOBADO**
  - **CIF = FOB USG + FLETE + SEGURO**
  - **MARGEN NETO = MARGEN CONGLOBADO - COSTOS TOTALES**
  
  - **PCAI: PRECIO AL CONSUMIDOR ANTES DE IMPUESTOS**
-

---

# MARGEN DE IMPORTACION

- **MARGEN DE IMPORTACION =**
  - **PPIMP - COSTO CIF**
  
  - **PPIMP = PRECIO PARIDAD DE IMPORTACION**
-

# PRECIO PARIDAD DE IMPORTACION

- **EL PRECIO PARIDAD DE IMPORTACION EN MANAGUA**
- **NO TIENE NINGUNA RELACION CON LOS COSTOS DE REFINACION**
- **ES IGUAL AL COSTO DE OPORTUNIDAD DE LA IMPORTACION DE DERIVADOS. ESSO AJUSTA EL PRECIO OBTENIDO A TRAVES DE LA FORMULA RACK, PARA IGUALAR ESTE COSTO DE OPORTUNIDAD, Y MANTENER LA COMPETITIVIDAD**
- **ESTA COMPETITIVIDAD, ES LA QUE NO ESTIMULA A LOS COMPETIDORAS, A INVERTIR EN CUANTIOSAS INVERSIONES EN ALMACENAMIENTO, Y QUE POR EL TAMAÑO DEL MERCADO NO HAY SEGURIDAD DE SU RECUPERACIÓN EN UN PERIODO RAZONABLE DE TIEMPO**

---

# MARGEN DE COMERCIALIZACION

- **MARGEN DE COMERCIALIZACION =**
  - **PRECIO AL CONSUMIDOR ANTES DE IMPUESTOS – PPIMP**
  
  - **PPIMP = PRECIO PARIDAD DE IMPORTACION**
-

---

# EL CASO DEL FUEL OIL

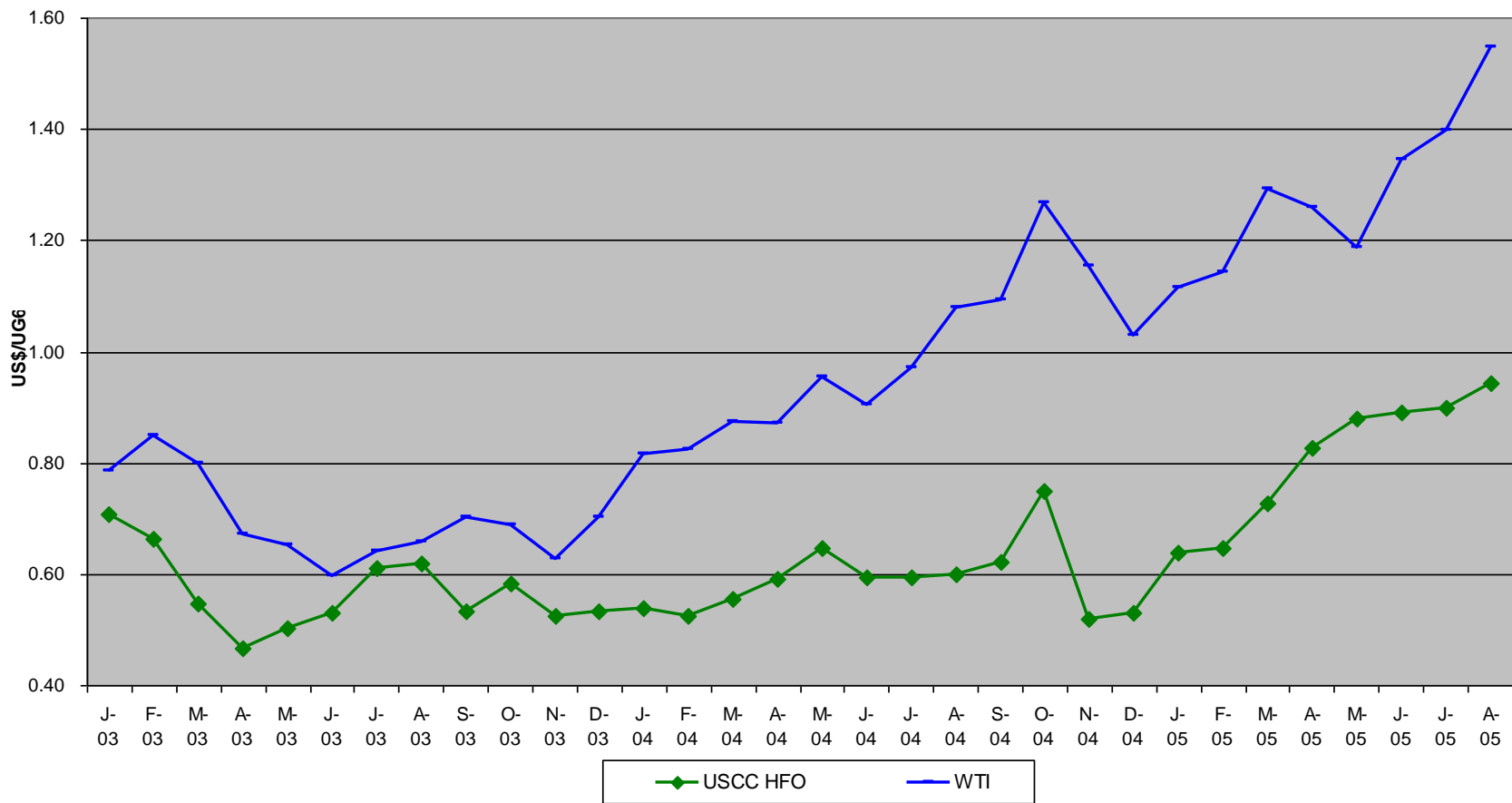
- **POR EL MOMENTO, EL ANALISIS NO CONSIDERO EL ANALISIS DE LOS PRECIOS DEL FUEL OIL POR LAS SIGUIENTES RAZONES:**
  - **1.- LA DETERMINACIÓN DE LOS PRECIOS DEL FUEL OIL, PARA GENERACION ELECTRICA, SE REALIZA GENERALMENTE, EN UN MARCO DE MAYOR COMPETENCIA, A TRAVES DE LICITACIONES PUBLICAS DE CARÁCTER INTERNACIONAL, Y LAS EMPRESAS GENERADORAS PRIVADAS, TIENEN LA OPORTUNIDAD DE IMPORTAR SUS PROPIAS NECESIDADES**
  - **2.-EL PRECIO DEL FUEL OIL EN NICARAGUA, ES EL MAS BAJO DE LA REGION CENTROAMERICANA**
-

---

# EL CASO DEL FUEL OIL

- **3.- EN LOS ULTIMOS AÑOS EL PRECIO INTERNACIONAL DEL FUEL OIL, HA DISMINUIDO SENSIBLEMENTE SU CORRELACION CON EL PRECIO INTERNACIONAL DEL CRUDO, ES DECIR SUS INCREMENTOS HAN SIDO MUCHO MENOS VIOLENTOS QUE DE LOS DEL PETROLEO.**
  - **4.ESTO, AUNADO A LAS LIMITACIONES DEL TAMAÑO DEL MERCADO NICARAGUENSE PARA EL FUEL OIL, QUE ESTABLECE LIMITACIONES A LA REFINERIA PARA PRODUCIR PRODUCTOS LIMPIOS, RESTRINGIENDO SU CAPACIDAD PARA INCREMENTAR SUS MARGENES**
  - **5. TODOS LOS GENERADORES TIENEN CONTRATOS DERIVADOS DE DICHAS LICITACIONES**
-

# PRECIOS INTERNACIONALES CRUDO WTI VS FUEL OIL 3.0 %



# EL PRECIO DE FUEL OIL PARA GENERACIÓN EN CENTROAMÉRICA

## Precios en el Pacífico de Nicaragua a Junio 2005

<u>País</u>	<u>Precio USGC #6 + \$/B</u>	<u>Viscosidad (cst)</u>	<u>Vanadio (ppm)</u>
Guatemala	2.70	580	350
Honduras	2.50	399	240
El Salvador	2.25	750	300
Nicaragua	2.08	466	300
Panamá	3.36	380	---

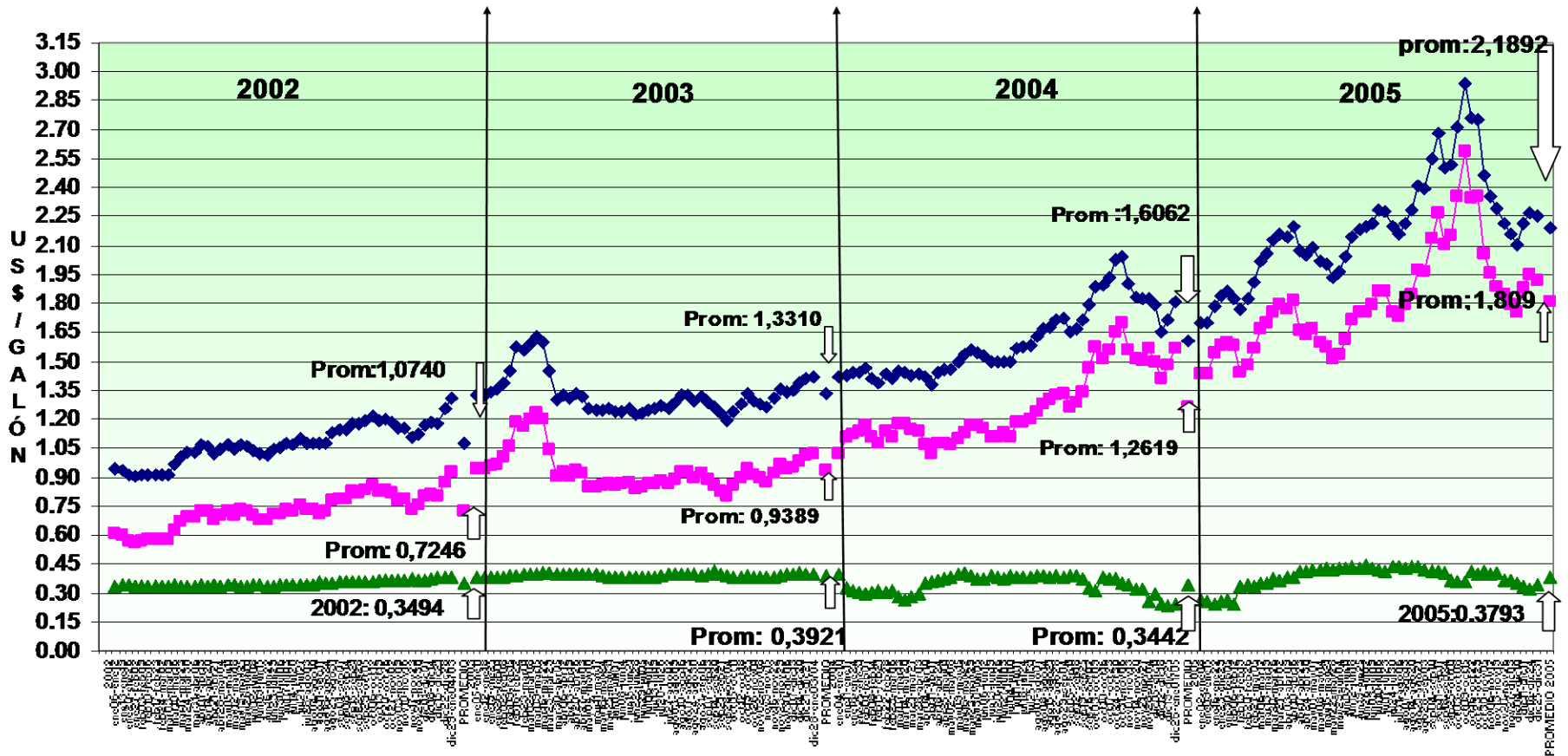
---

**PRESENTACION GRAFICA DEL  
COMPORTAMIENTO POR PRODUCTO DE  
LOS MARGENES CONGLOBADOS  
TOTALES EN LOS ULTIMOS 4 AÑOS**

---

# DIESEL

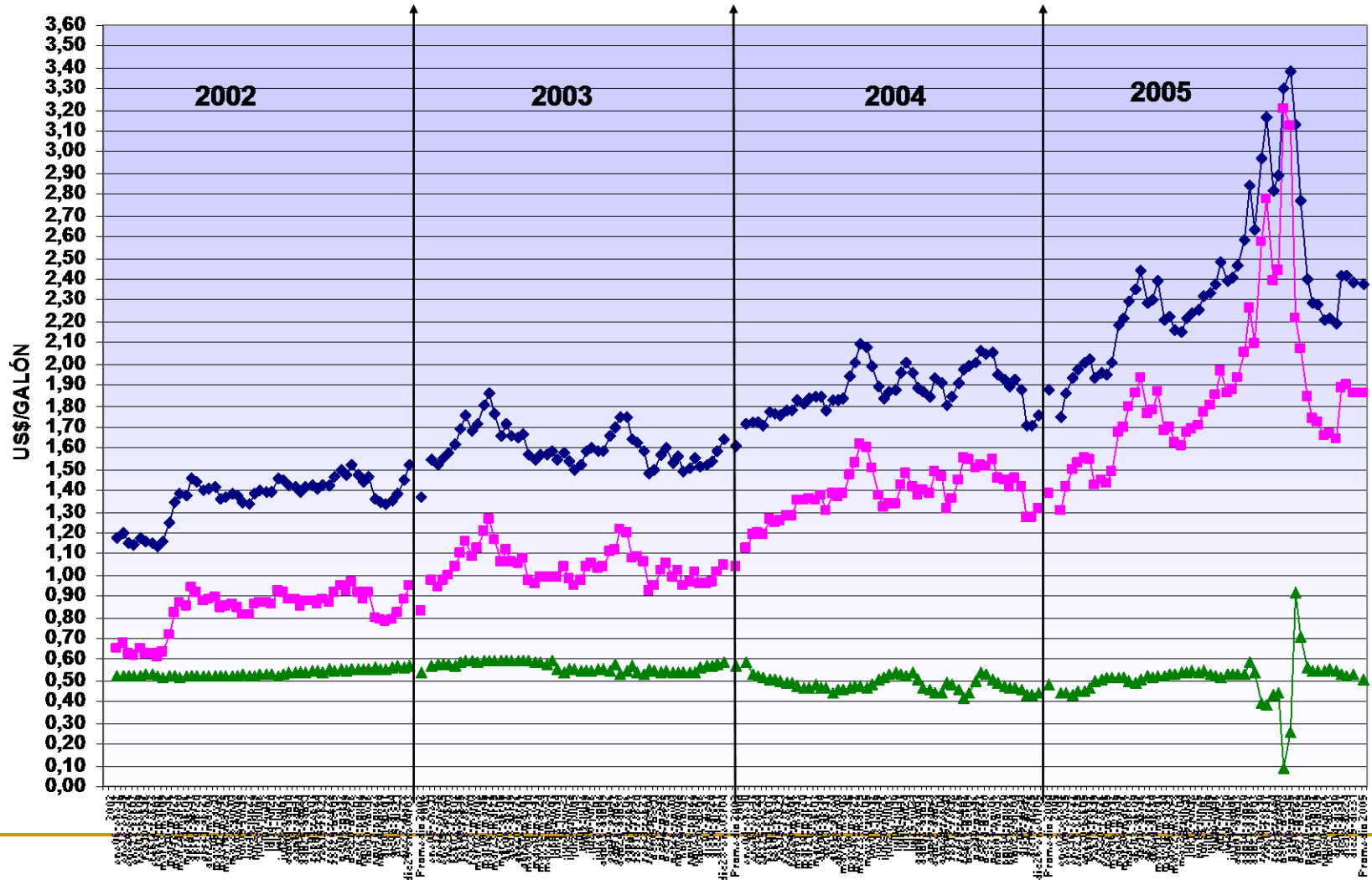
## EVOLUCIÓN DE LOS COMPONENTES DEL PRECIO AL CONSUMIDOR, 2002 - 2005



◆ PRECIO PROMEDIO AL CONSUMIDOR ANTES DE IMPUESTOS EN MANAGUA    ■ PRECIO CIF    ▲ MARGEN BRUTO CONGLOBADO

# GASOLINA SUPER

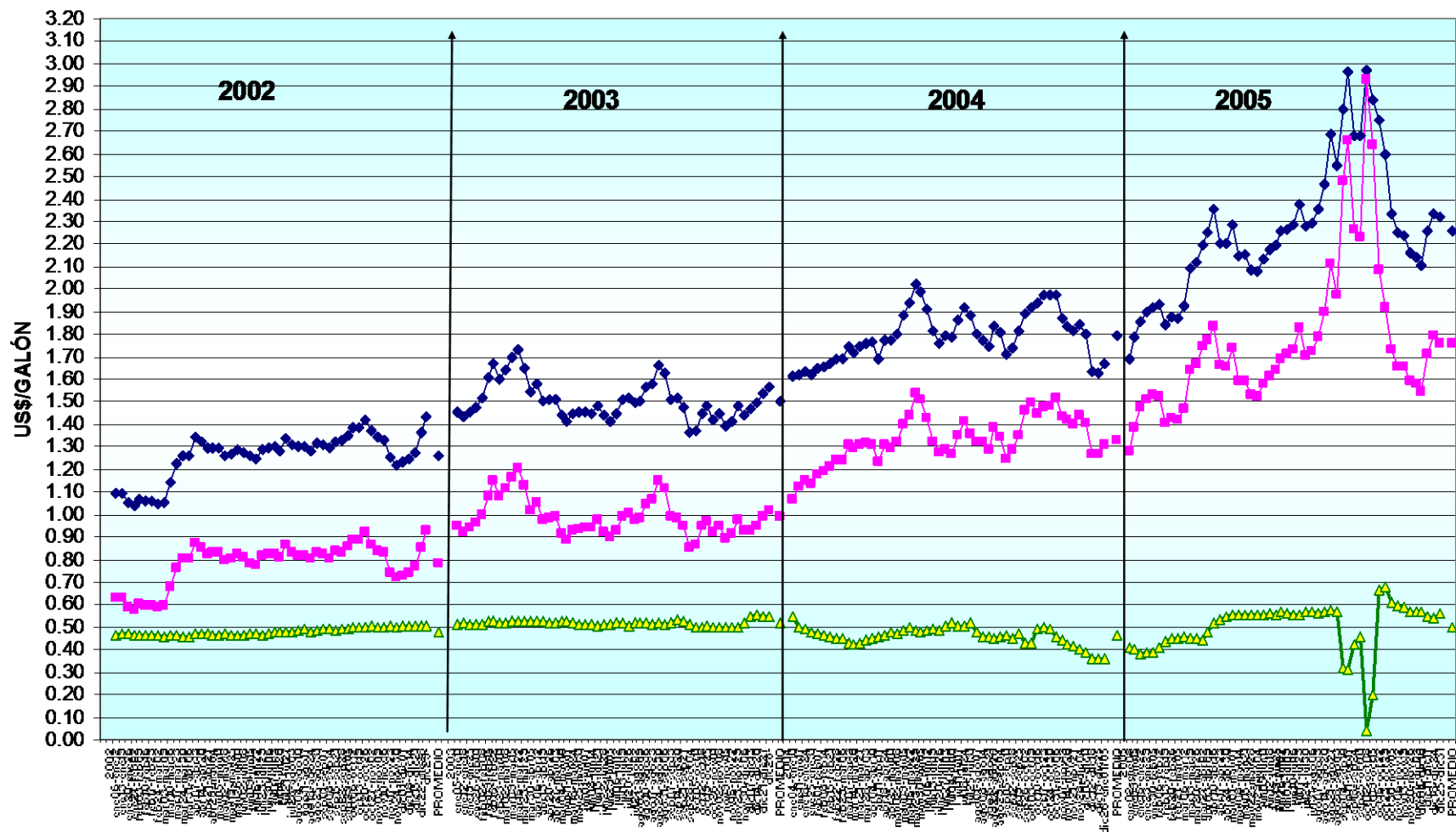
## EVOLUCIÓN DE LOS COMPONENTES DEL PRECIO AL CONSUMIDOR, 2002 - 2005



—◆— PRECIO PROMEDIO AL CONSUMIDOR ANTES DE IMPUESTOS EN MANAGUA

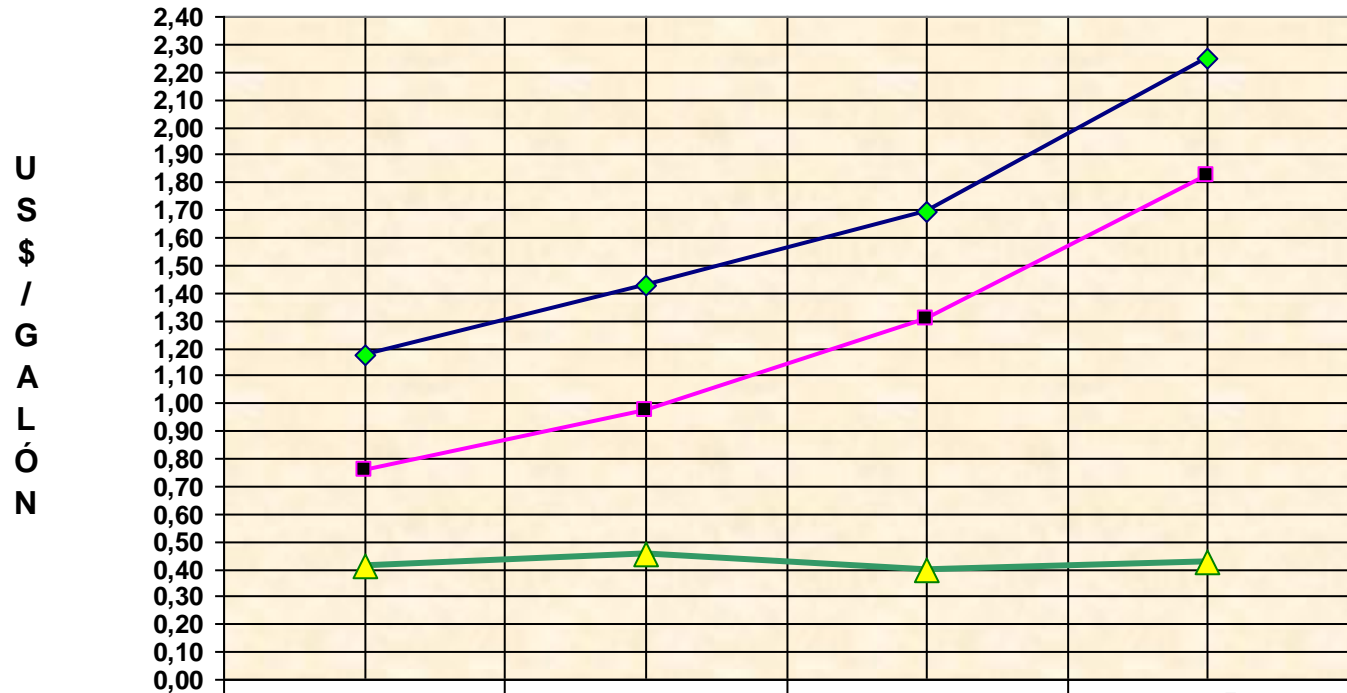
# GASOLINA REGULAR

## EVOLUCIÓN DE LOS COMPONENTES DEL PRECIO AL CONSUMIDOR, 2002 - 2005



—◆— PRECIO PROMEDIO AL CONSUMIDOR ANTES DE IMPUESTOS EN MANAGUA —■— PRECIO CIF —▲— MARGEN BRUTO CONGLOBADO TOTAL

## EVOLUCIÓN DE LOS COMPONENTES DEL PRECIO DE LAS GASOLINAS Y EL DIESEL 2002-2005



◆ PRECIO PROMEDIO PONDERADO AL CONSUMIDOR ANTES DE IMPUESTOS	1,1713	1,4247	1,6954	2,2464
■ PRECIO CIF PONDERADO	0,7578	0,9711	1,3020	1,8198
▲ MARGEN PROMEDIO PONDERADO CONGLOBADO	0,4135	0,4536	0,3935	0,4265

# ANALISIS DE INDICES Y DE ELASTICIDADES GASOLINA SUPER

<u>GASOLINA SUPER</u>	2002	2003	2004	2005
1.- PRECIO INTERNACIONAL PROMEDIO	0.7707	0.9290	1.2294	1.6932
<b>INDICE</b>	<b>1.00</b>	<b>1.21</b>	<b>1.60</b>	<b>2.20</b>
CRECIMIENTO ANUAL		1.21	1.32	1.38
2.- PRECIO INTERNO EX-IMP. PROMEDIO	1.3656	1.6090	1.8747	2.3719
<b>INDICE</b>	<b>1.00</b>	<b>1.18</b>	<b>1.37</b>	<b>1.74</b>
CRECIMIENTO ANUAL		1.18	1.17	1.27
<b>ELASTICIDAD ARCO</b>		<b>0.87</b>	<b>0.51</b>	<b>0.70</b>
3.- MARGEN CONGLOBADO PROMEDIO	0.5663	0.5681	0.4860	0.5085
<b>INDICE</b>	<b>1.00</b>	<b>1.00</b>	<b>0.86</b>	<b>0.90</b>

# ANALISIS DE INDICES Y DE ELASTICIDADES GASOLINA REGULAR

## GASOLINA REGULAR

1.- PRECIO INTERNACIONAL  
PROMEDIO

0.7216      0.8753      1.1717      1.5916

**INDICE**

**1.00      1.21      1.62      2.21**

CRECIMIENTO ANUAL

1.21      1.34      1.36

2.- PRECIO INTERNO EX-IMP.  
PROMEDIO

1.2599      1.5055      1.7918      2.2601

**INDICE**

**1.00      1.19      1.42      1.79**

CRECIMIENTO ANUAL

1.19      1.19      1.26

**ELASTICIDAD ARCO**

**0.92      0.56      0.73**

3.- MARGEN CONGLOBADO  
PROMEDIO

0.4797      0.5182      0.4608      0.4984

**INDICE**

**1.00      1.08      0.96      1.04**

# ANALISIS DE INDICES Y DE ELASTICIDADES- DIESEL

<b><u>DIESEL</u></b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
1.- PRECIO INTERNACIONAL PROMEDIO	0.6572	0.8102	1.0787	1.6143
<b>INDICE</b>	<b>1.00</b>	<b>1.23</b>	<b>1.64</b>	<b>2.46</b>
CRECIMIENTO ANUAL		1.23	1.33	1.50
2.- PRECIO INTERNO EX-IMP. PROMEDIO	1.074	1.3310	1.6062	2.1892
<b>INDICE</b>	<b>1.00</b>	<b>1.24</b>	<b>1.50</b>	<b>2.04</b>
CRECIMIENTO ANUAL		1.24	1.21	1.36
<b>ELASTICIDAD ARCO</b>		<b>1.03</b>	<b>0.62</b>	<b>0.73</b>
3.- MARGEN CONGLOBADO PROMEDIO	0.3494	0.3921	0.3442	0.3793
<b>INDICE</b>	<b>1.00</b>	<b>1.12</b>	<b>0.99</b>	<b>1.09</b>

---

# AJUSTE POR INFLACION

- **LOS PRECIOS INTERNACIONALES DEL PETROLEO INCLUYEN LOS EFECTOS INFLACIONARIOS.**
  - **CON EL OBJETO DE OBTENER UNA IDEA DE LOS MARGENES CONGLOBADOS NETOS DE INFLACION, LOS HEMOS DEFLATADOS POR UN INDICE INFLACIONARIO, CORRESPONDIENTE AL 66.0% DEL INDICE DE PRECIOS DEL PRODUCTOR “PPI”+ 33.0% DEL INDICE DE PRECIOS DEL CONSUMIDOR “CPI”**
  - **ESTE INDICE NOS DA UNA INFLACION ACUMULADA DE 10.72%, EN EL PERIODO 2002-2005**
-

# INFLACION 2002- 2005

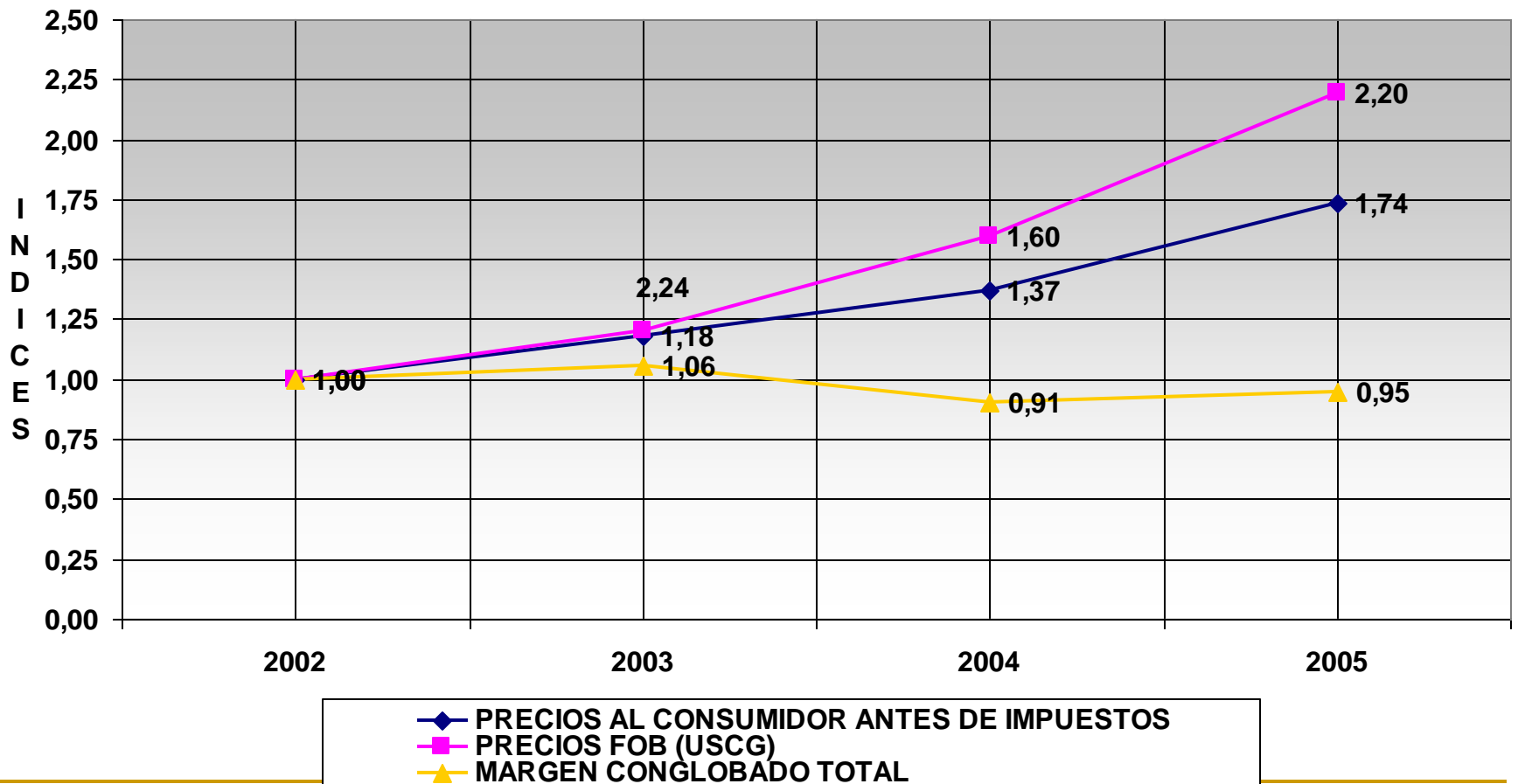
	2002	2003	2004	2005
■ PRODUCER PRICE INDEX-COMMODITIES	138.9	143.3	148.5	155.7
■ CONSUMER PRICE INDEX	179.9	184	188.9	195.3
■ INDICE PONDERADO(PPI* 0.66+CPI*0.33)	152.4	156.7	161.8	168.7
■ INDICE PONDERADO BASE 2002	100.0	102.82	106.17	110.72
■ INFLACION ANNUAL - %		2.82	3.25	4.29
■ INFLACION ACUMULADA - %		2.82	6.17	10.72

# MARGENES CONGLOBADOS NETOS DE INFLACION

	2002	2003	2004	2005
■ INDICE INFLACION ACUMULADA	100.0	102.82	106.17	110.72
■ MARGENES CONGLOBADOS DEFLATADOS:				
■ GASOLINA SUPER				
■ M. CONGLOBADOS	0.5683	0.5681	0.4860	0.5085
■ M. DEFLATADOS	0.5683	0.5525	0.4578	0.4593
■ INDICE	1.0	0.97	0.81	0.81
■ GASOLINA REGULAR				
■ M. CONGLOBADOS	0.4797	0.5182	0.4608	0.4984
■ M. DEFLATADOS	0.4797	0.5040	0.4340	0.4501
■ INDICE	1.0	1.05	0.90	0.94
■ DIESEL				
■ M. CONGLOBADOS	0.3494	0.3921	0.3442	0.3793
■ M. DEFLATADOS	0.3494	0.3813	0.3242	0.3426
■ INDICE	1.0	1.09	0.93	0.98

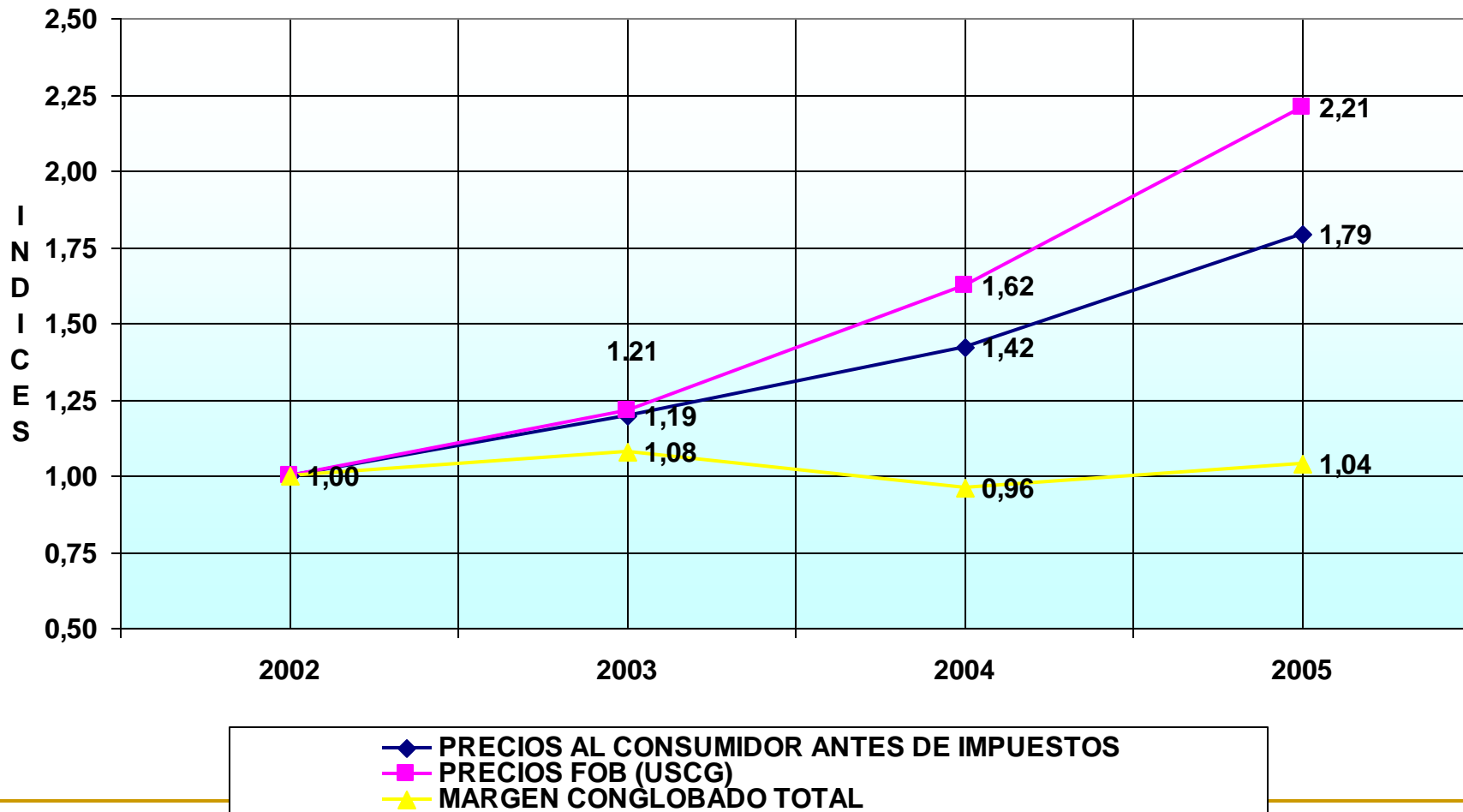
# GASOLINA SÚPER

## CORRELACIÓN ENTRE LOS PRECIOS INTERNACIONALES VS. PRECIOS Y MÁRGENES INTERNOS



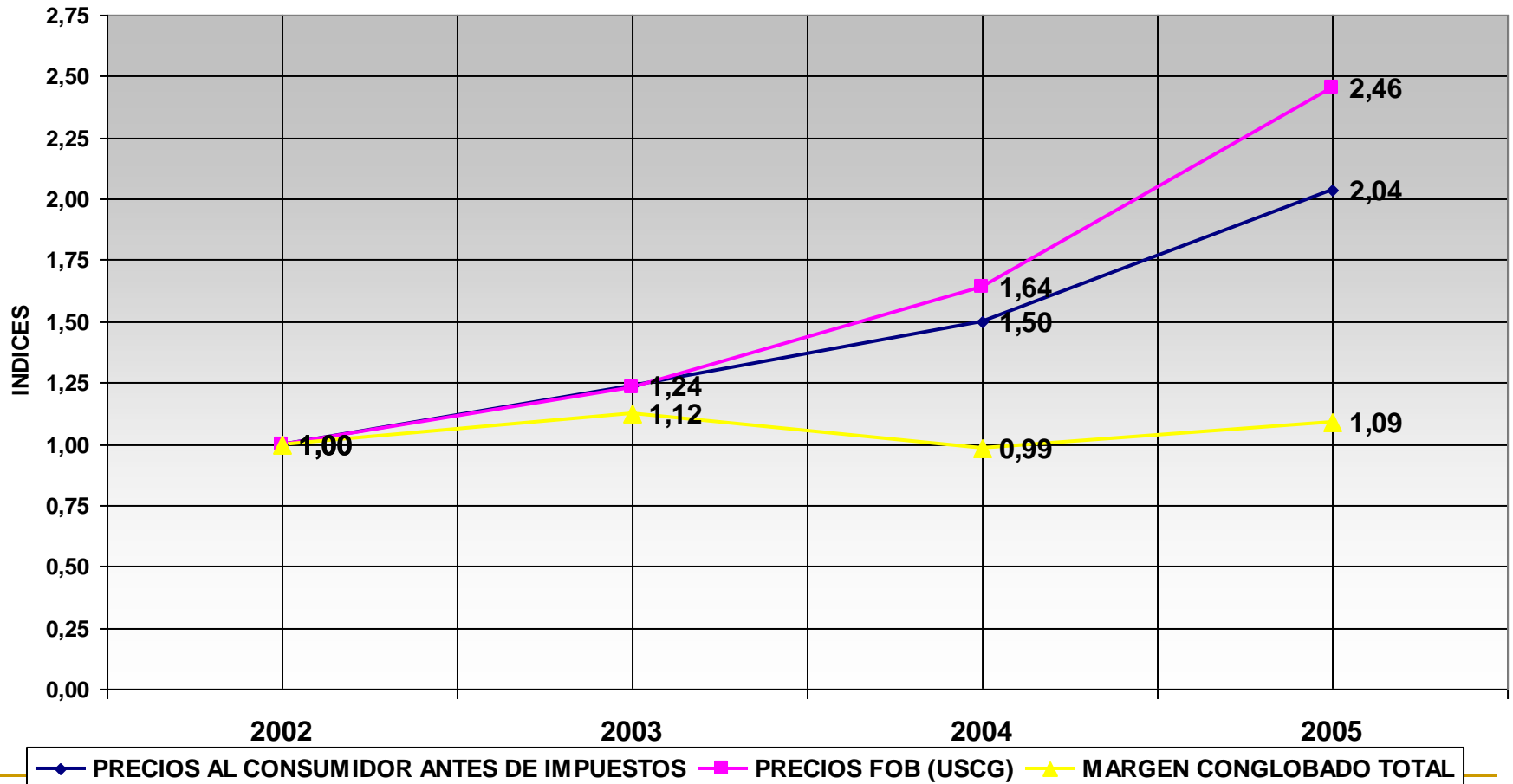
# GASOLINA REGULAR

## CORRELACIÓN ENTRE LOS PRECIOS INTERNACIONALES VS. PRECIOS Y MÁRGENES INTERNOS

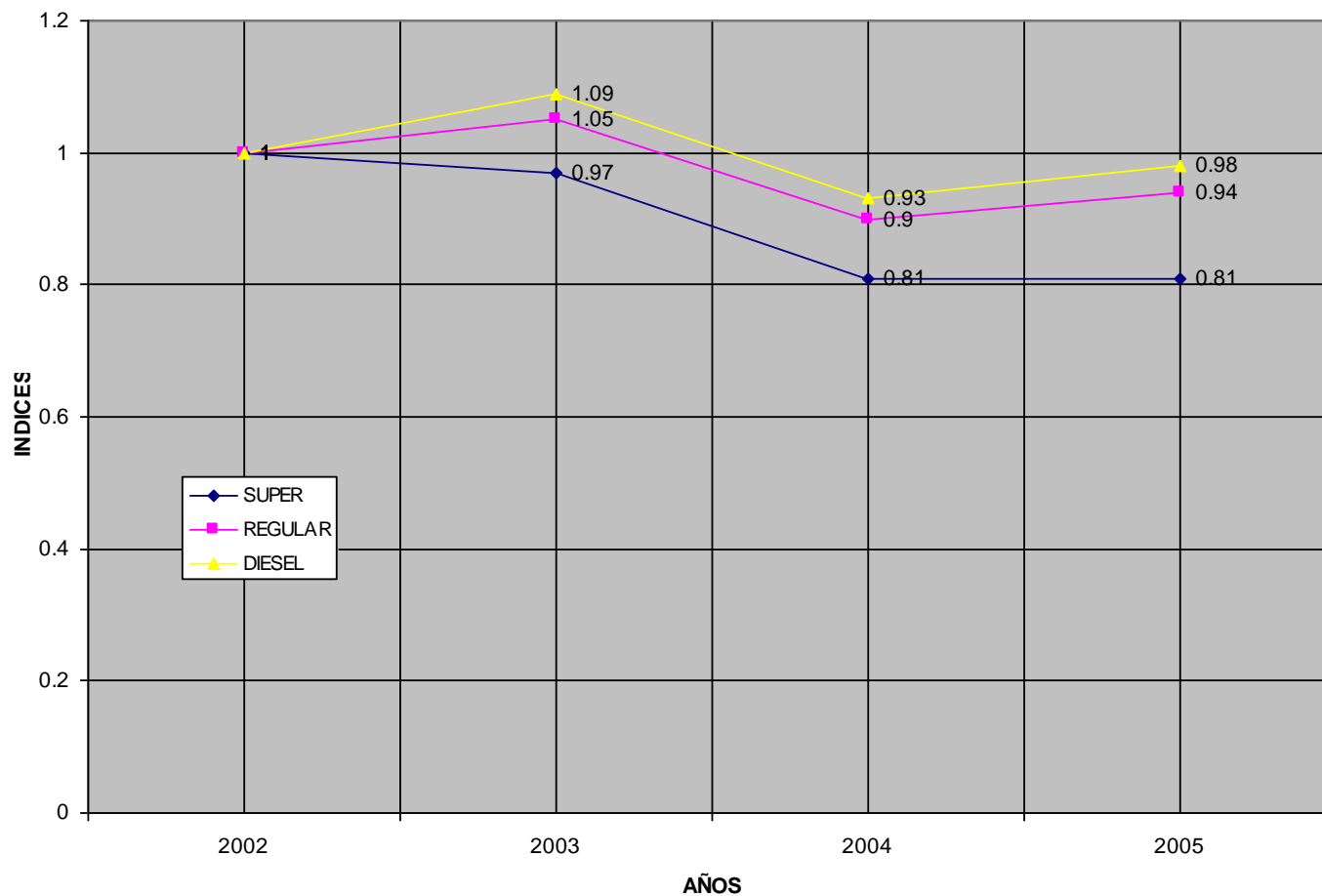


# DIESEL

## CORRELACIÓN ENTRE LOS PRECIOS INTERNACIONALES VS. PRECIOS Y MÁRGENES INTERNOS



# MARGENES CONGLOBADOS DEFLATADOS



## MARGENES NETOS CON BASE EN PROMEDIOS

- **PRECIO VTA PROM POND.**      **\$ 2.24 s/Imp**
  
- **MARGEN CONGLOBADO**      **\$ 0.43**
- **COSTOS IMPORTACION**
- **+ MAYORISTAS**      **- \$ 0.26**
- **COSTO MINORISTA**      **- \$ 0.07**
- **UTILIDAD ANTES DE IMP**      **\$ 0.10**
  
- **RELACION UAI / PREC.VTA**      **4.5%**

# PRECIOS DE DERIVADOS REGIONALES

	<u>SUPER</u>	<u>REGULAR</u>	<u>DIESEL</u>
	23-DIC-2005	DOLARES/GLN	
<b>GUATEMALA</b>	<b>3.03</b>	<b>2.97</b>	<b>2.7</b>
<b>HONDURAS</b>	<b>3.42</b>	<b>3.27</b>	<b>2.85</b>
<b>NICARAGUA</b>	<b><u>3.11</u></b>	<b><u>2.96</u></b>	<b><u>2.76</u></b>
<b>COSTA RICA</b>	<b>3.23</b>	<b>3.07</b>	<b>2.32</b>
<b>EL SALVADOR</b>	<b>2.95</b>	<b>2.84</b>	<b>2.58</b>

---

# CONCLUSIONES

- **EL ESTUDIO SE CENTRA EN:**
  - **1.- LOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO PARA LA GENERACIÓN ELÉCTRICA.**
  - **2. Y PARA USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO.**
-

---

# CONCLUSIONES

- **ES UN HECHO QUE EN NICARAGUA**
  - **LA INDUSTRIA PETROLERA PRESENTA UNA EMPRESA DOMINANTE EN REFINACIÓN, IMPORTACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE HIDROCARBUROS.**
  - **UNA SITUACION DE OLIGOPOLIO FUERTE EN EL SEGMENTO DE COMERCIALIZACION.**
  - **ESTA SITUACIÓN ES FAVORECIDA POR EL TAMAÑO DEL MERCADO**
  - **ESTO CONCEDE A LA EMPRESA DOMINANTE UN ALTO PODER DE TRASLADO DE LAS VARIACIONES DE LOS PRECIOS INTERNACIONALES HACIA LOS PRECIO INTERNOS.**
-

---

# CONCLUSIONES

**A) EL MOVIMIENTO DE LOS PRECIOS DOMÉSTICOS, MUESTRA UNA CORRELACIÓN POSITIVA SIGNIFICATIVA CON LOS MOVIMIENTOS DE LOS PRECIOS INTERNACIONALES.**

**B) ESTA CORRELACION, EXPRESA EL ALTO PODER DE LA EMPRESA DOMINANTE, PARA TRASLADAR LAS VARIACIONES DE LOS PRECIOS INTERNACIONALES A LOS PRECIOS INTERNOS.**

**C) SIN EMBARGO, LOS RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE LOS ÍNDICES DE PRECIOS Y DE LAS ELASTICIDADES, MUESTRAN QUE HASTA HOY, NO HAY EVIDENCIA DE ABUSOS DE PODER POR PARTE DE LA FIRMA DOMINANTE**

---

---

# CONCLUSIONES

**D) LOS MÁRGENES CONGLOBADOS DE LAS GASOLINAS Y DIESEL HAN MOSTRADO EN LOS ÚLTIMOS 4 AÑOS UN ALTO GRADO DE ESTABILIDAD. AUNQUE HAY QUE RECONOCER QUE EN EL AÑO 2005, HAY SEÑALES DE UNA LIGERA TENDENCIA ALCISTA EN LOS MARGENES MAYORISTAS**

- **EN EFECTO, EL ANALISIS DE LAS ELASTICIDADES, MUESTRA QUE LAS EMPRESAS, EN EL AÑO 2005, EJERCIERON EN MAYOR GRADO SU PODER DE TRASLADO DE LAS ALZAS EXTRAORDINARIAS EN LOS PRECIOS INTERNACIONALES.**
  - **SIN EMBARGO, LAS ELASTICIDADES SE MANTUVIERON ABAJO DE +1. LOS TRASLADOS DE LA VARIACIÓN DE LOS PRECIOS INTERNACIONALES A LOS PRECIOS INTERNOS, FUERON MENOS QUE PROPORCIONALES.**
-

---

# CONCLUSIONES

- **E) LA TENDENCIA LIGERAMENTE ALCISTA DE LOS MARGENES DE COMERCIALIZACION, PUEDE EXPLICARSE EN PARTE POR:**
  - **LA CAIDA DE CASI UN 50.% EN LOS MARGENES DE IMPORTACION, DESPUES DE 2003, DEBIDO A LOS ESFUERZOS POR MANTENER LA COMPETITIVIDAD**
  - **EL EFECTO INFLACIONARIO. HEMOS ESTIMADO UNA INFLACION 10.0% EN EL PERIODO 2002-2004**
-

---

# CONCLUSIONES

- **F) LA RESTRICCION QUE ESSO IMPONE AL PRECIO DE LA FORMULA RACK( DE 7 A 10 CENT.\$/GLN, MAYOR QUE PRECIO PARIDAD DE IMPORTACION), SE EXPLICA EN PARTE POR EL HECHO, DE QUE ESSO**
  - **CON UNA CAPACIDAD INCREMENTADA DE REFINACION**
  - **Y CON SUFICIENTE CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO**
  - **NECESITA, EN UN MERCADO TAN PEQUEÑO, ASEGURAR LA DEMANDA DE SUS PRODUCTOS POR PARTE DE SHELL, Y TEXACO, PARA UN USO EFICIENTE DE SUS INSTALACIONES.**
-

---

# CONCLUSIONES

- **G) EL ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS DE COMERCIALIZACION, CON DATOS CONFIDENCIALES, SUGIEREN QUE LOS MÁRGENES NETOS DE LOS DISTRIBUIDORES SE SITUAN ALREDEDOR DE 10 CENT \$/GALÓN.**
  - **ESTO SIGNIFICA UN 5% DEL PRECIO PONDERADO DE BOMBA. TASA QUE LA COMISIÓN CONSIDERA RAZONABLE.**
-

---

# CONCLUSIONES

- H) EL ANÁLISIS COMPARATIVO EN LA REGION DEMUESTRA, QUE:
  - 1) TAMAÑO REDUCIDO DEL MERCADO.
  - 2) EL MAYOR COSTO DE ABASTECIMIENTO POR EL PACIFICO.
  - 3) LA UBICACIÓN DEL MAYOR MERCADO A 90 KMTS DEL PUERTO DE ABASTECIMIENTO.
  - 4) LA NO EXISTENCIA DE UN SISTEMA MODERNO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE LOS DERIVADOS.

**PRESIONAN A SITUAR LOS PRECIOS EX- IMPUESTOS DE LOS DERIVADOS, ARIBA DEL PROMEDIO DE LA REGION**

---

---

# CONCLUSIONES

- **I) SIN EMBARGO:**
  - **LA POLITICA DE DESCUENTOS SEGUIDA POR LA INDUSTRIA, CON RESPECTO A LOS PRECIOS DE LA GASOLINA SUPER Y EL DIESEL DESTINADOS AL TRANSPORTE PUBLICO, CONTRARESTAN ESTA PRESION ALCISTA.**
  - **LOS DESCUENTOS AL SECTOR TRANSPORTE, SIGNIFICAN DE 3.5 A 4.40 CENTAVOS \$/ GLN EN LA ESTRUCTURA DE COSTOS DE LOS MAYORISTAS**
-

---

# CONCLUSIONES

- **J) EL QUE LOS MÁRGENES UNITARIOS CONGLOBADOS, HAYAN SIDO ESTABLES Y NO MUESTREN EVIDENCIA DE ABUSO DE PODER, NO ASEGURAN QUE EL VOLUMEN DE LAS UTILIDADES SEA DESPRECIABLE.**
  - **K) EN EL SISTEMA DE LIBRE EMPRESA, EL VALOR DE MERCADO DE LAS EMPRESAS, ES DETERMINADO POR EL VOLUMEN DE SUS UTILIDADES, LAS CUALES SON ALTAMENTE VOLATILES DE UN AÑO PARA OTRO**
-

---

# CONCLUSIONES

**L) EL ANALISIS NO CONSIDERA LOS MARGENES NETOS , POSITIVOS O NEGATIVOS QUE ESSO OBTIENE DE LA EFICIENCIA MAYOR O MENOR DE SUS OPERACIONES DE REFINACIÓN.**

- **YA SEA MEJORANDO SU EFICIENCIA OPERATIVA**
  - **O DE SU HABILIDAD PARA CONSEGUIR CRUDO MÁS BARATO QUE EL PRECIO PARIDAD DE IMPORTACIÓN.**
-

---

# CONCLUSIONES

**M) EL PAPEL DE LAS BARRERAS DE ENTRADA, ES DEFENDER EL VOLUMEN Y ESTABILIDAD DE LAS UTILIDADES. EN EL MERCADO NICARAGÜENSE HAY BARRERAS, MAS QUE TODO ORIGINADAS EN EL PEQUEÑO TAMAÑO DEL MERCADO, PERO QUE NO SON INFRANQUEABLES.**

**EL INCREMENTO ESPERADO EN ESTE TAMAÑO A MEDIANO PLAZO, ESTIMULARA LA EXPANSION DE LA CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO Y DE TRASIEGO EN EL PACIFICO, ASÍ COMO LA ENTRADA DE NUEVOS OPERADORES.**

**ESTO SIGNIFICARIA, UN MAYOR GRADO DE COMPETENCIA Y UNA REDUCCION EN LOS MARGENES UNITARIOS CONGLOBADOS Y EN LOS VOLUMENES DE LAS UTILIDADES NETAS.**

---

# CONCLUSIONES

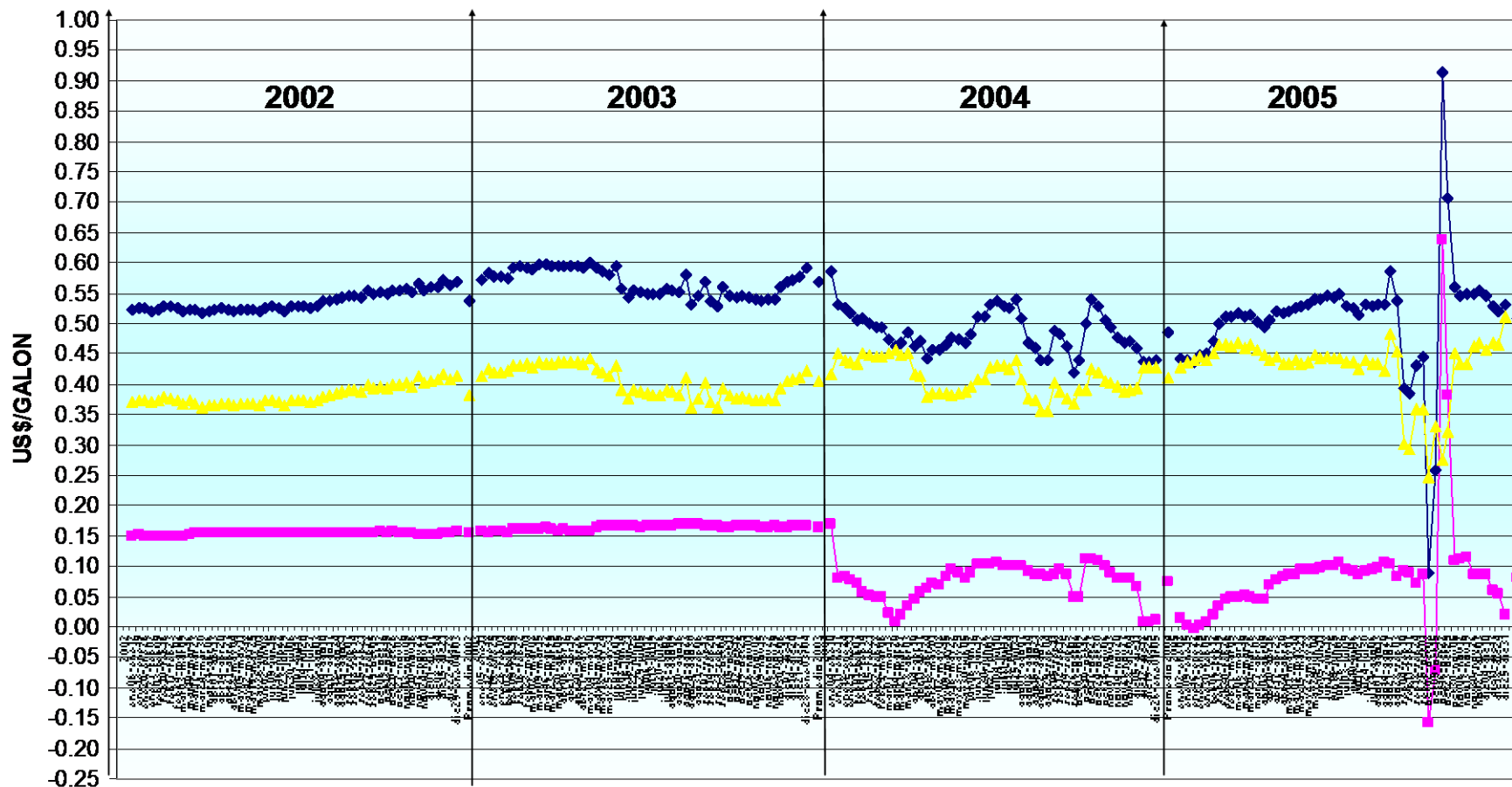
- **N) MIENTRAS TANTO:**
- **EL MANEJO DE LA SUTILIDADES NETAS DE UNA INDUSTRIA, ES MAS SENCILLO Y TRANSPARENTE, MEDIANTE EL INCREMENTO O REDUCCION DEL “IR” Y OTROS INCENTIVOS FISCALES, EN VEZ DEL ESTABLECIMIENTO DE CONTROLES DE PRECIOS.**
- **PERO SIN OLVIDAR, QUE NO HAY INSTRUMENTO MAS EFECTIVO PARA PROMOVER LA INVERSION Y LA COMPETENCIA, QUE LA EXISTENCIA DE UN BUEN MARGEN DE UTILIDAD.**
- **ES NECESARIO, MANTENER UN BALANCE ENRE LA EQUIDAD SOCIAL, Y EL ABASTECIMIENTO CONFIABLE Y SEGURO DE LOS COMBUSTIBLES. ESTE BALANCE ES IMPORTANTE PARA EVITAR EL DETERIORO Y COLAPSO DE LOS SERVICIOS PUBLICOS DE TRANSPORTE Y GENERACION ELECTRICA.**
- **EN CUALQUIER CASO , INE DEBE ESTABLECER UN SEGUIMIENTO PERMANENTE DE LOS TRASLADOS AL CONSUMIDOR, DE LAS VARIACIONES EN LOS PRECIOS INTERNACIONALES**

---

# ANEXOS

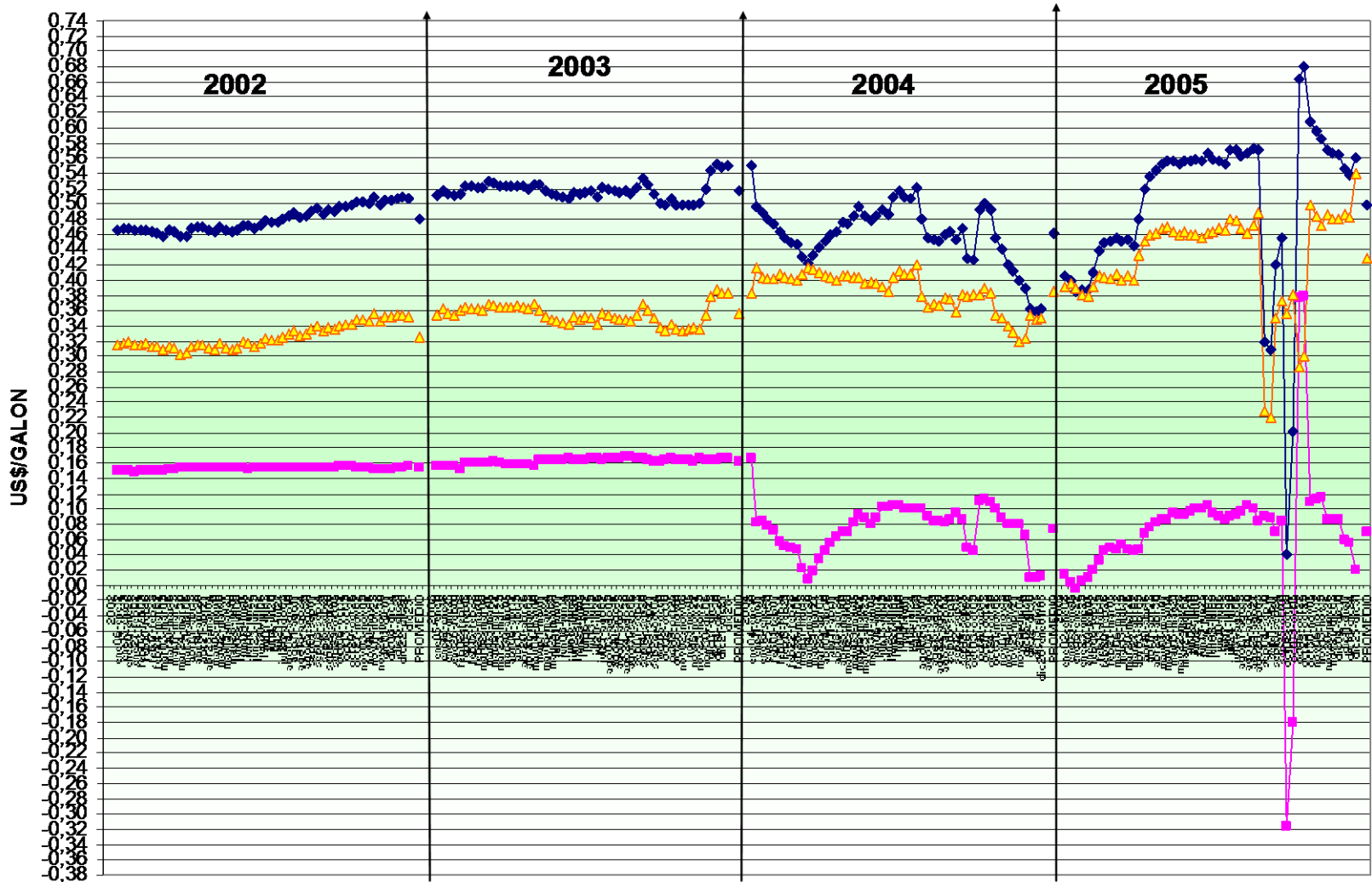
- **COMPARACION DE MARGENES DE:  
GAS SUPER, GAS.REGULAR Y DIESEL  
CONGLOBADOS,  
DE IMPORTACION  
Y DE COMERCIALIZACION**
  - **CORRELACION MARGENES DE:  
IMPORTACION  
COMERCIALIZACION**
  - **PRECIOS DE DERIVADOS EN CENTRO AMERICA**
-

## MARGENES DE IMPORTACION Y COMERCIALIZACION DE LA GASOLINA SUPER EN MANAGUA, 2002 - 2005



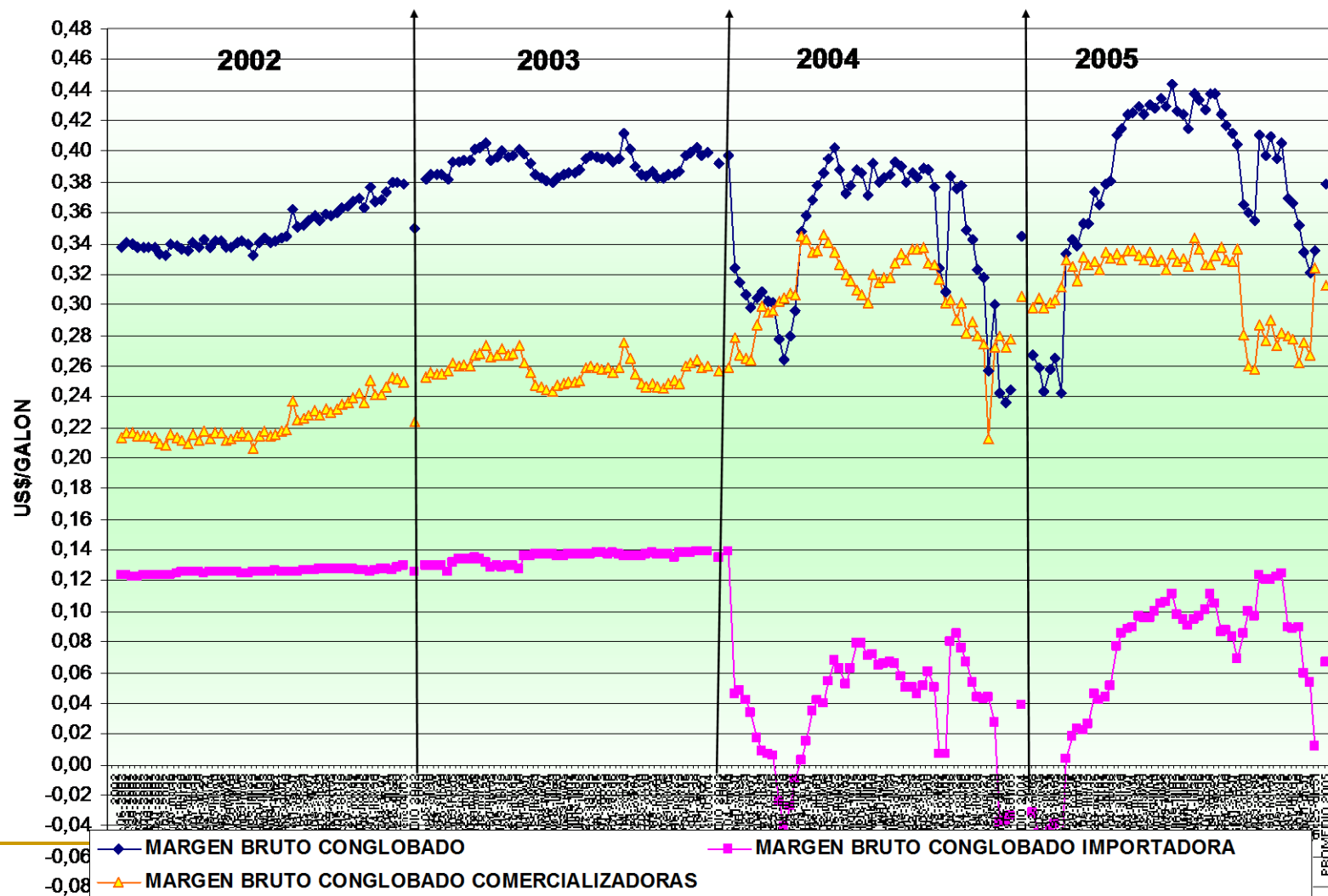
- ◆ MARGEN BRUTO CONGLOBADO
- ▲ MARGEN BRUTO CONGLOBADO COMERCIALIZADORAS
- MARGEN BRUTO CONGLOBADO IMPORTADORA

## MARGENES BRUTOS DE IMPORTACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE LA GASOLINA REGULAR EN MANAGUA, 2002 - 2005



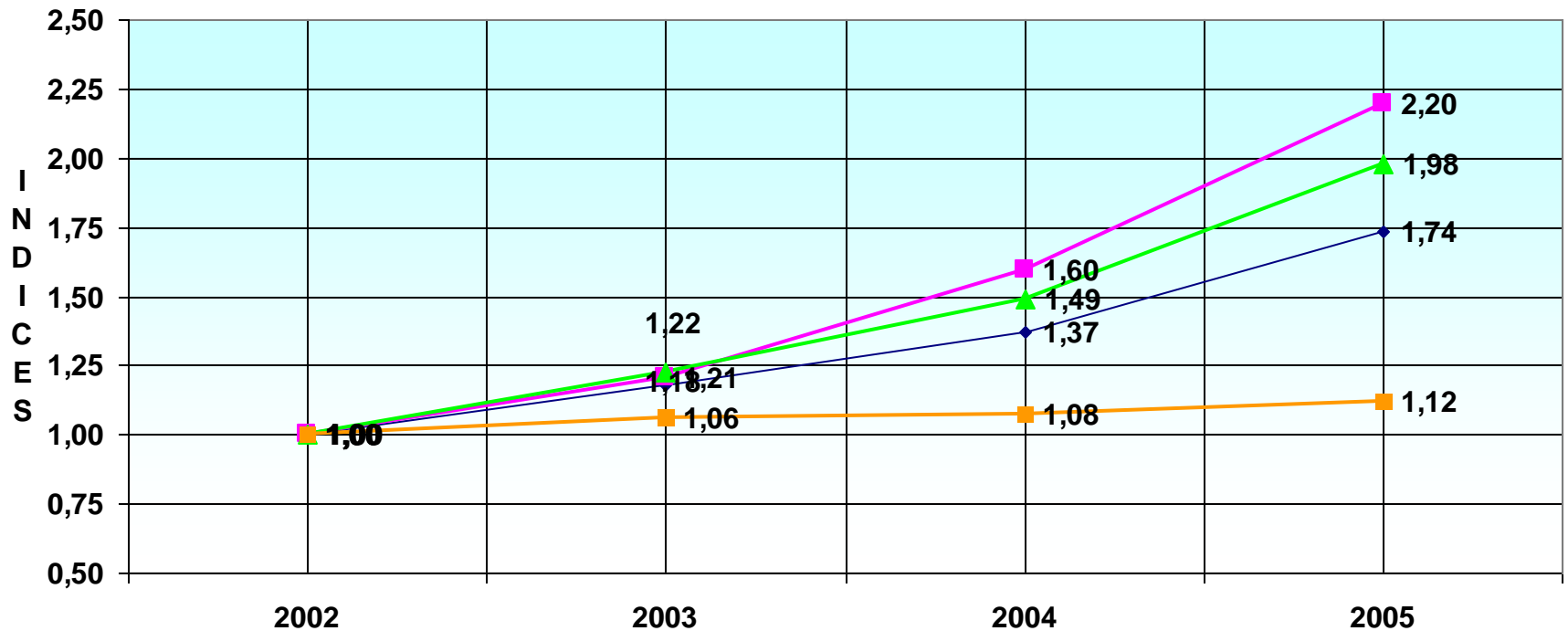
- ◆ MARGEN BRUTO CONGLOBADO TOTAL
- MARGEN BRUTO CONGLOBADO IMPORTADORA
- ▲ MARGEN BRUTO CONGLOBADO COMERCIALIZADORAS

## MARGENES BRUTOS DE IMPORTACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DEL DIESEL, 2002 - 2005



# GASOLINA SÚPER

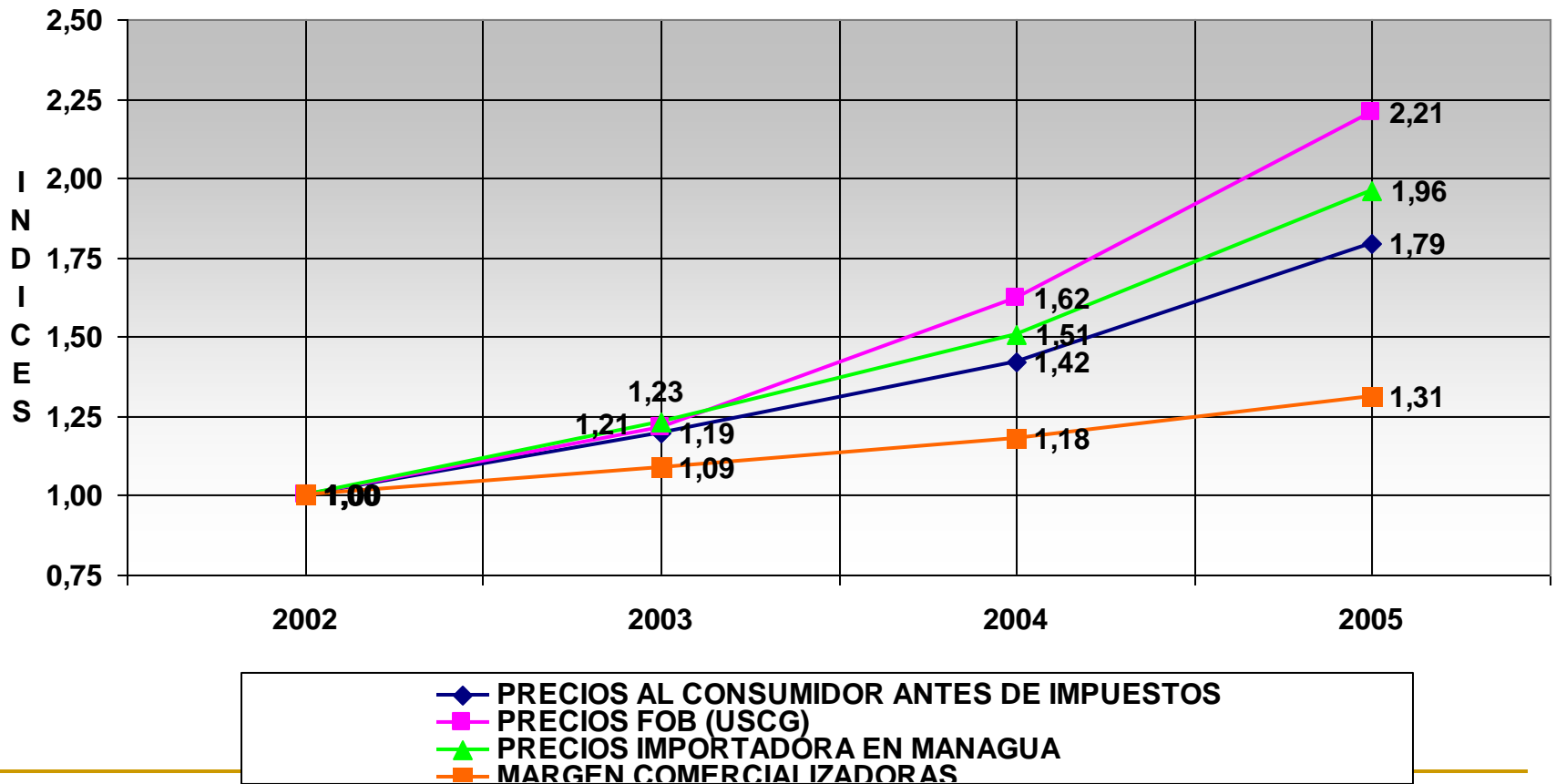
CORRELACIÓN ENTRE LOS PRECIOS INTERNACIONALES VS. PRECIOS AL CONSUMIDOR, PRECIOS DE IMPORTADORAS Y MARGEN DE COMERCIALIZADORAS



◆ PRECIOS AL CONSUMIDOR ANTES DE IMPUESTOS  
■ PRECIOS FOB (USCG)  
▲ PRECIOS IMPORTADORA EN MANAGUA  
■ MARGEN COMERCIALIZADORAS

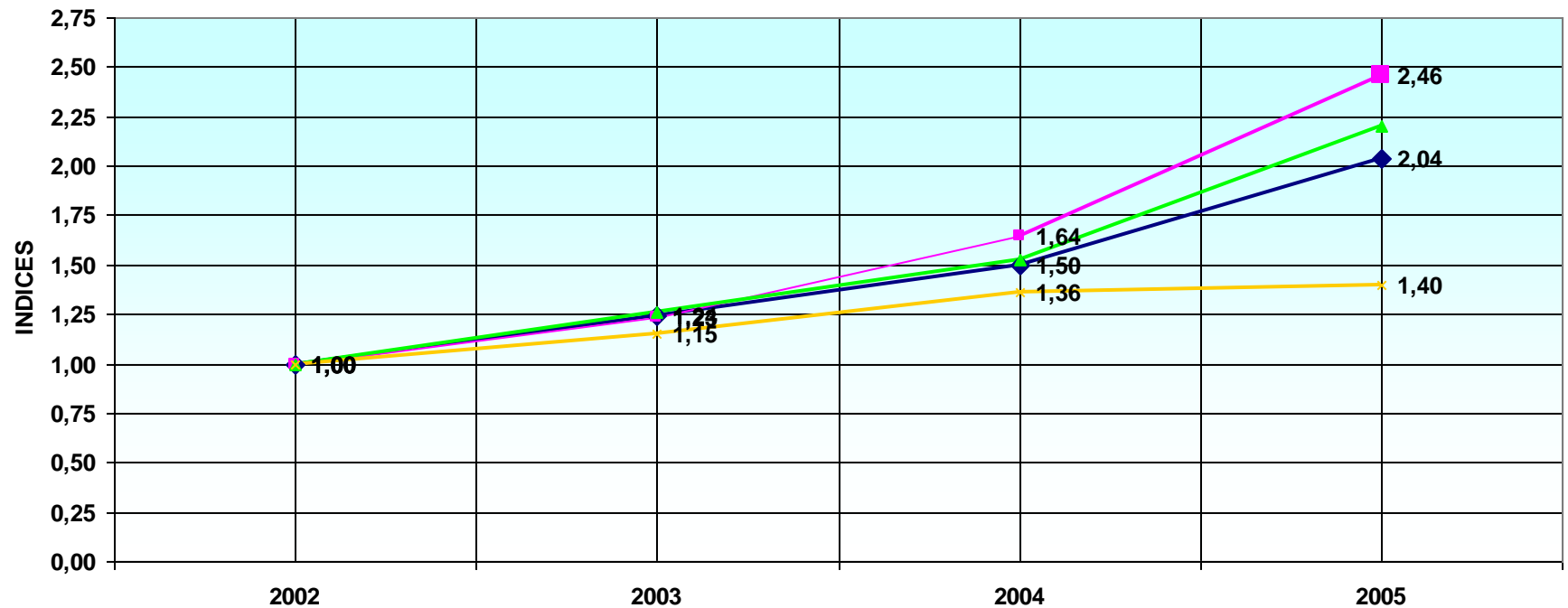
# GASOLINA REGULAR

CORRELACIÓN ENTRE LOS PRECIOS INTERNACIONALES VS. PRECIOS AL CONSUMIDOR, PRECIOS DE IMPORTADORAS Y MARGEN DE COMERCIALIZADORAS



# DIESEL

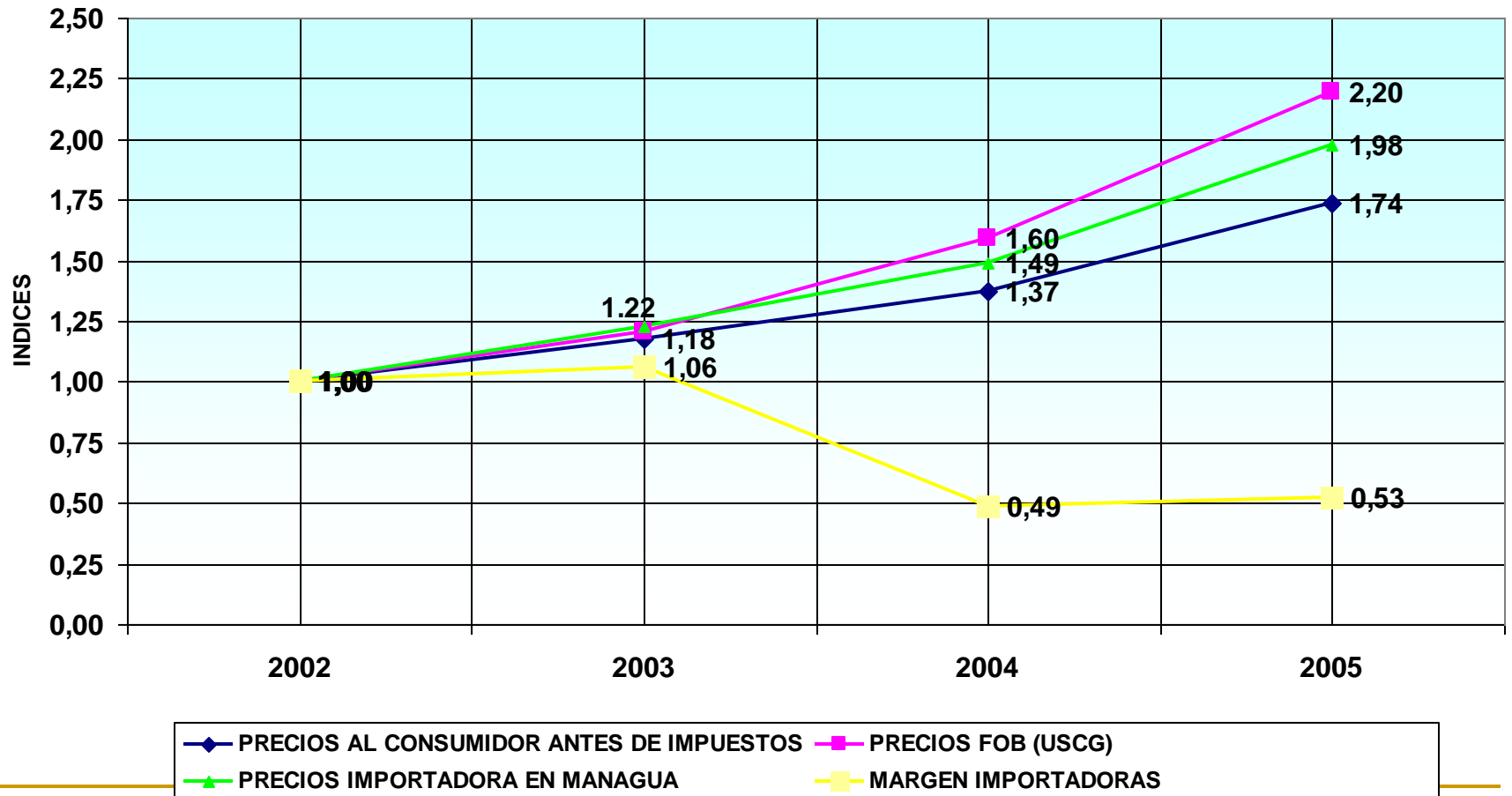
## CORRELACIÓN ENTRE LOS PRECIOS INTERNACIONALES VS. PRECIOS AL CONSUMIDOR, PRECIOS DE IMPORTADORAS Y MARGEN DE COMERCIALIZADORAS



- ◆ PRECIOS AL CONSUMIDOR ANTES DE IMPUESTOS
- PRECIOS FOB (USCG)
- ▲ PRECIOS IMPORTADORA EN MANAGUA
- × MARGEN COMERCIALIZADORAS

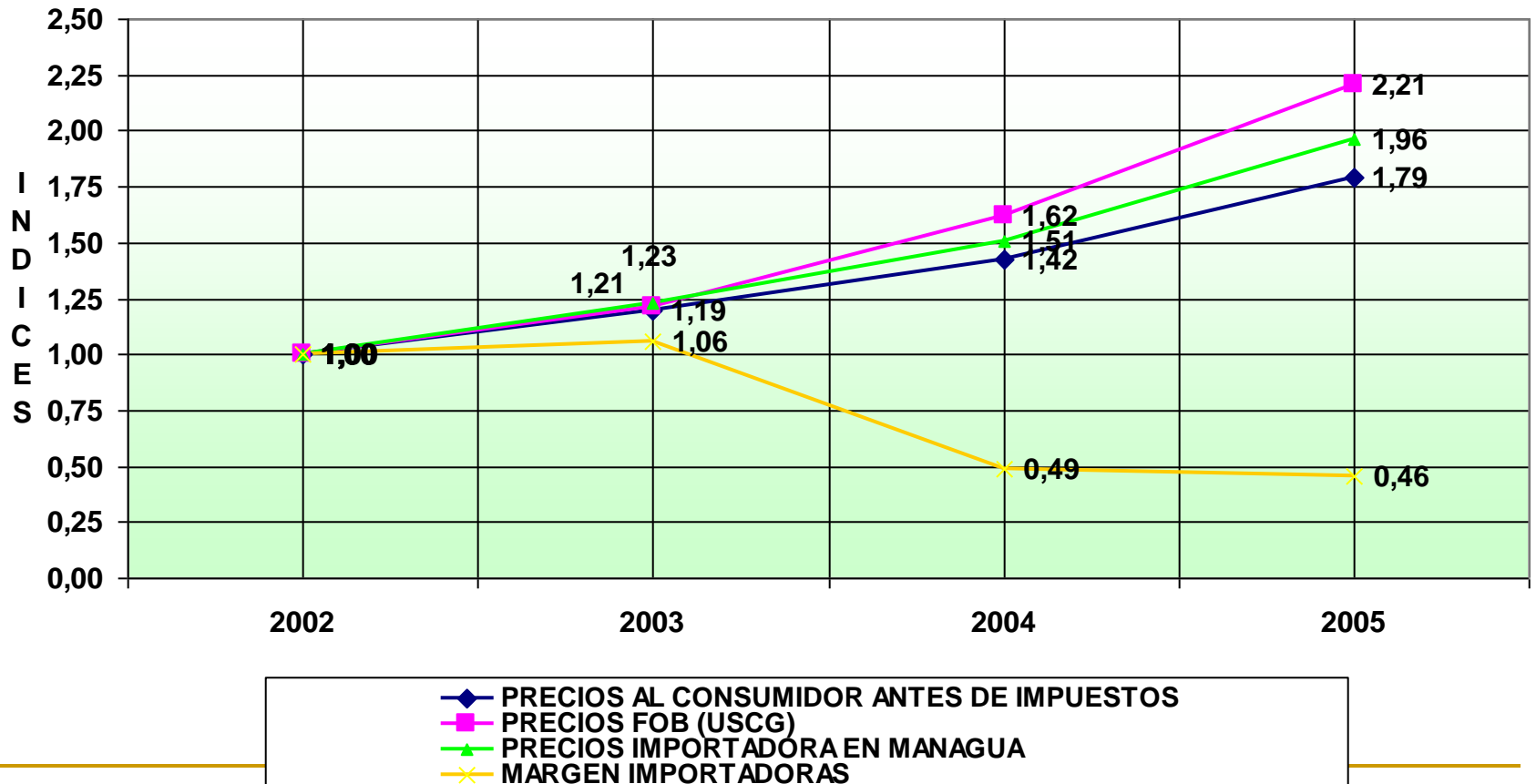
# GASOLINA SÚPER

CORRELACIÓN ENTRE LOS PRECIOS INTERNACIONALES VS. PRECIOS AL CONSUMIDOR, PRECIOS Y MARGEN DE IMPORTADORAS



# GASOLINA REGULAR

CORRELACIÓN ENTRE LOS PRECIOS INTERNACIONALES VS. PRECIOS AL CONSUMIDOR, PRECIOS Y MARGEN DE IMPORTADORAS



# DIESEL

## CORRELACIÓN ENTRE LOS PRECIOS INTERNACIONALES VS. PRECIOS AL CONSUMIDOR, PRECIOS Y MARGEN DE IMPORTADORAS

