

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR**  
**Facultad de Ciencias Económicas**  
**Escuela de Economía**



**“LA LIBERALIZACIÓN DEL MERCADO DE COMBUSTIBLES Y SUS EFECTOS EN LA  
ECONOMÍA DE EL SALVADOR EN EL PERÍODO 2000-2005.”**

**TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PRESENTADO POR:**

**ANA RUTH CEVALLOS BARAHONA  
NELLY KAROLINA GARCÍA GONZALEZ  
ROXANA YANETH SERRANO PINEDA**

**PARA OPTAR AL GRADO DE:**

**LICENCIADA EN ECONOMÍA**

**AGOSTO DE 2006**

**SAN SALVADOR**

**EL SALVADOR**

**CENTROAMÉRICA**

## **AUTORIDADES UNIVERSITARIAS**

Rector (a) : Dra. María Isabel Rodríguez  
Secretario General : Licda. Alicia Margarita Rivas de Recinos

### **Facultad de Ciencias Económicas**

Decano : Lic. Emilio Recinos Fuentes  
Secretario (a) : Licda. Vilma Yolanda Vásquez de Del Cid

Docente Director : Lic. Erick Francisco Castillo  
Coordinador del Seminario : Licda. Ana Miriam de Campos

Agosto de 2006

SAN SALVADOR

EL SALVADOR

CENTROAMÉRICA

## ÍNDICE

<b>LISTA DE ANEXOS</b>	
<b>LISTA DE GRÁFICOS</b>	
<b>LISTA DE CUADROS</b>	
<b>INTRODUCCIÓN</b>	i
<b>CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL.</b>	1
	1
1.1 SISTEMA DE ECONOMÍA DE MERCADO.	
1.2 MODELO DE ECONOMÍA SOCIAL DE MERCADO.	4
1.3 MODELO NEOLIBERAL.	6
	8
1.4 ESTRUCTURAS DE MERCADO Y SU CLASIFICACIÓN.	
1.4.1 MERCADOS DE COMPETENCIA PERFECTA.	9
1.4.2 MERCADOS DE COMPETENCIA IMPERFECTA.	10
1.4.3 CASO DEL OLIGOPOLIO.	10
1.4.4 MODELOS OLIGOPÓLICOS.	12
1.4.4.1 MODELOS DE DEMANDA QUEBRADA.	12
1.4.4.2 OLIGOPOLIO COLUSORIO.	13
<b>1.4.5 ESTRATEGIAS DE INTEGRACIÓN EN EL MERCADO.</b>	14
<b>CAPÍTULO II. LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO: SU EVOLUCIÓN EN EL</b>	15
<b>CONTEXTO DE LA ECONOMÍA DE MERCADO.</b>	
<b>2.1 EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA INTERNACIONAL DEL PETRÓLEO.</b>	15
2.1.1 SURGIMIENTO DE LAS TRANSNACIONALES.	15
2.1.2 LA OPEP Y EL PRECIO INTERNACIONAL DEL PETRÓLEO.	17
2.2 CONDICIONES DE LA INDUSTRIA PETROLERA EN CENTROAMÉRICA.	21
2.2.1 CARACTERIZACIÓN DEL MERCADO DE HIDROCARBUROS EN EL ISTMO	21
CENTROAMERICANO.	

2.2.2 ESTUDIO DE CASO: MERCADO REGULADO COSTA RICA.	24
<b>CAPÍTULO III. EFECTOS DE LA LIBERALIZACIÓN DEL MERCADO DE COMBUSTIBLES.</b>	31
3.1 EVOLUCIÓN DEL MERCADO DE COMBUSTIBLES.	31
3.2 ESTRUCTURA ACTUAL DEL MERCADO DE COMBUSTIBLES.	36
3.3 FACTORES QUE AFECTAN EL COMPORTAMIENTO Y FORMACIÓN DE LOS PRECIOS INTERNOS.	44
3.4 MARCO REGULATORIO.	50
3.5. EFECTOS DEL ALZA DE LOS PRECIOS DEL PETRÓLEO Y SUS DERIVADOS EN LA ECONOMÍA NACIONAL Y FAMILIAR.	54
3.6 COMPORTAMIENTO EN LA FORMACIÓN DE PRECIOS DE GASOLINAS Y DIESEL FRENTE A POSIBLES ESCENARIOS.	60
3.6.1 ESCENARIO 1: APLICACIÓN DE MÁRGENES REGISTRADOS EN 1990.	60
3.6.2 ESCENARIO 2: APLICACIÓN DE MÁRGENES REGISTRADOS EN 1999.	62
3.6.3 ESCENARIO 3: MÁRGENES SIMILARES A LOS REGISTRADOS EN COSTA RICA (PROMEDIO 2000- 2005).	65
<b>CAPÍTULO IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.</b>	68
4.1 CONCLUSIONES.	68
4.2 RECOMENDACIONES.	73
4.2.1 RELATIVAS A LA REGULACIÓN.	73
4.2.2 PROPUESTA DE LINEAMIENTOS GENERALES PARA REDUCIR LA DEPENDENCIA DE COMBUSTIBLES FÓSILES.	75
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.</b>	82
<b>ANEXOS</b>	86

## LISTA DE ANEXOS

Anexo No. 1. Precios Promedio Internacionales del Petróleo.	87
Cuadro Anexo No. 2. Istmo Centroamericano: Barreras a la Entrada en la Industria Petrolera.	88
Cuadro Anexo No. 3 Istmo Centroamericano: Normativa Reguladora de la Industria Petrolera.	89
Cuadro Anexo No. 4. Principal Infraestructura Petrolera.	94
Cuadro Anexo No. 5. Istmo Centroamericano: Nivel De Precios al Consumidor.	95
Cuadro Anexo No. 6. Costa Rica: Indicadores Macroeconómicos de los Efectos del Alza en los Precios del Petróleo.	96
Cuadro Anexo No. 7. Participación de las Importadoras de Crudo y Refinados.	96
Cuadro Anexo No. 8. Cobertura de las Estaciones de Servicio.	97
Cuadro Anexo No. 9. Concentración Geográfica de las Estaciones de Servicio por Compañía.	97
Cuadro Anexo No. 10. Variaciones en el ámbito nacional e internacional de los precios de las gasolinas y diesel.	98
Cuadro Anexo No. 11. Precios nacionales e internacionales de las gasolinas y diesel.	98
Cuadro Anexo No. 12. Indicadores de Efectos Macroeconómicos del Incremento de los Precios Internacionales.	99
Cuadro Anexo No. 13. Indicador de Efecto en el Sector Fiscal.	99
Cuadro Anexo No. 14. Evolución de la tasa de inflación 2000-2005.	100
Cuadro Anexo No. 15. Indicadores de Efectos Microeconómicos 2000-2005.	101
Cuadro Anexo No. 16. Consumo de derivados de Petróleo.	102

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico No. 1. Precios Internacionales del Petróleo.	19
Gráfico No. 2. Istmo Centroamericano: Promedio de Precios al Consumidor Período 2000-2005.	23
Gráfico No. 3. Costa Rica: Participación Porcentual Promedio de los Componentes del Precio de las Gasolinas y el Diesel Período 2000-2005.	28
Gráfico No. 4. Costa Rica: Relación Porcentual de las Importaciones de Petróleo en Relación a las Exportaciones e Importaciones Totales Período 1990-2005.	29
Gráfico No 5. Costa Rica: Relación entre las Importaciones de Petróleo respecto al PIB Período 1989-2005.	30
Gráfico No 6. Índice de concentración HHI para la Importación – Refinación Período 2001-2004.	37
Gráfico No. 7. Participación Porcentual de las Compañías en las Ventas Totales en el Segmento Mayorista Años 1995, 2000 y 2005.	39
Gráfico No. 8. Participación Porcentual de las ventas por compañía Año 2005.	40
Gráfico No. 9. Operación de las Estaciones de Servicio por Distribuidores y petroleras Años 1990, 2001 y 2005.	42
Gráfico No. 10. Precios Internacionales del Petróleo en Varios Mercados Período 2001-2005.	46
Gráfico No. 11. El Salvador: Participación Porcentual Promedio de los Componentes del precio de las Gasolinas y el Diesel Período 2000-2005.	49
Gráfico No. 12. Efectos Macroeconómicos del Incremento de los Precios del Petróleo Período 1990-2005.	55
Gráfico No. 13. Relación Salario Mínimo del Sector Comercio y Servicios con Canasta Básica Alimentaria y Canasta de Mercado Período 2000-2005.	56
Gráfico No. 14. Gasto de transporte en Relación a la Canasta de Mercado y al Salario Mínimo del Sector Comercio y Servicios Período 2000-2005.	58
Gráfico No. 15. Gasto en Electricidad en Relación a la Canasta de Mercado y al Salario Mínimo del Sector Comercio y Servicios Período 2000-2005.	59
Gráfico No. 16. Escenario 1: Precios Comparativos de Gasolina y Diesel.	62
Gráfico No. 17. Escenario 2: Precios Comparativos de Gasolina y Diesel.	64
Gráfico No. 18. Escenario 3: El Salvador Comparación de Precios en base a Márgenes Promedio aplicados en Costa Rica.	66

## INTRODUCCIÓN.

En el funcionamiento de la economía de mercado, los precios se conciben como el mecanismo que coordina las decisiones de los agentes económicos generando así el equilibrio. En este sentido, el mecanismo de mercado se vuelve el medio más eficiente de organización de la actividad económica, razón por la cual a la luz de dichos planteamientos, tanto el libre mercado como la libre competencia constituyen los principios rectores de la economía.

Esta concepción llevada a su extremo, dio lugar a que a partir de los años ochenta se implementara en el país el modelo Neoliberal, el cual proponía una serie de reformas vinculadas con la liberalización de la economía pues se argumentaba que la interferencia del Estado era perjudicial. Es así como en el marco del desarrollo de los Programas de Ajuste Estructural (PAE) y de los Programas de Estabilización Económica (PEE), se incorporaron como ejes principales la apertura económica, la desregulación y las privatizaciones.

En conjunto, tales medidas propendían a la reducción del rol del Estado en la economía, limitando su actuar a la conservación de los equilibrios macroeconómicos. En ese contexto, los sectores afectados fueron principalmente la banca, cementeras, hoteles, ingenios y los servicios públicos tales como telecomunicaciones, pensiones y sector energético (específicamente las relacionadas con la distribución).

En el caso concreto del subsector de hidrocarburos, como parte del sector energético también resultó afectado por el proceso de liberalización, que dio inicio en 1990 bajo un contexto en el que el Estado había participado de forma directa en la importación, en el transporte y en la regulación de márgenes. De esta manera, con la liberalización la industria registró una serie de transformaciones graduales que se llevaron a cabo por medio de cambios en el marco legal e institucional, y que al final dieron como resultado la desaparición de la participación del Estado en dicha industria bajo el argumento que con tal medida se mejoraría la eficiencia y fomentaría la competencia.

Sin embargo, se puede afirmar que después de dos décadas de haberse iniciado el proceso de liberalización, el funcionamiento del mercado no ha generado resultados óptimos desde el punto de vista de la competencia, ya que el mercado de hidrocarburos no solo ha continuado manteniendo las

características de un mercado oligopolístico, sino que las ha profundizado por medio de la paulatina consolidación de la integración vertical desde la importación/refinación hasta la distribución minorista.

Ante este panorama, la presente temática se vuelve importante, puesto que el petróleo y derivados constituyen la fuente principal de energía en el país y por lo tanto, en la medida que su comercialización se desarrolla en un mercado concentrado, sus precios se encuentran bajo el control de las empresas que conforman el oligopolio de la industria, lo que en definitiva conlleva repercusiones significativas para la economía nacional pues también en dicho ámbito se han registrado los efectos del incremento en los precios internacionales.

Por lo antes expuesto, se ha desarrollado el trabajo de investigación: “La Liberalización del Mercado de Combustibles y sus Efectos en la Economía de El Salvador en el Período 2000-2005”; con ésta se estudia el proceso gradual de desregulación sufrido en el mercado de combustibles y cómo este contribuyó a la formación de oligopolios en cada una de las etapas de la industria, afectando la formación de precios.

Así mismo se pretende contrastar el logro en materia de eficiencia entre un esquema regulado y otro desregulado, a través del estudio de casos. También se establece una alternativa que contribuya a reducir la sensibilidad de la economía frente al incremento de los precios internacionales y la estructura concentrada que determina la formación de precios en el mercado local.

La investigación se ha estructurado en cuatro capítulos. En el primero se desarrolla el marco teórico conceptual que sustenta el presente trabajo; en este marco, se analiza desde el punto de vista de la escuela neoclásica el funcionamiento de la economía de mercado, sus leyes y también las diferentes estructuras de mercado.

Luego, en el capítulo dos, se describe la manera en que se ha desarrollado la industria petrolera tanto en el contexto internacional, como en el regional haciendo énfasis en el caso de Costa Rica por tratarse de un mercado regulado.

En el capítulo tres, se analizan los efectos de la liberalización en el mercado de combustibles a través de las implicaciones en la estructura de mercado de cada una de las etapas de la industria;



además, se examinan los factores que han incidido en la formación de precios, el tratamiento del marco legal relacionado, los efectos del alza en los precios a nivel macroeconómico y microeconómico y finalmente se expone el desarrollo de ciertos escenarios con los que se estudian los efectos en los precios frente a cambios en el nivel de los márgenes que se registraron en el esquema regulado y posteriormente en el desregulado.

Finalmente, en el capítulo cuatro se presentan las conclusiones y recomendaciones del trabajo en donde se plantea la formulación de una propuesta tendiente a la reducción de la dependencia de los combustibles fósiles y otras tendientes a mejorar el funcionamiento de dicho mercado.

## CAPITULO I. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL.

### 1.1 SISTEMA DE ECONOMÍA DE MERCADO.

Desde siglo XVI, las sociedades experimentaron transformaciones en su estructura, marcadas ideológicamente por el liberalismo económico como mecanismo para contrarrestar la estructura feudal existente, en donde el principal tema de oposición era la propiedad de la tierra<sup>1</sup>.

En este sentido, fue en Inglaterra donde se gestaron por primera vez estas condiciones, ya que la corona decidió eliminar el “sistema de campos abiertos” que era la forma de usufructo comunal de la tierra, además se dio un proceso de expropiación de las tierras eclesiásticas; esta secularización de la tierra suponía prácticamente un cambio radical de las relaciones existentes ante la llamada “revolución agraria”<sup>2</sup>.

La gran mayoría de esta tierra se vendió con fines comerciales, los nuevos propietarios implantaron reglas nuevas eliminando la tradición arraigada en ellos, pues para ese período los vínculos feudales estaban desapareciendo<sup>3</sup>.

Esta situación coincidió con una creciente importancia de la industria de la lana, que intensificó la crianza de ovejas y consecuentemente redujo el cultivo de los campos con arado (trabajo intensivo en mano de obra) que constituía la actividad principal de la economía agrícola feudal<sup>4</sup>.

Producto de lo anterior, la agricultura se empieza a desarrollar con trabajadores libres asalariados; y esto consolida la constitución del mercado de tierra y de mano de obra. Adicionalmente, surge la producción generalizada de mercancías, se difunde la propiedad privada de los medios de producción y la búsqueda de la maximización de las ganancias por parte de sus dueños, constituyéndose así el **Sistema de Economía de Mercado**.

---

<sup>1</sup> Martínez Peinado y Vidal Villa, *Economía mundial*, Mc Graw Hill, México, 1998, Segunda edición, p.164.

<sup>2</sup> Polianski Avdakov y otros, *Historia económica de los países capitalistas*, Grijalbo, España, 1965, primera edición, p. 235.

<sup>3</sup> Kuczynski Jurger, *Breve historia de la economía*, ediciones de cultura popular, México, 1974, primera edición, p.172.

<sup>4</sup> Ibid. p. 173.

Para abordar el estudio del sistema de economía de mercado, es necesario retomar las principales teorías del mismo, las cuales fueron desarrolladas por los clásicos, a partir de dos perspectivas diferentes conocidas como la corriente marxista y la corriente neoclásica.

La teoría marxista representada por los trabajos de Engels, Kautsky Hilferding y Lenin, considera al mercado como una relación histórica social. Por otro lado, la teoría neoclásica considera al mercado como una relación de precios, abordada desde dos vertientes, la del capitalismo regulado cuyo principal exponente es Keynes, y la neoliberal cuyo principal exponente es Friedman.<sup>5</sup>

Las diferentes concepciones del mercado se explican a partir de las bases fundamentales de cada una, por un lado la corriente marxista sostiene que el origen del mercado surge de la división social del trabajo<sup>6</sup> y su establecimiento como tipo de producción dominante de la sociedad. Por otro lado, la corriente neoclásica sostiene que el origen del mercado son las transacciones de compra y venta que dan origen al precio.<sup>7</sup>

El mercado en sus diferentes concepciones, da lugar a que cada teoría interprete de manera diferente el funcionamiento del sistema, pese a abordar el mismo objeto de estudio y contextualizarlo en el mismo momento histórico de la constitución del mercado de mano de obra y de tierra de forma generalizada.

En base a la concepción neoclásica del origen del mercado, se puede definir economía de mercado como un mecanismo que coordina los individuos, las actividades y las empresas por medio de un sistema de precios y de mercados<sup>8</sup>. Este mecanismo posee leyes generales que rigen el funcionamiento del sistema. Las más importantes son<sup>9</sup>:

- Ley de los rendimientos decrecientes, establece que cuando añadimos cantidades adicionales de un factor y mantenemos fijas la de los demás, obtenemos una cantidad adicional de producto cada vez más pequeña.

---

<sup>5</sup> Hernández, Carlos Evaristo, "Un análisis sobre la economía de mercado en El Salvador", UES, San Salvador, p.p. 12,15 y 16.

<sup>6</sup> Donde se da la separación de los productores directos de medios con los que producen.

<sup>7</sup> Ibid. p.p. 19, 20 y 22.

<sup>8</sup> Samuelson, Nordhaus, *Economía*, Mc Graw Hill, España, 1999, décimosexta edición, p. 27.

<sup>9</sup> Ibid. p.p 45, 80 y 105.

- Ley de la utilidad marginal decreciente, establece que a medida que aumenta la cantidad consumida de un bien, tiende a disminuir su utilidad marginal.
- Ley de demanda, sostiene que cuando sube el precio de un bien (y se mantiene todo lo demás constante), los compradores tienden a comprar menos. Cuando baja y todo lo demás se mantiene constante, la cantidad demandada aumenta.
- Ley de oferta, según esta la cantidad ofrecida de una mercancía será mayor a precios de mercado más altos y menor a precios de mercado más bajos.

Las leyes anteriores se basan en el principio de la racionalidad económica, tanto de los consumidores como de productores. En este contexto el mecanismo de los precios coordina las decisiones de los agentes económicos en el mercado generando así el equilibrio.

Además, este enfoque considera dos tipos de competencia, la perfecta y la imperfecta, adoptando un análisis de estática histórica contrastando para su estudio un estado ideal (de competencia pura o perfecta) frente a un estado real (competencia imperfecta)<sup>10</sup>.

Esta corriente considera al mecanismo de mercado como el medio más eficiente de organizar la actividad económica. Dentro de estos planteamientos la concepción más radical (concebía que la interferencia del Estado era perjudicial para la competencia del mercado) predominó hasta la crisis de 1930, en donde John Maynard Keynes después de la crisis económica, reconoce que el mercado presenta fallas por lo que el Estado debería participar en la actividad económica para compensar los períodos depresivos<sup>11</sup>.

En las economías de mercado al Estado se le asignan tres grandes funciones económicas<sup>12</sup>:

- *Aumentar la eficiencia*, mediante el fomento de la competencia, la eliminación de las externalidades y el suministro de bienes públicos.

---

<sup>10</sup> Hernández, Carlos Evaristo, Op. Cit. p. 49.

<sup>11</sup> Rosseti, José Paschoal, *Introducción a la economía*, editora Atlas, México, 1999, décimoquinta edición, p. 84.

<sup>12</sup> Samuelson, Nordhaus, Op. Cit. p. 34.

- *Fomento de la equidad*, mediante los programas de impuestos y de gasto para redistribuir la renta a favor de determinados grupos.
- *Fomento de la estabilidad y el crecimiento macroeconómico*, por medio de la política fiscal y la regulación monetaria.

## 1.2 MODELO DE ECONOMÍA SOCIAL DE MERCADO.

La República Federal de Alemania después de la Segunda Guerra Mundial quedó fuertemente devastada, por lo cual a partir de 1948 se introdujeron cambios en el modelo económico como pauta para encausar la política económica. Teóricamente su formulación se relaciona con los nombres de Walter Eucken y Alfred Muller-Armack, y su implementación política con el de Ludwig Erhard quien impulsó una reforma monetaria y propuso que en condiciones de crisis era necesaria la liberalización de las fuerzas de mercado para superar las condiciones de estancamiento y reconstrucción del país<sup>13</sup>.

En Alemania, el contexto en el que se da el surgimiento teórico y práctico de este modelo, se caracterizó por ser un país desarrollado e industrializado y por la existencia de presiones internacionales de los monopolios en competencia que restringían el poder de los monopolios alemanes. De esta manera el modelo enfatizó en la amortiguación de los problemas sociales y en la restricción del poder de mercado de los monopolios, dando lugar a la constitución de sus principios básicos de libre funcionamiento del mercado y el equilibrio social garantizado por la intervención del Estado<sup>14</sup>.

Para favorecer el logro del equilibrio social, se consideró el establecimiento de controles compartidos entre empresarios, trabajadores, y gobierno para evitar situaciones de confrontación social derivadas de la confrontación de los intereses económicos.

La economía social de mercado, es considerada como un modelo por medio del cual las leyes generales del funcionamiento de la economía de mercado, adquieren un carácter específico. En este sentido se puede definir como "el orden social, económico y político integrado, centrado en el hombre

---

<sup>13</sup> El Estado en el modelo de la economía social de mercado, <http://www.fes.de/>, y Hernández, Carlos Evaristo, Op. Cit. p.p. 3 y 4.

<sup>14</sup> Hernández, Carlos Evaristo, Op. Cit. p.p. 145 y 146.

fundamentado en el respeto a los principios éticos de dignidad de la persona humana, solidaridad, subsidiariedad y bien común<sup>15</sup>.

En este sentido, el planteamiento central del modelo es el mantenimiento de la paz social, mediante la combinación de las necesidades económicas con las sociales<sup>16</sup>. Además existen otros planteamientos doctrinarios dentro de los que se destacan:

- El reconocimiento de la existencia de una tendencia al desarrollo y conformación de monopolios y oligopolios, y que estos alteran la libre competencia y la formación de precios.
- La asignación al Estado de una participación determinante en la conducción empresarial, en la inversión productiva y en el mantenimiento de las condiciones de la competencia en el mercado.
- El establecimiento de las reglas del juego por parte del Estado encaminadas al mantenimiento de las condiciones de una competencia relativamente equilibrada, a través de políticas destinadas a reducir el impacto económico y social del poder de mercado oligopólico y monopólico<sup>17</sup>.

Los planteamientos doctrinarios anteriores, se basan en los siguientes elementos constitutivos:

- Libertad en el mercado combinada con igualdad social.
- Tendencia al equilibrio en las condiciones de la competencia.
- El mercado debe dirigir el proceso económico y social, es decir, que el objetivo social se debe lograr sin entorpecer el desarrollo de los precios propio del mercado<sup>18</sup>.

En base a lo anterior, el Estado dentro de la Economía Social de Mercado, desempeña un rol activo en la consecución del equilibrio social, para ello se le atribuyen las siguientes funciones<sup>19</sup>:

---

<sup>15</sup> El Estado en el modelo de la economía social de mercado, <http://www.fes.de/>, y Hernández, Carlos Evaristo, Op. Cit. p.p. 3 y 4.

<sup>16</sup> Hernández, Carlos Evaristo, Op. Cit. p.153.

<sup>17</sup> Ibid. p.p. 148, 150 y 151.

<sup>18</sup> Ibid. p.147.

<sup>19</sup> <http://www.fes.de/>, Op. Cit.

- La promoción del equilibrio social por medio de medidas impositivas, seguros y prestaciones sociales que posibilitan un proceso distributivo a través de la formación profesional y estudios, premios a la formación de capital y subvenciones.
- Impedir la formación de monopolios, ya sea privados o estatales, por medio de una política de competencia y de otros mecanismos como la apertura comercial, la legislación anti-cártel y anti-monopolio, o mediante una política activa de promoción y de protección a la micro, pequeña y mediana empresa, para que no estén expuestas a las decisiones de las grandes empresas.
- Política de corrección en la distribución del ingreso. Los principales instrumentos para llevarla a cabo son: impuestos progresivos sobre la renta de personas y de empresas, y un sistema de seguridad social que es financiado en su mayor parte por los empleadores y por los trabajadores, y en menor proporción por el Estado, a fin de que no signifique un peso excesivo sobre el gasto público.
- Fijar y hacer cumplir la Reglamentación del trabajo, que incluya leyes que limiten el día y la semana de trabajo, que prohíban el trabajo de menores de edad, que protejan a la mujer embarazada en el trabajo, y que prevengan la contaminación del ambiente.
- El Estado debe intervenir para evitar abusos en la libre contratación, y garantizar la justicia social.

En síntesis, este modelo sostiene la necesidad de defender la competencia de las presiones de los grupos poderosos, ya que la competencia genera progreso, crecimiento y pleno empleo.

### **1.3 MODELO NEOLIBERAL.**

En 1929 tras la crisis económica experimentada a nivel mundial, el paradigma Keynesiano fue adoptado por las economías y de esta manera el Estado adquiere la potestad de intervenir en la economía en forma directa a través del uso del gasto público con el fin de estimular la demanda agregada.

Esta elevada participación gubernamental, trajo desajustes en la Economía entre los cuales pueden mencionarse las prácticas monopólicas y oligárquicas, lo cual generó inconformidades con los resultados, resurgiendo así el pensamiento Neoliberal, fundamentado en las ideas de los economistas austríacos Ludwig Von Mises y Friedrich Von Hayek que fueron adoptadas por la Escuela de Chicago.

De esta manera adquieren vigencia como principio rector de la economía, las premisas básicas del liberalismo, **el libre mercado y la libre competencia**<sup>20</sup>.

El Neoliberalismo tiene a la base las ideas liberales de Adam Smith, para quien **el Estado debía abstenerse de intervenir en la economía** “ya que si los hombres actuaban libremente en la búsqueda de su propio interés, había una *mano invisible* que convertía sus esfuerzos en beneficios para todos”<sup>21</sup>.

Bajo estos criterios, la regulación y el control estatal, en términos generales, eran vistos como perjudiciales.

El neoliberalismo puede definirse “como la corriente política de pensamiento que comparte los fundamentos filosóficos y doctrinarios del liberalismo, pero que se aparta de las proposiciones defendidas por el liberalismo clásico hasta comienzos del siglo XX, pues acepta que el Estado puede tener un papel definido en la economía, especialmente en cuanto a la conservación de los equilibrios macroeconómicos y el desarrollo de una limitada política social. Comparte con los liberales de los siglos XVIII y XIX, su misma convicción sobre las virtudes de una economía de libre mercado y las ventajas de un ordenamiento que estimule el desarrollo libre de la persona humana en todos los campos de actividad”.<sup>22</sup>

En cuanto a la Política se intenta introducir por medio de programas neoliberales la política monetarista, sin importar el impacto en el nivel de empleo, salarios y condiciones de vida de la población.

Este modelo ha sido impulsado por instituciones financieras internacionales por medio de medidas que están contenidas en los principios planteados en el Consenso de Washington; con este se pretendía por un lado, estabilizar los precios claves de la economía cerrando la brecha comercial e incidiendo en una reducción de la demanda, de los cuales se encargó el Fondo Monetario internacional (FMI), a través de los Programas de Estabilización Económica (PEE).

Además era necesario elevar la producción en el tiempo de modo permanente y estable, propuesta que consistía en una transformación de la estructura productiva en el mediano y largo plazo,

---

<sup>20</sup> <http://www.gestiopolis.com/>

<sup>21</sup> Idem.

<sup>22</sup> Diccionario de Economía y Finanzas, [www.eumed.net](http://www.eumed.net)



atribución que se le delegó al Banco Mundial (BM) por medio de los Programas de Ajuste Estructural (PAE).

En concreto, se planteaba crear un ambiente de estabilización para permitir la operación del mercado como asignador de recursos y buscar un ajuste estructural.

En relación a la estabilización económica la herramienta fundamental en la que basa su lógica es conocida como **Programación Financiera**, que pretende incrementar la eficiencia de los mecanismos de mercado y corregir sus ineficiencias en un esquema que cuantifique las restricciones financieras, metas e instrumentos, basado en un **enfoque monetario de Balanza de Pagos**, cuya hipótesis principal es que “existe una relación relativamente estable entre las variables financieras y no financieras, y que mediante el control de las primeras se puede afectar el sector real de la economía”<sup>23</sup>

Los PEE por ser de corto plazo, necesitaban ser complementados por medidas de largo plazo propuestas por el BM, las cuales consistían en “un conjunto de reformas políticas e institucionales que aproximan la economía a su crecimiento potencial, asegurando la viabilidad de mediano plazo de su Balanza de Pagos”<sup>24</sup>

En síntesis los planteamientos de los PAE y PEE pueden resumirse en los principios de: **DESREGULACIÓN, LIBERALIZACIÓN Y PRIVATIZACIÓN.**

## **1.4 ESTRUCTURAS DE MERCADO Y SU CLASIFICACIÓN.**

Los economistas liberales de los siglos XVIII y XIX se limitaban a clasificar la estructura de mercado en competencia perfecta y monopolio. Posteriormente se da un reconocimiento de que entre esos dos extremos existen situaciones intermedias, dando lugar al surgimiento de diferentes criterios para establecer su clasificación.

---

<sup>23</sup> Gutiérrez Urrutia, Mario, *Programación Financiera y Relaciones Macroeconómicas*, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 1992, p. 7.

<sup>24</sup> Rosales, Osvaldo, *El debate sobre el Ajuste Estructural en América Latina*, documento de trabajo, enero de 1990, p. 6.

Según Rossetti<sup>25</sup> la estructura de mercado por el lado de la oferta se puede clasificar como competencia perfecta, monopolio, oligopolio y competencia monopolística. Por el lado de la demanda se clasifican como monopsonio, oligopsonio y competencia perfecta. Esta clasificación ya sea por el lado de la oferta o la demanda presenta las mismas características según sea el caso, razón por la cual a continuación se desarrollará únicamente la estructura de mercado por el lado de la oferta<sup>26</sup>.

### 1.4.1 MERCADOS DE COMPETENCIA PERFECTA.

Se trata de un caso ideal, que es utilizado como parámetro de referencia para medir el grado de competencia en el mercado. De esta manera se basa en una serie de supuestos simplificadores de la realidad que en forma conjunta permiten establecer una definición precisa de competencia perfecta. En este sentido, los supuestos en los que se fundamenta este modelo son<sup>27</sup>:

- Cada empresa en el mercado es tan pequeña con relación al mercado que no puede ejercer ninguna influencia perceptible sobre el precio. Por lo tanto la empresa es precio aceptante.
- El producto es homogéneo, eso significa que el producto vendido por cada compañía en la industria es sustituto perfecto del producto vendido por otra.
- Libre entrada y salida, es decir que cualquier empresa puede iniciar su producción si así lo desea, y asimismo, puede detener la producción y abandonar la industria.
- Libre movilidad de los recursos.
- Información perfecta de los precios del mercado, calidades, fuentes de suministro, etc.

De forma sencilla, existe competencia perfecta cuando una empresa representa una parte tan pequeña de la industria total o el mercado en la que opera que no puede afectar significativamente el precio, simplemente lo considera dado.<sup>28</sup>

---

<sup>25</sup> Clasificación tomada como una "reproducción síntesis" de las diferentes clasificaciones existentes (Marshall, Stackelberg).

<sup>26</sup> Rossetti, José Paschoal, *Introducción a la economía*, Harla, México, 1994, segunda edición, p.p. 237 - 240.

<sup>27</sup> Stonier, Alfred, *Manual de teoría económica*, Aguilar, España, 1968, cuarta edición, p.p 128- 131 y Maddala, G. *Microeconomía*, Mc Graw Hill, México, 1991, primera edición, p. 285.

<sup>28</sup> Leroy Miller, Roger, *Microeconomía moderna*, Harla, México, 1986, cuarta edición, p. 230.

## **1.4.2 MERCADOS DE COMPETENCIA IMPERFECTA.**

Luego de abordar el modelo de competencia perfecta, se debe reconocer que en la realidad no existe, por lo que se debe introducir en el análisis las estructuras de competencia imperfecta; en ambos casos los modelos se basan en supuestos, sin embargo el análisis conjunto permite obtener conclusiones más próximas a la realidad.

En lo que a competencia imperfecta se refiere, en términos simples se dice que se da, cuando una empresa o un conjunto de empresas, puede influir significativamente en el precio de mercado de su producto. Dentro de las causas que lo generan se encuentran las economías de escala que permiten que la producción se realice con menos vendedores, por otro lado, se puede dar cuando existen barreras que dificultan que nuevos competidores entren al mercado, ya sea por leyes o porque sea excesivamente caro para un competidor entrar en el mercado<sup>29</sup>.

Dentro de los competidores imperfectos pueden darse diferentes clases, dentro de ellas se encuentra el monopolio, el oligopolio y la competencia monopolística.<sup>30</sup>

El monopolio constituye el caso extremo, se caracteriza por que en él existe un único vendedor que controla absolutamente la industria, además en este caso el punto de máximo beneficio se da donde el ingreso marginal es igual al costo marginal, sin embargo el precio es mayor que el costo marginal ya que la curva de demanda es decreciente en todos sus puntos y se ubica por encima de la de ingreso marginal.

A continuación se desarrolla el caso específico del oligopolio y sus variantes.

## **1.4.3 CASO DEL OLIGOPOLIO.**

Esta estructura de mercado se refiere al tipo de competencia imperfecta en la que una industria está dominada por unas cuantas empresas que son interdependientes entre sí<sup>31</sup>. Para precisar la

---

<sup>29</sup> Ibid. p.163.

<sup>30</sup> Ibid. p.160.

<sup>31</sup> Ibid. p.304.

definición del oligopolio es necesario destacar las condiciones que lo caracterizan, entre ellas se pueden mencionar<sup>32</sup>:

- Existencia de un número reducido de vendedores.
- Se producen bienes diferenciados o estandarizados.
- Control sobre los precios, ya que al existir pocas industrias en el mercado pueden llegar a establecer convenios, acuerdos y prácticas de fijación de precios.
- Cuando existe diferenciación del producto, una práctica común es la competencia extraprecio.
- Barreras a la entrada.

En cuanto a la condición de interdependencia, ésta hace que cada compañía reaccione a lo que las otras hagan en términos de producción y precios, al igual que ante cambios en calidad y diferenciación del producto. Esto implica que la determinación de la demanda, del ingreso marginal y del costo marginal, no sea tan fácil de precisar, ya que cada oligopolista debe tomar en cuenta la reacción de los demás.

Lo anterior da como resultado que existan diferentes modelos oligopólicos, donde cada uno depende de un tipo distinto de reacción de los rivales. La reacción de los rivales forma parte de lo que Varian denomina “interdependencia estratégica”<sup>33</sup>, la cuál en adelante se entenderá como el criterio adoptado para establecer una clasificación de los modelos del oligopolio.

Antes de proceder a establecer la clasificación, se debe mencionar que existen tres clases de interdependencia estratégica, la primera conocida como “juego consecutivo”, se da cuando una empresa consigue fijar su precio/cantidad antes que la otra comportándose como líder y la otra como seguidor; la segunda denominada “juego simultáneo”, se da cuando una empresa no conoce las decisiones de su rival y tiene que suponerla para tomar la suya; la tercera llamada “juego cooperativo”, se da cuando las empresas en lugar de competir entre sí, llegan a un acuerdo para fijar conjuntamente los precios y cantidades que maximicen la suma de sus beneficios<sup>34</sup>.

---

<sup>32</sup> Rossetti, José Paschoal, Op. Cit. p.242.

<sup>33</sup> Se refiere a las características conductuales que predominan en el proceso de determinación del precio y la cantidad.

<sup>34</sup> Varian Hal, *Microeconomía intermedia un enfoque actual*, Antoni Bosch editor, España, 1998, cuarta edición, p. 474.

Las interdependencias estratégicas denominadas “juego consecutivo” y “juego simultáneo”, contienen modelos de oligopolio que comparten la característica de que cada empresa actúa independientemente en la búsqueda de maximización de su ganancia y su curva de demanda es quebrada. Dentro de los modelos de oligopolio que abordan estas características se encuentra el de Equilibrio de Cournot, Bertrand Edgeworth, Stackelberg (Seguidor y Líder) y el de no confabulación.

Por otro lado, la interdependencia estratégica denominada “juego cooperativo” reúne modelos de oligopolio que abordan los casos en los que las empresas coluden al punto que su curva de demanda es igual que la de monopolio. Dentro de los modelos de oligopolio que reúnen estas características se encuentran el de Chamberlin y el cártel.

A continuación se desarrollan de forma resumida cada uno de los modelos, haciendo énfasis únicamente en los rasgos generales de cada uno.

## **1.4.4 MODELOS OLIGOPÓLICOS.**

### **1.4.4.1 MODELOS DE DEMANDA QUEBRADA<sup>35</sup>.**

En este modelo los que toman las decisiones en una empresa oligopólica consideran que los rivales reaccionarán adaptándose a todas las reducciones en los precios, para no ser desplazados por el abaratamiento. Esto implica que los precios son rígidos y la curva de demanda es con quiebre lo que indica que los oligopolistas atienden a los decrementos en los precios, pero no a los incrementos.

La empresa oligopólica supone que si reduce su precio, los competidores reaccionarán equiparando esa reducción para evitar perder su participación en el mercado, es decir que al bajar su precio no aumentará su demanda considerablemente porque este tramo la demanda es menos elástica.

Por otra parte, si el oligopolista sube el precio ningún rival hará lo mismo, por consiguiente la cantidad demandada a ese precio bajará radicalmente por ser más elástica.

---

<sup>35</sup> Leroy Miller, Roger, Op. Cit. p.p. 307-309.

La curva de ingreso marginal al igual que la de demanda, presenta un quiebre, a la izquierda de él, el ingreso marginal es relativamente alto, por otro lado a la derecha es relativamente más bajo; dicho comportamiento se asocia a la elasticidad de la demanda.

La tasa de producción maximizadora del beneficio se da cuando el ingreso marginal es igual al costo marginal. Siempre que la gráfica de costo marginal corte a la de ingreso marginal en la porción discontinua de ésta, el precio maximizador de beneficio y la producción permanecerán inalteradas.

#### **1.4.4.2 OLIGOPOLIO COLUSORIO.**

El supuesto básico en el estudio de la demanda quebrada es que las empresas actúan independientemente aún cuando no lo sean en el mercado. En la práctica, cuando existen pocas dominando una industria estas recurren a diferentes métodos (implícitos o explícitos) para controlar y fijar los precios; este tipo de prácticas limita la competencia entre ellas y les proporciona mayores beneficios, ya que así podrán aumentar los precios y consecuentemente elevar sus ganancias. Entre los modelos oligopólicos que se comportan de esta forma tenemos el cártel y la maximización conjunta.

El cártel<sup>36</sup>, es una forma de convenio, su objetivo es limitar el alcance de las fuerzas competitivas en el mercado, de esta forma, puede estar formado por productores nacionales o internacionales, de éste último el más conocido es el de la OPEP. En el caso de los cárteles nacionales pueden ser más fáciles de controlar, ya que en algunos países existen leyes que los regulan o los prohíben por lo que no suscriben convenios formales.

Las funciones básicas del cártel son la fijación de precios y la asignación de la producción para cada uno de los miembros; para ello, las empresas deben estar en condición de llegar a asumir un convenio colusorio y, además de asumirlo deben de tener la capacidad de hacerlo cumplir a través del tiempo.

---

<sup>36</sup> Maddala, G y Miller, Ellen, Op. Cit. p.p. 404-409.

La maximización conjunta de Chamberlin<sup>37</sup>, consiste en que solo hay dos empresas en el mercado y ambas reconocen que cada una reaccionará a la reducción del precio de la otra con una mayor reducción. Después de esto, se percatan que lo mejor es compartir los beneficios monopolísticos.

En este caso las empresas coluden, fijando precios idénticos y los beneficios se reparten en conjunto, la producción que maximiza el beneficio de las dos empresas se determina por el punto en donde el ingreso marginal corta al costo marginal; el precio es el mismo que el de monopolio, superior al costo marginal por lo que en este caso se actúa como monopolio.

#### **1.4.5 ESTRATEGIAS DE INTEGRACIÓN EN EL MERCADO.**

En una economía de mercado en la que existan industrias oligopólicas, se puede recurrir a estrategias para evitar la guerra de precios, que surge cuando las empresas no pueden coludir o establecer acuerdos (implícitos o explícitos) de fijación de precios. Dentro de las estrategias que se pueden aplicar están la integración horizontal y la vertical<sup>38</sup>.

La integración horizontal se refiere al caso en el que dos empresas producen el mismo bien en el mismo mercado geográfico. Puesto que las dos empresas son competidoras, la integración reduce el número de empresas en el mercado. Por otro parte, la integración vertical se refiere al caso en el que dos empresas que antes tuvieron una relación real o potencial de cliente – proveedor, se unen, formando una única empresa que mantiene tanto la propiedad, como el control de las actividades que van desde la esfera de la extracción hasta la comercialización.

Este último tipo de integración puede darse de forma ascendente (upstream) o descendente (downstream). En el primer caso la empresa adquiriente se integra con otra que le suministra insumos; en el segundo caso la empresa adquiriente se integra con una empresa que distribuye sus productos a través de sus establecimientos.

---

<sup>37</sup> Leroy Miller, Roger, Op. Cit. p. 310.

<sup>38</sup> Maddala, G y Ellen Miller, Op. Cit. p. 415.

## **CAPÍTULO II. LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO: SU EVOLUCIÓN EN EL CONTEXTO DE LA ECONOMÍA DE MERCADO.**

### **2.1 EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA INTERNACIONAL DEL PETRÓLEO.**

#### **2.1.1 SURGIMIENTO DE LAS TRANSNACIONALES.**

La explotación industrial del petróleo se inicia en el marco de la revolución industrial, a partir de los descubrimientos realizados por Oil Creek<sup>39</sup> a mediados del siglo XIX. Durante este período, el petróleo fue utilizado principalmente para la iluminación artificial, contribuyendo de esta forma a alargar la jornada de trabajo<sup>40</sup>.

Inicialmente, la industria Norteamericana del petróleo fue muy competitiva en la esfera de la extracción, mientras que en las esferas de almacenamiento, refinó y distribución constituían un monopolio propiedad de John Rockefeller, dando origen a la Compañía Standard Oil. Por su parte, el Gobierno Norteamericano dictó leyes antimonopólicas que dieron lugar al surgimiento de otras empresas que controlaron a partir de diferentes etapas la explotación de petróleo.

De las empresas originadas de la primitiva Standard Oil y sus herederas estatales, las que incursionaron en el mercado internacional fueron: la Standard Oil de New Jersey (ESSO), Standard Oil de New York (SOCONY-MOBIL) y la Standard Oil de California (SOCAL- CHEVRON). Posteriormente ingresaron las compañías TEXACO y GULF OIL, todas orientadas a la explotación de las reservas petroleras en el medio Oriente<sup>41</sup>.

A finales del siglo XIX y principios del XX las principales compañías explotadoras de este recurso por país de origen y región de explotación eran las siguientes:

---

<sup>39</sup> Empresa Estadounidense que descubre un método de destilación, la cual desató la búsqueda del oro negro.

<sup>40</sup> Martínez Peinado y Vidal Villa, Op. Cit. p. 164.

<sup>41</sup> Ibid. p. 164.



**CUADRO No. 1.**  
**PRINCIPALES COMPAÑÍAS EXPLOTADORAS DE PETRÓLEO.**

Compañía Explotadora	País de origen de la compañía	País / región de explotación
Standard Oil de Nueva Jersey (ESSO), Standar Oil de Nueva York (Socony Mobil) y la Standard Oil de California (Socal Chevron)	EE.UU.	EE.UU./ Nordeste y Texas, y México.
TEXACO Y GULF OIL	EE.UU.	EE.UU. y Oriente Medio
British Petroleum y Royal Dutch Shell	Europa	Oriente Medio
		Venezuela
		Indonesia

Fuente: Elaboración propia en base a Martínez Peinado y Vidal Villa.

Dichas empresas, en 1928 firmaron un *acuerdo de intereses* (que incluía política de precios, respeto a los mercados y acciones solidarias ante regulaciones), dando lugar a la formación de un cártel conocido como las “**SIETE HERMANAS**” que se repartieron la industria y la distribución mundial del petróleo. De esta manera se dio una integración horizontal en la fase de extracción, mientras que en las fases posteriores (Refino, transporte y redes de distribución) se dio una integración vertical<sup>42</sup>.

En relación al control ejercido por el cártel de la industria petrolera para 1949 se tiene que estas controlaban el 92% de las reservas estimadas, el 88% de la producción mundial, 66% de las flotas de buques petroleros y oleoductos y un 77% de capacidad de refinación.<sup>43</sup> Todo esto como resultado de que el sistema predominante de las inversiones era de tipo concesionario, con lo cual se otorgaba a las transnacionales la potestad de explotar y extraer petróleo, inicialmente en terrenos definidos (24 lotes) pero posteriormente todo el territorio pasó a manos de las transnacionales<sup>44</sup>.

Para 1960 el control de dicho cártel se extendió hasta el Medio Oriente abarcando el 90%, y un 96% junto a la Royal Dutch Shell, compañía francesa de petróleo. Esta situación dio lugar a la oposición por parte de países productores de crudo, a tal punto que países como URSS, México e Irán nacionalizaron la industria, otros países hicieron pacto con las grandes compañías como el caso de Venezuela, conocido como “fifty – fifty” adoptado posteriormente por otros países.

<sup>42</sup> Al-Chalabi, F.J., *La OPEP y el precio internacional del petróleo: el cambio estructural*, siglo veintiuno editores, México, 1984, primera edición, p. 20.

<sup>43</sup> Idem.

<sup>44</sup> Al-Chalabi, F.J., Op. Cit. p.p. 17 y 18.

En este mismo año ante el monopsonio de las compañías petroleras, surge un intento de monopolio por parte de los países productores, dando origen a la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), siendo los países fundadores: Irak, Irán, Kuwait, Arabia Saudita y Venezuela. Entre 1960 y 1970 se adhirieron Qatar, Libia, Indonesia, Abu Dhabi, Argelia, Nigeria, Ecuador, Gabón y Trinidad y Tobago<sup>45</sup>.

### **2.1.2 LA OPEP Y EL PRECIO INTERNACIONAL DEL PETRÓLEO.**

Como ya se mencionó en el apartado anterior, el sistema de inversiones predominante en la industria petrolera era de tipo concesionario dominado por el Cártel Internacional del Petróleo (bajo el control de las transnacionales), esto privó a los países productores de petróleo del ejercicio de soberanía sobre sus recursos naturales y también les otorgó la potestad de fijar unilateralmente el nivel de los precios.

En ese contexto, surge la OPEP como un acto político colectivo, a través del cual sus fundadores deciden poner fin a la libertad absoluta que tenían las empresas petroleras de fijar el precio del petróleo. De esta manera la acción de la OPEP marcó un proceso de cambio de ese panorama, para desembocar finalmente en una serie de transformaciones de la industria petrolera internacional<sup>46</sup>.

Una de las primeras acciones de la OPEP fue restituir el derecho inalienable de los países en vías de desarrollo a la soberanía sobre sus recursos naturales, para ello restringieron a las transnacionales la potestad de reducir o modificar los precios sin celebrar consultas previas con los gobiernos de los Estados productores.

En tales condiciones, la OPEP adopta una posición de asociación no activa, ya que en un inicio, se limitaba a impedir a las empresas que procedieran a reducciones de precios sin consultas previas; sin embargo en 1971 con la celebración del Acuerdo de Teherán<sup>47</sup> se da un cambio en el papel de la OPEP

---

<sup>45</sup> Ibid. p. 165.

<sup>46</sup> Al-Chalabi, F.J., Op. Cit. p.p. 76 y 77.

<sup>47</sup> Ibid. p.p. 84 y 85.

convirtiéndose en un socio más activo en la fijación del precio de su petróleo, ya que en dicho acuerdo se establecen las nuevas características del sistema de fijación.<sup>48</sup>

Así pues, la fijación de los precios internacionales queda relativamente en el marco de la soberanía nacional, salvaguardada por el interés colectivo en el seno de la OPEP y también en el marco de la racionalidad económica, puesto que el cártel con su sistema de fijación de precios omitía dicho principio, al fijar el precio en función de sus intereses y no en función del valor del petróleo en el mercado como materia prima no renovable<sup>49</sup>.

A partir de lo anterior, se puede afirmar que el precio del petróleo ha sufrido una evolución marcada por distintas circunstancias sociopolíticas y económicas. También ha sido influenciado por diferentes factores, el primero debido a que el petróleo posee una demanda inelástica al ser la principal fuente de energía a nivel mundial, el segundo obedece a que existe una baja capacidad en el sistema de explotación petrolero, como resultado de la baja inversión durante los 90 asociada a los bajos precios de petróleo durante este período.

Finalmente, el tercer factor se debe a que el petróleo se cotiza en los mercados a futuros, por lo que está sujeto a las expectativas y a los diferentes tipos o calidades del petróleo; así tenemos el precio West Texas Intermediate(WTI) que se cotiza en la bolsa de Nueva York y es el petróleo de mejor calidad, le sigue el precio Brent que pertenece al precio de referencia del petróleo de los mercados europeos, y el tercer precio más importante es el correspondiente al de los mercados asiáticos, donde se cotiza un tipo de crudo pesado denominado Dubai<sup>50</sup>. A continuación se presenta la evolución de los precios internacionales del petróleo (cifras absolutas en anexos, cuadro 1), en base al promedio de los precios que se cotizan en los mercados de Brent, Dubai y WTI.

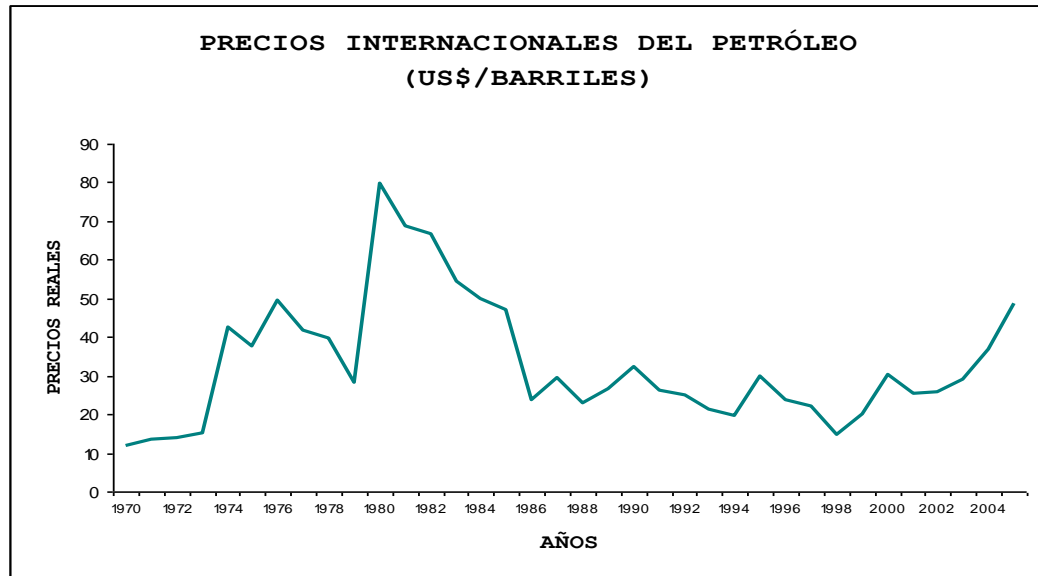
---

<sup>48</sup> Basados en el modelo del acuerdo Libio, en el cual se hacía énfasis en que el precio debía reflejar las diferentes calidades del crudo y los diversos tipos de rendimiento.

<sup>49</sup> Ibid. p.p. 67 y 69.

<sup>50</sup> La encrucijada de los carburantes, [www.expansiondirecto.com](http://www.expansiondirecto.com).

GRÁFICO No. 1.



FUENTE: Elaboración propia en base a datos del FMI y Federal Labor Bureau/US<sup>51</sup>

Según esta gráfica, el comportamiento en los precios ha sido inestable, en la década de los 70's se experimentaron fuertes variaciones en los precios, al principio se produjo una caída en los mismos, debido a una mayor competencia del cártel con otras empresas (las nacionales y las de nuevos inversionistas), pero en respuesta a esta caída de ingresos, surge la necesidad por parte de los países productores de petróleo, de crear una política tendiente a generar alza en los precios.

Esta situación dio origen a la primera crisis, en la cual se cuadruplicó el precio del petróleo durante el período de 1971–1974 llevando la economía a una recesión (1973 – 1975) por ser el petróleo la materia prima estratégica para el tejido industrial fordista. El mayor incremento se registró en 1974 donde el barril de petróleo alcanzó los \$42.6, debido al embargo petrolero a la OPEP. Hasta 1979 los precios del crudo se mantuvieron inestables<sup>52</sup>.

En la siguiente década, se da la segunda crisis del sector que duplicó los precios y aceleró la tasa de inflación, pero su impacto fue menor en los países industrializados, ya que su dependencia de la

<sup>51</sup> Crecimiento de los precios del petróleo y sus repercusiones en la economía dominicana, [www.stp.gob.do](http://www.stp.gob.do).

<sup>52</sup> Dornbusch, Rudiger y otros, *Macroeconomía*, Mc Graw Hill, Madrid, 1998, séptima edición, p.p. 81–82.

oferta de oriente medio era menor, puesto que, a raíz de la primera crisis se realizaron nuevas explotaciones en Europa, Estados Unidos y otros países.

Específicamente en 1980, se da un alza en los precios como resultado de la restricción de la producción de la OPEP en 1979, lo cual coincide con la guerra entre Irak e Irán, de manera que el precio registró el mayor incremento de la historia con \$80 por barril; en 1985 se da un aumento en la oferta de petróleo debido a que Arabia Saudita incrementa su cuota de producción dando lugar a una reducción del precio que llegó a \$46.7 por barril.

Después del segundo shock los precios del petróleo registraron una tendencia a la baja con pequeñas alzas cíclicas; para 1990 se da la invasión de Kuwait por parte de EE.UU. que se tradujo en un nuevo incremento en el precio al pasar de \$19.9 a \$30.

Para 1999 la producción de petróleo sufre una desaceleración en su ritmo, la cual marca el inicio de una etapa de agotamiento y decrecimiento que frente al sostenimiento de la demanda, trajo como consecuencia el incremento en los precios del petróleo y sus derivados; situación que se ha acentuado en lo que va de la década actual<sup>53</sup> donde el primer incremento se dio en el 2000 a consecuencia de la restricción de la producción de la OPEP.

Posteriormente del 2002 al 2004, el precio del barril de petróleo crudo se incrementó en 92%, pasando de \$25.3 a \$48.50 por barril. El alza en los precios continuó profundizándose al punto que para agosto de 2005, el barril alcanzó los \$65. (Ver anexos, cuadro 1).

---

<sup>53</sup> SIECA, *Comportamiento de los precios del petróleo y sus derivados en el mercado internacional y Centroamericano*, año 2005, p.p. 11-12.

## **2.2 CONDICIONES DE LA INDUSTRIA PETROLERA EN CENTROAMÉRICA.**

### **2.2.1 CARACTERIZACIÓN DEL MERCADO DE HIDROCARBUROS EN EL ISTMO CENTROAMERICANO.**

A lo largo de la década de los noventa, todos los países del Istmo Centroamericano registraron transformaciones en sus respectivos sectores energéticos que se llevaron a cabo por medio de cambios en el marco legal e institucional.

Como resultado de dichas disposiciones, en la actualidad cada país de la región presenta diferentes esquemas para la dirección y organización del sector de energía en general, y del subsector de hidrocarburos en particular.

Uno de los esquemas en que se desarrolla el subsector de hidrocarburos es el de mercado regulado. Dentro de los países del istmo que presentan un mercado de este tipo se encuentran, Honduras y Costa Rica que cuentan con un sistema de precios regulado hasta el consumidor final. Sin embargo en Costa Rica, además de regularse los precios, se dispone una empresa petrolera estatal, responsable de la importación, refinación y venta a granel de derivados, de manera que en ese país se tiene una situación monopólica estatal en dichas etapas, mientras que en la distribución minorista presenta una estructura oligopólica; Honduras por su parte presenta una situación de oligopolio fuerte.

Otro de los esquemas de organización y administración del subsector de hidrocarburos es el de mercado libre. Los países que presentan este tipo de mercado son El Salvador, Guatemala, Panamá y Nicaragua. Dichos países, a pesar de encontrarse liberalizados, presentan una estructura concentrada en la importación, refinación y almacenamiento al punto que, Nicaragua y Panamá presentan una situación de firma dominante y en Guatemala y El Salvador se presenta una situación de oligopolio fuerte.<sup>54</sup>

---

<sup>54</sup> CEPAL, *Istmo Centroamericano: Diagnóstico de la industria petrolera*, México, 2005, p.2.

En el contexto anterior, de estructuras de mercado concentradas, en cada país del Istmo existen barreras a la entrada de nuevos agentes, las cuales son el resultado ya sea de disposiciones legales, estructura de costos o de estrategias desarrolladas por las firmas existentes<sup>55</sup>. (Ver Anexos, cuadro 2).

En esta perspectiva, merece la pena destacar que solamente Costa Rica y Nicaragua han encargado los aspectos regulatorios del sector hidrocarburos a un ente autónomo y descentralizado. En los países restantes, las instancias reguladoras carecen de autonomía ya que forman parte de la administración central, y por lo tanto no cuentan con recursos propios y tampoco gozan de independencia funcional<sup>56</sup>. (Ver Anexos, cuadro 3).

Aunado a lo anterior, no se han realizado esfuerzos consecuentes para promover la competencia, tal es el caso que solamente países como El Salvador, Costa Rica y Panamá cuentan en la actualidad con una legislación en esta materia. La situación es distinta cuando se trata de legislación referida a la defensa del consumidor, ya que en todos los países se dispone de dicha normativa, aunque habría que evaluar en cada caso su efectividad. (Ver Anexos, cuadro 3).

Adicionalmente, se sabe que los países Centroamericanos son totalmente dependientes de las importaciones petroleras (con excepción de Guatemala que posee un cierto nivel de producción), por lo tanto la infraestructura relacionada con dicho sector (puertos marítimos, refinerías, puntos de almacenamiento, oleoductos, poliductos y vías de transporte) tiene una importancia relevante ya que a través de ellos se ingresa, preserva y distribuye casi la totalidad de los crudos y productos derivados del petróleo que requieren los países<sup>57</sup>.

Pese a lo anterior, la región no cuenta con una infraestructura apropiada, lo cual incrementa directamente los costos de los fletes, carga, descarga, almacenamiento y transporte. Los países que presentan cierta ventaja en lo que respecta a la infraestructura portuaria son Costa Rica (Moín), Guatemala (Santo Tomás y Quetzal) y Honduras (Puerto Cortéz).

---

<sup>55</sup> Ibid. p.87.

<sup>56</sup> Ibid. p.88.

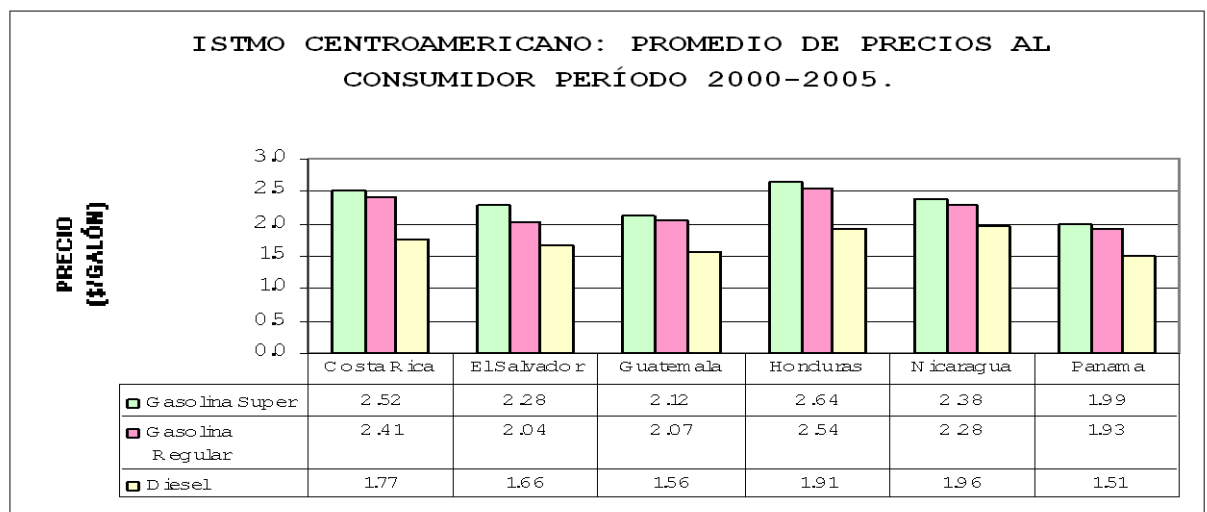
<sup>57</sup> Ibid. p. 34.

En cuanto a la red de transporte de los derivados para el consumo local, el más eficiente en términos de costo es el realizado por medio de poliductos, pero el más utilizado en la región es el transporte por carreteras, ya que solamente Costa Rica posee sistema de transporte por poliductos. También el transporte ferroviario es considerado el medio más económico (después del transporte por poliductos), no obstante en todos los países de la región, dicha infraestructura es escasa y obsoleta; sólo en El Salvador se utiliza el ferrocarril para el suministro de *bunker*<sup>58</sup>. En relación con la capacidad de almacenamiento, cada país de la región tiene niveles aceptables<sup>59</sup>. (Ver anexos, cuadro 4).

Respecto a la distribución, para el 2004 Guatemala presentó el mayor número de estaciones de servicio llegando a 1,010 le siguió Panamá con 493, Honduras con 379, El Salvador con 376, Costa Rica con 326 y finalmente Nicaragua con 249 estaciones de servicio<sup>60</sup>.

El tipo y estructura de mercado, así como las condiciones de la infraestructura, la base tributaria y el comportamiento internacional de los precios del petróleo, son factores que influyen en la estructura del precio de los derivados del crudo y en última instancia en el precio al consumidor final. A continuación se destaca la evolución promedio de los precios de las gasolinas y el diesel para el período 2000-2005 en cada uno de los países.

**GRÁFICO No. 2.**



FUENTE: Elaboración propia en base a datos de CEPAL.

<sup>58</sup> Se transporta en ferrocarril, el bunker desde el Puerto de Acajutla hasta la planta del generador independiente de electricidad Nejapa Power.

<sup>59</sup> Ibid. p.p.36-41.

<sup>60</sup> Ibid. p. 46.



Como se observa en el gráfico No. 2, los países con mayores precios en la gasolina super y regular han sido Honduras, Costa Rica y Nicaragua. En cuanto al diesel, los países que han reportado mayores precios han sido los mismos, aunque en este caso ha sido Nicaragua quien ha registrado el promedio más alto (Ver anexos, cuadro 5).

De acuerdo con la CEPAL, estos resultados obedecen a que en Honduras, existen elevados márgenes y el nivel de impuestos es el más alto de la región<sup>61</sup>, le sigue Costa Rica y Guatemala.

### **2.2.2 ESTUDIO DE CASO: MERCADO REGULADO COSTA RICA.**

El sector petrolero costarricense se ubica en un mercado totalmente regulado, a tal punto que en 1993 según la Ley 7356 se estableció el monopolio estatal de la importación, refinación y distribución al mayoreo de petróleo crudo y sus derivados.

En 1994, se decreta la ley de hidrocarburos en donde se establece el dominio absoluto del Estado, sobre los yacimientos de hidrocarburos, pero a su vez, se establece que su exploración y eventual explotación será desarrollada por compañías privadas<sup>62</sup>.

En ese contexto, el Estado concede la administración de ese monopolio a la empresa pública Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE) para el desempeño de estas actividades, condicionado a que su capital accionario fuese en su totalidad Estatal<sup>63</sup>.

En la misma línea, se crea el Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE) que constituye el órgano rector del sector energético y se encarga de dictar las políticas respectivas, incluyendo las de todas las etapas de la cadena del subsector hidrocarburos. Para la actividad reguladora surge la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), que es un ente autónomo y descentralizado, y realiza esta labor junto con el MINAE.

Dentro de las funciones de ARESEP se encuentra, la fijación de precios internos de los combustibles y su regulación hasta el nivel del consumidor, la fijación de las tarifas de transporte terrestre

---

<sup>61</sup> CEPAL, Op. Cit. p.98.

<sup>62</sup> Ibid. p.31.

<sup>63</sup> Ibid. p.18.

y los márgenes de comercialización de distribuidores y expendedores. Es decir, la actividad reguladora se desarrolla principalmente en las actividades “corriente abajo” (downstream) de los procesos de la industria petrolera.<sup>64</sup>

Sobre esta base, se determina una estructura del mercado de tipo monopolístico en los segmentos de importación, refinación y almacenamiento, bajo el control de RECOPE; mientras que en el segmento de distribución minorista, es de tipo oligopólico, bajo el control de estaciones independientes y multinacionales. Las primeras vinculadas a la Asociación Costarricense de Expendedores de Combustibles (ACEC) que controlan el 84.9%, y las multinacionales como la empresa Shell con un 9.8%, Chevron - Texaco con 4.7% y Elf con 1.6%.<sup>65</sup>

El hecho que la mayoría de las estaciones de servicio pertenezcan a la ACEC, ha dado lugar a que en Costa Rica no se haya seguido un proceso de modernización en dicho ámbito, esto obedece, según la CEPAL, a que los empresarios de dicha Asociación no cuentan con facilidades de financiamiento para la remodelación de sus estaciones, y esto hace que posean tecnología obsoleta, que los ubica en desventaja frente a las transnacionales.<sup>66</sup>

Pese a lo anterior, las estaciones de Costa Rica continúan presentando los mayores índices de ventas anuales por estación (1,107,000 galones de diesel y gasolinas en 2004), ventas superiores a las de El Salvador y Guatemala<sup>67</sup>.

A esta situación, ha contribuido el desarrollo de estrategias por parte de las transnacionales, en donde la empresa Shell ha aplicado una política agresiva en los últimos años con la compra, arrendamiento y remodelación de estaciones bien ubicadas y con un alto nivel de ventas. Por otra parte, la compañía Chevron - Texaco ha sido más cautelosa, pero en 1999 inició un programa más agresivo en la construcción de estaciones nuevas, en el caso de la empresa Elf, ha concentrado su estrategia en la construcción de estaciones modernas.<sup>68</sup>

---

<sup>64</sup> Ibid. p.9.

<sup>65</sup> Ibid. p.80.

<sup>66</sup> Ibid. p.101.

<sup>67</sup> Ibid. p.48.

<sup>68</sup> Ibid. p.101.

En lo que respecta a la infraestructura existente, se tiene que las operaciones de descarga se realizan por medio del muelle Moín, que constituye un operador que tiene participación directa en la importación<sup>69</sup>.

Además cuenta con un sistema de poliductos, tanto para el suministro de crudo a la refinería y para las importaciones de derivados que realiza, como del transporte de productos elaborados por RECOPE, ello le da una ventaja de costos importante ante potenciales importadores de derivados.<sup>70</sup>

Por último, en lo que se refiere a las estaciones de servicio, se destaca que Costa Rica para el 2004 contaba con 326 de éstas, aunque es el país que ha registrado menores tasas de crecimiento en el ingreso de nuevas estaciones de servicio<sup>71</sup>.

En cuanto a la estructura de precios a continuación se presentan los precios de venta al consumidor final para el período 1991-2005 de las gasolinas y el diesel.

#### CUADRO No.2.

#### COSTA RICA: PRECIOS DE VENTA AL PÚBLICO (\$/GALÓN).

Año	Gasolina Regular	Gasolina Súper	Diesel
1991	1.73	1.95	1.45
1992	1.86	1.82	1.36
1993	1.64	1.73	1.32
1994	1.36	1.55	1.14
1995	1.50	1.64	1.23
1996	1.86	1.95	1.32
1997	2.05	2.14	1.45
1998	1.77	1.86	1.27
1999	1.91	2.00	1.36
2000	2.28	2.40	1.63
2001	2.20	2.20	1.60
2002	2.10	2.10	1.52
2003	2.32	2.42	1.70
2004	2.61	2.74	1.89
2005	2.94	3.07	2.15

Fuente: CEPAL 2004 y RECOPE.

<sup>69</sup> Ibid. p.34.

<sup>70</sup> Ibid. p.37.

<sup>71</sup> Ibid. p.p. 36-48.

De acuerdo a los datos del cuadro No. 2, Costa Rica ha registrado una tendencia irregular en la evolución de los precios de las gasolinas y el diesel. En los años 1994, 1998 y 2002 se registraron las mayores reducciones; siendo en 1994 donde se reportaron los menores precios del período, con \$1.36 por galón para la gasolina regular, \$1.55 para la super y \$1.14 para el diesel.

A partir del 2003, se marca el inicio de un período de incrementos sostenidos en los precios que se mantienen en la actualidad, donde se han registrado precios de \$2.94 para la gasolina regular, \$3.07 la gasolina super y el diesel \$2.15.

Un factor a destacar es que a partir de agosto de 2001, Costa Rica cambió radicalmente el sistema impositivo para los derivados del petróleo, de un conjunto de gravámenes *ad valorem* se pasó a establecer un impuesto único para cada tipo de combustible, especificado en colones por litro y ajustado trimestralmente, de acuerdo con la variación en el índice de precios al consumidor<sup>72</sup>.

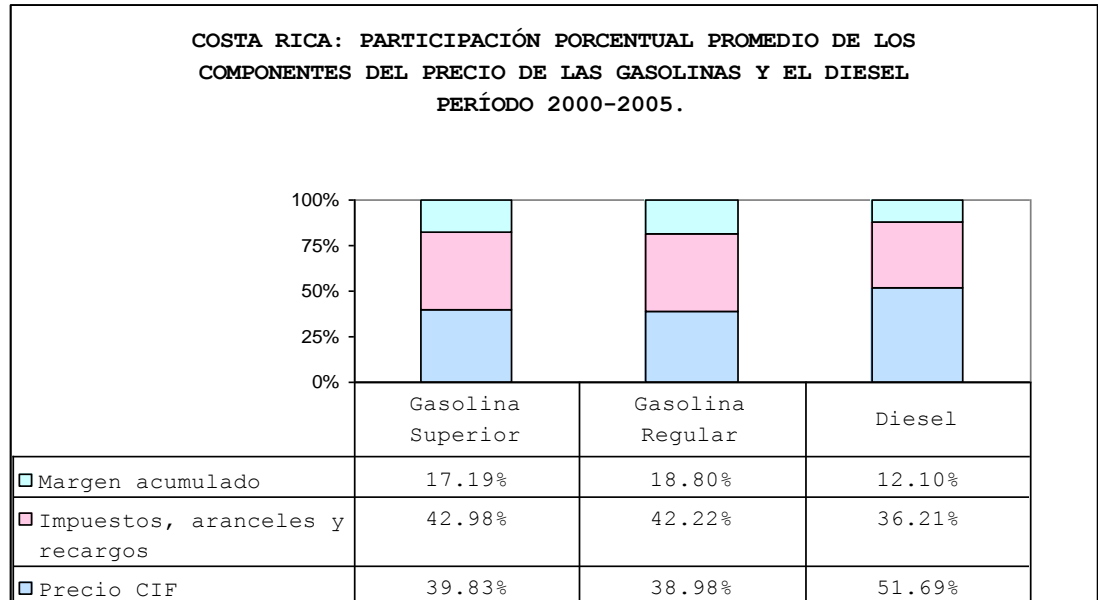
En términos relativos, el nivel de impuestos de Costa Rica se ubica como el segundo más alto de la región<sup>73</sup>; en cuanto a la participación dentro los componentes del precio, el aporte de los impuestos es superior a la de los márgenes acumulados y al precio CIF. A continuación se muestra gráficamente la participación de cada componente en la estructura del precio de las gasolinas y el diesel.

---

<sup>72</sup> CEPAL, Op. Cit. p.94.

<sup>73</sup> Ibid. p.95.

**GRÁFICO No. 3.**



FFUENTE: Elaboración propia en base a datos de CEPAL.

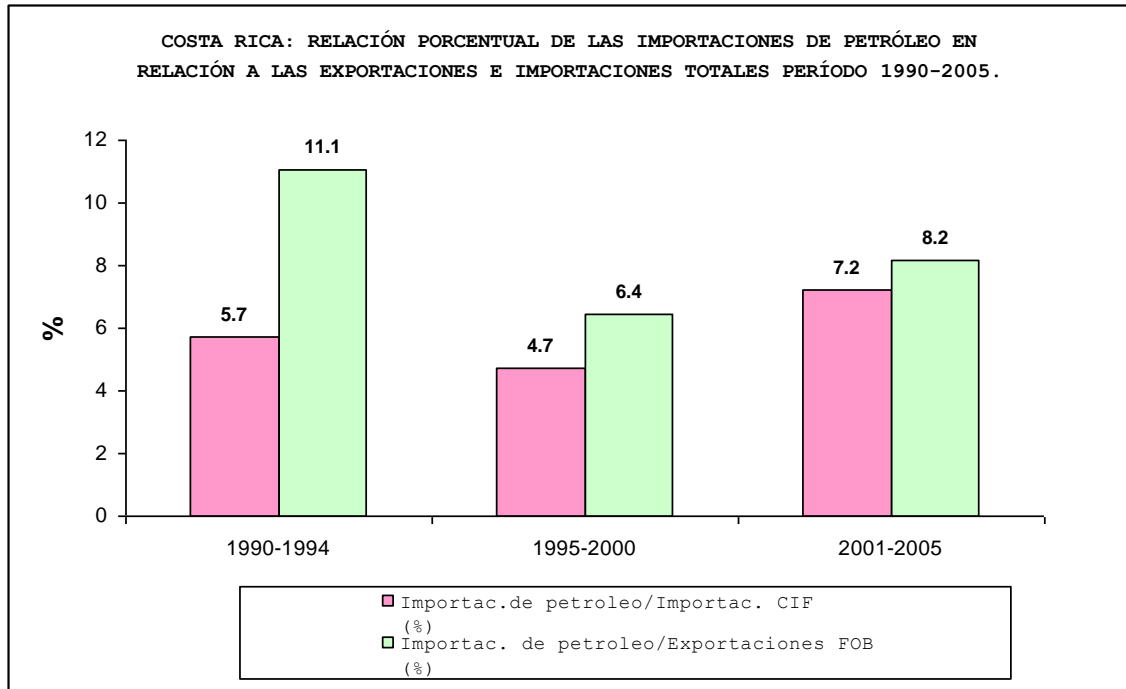
De acuerdo a la gráfica, en el caso del diesel se denota la menor participación de los márgenes acumulados en la estructura del precio. En la gasolina regular y super, se mantiene dicho comportamiento pero se observa una participación relativamente mayor. Por otro lado, la participación de los impuestos en la estructura del precio es mayor para las gasolinas, mientras que en el caso del diesel el componente que registra el mayor aporte es el precio CIF.

Considerando que el margen acumulado abarca las etapas de importación, almacenamiento, distribución mayorista, transporte y venta al detalle, se puede deducir que cierta parte de él le corresponde al Estado, puesto que los agentes privados (transnacionales y miembros de la ACEC) participan únicamente en las etapas de transporte y venta al detalle.

Ante el panorama anterior y frente al incremento actual de los precios internacionales del crudo, se puede resaltar que, la balanza comercial de Costa Rica ha sido afectada, de manera que se observa un incremento en las importaciones de petróleo respecto a las importaciones y las exportaciones totales<sup>74</sup>. A continuación se presentan de forma gráfica dichos resultados.

<sup>74</sup> Cálculos propios en base a anexo, cuadro 6.

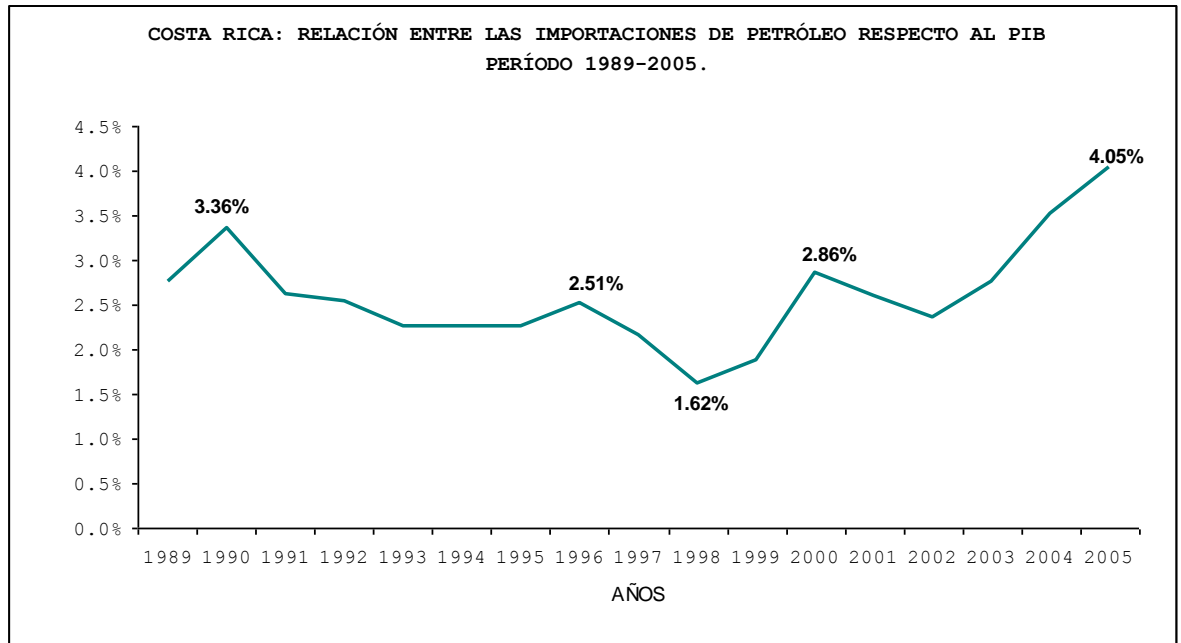
**GRÁFICO No. 4.**



Como se observa, de 1995-2000 la relación de las importaciones de petróleo respecto a las exportaciones y a las importaciones totales, ha sido la menor de todo el período. Esto significa por un lado, que en dichos años Costa Rica destinó una menor proporción de recursos provenientes de sus exportaciones para la compra de petróleo y derivados, por otro lado significa que en esos años la importación de crudo tuvo un menor peso en el déficit comercial de dicha economía, al registrar una relación relativamente baja respecto a las importaciones totales.

A partir del 2001 se revierte el comportamiento anterior, al punto que la relación de las importaciones de crudo respecto a las importaciones totales, pasa de 6.42% a 8.18%, mientras que la relación respecto a las exportaciones totales pasa de 4.23% a 7.23%, lo que en definitiva afecta negativamente la economía de dicho país. En la misma línea, la factura petrolera también ha representado diferente grado de importancia respecto al PIB a lo largo del período estudiado. Como se detalla en el gráfico subsiguiente.

**GRÁFICO No. 5.**



FUENTE: Elaboración propia en base a datos de tabla 7 de anexos.

Para 1990 el gasto de importaciones de petróleo ascendió al 3.36% del PIB de Costa Rica, en 1996 este porcentaje bajó a 2.51%, en 1998 se redujo significativamente a 1.62%, al año 2000 dicha relación se incrementó llegando a un 2.86% y para el 2005 la razón de las importaciones de petróleo/PIB llegó al nivel más alto del período(4.05%), lo que significa que actualmente se requiere destinar un mayor monto de recursos provenientes de la producción nacional, para el pago de las importaciones de productos de petróleo y derivados.

En síntesis el presente capítulo, permite observar que el contexto que caracteriza a la industria petrolera en el plano internacional tiene repercusiones en cada uno de los países, las cuales adquieren un carácter específico según las condiciones de cada mercado.

Bajo esta consideración, se resalta que ante el comportamiento internacional el margen de maniobra de los países es nulo, de tal forma que únicamente se pueden minimizar los efectos a nivel local, incidiendo en las particularidades de cada uno de los mercados, para lo cual es necesario su conocimiento, razón por la cual a continuación se profundiza en las condiciones del mercado de hidrocarburos en El Salvador.

## **CAPÍTULO III. EFECTOS DE LA LIBERALIZACIÓN DEL MERCADO DE COMBUSTIBLES EN EL SALVADOR.**

### **3.1 EVOLUCIÓN DEL MERCADO DE COMBUSTIBLES.**

A principios del siglo XX, la industria petrolera a nivel internacional se caracterizaba por el dominio de las compañías transnacionales en las diferentes etapas de la cadena de producción y distribución; sin embargo, en El Salvador, este comportamiento se dio de forma gradual, de manera que desde 1926 hasta 1960, al no existir en el país refinería, las compañías transnacionales que operaban en el mercado (ESSO, CHEVRON, TEXACO, SHELL) se dedicaron principalmente a la importación de derivados, por lo cual cada una construyó sus terminales de abastecimiento en los puertos de Acajutla, Cutuco y La Libertad<sup>75</sup>.

En 1961, se empieza a extender el dominio de las transnacionales, con la construcción de la Refinería de Acajutla S.A. (RASA), cuyo capital estaba conformado por la participación de las compañías ESSO con un 70%, SHELL con un 18% y un 12% a favor de particulares<sup>76</sup>.

El apareamiento de RASA contribuyó a que las compañías ESSO y SHELL controlaran en mayor medida la etapa de distribución mayorista, ya que además de vender el producto refinado a sus respectivas distribuidoras, también le vendían a las compañías CHEVRON y a TEXACO. Posteriormente, se da una fusión entre estas últimas (en lo referente a la importación), dando lugar a una mayor concentración en esta etapa.

En este contexto, RASA tenía la potestad de fijar el precio a nivel de cargadero, mientras que el Estado ejercía una regulación en la etapa de comercialización, por medio de la fijación de los márgenes de distribución, situación que se mantuvo hasta el año de 1980.

---

<sup>75</sup>Fernández de Medina, Blanca Ligia y otros, "Análisis factorial de la rama industrial de petróleo – refinería en El Salvador. Período 1950-1980", UCA, San Salvador, p.p. 9 y 10.

<sup>76</sup> Ibid. p. 17.



Para ese año, se celebra el Convenio de San José<sup>77</sup>, en el cual los países de México y Venezuela se comprometieron a suministrar petróleo crudo en condiciones favorables de pago a cambio de que la importación quedara en manos del Estado, de modo que dicha función fue designada a la Comisión Hidroeléctrica del Río Lempa (CEL), que a su vez se encargó del transporte de crudo hasta el puerto de descarga. Esta situación dio origen a la participación activa del gobierno dentro de las actividades de la refinería de petróleo<sup>78</sup>.

En 1981, con la vigencia del Convenio de San José, se establece un sistema de fijación de precios del barril de crudo procesado en la refinería, en donde el precio de venta estaba conformado por la suma del precio FOB, costo de internación, costo de energía y pérdidas, costo unitario de operación y el margen de refinería<sup>79</sup>.

A partir de 1989, con la implementación del Modelo Neoliberal fundamentado en el libre juego de las fuerzas del mercado, se da una reducción del papel del Estado<sup>80</sup> en el marco del proceso de reforma institucional teniendo como ejes la privatización y focalización del gasto público; de este modo, el sector privado sustituyó al sector público en determinadas actividades productivas. Además se llevó a cabo un proceso de liberalización económica, desregulación y apertura, como parte del conjunto de medidas comprendidas en los Programas de Ajuste Estructural y Estabilización Económica (PAE-PEE).

Los sectores afectados con la desregulación y apertura fueron principalmente la banca, cementeras, hoteles, ingenios y los servicios públicos tales como telecomunicaciones, pensiones y sector energético (específicamente las relacionadas con la distribución)<sup>81</sup>. Dentro de éste, el subsector de hidrocarburos registró un proceso de liberalización paulatina, iniciando en 1990 con la reducción de las funciones de la CEL, pues a pesar de continuar siendo la responsable de la importación, el transporte pasó a manos de la RASA.

---

<sup>77</sup> Este pacto no concede descuentos en precios sino condiciones de pago favorables (financiamiento).

<sup>78</sup> Ibid. p.22.

<sup>79</sup> Ibid. p.60.

<sup>80</sup> Hernández, Carlos Evaristo, Op. Cit. p.162.

<sup>81</sup> SAPRIN EL SALVADOR, *El impacto de los programas de ajuste estructural y estabilización económica en El Salvador*, p. 3.

Esto dio lugar a que el Ministerio de Economía (MINEC), hiciera una modificación de la estructura de precios, de manera que el precio FOB estaría determinado por el precio de facturación a la refinería, que era el mismo al que le facturaban a CEL los suministrantes.

En ese mismo año, con la resolución número 360 se fijan los márgenes de utilidad de las petroleras y gasolineras, resultando favorecidas estas últimas con un mayor margen para las gasolinas especial, regular y diesel<sup>82</sup>.

### CUADRO No. 3.

#### MÁRGENES DE UTILIDAD REGULADOS DE LOS DISTRIBUIDORES MAYORISTAS Y DETALLISTAS AÑO 1990.

TIPO DE COMBUSTIBLE	DISTRIBUIDOR		DIFERENCIA A FAVOR DEL DETALLISTA
	DETALLISTA (GASOLINERAS)	MAYORISTA (PETROLERAS)	
SUPER	¢0.8676	¢0.6876	¢0.180
REGULAR	¢0.8776	¢0.6876	¢0.190
DIESEL	¢0.3700	¢0.2793	¢0.0907

Fuente: Asociación Salvadoreña de Distribuidores de Petróleo

Sin embargo, los resultados anteriores permanecieron hasta 1994, ya que en dicho año, se da una liberalización de los márgenes que permitió el aumento desproporcionado de los mismos a favor de las compañías petroleras, de modo que para diciembre de 1999 se revierten los resultados como se muestra a continuación:

<sup>82</sup> Lima García, Héctor Ulises y Morán Castillo, Carlos Neftalí, "Análisis Jurídico de la integración vertical como práctica oligopólica en la etapa de distribución al detalle de las transnacionales ESSO ESTÁNDAR OIL LIMITED S.A, SHELL DE EL SALVADOR S.A , TEXACO CARIBBEAN INC., dentro del mercado de hidrocarburos en El Salvador. Durante los años de 1990-2002", UES, San Salvador, 2002, p. 246.

**CUADRO No. 4.**  
**MÁRGENES DE UTILIDAD DESREGULADOS DE LOS DISTRIBUIDORES MAYORISTAS Y**  
**DETALLISTAS A DICIEMBRE DE 1999.**

TIPO DE COMBUSTIBLE	DISTRIBUIDOR		DIFERENCIA A FAVOR DEL MAYORISTA
	DETALLISTA (GASOLINERAS)	MAYORISTA (PETROLERAS)	
SUPER	¢1.7500	¢4.5100	¢2.760
REGULAR	¢1.6100	¢4.1500	¢2.540
DIESEL	¢0.9000	¢2.6800	¢1.7800

Fuente: Asociación Salvadoreña de distribuidores de petróleo

Se puede observar, que con la desregulación cambian en sentido y proporción los márgenes, ya que la diferencia entre las utilidades del distribuidor detallista y mayorista se vuelven más pronunciadas a favor de este último; en relación a la utilidad, la diferencia del margen para la gasolina super es 15 veces mayor en el caso desregulado, en cuanto a la gasolina regular la relación es 13 veces superior y en el caso del diesel es 20 veces más elevada. Esto refleja que el proceso de desregulación sufrido en la etapa de distribución mayorista y minorista (según resolución 360, año 1990) favoreció significativamente a las ganancias de las transnacionales, en detrimento de los gasolineros nacionales.

La situación anterior contribuyó a que desde 1990, la estructura de la distribución mayorista se mantuviera concentrada, ya que en dicho año se tenía una participación de las compañías ESSO en un 40%, SHELL y TEXACO con 21% cada una y CHEVRON con 18%.

En cuanto a la distribución minorista existían 244 gasolineras, de las cuales el 72% era propiedad de las compañías petroleras (aunque no las operaban directamente) y un 28% propiedad de distribuidores nacionales.<sup>83</sup>

En 1993, la generadora eléctrica CEL se desliga totalmente de esta industria, ya que según el acuerdo ministerial N° 277, se establece que cualquier persona natural o jurídica podía importar y comercializar derivados de petróleo.

<sup>83</sup> Ibid. p.90.

Esto dio lugar a que RASA y TEXACO se incorporaran como importadoras de crudo y derivados, con lo cual se concretizó la lógica seguida por las transnacionales a nivel internacional, de dominio de las diferentes etapas del proceso de distribución, a través de la integración vertical de la industria.

También en dicho acuerdo se establece como función de la Dirección de Minas e Hidrocarburos del MINEC, la fijación de los valores en concepto de márgenes o recargos que debían incluirse en los precios de venta al consumidor, por tanto para esa fecha se seguía manteniendo cierta participación del Estado en la fijación de precios<sup>84</sup>.

En 1994 el segmento mayorista registró una mayor concentración pues CHEVRON se retira, y su participación es absorbida por SHELL, que de un dominio del 21% pasa al 39%, por su parte ESSO y TEXACO mantuvieron la misma participación<sup>85</sup>. En ese año el Estado aún ejercía control en el precio de importación y por las variaciones en el mercado internacional, se consideró necesario establecer el **SISTEMA DE PRECIOS PARIDAD DE IMPORTACIÓN**<sup>86</sup> (SPPI) con el fin de determinar el precio máximo de derivados de petróleo al que los refinadores e importadores debían facturar a las compañías Mayoristas.

Para estos años las transnacionales eran las únicas proveedoras de las estaciones de servicio, del sector industrial y del gobierno. En 1995, la participación de las ventas totales al sector industrial era dominada por ESSO con 62%, SHELL con 20% y TEXACO con 18%. Sin embargo, para 1997 entra la empresa COASTAL a abastecer dicho sector con diesel oil y fuel oil, y en 1998 entra PUMA ENERGY con el diesel oil y posteriormente comercializa gasolinas especiales de 95 octanos de forma tal que se genera una disminución en el control que ejercían las empresas tradicionales<sup>87</sup>.

Finalmente, se destaca que para 1999 la participación en el abastecimiento a las estaciones de servicio continuó siendo controlada por ESSO con 34.7%, SHELL con 34.6% y 30.7% para TEXACO. También la demanda del gobierno (que constituía aproximadamente el 10% del consumo total) era abastecida en un 88% por las petroleras antes mencionadas<sup>88</sup>.

---

<sup>84</sup> Ibid. p.92.

<sup>85</sup> Ibid. p.94.

<sup>86</sup> En dicho sistema se utilizaban como referencia los precios Platts global Alert determinados en las costas del golfo de EE.UU.

<sup>87</sup> Ravinovich, Gerardo A., *Estudio del mercado de hidrocarburos de El Salvador*, Buenos Aires, Octubre de 2006, p. 10.

<sup>88</sup> Idem.

### 3.2 ESTRUCTURA DEL MERCADO DE COMBUSTIBLES PERÍODO 2000-2005.

El proceso de liberalización del mercado de combustibles contribuyó a generar una tendencia de alza en los precios como resultado de las excesivas utilidades obtenidas por las petroleras, aún cuando los precios internacionales del petróleo tuvieron un comportamiento estable. Esta situación en el año 2000 se agravó debido a que los precios internacionales mostraron incrementos, y las petroleras mantuvieron la misma proporción de márgenes, afectando principalmente a los consumidores finales.

Ante esta problemática el Ministerio de Economía propone una regulación de márgenes de forma permanente a través del decreto 107, la cual no se concretizó tal como estaba contemplada, pero a cambio de ello las petroleras accedieron a firmar un pacto de caballeros bajo el compromiso de fijar las utilidades de forma temporal<sup>89</sup>, que fueron para la gasolina especial de \$0.19, \$0.13 para la regular y \$0.11 para el diesel<sup>90</sup>. De las gasolinas la mayor reducción fue para la regular por ser la de mayor consumo<sup>91</sup>.

Este acuerdo además señalaba que a partir de Julio de 2001 serían establecidos nuevos términos de regulación del mercado, que se mantendrían vigentes hasta diciembre de 2002. No obstante desde esa fecha lo que se ha dado es la liberalización total del sector en donde el SPPI únicamente tiene como función el monitoreo del mercado importador, mientras que el mercado mayorista no cuenta ni siquiera con cifras que permitan conocer las ganancias de las transnacionales.

Para el año 2001 el mercado de combustibles ha mostrado cambios en su estructura, iniciando con la **esfera de la importación**, que en la actualidad registra una participación de seis agentes dentro de los que se encuentran SHELL, ESSO, TEXACO, PUMA, DUKE ENERGY, EL PASO y los Distribuidores Salvadoreños de petróleo (DSP)<sup>92</sup>. Según cifras de CEPAL, para el 2004 muestran una mayor participación las empresas ESSO, SHELL y TEXACO con 49.8%, 21.4% y 15% respectivamente, lo que totaliza un 86.2% que resulta superior en tres puntos porcentuales respecto al 2001.

---

<sup>89</sup>Firmado el 8 de septiembre de 2000, fijando los márgenes máximos de comercialización mayorista hasta el 30 de junio de 2001.

<sup>90</sup>MINEC, *Acuerdo entre Ministerio de Economía y Compañías Petroleras*, suscrito Septiembre 2000.

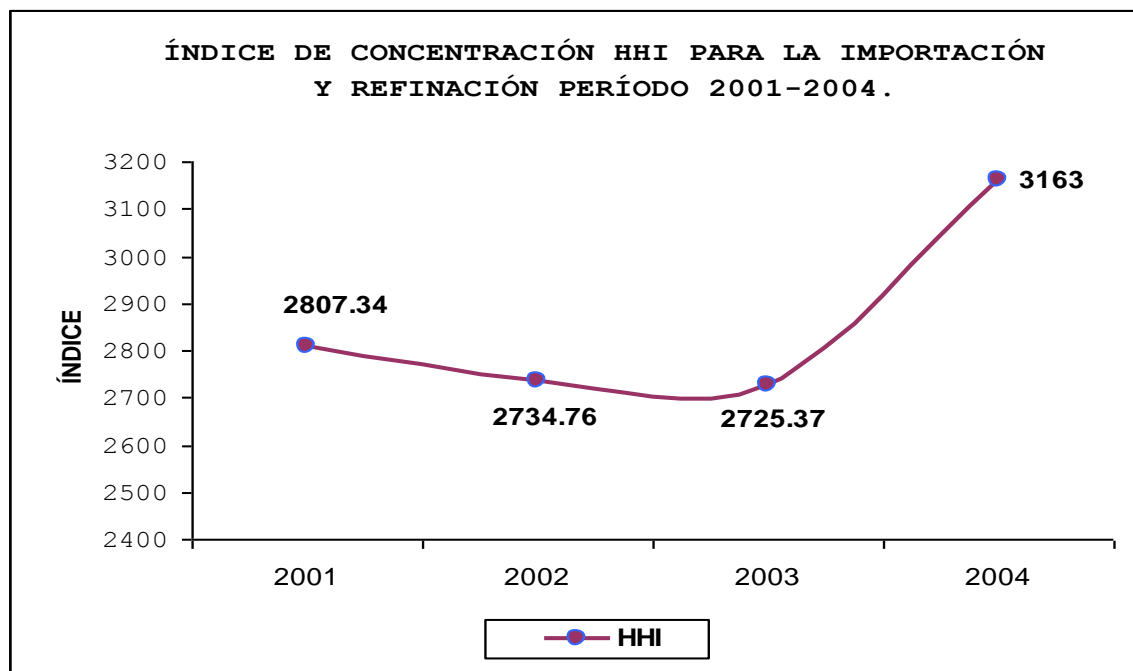
<sup>91</sup>Villagrán, Julio, "Entrevista sobre la liberalización del mercado de hidrocarburos" San Salvador, 2 de junio de 2006.

<sup>92</sup>Villagrán, Julio. "Conferencia de la Situación del mercado de Hidrocarburos El Salvador" San Salvador, 12 de septiembre de 2005.

En cuanto a la participación de las empresas locales “grandes<sup>93</sup>”, se registra una reducción significativa durante el período, pues de una participación del 17.4% en el 2001 pasa a 11.4% en el 2004; en el caso de las “pequeñas<sup>94</sup>” su participación es del 2.4%. Esto evidencia que la importación se encuentra bajo el control de las transnacionales puesto que las empresas locales y otras solo participan en un 13.8%.

De acuerdo a la participación de cada una de las empresas importadoras (Ver anexos, cuadro 7), se tiene que a pesar de existir un mayor número de ellas existe una alta concentración en dicha etapa de la industria, tal afirmación se constata por medio de los resultado arrojados por el Índice de Herfindahl-Hirshman<sup>95</sup> (HHI), cuyo comportamiento durante el período 2001-2004 ha sido hacia una alta concentración, sobrepasando el umbral de concentración establecido por dicho indicador.

**GRÁFICO No. 6.**



Fuente: Elaboración propia en base a datos de CEPAL

<sup>93</sup> Entre ellas PUMA, NEJAPA POWER y EL PASO.

<sup>94</sup> Integrada por la DSP.

<sup>95</sup> Se obtiene sumando los cuadrados de las participaciones de mercado, expresados en porcentaje respecto al total de cada empresa. Cualquier resultado bajo 1000 es considerado como desconcentrado, un resultado entre 1000-1800 es considerado moderadamente concentrado y sobre 1800 altamente concentrado.

De acuerdo al comportamiento del índice ilustrado en el gráfico No. 6, para las compañías SHELL, ESSO y TEXACO, la importación se ubica en el rango de “altamente concentrada”, ya que para el 2001 este índice superaba en 1807 a la frontera de desconcentración (1000)<sup>96</sup> y para el 2004 la supera en 2163 puntos.

En este sentido, se puede afirmar que la alta concentración en dicha etapa, permite que las compañías influyan en el precio, ya que el ser un número reducido les facilita el establecimiento de convenios, acuerdos ó prácticas para la fijación de los mismos, en la medida que se trata de un producto homogéneo, lo que en cierta forma les otorga un carácter de interdependencia entre ellas.

En el caso de la importación, el carácter de interdependencia entre las compañías resulta difícil de catalogar a simple vista, sin embargo puede ubicarse en el de “juego cooperativo”, debido a que en lugar competir entre sí, se observa que por lo general llegan a un acuerdo para fijar conjuntamente los precios y cantidades. En este sentido y considerando que cada una de las compañías abastece a un segmento de mercado específico, se puede afirmar que en la etapa de importación las compañías pueden presentar una curva de demanda semejante a la del monopolio.

La significativa participación de las compañías SHELL, ESSO y TEXACO en la importación, puede ser explicada en buena medida por la capacidad de almacenamiento con la que cuenta cada una de ellas, ya sea de crudo o de derivados. En el caso del crudo, ESSO y SHELL acaparan el 100% de dicha capacidad, al contar con la única refinería del país.

En el caso de los derivados de petróleo, según los resultados del Estudio del Mercado de los Hidrocarburos<sup>97</sup>, para el año 2000 se tenía que RASA era propietaria del 75% de la capacidad de almacenamiento de las gasolinas especiales, del 48% de las gasolinas regulares, del 50% del fuel oil y 26% del diesel; TEXACO por su parte era propietaria del 25% del almacenamiento de las gasolinas y del 19% del diesel; PUMA contaba con una capacidad del 14% para el diesel y COASTAL con una capacidad de 40% para el fuel oil.

---

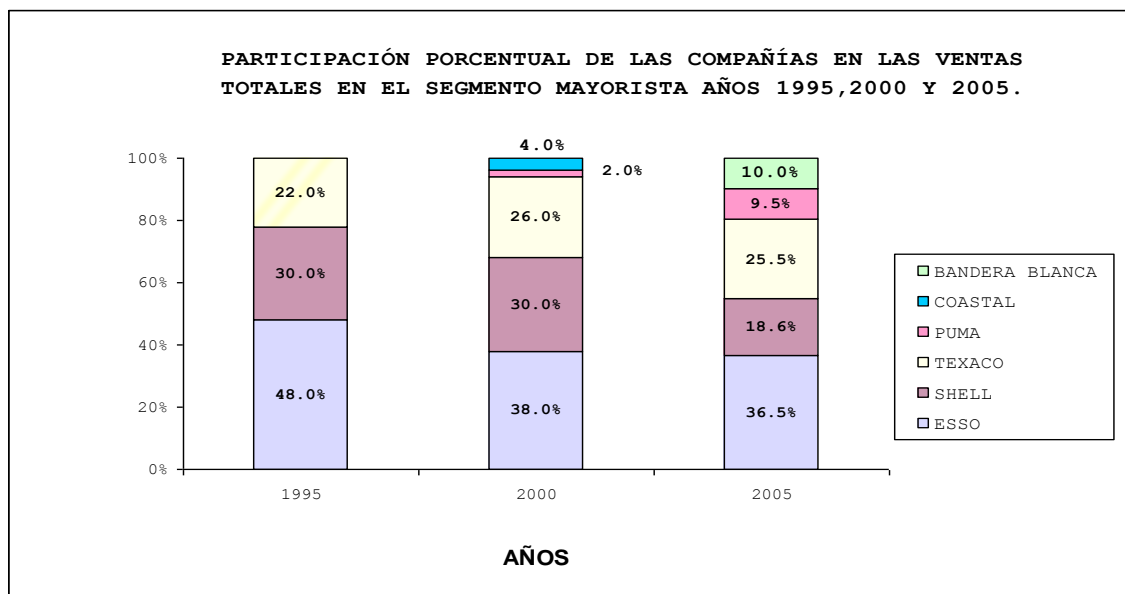
<sup>96</sup> Informe de la Comisión de Notables, Honduras, 2004.

<sup>97</sup> Ravinovich, Gerardo A., Op cit.

De esta forma se puede destacar que en cierta medida la alta concentración en la etapa de importación, esta relacionada con el hecho que la capacidad de almacenamiento se encuentra dominada en su mayoría por las compañías tradicionales, lo cual en cierta medida puede catalogarse como una barrera a la entrada de nuevos actores en la importación de crudo y derivados.

En lo referente a la **distribución mayorista** de los derivados líquidos<sup>98</sup>, se observa la siguiente evolución:

**GRÁFICO No. 7.**



Fuente: Elaboración propia con base a informe FUSADES (2000) y MINEC

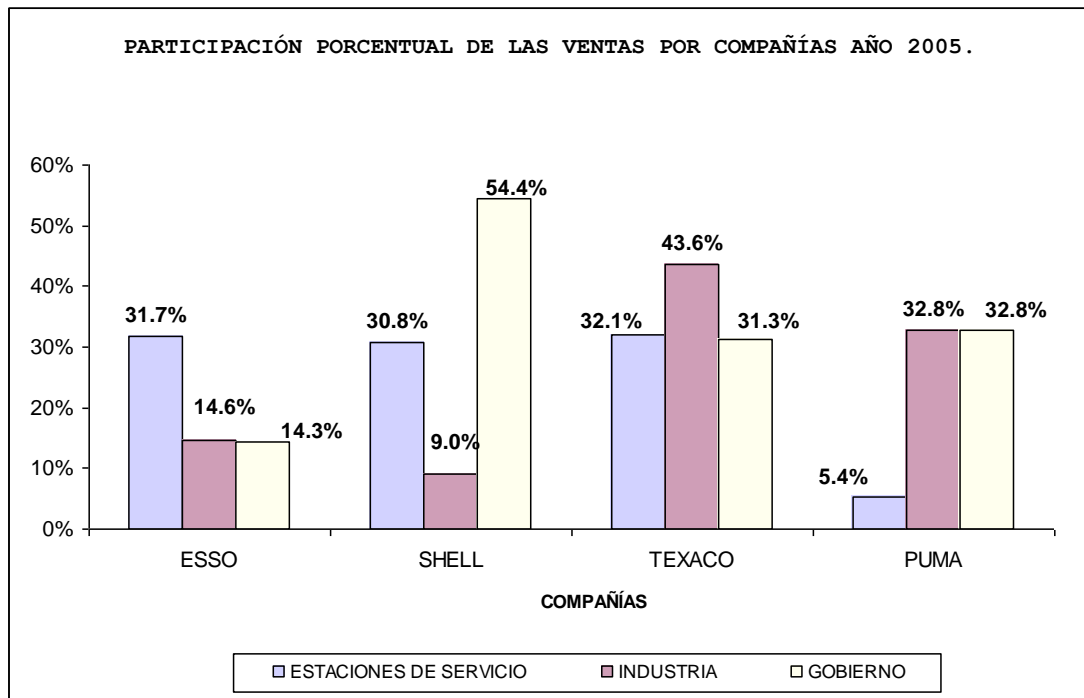
A pesar de registrarse en la actualidad un mayor número de compañías, las que continúan predominando son ESSO, SHELL Y TEXACO, sin embargo sus participaciones se han visto reducidas con la entrada de otros importadores tales como COASTAL, PUMA y últimamente Distribuidores Salvadoreños de Petróleo (DSP), quienes también se han incorporado al mercado mayorista, con una participación creciente que alcanza para el 2005 el 10%.

<sup>98</sup> Gasolinas, diesel, kerosene, etc.



Los distribuidores mayoristas suministran sus productos por medio de tres canales de comercialización dentro de los que se encuentran las estaciones de servicio, la industria y el gobierno. Al desagregar la participación de las compañías en las ventas, según los canales de comercialización se obtiene lo siguiente:

**GRÁFICO No. 8.**



Fuente: Elaboración propia con base MINEC.

De acuerdo al gráfico N° 8, se observa que existe una especie de reparto de los sectores a los que cada una de las compañías abastece, de manera que pese a existir en la actualidad más compañías distribuidoras, esto no garantiza una mayor competencia ya que cada una domina un segmento de mercado.

En términos generales el dominio lo siguen manteniendo las compañías tradicionales (especialmente TEXACO que presenta una participación importante en el suministro a los tres sectores considerados), en términos específicos se destaca que PUMA únicamente representa un competidor significativo en el abastecimiento al sector industrial, por tanto hasta cierto punto su rival más importante

es TEXACO que suministra a dicho sector en un 43.6%. En el abastecimiento al sector gobierno predomina SHELL y nuevamente TEXACO.

El sector que pudiese registrar una mayor competencia en el suministro serían las estaciones de servicio, pues se observa que la participación de las compañías tradicionales es relativamente equitativa, sin embargo según Julio Villagrán,<sup>99</sup> se dan diversas prácticas anticompetitivas, tales como acuerdos de precios entre dichas compañías. Además, el abastecimiento a las compañías atadas a una marca, se hace por medio de contratos con los cuales la compañía petrolera garantiza el suministro exclusivo impidiendo la libertad de compra, es decir, ejerciendo cierto control de la oferta.

Otra práctica se da con establecimiento de precios, que consecuentemente afecta el margen del minorista, lo cual contradice el fundamento ideológico del orden económico vigente que es la “libertad de mercado”. También se observa como un comportamiento generalizado entre los mayoristas, la adición al precio de venta del servicio de transporte de los derivados de petróleo hacia las gasolineras, lo cual impide que estas últimas hagan uso de sus propias pipas (si las poseen) o que contraten otro servicio de transporte de menores costos. Lo que impide que se de una verdadera competencia que beneficie finalmente al consumidor.

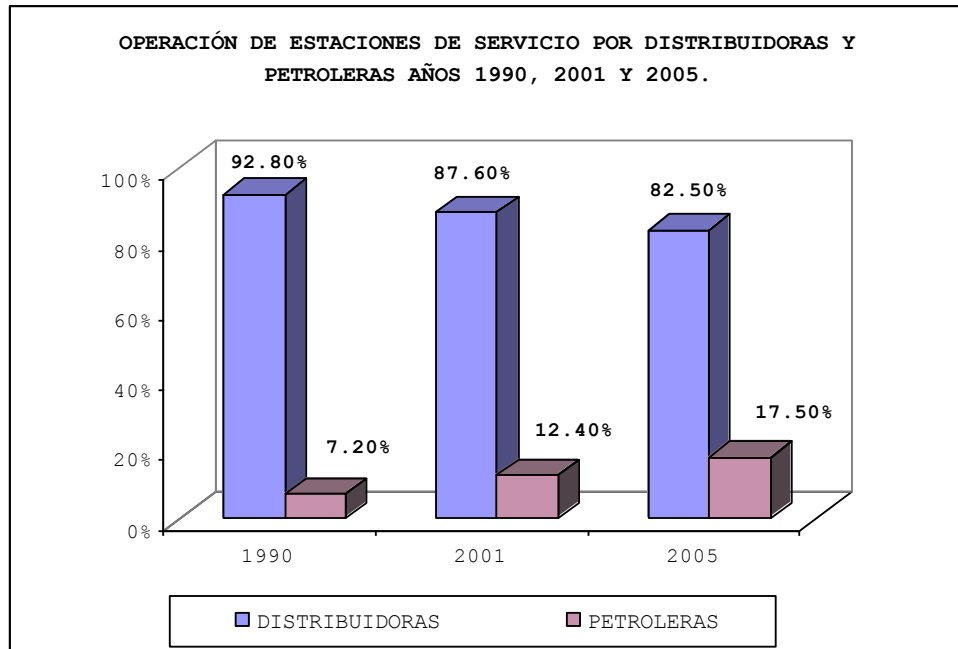
Las prácticas anteriores, propias del abuso de posición dominante, permiten destacar que en la distribución mayorista se hacen más evidentes las características de un oligopolio colusorio, pues desde que se presenta un acuerdo de precios, las compañías limitan la competencia y pueden controlar, fijar e incluso imponer los precios, como es lógico, a fin de obtener mayores beneficios.

En el caso la **distribución minorista** el ejercicio de las prácticas anteriores ha permitido una modificación en su composición, de tal forma que antes de los 90’s las estaciones de servicio habían sido operadas únicamente por comerciantes nacionales, pero, desde 1990 se ha registrado la incorporación de las petroleras a dicho segmento, que en cierta medida ha sido resultado de las prácticas citadas, ya que han propiciado el desplazamiento de los gasolineros nacionales, como se muestra a continuación.

---

<sup>99</sup> Gerente Administrativo de la Asociación Salvadoreña de Distribuidores de Derivados de Petróleo, San Salvador 2 de junio de 2006.

**GRÁFICO No. 9.**



Fuente: ASDPP.

Como se observa, en el mercado nacional las compañías transnacionales han ido fortaleciendo el control de las actividades de distribución de derivados de petróleo, pues iniciaron dominando la importación y la distribución mayorista y en la actualidad registran una integración con las estaciones de servicio que distribuyen sus productos, es decir han experimentado una integración descendente (downstream). En este sentido, se ha registrado una interesante evolución pues al incorporarse al segmento de distribuidor minorista en 1990, solo contaban con 18 estaciones operadas directamente, y en la actualidad operan 62, desplazando paulatinamente a los distribuidores nacionales.

Según Julio Villagran,<sup>100</sup> a este desplazamiento ha contribuido la ventaja que tienen las petroleras para vender a precios inferiores al resto de distribuidores minoristas, con lo cual estos últimos resultan afectados pues se ven presionados a reducir los precios. Este comportamiento en un primer momento puede generar competencia en precios, sin embargo a la larga se puede traducir en una mayor concentración a favor de las transnacionales.

<sup>100</sup> Idem.

Otra práctica desleal de las petroleras para incursionar en el segmento minorista es el rompimiento unilateral del contrato de arrendamiento o suministro por parte de las petroleras sin indemnizar al gasolinero nacional.

Independientemente de la modalidad bajo la cual operen las estaciones de servicio (operadas por distribuidoras o petroleras), se puede afirmar que su número se ha incrementado respecto a la década de los 90's, también a finales de 2005 se cuenta con un mayor número de estaciones respecto al año 2001. A dichos resultados ha contribuido la entrada de nuevos actores los cuales han llevado a reducir las participaciones de ESSO y SHELL, si se compara respecto al año 2001.

#### CUADRO No. 5.

##### NÚMERO DE ESTACIONES DE SERVICIO POR COMPAÑÍA.

COMPAÑÍA	2001	2002	2003	2004	2005
ESSO	78	79	78	73	74
SHELL	128	129	105	113	101
TEXACO	83	89	90	92	88
OTROS	10	36	73	68	68
PUMA	0	0	0	28	24
TOTAL	289	333	346	374	355

Fuente: CEPAL, Istmo centroamericano: Estadísticas de Hidrocarburos 2000- 2004. MNEC, 2005-2006.

En el cuadro No. 5, se puede observar que SHELL ha mantenido el liderazgo en cuanto al suministro al consumidor final con 101 estaciones para el 2005, ESSO por su parte inició en 2001 con 78 estaciones y al final del período conserva 74, la participación de TEXACO ha experimentado aumentos ya que inició con 83 y en el año 2005 se incrementó a 88. Por otro lado, la participación de las estaciones agrupadas en la categoría otros (bandera blanca) ha aumentado drásticamente pasando de 10 gasolineras a 68.

Pese al incremento del número de gasolineras, la cobertura de éstas, únicamente ha aumentado en 4.16% respecto al año 1990, es decir que en la actualidad se cuenta con 5 gasolineras por cada 10,000

habitantes y en 1990 se contaba con 4.8<sup>101</sup>. Por otra parte, también se ha dado un incremento del número de estaciones de servicio por cada 1,000 Km<sup>2</sup>, de tal forma que en 1990 se contaba con 12 estaciones/km<sup>2</sup> y en la actualidad se cuenta con 17, lo que representa un incremento del 45.5%<sup>102</sup>.

El hecho que exista un mayor número de gasolineras puede contribuir a una mayor competencia, sin embargo, según datos de la ASDDP para el 2002, la mayor probabilidad de que esto suceda se da en el departamento de San Salvador al contar con el 38.6% de las gasolineras a nivel nacional, le sigue Santa Ana con el 12.6% y San Miguel con el 10.5%. En la misma línea se destaca que en San Salvador existe una mayor participación de las compañías SHELL y TEXACO, con 40% y 30% respectivamente; en Santa Ana y San Miguel predomina SHELL con el 47.2% y 43.3% respectivamente. En cuanto a la representación de las estaciones de Bandera Blanca, la mayoría de éstas se concentra en la Zona Occidental del país, específicamente en los departamentos de Ahuachapán y Sonsonate con una participación relativa de 10% y 9.5% respectivamente<sup>103</sup>.

### **3.3 FACTORES QUE AFECTAN EL COMPORTAMIENTO Y FORMACION DE LOS PRECIOS INTERNOS.**

La vulnerabilidad del país ante el incremento internacional de los precios, obedece a que se trata de una economía que es importadora neta de petróleo, por lo que es afectada por la volatilidad de los precios internacionales. Los principales países de donde se importa crudo son Ecuador, Venezuela, México y Perú, en cuanto a los países de donde se importan los derivados se encuentran nuevamente Venezuela y Ecuador, junto con Estados Unidos, Trinidad y Tobago y otros de poca participación.

---

<sup>101</sup>Cálculos propios en base a datos de DIGESTYC.

<sup>102</sup>Cálculos propios en base a datos de Anexos cuadro 8.

<sup>103</sup>Cálculos propios en base a datos de ASDP, 2002, contenidos en anexo cuadro 9.

**CUADRO No. 6.  
EL SALVADOR: PROCEDENCIA DE LAS IMPORTACIONES DE CRUDO Y DERIVADOS.**

CRUDO Y RECONSTITUIDO	2000		2001		2002		2003		2004	
	Mbl <sup>104</sup>	%	Mbl	%	Mbl	%	Mbl	%	Mbl	%
ECUADOR	4081	58.1	4429	62	4737	68.7	3754	53.7	1819	31.7
MEXICO	1165	16.6	1820	25.5	761	11	600	8.6	380	6.6
VENEZUELA	1778	25.3	893	12.5	707	10.3	2102	30.1	3421	59.6
OTROS	0	0	0	0	387	5.6	534	7.7	120	2.1
<b>TOTAL PARCIAL</b>	7024	100	7142	100	6592	100	6990	100	5740	100
<b>DERIVADOS</b>										
ECUADOR	1446	16.8	953	10.6	1448	15.7	1260	12.9	874	8.7
VENEZUELA	4556	53	5088	56.7	3788	41	2462	21.1	3752	37.5
ESTADOS UNIDOS	469	5.5	1062	11.8	1693	18.3	2531	25.8	1436	14.4
TRINIDAD Y TOBAGO	1261	14.7	1097	12.2	1086	11.7	1043	10.6	277	2.8
OTROS	857	10	779	8.7	1232	13.3	2505	29.6	3663	36.6
<b>TOTAL PARCIAL</b>	8589	100	8979	100	9247	100	9801	100	10002	100
<b>TOTAL</b>	15613	100	16121	100	15839	100	16791	100	15742	100

Fuente: CEPAL, Istmo centroamericano: Estadísticas de Hidrocarburos 2000- 2004.

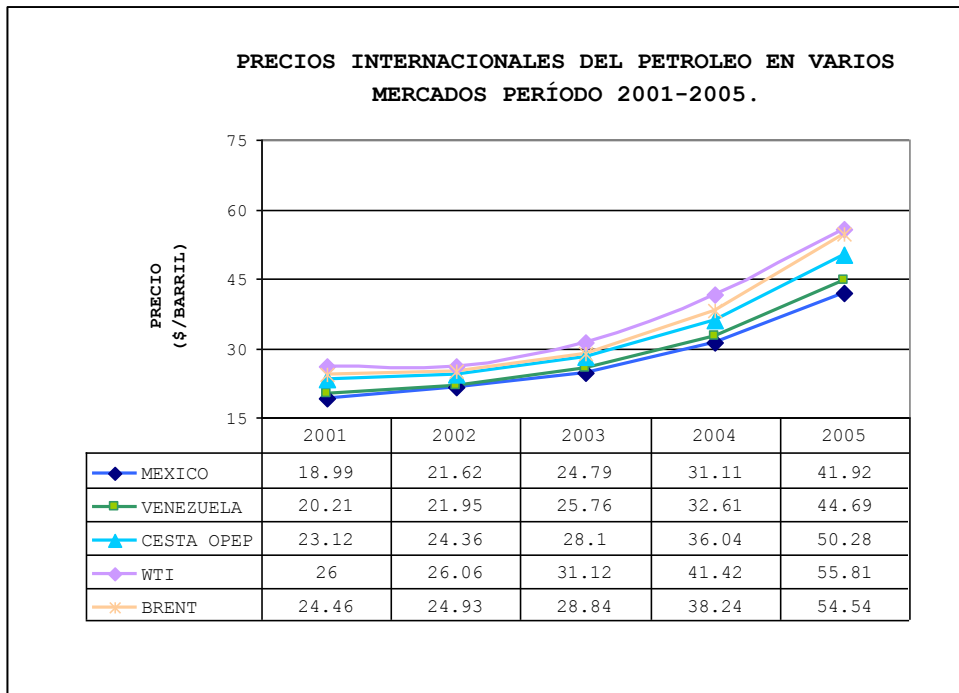
Resalta que el 100% de las importaciones de crudo y más del 50% del total de las importaciones de los derivados de petróleo provienen de países Latinoamericanos, **siendo Venezuela el principal proveedor**, luego de desplazar en el 2002 a Ecuador en las importaciones de crudo y derivados.

En El Salvador el precio al que se cotiza el barril de crudo, es el que se determina en el mercado de West Texas Intermediate (WTI). De esta forma cabe la posibilidad que las petroleras compren a un precio inferior al que se cotiza en dicho mercado, con lo que estarían obteniendo ganancias desde la primera etapa de la cadena de intermediación. Esta situación se agrava al no contar con el Sistema de Precios Paridad de Importación que garantice transparencia en la fijación de precios<sup>105</sup>.

<sup>104</sup> Mbl: significa Millones de barriles.

<sup>105</sup> Con el SPPI, los precios de referencia responderían a los precios de embarque establecidos en el país de procedencia del producto importado y también al tiempo real de compra o de importación del producto (evitando la especulación de los mercados internacionales).

**GRÁFICO No. 10.**



Fuente: Ministerio de energía y petróleo de Venezuela y Secretaría de Energía de México

Como se muestra en el gráfico No. 10, el precio de Venezuela es el segundo más bajo, luego del de México, por el contrario el precio WTI, es el más alto a lo largo de todo el período considerado. De manera que al tomar como referencia el precio WTI se da un encarecimiento del valor real del crudo y derivados que ingresan al país, (ya que el precio WTI para el 2004 resulta \$11.13 más alto que el de Venezuela y \$13.89 que el precio de México) lo que se puede traducir en una mayor ganancia para las petroleras, siempre y cuando el rendimiento del crudo proveniente de Venezuela le favorezca.

A nivel nacional, el comportamiento de los precios de las gasolinas y el diesel ha registrado una tendencia creciente, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

### CUADRO No. 7.

#### PRECIOS DE VENTA DE LAS GASOLINAS Y EL DIESEL (1991-2005).

Año	Gasolina Super	Gasolina Regular	Diesel
1991	1.92	1.64	0.54
1992	1.62	1.41	0.87
1993	1.73	1.51	0.88
1994	1.61	1.46	0.91
1995	1.69	1.53	0.98
1996	1.99	1.66	1.17
1997	1.98	1.7	1.13
1998	1.57	1.44	0.97
1999	1.73	1.58	1.06
2000	2.44	2.02	1.45
2001	2.45	1.86	1.34
2002	1.88	1.75	1.42
2003	2.05	1.90	1.6
2004	2.33	2.23	1.91
2005	2.56	2.44	2.22

Fuente: Elaboración propia en datos de CEPAL 2000-2005.

En el caso de la gasolina super, durante el período 2001-2005, registró un precio promedio de \$2.25 por galón que equivale a un incremento de 31% respecto al quinquenio 1990-1995 donde el precio promedio fue de \$1.71.

En cuanto al precio de la gasolina regular en el período 1996–2000, alcanzó un promedio de \$1.68 por galón y en el último quinquenio de \$2, representando un incremento del 19%; la misma situación se ha dado en el caso del precio por galón de diesel que desde 1990 hasta la actualidad se ha incrementado en 102.4%.

Para diciembre de 2005, la tendencia de los precios internacionales ha sido al alza con una variación de \$0.62 para la gasolina super, \$0.53 para la regular y \$0.43 para el diesel, sin embargo, el mercado salvadoreño ha registrado variaciones superiores a las señaladas, de forma que la diferencia entre éstas ha sido de \$0.04, \$0.14 y \$0.08 para la super, regular y el diesel respectivamente; lo que demuestra que el mercado real experimenta una mayor sensibilidad al incremento de los precios



internacionales, ya que las transnacionales aplican incrementos superiores a los registrados en el mercado internacional<sup>106</sup>.

Al desagregar los componentes del precio de los productos anteriores, resalta que en El Salvador un galón de gasolina super con un valor promedio de \$2.56<sup>107</sup>, destina aproximadamente el 63.3% tanto a la cadena de producción, como al margen acumulado de la distribución<sup>108</sup> (excluyendo arancel de importación y cargo por regulación y control), y, el 36.7% restante se destina a los cargos que aplica el gobierno. Siguiendo el mismo análisis con la gasolina regular, se tiene que un galón con valor promedio de \$2.03 destina el 65.4% a la cadena de producción y distribución, y el resto a los cargos que aplica el gobierno, por otro lado, un galón de diesel con un precio promedio de \$1.66 destina el 75.2% a la cadena de producción y distribución y 24.8% al gobierno<sup>109</sup>.

Contrariamente, en Costa Rica los resultados son relativamente equitativos, puesto que, en el caso de la gasolina superior el 57.0% corresponde a la cadena de producción y distribución mayorista y el resto a los cargos que aplica el gobierno, del mismo modo la gasolina regular aporta un 57.8% a la cadena de producción y distribución mayorista, finalmente el diesel presenta una proporción menor para los cargos que aplica el gobierno.

Los datos anteriores, corresponden a la participación porcentual de cada componente del precio de las gasolinas y el diesel, cuya estructura se muestra en el siguiente gráfico.

---

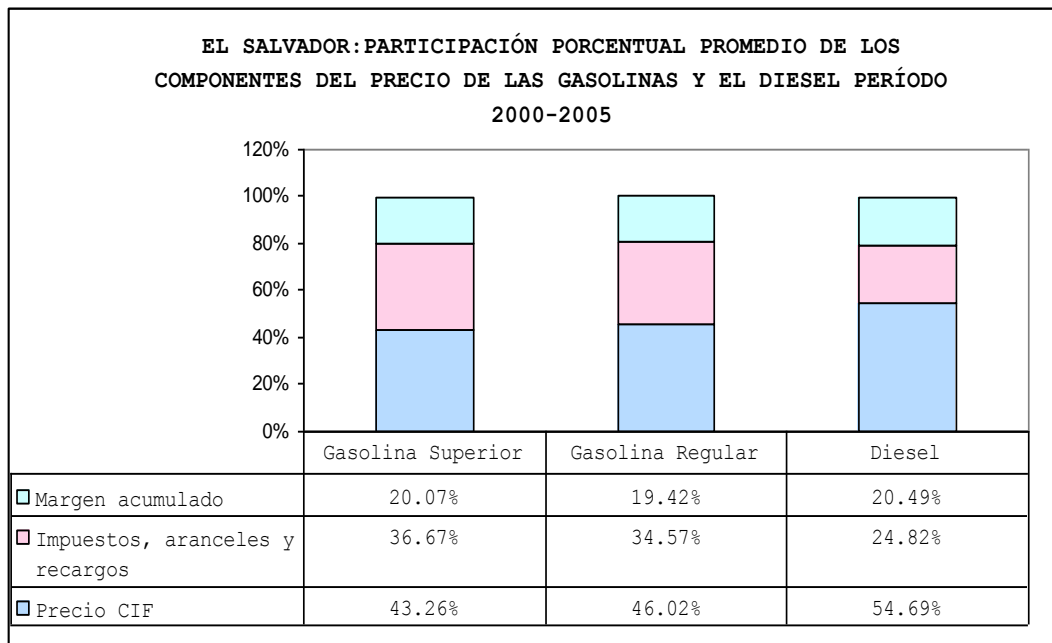
<sup>106</sup> Ver Anexos, cuadro 10 y 11.

<sup>107</sup> Precio promedio del periodo 2000-2005.

<sup>108</sup> Cálculo obtenido de la suma de la participación del precio CIF y el margen acumulado dentro de los componentes del precio.

<sup>109</sup> Cálculos propios en base a datos de CEPAL y metodología del CDC.

**GRÁFICO No. 11.**



Fuente: Cálculos propios en base a datos de la CEPAL

Dentro de esta estructura, el margen acumulado incluye la sumatoria de los márgenes que van desde la etapa de importación hasta la venta al detalle a estaciones de servicio, es decir, corresponde a la cadena de producción y distribución.

En cuanto a los impuestos, el precio de las gasolinas (super y regular) y el diesel se ven afectados por el Arancel de Importación (1%), el Impuesto al Valor Agregado (13% por galón), el cargo por regulación y control (\$0.012 por galón), el Fondo de Estabilización y Fomento Económico (FEFE)<sup>110</sup> que es de \$0.16 por galón de gasolina, y la Contribución a la Conservación Vial (FOVIAL<sup>111</sup>) que es de \$0.20 por galón.

El precio CIF por su parte, está compuesto por el precio de referencia al que se adiciona el valor por ajuste de calidad además del flete y seguro.

<sup>110</sup> Se aplica a las gasolinas y es utilizado para compensar el subsidio al Gas Licuado de Petróleo para consumo doméstico.

<sup>111</sup> Se aplica tanto a gasolinas como al diesel y se utiliza para la conservación de la red vial.

Si se compara los resultados de este gráfico con la situación de Costa Rica, se destaca que en términos relativos al precio interno, los márgenes acumulados de El Salvador son superiores (20.47%) en relación a los de Costa Rica (12.10%), mientras que los impuestos son menores en El Salvador (24.82%) que en Costa Rica (36.21%) para el caso del diesel. (Ver caso Costa Rica, Capítulo II).

### **3.4 MARCO REGULATORIO.**

Después de dos décadas de que se introdujeran una serie reformas en el subsector de hidrocarburos en particular, el funcionamiento del mercado para optimizar la eficiencia asignativa y productiva, no ha generado resultados óptimos desde el punto de vista de la competencia, ya que el mercado de hidrocarburos no solo ha continuado manteniendo las características de un mercado oligopolístico, sino que las ha profundizado por medio de la paulatina consolidación de la integración vertical desde la importación/refinación hasta la distribución minorista.

Dentro de los principales factores que propiciaron tales resultados se puede mencionar el hecho que el proceso de liberalización en dicho sector, no fue acompañado de la formulación de un marco legal especial y consecuente, que permitiese una adecuada regulación en materia de comercialización y competencia. Tal regulación podría constituir una condición necesaria, pero no sería suficiente sin un verdadero cumplimiento de las mismas, pues durante el proceso de liberalización ya existían disposiciones contenidas en la misma Constitución de la República y sin embargo no existen señales de su cumplimiento.

De esta forma, dentro de las leyes existentes que podrían tener aplicación a la estructura concentrada de dicho sector, se encuentra en primer lugar las contenidas en la Constitución de la República, pues en su artículo 110 se establece que “no podrán autorizarse monopolios, sino a favor del Estado y de los municipios, cuando el interés social lo haga imprescindible; y que se prohíben las prácticas monopolísticas para garantizar la libertad empresarial y proteger el interés de los consumidores<sup>112</sup>”.

---

<sup>112</sup> Constitución de la República de El Salvador, artículo 110, Editorial Lis, 2004, p.48.

En este sentido, la libertad económica se garantizaría por la ausencia de monopolio u oligopolio, que son dos tipos de imperfección de mercado que se dan en la industria petrolera salvadoreña y que a su vez, en sentido estricto son contradictorias con el fundamento ideológico del orden económico vigente.

En la misma línea, el artículo 115 establece que “el comercio, la industria y la prestación de servicios en pequeño son patrimonio de los salvadoreños por nacimiento<sup>113</sup>”, sin embargo en la práctica se constata una participación de las transnacionales en el segmento minorista que paulatinamente desplazan a los empresarios nacionales.

En lo referido a las leyes secundarias<sup>114</sup>, se puede mencionar que en el artículo 232 del Código Penal, específicamente en el Capítulo II, se cataloga como delito una posición de dominio directa o indirecta de los precios de compra venta, así como el reparto de los mercados o áreas de suministro. Además, se establece “una sanción con prisión de 4 a 8 años y multa de ciento ochenta a trescientos días, para el que abusando de una posición de dominio total o parcial del mercado o mediante acuerdo con otras personas o empresas, impidiere, dificultare o falseare las reglas de competencia conforme a alguna de las modalidades”.

En cuanto a los precios de compra venta, las condiciones de los contratos firmados entre las compañías y los distribuidores minoristas avalan estas prácticas, ya que en dichos contratos (que firman ambas partes) se estipulan los precios y también se establece la prohibición de compra a otras compañías petroleras por lo que se puede decir, que legalizan su accionar aunque no lo legitiman, pues limitan la libertad de compra que debería prevalecer en el orden económico vigente, ante lo cual debería de existir una supervisión de la naturaleza de dichos contratos y sancionar aquellos que incluyan entre sus condiciones este tipo de prácticas, si en realidad se pretende lograr la libertad económica.

En lo referido a la repartición del mercado, ya quedó demostrado en el apartado 3.2, específicamente en lo relacionado con la participación de las compañías petroleras en el suministro a los principales sectores (Gobierno, estaciones de servicio e industria) que se ha dado una especie de reparto entre las compañías, por lo que para que realmente se de una mayor competencia no basta con un mayor

---

<sup>113</sup> Ibid. p. 50.

<sup>114</sup> Lima García, Héctor Ulises y Morán Castillo, Carlos Neptalí, Op. Cit. p.48.

número de actores, sino que además deben representar un abanico de opciones dentro del mercado sin ejercer ningún tipo de discriminación.

Continuando con las leyes secundarias, se puede mencionar que se desde 1970 se cuenta con la Ley Reguladora del Depósito, Transporte y Distribución de Petróleo, la cual constituye la base jurídica especial para el subsector de hidrocarburos, sin embargo su alcance se limita a regular la construcción y funcionamiento de los depósitos de aprovisionamiento, estaciones de servicio y tanques para consumo privado, también regula los aspectos técnicos referidos al depósito, transporte y distribución de petróleo; sin embargo, pese a constituir la base jurídica especial, no garantiza un eficiente y competitivo mercado de combustibles en el país que proteja a los actores intervinientes de la cadena de comercialización, ni tampoco regula la comercialización en todas las etapas.

Dentro de los aspectos que aborda dicha ley referidos a la libertad económica se encuentra el contemplado en el artículo 10, donde se establece “la potestad de los propietarios o arrendatarios de las estaciones de servicio, de transportar los productos de petróleo y sus derivados en vehículos propios o de terceros, siempre que dichos transportes reúnan los requisitos de seguridad necesarios”. También se establece que “las compañías petroleras no podrán imponer a los usuarios el uso de equipos de transporte”.

Por otro lado, dicha ley también aborda la concentración, sin embargo únicamente lo hace en el segmento de distribución minorista de modo que en su artículo 38 inciso II, expresa que una sola persona natural o jurídica no podrá operar bajo ningún título o concepto, más de dos estaciones de servicio; pero ya se ha demostrado que la aplicación de este artículo por las compañías petroleras no se ha dado, puesto que para el 2005 operan de forma directa el 17.5% de las estaciones de servicio y son propietarias de un porcentaje superior ya que algunas las arriendan a empresarios nacionales.

También se aborda la prohibición de ciertas prácticas desleales por parte de las compañías mayoristas, de modo que en el artículo 18 inciso I establece que las empresas comerciales mayoristas no podrán dedicarse a la venta al detalle, a precios iguales o mayores a los que dan a los minoristas. Se debe aclarar que no se ha encontrado pruebas concretas de que se den este tipo de prácticas, sin embargo como ya se mencionó, en la entrevista realizada a Julio Villagrán se conoció que efectivamente,

las compañías petroleras venden a precios inferiores a las estaciones de servicio que operan directamente, lo que a su vez les permite a éstas últimas vender a precios más competitivos.

En materia de competencia se formuló una normativa especial en el año 2004, y su aplicación no había iniciado a diciembre de 2005, en dicha ley<sup>115</sup> (aplicable a todos los agentes económicos) específicamente en el artículo 25 literal a y d, se abordan con especial énfasis las prácticas anticompetitivas referidas al establecimiento de acuerdos para fijar precios y a la división de mercados<sup>116</sup>; pese a ello dichas prácticas se dan en la industria petrolera salvadoreña.

También en el artículo 29, se prohíben las restricciones normativas que limiten el acceso de consumidores a fuentes de abastecimiento alternativas, o el acceso de proveedores a clientes alternativos. De darse aplicación a este tipo de artículos, fomentaría una mayor competencia entre los distribuidores mayoristas en el abastecimiento a todos los sectores, especialmente de las estaciones de servicio quienes por encontrarse atadas a una marca, son limitadas para comprarle los productos a otras compañías.

Por otro lado, en el capítulo III de la ley se aborda lo referido al abuso de la posición dominante, que en el presente caso la tendrían las compañías petroleras tradicionales, en tal sentido el artículo 30 en los literales b y c, establece que cualquier acción que tenga por finalidad limitar, impedir o desplazar en forma significativa la competencia en el mercado, será catalogada como "abuso de posición dominante", de igual forma se entenderá como tal la disminución de precios en forma sistemática, por debajo de los costos, cuando tenga por objeto eliminar a uno o varios competidores. Nuevamente, se debe mencionar que se han encontrado indicios de la existencia de este tipo de prácticas en el segmento de distribución minorista, sin embargo se debe reconocer que no se cuenta con evidencias concretas que avalen tal afirmación.

El abuso de posición dominante, se da por la capacidad de control que tienen las compañías transnacionales, dicho control, se entiende según el artículo 32, como la capacidad de un agente económico de influenciar a otro a través del ejercicio de los derechos de propiedad o el derecho de uso. En este sentido, se revela una contradicción entre los derechos de ambas partes, puesto que por un lado

---

<sup>115</sup> Ley de Competencia, Decreto N°. 528.

<sup>116</sup> División de mercado ya sea por territorio, por volumen de ventas o compras, por tipo de productos vendidos, por clientes o vendedores o por cualquier otro medio.

las compañías petroleras al ser las propietarias de una marca comercial determinada (ESSO, SHELL, TEXACO, PUMA, etc.) tienen el derecho de suministrar sus productos a las estaciones de servicio bajo su denominación, y por otro también los empresarios nacionales tienen el derecho de elegir libremente su proveedor.

En definitiva, la influencia de la ley de competencia en el mercado de hidrocarburos se centra en los segmentos de la distribución mayorista y minorista, y en ésta última incluye la derogación del artículo 8 de la Ley Reguladora del Depósito, Transporte y Distribución de Petróleo, con lo que se eliminan las distancias mínimas entre las estaciones de servicio tanto en la zona urbana como en la rural, a fin de fomentar la competencia por medio de la concentración geográfica de las estaciones de servicio.

### **3.5. EFECTOS DEL ALZA DE LOS PRECIOS DEL PETRÓLEO Y SUS DERIVADOS EN LA ECONOMÍA NACIONAL Y FAMILIAR.**

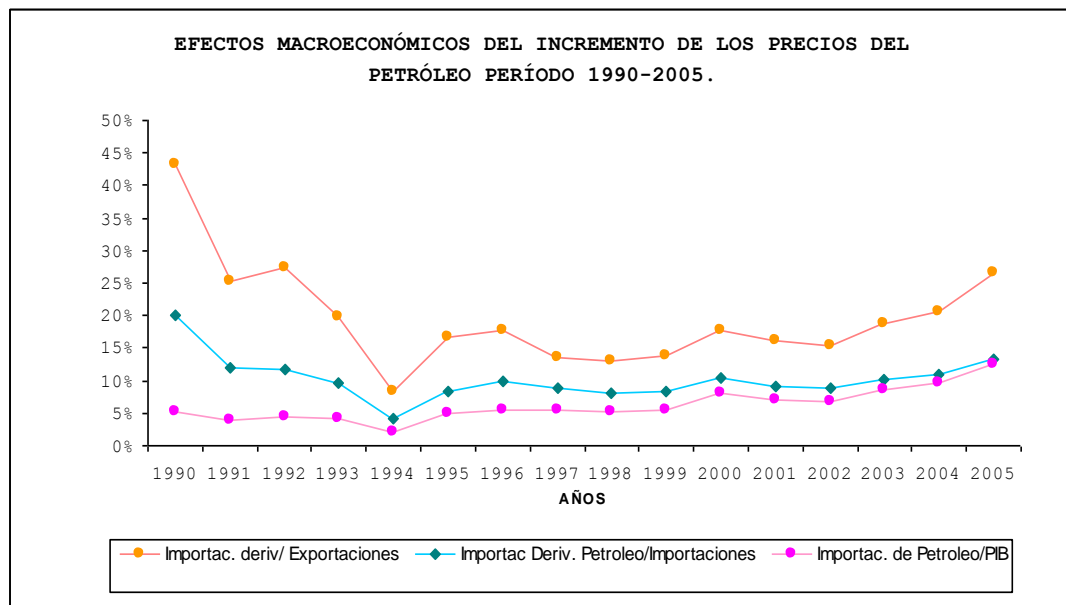
A nivel macroeconómico, el incremento en los precios del petróleo ha tenido como efecto inmediato el aumento excesivo de los recursos que se asignan al pago de las importaciones de petróleo y derivados, de modo que de \$252 millones que se destinaban en 1990, en el 2005 se reportan \$925 millones, lo que significa que cada habitante gasta \$130.19 en el consumo de derivados de petróleo, que representa un incremento de 164% respecto al gasto de 1990 (\$49.31 per capita)<sup>117</sup>.

El peso de **la factura petrolera en relación al PIB** ha experimentado un comportamiento creciente durante el período 1990-2005, lo que indica que la economía asigna una mayor proporción de los recursos provenientes de la producción nacional, para el pago de las importaciones de derivados del petróleo.

---

<sup>117</sup> Cálculos propios en base a datos de anexo cuadro 8 (población) y cuadro 12 (factura petrolera).

GRÁFICO No. 12.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de BCR.

Según la gráfica No. 12, la proporción de los recursos generados por **las exportaciones que se destinan al pago de la factura petrolera**, refleja una tendencia similar, sin embargo, los incrementos relativos son más pronunciados desde el 2000, representando para el 2005 el 26.5% de las exportaciones.

Se destaca una proporción creciente entre **las importaciones de hidrocarburos respecto al total de importaciones**, de forma que las primeras han ejercido un mayor peso en el déficit comercial al representar en el 2005 el 11.5% del total de importaciones<sup>118</sup>.

Respecto al **impacto del incremento de los precios del petróleo en las finanzas públicas**, se destaca un aumento en el déficit fiscal, debido entre otros factores, al incremento en los subsidios asignados al Gas Licuado de Petróleo, al agua, la energía y el transporte. La proporción que representa el subsidio en el déficit fiscal ha sido significativa, a tal punto que para el 2004, el subsidio representó el 56.2% del déficit fiscal, en el año 2005 disminuyó a un 24.1%<sup>119</sup> debido a que dentro de los componentes del gasto público, el subsidio aumentó en menor proporción respecto al total.

<sup>118</sup> Cálculos propios en base a datos de Anexos, cuadro 12.

<sup>119</sup> SIECA, Comportamiento de los precios del petróleo y sus derivados en el mercado internacional, 2005. Consultar anexos, cuadro 13.

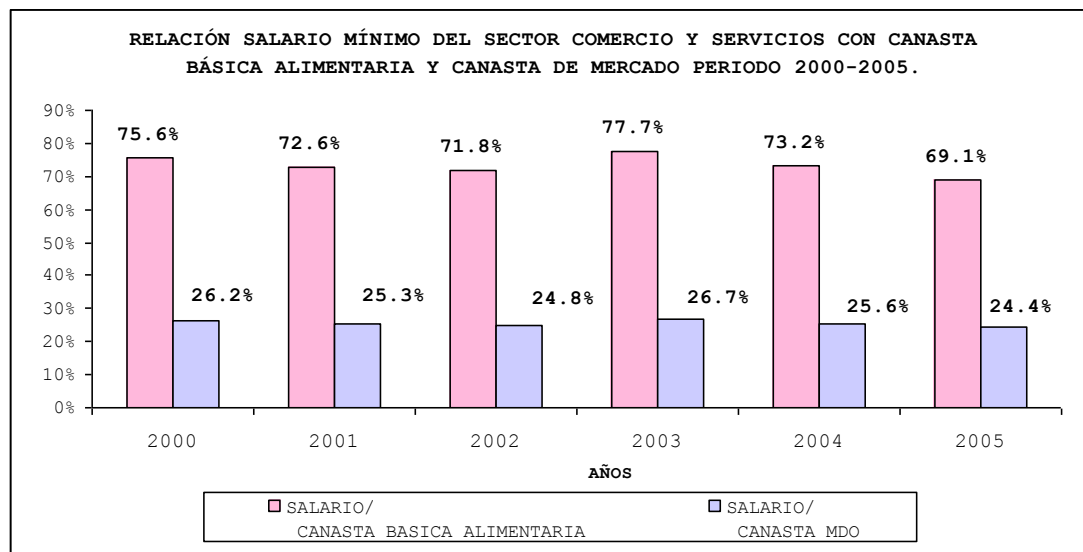


Otro de los efectos a nivel nacional ha sido **el incremento en la tasa de inflación**, que para el 2005 mostró la mayor tasa del quinquenio, siendo este de 4.7%, es decir el doble del registrado en el año 2000<sup>120</sup>.

A lo anterior habría que agregar el impacto en el costo de la canasta básica alimentaria y de mercado afectando el poder adquisitivo de las familias, puesto que el ajuste en los salarios ha sido menor que la inflación en el período 2000-2005.

El costo de la canasta básica alimentaria<sup>121</sup>, durante el período se ha incrementado en un 20.42%, por su parte la canasta de mercado<sup>122</sup> ha sufrido un incremento de 18.02%, mientras que el salario mínimo<sup>123</sup> solamente ha experimentado un crecimiento del 10% para el mismo período, lo que indica una pérdida del poder adquisitivo de 10.42% respecto a la canasta básica alimentaria y de un 8% respecto a la canasta de mercado.

**GRÁFICO No. 13.**



Fuente: Elaboración propia en base a DIGESTYC.

<sup>120</sup> Ver anexos, cuadro 14.

<sup>121</sup> Incluye: pan francés, tortillas, arroz, carnes, grasas, huevos, leche fluida, frutas, frijoles, verduras y azúcar.

<sup>122</sup> Incluye 12 divisiones: alimentos y bebidas no alcohólicas; bebidas alcohólicas; tabaco y estupefacientes; prendas de vestir y calzado; alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles; muebles artículos para el hogar y su conservación; salud; transporte; comunicaciones; recreación y cultura; educación; restaurantes y hoteles; bienes y servicios diversos.

<sup>123</sup> Para el análisis se ha tomado el salario mínimo urbano del sector comercio y servicios que es el más alto respecto al resto de sectores.

Se observa en el gráfico No.13 que el salario mínimo no alcanza a cubrir ni siquiera el costo de la canasta básica alimentaria, para el año 2000 este cubría el 75.6% y para el 2005 únicamente un 69.1%, lo que significa que las familias no pueden cubrir sus necesidades mínimas alimentarias. Por otra parte el salario mínimo apenas cubre el 24.4% del costo de la canasta de mercado, porcentaje que se ha reducido respecto al 2000 donde el salario cubría el 26.2%<sup>124</sup>.

Los rubros de la canasta de mercado afectados directamente con el aumento en los precios de petróleo y derivados, han sido el de transporte y el de alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles,<sup>125</sup> debido a que estos rubros poseen como insumo principal productos derivados de petróleo, ya sea para consumo final o para generación de energía eléctrica.

De esta manera de los derivados de petróleo que se destinaban para consumo final<sup>126</sup>, en 1990 los de mayor demanda fueron el diesel y las gasolinas con 36.9% y 29.1% respectivamente; situación que se ha mantenido hasta el 2004, pues del 84.3% de los derivados de petróleo que se destinaban para consumo final, el 34.5% correspondía a diesel y el 27.1% a las gasolinas.

Debido a lo anterior y ante el incremento de los precios internacionales, el rubro de transporte, específicamente en la subdivisión de servicios de transporte ha registrado un incremento del gasto de las familias en 29.35% desde el 2000, lo que ha contribuido a una tendencia creciente en la relación de dicho gasto respecto al costo de la canasta de mercado, que para el 2005 representaba el 2.3%.

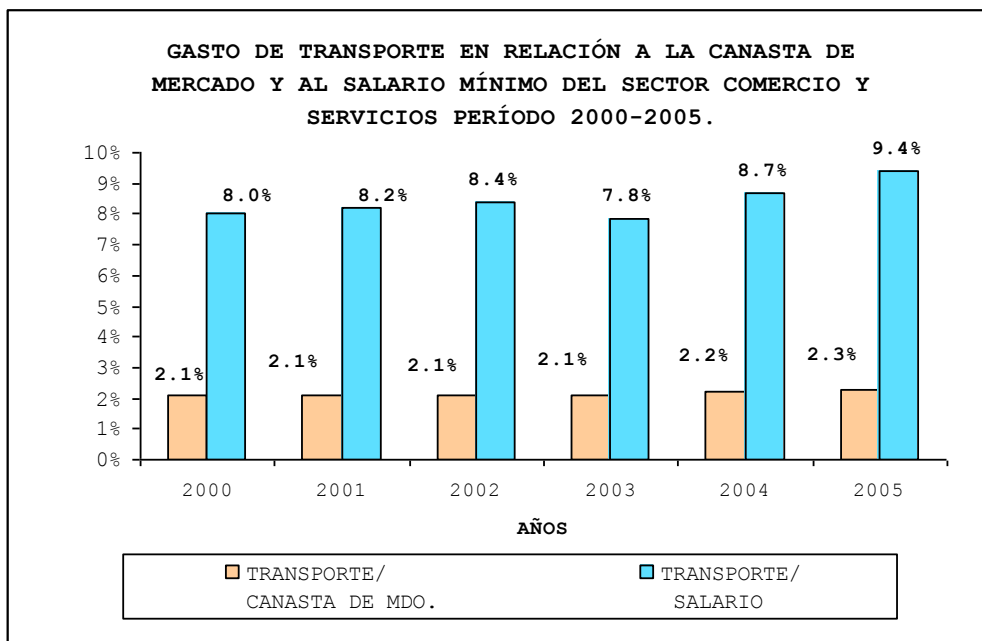
---

<sup>124</sup> Cálculos propios en base a datos de Anexos, cuadro 15.

<sup>125</sup> Según la composición de la canasta de mercado considerada por la Dirección General de Estadísticas y Censos (DIGESTYC).

<sup>126</sup> Cálculos propios en base a datos de Anexos, cuadro 16.

GRÁFICO No. 14.



Fuente: Elaboración propia en base a DIGESTYC.

En cuanto al peso del gasto en servicios de transporte respecto al salario mínimo, se observa en el gráfico No. 14 una tendencia creciente de forma que para el año 2000, se debía destinar para dicho gasto un 8% del salario mínimo y para el 2005 un 9.4%<sup>127</sup>, reduciendo así las posibilidades de cubrir los niveles mínimos de subsistencia. En el caso de los empleados que reciben un salario mínimo, lo anterior se traduce en una priorización de las necesidades más inmediatas, lo que da como resultado que los ingresos que deberían destinarse a alimentos se asignen a una canasta de bienes y servicios más amplia, en la que resulta imprescindible los gastos en salud, educación, agua potable, energía eléctrica y transporte.

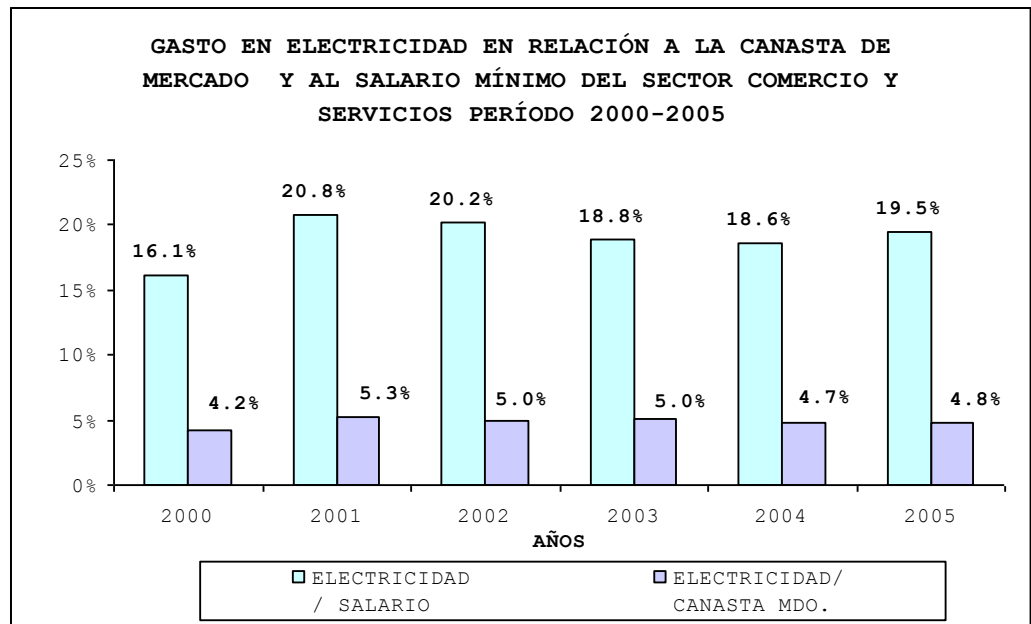
En cuanto a los productos derivados de petróleo destinados para la generación de energía eléctrica<sup>128</sup>, se observa una mayor demanda respecto a 1990 donde solo se consumía un 5.7% mientras que para el 2004 el consumo fue de 15.7% respecto al consumo total de derivados. De estos productos, para 1990 el de mayor demanda fue el fuel oil con 86.5%, seguido del diesel con el 13.5% restante, estructura de consumo que en la actualidad ha mantenido este comportamiento.

<sup>127</sup> Cálculos propios en base a datos de Anexos, cuadro 15.

<sup>128</sup> Cálculos propios en base a datos de Anexos, cuadro 16.

En consecuencia el incremento de los precios también ha afectado los costos en la generación eléctrica, lo cual se traduce en incrementos del gasto en el rubro de alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles de la canasta de mercado, mostrando un incremento en el período de 33.4%, que para el 2005 equivale a un costo de \$30.9.

**Gráfico No. 15.**



Fuente: Elaboración propia en base a DIGESTYC.

En cuanto al peso del gasto en electricidad<sup>129</sup> respecto al salario mínimo, se observa una tendencia irregular en el período, pero que en relación al año 2000 ha sido creciente ya que en dicho año se debía destinar un 16.1% del salario y para el 2005 un 19.5%. Paralelamente, la relación del gasto en electricidad respecto a la canasta de mercado, muestra el mismo comportamiento al punto que en el 2005 representaba un 4.8%, mientras que en el 2000 un 4.2%.

Se debe mencionar que el incremento de la relación del gasto en electricidad respecto al costo de la canasta de mercado ha sido leve, debido en parte al subsidio que reciben 600 mil hogares que no gastan más allá de 99 kilowatios hora al mes, en contra parte el peso recae en el déficit fiscal.

<sup>129</sup> Cálculos propios en base a datos de Anexos, cuadro 15.

### **3.6 COMPORTAMIENTO EN LA FORMACIÓN DE PRECIOS DE GASOLINAS Y DIESEL FRENTE A POSIBLES ESCENARIOS.**

Luego de haber verificado que el mercado de combustibles con la liberalización en lugar de registrar una mayor competencia ha experimentado la consolidación de una especie de oligopolio, que tiende a comportarse como monopolio en la medida que se observa un reparto del segmento de mercado a los que cada una de las compañías abastece, a continuación se plantean diversos escenarios con el propósito de comparar el grado de eficiencia entre un sistema de márgenes regulado y otro desregulado, para posteriormente mostrar el nivel de márgenes que permitirían una reducción en los precios.

El énfasis se hará en los márgenes acumulados, dada la estructura oligopólica existente que como ya se dijo, se caracteriza por el control de precios por parte de las empresas, cuyo objetivo primordial es la maximización de las ganancias.

Con el propósito de simplificar el análisis, en la construcción de estos escenarios se ha hecho abstracción de otros factores que inciden en la formación de los márgenes de ganancia y que en un estudio más minucioso podrían tomarse en cuenta para realizar una mejor comparación. Entre ellos es posible citar la tasa de depreciación fiscal de los activos fijos, la tasa del impuesto sobre la renta, el riesgo país, el costo de la mano de obra y de los terrenos, así como el volumen de ventas por estación de servicio<sup>130</sup>.

Reconociendo la complejidad que implica adoptar una estructura regulada en un contexto de libre mercado, la formulación de los siguientes escenarios no pretende constituir una solución, sino más bien, se queda en el plano indicativo de los potenciales efectos en el nivel de precios ante cambios en los márgenes.

#### **3.6.1 ESCENARIO 1: APLICACIÓN DE MÁRGENES REGISTRADOS EN 1990.**

El presente escenario se desarrolla a fin de evidenciar el impacto en los precios si actualmente se aplicaran los márgenes registrados en 1990, donde el sistema de precios en el mercado de hidrocarburos

---

<sup>130</sup> CEPAL, Istmo Centroamericano: Diagnóstico de la industria petrolera, Op. Cit. p. 104.

se encontraba regulado y donde la participación del margen detallista superaba al de los mayoristas como ya se dijo.

De esta manera la construcción de este escenario se hace tomando como supuestos los siguientes:

- a) El margen acumulado en el caso de la gasolina super y gasolina regular es de \$0.2 por galón.
- b) El margen acumulado en el caso del diesel, es de \$0.08.
- c) Los demás componentes del precio<sup>131</sup> son los mismos para los años 2004-2005.

Si adicionamos a los márgenes acumulados el resto de los componentes del precio para el año 2004, se obtiene como resultado un precio de venta al consumidor final inferior al precio real registrado en dicho año, de modo que la reducción obtenida en el precio es de \$0.19 para la super, \$0.13 para la regular y \$0.21 para el diesel.

Los precios obtenidos en el escenario 1 para dicho año serían de \$2.14 por galón para la gasolina super, \$2.10 para la gasolina regular y \$1.70 para el diesel. De dichos precios, en el caso de la gasolina super se destinaría aproximadamente un 70.2% a la cadena de producción y distribución, mientras que al Gobierno correspondería el 29.8% en concepto de impuestos. Para el caso de la gasolina regular, según los resultados del escenario el 69.9% del precio se destinaría a la cadena de producción y distribución y un 30.1% a los cargos que aplica el gobierno; en cuanto al diesel, un 74.6% correspondería a la cadena de producción y el resto correspondería al gobierno.

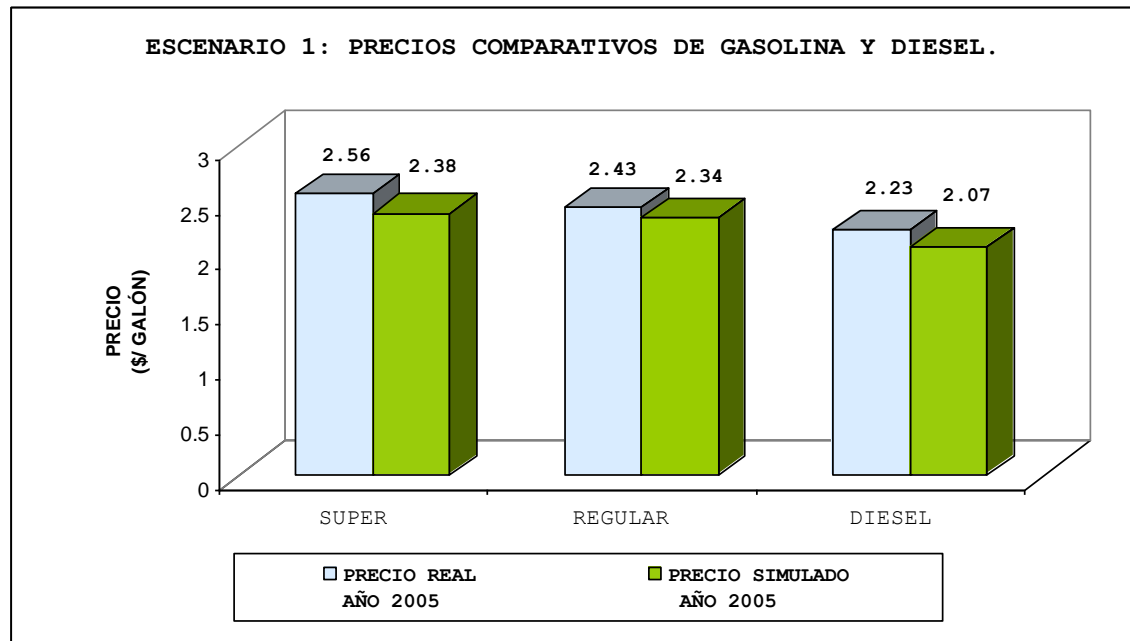
En la misma línea, si aplicamos esta metodología para el 2005 se obtiene como resultado un precio de venta al consumidor final inferior al precio real registrado en dicho año, de modo que la reducción obtenida en el precio es de \$0.18 para la super, \$0.10 para la regular y \$0.15 para el diesel.

---

<sup>131</sup> Precio del Golfo, ajuste por calidad, flete y seguro, impuestos y recargos.

A continuación se presenta de forma gráfica los precios obtenidos:

**GRÁFICO No. 16.**



Fuente: Elaboración propia en base a datos CEPAL y ASDDP

De esta forma los precios obtenidos para dicho año serían de \$2.38 por galón para la gasolina super, \$2.34 para la gasolina regular y \$2.07 para el diesel.

Para ambos años, al aplicar los márgenes regulados de 1990 los resultados obtenidos favorecen al precio del consumidor final, lo que se puede adjudicar al sistema regulado de ese entonces. La importancia de la afirmación anterior radica en que permite evidenciar que con una regulación de márgenes pueden obtenerse precios más competitivos, lo que contradictoriamente no ha sucedido luego de la liberalización la cual fue justificada con dicho fin.

### **3.6.2 ESCENARIO 2: APLICACIÓN DE MÁRGENES REGISTRADOS EN 1999.**

Para profundizar en el planteamiento anterior se ha construido el presente apartado, donde a diferencia del escenario 1 los márgenes utilizados son los de 1999, año en el cual los márgenes se

encontraban liberalizados. Esto con el propósito de verificar los efectos de la liberalización en los márgenes y consecuentemente en los precios.

En este sentido en la construcción de este escenario tomaremos los siguientes supuestos:

- a) El margen acumulado en el caso de la gasolina super, es de \$0.72 por galón.
- b) El margen acumulado en el caso de la gasolina regular, es de \$0.66 por galón.
- c) El margen acumulado en el caso del diesel, es de \$0.41 por galón.
- d) Los demás componentes del precio<sup>132</sup> son los mismos para los años a considerar 2004-2005.

Aplicando la misma metodología para el 2004, se obtienen para los tres productos precios superiores a los reales registrados en dicho año, de modo que el aumento en el precio es de \$0.33 para la super, \$0.32 para la regular y \$0.12 para el diesel. En este sentido los precios obtenidos serían de \$2.66 por galón para la gasolina super, \$2.55 para la gasolina regular y \$2.02 para el diesel.

De dichos precios, en el caso de la gasolina super se destinaría aproximadamente un 75.7% a la cadena de producción y distribución, mientras que al Gobierno correspondería el 24.3% en concepto de impuestos. Para el caso de la gasolina regular, según los resultados del escenario el 75.3% del precio se destinaría a la cadena de producción y distribución y un 24.7% a los cargos que aplica el gobierno; en cuanto al diesel, un 78.7% correspondería a la cadena de producción y el resto correspondería al gobierno.

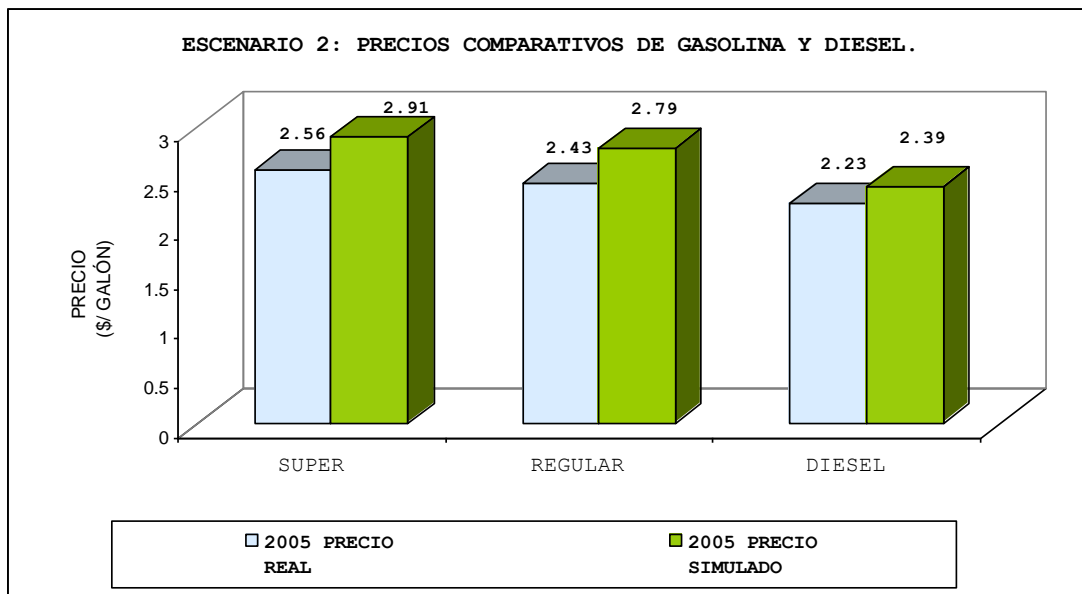
El comportamiento anterior también se observa para el 2005 donde los precios fueron de \$2.56 para la gasolina super, \$2.43 para la regular y \$2.23 para el diesel. Al aplicar los márgenes de 1999 los precios anteriores se incrementan a razón de \$0.35, \$0.36 y \$0.16 respectivamente. A continuación se presenta de forma gráfica la comparación entre los precios reales y los precios obtenidos:

---

<sup>132</sup> Precio del Golfo, ajuste por calidad, flete y seguro, impuestos y recargos.



GRÁFICO No. 17.



Fuente: Elaboración propia en base a datos CEPAL y ASDDP

Los resultados obtenidos para los precios simulados indican que el margen aplicado en 1999 era superior al que efectivamente se aplicó para el 2004 y 2005, donde los márgenes para el primero eran de \$0.39 para la gasolina super, \$0.34 para la gasolina regular y \$0.29 para el diesel, mientras que en el 2005 fueron de \$0.38, \$0.31 y \$0.24 respectivamente. De esto se puede constatar que en 1999 si bien los precios internacionales del petróleo habían permanecido estables, el consumidor final no obtuvo beneficios de dicho comportamiento debido a los altos márgenes.

De modo que se puede afirmar que en el esquema liberalizado en que se desarrolla el mercado de combustibles, existe una tendencia por parte de las petroleras de comportarse de forma tal que frente a un contexto de incremento en los precios internacionales, reducen en cierta proporción sus márgenes, mientras que en períodos de relativa estabilidad en los precios internacionales, los márgenes de las petroleras resultan superiores con lo que al final el consumidor no percibe el beneficio de precios más bajos.

En definitiva, con lo anterior se comprueba que cuando el sistema de precios se encontraba regulado los precios finales eran más competitivos que cuando se liberalizaron de modo que el efecto más visible de la desregulación de los márgenes ha sido el incremento de precios al consumidor final.

### **3.6.3 ESCENARIO 3: MÁRGENES SIMILARES A LOS REGISTRADOS EN COSTA RICA (PROMEDIO 2000- 2005).**

El presente escenario se desarrolla a fin de hacer una valoración en torno al comportamiento de los precios de los combustibles registrado en Costa Rica, donde pese a contar con un mercado regulado los precios han sido superiores que los registrados en el país. En este sentido se debe mencionar que como hipótesis central se asumirá que la participación de los márgenes en la estructura de precios de El Salvador será la misma que la de Costa Rica, considerando que en dicho país la participación de los márgenes en la estructura de precios resulta (en términos relativos al precio interno) inferior a la de que se registra en El Salvador.

De esta manera para el quinquenio 2000-2005 se aplicarán a los márgenes siguientes:

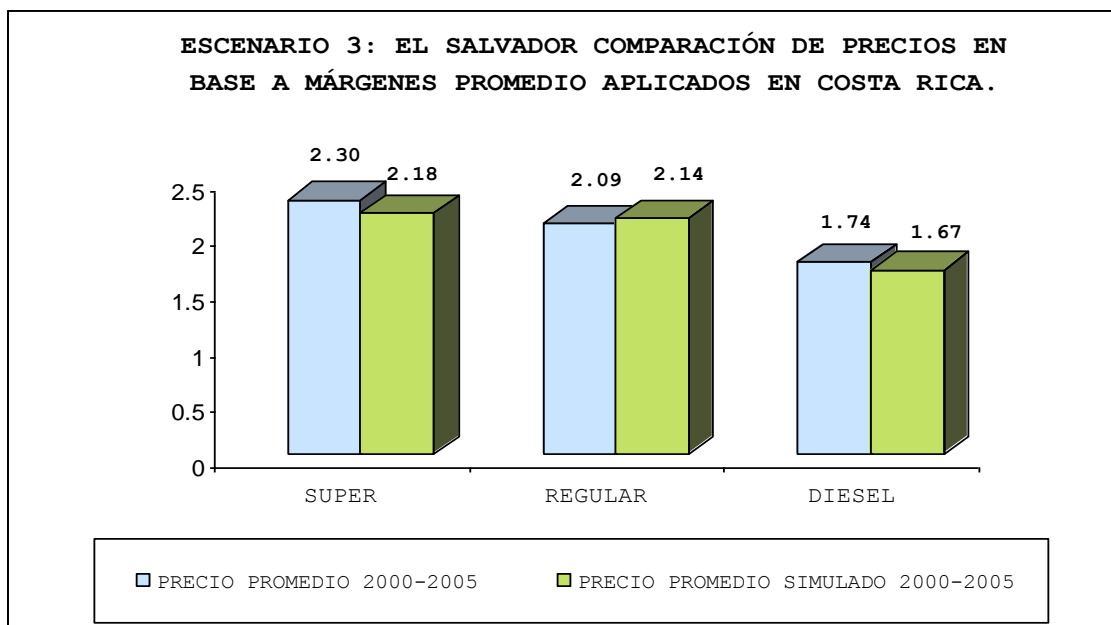
a) El margen acumulado, en el caso de la gasolina super, tiene una participación del 17.19% en la estructura del precio al consumidor final.

b) El margen acumulado, en el caso de la gasolina regular, tiene una participación del 18.8% en la estructura del precio al consumidor final.

c) El margen acumulado, en el caso del diesel, tiene una participación del 12.1% en la estructura del precio al consumidor final.

Como se observa, la participación de los márgenes antes mencionada resulta inferior a la del promedio registrado en El Salvador durante el quinquenio 2000-2005, que se ilustró en el gráfico 11 y que equivalía a una participación de los márgenes del 20.1% para la gasolina super, 19.4% para la regular y 20.5% para el diesel, de forma tal que se puede afirmar que si bien en Costa Rica en términos absolutos tanto el precio como los márgenes son superiores a los de El Salvador, en términos relativos resulta lo contrario. A continuación se presenta de forma gráfica los resultados obtenidos:

**GRÁFICO No. 18.**



Fuente: Elaboración propia en base a datos CEPAL

Si se aplican al precio promedio 2000-2005 las proporciones antes mencionadas se obtiene que en términos absolutos los márgenes del período serían de \$0.40 para la gasolina super, \$0.39 para la regular y \$0.21 para el diesel. De esta forma al calcular los nuevos precios tanto la gasolina super como el diesel registrarían precios inferiores, la primera al pasar de \$2.3 a un precio de \$2.18 por galón, y el diesel que de un precio de \$1.74 llegaría a \$1.67. Contrariamente la gasolina regular experimentaría un incremento de \$0.05 al alcanzar un precio de \$2.14.

Cabe aclarar que el resultado obtenido para la gasolina regular se explica, porque en términos relativos se ha aplicado un margen superior a este tipo de producto, en relación a los otros dos. Esto debido a que en Costa Rica la participación de los márgenes dentro de la estructura de precios es superior para ese producto, en cambio en El Salvador la participación original de los márgenes en términos relativos al precio interno es superior en el caso de la gasolina super y el diesel.

Según la CEPAL “para países semejantes, el nivel promedio de los márgenes acumulados podría constituir el principal indicador de las diferencias en el grado de competencia entre mercados con precios libres. Para aquellos países con precios regulados hasta el nivel del consumidor final (Costa Rica y Honduras), el margen promedio es útil como indicador del grado en que el sistema de regulación alcanza

los resultados de un mercado abierto”<sup>133</sup>. De acuerdo a esto y contrastado con los resultados obtenidos, se comprueba que en Costa Rica donde los precios son regulados, los niveles de márgenes al ser en términos relativos inferiores a los de El Salvador estarían revelando que dicho país con un sistema regulado tendría una mayor aproximación a la competencia que el mercado de combustibles de El Salvador que paradójicamente se encuentra en un sistema de mercado abierto.

---

<sup>133</sup> Idem.

## CAPÍTULO IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### 4.1 CONCLUSIONES

El petróleo y derivados, constituyen una de las principales fuentes de energía a nivel mundial, su origen requiere de ciertas condiciones naturales por lo que su producción se concentra en determinadas zonas geográficas bajo el dominio de los países miembros de la OPEP. En ese contexto, se puede afirmar que la naturaleza de dicha fuente de energía propicia a que su comercialización desde la primera etapa se desarrolle en una estructura concentrada con características monopólicas.

Ante esto y dada su demanda inelástica, la economía mundial se vuelve vulnerable ante las variaciones en los precios internacionales, situación que se profundiza debido a que las petroleras controlan la comercialización no solo a nivel internacional, sino también a nivel local, bajo un esquema concentrado. En este panorama se inscribe la región Centroamericana, cuya dependencia energética de fuentes no renovables se intensifica, debido a que no se le ha dado la suficiente importancia a fuentes de energía alternas, como las renovables, cuyo potencial no ha sido explotado pese a la relativa disponibilidad de recursos existente en la región.

En el caso específico de El Salvador, el mercado de combustibles presenta las características anteriores puesto que desde sus orígenes ha estado bajo el dominio de las transnacionales, predominantemente, salvo en los 80's en donde como consecuencia del Convenio de San José el Estado pasa a desempeñar un rol protagónico en dicho sector mediante la administración de la importación y el transporte. A partir de 1989, con la implementación del Modelo Neoliberal, se da un giro a esta tendencia, en el marco del proceso de reforma institucional que conllevó la reducción de las funciones del Estado en la economía en general y dentro del subsector de hidrocarburos en lo referido al sistema de precios y en su participación en las actividades relacionadas.

Con la aplicación del modelo Neoliberal, el sector energético registró una serie de transformaciones graduales que se llevaron a cabo por medio de cambios en el marco legal e institucional, para el caso del subsector de hidrocarburos, en el plano institucional las transformaciones dieron lugar a la desaparición de la participación del Estado en la actividad de importación de crudo pasando a manos

privadas, bajo el argumento que con dicha medida se mejoraría la eficiencia y fomentaría la competencia en dicho sector. En la práctica, tales propósitos se han alcanzado relativamente en términos cuantitativos, pues antes de la liberalización CEL era la única importadora y en la actualidad se cuenta con un mayor número de actores, sin embargo esto no significa que se haya logrado una mayor competencia, pues en términos cualitativos presenta un comportamiento anticompetitivo.

Para sustentar lo anterior se destaca que de seis empresas importadoras, únicamente tres empresas participan de forma significativa en dicha actividad, por lo que la concentración en dicha etapa presenta índices elevados y crecientes, que se constatan por medio de los resultados arrojados por el Índice de Herfindahl-Hirshman (HHI), cuyo comportamiento durante el período 2001-2004 indica una alta concentración al sobrepasar el umbral establecido por dicho parámetro. A esto hay que sumarle las prácticas anticompetitivas en esta etapa, pues se observa que las empresas actúan de forma tal, que se asemejan a un monopolio en la medida que se da una segmentación del mercado al que cada compañía abastece.

Ante este panorama, se debe subrayar que en el plano institucional se carece de elementos que contrarresten el margen de maniobra de las petroleras en lo referido a la fijación de precios, pues con la eliminación del sistema de precios paridad de importación, las compañías los fijan sin un referente que otorgue información al mercado sobre los precios de embarque establecidos en el país de procedencia del producto importado, los precios de facturación a los mayoristas y sobre el tiempo real de compra o de importación del producto, lo que da lugar a la especulación.

Así mismo, a la falta de transparencia predominante se le suma que el precio al que se cotiza el barril de crudo es el del mercado de West Texas Intermediate (WTI), lo cual encarece el precio real al que se importa debido a que la mayor parte del crudo proviene de Venezuela, donde el crudo es cotizado a precios inferiores por ser de menor calidad o rendimiento. Si bien el rendimiento puede compensar la brecha entre el WTI y el precio de Venezuela, siempre existe la posibilidad que con este mecanismo las petroleras obtengan ganancias desde la primera etapa de la cadena de intermediación.

De igual forma, en lo relativo al segmento mayorista con la liberalización los resultados en términos de competencia no han sido representativos, pues si bien se han incorporado al segmento nuevos actores, su participación es reducida y se mantiene el predominio de las compañías tradicionales,

que al igual que en el segmento de importación tienden a comportarse como monopolios en la medida que hay un reparto de los canales de comercialización a los que cada una provee.

Sumado a lo anterior en dicha etapa se registran una serie de prácticas anticompetitivas a cuyo desarrollo contribuyen las condiciones contractuales, debido a que generalmente amarran a las compañías minoristas a un solo proveedor, y aun cuando no se establecieran contratos de exclusividad de los proveedores con los minoristas, la competencia se vería afectada por los acuerdos de precios entre compañías mayoristas, con lo que limitan el margen de decisión de los minoristas pues no tienen una opción que les suministre a un menor precio. Esta y otras prácticas conducen a que la legislación existente resulte ineficiente, pues si bien en ella se abordan, esto no garantiza su cumplimiento.

Al analizar el segmento minorista se constata un comportamiento curioso en el sentido que si bien en dicho segmento se presenta una mayor competencia que en los anteriores, no puede decirse que realmente suceda pues no basta con que exista un mayor número de estaciones de servicio para afirmarlo, sino que para ello tendrían que existir un mayor número de suministrantes que son los que realmente influyen en el precio al consumidor final, sobre todo luego de la desregulación de los márgenes. Además, en dicho segmento se observa la consolidación progresiva de la integración vertical en la industria, lo cual se favoreció luego de la liberalización, pues antes de ésta dicho segmento era operado únicamente por comerciantes nacionales, y en la actualidad las petroleras han ido incursionando pese a que en legislación primaria tal actividad se concibe como patrimonio de empresarios nacionales.

En lo referido a la eficiencia, pese a existir un mayor número de gasolineras, con la liberalización no se ha mejorado sustancialmente la cobertura; salvo en las principales cabeceras del país por representar los mercados más importantes. Sin embargo predominan las estaciones de servicio de las compañías tradicionales, a excepción de la zona occidental donde se han incorporado significativamente las estaciones de servicio PUMA.

El panorama anterior, caracterizado por una estructura concentrada hasta la etapa de distribución mayorista y por el ejercicio de prácticas desleales en cada una de las etapas de la industria, afecta la estructura del precio de los derivados del crudo y en última instancia el precio al consumidor final, debido a que en el marco de un mercado oligopólico las empresas transnacionales pueden utilizar cierto poder de fijación de precios, al existir pocas en el mercado.

El poder de fijación de precios por parte de las compañías petroleras ha sido más evidente luego de la liberalización de los márgenes, al punto que el mercado Salvadoreño al año 1999 mostró una alta participación de los mismos (aproximadamente de 50%) en relación al precio total. De esta forma, si bien los precios nacionales mantuvieron la tendencia del mercado internacional, pudieron ser menores, de haberse mantenido los márgenes regulados, ya que en dicho esquema los márgenes fueron significativamente menores en términos absolutos y además favorecían a los gasolineros nacionales, segmento en el cual al existir una mayor competencia de alguna manera se garantizaba que los precios al consumidor final no se vieran afectados.

De la misma forma, al evaluar comparativamente los resultados en materia del nivel de márgenes entre un esquema regulado y otro desregulado, el mercado de Costa Rica revela que los niveles de márgenes resultan en términos relativos inferiores a los de El Salvador, con lo que se podría inferir que en un sistema regulado se tendría una mayor aproximación a la competencia que en un sistema liberalizado, pese a que el argumento con que se introdujo tal proceso en el país planteaba lo contrario. Además los ingresos derivados de los márgenes en el caso de Costa Rica pertenecen al Estado en su mayoría, excepto en la etapa minorista con lo que se garantiza que estos recursos permanezcan en la economía nacional; mientras que en El Salvador estos márgenes son apropiados en su totalidad por agentes privados.

Un factor que podría explicar la estructura concentrada que presenta el mercado de hidrocarburos es que el proceso de liberalización en dicho sector, no fue acompañado de la formulación de un marco legal especial y consecuente, que garantizara una adecuada regulación en materia de competencia. Tal regulación podría constituir una condición necesaria, pero no sería suficiente sin un verdadero cumplimiento de las mismas, pues durante el proceso de liberalización ya existían disposiciones a favor de la competencia en la misma Constitución de la República y sin embargo no existen señales de su cumplimiento.

En cuanto a la legislación secundaria relacionada con la industria ocurre la misma situación, pues en ellas se da un tratamiento superficial al tema de competencia ó concentración. En el caso de la Ley de competencia, si bien su nombre indica su naturaleza, su aplicabilidad en el mercado de combustibles resulta cuestionable pues los resultados demuestran lo contrario.



En este marco, se comprueba que el Estado Salvadoreño carece de instrumentos legales eficaces para contrarrestar internamente los efectos del alza en los precios internacionales del crudo, pues se argumenta que con una eventual regulación se desestimularía la “competencia”. Es por esto que frente a las iniciativas de regulación, se plantea que en un sistema liberalizado el mecanismo de mercado resulta suficiente para hacerlo, sin embargo ya quedó demostrado que no sucede de esta manera sin el acompañamiento efectivo de un marco legal que otorgue potestad al Estado para impedir la formación de monopolios u oligopolios.

En este contexto y ante la importancia de este producto para el país, el incremento internacional de los precios ha producido efectos a nivel macroeconómico, que se reflejan en el ritmo de crecimiento sostenido que la factura petrolera ha sobrellevado y que inevitablemente conlleva a asignar una mayor proporción de la producción nacional a este fin, por lo cual la economía salvadoreña no mejorará sus condiciones actuales de crecimiento, de continuar esta tendencia, lejos de ello la vulnerabilidad se mantendrá en la medida que como consecuencia de la actual coyuntura la balanza comercial seguirá incrementando su déficit y por tanto los recursos provenientes de las exportaciones en su mayoría seguirán siendo destinados a cubrir las importaciones de crudo y derivados, en lugar de invertirse en actividades productivas.

Por otro lado, las consecuencias también se han percibido a nivel microeconómico, con el incremento del gasto de las familias en los rubros directamente relacionados tales como servicios de transporte y energía eléctrica, así como en la canasta de alimentos, situación que se mantendrá de continuar esta tendencia en los precios de petróleo y derivados.

Luego de veinte años de liberalización las consecuencias en el subsector de hidrocarburos no son las mejores, puesto que se sigue manteniendo estructuras concentradas que limitan la competencia, así como la ausencia de una estructura normativa capaz de crear las condiciones para mejorarla; al mismo tiempo se ha producido una acelerada verticalidad en la conformación de la industria.

## 4.2 RECOMENDACIONES.

### 4.2.1 RELATIVAS A LA REGULACIÓN.

Ante la existencia de una estructura concentrada, frente a la que no existe ningún tipo de regulación, el primer elemento a considerar es que el mercado de hidrocarburos al ser un sector estratégico para la economía nacional, requiere de **la regulación de los márgenes en períodos de alza en los precios internacionales del petróleo**, ya que de esta manera se podría contribuir a reducir el efecto en los precios locales. En este sentido se recomienda la implementación de la fijación de márgenes, bajo **un sistema de bandas** cuyos parámetros máximos y mínimos sean determinados de acuerdo al comportamiento individual de los precios de cada producto en el mercado internacional<sup>134</sup>. De esta forma se pretende lograr transparencia en la fijación de márgenes, evitando abusos en períodos de incremento significativo.

Otra medida orientada a la regulación en el sistema de precios de dicho mercado, **es el reestablecimiento de forma temporal del Sistema de Precios Paridad de Importación**, con el cual se lograría ejercer cierto control en el sistema de fijación de precios por parte de las importadoras a los mayoristas y además se reduciría la especulación en el actual período de inestabilidad en los precios, siempre y cuando tal medida fuese acompañada con la implementación de un mecanismo en el cual los precios de referencia correspondieran a los del país de procedencia de crudo y derivados, de esta manera se podría garantizar una mayor transparencia en el mercado y una posible reducción en el nivel de precios al consumidor final.

En el ámbito de la competencia, se recomienda la **constitución de una empresa estatal que participe en la etapa de importación**, lo cual permitiría obtener derivados de petróleo a precios menores, debido a la simplificación de la cadena de comercialización con la cual se reducirían los márgenes de intermediación (hacia atrás y hacia delante). En relación a esta propuesta ya existe una iniciativa por parte de algunas alcaldías, con la constitución de la empresa ALBA PETRÓLEO, sin embargo no ha recibido el apoyo del Gobierno Central que le brinde las facilidades en materia de infraestructura, autorización de

---

<sup>134</sup> El sistema de bandas debe contener un rango de variación en los precios con su correspondiente nivel de márgenes a aplicar, tomando en cuenta los costos involucrados y la tasa de rentabilidad "adecuada".

operaciones y en la disponibilidad de recursos financieros que permitan superar las barreras a la entrada en dicho segmento.

Una herramienta indispensable para el fomento de la competencia en dicho mercado, la constituye el **marco regulatorio**, el cual debe contemplar como ejes centrales el fomento a la competencia, las sanciones a prácticas anticompetitivas y a los abusos de posición dominante; si bien ya existen disposiciones de este tipo, **se recomienda el fortalecimiento de la Dirección de Minas e Hidrocarburos, de la Superintendencia de Competencia y en general de las instancias responsables de la aplicación de la ley**, a fin de que se garantice su cumplimiento, **para ello es necesario dotarlas de la autonomía**<sup>135</sup> necesaria para el desempeño efectivo de su papel, que se traduzca en el funcionamiento eficiente de este sector.

Estas medidas encaminadas al fomento de la competencia podrían contribuir a reducir la vulnerabilidad ante la variabilidad de los precios en el mercado local, sin embargo al no poder incidir en el panorama internacional el tratamiento idóneo a dicho problema resulta de mayor complejidad, de modo que no bastaría con generar una mayor competencia sino se reduce la dependencia de este tipo de combustible, lo que solo es posible en la medida que **se desarrollen fuentes de energía alternas**, que propicien el abastecimiento de las necesidades energéticas del país, **a través del aprovechamiento de los recursos renovables de los que se dispone**.

---

<sup>135</sup> Referida a autonomía operacional, producto de una asignación presupuestaria específica, de tal forma que no dependan de otra para realizar sus funciones.

#### 4.2.2 PROPUESTA DE LINEAMIENTOS GENERALES PARA REDUCIR LA DEPENDENCIA DE COMBUSTIBLES FÓSILES.

Teniendo en cuenta que la regulación podría contribuir a reducir la vulnerabilidad frente al incremento de precios, pero que únicamente se reduciría a una medida paliativa al ser el problema de fondo de origen estructural, es importante **generar un cambio en la estructura energética del país de forma tal que al potenciarse nuevas formas de energía se reduzca la dependencia de los combustibles fósiles.**

En esta perspectiva, se considera como alternativa idónea **el fomento de la producción tanto de energía como de combustibles provenientes de fuentes renovables, puesto que permitirían aprovechar y potenciar los recursos autóctonos existentes en el país**, los cuales a pesar de su relativa disponibilidad no han sido acompañados de una gestión sostenible, ya que si bien se han implementado proyectos de este tipo, no todos han sido consistentes, como para que puedan representar una propuesta concreta de solución.

En este sentido, y dado que la temática de la presente investigación se relaciona con los combustibles provenientes del petróleo, **la propuesta formulada se orienta a la producción de biocombustibles como mecanismo que contribuya a reducir la vulnerabilidad de la economía nacional frente al incremento de los precios de dichos productos.** Tal medida debería formar parte de una política energética integral, cuya formulación requiere de un estudio pormenorizado que escapa de los alcances del presente trabajo de investigación.

Antes de dar paso a los lineamientos generales que permitan desarrollar la producción de biocombustibles en el país, es necesario mencionar que no se trata de un esfuerzo aislado, pues países como Brasil, Estados Unidos, China y la Unión Europea en la actualidad constituyen los principales productores, de los cuales, Brasil es el más importante pues participa en un 36%, al que le sigue Estados Unidos con un 33%<sup>136</sup>.

---

<sup>136</sup> [www.folicht.com](http://www.folicht.com).

De la experiencia brasileña se debe resaltar que la producción de etanol, ha llegado a constituir un factor dinámico para el sector agrícola en la medida que contribuye a la generación de valor, puesto que del total de la producción de la zafra, el 55% se ha destinado a la fabricación de dicho biocombustible, debido a que la mayor parte de la flota de vehículos livianos lo utilizan<sup>137</sup>.

En el caso Centroamericano también se han realizado esfuerzos al respecto, así, en países como Guatemala, El Salvador y Costa Rica, en los años ochenta se estuvo cerca de viabilizar la producción y uso de etanol de caña de azúcar<sup>138</sup>. Sin embargo, diversos factores<sup>139</sup> llevaron al fracaso estas iniciativas, pese a los potenciales beneficios que representaba para la región, tales como la reducción de la dependencia externa en el suministro de combustibles y un seguro abastecimiento del mercado nacional, además los niveles de contaminación se reducirían significativamente por presentar un menor impacto ambiental en el uso final y esto a su vez supondría una dinamización de las actividades agrícolas y la generación de empleo en el área rural actualmente estancada<sup>140</sup>.

No obstante, estos países mantuvieron su capacidad instalada y actualmente cuentan con condiciones para promover a corto plazo el uso de gasohol<sup>141</sup>. En el caso específico de El Salvador, la experiencia para la producción de etanol se remonta a la década de los 80's, en donde para 1987, se instaló en el ingenio La Cabaña una destilería para alcohol anhidro carburante, para utilizar melazas como materia prima, cuyo funcionamiento llegó hasta 1991. En la actualidad el estado general de la planta es aceptable y su producción óptima podría alcanzar los 120,000 litros de alcohol/ día, una vez se realicen las reparaciones respectivas. Otro de los ingenios que también cuenta con destilería es El Carmen, sin embargo las condiciones de la planta no permiten la producción de alcohol de melazas o de caña<sup>142</sup>.

En lo que respecta a las condiciones estructurales, se dispone de un gran potencial para el fomento de la producción de biocombustibles ya que se cuenta con 60,000 hectáreas plantadas de caña de azúcar, las cuales resultan significativas pese a que se han reducido respecto a los años 1998 y 1999, donde el área plantada fue de 83,600 hectáreas. A pesar de la reducción del área plantada, se ha

---

<sup>137</sup> 15 millones usan gasohol con 25% de etanol y 3 millones usan etanol hidratado puro.

<sup>138</sup> Ibid p. 3.

<sup>139</sup> Como dificultades operacionales, caída de los precios del petróleo a partir de 1985 y falta de una adecuada planificación.

<sup>140</sup> Ibid. p. 1

<sup>141</sup> Combustible obtenido de la mezcla de etanol con gasolina.

<sup>142</sup> Ibid. p.p.40 y 41.

registrado un incremento en la producción de caña, lo que demuestra un aumento en la productividad agrícola de dicho sector<sup>143</sup>.

### CUADRO No. 8.

#### INDICADORES DE LA INDUSTRIA DE CAÑA DE AZÚCAR.

Zafra	Área cosechada (miles de ha.)	Caña molida (miles de Ton.)	Producción de azúcar (miles de Ton.)	Productividad	
				Ton.Caña/ha	kg Azúcar/ Ton. Caña.
1996-1997	61.2	3939	393.5	64.3	99.9
1997-1998	83.6	5043.8	466.6	60.3	92.5
1998-1999	83.6	4815.5	449.8	57.6	93.4
1999-2000	69.2	4750.7	499.6	68.7	105.2
2000-2001	63.1	4619.5	488.3	73.2	105.7
2001-2002	63.1	4473.8	468.3	70.9	104.7
2002-2003	59.4	4466.4	480.6	75.2	107.6

Fuente: CEPAL, Perspectivas de un programa de biocombustibles en América Central, 2004

Como se muestra en el cuadro No. 8, también se registra un incremento de la productividad industrial, ya que la producción de azúcar como proporción de las toneladas de caña que se obtiene en cada zafra, se ha visto incrementada principalmente desde el año 1999 donde se registró un crecimiento de 12.6% respecto a 1998.

Debido a lo anterior, puede afirmarse que se dispone de los factores básicos para la producción de etanol, pues éste combustible se obtiene ya sea directamente de un vegetal como la caña de azúcar o de las melazas o mieles resultantes de la producción de azúcar.

Además de los factores citados, la implementación de un programa de producción de etanol requiere de una evaluación más exhaustiva de los contextos tecnológicos agrícola e industrial, de la competitividad y eventuales requisitos de soporte, tal como de los marcos institucionales<sup>144</sup>. Dicha evaluación escapa de los objetivos de la presente propuesta pues no se trata de hacer un estudio de viabilidad sino más bien de establecer los lineamientos que se consideran necesarios retomar para tal iniciativa.

<sup>143</sup> Ver anexo 14, los datos del total de Hectáreas, producción de caña de azúcar y producción de azúcar.

<sup>144</sup> Ibid. p.4.

Es por ello que se retoman los resultados obtenidos en el estudio de la CEPAL, denominado *Perspectivas de un programa de biocombustibles en América Central*, donde se expone que en materia de competitividad, la producción de etanol requiere mecanismos de soporte para su viabilidad<sup>145</sup> ya que los precios de la gasolina en Centroamérica aún son más bajos que los precios señalados por los ingenios para su producto<sup>146</sup>.

En este sentido, en el mismo estudio se expone que para viabilizar la introducción del etanol es necesario aproximar el precio final para el consumidor al precio practicado por los combustibles convencionales; **para ello se propone la diferenciación tributaria<sup>147</sup> como herramienta del Estado para promover la implementación de una política pública a favor de los biocombustibles<sup>148</sup>**. Tal medida presupone una renuncia de impuestos, cuya dimensión es analizada en el estudio citado utilizando para ello los siguientes datos base:

**CUADRO No. 9.**

<b>EL SALVADOR: DATOS BASE PARA ESTIMAR EL IMPACTO DE LA ADOPCIÓN DE GASOHOL (2002).</b>			
<b>Consumo de Gasolina (Miles de m3)</b>	<b>Precio de la gasolina (\$/litro)</b>	<b>Impuestos en la gasolina</b>	<b>Impuestos en combustibles sobre recaudación fiscal</b>
526	0.46	20%	11%

Fuente: CEPAL, *Perspectivas de un programa de biocombustibles en América central*, Cuadro N°36, México, 2004, p.75.

Bajo los supuestos de que se produce gasohol con un contenido de 10% de etanol, que el precio del litro del mismo es de \$0.4 y que el margen comercial es del 20% sobre dicho precio, se obtiene como resultado los siguientes impactos potenciales en materia de recaudación fiscal.

<sup>145</sup> En ese sentido según recomendaciones de la CEPAL, se debería promover un mecanismo que permita equilibrar adecuadamente los costos adicionales entre consumidores, Estado y productores, de forma que se de con los menores conflictos posibles el incremento de precios al consumidor, la renuncia de tributos y la reducción de márgenes para los productores.

<sup>146</sup> Ibid. p.8.

<sup>147</sup> Reducción del nivel tributario sobre el etanol presente en el gasohol, comparativamente con la gasolina.

<sup>148</sup> Ibid. p.74.

CUADRO No. 10.

EL SALVADOR: RESULTADOS DEL ESTUDIO DEL IMPACTO POTENCIAL DE LA ADOPCIÓN DEL GASOHOL (2002).		
Renuncia fiscal millones de dólares <sup>149</sup>	Precio gasohol <sup>150</sup> (\$/litro)	Variación del gasohol frente al precio de la gasolina p/ consumidor <sup>151</sup> (%)
4.7	0.462	0.4%

Fuente: CEPAL, *Perspectivas de un programa de biocombustibles en América Central*, Cuadro N°37, México, 2004, p.75.

Al costo fiscal anterior, se contraponen los potenciales beneficios referidos al ahorro de divisas, la generación de empleo, la dinamización de la actividad agroindustrial y las mejoras en la calidad del aire<sup>152</sup>. En definitiva independientemente de la magnitud de tales beneficios, se debe destacar que al promover la sustitución de un producto importado por un producto de la agroindustria de la caña, se promueve una actividad interna, que de alguna manera produce un efecto multiplicador en la economía nacional, ya que se traduce en una mayor articulación de los sectores relacionados a la agroindustria.

Es por ello que en la actualidad se ha retomado el interés por potenciar la producción de etanol<sup>153</sup>, por lo que para el año 2005 se formuló un anteproyecto de ley para su producción, que actualmente se encuentra en discusión, siendo los puntos más debatidos los referidos a la obligatoriedad en el uso de dicho producto, así como también en la compra a proveedores nacionales, lo que según Alejandro Alle (gerente general de Puma El Salvador) coarta la posibilidad de comprar etanol en otros países o con productores que ofrezcan precios más bajos.

A partir del panorama anterior se pueden establecer algunos lineamientos generales para potenciar la producción de biocombustibles entre ellos se encuentran:

- **La reactivación de la destilería ubicada en el Ingenio El Carmen**, que permita aumentar la capacidad existente para la producción de etanol. Se recomienda que dicha medida sea acompañada de estudios de factibilidad que incorporen aspectos como las fuentes de

<sup>149</sup> Se obtiene de la demanda de gasolina x % de etanol x precio de gasohol x impuesto sobre gasolina:  $526 \times 0.1 \times 0.462 \times 0.2$ .

<sup>150</sup> se obtiene de la siguiente formula:  $(0.9 \times \text{Precio de la gasolina}) + (0.1 \times (0.4 \times 0.2) + 0.4)$

<sup>151</sup> Se obtiene de la siguiente formula:  $(\text{precio de gasohol} - \text{precio de gasolina}) / \text{precio de gasolina}$ .

<sup>152</sup> Ibid. p.74.

<sup>153</sup> Barrera, José Alberto, "El plan de gasohol produce polémica", El Diario de Hoy, 16 de enero de 2006.



financiamiento, recursos disponibles, tecnología, aspectos de comercialización y marco legal relacionado.

- **Potenciar la producción agrícola de productos como: maíz, remolacha, yuca y principalmente la caña de azúcar**, para diversificar la materia prima disponible para la producción de los biocombustibles. La ventaja de esta medida es que dinamizaría la actividad del sector agrícola, produciendo un efecto beneficioso para el empleo de la zona rural.
- **Aprobación del anteproyecto de Ley para impulsar la producción de etanol a partir de la caña de azúcar para su uso como combustible de vehículos**. Tal esfuerzo en el corto plazo debe ser acompañado por el apoyo de instituciones como el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales o por el Ministerio de Economía; sin embargo en el largo plazo lo recomendable sería **crear una división especial dentro de las instituciones citadas, que sea la encargada del fomento de la producción de energía y combustibles provenientes de fuentes renovables**, con lo que se garantizaría una autonomía operacional, que se oriente exclusivamente a esta actividad dada su importancia.
- **Otorgar facilidades de financiamiento (líneas de crédito) a los ingenios que se integren a la producción de etanol, para estimular dicha actividad.**
- **Apoyo Gubernamental a través del financiamiento de campañas informativas**, dirigidas a los potenciales consumidores, a fin de reorientar el patrón actual de consumo de combustibles para que su introducción sea de forma gradual.
- **Fortalecer las acciones institucionales para gestionar convenios entre las plantas destiladoras y los empresarios de la ASDDP**, a fin de agilizar el proceso de introducción y comercialización de los biocombustibles.
- **Exonerar de impuestos a la proporción de etanol contenido en cada galón de gasohol**, de forma temporal en la medida que adquiera competitividad en el mercado. Para ello la institución encargada del ramo debe hacer una rigurosa inspección del contenido de etanol, a fin de evitar posibles fraudes respecto a la calidad del biocombustible. Esta medida debe tener un soporte

legal para lo cual la Ley relacionada, debe **establecer sanciones específicas a este tipo de conductas.**

En todas las medidas anteriormente consideradas es necesaria la participación activa del Estado, que en última instancia es el responsable de crear las condiciones para que el país afronte futuras crisis energéticas, las cuales se vislumbran en un futuro cercano dada la actual coyuntura y dado el descuido que se ha mostrado en este tipo de esfuerzos.

Así mismo, para la consolidación de este tipo de propuestas es necesario un real acompañamiento por parte del sector privado y de la sociedad civil, dado que implica un cambio de los patrones culturales en los que predomina por un lado el afán de lucro y por otro la indiferencia frente a este tipo de propuestas.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

Al-Chalabi, F.J., La OPEP y el precio internacional del petróleo: el cambio estructural, siglo veintiuno editores, México, 1984, primera edición.

ASDDP, Presentación ante la Comisión AD-HOC, Asamblea Legislativa, Asociación Salvadoreña de Distribuidores de Petróleo, enero de 2006.

ASDDP, Situación del Mercado de Hidrocarburos El Salvador, Asociación Salvadoreña de Distribuidores de Petróleo, Septiembre 2005.

Biomass Users Network, Oficina Regional para Centroamérica Guía para desarrolladores de proyectos de generación de energía eléctrica utilizando recursos renovables en El Salvador, El Salvador, 2001.

CDC, Los altos precios de los combustibles en El Salvador: causas, impactos y propuestas, Centro para la Defensa del Consumidor, San Salvador, diciembre del 2005.

CEPAL, Análisis de los márgenes semanales de las gasolinas y el diesel en los países del istmo Centroamericano 2002-2004, Comisión Ejecutiva para América Latina, México, 2004.

CEPAL, Aspectos complementarios para la definición de un programa de bioetanol en América Central, Proyecto uso sustentable de hidrocarburos, Comisión Ejecutiva para América Latina, México, 2004.

CEPAL, Istmo Centroamericano: Diagnóstico de la industria petrolera, Comisión Ejecutiva para América Latina, México, 2005.

CEPAL, Istmo centroamericano: Estadísticas de Hidrocarburos 2000- 2005, Comisión Ejecutiva para América Latina, México.

CEPAL, Istmo Centroamericano: Informe sobre abastecimiento de Hidrocarburos 2002, Comisión Ejecutiva para América Latina, México, 2003.

CEPAL, Perspectivas de un programa de biocombustibles en América Central, Proyecto Uso Sustentable de Hidrocarburos, Comisión Ejecutiva para América Latina, México, 2004.

CEPAL, Propuesta para una estrategia sustentable del subsector Hidrocarburos en Centroamérica, Comisión Ejecutiva para América Latina, México, 2004.

CEPAL, Sostenibilidad energética en América Latina y El Caribe: El Aporte de las fuentes renovables, Comisión Ejecutiva para América Latina, México, octubre 2003.

CEPAL/UCCDE, Precios de los combustibles en América Central, Comisión Ejecutiva para América Latina, México, 2005.

Dornbusch, Rudiger y otros, Macroeconomía, Mc Graw Hill, Madrid, 1998. Séptima Edición.

Entrevista con Julio Villagran, Gerente Administrativo de la Asociación Salvadoreña de Distribuidores de Derivados de Petróleo, junio de 2006.

Fernández de Medina, Blanca Ligia y otros, "Análisis factorial de la rama industrial de petróleo – refinería en El Salvador. Periodo 1950-1980", UCA, San Salvador.

Gutiérrez Urrutía, Mario. Programación Financiera y Relaciones Macroeconómicas. Pontificia Universidad Católica de Chile. 1992.

Hernández, Carlos Evaristo, "Un análisis sobre la economía de mercado en El Salvador", UES, San Salvador.

Informe de la Comisión de Notables, Honduras, 2004.

Kuczynski Jurger, Breve historia de la economía, ediciones de cultura popular, México, 1974, primera edición.

Leroy Miller, Roger, Microeconomía moderna, Harla, México, 1986, Cuarta edición.

Lima García, Héctor Ulises y Morán Castillo, Carlos Neftalí, *“Análisis Jurídico de la integración vertical como práctica oligopólica en la etapa de distribución al detalle de las transnacionales ESSO ESTÁNDAR OIL LIMITED S,A, SHELL DE EL SALVADOR S,A , TEXACO CARIBBEAN INC., dentro del mercado de hidrocarburos en El Salvador. Durante los años de 1990-2002”*. UES, San Salvador, 2002.

Maddala, G. y Ellen Miller, *Microeconomía*, Mc Graw Hill, México, 1991, Primera edición.

Martínez Peinado y Vidal Villa, *Economía mundial*, Mc Graw Hill, 2000, México.

MINEC, Acuerdo entre Ministerio de Economía y Compañías Petroleras, suscrito Septiembre 2000.

Ministerio de Economía, Acuerdo 232, marzo 2005.

Ministerio de Economía, Situación Actual del Mercado de Petróleo Septiembre, 2005.

Polianski Avdakov y otros, *Historia económica de los países capitalistas*, Grijalbo, 1965, primera edición.

Ravinovich, Gerardo A., *Estudio del mercado de hidrocarburos*, Republica de El Salvador, Buenos Aires, Octubre de 2006.

Rosales, Osvaldo, *El debate sobre el Ajuste Estructural en América Latina*, Documento de trabajo, 1990.

Rosseti, José Paschoal, *Introducción a la economía*, Editora Atlas, México, 1999, Decimoquinta edición.

Samuelson Nordhaus, *Economía*, Mc Graw Hill, España, 1999, Décimosexta edición.

SAPRIN EL SALVADOR, *“El impacto de los programas de ajuste estructural y estabilización económica en El Salvador”*.

SIECA, *Comportamiento de los precios del petróleo y sus derivados en el mercado internacional y centroamericano, año 2005*.

Stonier, Alfred W. Manual de teoría económica, Aguilar, España, 1968, Cuarta edición.

Maddala, G. Microeconomía, Mc Graw Hill, México, 1991, Primera edición.

Varian Hal, Microeconomía intermedia un enfoque actual, Antoni Bosch editor, España, 1998, cuarta edición.

Villagrán, Julio. "Conferencia de la Situación del mercado de Hidrocarburos El Salvador" San Salvador, 12 de septiembre de 2005.

[http:// www.bcr.gob.sv](http://www.bcr.gob.sv)

[http:// www.digestyc.gob.sv](http://www.digestyc.gob.sv)

[http:// www.eumed.net](http://www.eumed.net)

[http:// www.gestiopolis.com](http://www.gestiopolis.com)

[http:// www.minec.gob.sv](http://www.minec.gob.sv)

[http:// www.sieca.org.gt/SIECA.htm](http://www.sieca.org.gt/SIECA.htm)

<http://www.fes.de/>

<http://www.expansiondirecto.com>

ANEXOS

**CUADRO ANEXO No. 1.  
PRECIOS PROMEDIO INTERNACIONALES DEL PETRÓLEO (US\$/B).**

Años	Precios reales 2003
1970	11.9
1971	13.6
1972	14.1
1973	15.3
1974	42.6
1975	37.6
1976	49.4
1977	41.6
1978	39.5
1979	28.1
1980	79.7
1981	68.8
1982	66.6
1983	54.5
1984	50.1
1985	46.9
1986	23.8
1987	29.5
1988	23
1989	26.6
1990	32.4
1991	26.2
1992	24.9
1993	21.4
1994	19.7
1995	29.8
1996	23.9
1997	22.1
1998	14.8
1999	19.9
2000	30.1
2001	25.3
2002	25.6
2003	28.9
2004	36.8
2005	48.5

FUENTE: Elaboración propia en base a datos  
del FMI y Federal Labor Bureau/US



**CUADRO ANEXO No. 2.**

**ISTMO CENTROAMERICANO: BARRERAS A LA ENTRADA EN LA INDUSTRIA PETROLERA.**

<b>BARRERAS A LA ENTRADA</b>	<b>PAIS</b>	<b>CONTENIDO</b>
<b>Disposiciones legales</b>		
Concesión legal monopólica	Costa Rica	RECOPE por derecho es la única importadora, refinador y distribuidora mayorista
Regulaciones para el establecimiento de estaciones de servicio	Honduras	Establece distancias mínimas entre gasolineras
Ausencia de las leyes de acceso a las instalaciones por parte de terceros	Costa Rica	No existe normativa que permita el acceso de terceros a la infraestructura
	El Salvador	
	Guatemala	
	Honduras	
<b>Estructura de costos</b>		
Propiedad de infraestructura relacionada a la industria	Honduras	Centros de almacenamiento con capacidad excedentaria
	Nicaragua	Ventaja de costos de la refinería al ser propietaria de ductos
	Costa Rica	Ventaja de costos de la refinería al ser propietaria de ductos
<b>Prácticas anticompetitivas</b>		
Integración vertical en las principales empresas	Centroamérica (en menor medida en El Salvador y Guatemala)	Las principales transnacionales participan desde la importación hasta la distribución minorista. En El Salvador y Guatemala su participación en la distribución minorista es leve pero con tendencia creciente
Presión sobre los poderes políticos	Centroamérica	En los países con mercados liberalizados, las transnacionales presionan a las autoridades ante una eventual regulación de sus márgenes.

Fuente: Comisión Ejecutiva para América Latina 2004

**CUADRO ANEXO No. 3.**

**ISTMO CENTROAMERICANO: NORMATIVA REGULADORA DE LA INDUSTRIA PETROLERA.**

<b>PANAMA</b>		
<u>Instituciones relacionadas con el subsector de hidrocarburos</u>	<u>Legislación principal aplicable a la comercialización</u>	<u>Leyes sobre la defensa de los consumidores y la competencia</u>
Ente Normativo.	1) Ley No. 8 de 1987, regula las actividades de hidrocarburos en todas sus etapas.	Ley 29 de 1996. Ley de la defensa de la competencia, la protección del consumidor y las prácticas de dumping. La Ley enumera las obligaciones del proveedor y la función del Estado; sin embargo, no se hacen explícitos los derechos de los consumidores.
Comisión de Política energética. (COPE)	2) Decreto 29 de 1992, establece la política de liberalización y la creación de Zonas Libres de Petróleo.	
Entes Reguladores.	3) Decreto de Gabinete 13 de 1993, subsidio al gas licuado en cilindros de 25 lbs.	
Dirección General de Hidrocarburos. (DGH)	4) Decreto de Gabinete 36 de 2003, establece el marco regulatorio para las actividades de hidrocarburos en todas sus etapas. Ha sido modificado en el 2004 y 2005.	
Ministerio de Comercio e Industria. (MICI)	5) Decreto de Gabinete 12 y Decreto Ejecutivo 49 del MICI, ambos de 2005, regulan la distribución y uso del GLP.	

<b>COSTA RICA</b>		
<b><u>Instituciones relacionadas con el subsector de hidrocarburos</u></b>	<b><u>Legislación principal aplicable a la comercialización</u></b>	<b><u>Leyes sobre la defensa de los consumidores y la competencia</u></b>
Ente Normativo.	1) Ley 5508 de 1974, nacionalización de la refinería.	1) Ley 7472 de 1995 "Promoción de la Competencia y Defensa Efectiva del Consumidor"
Ministerio de Ambiente y Energía. (MINAE)	2) Ley 6588 de 1981, regula actividad de RECOPE.	
Entes Reguladores.	3) Ley 7356 de 1993, declara monopolio del Estado la refinación y comercialización mayorista.	
Autoridad reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP).	4) Decreto Ejecutivo 24813-MAE de 1995, regula el transporte de combustible.	
MINAE.	5) Ley 7593 de 1996, creación de ARESEP	
Dirección General de Hidrocarburos.	6) Decreto 28624 de 2001, reglamento para la regulación del almacenamiento y comercialización.	
<b>HONDURAS</b>		
<b><u>Instituciones relacionadas con el subsector de hidrocarburos</u></b>	<b><u>Legislación principal aplicable a la comercialización</u></b>	<b><u>Leyes sobre la defensa de los consumidores y la competencia</u></b>
Ente Normativo: Gabinete Energético (GE) Secretaría de Recursos Naturales y de Ambiente (SERNA)	1) Decreto 94 de 1983, delega al Poder Ejecutivo (PE) la responsabilidad de revisar la estructura de precios de los derivados del petróleo	1989, Ley de Protección al Consumidor, Asimismo, se han sancionado una serie de normas referidas a la

	2) Decreto 41 de 1989, faculta al PE para fijar precios máximos de venta de los principales derivados	defensa del consumidor las cuales no abarcan la sanción de prácticas anticompetitivas
	3) Acuerdo 378 de 1992, autoriza la libre importación de derivados, sujeta a formulas tarifarias establecidas por el PE.	
Entes Reguladores Unidad Técnica del Petróleo y todos sus derivados (UTP) Secretaría de Industria y Comercio (SIC) Dirección General de Energía SERNA	4) Acuerdo 131 de 1998 y sus modificaciones del 2003 y 2004, establecen el SPPI como mecanismo para determinar precios máximos al consumidor final	Ley de competencia, para el 2004 se presenta el anteproyecto .
<b>EL SALVADOR</b>		
Ente Normativo Ministerio de Economía (MINEC)	1) Decreto 169 de 1970, Ley Reguladora del Deposito Transporte y Distribución de Productos de Petróleo.	1996, Ley de Protección al Consumidor
	2) Acuerdo 880, MINEC de 2001, eliminación del subsidio al Diesel.	Decreto 26 ,Ley de Libre Competencia (2004) vigente a partir del mes de enero de 2006. En materia de hidrocarburos, quedará sin efecto el artículo 8, Decreto 169 (de las distancias mínimas entre gasolineras), así como cualquier disposición contenida en
Entes Reguladores Dirección de Hidrocarburos y Minas (DHM) MINEC	3) Acuerdo 616 de 2003, liberaliza precios de los productos, con excepción del GLP domestico lbs	
	4) Acuerdo 617, MINEC de 2003, fija precios máximos de venta del GLP en envases de 10, 20, 25 lbs	
	5) Acuerdo 618, MINEC de 2003, normas técnicas de la industria petrolera	

	6) Acuerdo 232, MINEC de reafirma el Sistema de Paridad de Importación para el GLP y la liberalización de la cadena de comercialización de los combustibles.	dicho Decreto, que contraría al referido de la recién aprobada Ley.
<b>GUATEMALA</b>		<b>NICARAGUA</b>
<b><u>Instituciones relacionadas con el subsector de hidrocarburos</u></b>		<b><u>Instituciones relacionadas con el subsector de hidrocarburos</u></b>
Ente Normativo.		Ente Normativo.
Ministerio de Energía y Minas (MEN)		Comisión Nacional de Energía (CNE)
Entes Reguladores.		Entes Reguladores.
Dirección General de Hidrocarburos (DGH).		Dirección General de Hidrocarburos. (DGH)
MEN		Instituto Nicaraguense de Energía.(INE)
Comisión Petrolera Nacional.		<b><u>Legislación principal aplicable a la comercialización</u></b>
<b><u>Legislación principal aplicable a la comercialización</u></b>		1) Ley 271 de 1998, atribuye al INE, el carácter de ente regulador.
1) Ley del Alcohol carburante.		2) Ley 227 de Suministro de Hidrocarburos y su reglamento, 1998. Permiten al INE regular al subsector.
2) Decreto 109 de 1997, Ley de comercialización de Hidrocarburos.		<b><u>Leyes sobre la defensa de los consumidores y la competencia.</u></b>
<b><u>Leyes sobre la defensa de los consumidores y la competencia.</u></b>		Sólo cuenta con la Ley de Defensa de los Consumidores (Ley 182 de 1994). Esta norma se limita a regular la calidad de los bienes y servicios, información y publicidad, protección contractual y operaciones de créditos y

<p>Decreto 1 de 1985, Ley de Protección al Consumidor, cuyo fin es controlar y evitar el alza inmoderada de los precios de los productos y servicios esenciales para la población, así como establecer los delitos económicos y las sanciones correspondientes.</p>	<p>responsabilidades. En materia de defensa de la competencia, sólo hay referencias accidentales para los casos de escasez (artículo 8).</p>
---	--

Fuente: CEPAL 2004

**CUADRO ANEXO No. 4.**

**PRINCIPAL INFRAESTRUCTURA PETROLERA.**

<b>País</b>	<b>Muelles</b>	<b>Refinería</b>	<b>Transporte</b>	<b>Almacenamiento</b>	<b>Estaciones de servicio</b>
Costa Rica	Moín	RECOPE	Poliductos	RECOPE: 4	326
El Salvador	Pto. Acajutla y Cutuco (reconstrucción)	Acajutla	Ferrocarril	Acajutla: 1 Cutuco : 1	376
Guatemala	San José Quetzal Barrios	La Libertad	Oleoducto Ferrocarril	Pto. Barrios: 1 Escuintla: 2 Pto. San José: 2 Pto. Quetzal: 1 Pto. Barrios: 1	1010
Honduras	Cortés		Ferrocarril	Puerto Cortes :1 Tela : 1 San Lorenzo: 1	379
Nicaragua	Corinto Sandino Cabezas	MANREF	Oleoductos	Pto. Corinto: 1 Pto. Sandino: 1 Pto. Cabezas: 1 Bluefiels: 1	249
Panamá	Las Minas	REFPAN	Oleoductos	Chiriqui: 2 Pto. Armuelles: 1 REFPAN : 4	493

Fuente: CEPAL 2004

**CUADRO ANEXO No. 5.**

**ISTMO CENTROAMERICANO: NIVEL DE PRECIOS AL CONSUMIDOR  
(\$ / Galón).**

<b>AÑOS</b>	<b>PRODUCTO</b>	<b>COSTA RICA</b>	<b>EL SALVADOR</b>	<b>GUATEMALA</b>	<b>HONDURAS</b>	<b>NICARAGUA</b>	<b>PANAMÁ</b>
2000	Gasolina Súper	2.37	2.45	1.93	2.3	2.31	1.91
	Gasolina Regular	2.26	2.02	1.86	2.2	2.2	1.9
	Diesel	1.62	1.45	1.4	1.6	1.91	1.47
2001	Gasolina Súper	2.3	2.45	1.86	2.45	2.17	1.82
	Gasolina Regular	2.2	1.89	1.81	2.33	2.06	1.76
	Diesel	1.6	1.36	1.38	1.69	1.74	1.37
2002	Gasolina Súper	2.2	1.89	1.88	2.35	2.06	1.83
	Gasolina Regular	2.11	1.74	1.83	2.23	1.95	1.74
	Diesel	1.53	1.42	1.27	1.58	1.6	1.27
2003	Gasolina Súper	2.42	2.01	2.04	2.57	2.31	1.91
	Gasolina Regular	2.32	1.9	1.98	2.5	2.2	1.86
	Diesel	1.7	1.6	1.41	1.84	1.86	1.41
2004	Gasolina Súper	2.74	2.34	2.33	2.94	2.57	2.19
	Gasolina Regular	2.62	2.23	2.31	2.87	2.5	2.13
	Diesel	1.94	1.91	1.69	2.18	2.13	1.66
2005	Gasolina Súper	3.08	2.56	2.7	3.21	2.84	2.27
	Gasolina Regular	2.95	2.43	2.63	3.11	2.76	2.2
	Diesel	2.21	2.23	2.21	2.57	2.53	1.88

Fuente: CEPAL 2004



**CUADRO ANEXO No. 6.**

**COSTA RICA: INDICADORES MACROECONÓMICOS DE LOS EFECTOS DEL ALZA EN LOS  
PRECIOS DEL PETRÓLEO.**

AÑOS	PIB (EN MILLONES DE \$)	IMPORTACIONES DE PETRÓLEO Y DERIVADOS (MILLONES \$)	IMPORTACIONES DE PETRÓLEO / IMPORT. TOTAL (%)	IMPORTACIONES DE PETRÓLEO / EXPORTACIONES (%)
1989	5221	144.1	3.4	10.19
1990	5680	191	6.3	13.19
1991	7109	186.6	7.1	11.68
1992	8507	215.9	5.6	11.6
1993	9509	214.1	5	10.66
1994	10453	235.9	4.5	8.2
1995	11722	264.5	4.2	7.61
1996	11843	297.6	4.7	7.92
1997	12829	276.8	3.8	6.58
1998	14096	228.8	3.7	4.14
1999	15797	298.4	4.7	4.48
2000	15948	455.4	7.1	7.79
2001	16156	420.1	6.4	8.4
2002	17932	423.5	5.9	5.9
2003	18902	521.2	6.8	6.4
2004	19872	698.7	8.5	8.2
2005	20842	843.7	8.6	12.02

FUENTE: Banco central de Costa Rica y CEPAL.

**CUADRO ANEXO No. 7.**

**PARTICIPACIÓN DE LAS IMPORTADORAS DE CRUDO Y REFINADOS. (%)**

COMPAÑIAS		2001	2002	2003	2004
MULTINACIONALES	ESSO	46.3	38.8	44.8	49.8
	SHELL	19.7	32.4	19.2	21.4
	TEXACO	16.6	13.4	18.7	15
EMPRESAS LOCALES Y OTRAS					
1.GRANDES		17.4	15.3	17.3	11.4
NO INTEGRADAS CON ELECTRICIDAD	PUMA	3.2	4.1	10.4	6.9
INTEGRADAS CON ELECTRICIDAD	NEJAPA POWER Y EL PASO	14.2	11.2	6.9	4.5
2. PEQUEÑAS (DSP)		0	0	0	2.5

Fuente: CEPAL, Istmo centroamericano: Estadísticas de Hidrocarburos 2000- 2005.

**CUADRO ANEXO No. 8.**

**COBERTURA DE LAS ESTACIONES DE SERVICIO.**

AÑO	POBLACION	Estaciones de servicio por / 10000 hab.	Estaciones de Servicio /1000 Km.
1990	5,110,200	4.8	12
2000	6,517,798	4.4	14
2001	6,638,168	4.4	14
2002	6,757,408	4.9	16
2003	6,874,926	5.0	16
2004	6,990,658	5.3	18
2005	7,104,999	5.0	17

Fuente: Elaboración propia en base a datos de CEPAL, MINEC y DIGESTYC.

**CUADRO ANEXO No. 9.**

**CONCENTRACIÓN GEOGRÁFICA DE LAS ESTACIONES DE SERVICIO POR COMPAÑÍA.**

ZONA	RESPECTO A LA COMPAÑÍA POR DEPARTAMENTO				RESPECTO AL TOTAL POR ZONA	RESPECTO AL TOTAL NACIONAL
	SHELL	ESSO	TEXACO	BANDERA BLANCA		
Santa Ana	47.2%	22.2%	22.2%	0.0%	53.7%	12.6%
Ahuachapán	50.0%	20.0%	20.0%	10.0%	14.9%	3.5%
Sonsonate	42.9%	23.8%	23.8%	9.5%	31.3%	7.4%
Chalatenango	50.0%	12.5%	37.5%	0.0%	5.1%	2.8%
La Libertad	52.2%	30.4%	17.4%	0.0%	14.7%	8.1%
San Salvador	40.0%	28.2%	30.0%	1.8%	70.5%	38.6%
Cuscatlán	40.0%	20.0%	40.0%	0.0%	3.2%	1.8%
Cabañas	75.0%	25.0%	0.0%	0.0%	2.6%	1.4%
San Vicente	16.7%	50.0%	33.3%	0.0%	3.8%	2.1%
Usulután	37.5%	12.5%	50.0%	0.0%	25.8%	5.6%
San Miguel	43.3%	26.7%	26.7%	3.3%	48.4%	10.5%
Morazán	50.0%	25.0%	25.0%	0.0%	6.5%	1.4%
La Unión	33.3%	41.7%	25.0%	0.0%	19.4%	4.2%

Fuente: Elaboración propia en datos de ASDDP, 2002.

**CUADRO ANEXO No. 10.**

**VARIACIONES EN EL ÁMBITO NACIONAL E INTERNACIONAL DE LOS PRECIOS DE LAS GASOLINAS Y DIESEL.**

<b>PRODUCTO</b>	<b>INTERNACIONALES PLATTS</b>	<b>MERCADO REAL</b>	<b>DIFERENCIA</b>
<b>DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE 2005</b>			
SUPER	+0.62	+0.66	+0.04
REGULAR	+0.53	+0.67	+0.14
DIESEL	+0.43	+0.51	+0.08
<b>DEL 1 DE ENERO AL 22 DE MAYO 2006</b>			
SUPER	+0.49	+0.58	+0.09
REGULAR	+0.47	+0.53	+0.06
DIESEL	+0.32	+0.30	-0.02

Fuente: Platts publicación Ministerio de Economía y mercado real ASDPP

**CUADRO ANEXO No. 11.**

**PRECIOS NACIONALES E INTERNACIONALES DE LAS GASOLINAS Y DIESEL.**

<b>PRODUCTO</b>	<b>31 DE DIC. 2005</b>	<b>19 DE MAYO 2006</b>	<b>DIFERENCIAS</b>
SUPER	\$2.95	\$3.53	+0.58
REGULAR	\$2.83	\$3.37	+0.53
DIESEL	\$2.59	\$2.89	+0.30
PRECIO PROMEDIO	\$ 2.79	\$3.26	\$ 0.47

Fuente: ASDPP

**CUADRO ANEXO No. 12.**

**INDICADORES DE EFECTOS MACROECONÓMICOS DEL INCREMENTO DE LOS PRECIOS INTERNACIONALES.**

Años	MILLONES DE DOLARES				INDICADORES		
	Exportaciones	Importaciones	Factura Petrolera	PIB real	Importaciones de deriv/ Exportaciones	Importac. Deriv. Petróleo/Importaciones	Importac. de Petróleo/PIB
1990	582.2	1262	252	4800.9	43.35%	20.00%	5.26%
1991	724.8	1516	183	4712.1	25.24%	12.07%	3.88%
1992	795.7	1854	217	4855.8	27.23%	11.69%	4.46%
1993	1032	2146	205	5015.9	19.88%	9.56%	4.09%
1994	1249	2574	105	5288.9	8.43%	4.09%	1.99%
1995	1652	3329	276	5627.2	16.70%	8.29%	4.90%
1996	1788	3221	318	5723.1	17.76%	9.86%	5.55%
1997	2426	3744	331	5966.2	13.64%	8.84%	5.55%
1998	2441	3968	317	6189.9	12.98%	7.98%	5.12%
1999	2510	4094	344	6403.4	13.69%	8.40%	5.37%
2000	2941	4947	520	6541.1	17.69%	10.52%	7.95%
2001	2863	5026	462	6651.1	16.14%	9.19%	6.95%
2002	2995	5184	457	6791.5	15.26%	8.82%	6.73%
2003	3128	5754	586	6916.2	18.73%	10.18%	8.47%
2004	3295	6268	678	7026.1	20.58%	10.82%	9.65%
2005	3383	6712	925	7222.9	26.60%	13.41%	12.46%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del BCR, Revista Trimestral, varios años.

**CUADRO ANEXO No. 13.**

**INDICADOR DE EFECTO EN EL SECTOR FISCAL.**

AÑO	Total subsidios <sup>154</sup>	Déficit fiscal(DF)	Subsidio/DF
1999	88.1	449	19.6%
2000	131.6	509	25.9%
2001	88	565	15.6%
2002	49.9	525	9.5%
2003	67.6	380	17.8%
2004	84.9	151	56.2%
2005	130.85	544	24.1%

Fuente: SIECA, Comportamiento de los precios del petróleo y sus derivados en el mercado internacional, 2005.

<sup>154</sup> El total de subsidios incluye los asignados al GLP, AGUA, TRANSPORTE y ELECTRICIDAD.

**CUADRO ANEXO No. 14.**

**EVOLUCIÓN DE LA TASA DE INFLACIÓN 2000-2005.**

<b>AÑO</b>	<b>TASA DE INFLACION</b>
2000	2.3
2001	3.8
2002	1.9
2003	2.1
2004	4.5
2005	4.7
2006	3.8

Fuente: BCR

**CUADRO ANEXO No. 15.**

**INDICADORES DE EFECTOS MICROECONÓMICOS 2000-2005.**

<b>AÑO</b>	<b>CANASTA BASICA ALIMENTARIA</b>	<b>CANASTA DE MERCADO</b>	<b>SERVICIOS DE TRANSPORTE</b>	<b>SALARIOS</b>	<b>ELECTRICIDAD/ CANASTA MDO.</b>	<b>TRANSPORTE/ CANASTA DE MDO.</b>	<b>SALARIO/ CANASTA BASICA ALIMENTARIA</b>	<b>SALARIO/ CANASTA MDO</b>	<b>TRANSPORTE/ SALARIO</b>
2000	190.48	549.48	11.53	144.00	4.22%	2.1%	75.6%	26.2%	8.0%
2001	198.26	570.09	11.79	144.00	5.25%	2.1%	72.6%	25.3%	8.2%
2002	200.54	580.73	12.06	144.00	5.00%	2.1%	71.8%	24.8%	8.4%
2003	203.76	593.04	12.40	158.40	5.03%	2.1%	77.7%	26.7%	7.8%
2004	216.45	619.44	13.75	158.40	4.75%	2.2%	73.2%	25.6%	8.7%
2005	229.38	648.50	14.91	158.40	4.76%	2.3%	69.1%	24.4%	9.4%

Fuente: Elaboración propia en base a datos DIGESTYC

**CUADRO ANEXO No. 16.**

**CONSUMO DE DERIVADOS DE PETRÓLEO (MILES DE BARRILES).**

AÑO	CONSUMO TOTAL	CONSUMO FINAL	CONSUMO FINAL						CONSUMO FINAL/ CONSUMO TOTAL	GENERACION ELECTRICA	GENERACION ELECTRICA		GENERACION ELECTRICA/ CONSUMO TOTAL
			GLP	GASOLINA	KERO/JET	DIESEL	FUEL OIL	OTROS			DIESEL	FUEL OIL	
1990	5450	5139	9.8%	29.1%	7.6%	36.9%	14.7%	1.8%	94.3%	311	13.5%	86.5%	5.7%
1991	7030	5659	10.0%	27.3%	5.8%	39.4%	15.9%	1.5%	80.5%	1371	43.8%	56.2%	19.5%
1992	7639	6289	9.7%	28.7%	7.3%	38.8%	14.4%	1.2%	82.3%	1350	41.3%	58.7%	17.7%
1993	8670	6785	10.5%	28.6%	6.8%	37.5%	15.2%	1.4%	78.3%	1885	60.4%	39.6%	21.7%
1994	10377	7616	11.2%	28.8%	6.3%	38.0%	14.2%	1.5%	73.4%	2761	70.4%	29.6%	26.6%
1995	11605	8504	11.9%	28.3%	6.0%	37.3%	14.4%	2.0%	73.3%	3101	70.0%	30.0%	26.7%
1996	10368	8419	13.1%	29.9%	5.3%	37.9%	11.7%	2.1%	81.2%	1949	33.3%	66.7%	18.8%
1997	12378	9368	13.2%	28.2%	5.5%	38.4%	12.0%	2.6%	75.7%	3010	31.0%	69.0%	24.3%
1998	13881	10742	12.8%	27.4%	6.2%	36.5%	15.0%	2.0%	77.4%	3139	29.8%	70.2%	22.6%
1999	13405	11391	13.4%	27.2%	6.7%	37.1%	13.6%	2.0%	85.0%	2014	23.1%	76.9%	15.0%
2000	14011	11670	14.0%	25.8%	6.6%	37.2%	14.2%	1.6%	83.3%	2341	25.2%	74.8%	16.7%
2001	14730	11622	14.7%	26.4%	6.8%	36.9%	13.5%	1.7%	78.9%	3108	13.8%	86.2%	21.1%
2002	15924	12316	14.6%	27.1%	6.5%	35.5%	13.3%	3.0%	77.3%	3608	8.8%	91.2%	22.7%
2003	15142	12835	15.2%	27.1%	4.6%	36.5%	12.8%	3.9%	84.8%	2307	3.6%	96.4%	15.2%
2004	15623	13164	15.7%	27.1%	6.9%	34.5%	13.7%	2.2%	84.3%	2459	0.9%	99.1%	15.7%

Fuente: CEPAL, Istmo centroamericano: Estadísticas de Hidrocarburos 2000- 2004.