

500.27282
A 323c
1979
F. CC. EE.

095168

EJ. 1.

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

LA IMPORTACION DEL PETROLEO EN LA BALANZA DE PAGOS
(EL SALVADOR)

TESIS PRESENTADA
COMO UNO DE LOS REQUISITOS PARA EL GRADO DE LICENCIADO
EN CIENCIAS ECONOMICAS

POR

JOSE RICARDO ALAS



AGOSTO DE 1979.-

U N I V E R S I D A D D E E L S A L V A D O R

LIC. JOSE LUIS ARGUETA ANTILLON
RECTOR a.i.

LIC. OSCAR ARMANDO ACEVEDO VELASQUEZ

F A C U L T A D D E C I E N C I A S E C O N O M I C A S

LIC. ROBERTO SALAZAR CANDELL
DECANO

LIC. BALTAZAR AMERICO PRADO
SECRETARIO

T R I B U N A L E X A M I N A D O R

PRESIDENTE: LIC. MIGUEL ANGEL FLORES MACALL

1er. VOCAL: LIC. FERNANDO HERIBERTO FUENTES

2o. VOCAL: LIC. HECTOR GILBERTO RENDERS C.

AGOSTO 1979.

DEDICATORIA

ESTA TESIS LA DEDICO:

A LA MEMORIA DE MIS PADRES

ALBERTO ALAS Y
CORNELIA ARTEAGA DE ALAS
COMO UNA MUESTRA DE GRATITUD

CON TODO CARINO A MI ESPOSA

ANA VIOLETA RODAS DE ALAS

y

A MIS HIJOS

SILVIA REBECA ALAS DE QUINONEZ
AMANDA LORENA ALAS Y
JOSE RICARDO ALAS h.



INDICE GENERAL

	<i>Página</i>
INTRODUCCION	1-8
 <u>CAPITULOS</u>	
I DIFERENCIACION DOCTRINARIA ENTRE PAISES POBRES Y RICOS, DESARROLLADOS Y SUB-DESARROLLADOS	9
<i>Países Pobres y Ricos</i>	
<i>Países Desarrollados y Sub-desarrollados</i>	
II PRODUCCION NACIONAL DE PRODUCTOS DE PETROLEO	19
<i>Gasolina Extra</i>	20
<i>Gasolina Regular</i>	23
<i>Aceite Diesel</i>	26
<i>Aceite Fuel Oil</i>	28
<i>Kerosina</i>	30
<i>Gas Propano</i>	32
III IMPORTACION DE PETROLEO CRUDO	34
<i>Mano de Obra Ocupada</i>	38
<i>Mano de Obra subsidiaria</i>	38
<i>Efectos en la Balanza de Pagos</i>	41
<i>Balanza Comercial</i>	43
<i>Partida de Fletes</i>	46
<i>Ingresos de Inversiones</i>	48
<i>Cuenta de Capital</i>	50
<i>Cambios en las Reservas Internacionales</i>	55

INDICE

<u>CAPITULOS</u>	<u>Página</u>
IV CONSUMO DE PRODUCTOS DE PETROLEO	57
CONSUMO	
Gasolina Especial	58
Gasolina Regular	61
Aceite Diesel	63
Fuel Oil	66
Kerosina	68
Gas Propano	70
V POLITICAS DE PRECIO DE LOS PRODUCTOS DE PETROLEO	72
<u>Antecedentes de la Regulación de Precios</u>	72
Mecanica Gubernamental para fijar los Precios de los Productos de - Petróleo	75
CONCLUSIONES	93
RECOMENDACIONES	100
BIBLIOGRAFIA	105

ANEXOS

INDICE DE CUADRO

CAPITULOS

Página

II PRODUCCION NACIONAL DE PRODUCTOS DE PETROLEO

Cuadro N° 1 - Producción de Gasolina Extra 22

Cuadro N° 2 - Producción de Gasolina Regular 25

Cuadro N° 3 - Producción Nacional de Productos de Petróleo Diesel 27

Cuadro N° 4 - Producción Nacional de Productos de Petróleo Fuel Oil 29

Cuadro N° 5 - Producción Nacional de Petróleo Kerosina 31

Cuadro N° 6 - Producción Nacional de Productos de Petróleo Gas Propano 33

III IMPORTACION DE PETROLEO CRUDO

Cuadro N° 7 - Importaciones de Petróleo Crudo 37

Cuadro N° 8 - Balanza de Pagos Global 44

Cuadro N° 9 - Balanza Comercial de El Salvador 45

I N D I C E D E C U A D R O

CAPITULOS	Página
Cuadro N° 10 - Inversión: Directa Extranjera en El Salvador	49
IV CONSUMO DE PRODUCTOS DE PETROLEO	
Cuadro N° 11 - Consumo de Gasolina Especial	60
Cuadro N° 12 - Consumo de Gasolina Regular	62
Cuadro N° 13 - Consumo de Diesel	65
Cuadro N° 14 - Consumo de Fuel Oil	67
Cuadro N° 15 - Consumo de Kerosina	69
Cuadro N° 16 - Consumo de Gas Propano	71
V POLITICAS DE PRECIO DE LOS PRODUCTOS DE PETROLEO	
Antecedentes de la Regulación de Precios	72
Cuadro N° 17 - Precios Históricos de Productos de Petróleo	77
Cuadro N° 18 - Precios de Productos de Petróleo Efectivos Agosto de -- 1973, por Galón de US. \$.0	79
Cuadro N° 19 - Precio al Público de Productos de Petróleo	80
Cuadro N° 20 - Importación de Petróleo Crudo y Otros Derivados	87
Cuadro N° 21 - Valor de Importaciones de Petróleo y Derivados e Importacio- nes Totales del país	89

I N T R O D U C C I O N

Se ha escogido este tema porque consideramos que es de suma importancia para la economía nacional, ya que en el transcurso del trabajo analizaremos el grado de dependencia del país al consumo de energéticos derivados del petróleo, sus consecuencias y posibles soluciones.

En el período antes de 1973, los países desarrollados no se habían dado cuenta cabal de la magnitud de dependencia que tenían de los energéticos derivados del petróleo.

Todo el potencial económico presente y futuro estaba basado casi exclusivamente en el consumo de un solo recurso que por desgracia no es renovable; toda la maquinaria de uso industrial, la maquinaria de uso agrícola, el transporte en sus tres elementos: tierra, agua y aire; gran cantidad de mercaderías, desde una simple pomada medicada hasta los fertilizantes, telas y sintéticos que representan millones de dólares en activos fijos y en transacciones comerciales, podían de la noche a la mañana verse paralizados o destruidos si faltaba el elemento principal que es el petróleo crudo.

Por otro lado, los países subdesarrollados que poseían ese importante elemento, se dieron cuenta de que era una llave poderosa que podría proporcionarles las posibilidades de un intercambio comercial - menos desigual.

Junto con el poder económico que reclamaban y que consiguieron, pretendieron además poder político, haciendo que su voz fuera debidamente escuchada en los foros internacionales.

Para los países pobres que no tenían petróleo, la situación devino en una galopante inflación; en déficit financiero, en la disminución de su producción industrial y en un comercio exterior sumamente desfavorable.

Los países industriales, ante el aumento del precio del petróleo, elevaron el precio de sus productos y exportaron a los países pobres su propia inflación para la cual no tenemos defensas efectivas. La búsqueda de nuevos mercados para nuestros productos esenciales de exportación, podría ser una forma de amortiguar el impacto inflacionario, pues talvez se conseguirían mejores precios.

A partir de 1973 los países que forman la OPEP y en especial Arabia Saudita, Kuwait, Irán, Irak y Venezuela, impusieron varias veces sus propios pre---

cios. Los países centroamericanos que se abastecen de productos derivados de petróleo por medio de compañías norteamericanas, que a su vez compran el crudo a Venezuela, tuvieron que soportar aumentos exagerados de precios en los productos. El Salvador, que es absolutamente dependiente del aprovechamiento externo, se vió envuelto en un fenómeno económico nunca experimentado hasta la fecha, como es una tasa de inflación relativamente alta.

Antes de 1926, en El Salvador, la distribución de los productos derivados de petróleo se hacía en forma un tanto rudimentaria y en establecimientos inadecuados como ferreterías y almacenes, con envases sellados que era la forma de importación, particularmente gasolina y kerosina, pero a partir de ese año y debido al aumento de vehículos de combustión, se estableció la primera compañía distribuidora de productos derivados de petróleo: la ESSO STANDARD OIL, que ya operó en forma organizada la comercialización de dichos productos.

A la fecha operan en el país cuatro compañías petroleras que son ESSO STANDARD OIL, TEXACO CARIBBEAN INC., SHELL DE EL SALVADOR y Compañía Petrolera CHEVRON; por un tiempo corto operó también la Compañía SINCLAIR y solicitó permiso la Compañía GULF, estas -

dos últimas se retiraron en vista de la situación del mercado y de que existen leyes proteccionistas para la venta al detalle.

ESSO STANDARD OIL: Fue la primera compañía que se estableció en el país, en Febrero de 1926. Subsidiaria de la Standard Oil de Nueva Jersey. Construyó terminales en los tres puertos principales: La Libertad, Cutuco y Acajutla, en donde eran descargados los buques-tanques que llevaban diferentes productos de petróleo, los cuales eran transportados en camiones tanques a los diferentes sitios de distribución, (gasolineras) a particulares y Gobierno.

Este sistema de operación se mantuvo hasta 1961, año en que fue fundada la Refinería de Acajutla S.A. Las terminales de los puertos fueron clausuradas y el abastecimiento se hizo directamente de la Refinería en camiones-tanques a los sitios de consumo; esta compañía además de combustible y lubricantes tradicionales también distribuye a través de estaciones de servicio (gasolineras), llantas, baterías y productos químicos.

COMPANIA PETROLERA CHEVRON. Esta compañía petrolera fue la segunda en establecerse en nuestro país en el año de 1935.

Su casa matriz es la Compañía Petrolera California del estado de su mismo nombre y antes de que se fundara la Refinería de Acajutla, contaba con terminales en el Puerto de Cutuco, trasladando sus productos en ferrocarril a los diversos lugares para abastecimiento.

Cuando comenzó a operar RASA al igual que la ESSO ESTANDARD cerró las instalaciones en Cutuco y se abastece directamente de la Refinería de Acajutla.

Además de los combustibles y lubricantes tradicionales, esta Compañía distribuye productos especiales y químicos.

TEXACO CARIBBEAN INC. Esta Compañía fue la tercera que se estableció en el país, exactamente en 1936. Construyó una terminal en el Puerto de Cutuco de donde abastecía a todo el país; en la zona oriental directamente en camiones-tanques y a la zona central y occidental en carros tanques International Railways of Central America. (IRCA).

Al igual que la ESSO ESTANDARD OIL a partir de -- 1961, la distribución de combustible se hace de RASA a todo el país en camiones-tanques.

Actualmente es propietaria y opera estaciones de servicio (gasolineras). Además de los productos tradicionales, esta compañía distribuye baterías, combustibles para aviones Jet y gasolina de aviación y otros.

SHELL DE EL SALVADOR S.A. Esta compañía se estableció el 4 de Abril de 1960 y su forma de operación era por contrato de suministro con la compañía petrolera Chevrón, retirando los productos de las terminales de Acajutla y Cutuco en camiones-tanques. A raíz del establecimiento de la Refinería de Acajutla S.A. (RASA), lo mismo que las otras compañías se abastece de dicha Refinería, proveyendo a sus consumidores directamente a través de camiones-tanques. Además de los combustibles y lubricantes tradicionales, también distribuye gas propano y estufas de gas.

REFINERIA DE ACAJUTLA S.A. La Refinería de Acajutla S.A. fue fundada en 1961, con el objeto de dar ocupación a los salvadoreños y además de contar con una planta procesadora de petróleo que llenara las necesidades del país, y en cierto modo, para obtener un producto relativamente de más bajo precio que los refinados que se importaban.

El capital de esta Refinería está compuesto de la siguiente forma: ESSO ESTANDARD OIL el 70%, SHELL DE EL SALVADOR S.A. el 18% y socios particulares el

12%. La Administración de la Refinería está a cargo de ESSO STANDARD OIL.

La Refinería de Acajutla S.A., refina los siguientes productos: gasolina, diesel, fuel oil, kerosina, gas propano y gas butano.

Antes de la guerra con Honduras (Julio 1969), la Refinería exportaba sus productos a Costa Rica, Guatemala y Honduras, pero posteriormente al conflicto, estos países establecieron sus propias refinerías. Con respecto a Honduras, se le suministraban productos de RASA, especialmente a la zona occidental, ya que su costo era más bajo que trayéndolo de su propia refinería de la costa atlántica. Se hace notar que a raíz de la guerra con Honduras bajó el consumo de gasolina y diesel y se incrementó el consumo de gas propano y gas butano, como sustitutos y de combustibles vegetales que llegaban de aquél país. Posteriormente se produjo asfalto el cual casi en su totalidad se consumió en Guatemala. El mercadeo interno lo realizan las compañías ESSO y SHELL quienes venden a las otras compañías, al Gobierno y a particulares. Los precios de los crudos resultan de un promedio de los que se establecen en las refinerías del Caribe. Los beneficios que ha acarreado el establecimiento de la Refinería de Acajutla son los siguientes:

- Ocupación de mano de obra calificada
- Relativa economía de divisas
- Garantía de existencia del producto
- Y además campañas de salud, educación y seguridad.

C A P I T U L O I

DIFERENCIACION DOCTRINARIA ENTRE PAISES POBRES Y RICOS, DESARROLLADOS Y SUB-DESARROLLADOS

Los distintos tratadistas sobre desarrollo económico y social de los países, hacen distinción entre países pobres y países ricos; y países desarrollados y sub-desarrollados o en vías de desarrollo.

La primera categoría la distinguen por ciertas características que no son absolutas, sino que tienen un peso relativo. En efecto, dicen que los países pobres pueden identificarse en los siguientes aspectos:

a) Recursos Naturales

Hasta hace algunos años se consideraban como países más pobres de la tierra los del Norte de África y Medio Oriente, con grandes zonas desérticas y muy escasa vegetación. Sin embargo, estos mismos países son ahora considerados como muy ricos, debido a los descubrimientos de grandes mantos de petróleo que, como sabemos, les proporcionan cuantiosos ingresos, aún que las características topográ-

ficas permanecen iguales. Igual cosa puede decirse de países de la América Central y Sur América, exceptuando Venezuela y muchas otras regiones del Continente Americano. Como se ve, esta característica no es absoluta, sino que posiblemente lo que sucede no es que tengan escasez de recursos sino que no los han identificado o descubierto y por consiguiente no son debidamente explotados.

b) Distribución Ocupacional

Por lo general los países pobres presentan una distribución ocupacional bastante inclinada hacia la agricultura. Un gran porcentaje de su población se encuentra ocupada en el cultivo de la tierra o en la ganadería; y un porcentaje menor desempeña empleos en la industria o se dedica a actividades comerciales. En los países ricos sucede lo contrario, es decir, que la gran proporción de empleos se localiza en la industria y el comercio y un número menor están dedicados a labores agrícolas, con una característica adicional que es la de efectuar las labores con ayuda de maquinaria especializada y obtenien

do altos rendimientos. Sucede entonces que una pequeña parte de la población activa que se dedica a actividades agropecuarias produce suficientes alimentos para nutrir a toda la población y suficientes excedentes para la exportación.

c) Intercambio Comercial

Por lo general los países pobres son exportadores de materias primas, mientras que los países ricos exportan productos manufacturados. Así - tenemos que Centroamérica exporta café, azúcar, banano y algodón; Venezuela, su petróleo; Colombia, su café; Chile, su cobre; Bolivia, su estaño; Argentina y Uruguay, carnes, cueros y lana. En este caso los países pobres son importadores netos de maquinaria y toda clase de bienes de capital. Esta situación crea una enorme dependencia de los países pobres hacia los ricos y - representa un serio obstáculo para su desarrollo. Con algunas excepciones, los países pobres mantienen una Balanza Comercial desfavorable con respecto a los países ricos.

d) Niveles de Educación

Los sistemas educativos en los países ricos son

por lo general, mucho más desarrollados que en los países pobres, puesto que dedican una parte sustancial de su ingreso nacional a la tarea de instruir a su población. Los países con escasos ingresos no alcanzan a dar educación completa a sus habitantes, encontrándose que los niveles generales de instrucción llegan hasta el 40. ó 50. Grado de la Escuela Primaria. La Pirámide educativa es estrecha de base y muy aguda en su vértice superior. Por otro lado la diversificación de las carreras educacionales o académicas es mucho mayor en los países ricos y bastante escasa en los países pobres. Como consecuencia de los factores educativos, los sistemas de investigación se desarrollan más en aquellos países que invierten un porcentaje mayor de su presupuesto, en la enseñanza.

e) Factores Raciales

Si bien ha habido en el mundo una reacción positiva en cuanto a la estimación de todas las razas que pueblan el planeta, algunos autores han señalado el hecho de que, en su gran mayoría, los países ricos son habitados por raza blanca, mientras que los países pobres albergan a razas diferentes. Las excepciones siempre existen, -

como por ejem: España, está habitado por raza blanca y sin embargo no son ricos, mientras que los países árabes productores de petróleo no son de raza blanca (caucásica), sin embargo son ricos. También el Japón puede considerarse como un país rico poblado por personas de raza asiática, mientras que Chile, Argentina y Uruguay, son considerados como países pobres y están habitados por razas europeas transplantadas a la América.

f) Niveles de Ingreso

Es una de las características más sobresaliente, el producto nacional bruto es bastante alto e igualmente el per cápita, mientras que en los países pobres estos indicadores son considerablemente menores. Cabe hacer la consideración que el producto per cápita solo indica lo que correspondería de PN a cada habitante de la población y nunca su bienestar real.

PAISES DESARROLLADOS Y SUB-DESARROLLADOS

El concepto de país desarrollado ha sido con frecuencia confundido con el concepto de país rico, cosa que no es cierto, aún cuando se reconoce que hay estrechas relaciones, el concepto de desarrollo se -

refiere a un crecimiento equilibrado y armónico en las distintas actividades del quehacer nacional. - Esto significa que crecen todos los sectores de la economía y ello lleva un desarrollo también armónico de todos los aspectos sociales. El subdesarrollo se refiere al crecimiento de algunos sectores en detrimento del desarrollo de otros. Así en contramos países perfectamente desarrollados en su agricultura y muchas veces en alguna rama de ella, por ejemplo en cañicultura, caña de azúcar, o la minería, etc. pero son deficientemente desarrollados en la industria o en el comercio o en algunas otras actividades.

Sin embargo, los estudiosos del desarrollo han delineado algunas características para distinguir a un país de otro en lo que se refiere a su desarrollo.

Estas pueden encontrarse también en los siguientes aspectos:

a) Niveles de Ingresos

Por lo general los países desarrollados tienen una renta nacional alta y en consecuencia un percápita también alto. En este concepto puede existir toda una gama de naciones en distinto grado de desarrollo.

b) Avance Tecnológico

Los países desarrollados, y quizás esta es su característica sobresaliente, poseen una avanzada y sofisticada tecnología, que es también producto de sus eficientes investigaciones científicas, mientras que los países en desarrollo son importadores de tecnología, ya que carecen de una propia, o si la tienen es de poca eficiencia.

c) Educación

Los países desarrollados conceden una importancia capital a la educación en todas sus ramas, tanto al desarrollo de las ciencias puras, como al de las sociales, mientras que en muchos países del Tercer Mundo, y quizás por sus escasos ingresos, la educación es más selectiva, en el sentido que son menos los que tienen acceso a ella. Por otro lado, han venido dándole énfasis a la función puramente humanística y descuidando la enseñanza de la ciencia.

d) Política

Por lo general los países desarrollados disfrutan de estabilidad política. No se sabe de golpes de estado y cambios violentos del poder

político en esos países, indudablemente fruto de largo período de evolución, a través del cual han ido verificando cambios graduales. Sin entrar a analizar las causas de la inestabilidad, características de los países en desarrollo, quizás se deba ésta a una serie de factores que van desde la extrema pobreza hasta el justo reparto de la riqueza nacional.

e) Demografía

Casi todos los países en vías de desarrollo sufren una alta explosión demográfica que se acentúa más; a medida que mejoran los niveles de salud. Todavía más, un gran porcentaje de su población es joven, factor que incide desfavorablemente en la producción total, puesto que estas personas de poca edad dependen para su subsistencia y la satisfacción de sus necesidades del trabajo de una población adulta considerablemente menor. En los países desarrollados el fenómeno poblacional es diferente, puesto que la tasa de crecimiento demográfica es escasa y un buen porcentaje de su población es adulta y muchas veces vieja.

f) Distribucion Impositiva

Por último se señala que los países desarrollados, debido a la importancia que le conceden a la administración pública, obtienen sus ingresos para el presupuesto nacional en mayor medida de los impuestos directos, mientras que en los países en desarrollo, por el contrario, el mayor volumen de ingresos presupuestarios provienen de los impuestos indirectos.

De lo expuesto en este Capítulo puede inferirse fácilmente, que nuestro país es subdesarrollado y pobre, situación que lo obliga a efectuar grandes esfuerzos para lograr una mejoría en el bienestar de los habitantes.

En el momento presente, con grandes desventajas, tiene que hacerle frente a la incontenible inflación que soportan todos los países del mundo, - cuyas consecuencias repercuten en nuestro desarrollo. Los precios del petróleo, que desde el año - de 1973 han subido constantemente, y a los cuales se ha culpado por las continuas alzas de los productos que importamos, especialmente bienes de capital, también han incidido en la producción nacional de bienes de consumo interno y de exportación,

haciendo más difícil situarnos en competencia con los países ricos y con los desarrollados. El panorama es más sombrío, si se toma en cuenta que parece no haber límite, al menos en un corto plazo, a las continuas alzas de los precios del petróleo -- con las consecuencias que no se pueden preveer.

C A P I T U L O I I

PRODUCCION NACIONAL DE PRODUCTOS DE PETROLEO

Los combustibles objeto de este análisis, pre-sentan cada uno características bien especiales; sin embargo, para mayor facilidad en la compren--sión del presente estudio, consideraremos tres pe-ríodos: antes de 1970, de 1970 a 1974, y de 1974 en adelante.

El primero de ellos se caracteriza por una --tendencia decreciente, cuyo punto final es el año 1970. En él, uno de los factores de mayor inci--dencia en la producción, fue el conflicto con la República de Honduras.

El segundo período muestra una tendencia de--creciente, con ligeras fluctuaciones en su compor--tamiento. Este fenómeno en gran parte, es debido a los incrementos en los precios del petróleo por parte de la OPEP no obstante, el consumidor termi--na aceptándolos, situación que se ve claramente - en el tercer período.

El último período se caracteriza por una ten--dencia netamente creciente en la mayoría de los -

combustibles, originados por los problemas políticos del Medio Oriente y el proceso inflacionario de los países industrializados.

GASOLINA EXTRA

De los derivados del petróleo que se producen en nuestro país, la gasolina extra ha experimentado una mayor demanda, en términos generales. Si analizamos su comportamiento en cada uno de los períodos seleccionados, podemos observar que en 1970, la producción representó un 43% de la habida en 1968; es decir, bajó de 14.3 millones de galones a 6.2, fenómeno que guarda estrecha correlación en cuanto a valores en colones. En efecto, la producción en 1970 representó aproximadamente un 46% de las de 1968, o sea que de ₡3.7 millones bajó a ₡1,7 millones.

A partir de 1970, punto de partida que hemos considerado para el segundo período, se observan ligeras fluctuaciones en la producción, las cuales finalizan en 1974. De acuerdo a las cifras obtenidas, la producción se incrementó en 240%, aproximadamente o sea que de 6.2 millones de galones producidos en 1970 se pasó a 21.1 millones al final del período. En relación a valores hubo un incremento

de 1047%; es decir que de Q1.7 millones de 1970 -
pasó a Q19.5 millones en 1974. Este fenómeno, --
en gran medida tiene su causa en los incrementos
de los precios, como consecuencia de los incremen
tos en el crudo. En las respectivas gráficas (1
y 1-A) de producción y valores, se puede observar
que las pequeñas fluctuaciones de la primera no --
dejan de incidir en la tendencia ascendente de la
segunda.

CUADRO N° 1
PRODUCCION NACIONAL DE PRODUCTOS DE PETROLEO
G A S O L I N A E X T R A
1968-1977

ANOS	Galones	Indice %	Colones	¢/gl.
1968	14.324.394	100.00	3,683.416.00	0.257
1969	8.792.490	61.00	2,229.524.00	0.253
1970	6.208.146	43.00	1,659.940.00	0.267
1971	17,241.084	120.36	5,151.800.00	0.299
1972	18,612.846	129.94	5,921.679.00	0.318
1973	23,288.328	162.58	10,681.307.00	0.457
1974	21,069.468	147.09	19,466.254.00	0.904
1975	25,108.272	175.28	23,333.060.00	0.929
1976	30,066.876	209.90	30,596.676.00	1.018
1977	33,803.028	235.98	36,914.758.00	1,091
TOTAL	198,514.932		139,667.414.00	

FUENTE: RASA

GASOLINA REGULAR

La producción de gasolina regular presenta un comportamiento distinto a la producción de gasolina extra, en relación a los dos últimos períodos. En el primer período, la tendencia tiene una pendiente mucho más pronunciada que la de la gasolina extra; en efecto, en 1970 la producción representó aproximadamente un 26% de 1968; es decir, - de 25.4 millones de galones pasó a 6.6 millones - en 1970 y los valores, se comportaron en forma similar, es decir la producción en 1970 representó aproximadamente un 27% de la habida en 1968. En el segundo período, durante el primer año experimentó un comportamiento vertiginoso-ascendente para que de allí en adelante, incluyendo el tercer período, se mantuviera con una pendiente más o menos constante. El ascenso a que hemos hecho referencia, se debe a la superación de la crisis bélica durante el primer período, tanto la gasolina extra como la regular, sin embargo, el comportamiento posterior es, probablemente, a que el consumidor prefiere una gasolina de mejor calidad y en este caso, la gasolina extra actúa como sucedáneo de la gasolina regular.

En relación a valores, los últimos dos períodos, han sido ascendentes; sin embargo, el último

período ha experimentado una tendencia casi constante y en 1977 hubo un descenso del 2% con relación al año anterior, fenómeno debido, en gran medida, a una disminución en la producción. (Cuadro N° 2 y Gráficas Nos. 2 y 2-A)

CUADRO N° 2

PRODUCCION NACIONAL DE PRODUCTOS DE PETROLEO

G A S O L I N A R E G U L A R

1968 - 1977

ANOS	Galones	Indice %	Colones	¢/gl.
1968	25,406.052	100.00	5,220.339.00	0.205
1969	15,356.544	60.00	3,327.251.00	0.217
1970	6,580.014	26.00	1,453.086.00	0.221
1971	15,660.834	62.00	3,933.852.00	0.251
1972	16,293.648	64.00	4,903.346.00	0.301
1973	15,663.018	62.00	6,597.417.00	0.421
1974	16,907.100	67.00	14,801.049.00	0.875
1975	16,166.010	64.00	16,504.626.00	1.021
1976	18,128.838	71.00	16,843.802.00	0.929
1977	17,160.528	68.00	16,458.173.00	0.959
TOTAL	163,322.586		90,042.941.00	

FUENTE: RASA

ACEITE DIESEL

Al referirnos a la producción de este combustible, podemos observar (Cuadro N° 3 y Gráficas Nos. 4 y 4-A) que su comportamiento ha sido de una gran similitud con la gasolina extra, fenómeno que se podría explicar por la demanda para el transporte colectivo y la industria. Es más, sabemos que el Gobierno está subsidiando al transporte referido - vía este producto, no así a la industria que lo adquiere a precios de mercado; esto nos lleva a suponer que existen dos tipos diferentes de demanda: los de transporte colectivo y los de transporte de carga. Además, la generación de energía eléctrica tiende a utilizar menos combustible. En relación a los valores, a partir del segundo período, la -- tendencia ha sido ascendente y en ello ha influido determinantemente el uso para el transporte.

CUADRO N° 3

PRODUCCION NACIONAL DE PRODUCTOS DE PETROLEO

D I E S E L

ANOS	Galones	Indice %	Colones	¢/gl.
1968	45,413.592	100.00	8,704.272.00	0.192
1969	23,636.634	52.00	4,772.349.00	0.202
1970	13,423.662	30.00	3,172.139.00	0.236
1971	40,007.310	88.00	10,697.193.00	0.267
1972	41,360.004	91.00	12,335.709.00	0.298
1973	50,544.942	111.30	19,671.559.00	0.389
1974	51,323.454	113.01	45,450.682.00	0.882
1975	63,851.928	140.60	49,926.388.00	0.782
1976	60,799.914	133.88	57,189.382.00	0.941
1977	61,917.695	136.34	68,998.956.00	1.114
TOTAL	452,279.136		280,918.629.00	

FUENTE: RASA

FUEL - OIL

Este producto es también de mucha importancia para la industria, pues es generalmente usado en las calderas de las fábricas para producir vapor y por esta razón, no es difícil establecer relaciones entre el aumento en su consumo y la expansión que experimenta un país en su desarrollo industrial.

En cuanto a los valores, fue el año de 1974 en que experimentó una mayor alza el fuel-oil, por las razones antes expuestas.

El cuadro N° 4 y las Gráficas N° 5 y 5-A, nos muestran la tendencia del fuel-oil y con lo cual se corrobora numéricamente y gráficamente lo aseverado sobre la producción de este combustible.

CUADRO N° 4

PRODUCCION NACIONAL DE PRODUCTOS DE PETROLEO

F U E L O I L

1968-1977

ANOS	Galones	Indice %	Colones	¢/gl.
1968	39,820.620	100.00	5,072.389.00	0.127
1969	34,169,142	86.00	5,044.016.00	0.147
1970	16,899.918	42.00	2,313.679.00	0.137
1971	42,753.774	107.37	5,985.528.00	0.140
1972	48,772.206	122.48	6,735.209.00	0.138
1973	62,433.252	156.77	11,679.206.00	0.187
1974	60,544.722	152.04	34,951.631.00	0.577
1975	68,431.188	171.85	44,477.026.00	0.650
1976	72,066.708	180.98	47,397.616.00	0.658
1977	68,855.788	172.91	57,804.091.00	0.839
TOTALES	514,747.318		221,460.391.00	

FUENTE: RASA

KEROSINA

La Kerosina es también llamada "GAS COMUN" y su utilización es un tanto limitada, sirviendo como -- sustituto de la electricidad en el campo para alumbrarse, así como también como combustible de cocinas y en algunos casos en talleres y fábricas para la limpieza de maquinaria. Es un producto popular, no porque sea usado generalmente sino porque quienes la utilizan en sus hogares son personas de recursos económicos bien limitados. Como un artículo de importancia creemos que tiende a dejar de serlo a medida que se va introduciendo en el país la electrificación rural

La producción de este bien ha bajado en todo el período y principalmente en el año de 1970, para aumentar en los años subsiguientes, principalmente en 1973.

En cuanto a los valores, el comportamiento de la Kerosina ha sido similar a los otros combusti--bles, pero repetimos, creemos que habiendo sustitutos su tendencia es a bajar. Ver Cuadro N° 5 y Gráfica Nos. 6 y 6-A.

CUADRO N° 5

PRODUCCION NACIONAL DE PRODUCCION DE PETROLEO

K E R O S I N A

1968 - 1977

ANOS	Galones	Indice %	Colones	¢/gl.
1968	19,020.330	100.00	4,542.236.00	0.239
1969	12,512.472	65.80	3,128.118.00	0.250
1970	6,829.830	35.90	1,776.569.00	0.260
1971	14,273.154	75.04	4.088.239.00	0.286
1972	15,263.262	80.24	4,899.124.00	0.321
1973	16,728.138	87.95	7,189.382.00	0.430
1974	15,791.412	83.02	13,828.221.00	0.876
1975	14,828.302	77.96	13,724.270.00	0.926
1976	15,458.310	81.27	15,420.039.00	0.997
1977	15,639.204	82.22	25,651.059.00	1.64
TOTALES	146,344.414		94,247.257.00	

FUENTE: RASA

GAS PROPANO

El gas propano se ha convertido en un tiempo - bien corto, en un combustible de mucha importancia. Se utiliza comunmente en los hogares y en forma generalizada en hoteles y restaurantes, con carácter industrial.

La producción del gas propano presenta un comportamiento también similar a los otros bienes analizados, con la variante de que al principio del período, o sea de 1968 a 1969, hasta 1970, baja considerablemente, siendo este último año el que presenta la menor producción para recuperarse en los siguientes, llegando hasta 1975 con una cifra exorbitante, más del doble de 1968, siendo 1974 un año -- también especial en donde incidió el aumento de precios del petróleo, (Ver Cuadro N° 6 y Gráficas Nos. 7 y 7-A).

CUADRO N° 6

PRODUCCION NACIONAL DE PRODUCTOS DE PETROLEO

G A S P R O P A N O

1968 - 1977

ANOS	Galones	Indice %	Colones	¢/gl.
1968	4,193.868	100.00	264,115.00	0.063
1969	2,208.108	52.65	556.233.00	0.247
1970	1,372.014	32.71	332,550.00	0.241
1971	3,845.394	91.69	993.393.00	0.258
1972	3,151.632	75.15	810.421.00	0.257
1973	9,166.290	218.56	2.803.941.00	0.306
1974	7,400.526	176.46	6,469.954.00	0.874
1975	9,050.244	215.80	6,879.778.00	0.760
TOTALES	40,388.076		18,951.916.00	

FUENTE: RASA

1976 - 12.308.000 gl.

tomando un crecimiento

1977 - 16.738.000

promedio de 36%

C A P I T U L O I I I

IMPORTACION DE PETROLEO CRUDO

La importación de Petróleo Crudo, para la Refinería de Acajutla, se mide en barriles de 42 galones cada uno. Sin embargo para ser congruentes con los demás cuadros estadísticos de este trabajo, presentamos el Cuadro N° 7 con la importación expresada en galones; para el período que comprende los años 1971 a 1977 y los valores totales para cada importación anual.

En la serie, tenemos dos años que podemos considerar anormales 1972 y 1974; en los cuales se nota una baja sensible en la importación de petróleo crudo; el primero como un leve efecto residual del conflicto con Honduras y el segundo por el aumento en los precios. La tendencia de los demás años muestra un aumento considerable, que podemos justificarlo por el incremento que ha tenido en ese mismo período el consumo de los derivados del petróleo. Si eliminamos los años 1972 y 1974, considerados como anormales, tomando como año base 1971, vemos en términos porcentuales que el crecimiento de las importaciones del petróleo crudo tuvo un incremento del 57% y

en millones de galones subió de 139,894.902 que se importaron en 1971 a 220,706.850 que se importaron en 1977.

Con respecto a los valores en colones, únicamente en el año de 1972 se observa una baja tanto en el precio unitario como en las cifras totales, que se explica por una disminución en las importaciones que como dijimos se atribuye al conflicto con Honduras. En los demás años se nota una tendencia sostenida al alza, que se inicia con 54,8 millones de colones en 1973 hasta 182.3 millones al final de la serie. (Ver Cuadro N° 7 y Gráficas Nos. 8 y 8-A).

Debe aclararse que la mayor parte del crudo que ingresa al país, proviene de VENEZUELA que es miembro de la ORGANIZACION DE PAISES EXPORTADORES DE PETROLEO (OPEP), y por cierto, uno de los más agresivos en peopugnar el establecimiento de precios elevados.

También debe tomarse en cuenta que no todo el petróleo crudo tiene un precio uniforme, ya que existen variaciones, que dependen en gran medida del destino para el cual se importa y para lo que, según explicaciones de RASA, viene ya preparado.

En otras palabras, el crudo que se destina a gasolina tiene precio diferente al de los aceites pesados. É igual cosa sucede para los otros combustibles derivados.

Nunca se ha podido conocer con exactitud el mecanismo por medio del cual se fijan los precios del petróleo crudo que se importa, lo único que se sabe es que es un promedio de los precios que rigen en las Refinerías del Caribe. Sin embargo, se puede intuir que la fijación de precios tiene características monopólicas por un hecho no probado, pero obvio, que Compañías Transnacionales son propietarias o concesionarias de yacimientos petrolíferos, transportes, refinerías y cadenas de distribución.

CUADRO N° 7
IMPORTACIONES DE PETROLEO CRUDO
1971 - 1977

ANOS	Galones	Indice %	Colones	¢/gl.
1971	139.894.902	100.00	27.148.482.50	0.194
1972	139.031.424	99.38	26.266.026.00	0.188
1973	196.831.992	140.70	54.792.300.00	0.278
1974	182.720.874	130.61	130.196.020.00	0.713
1975	208.882.800	149.31	155.252.295.00	0.743
1976	213.977.736	152.96	161.410.590.00	0.754
1977	220.706.850	157.77	182.380.024.00	0.826
TOTAL	1.302.046.578		737.445.737.50	

FUENTE: RASA

MANO DE OBRA OCUPADA

La Refinería de Acajutla es una Planta bastante automatizada, razón por la cual ocupa, relativamente, poca mano de obra. Al visitarla, casi no se ve personal entre las instalaciones. Los empleados se ven inmediatamente en las oficinas administrativas y en las secciones de laboratorio. El total de personas directamente ocupadas es de 56, de las cuales 12 corresponden a la administración propiamente dicha y el resto a la planta y al laboratorio. El total de salarios que paga al año asciende a la suma de ¢ 936.000.00.

1- MANO DE OBRA SUBSIDIARIA

Se ha podido obtener información de la mano de obra empleada por las cuatro distribuidoras de productos de petróleo, en la siguiente forma:

COMPANIAS	PERSONAS OCUPADAS	SALARIOS/ANO	<u>SALARIO MENSUAL PROMEDIO</u>
ESSO	117	¢1,680.000.00	¢1,196.58
SHELL	75	1,128.000.00	1,253.33
TEXACO	54	738.000.00	1,138.89
CHEVRON	<u>45</u>	<u>886.800.00</u>	<u>1,642.22</u>
T O T A L	<u>291</u>	<u>¢4,432.800.00</u>	

También consideramos como mano de obra subsidiaria la empleada en las estaciones de gasolina, en todo el territorio nacional. Existen en el país - 247 estaciones de gasolina, comúnmente llamadas --- GASOLINERAS, que clasifican, atendiendo el volumen de productos de petróleo que venden mensualmente. - En este sentido, el 25% son consideradas como grandes, es decir, 62 que venden arriba de 40.000 galones de ambas gasolinas y diesel, por mes; el 40% - son medianas o sea 99, que venden entre 20.000 y -- 40.000 galones de los 3 productos antes mencionados y el número de estaciones pequeñas es de 86, equivalente al 35% del total con un volumen de ventas de menos de 20.000 galones de producto.

Se considera que cada gasolinera da ocupación a 6 personas en promedio, con un salario anual, también promedio de ¢ 3,600.00 per cápita; es decir -- que los salarios de las 247 gasolineras alcanzan un total de ¢ 5,335.200.00.

Así mismo se estima como mano de obra subsidiaria, la correspondiente a transportes de combustibles en general que realizan contratistas particulares y que, como es natural, es bien difícil determinar el número de personas ocupadas en este renglón. Sin embargo, aproximadamente, las compañías petróleo

nas pagan por estos servicios al año, la cantidad de ¢ 4,764.000.00, Así:

TEXACO	¢ 1,400.000.00
SHELL	1,900.000.00
CHEVRON	842.000.00
ESSO	622.000.00

FUENTE: COMPANIAS CITADAS.-

EFFECTOS EN LA BALANZA DE PAGOS

Para analizar los efectos del encarecimiento del petróleo en nuestra balanza de pagos, es necesario hacer notar que el problema del petróleo no fué un problema aislado, sino parte de una anormal situación económica mundial. Este fenómeno se venía gestando desde los años 65-67, cuando apareció la inflación en los países industrializados y que éstos no la querían aceptar, luego vino la guerra de Viet-Nam; que complicó la situación para los Estados Unidos, ya que este país con grandes activos externos, se convirtió en deficitario; situación que unida a la inflación le colocó en una desventaja comercial con otros países, especialmente Japón y Alemania, que compitieron en el comercio internacional con precios más bajos.

Posteriormente a estos trastornos surgió el desorden del sistema monetario internacional, que trajo como consecuencia las dos devaluaciones del dólar, ocurridas en los años de 1971 y 1972.

A raíz del desquiciamiento del sistema monetario internacional, hubo un intento de reorganizarlo en el año de 1973, pero desafortunadamente en

ese mismo año ocurrió la guerra de los 6 días en el Medio Oriente, que trajo como consecuencia, -- entre otras, el embargo petrolero primero y el aumento en los precios del petróleo después. Resumiendo, podemos decir que el alza de los precios - del petróleo ocurrida en el último trimestre del - año de 1973, surgió dentro de un marco general de problemas tales como la devaluación del dólar, que llevó al desorden monetario internacional, la in-flación en los países industrializados y como corolario, en ese mismo año de 1973 hubo una mala cosecha de alimentos y una escasez mundial de materias primas.

Todo esto planteó para las economías del mundo, y nuestro país no es una excepción, una serie de - problemas al tener que ajustarse a niveles más al-tos de inflación, a la pérdida del poder adquisitivo de sus monedas, y al encarecimiento mismo del petróleo. Desafortunadamente no podemos separar los efectos de una á otra causa, porque no existe en - el país un modelo económetrico para hacerlo y poder cuantificar la incidencia de cada variable en nuestra economía.

BALANZA COMERCIAL

Si analizamos nuestra balanza comercial de los años 1968 a 1977, en el cuadro que sigue, (N° 8) - vemos como los saldos hasta 1973, que se pueden considerar normales, durante 1974 y 1975 alcanzan déficits que jamás se habían tenido. Indudablemente, que aunque no se puede afirmar que esos déficit comerciales sean un producto exclusivo del encarecimiento del petróleo, algo ha tenido que ver este mineral.

En los años siguientes la Balanza Comercial se recupera y arroja saldos positivos, que podemos -- atribuirlos al incremento de los precios de los -- productos tradicionales de exportación, restable-- ciéndose en esa forma el equilibrio de la economía, pues no obstante que básicamente los precios del café, el azúcar y el algodón, en particular, están -- más que todo determinados por cuestiones de oferta mundial; la reacción que provocó el encarecimiento del petróleo produjo también a la larga el encarecimiento de los productos agrícolas.

BALANZA DE

(Millones)

	1968	1969	1970	1971
<u>CUENTA CORRIENTE</u>				
1. Exportaciones (FOB)	529.3	505.2	590.5	608.0
2. Oro no monetario	-.-	1.4	- 1.4	- 1.1
3. Importaciones (CIF)	540.6	527.8	533.9	618.5
<u>SALDO BALANZA COMERCIAL</u>	<u>-11.3</u>	<u>-24.0</u>	<u>+ 55.2</u>	<u>- 11.6</u>
4. <u>Servicios Netos</u>	<u>-47.3</u>	<u>-59.4</u>	<u>- 68.8</u>	<u>67.3</u>
<u>Ingresos</u>	<u>63.8</u>	<u>61.0</u>	<u>61.0</u>	<u>68.3</u>
Transportes	5.2	5.3	3.8	4.5
Viajes	24.7	20.3	21.2	25.1
Renta de Inversiones	6.3	6.9	8.7	7.7
Otros	27.6	28.4	27.3	31.0
<u>Egresos</u>	<u>111.1</u>	<u>120.4</u>	<u>129.8</u>	<u>135.6</u>
Transportes	12.4	12.8	17.1	17.5
Viajes	41.3	46.3	51.1	50.9
Renta de Inversiones	26.7	28.1	30.8	33.3
Otros	30.7	33.2	30.8	33.8
5. <u>Donaciones (Netas)</u>	<u>20.9</u>	<u>33.8</u>	<u>35.7</u>	<u>43.2</u>
<u>Ingresos</u>	<u>27.4</u>	<u>39.4</u>	<u>40.8</u>	<u>50.4</u>
<u>Egresos</u>	<u>6.5</u>	<u>5.6</u>	<u>5.1</u>	<u>7.2</u>
<u>SALDO EN CUENTA CORRIENTE</u>	<u>- 37.7</u>	<u>- 49.5</u>	<u>+ 22.1</u>	<u>- 35.7</u>
<u>CUENTA DE CAPITAL</u>				
6. Capital Oficial	4.4	5.1	4.4	4.6
Retiros	16.6	19.0	17.8	20.8
Amortizaciones	- 12.2	-13.9	- 13.4	16.2
7. Capital Privado(1) (Neto)	31.8	21.1	- 16.6	7.5
8. Capital Bancario (Neto)	15.1	29.6	8.9	23.5
Mediano y Largo Plazo	9.1	20.5	- 2.7	6.1
Otros (Neto)	6.0	9.1	11.6	17.4
<u>SALDO EN CUENTA CAPITAL</u>	<u>51.3</u>	<u>55.8</u>	<u>- 3.3</u>	<u>35.6</u>
9. Cambio en las Reservas Internacionales Netas	13.6	6.3	18.8	- 0.1

(1) Incluye errores y omisiones.

OS GLOBAL

Colonos)

1972	1973	1974	1975	1976	1977	1/
54.3	896.0	1.156.4	1.328.6	1.858.2	2.430.9	
1.0	- 5.4	1.6	3.0	2.2	- 1.3	
95.7	934.7	1.409.2	1.495.1	1.848.3	2.323.9	
58.1	- 33.3	- 251.2	- 163.5	12.1	106.9	
56.9	-104.8	- 133.5	- 136.7	- 101.7	- 181.8	
94.2	110.3	135.1	167.1	259.9	244.0	
21.5	26.7	30.3	32.9	32.1	33.3	
27.2	26.7	38.6	46.0	52.5	57.5	
6.7	8.7	9.6	13.4	65.7	44.1	
38.8	48.2	56.6	74.8	109.6	109.1	
51.1	215.1	268.6	303.8	361.6	425.8	
18.2	21.9	27.4	32.9	39.6	45.0	
51.0	87.9	91.9	84.6	108.2	144.8	
34.1	41.5	62.3	85.6	101.0	109.4	
47.8	63.8	87.0	100.7	112.8	126.6	
30.3	34.0	45.8	70.8	74.8	97.5	
37.6	45.2	59.1	85.7	97.1	122.7	
7.3	11.2	13.3	14.9	22.3	25.2	
31.5	-104.1	- 338.9	- 229.4	- 14.8	22.6	
29.2	36.5	104.3	180.2	99.5	- 16.1	
58.0	64.0	123.7	225.2	122.5	123.2	
28.8	- 27.5	19.4	45.0	23.0	-139.3	
21.8	28.1	112.1	160.2	123.3	31.0	
2.5	- 11.1	195.5	9.4	- 19.3	- 37.1	
2.7	-.-	204.3	14.1	- 23.1	- 36.6	
9.8	11.1	- 8.7	- 4.7	3.8	- 0.5	
9.9	53.5	411.9	349.8	203.5	- 22.2	
1.4	-50.6	73.0	120.4	188.7	0.4	

CUADI

BALANZA COMERCIAL

(En millones)

	1968	1969	1970	1971
Mercadería (FOB)	33.6	22.9	103.8	44.6
Exportaciones	529.2	505.2	590.5	608.0
Importaciones	495.6	482.3	486.7	563.4

FLETES Y SEGUROS SOBRE

- Valor en Millones de Colonas y

Valor	¢ 45.0	46.8	48.6	56.3
Volumen	1.277.956	1.137.019	869.313	1.268.021
Valor Unitario Por Tonelada Métrica	¢ 35.21	41.16	55.91	44.40

p: Cifras provisionales

Fuente: Revista ECR

EL SALVADOR

(Colones)

	1973	1974	1975	1976	1977
9	52.1	- 146.6	- 43.5	151.5	283.4
3	901.4	1.157.8	1.331.6	1.860.4	2.430.9
4	849.3	1.304.4	1.375.1	1.709.9	2.147.5

REACCIONES

uran en Miles de Kilogramos

9	85.1	104.1	120.0	139.4	176.6
369	1.611.929	1.513.174	1.405.693	1.619.153	2.186.771
0	52.79	68.80	85.37	86.15	80.76

PARTIDAS DE FLETES

Para hacer un análisis de las partidas de fletes, usaremos el cuadro, N° 9 que se refiere a la misma serie, de la Balanza Comercial; que como podrá observarse, contiene fletes y seguros, pues no se dispone de una partida exclusiva de fletes.

Para analizar la partida de fletes y seguros - hemos hecho un ejercicio con números gruesos, que consiste en dividir la diferencia del valor CIF y FOB entre el volumen y tenemos el valor unitario -- por tonelada métrica.

Como consideramos que el valor de los seguros y otros gastos no tienen relación con el encarecimiento del petróleo, ya que han seguido más o menos una tendencia normal, el incremento de los años 74 en adelante lo podemos atribuir casi exclusivamente al aumento en los fletes.

En el año de 1970 se observa un costo por tonelada anormalmente alto, el cual puede atribuirse a que se importaron muchos artículos por vía aérea, - debido a las dificultades que ocasionó el cierre de la Carretera Panamericana por Honduras. Igual cosa sucede en el año de 1977, en que a pesar de la ten-

dencia al alza, se observa un ligero descenso en el precio por tonelada métrica, que se explica por un mayor volúmen de importaciones del área Centroamericana, cuyo costo de transporte es menor que los de países lejanos.

Concluyendo, podemos afirmar que como consecuencia del aumento en los precios del petróleo, a partir de 1974 hubo un incremento sustancial en las -- tarifas de fletes y la tendencia es hacia el alza, lo cual debe hacer pensar seriamente a los países -- en desarrollo a defenderse, talvéz-asociándose para la creación de compañías de transporte.

INGRESOS DE INVERSIONES

Consideraremos que el ingreso o salida de inver-siones extrajeras al país, no tiene mayor relación con el alza en los precios del petróleo, ya que son otros los factores que inciden en los movimientos de capital privado con fines de inversión.

El primero de estos factores y creemos que es el más importante es la estabilidad política; además, se puede señalar la tasa de rentabilidad, el valor de la mano de obra, la proximidad de materias primas y la de los mercados. Todos estos elementos que hemos detallado hacen posible que las indus-
trias, por ejemplo, puedan producir a más bajo costo y competir en los mercados regionales e internacionales en condiciones ventajosas.

Tenemos otra variable que el inversionista extranjero considera de vital importancia y es la posibilidad de conseguir financiamiento interno. En el caso particular nuestro, esta posibilidad es bien remota, prácticamente no hay.

Como un ejemplo de lo aseverado antes, en el sentido de que los altos precios del petróleo en muy poco o en nada influyen en el ingreso de inver-siones, en el cuadro siguiente, detallamos el ingre-

so neto de la Inversión Directa Extranjera en El -
Salvador.

CUADRO N° 10

INVERSION: DIRECTA EXTRANJERA EN EL SALVADOR

<u>AÑO</u>	<u>MILLONES DE COLONES</u>
1971	4.7
1972	6.2
1973	4.4
1974	9.0
1975	8.4
1976	11.4
1977	14.1
1978	10.1

FUENTE: MINISTERIO DE ECONOMIA

Como puede apreciarse, el ingreso de inversiones extranjeras no tiene una tendencia que se pueda atribuir a la marcha general de la economía, es decir, que muestra un comportamiento errático que refleja la inestabilidad política que ha sufrido el país en la presente década.

CUENTA DE CAPITAL

La cuenta de capital no tiene relación directa con el precio de un producto en especial, lo que sí es cierto es que el saldo de la cuenta corriente de termina las necesidades financieras de un país, y - que, para mantener su balanza de pagos en equili- - brio debe ingresar capitales del exterior, exacta- - mente por la misma cantidad del déficit que tenga - en la cuenta corriente.

Si además de mantener el equilibrio de su balan- za de pagos, el país quiere un incremento de las re- servas internacionales, lógicamente tiene que ingre- sar mayor cantidad de capitales. Por ejemplo, en el Cuadro N° 8, en el año de 1968, con un déficit - de 37.7 millones de colones, ingresaron 51.3 millo- nes, los cuales permitieron cubrir el déficit y, - además, aumentar las reservas en 13.6 millones de colones.

Lo que se quiere hacer notar con el ejemplo an- terior, es que si el ingreso de capitales del exte- rior es mayor que el déficit de la cuenta corrien- te, habrá un aumento en las reservas internaciona- les y si ocurre lo contrario, hay una pérdida de - - las mismas.

Como puede observarse, la balanza de pagos más equilibrada que tenemos en el período comentado es la de 1971, porque contra un déficit de 35.7 millones de colones, ingresaron capitales por 35.6 millones y entonces el país cubrió la pérdida con -- una reducción de reservas de 100.000 Colones.

Como dijimos antes, la cuenta capital en cierta manera no tiene nada que ver con el comportamiento de un producto en particular; sí tiene mucho que ver con el comportamiento global de las transacciones corrientes.

En la cuenta capital bien vale la pena hacer no tar algunas diferencias entre el Capital Oficial, - el Capital Privado y el Capital Bancario.

El Capital Oficial no tiene que ver con el comportamiento de la cuenta corriente. Este ingresa - en función de los proyectos de inversión del Gobierno Central y de las Instituciones Oficiales Autónomas, los cuales si son considerados buenos para el desarrollo económico y social del país y significan mayor capacidad futura de pago, son apoyados con fa cilidad por las instituciones financieras internacionales. Por ejemplo, si el Gobierno planea construir una Presa Hidroeléctrica y desea financiarla

con capital externo, es lógico que un proyecto de esa naturaleza tenga aceptación no solo de las instituciones financieras internacionales tales como el BIRF, BID, etc., sino que también de la banca privada extranjera. Pero si en cambio, solicita préstamos para proyectos descabellados, digamos la construcción de hoteles de 500 habitaciones, entonces le objetarán que el flujo de turismo es insuficiente para que esos hoteles sean rentables y le negarán el financiamiento.

El Capital Privado, por su propia naturaleza, entra o sale del país en función de los intereses privados. Por eso es que tanto al Capital Oficial como al Capital Privado se les llama, en la jerga de balanza de pagos, Capitales Autónomos; en otras palabras, para el Banco Central, que es la autoridad encargada de mantener el equilibrio de la balanza de pagos, los movimientos de Capitales Oficial y Privado son autónomos porque se mueve de acuerdo a sus intereses particulares.

Cuando el Banco Central desea estimular un mayor ingreso de Capitales Privados, generalmente lo que hace es reducir la oferta interna de créditos, a fin de obligar a los inversionistas privados a buscar el financiamiento en el exterior. Mediante

esta política, los sectores privados contribuyen -- temporalmente al equilibrio de la balanza de pagos, pero es claro que su aporte no es previsible, por -- cuanto que el Banco Central no tiene control alguno en las decisiones privadas sobre esas operaciones, es decir, que el resultado final de la política de endeudamiento externo del sector privado, sigue --- siendo una variable autónoma dentro de la política general de Balanza de Pagos.

Al Capital Bancario se le llama capital compensatorio, porque su función es el mantenimiento del equilibrio de la balanza de pagos. Cuando la situación de la Cuenta Corriente es deficitaria y el ingreso del capital autónomo no es suficiente para cubrir el déficit, es el Capital Bancario el que -- debe cubrir el faltante y al contrario, cuando el ingreso de divisas excede las necesidades de la -- Cuenta Corriente, el sistema bancario se encarga de absorber cualquier remanente que exista y colocarlo en los mercados monetarios internacionales a plazos prudentes, para poder disponer de él en el momento preciso.

De acuerdo con la legislación monetaria vigente, los bancos comerciales é Hipotecario no pueden contratar deudas externas a mediano y largo plazo, lo

cual significa que los movimientos de capital bancario de esos plazos que aparecen en el Cuadro N° 8, son del Banco Central de Reserva, que normalmente - contrata préstamos externos para satisfacer las necesidades de financiamiento de mediano plazo, porque de acuerdo con su Ley de Creación, con recursos propios solo puede operar a corto plazo, pero con recursos externos si puede conceder créditos al mismo plazo que los haya obtenido.

En este sentido, es claro que el ingreso de capital bancario en 1974 es totalmente anormal, casi diez veces mayor que el correspondiente a 1969, año del conflicto con Honduras. En otras palabras, el encarecimiento del petróleo obligó al Banco Central a un endeudamiento sin precedentes, que solo pudo comenzar a pagar en 1976; dicha operación, permite cuantificar parcialmente el impacto causado por la crisis del petróleo en la cuenta Capital de la Balanza de Pagos.

CAMBIOS EN LAS RESERVAS INTERNACIONALES

Si observamos el comportamiento de los cambios en las Reservas Internacionales Netas en el Cuadro N° 8, nos damos cuenta que los años 1974, 1975 y 1976 son los que aparecen con saldos positivos en la serie, no obstante que fué en 1974 que repercutió en nuestro país el alza de los precios del petróleo efectuada por la OPEP a fines de 1973. Sobre este fenómeno, debemos hacer notar que esto -- se debió a que en esos años ingresó una gran cantidad de divisas en las cuentas de Capital Privado y Capital Oficial, así como también en la Cuenta de Capital Bancario, lo que hizo posible equilibrar -- nuestra balanza de pagos y además contar con sustanciales reservas. Es digno de mencionar también, -- que en ese mismo período nuestros productos tradicionales de exportación alcanzaron niveles de precios considerables, y el capital oficial también -- ingresó fuertes sumas de divisas, para obras de desarrollo tales como la Presa Hidroeléctrica del Cerro Grande y la Terminal Aérea "Cuscatlán". Todo esto hizo posible que con el aumento en los precios del petróleo, el impacto en nuestra balanza de pagos no se sintiera con una mayor intensidad.

En los próximos años es impredecible la situación que nos espera, pues el panorama del petróleo es bien sombrío y los precios de los productos agrícolas que exportamos han sufrido un deterioro considerable.

CAPITULO IV

CONSUMO DE PRODUCTOS DE PETROLEO.

En este capítulo se analiza el consumo de productos derivados del petróleo: GASOLINA EXTRA, GASOLINA REGULAR, ACEITE DIESEL, FUEL-OIL, KEROSINA Y GAS PROPANO, en una serie que corresponde al período de 1971 a 1977 (no se pudo obtener información de años anteriores), la cual se caracteriza por un crecimiento casi general con excepción de los años 1973/1974, en que por el aumento en los precios del crudo hubo una contracción, recuperándose en los años siguientes.

Las cifras relativas al consumo, no coinciden a las de la producción, el cual es consumido en períodos posteriores. Sin embargo, creemos que la serie, objeto de este análisis, es suficiente para -- ver la tendencia y hacer un pronóstico de lo que -- puede suceder en los próximos años.

GASOLINA ESPECIAL

El comportamiento del consumo de gasolina especial tiene una tendencia mucho más suave que la producción (gráficos 1 y 9) y como nos hemos referido, se debe a que la producción de un año no se consume en un cien por ciento ese mismo año. Podemos observar en el señalado gráfico N° 9, que el ajuste de la línea de regresión es bastante perfecta, con excepción del año 1974 en donde el aumento de los precios de crudo en 1973, determina una contracción en el siguiente año.

Por otra parte, si observamos la gráfica N° 9-A, correspondiente a los precios que los consumidores pagaron por el susodicho combustible, concluiremos que a pesar de la tendencia suave, del consumo en galones, el comportamiento de la tendencia del gráfico 9-A es totalmente distinto al aludido y más bien se comporta como una línea de exponencias y no como una recta, tal como lo hemos hecho, creemos que hay razones muy especiales que explican este fenómeno: suposición de que la gasolina de mayor octanaje da un mayor rendimiento; recomendación de las casas distribuido--

ras de automóviles, o simplemente hábitos de los con
sumidores sin importarles el precio. Todo ello indu
ce al consumidor a aceptar y acomodarse a los nuevos
precios de este derivado.

CUADRO N° 11
CONSUMO DE GASOLINA ESPECIAL

AÑOS	Galones	Indice %	Colones	¢/gl.
1971	17.389.216	100.00	5.665.280.00	0.326
1972	20.956.782	120.52	7.328.695.00	0.350
1973	23.288.328	133.92	10.681.305.00	0.459
1974	21.069.468	121.16	19.466.612.50	0.924
1975	25.108.272	144.39	23.333.062.50	0.929
1976	29.523.354	169.78	30.013.870.00	1.017
1977	33.832.932	194.56	37.902.812.50	1.120
TOTALES	171.468.352		134.391.637.50	

FUENTE: RASA

GASOLINA REGULAR

En términos generales podemos decir que el consumo de gasolina regular ha sido relativamente estable durante todo el período (1971-1977) y las tendencias de la producción y el consumo presentan gran similitud (Gráficas Nos. 2 y 10), a pesar de que los precios por galón del año 1974 en adelante han aumentado en forma considerable. El aumento durante todo el período, fue de aproximadamente un millón de galones que si tomamos en cuenta factores como el aumento de vehículos automotores, para señalar uno solo, el incremento en la serie es insignificante.

La tendencia del consumo de gasolina regular es estable, no así los valores en colones que como podemos ver en las gráficas Nos. 10 y 10-A, nos demuestran que en la primer gráfica tenemos una línea suave y en la segunda (10-A) a partir de 1973, un cambio abrupto, consecuencia de los aumentos de los precios del petróleo.

CUADRO N° 12
CONSUMO DE GASOLINA REGULAR
1971 - 1977

ANOS	Galones	Indice %	Colones	¢/gl.
1971	16.285.164	100.00	4.473.982.00	0.275
1972	16.293.648	100.05	4.903.345.00	0.301
1973	15.663.018	96.18	6.597.427.50	0.421
1974	16.907.100	103.82	14.801.047.50	0.875
1975	16.166.010	99.27	14.275.822.50	0.885
1976	16.479.715	101.19	15.650.707.50	0.950
1977	17.253.600	105.95	18.042.827.50	1.046
TOTALES	115.048.255		78.745.159.50	

FUENTE: RASA

de mercado; también el uso que se está haciendo en la industria y el reciente empleo de automoviles a base del combustible señalado. (obsérvese los Gráficos Nos. 12 y 12-A).

ACEITE DIESEL

Como se dijo anteriormente, el aceite diesel es un producto de un gran valor estratégico, ya que es absolutamente indispensable para la industria y el transporte y en un futuro cercano también para los automovilistas, pues debido a los altos precios de las gasolinas hay cierta inclinación hacia los vehículos pequeños de pasajeros accionados por este combustible.

El consumo de aceite diesel durante el período que se analiza, ha sido de un constante aumento que no ha variado a pesar de los cambios en los precios con tendencia alcista.

En cuanto a los valores, la tendencia es creciente con ligeras fluctuaciones (Gráfica 12-A) y podemos asegurar que el ajuste con la línea de regresión es buena. No obstante, a pesar de que la industria del transporte colectivo está subsidiada por el Estado, lo cual nos llevaría a suponer una tendencia suave por la importancia del referido transporte en el consumo total, lo más probable es que, como hemos dicho al principio, el transporte de carga está reemplazando a la gasolina por el diesel por ser más barato, aún adquiriéndolo a precios

CUADRO N° 13
CONSUMO DE DIESEL
1971 - 1977

ANOS	Galones	Indice %	Colones	¢/gl.
1971	37.226.868	100.00	10.874.502.50	0.292
1972	41.359.920	111.10	12.335.707.50	0.298
1973	50.544.942	125.78	19.671.560.00	0.389
1974	51.323.454	137.87	45.450.677.50	0.886
1975	63.851.928	171.52	56.064.327.50	0.878
1976	61.696.194	165.73	58.155.725.00	0.943
1977	68.573.862	184.21	69.567.215.00	1.014
TOTALES	374.577.168		272.119.715.00	

FUENTE: RASA

Bℓ = 42 gl.

FUEL OIL

El consumo de Fuel Oil es superior hasta el final del período que el diesel y su tendencia es en forma ascendente, a través de todos los años de la serie, con excepción del período 1973/1974, que hubo un leve descenso, pero siempre superior al año 1971 que es el que arroja el consumo más bajo. Las gráficas 13 y 13-A nos demuestran esa tendencia que hemos mencionado.

La razón del aumento en el consumo del fuel oil es bien significativa, ya que su uso es exclusivamente para la industria, y esto nos demuestra el incremento que esta actividad ha tenido en la serie, lo cual es bien alentador.

En cuanto a su valor en colones podemos decir con el cuadro N° 14 y las gráficas ya mencionadas, que fue a partir del año 1973, que se incrementó en forma considerable, como los otros combustibles afectados por el aumento en los precios del petróleo.

CUADRO N° 14
CONSUMO DE FUEL OIL
1971 - 1977

Años	Galones	Indice %	Colones	¢/gl.
1971	39.321.576	100.00	6.082.012.50	0.155
1972	56.930.286	144.78	8.625.617.50	0.152
1973	62.013.252	157.71	11.711.995.00	0.189
1974	60.545.058	153.97	34.951.642.50	0.577
1975	68.660.592	174.61	44.477.030.00	0.648
1976	73.664.388	187.34	47.734.357.50	0.648
1977	80.069.262	203.63	61.768.280.00	0.771
TOTALES	441.204.414		215.350.935.00	

FUENTE: RASA

KEROSINA

La Kerosina decíamos que tiene un consumo bien limitado, y a medida que se intensifique la electrificación rural su consumo será menor y el uso posiblemente se circunscriba a un artículo para limpieza.

Es bien interesante analizar la tendencia del consumo de la kerosina, ya que en la serie casi se ha mantenido en su galonaje en forma constante sin mayores oscilaciones, pero en cuanto a su valor en colones a partir de 1973 se nota un alza bastante pronunciada que no obstante lo estable del consumo, los precios subieron considerablemente, por el fenómeno mencionado en el análisis del consumo de los otros combustibles. (Ver Cuadro N° 15 y Gráficas Nos. 14 y 14-A).

Sin embargo, la información que se presenta podemos considerarla como la de uso doméstico y lo más probable es que tanto la producción como el consumo sean totalmente diferentes a los presentados y la razón es porque el consumo de los aviones a turbinas (tipo jet) no se ha considerado por el hermetismo en la información.

CUADRO N° 15
CONSUMO DE KEROSINA
1971 - 1977

Años	Galones	Indice %	Colones	¢/gl.
1971	15.000.888	100.00	4.704.312.50	0.314
1972	15.347.136	102.31	4.899.122.50	0.319
1973	16.728.138	111.51	7.189.382.50	0.430
1974	14.466.942	96.44	13.828.220.00	0.956
1975	14.428.302	96.18	13.754.267.50	0.933
1976	15.569.610	103.79	15.604.540.00	1.002
1977	15.595.776	103.97	16.367.305.00	1.049
TOTALES	107.136.792		76.347.150.00	

FUENTE: RASA

GAS PROPANO

El consumo de gas propano tiene una tendencia de aumento en la serie, con excepción del año 1974, que bajó en una forma bien sensible. Esta tendencia tiene su razón y es que este combustible además de utilizarse para cocinas de tipo comercial, también nos atreveríamos a decir, que en donde más se usa es en las cocinas familiares.

Con el aumento de los precios en el período de 1973/1974, hubo una especie de contracción en el consumo, pero poco a poco, posiblemente los presupuestos hogareños se fueron ajustando a los nuevos precios.

En concreto, creemos que la tendencia es de aumento en el consumo del gas propano, pues a medida que el fluido eléctrico suba de precio, aquél se volverá de consumo popular, pues siempre resultará más económico, además de la practicidad en su uso. (Ver Cuadro N° 16 y Gráficas Nos. 15 y 15-A).

CUADRO N° 16
CONSUMO DE GAS PROPANO
1971-1977

Años	Galones	Indice %	Colones	¢/gl.
1971	7.211.904	100.00	2.750.512.50	0.379
1972	8.353.716	115.83	2.361.537.50	0.283
1973	9.166.290	127.10	2.803.942.50	0.306
1974	7.400.526	102.62	6.470.282.50	0.874
1975	9.050.244	125.49	8.494.265.00	0.939
1976	10.629.738	147.39	10.156.872.50	0.956
1977	11.072.040	153.52	10.561.177.50	0.954
TOTALES	62.884.458		43.578.590.00	

FUENTE: RASA

CAPITULO V

POLITICAS DE PRECIO DE LOS PRODUCTOS DE PETROLEO

A - Antecedentes de la Regulación de Precios

La regulación de los precios máximos de ventas de bienes y precios en El Salvador, es relativamente reciente. Antes de 1973, solamente se habían fijado precios a las llantas marca Ginsa y Firestone y a las medicinas. Las primeras, en virtud de políticas relacionadas con la Integración Económica Centroamericana y las segundas con base en la Ley Reguladora del Comercio de Medicamentos, promulgada por Decreto Legislativo N° 372 de fecha 3 de Septiembre de 1963. (D.O. N° 168, Tomo 200 del 10 de Septiembre del mismo año. Reformas posteriores).

En el año de 1973, debido a una grave escasez de granos básicos y con el fin de evitar el abuso en su comercialización, la Asamblea Legislativa emitió la Ley Reguladora de los Precios de los Artículos de Uso o Consumo Interno. (D.L. N° 306 del 5 de Abril de 1973, D.O. 68, Tomo 239 del mismo año).

Este Decreto fue prorrogado hasta que se promulgó la actual Ley de Comercialización y Regulación

de Precios (D.O. N° 197, Tomo 241 del 23 de Octubre de 1973).

La primera Ley Reguladora, permitió fijar precios máximos de venta al maíz, al arroz y a los frijoles, los cuales estuvieron vigentes por muy corto tiempo.

La Ley de Comercialización y Regulación de Precios se aplica actualmente, facultando al Ministerio de Economía para que establezca precios máximos de venta de los artículos de uso o consumo interno y de los servicios; y para que dicte las medidas necesarias tendientes a controlar el acaparamiento y la escasez de bienes; para regular las importaciones y exportaciones de productos, con el objeto de mantener un suministro interno adecuado.

Esta Ley no señala procedimientos para fijar precios, ni tampoco estatuye políticas ni mecanismos de observancia obligatoria en la aplicación de los controles de precios, pero el Ministerio de Economía, empíricamente se ha ceñido a lineamientos que garanticen un mínimo de justicia, a saber: *

*Fuente, Ministerio de Economía

- 1- Sujeta a control de precios el menor número posible de productos, de preferencia artículos de consumo popular o estratégicos para la producción de bienes finales.
- 2- El elemento predominante para la fijación de precios es el costo del artículo.
- 3- Se procura que los aumentos en salarios y prestaciones decretados por el Gobierno, no influyan en incrementos de precios al consumidor final.
- 4- Aquellos incrementos en los costos que razonablemente pueden ser absorbidos por los productores o importadores, no entran en la composición del precio final.
- 5- Los aumentos de precios externos de las materias primas, artículos semielaborados o finales, importados, tienen que reflejarse necesariamente en los precios de los bienes producidos internamente, tomándose en cuenta tal aumento en proporción similar en el costo del artículo.
- 6- Debe asignarse como utilidad del productor y del intermediario, un porcentaje razonable --

entendiéndose esto último, como un poco --
arriba de la tasa de interés bancario co--
rriente.

7- También se fijan utilidades tales que la -
rentabilidad de las empresas, se relacione
con la masa patrimonial y que los estimule
a seguir produciendo.

B- Mecánica Gubernamental para fijar los Precios
de los Productos de Petróleo

El Cuadro N° 17 muestra un historial de los --
Precios al consumidor de los principales com--
bustibles derivados del petróleo, desde el año
1968 hasta 1977, que son los vigentes. Puede
observarse el tremendo aumento que están sopor--
tando los consumidores, aún cuando el del acei--
te diesel se ha mantenido inalterable desde --
1974, dicho sea de paso, en forma artificial. -
La gasolina especial, la regular, el aceite die--
sel y la kerosina han doblado su precio, el ---
fuel oil, lo ha triplicado.

En cuanto a la mecánica de fijación de precios,
o el método si se quiere, debemos tomar en cuen--
ta dos aspectos: El primero se refiere a los --
rubros que entran para llegar al precio del pro

ducto puesto en RASA, es decir, el que ellos fijan para la venta a sus distribuidores Shell, Esso, Chevron y Texaco.

El segundo aspecto es el de precios al público, tomando en cuenta los márgenes de utilidad para las Compañías Distribuidoras, para las gasolineras, los impuestos fiscales, transporte y compensaciones por ganancias no obtenidas por las Compañías Petroleras.

CUADRO N° 17

PRECIOS HISTORICOS DE PRODUCTOS DE PETROLEO

Precio al Consumidor por galones -1968-1977

Producto	Julio 1968	Dic. 1972	Sept. 1973	Enero 1974	Abril 1974	Junio 1974	Oct. 1974	Nov. 1975	Marzo 1977	Increment. %
Gasolina Especial	¢ 1.29	1.39	1.50	1.82	2.50	2.47	2.12	2.28	2.58	200.00
Gasolina Regular	¢ 1.20	1.30	1.41	1.69	2.37	2.33	1.98	2.15	2.44	203.33
Diesel	¢ 0.59	0.59	0.70	0.97	1.21	1.20	1.20	1.20	1.20	203.39
Fuel Oil	¢ --	--	0.27	0.46	0.66	0.66	0.69	0.71	0.8563*	317.15
Kerosina	¢ --	--	0.59	0.90	1.23	1.23	1.15	1.20	1.25	211.86

Fuente: Acuerdos del Ministerio de Economía

* Precio puesto en RASA.

Los precios a las compañías petroleras que operan en el país, son impuestos por la Refinería de Acajutla, y son el resultado de los rubros que aparecen en Cuadro N° 18. El primero de esos rubros, el conocido como Fob Caribe, es el precio promedio de las Refinerías del Caribe.

CUADRO N° 18
PRECIOS DE PRODUCTOS DE PETROLEO EFECTIVOS AGOSTO DE
1973, POR GALON Y US. \$.0

RUBROS	P R O D U C T O S				
	95 oct.	87 oct.	Diesel	F. Oil	Kerosina
	G A S O L I N A S				
Fob Caribe	17.2000	15.8000	13.9000	2.5500	14.3000
Flete	1.3657	1.3421	1.5300	0.7290	1.4513
Seguro	0.0186	0.0172	0.0154	0.0033	0.0158
Evaporac.	0.0929	0.0858	0.0618	0.0082	0.0788
Gananc. Rasa	1.1500	1.2500	0.7500	0.0200	1.2500
Com. Banc.	0.0598	0.0555	0.0488	0.0099	0.0513
Transf. Fond.	0.0246	0.0228	0.0201	0.0041	0.0211
Imp. Munic.	0.0127	0.0122	0.0140	0.0067	0.0134
Precio Clás.	20.0243	18.5856	16.3401	3.3312	17.1817

FUENTE: RASA

El Gobierno de la República, para fijar el precio final de los productos de petróleo al consumidor, parte del precio de Rasa a las compañías petroleras Shell, etc. y comprende items en la forma que muestra el cuadro siguiente:

CUADRO N° 19

PRECIO AL PUBLICO DE PRODUCTOS DE PETROLEO

¢/gl.

RUBROS	G A S O L I N A S			F. Oil	Kerosina
	95 oct.	87 oct.	Diesel		
Precio Rasa	1.0842	1.0127	1.0127	0.7798	1.0417
Imp. Gob.	0.6425	0.6425	0.0645	0.0177	- 0 -
Transporte	0.0456	0.0456	0.0456	- 0 -	0.0456
Margen Petr.	0.2361	0.1775	0.0449	0.0588	0.0409
Prec. a Gas	2.0084	1.8842	1.1677	0.8563	1.1282
Ganan. Gas	0.2750	0.2550	0.1850	- 0 -	0.1500
Precio Públ.	2.2834	2.1392	1.3527	0.8563	1.2782

FUENTE: Ministerio de Economía

NOTA : Los precios son en colones por galón

Los precios al público, mostrados en este cuadro (N° 19) no son los reales que paga el consumidor debido a ciertas manipulaciones que efectúan las autoridades del Ministerio de Economía, según se explicará adelante, pero antes conviene llamar la atención que, de todos los que participan en el negocio, es decir, RASA, Gobierno, Compañías Petroleras y estaciones de gasolina, quienes obtienen utilidades brutas mayores por galón, son sin lugar a dudas, en primer lugar, el Gobierno y en segundo las gasolineras. En efecto, el impuesto para ambas gasolinas es de ¢ 0.6425 que es superior a los márgenes asignados a petroleras y detallistas.

La Kerosina no paga impuestos y los correspondientes al Diesel y Fuel Oil, son mínimos. En cambio las utilidades de las gasolineras en kerosina (¢ 0.15) y Diesel (¢ 0.1850), son superiores a las asignadas a las petroleras y a los impuestos del Gobierno. La Kerosina no paga impuesto y el Fuel Oil no tiene cargo de transporte porque se vende puesto en RASA, aunque efectivamente es un costo para el consumidor, pero que depende de la distancia desde RASA al destino final y es negociado directamente entre el consumidor y el transportista.

Dijimos antes que los precios resultantes de los distintos componentes que muestra el Cuadro - N° 19, no son reales sino teóricos, por las siguientes razones:

- 1- Por lo general, se introduce un nuevo rubro que se denomina "compensación por pérdidas", que se aplica a favor de las Compañías Petroleras. Esto no es más que la resultante de calcular el precio real de cada producto en RASA que cambia cada mes, - comparado con el precio inicial de la misma empresa, por galón a los grandes distribuidores, multiplicado por el galonaje vendido en el respectivo mes. El cálculo se hace para todos los meses comprendidos entre dos fijaciones de precios consecutivos, por ejemplo: Si en el segundo mes de vigencia del precio oficial, en Rasa vale el galón de gasolina especial ¢ 1.0970 y se vendieron 1.000.000 de galones, siendo el precio inicial de ¢ 1.0842, la pérdida por galón es de ¢ 1.0970 menos ¢ 1.0842 igual a - ¢ 0.0128, que multiplicándolo por 1.000.000 de galones vendidos en el mes, da un monto de ¢ 12.800.- Estas operaciones se hacen

para todos los meses de un período y para ca
da producto. Si el período entre cambios --
oficiales de precios fuere de 10 meses, la -
pérdida total es la sumatoria de las pérdi-
das de todos los meses.

Suponiendo que en total, de todos los producto
s, las compañías hubiesen dejado de perci-
bir ₡ 1.200.000 colones, esta cantidad se di
vide entre el galonaje probable a vender -
de ambas gasolinas en un lapso de tiempo pru
dencial posterior a la nueva fijación de pre
cios y el resultado es el nuevo rubro llama-
do "Compensación por pérdidas", que se agre-
ga al diferencial a favor de las petroleras
en los precios de las gasolinas.

2- El precio del Diesel y del Fuel Oil

El aceite Diesel tiene dos precios al públi-
co: el primero es para usuarios en general,
y el segundo es para los empresarios de bu-
ses de pasajeros urbanos e interurbanos. -
Para aquellos el precio es de ₡ 1.20 el ga-
lón y para éstos, es de ₡ 1.00. Si observamos
el cuadro anterior N° 19, vemos que el
precio del Diesel fijado de petroleras a ga
solineras es de ₡ 1.1677, en el cual va in-

cluida su utilidad de ¢ 0.0449 por galón. - Esto significaría que las grandes compañías petroleras estarían vendiendo a pérdida, -- obligadas por los Decretos de fijación de precios que emite el Ministerio de Economía, situación que sería, además de injusta, completamente inaceptable para las empresas -- afectadas. Como los empresarios de buses, - si es que no tienen tanques privados, com-- pran su combustible en las estaciones de -- servicio, pagando el precio oficial de ---- ¢ 1.20 por galón, pero merced a un arreglo - con las petroleras, éstas devuelven cada mes, a dichos empresarios, el diferencial pagado en exceso, esto es, ¢ 0.20 por cada galón - comprado.

Este complicado proceso obliga al Ministerio de Economía, y a las petroleras, a llevar registros contables del diesel que cada transportista de buses compra mensualmente, a fin de hacer las devoluciones respectivas.

En cuanto a la pérdida posible por parte de las compañías distribuidoras, se evita calculando en el Ministerio de Economía el total

de pérdidas esperadas por venta de aceite diesel y agregándoselas al precio por galón de ambas clases de gasolinas, con lo cual la cantidad que paga el consumidor final de este producto es mucho mayor que el originalmente calculado, según muestra el cuadro anterior.

Con el consumo de Fuel Oil, que es indudablemente indispensable en los procesos productivos de la industria, también se hace algo similar a lo que ocurre con el diesel, esto es, se impide que suba su precio libremente y se le manipule de modo que sean las compañías petroleras quienes soporten los aumentos.

Estas maniobras que tienden a mantener precios especiales artificiales bajos para el diesel y el Fuel Oil, son completamente irracionales e injustas, puesto que obliga, vía precios, a los consumidores de gasolinas a subsidiar los precios a los aceites pesados. El automovilista corriente y todos los que operan motores a gasolina, están pagando parte del precio de diesel y fuel oil consumidos por el transporte, la industria y la ge-

neración eléctrica; en su mayor parte sin sa
berlo. Por otra parte, el mercado de combus-
tible está completamente distorcionado, pues
nadie paga el precio real por el producto --
que compra, ya que unos lo hacen en exceso -
(gasolinas) y otros en defecto (diesel y ---
Fuel Oil).

Lo mejor sería un mercado libre en el que ca
da usuario pague el precio real y no el ar--
tificial impuesto por el Gobierno. La solu-
ción dada por las autoridades es, sin lugar
a dudas, política pero no económica.

GASTO TOTAL Y SUS CONSECUENCIAS

El valor de las importaciones de petróleo cru-
do y otros derivados, durante un largo período que
va desde 1967 a 1977, se muestra en el Cuadro que
sigue:

CUADRO N° 20
 IMPORTACION DE PETROLEO CRUDO Y OTROS DERIVADOS
 En miles de Colones (1967-1977)

Año	Crudo	P R O D U C T O S				Total
		Gasol.	Kero.	Gas Diesel y Aceite	Otros Deriv.	
1967	22.347.0	704.0	559.0	145.0	3.489.0	27.244.0
1968	25.330.0	584.0	434.0	17.0	3.735.0	30.100.0
1969	16,459.0	970.0	296.0	16.0	3.595.0	21.327.0
1970	6.599.0	772.0	307.0	3.0	4.334.0	12.015.0
1971	27.193.0	1.003.0	--	--	3.810.0	32.006.0
1972	24.898.0	1.069.0	375.0	700.0	4.615.0	31.657.0
1973	46.847.0	840.0	693.0	168	5.097.0	53.645.0
1974	120.796.0	1.589.0	918.0	--	7.452.0	130.755.0
1975	115.333.0	1.903.0	904.0	--	7.312.0	125.452.0
1976	119.361.0	1.622.0	1.220.0	--	8.925.0	131.128.0
1977	176.030.0	2.097.0	1.156.0	1.0	12.028.0	191.312.0

FUENTE: BANCO CENTRAL DE RESERVA.

Como puede observarse, el valor de las importaciones ha ido en constante aumento; tanto en petróleo crudo, como en gasolina y otros derivados, elevándose de ¢ 27.244.000 en 1967 a ¢ 191.312.000, - en 1977.

El aumento porcentual es de 700% tomando 100% en el año base de 1977.

En el cuadro que sigue, veremos la relación entre los valores de las importaciones totales y las correspondientes a petróleo crudo y sus derivados.

CUADRO N° 21

VALOR DE IMPORTACIONES DE PETROLEO Y DERIVADOS
E IMPORTACIONES TOTALES DEL PAIS
(En miles de Colones 1967 - 1977)

ANOS	Petróleo y Derivados	Totales	%
1967	27.244.0	559.800.0	4.87
1968	30.100.0	540.660.0	5.57
1969	21.327.0	527.800.0	4.04
1970	12.015.0	533.900.0	2.25
1971	32.006.0	618.500.0	5.17
1972	31.657.0	695.200.0	4.55
1973	53.645.0	934.700.0	5.74
1974	130.755.0	1.409.200.0	9.28
1975	125.452.0	1.495.100.0	8.39
1976	131.128.0	1.848.300.0	7.09
1977	191.312.0	2.323.000.0	8.24

FUENTE: BANCO CENTRAL DE RESERVA

Lo primero que llama la atención en el cuadro precedente, es el impresionante aumento al valor de las importaciones en el período dado. En efecto, la comparación de los valores de los años extremos del período, da un incremento bruto de --- $\text{Q } 1.757.931.000$ equivalente al 414%, esto es que, en colones pagamos en 1977 más de cuatro veces a lo importado en 1967.

El aumento en el valor de las importaciones - totales que ha efectuado el país se debe indudablemente a muchos factores, entre los que merecen especial mención, los siguientes:

- 1- Aumento, casi general, de los bienes importados en volúmenes.
- 2- Aumento de precios, casi general, de los artículos y servicios importados, especialmente bienes de capital, artículos semielaborados y materias primas.

En este sentido, El Salvador y todos los países importadores de productos manufacturados, nada han podido hacer para defenderse contra los precios de bienes del exterior, simplemente han tenido que aceptarlos, de este modo, la inflación que han experimentado los países desarrollados, ya --

sea por los aumentos de los salarios o por otras causas, la han trasladado a los países de escaso desarrollo, importadores de sus productos. Esto significa que nuestra inflación es, en gran parte, importada. Para contrarrestar esta situación y equilibrar en lo posible nuestra balanza comercial y de pagos, sólo nos quedan estos caminos:

- a) aumentar nuestra producción exportable;
- b) abrir nuevos mercados;
- c) procurar precios justos y remunerativos para nuestras exportaciones;
- d) evitar en lo posible las importaciones de bienes no estrictamente necesarios, especialmente los evidentemente suntuarios;
- e) diversificar nuestra producción planificadamente, con el fin de sustituir las importaciones.

En cuanto a la relación entre importaciones de petróleo e importaciones totales del país, el cuadro correspondiente nos muestra que la situación no es tan grave, creemos que el problema será en un futuro cercano de abastecimiento, si bien de 4.87% en 1967 se ha elevado a 8.24% en 1977, ello se ha debido más que todo, a los aumentos de precios impuestos por la OPEP, sobre todo a partir de 1973 y que, indudablemente, han incidido en -

los aumentos de costo de la energía eléctrica generada por petróleo, y en menor grado en los productos de nuestras industrias que consumen diesel y fuel oil. Los transportes de carga sí han sido -- afectados, no así los correspondientes a pasajeros colectivos, pero ha gravado fuertemente al automovilista corriente que usa gasolina, pues él subsidia, como ya se vió antes, los incrementos de precios que corresponden a los aceites combustibles pesados.

Puede sentarse la tesis de que, los aumentos de precios del petróleo, al afectar a los países industrializados, nos han afectado a nosotros que, vía precios, hemos absorbido su propia inflación al comprarles bienes de capital, productos semielaborados y materias primas. De no ser esa circunstancia, el impacto del fenómeno precios del petróleo, para nosotros, habría sido soportable, aunque no deseable.

C O N C L U S I O N E S

De lo expuesto en los Capítulos de este Trabajo pueden señalarse algunas conclusiones; a saber:

- 1 El Salvador es un país muy pobre, que no posee recursos naturales en la abundancia que lo tienen otros. Al menos, por hoy no sabemos que en nuestro subsuelo haya petróleo, carbón, oro, -- uranio o cualquier otro mineral en volumen suficiente para una explotación en gran escala. Es además, pequeño de extensión territorial, con una población que se multiplica aceleradamente y con niveles de educación bastante reducidos. También depende para la adquisición de sus divisas, de la exportación de productos agrícolas y no de artículos manufacturados.
- 2 El Salvador es un país subdesarrollado o en -- vías de desarrollo. Su ingreso per cápita el -- año de 1977 fué de \$680.*. Posee una población flotante, campesina en su mayoría, que trabaja por temporadas en labores agrícolas y que, con

*Fuente: Banco Central de Reserva.

toda seguridad, en buena parte de año, se integran al grupo de desempleados disfrazados.

Poseemos tecnología prestada y nuestra indus--
tria, muy liviana por cierto, hasta hoy comien--
za a desarrollarse. De igual manera nuestro -
comercio exterior es limitado a pocos mercados
y a productos agrícolas más que a artículos in
dustriales. Además, los ingresos del Gobierno
en concepto de impuestos gravitan mucho sobre
la imposición indirecta más que en la directa.

3 No se tiene yacimientos de petróleo, razón por
la cual los derivados de él, como combustibles,
lubricantes y demás, son importados. En espe--
cial, el petróleo crudo que aquí se refina, así
como productos terminados como gasolinas y acei--
tes pesados, provienen de Venezuela por cuenta
de compañías extranjeras, ya que RASA pertene--
ce mayoritariamente a las compañías SHELL Y --
ESSO.

4 La refinación de petróleo, o mejor dicho, la --
producción de combustible de petróleo, en nues--
tra única refinería se ha incrementado sustan--
cialmente. Así tenemos que en el período 1968--
1977 esas producciones cambiaron, en millones -
de galones en esta forma:

Gasolina Especial, de 14.3 millones a 33.8 millones; Gasolina Regular, de 25.4 millones a 17.1 millones; Aceite Diesel, de 45.4 millones a 61.9 millones; Fuel Oil, de 39.8 millones a 68.8 millones; Kerosina, de 19.0 millones a 15.6 millones y Gas Propano, de 4.2 millones a 9.0 millones.

- 5 Sin embargo, los valores de esas producciones si empe fueron ascendentes en millones de colones como se ve en el listado siguiente:

Gasolina Extra, pasó de 3.6 millones a 36.9 millones

Gasolina Regular, pasó de 5.2 millones a 16.4 millones

Aceite Diesel, pasó de 8.9 millones a 69.0 millones

Fuel Oil, pasó de 5.0 millones a 57.8 millones

Kerosina, pasó de 4.5 millones a 25.6 millones

Gas Propano, pasó de 0.264 millones a 16.7 millones.

- 6 La importación de petróleo crudo, se ha incrementado en el período 1971-1977 pasando de 139.8 millones de galones, a la cifra de 220.7 millones.

De igual manera, el valor total de esos volúmenes aumentaron de 27.1 millones de colones a - 182.3.

7 La mano de obra ocupada en forma directa por RASA y las grandes compañías distribuidoras, es relativamente poca, pues la refinería emplea 56 personas y las distribuidoras 291, lo que hace un total de 347; pero los salarios que pagan, alcanzan una cifra de ₡ 5,368.800, de los cuales corresponden a RASA ₡ 936.000 y ₡ 4,432.800 a las otras empresas. La mano de obra subsidiaria es mucho mayor, pero muy difícil de cuantificar completamente.

8 Los consumos de combustibles, en el período 1971-1977 de la misma manera que la producción, se incrementaron de la siguiente forma:

Gasolina Especial, cambió de 17.3 millones de galones a 33.8 millones.

Gasolina Regular, cambió de 16.3 millones de galones a 17.2

Aceite Diesel, pasó de 37.2 millones de galones a 68.6 millones.

Fuel Oil, pasó de 39.3 millones de galones a -- 80.0 millones.

Kerosina, pasó de 15.0 millones de galones a --
15.6 millones.

Los valores de estos volúmenes a precios de RASA
también experimentaron cambios extraordinarios,
en el mismo período, en millones de colones, así:

Gasolina Especial de ¢ 5.6 a ¢ 37.9

Gasolina Regular, de ¢ 4.4 a ¢ 18.0

Aceite Diesel, de ¢ 10.8 a ¢ 69.5

Fuel Oil, de ¢ 6.1 a ¢ 61.8

Kerosina, de ¢ 4.7 a ¢ 16.3

Gas Propano, de ¢ 2.7 a ¢ 10.5

- 9 La producción y consumo de gasolina especial es mucho mayor que la regular o de 87 octanos, a pesar del diferencial de precios entre ambas, lo que indica la preferencia del consumidor por la primera de ellas.
- 10 La producción y consumo de aceite diesel y Fuel Oil es mucho mayor que la de gasolina, probablemente por ser de uso industrial, lo cual es alentador por cuanto puede servir de índice en los esfuerzos que hace el país por industrializarse.

- 11 La producción de kerosina ha disminuido, pero el valor de la producción disminuida la aumentó. Desde luego, también el consumo ha bajado probablemente porque mayor número de personas se han trasladado del uso de la kerosina, al uso del fluido eléctrico.
- 12 En general los precios de los productos de petróleo han aumentado considerablemente a nivel de RASA y mucho más a nivel del consumidor final. Esto se debe a varios factores, principalmente al subsidio que vía precios, gozan los aceites pesados a costa de las gasolinas. Estos aumentos han sido más evidentes a partir de los precios impuestos por la OPEP, de 1973 al presente.
- 13 La política de precios de los productos de petróleo, por parte del Ministerio de Economía es, a todas luces política, pero no económica. Auspicia una distorsión del mercado de esos combustibles, por cuanto que los consumidores no pagan precios reales sino ficticios. No son derivados de costos también reales, por cuanto se llega a ellos por cálculos efectuados caprichosamente.

- 14 Al comparar el valor de las importaciones de pe
tróleo y sus derivados, con las importaciones -
totales del país, encontramos que en 1967 fue -
del 4.87% mientras que en 1977 llegó a 8.27%. -
Este aumento obedece esencialmente a dos facto--
res: incremento en el consumo e incremento en -
los precios. Definitivamente, el peso en la ba
lanza comercial y de pagos no es tan significa-
tivo como podría suponerse a priori en términos
porcentuales, aunque sí lo es en términos absolu
tos.

- 15 El país necesariamente tiene que efectuar impor-
taciones de estos productos, y la tendencia es -
creciente, ello obliga a meditar sobre la conve-
niencia de diseñar y ejecutar políticas tendien-
tes a suavizar el impacto de este fenómeno en la
balanza de pagos, sin que se arriesgue el desa--
rrollo económico de la nación.

RECOMENDACIONES

La importancia que realmente tiene la importación, producción y consumo de petróleo y sus derivados combustibles en la economía nacional, es que son base para la creación de energía. Si bien es cierto que la relación en términos de dinero entre los valores de las importaciones de esos bienes, con las importaciones totales del país no es, por hoy, muy significativa, ello puede cambiar radicalmente en un futuro de mediano plazo, dado que la demanda de energía es cada vez mayor, y los aumentos de precios del crudo son como espada de Damocles sobre los países compradores. La solución del problema energético y de balanza de pagos, debe enfrentarse bajo las siguientes premisas:

- 1 Deben buscarse fuentes alternas de producción de energía eléctrica diferentes al petróleo. La CEL hace un trabajo digno de elogio al aprovechar las aguas del Río Lempa y los vapores endógenos para producir electricidad y poco a poco ha estado prescindiendo del petróleo. Al momento un --

72% del fluído que produce es hidroeléctrico y el 28% es por combustión de petróleo.* Se espera que al estar construida y operando la Presa de San Lorenzo, la proporción será más favorable. Pero deben protegerse las tierras aledañas al Río Lempa, mediante programas serios de reforestación, para evitar la erosión que tanto daño ha causado en la Presa "5 de Noviembre" y que puede afectar la vida útil de las otras presas Hidroeléctricas que se construya en el mencionado río.

Como el consumo de energía aumenta aceleradamente, los organismos competentes deben ir, desde ya, pensando en la posibilidad de captar energía del sol, del mar, de los vientos, etc., y estar muy alertas para utilizar cualquier adelanto o descubrimiento tecnológico.

- 2 Es necesario que el país cuente, a breve plazo, con técnicos o ingenieros suficientes especializados en investigación y utilización de nuevas fuentes de energía, para lo cual el Gobierno y las Universidades Nacionales deben estructurar un buen programa.

- 3 La producción de energía termo nuclear, no parece ser conveniente para nuestro país, en razón de su precio elevado y la tecnología complicada, además de que siempre estaríamos dependiendo de la materia prima del exterior.
- 4 La mezcla de alcohol con gasolina para uso en vehículos de pasajeros, ya probada en Brasil, Alemania y otros países, parece una solución que aliviaría un tanto el problema. La mezcla de 90% gasolina y 10% de alcohol, en el gasto total de ambas gasolinas, no es despreciable. Añadase a ello que permitiría diversificar los productos derivados de la caña de azúcar y regular ésta, de acuerdo con los precios internacionales. Las ventajas económicas y políticas son evidentes, pues con una gran cosecha de caña puede balancearse la producción de azúcar, alcohol y otros, de acuerdo con los precios de exportación. Si los precios internacionales del azúcar son buenos, se produce ésta al máximo y, si son malos, se baja la producción de ella y se aumenta la de alcohol, forrajes, levaduras, etc.
- 5 Las divisas que ingresan al país, aparte de los préstamos y donativos, proceden de la exporta---

ción de nuestros productos, en especial café, algodón, azúcar y otros que, por venderse en mercados fuertemente competitivos sufren graves oscilaciones de precios. En consecuencia, debe ser política permanente del país, luchar en unión de otras naciones amigas con problemas similares, para conseguir precios remunerativos de nuestros productos de exportación.

6 Para suavizar nuestra balanza de pagos y comercial debemos exportar más y no preocuparnos mucho por el petróleo, cuyo dominio nos es completamente ajeno. No hemos penetrado los mercados de terceros países con nuestras escasas manufacturas. Ello es debido a un factor muy importante, como la calidad y costos. Superada la calidad, podremos exportar textiles de algodón, igualmente medicinas, muebles, artesanías y muchas otras cosas más. Debe propugnarse pues, por crear una mística de calidad en los empresarios privados y, para bajar los costos, procurar que aumente la productividad del obrero salvadoreño que, contra lo que se cree comúnmente, no es ni barata ni eficiente.

7 Deben proseguirse las investigaciones de nuestro subsuelo tendientes a conocer si tenemos petró-

leo y otros minerales combustibles. Nuestro subsuelo no ha sido investigado debidamente.

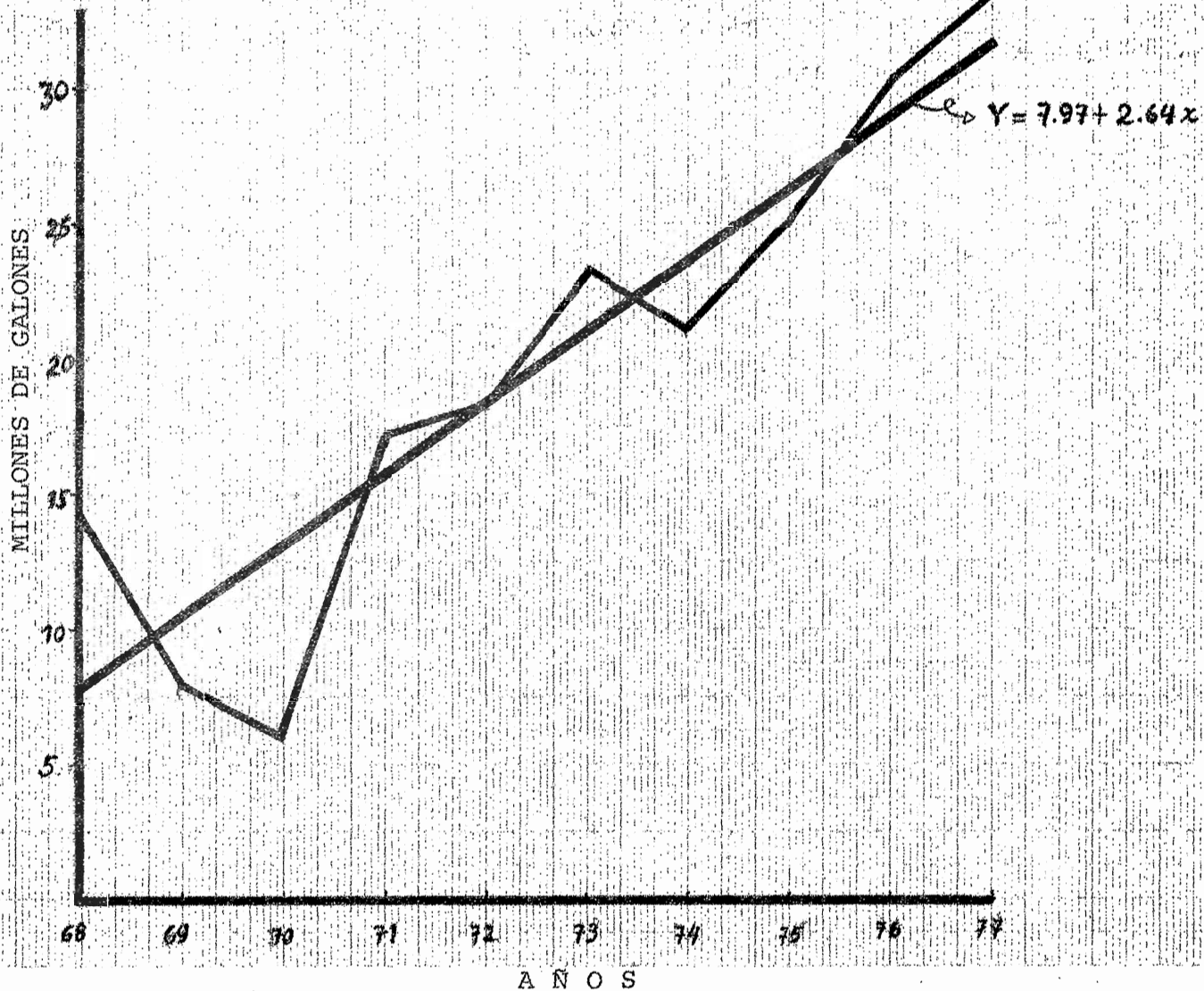
- 8 Deben racionalizarse los transportes, tanto de pasajeros como de carga, con el objeto de evitar desperdicios de combustibles. La modernización de los ferrocarriles nacionales debe estudiarse, como un medio de transporte de primer orden, especialmente de carga.

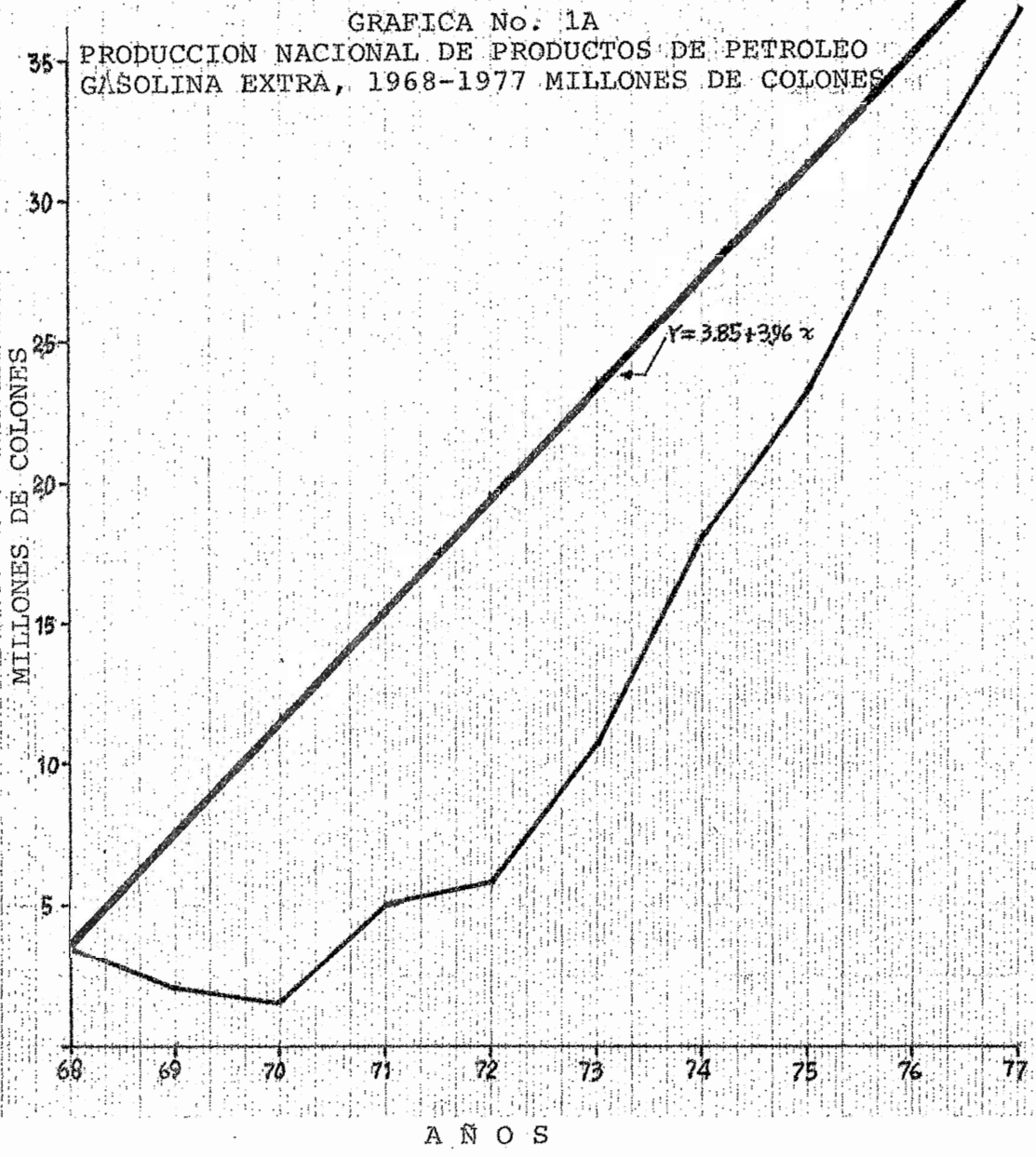
En los centros urbanos debe estimarse la creación de un sistema eficiente de transporte colectivo para disminuir el uso de vehículos particulares. Esto traería además, la ventaja de descongestionar las calles y carreteras. Tal vez valdría la pena introducir los vehículos accionados por electricidad, como trolebuses, con el objeto de consumir energía eléctrica y ahorrar combustibles.

B I B L I O G R A F I A

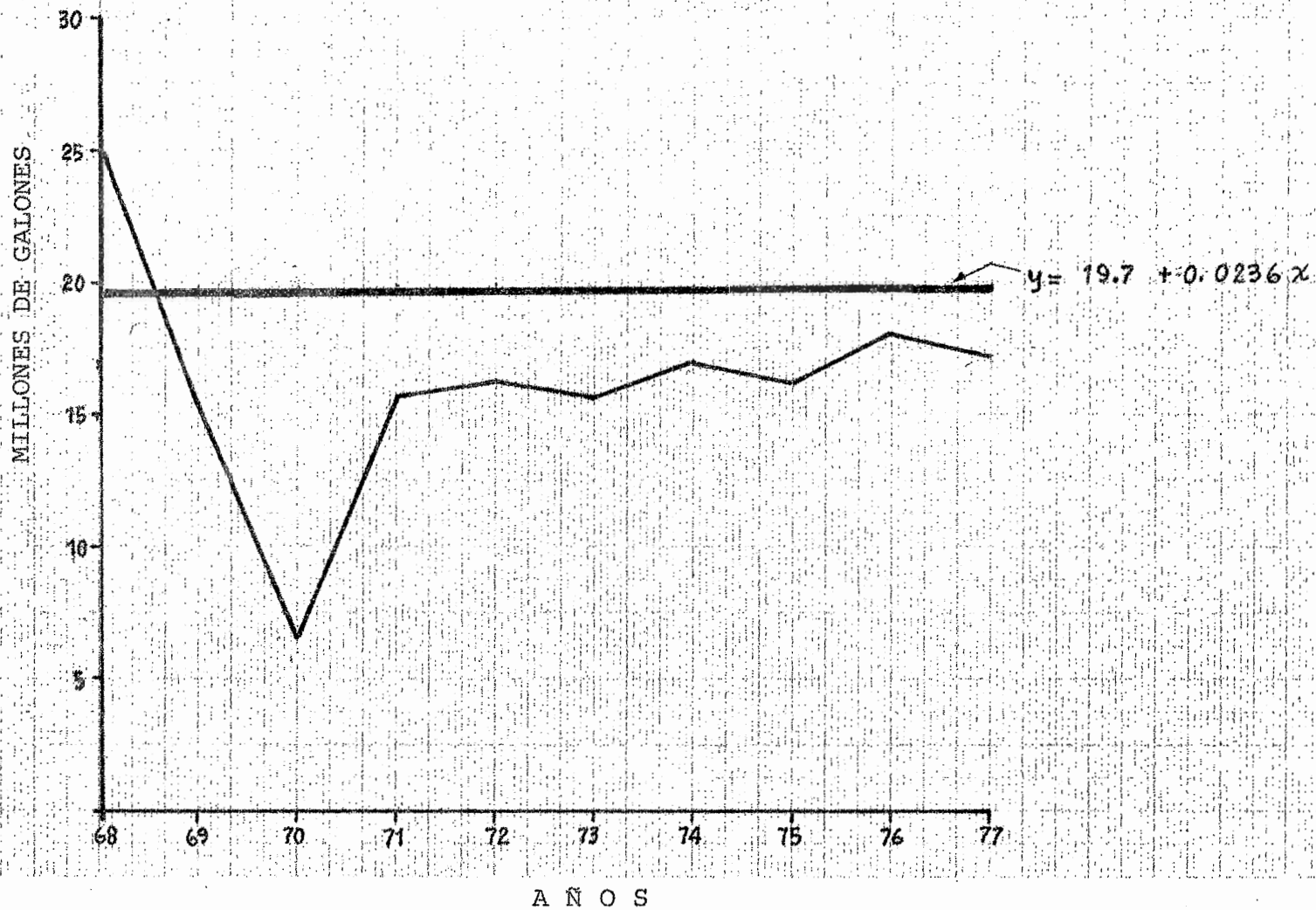
- ANUARIOS ESTADISTICOS - *Dirección General de Estadística y Censos*
- DESARROLLO ECONOMICO - *Gerarld M. Meier y Robert E. Baldwin - Editorial Aguilar 1a. Edición 1964*
- REVISTAS DEL BANCO CENTRAL DE RESERVA
- MANUAL PARA PREPARACION DE INFORMES Y TESIS - *Irma García de Serrano Colegio de Ciencias Sociales. Universidad de Puerto Rico. 1960.*
- EL SISTEMA DE PRECIOS - *Robert Dorfman Editorial UTEHA. 1966*
- LA CRISIS DEL PETROLEO - *Estudios Económicos de la Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de El Salvador. Febrero 1974.*
- EFFECTOS DE LA COYUNTURA INTERNACIONAL EN CENTRO AMERICA - *SIECA*
- CIFRAS ESTADISTICAS - *Ministerio de Economía*
- REVISTA #44 - *Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de El Salvador.*
- EL SISTEMA ECONOMICO LATINOAMERICANO. SELA - *Diferentes publicaciones*
- COMPANIAS PETROLERAS
- REFINERIA DE ACAJUTLA, S.A.

GRÁFICA No.1
PRODUCCION NACIONAL DE PRODUCTOS DE PETROLEO
GASOLINA EXTRA, 1968-1977, MILLONES DE GALONES

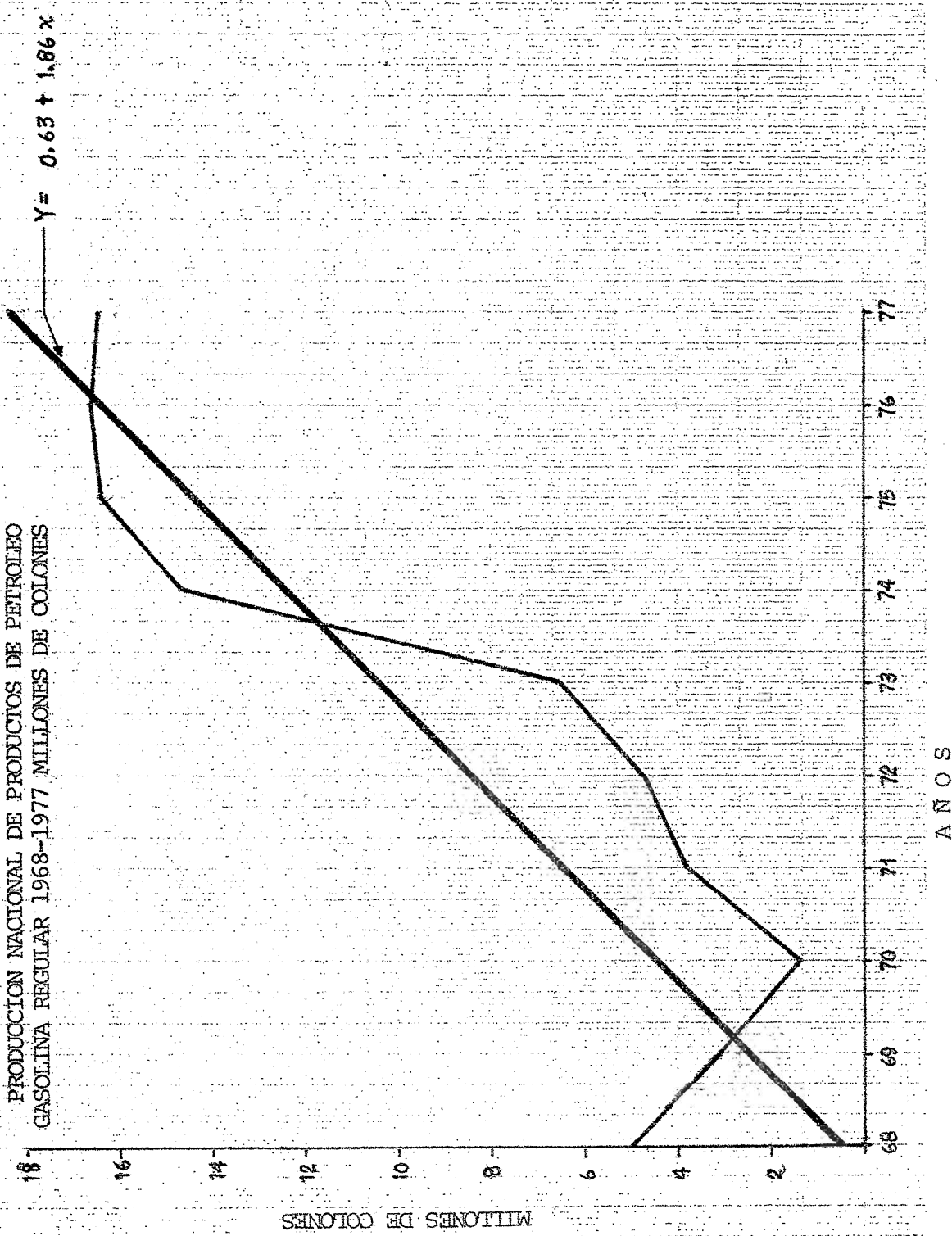




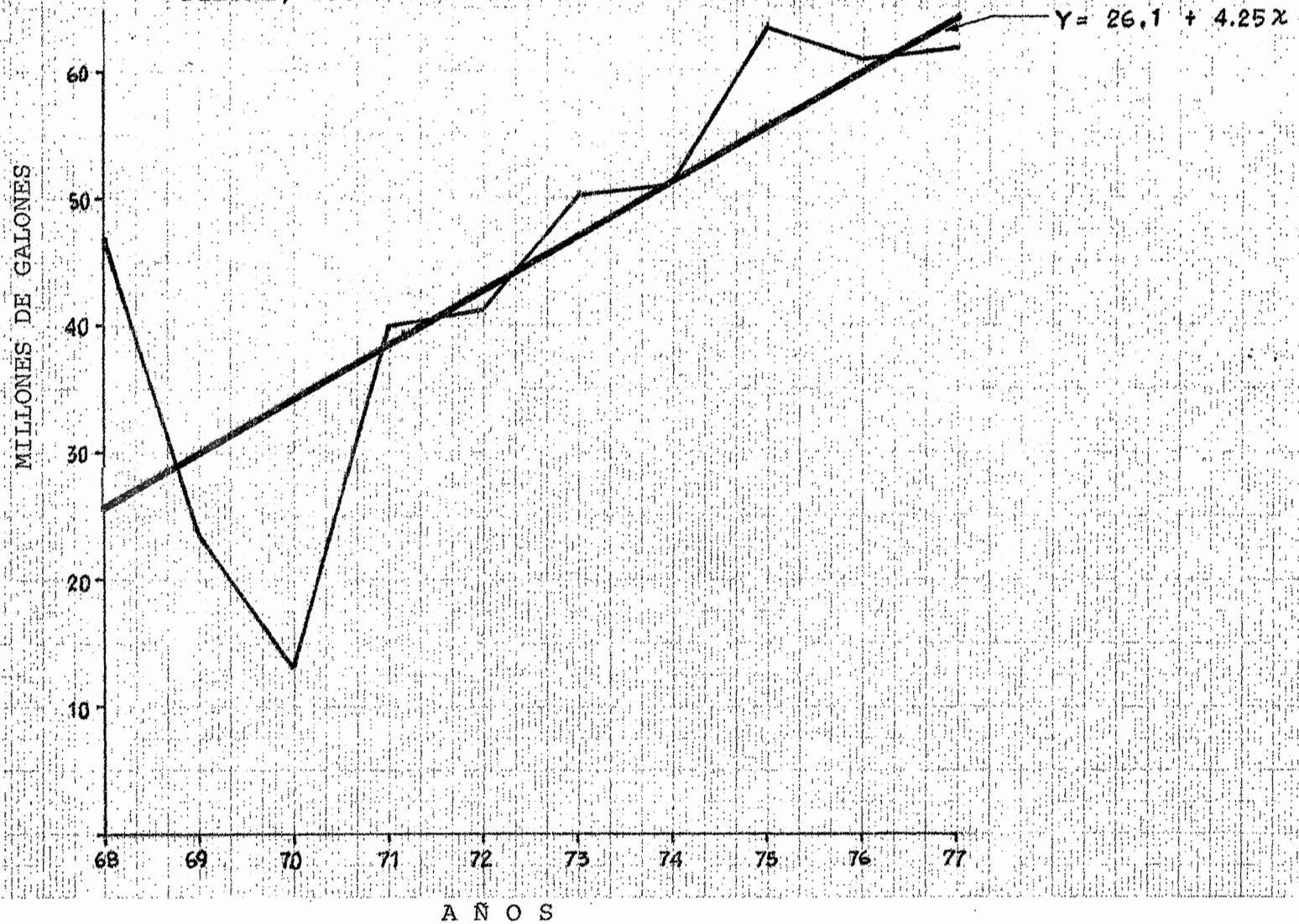
GRÁFICA No.2
PRODUCCION NACIONAL DE PRODUCTOS DE PETROLEO
GASOLINA REGULAR, 1968-1977 MILLONES DE COLONES



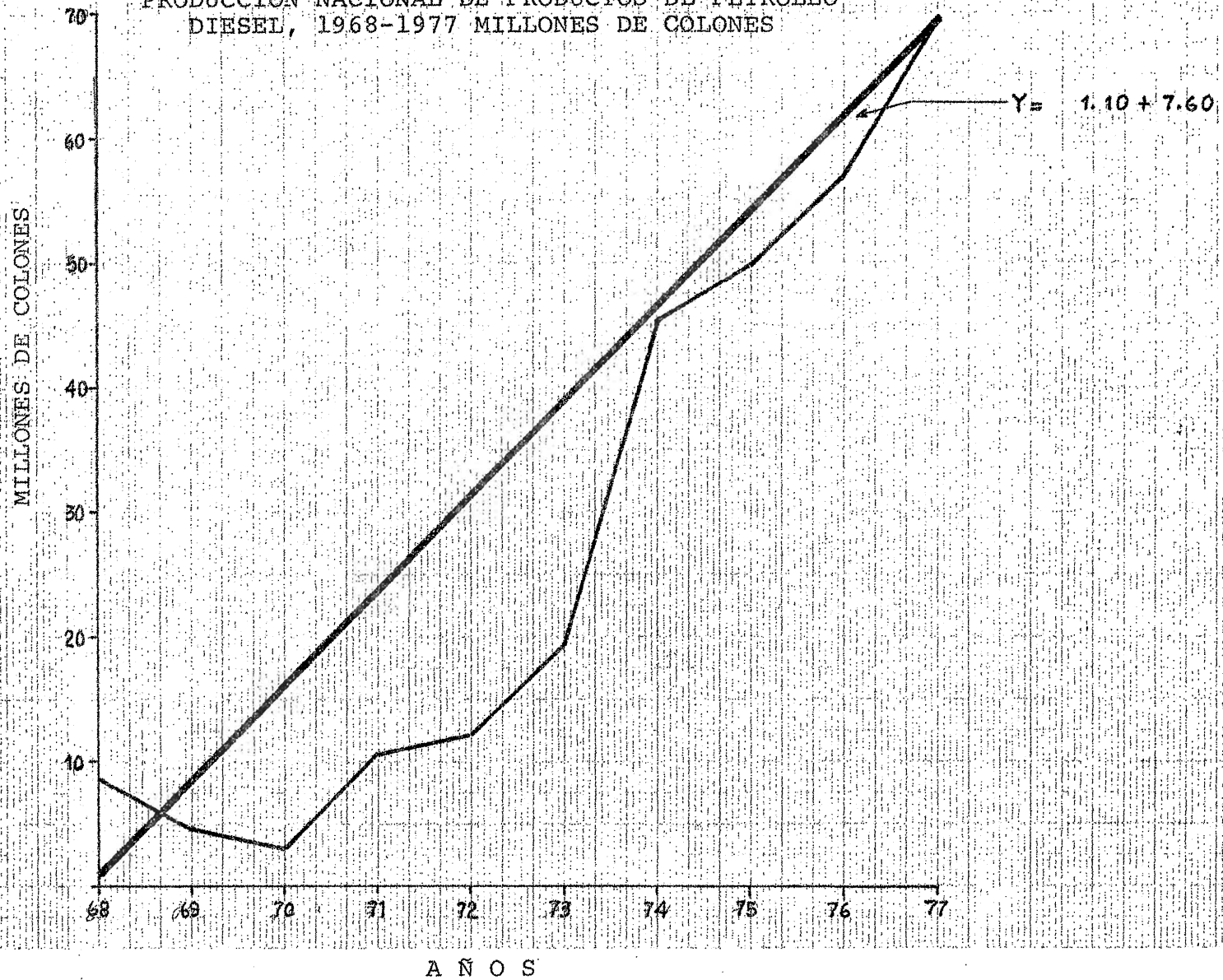
GRAFICA No.2 A.
PRODUCCION NACIONAL DE PRODUCTOS DE PETROLEO
GASOLINA REGULAR 1968-1977 MILLONES DE COLONES



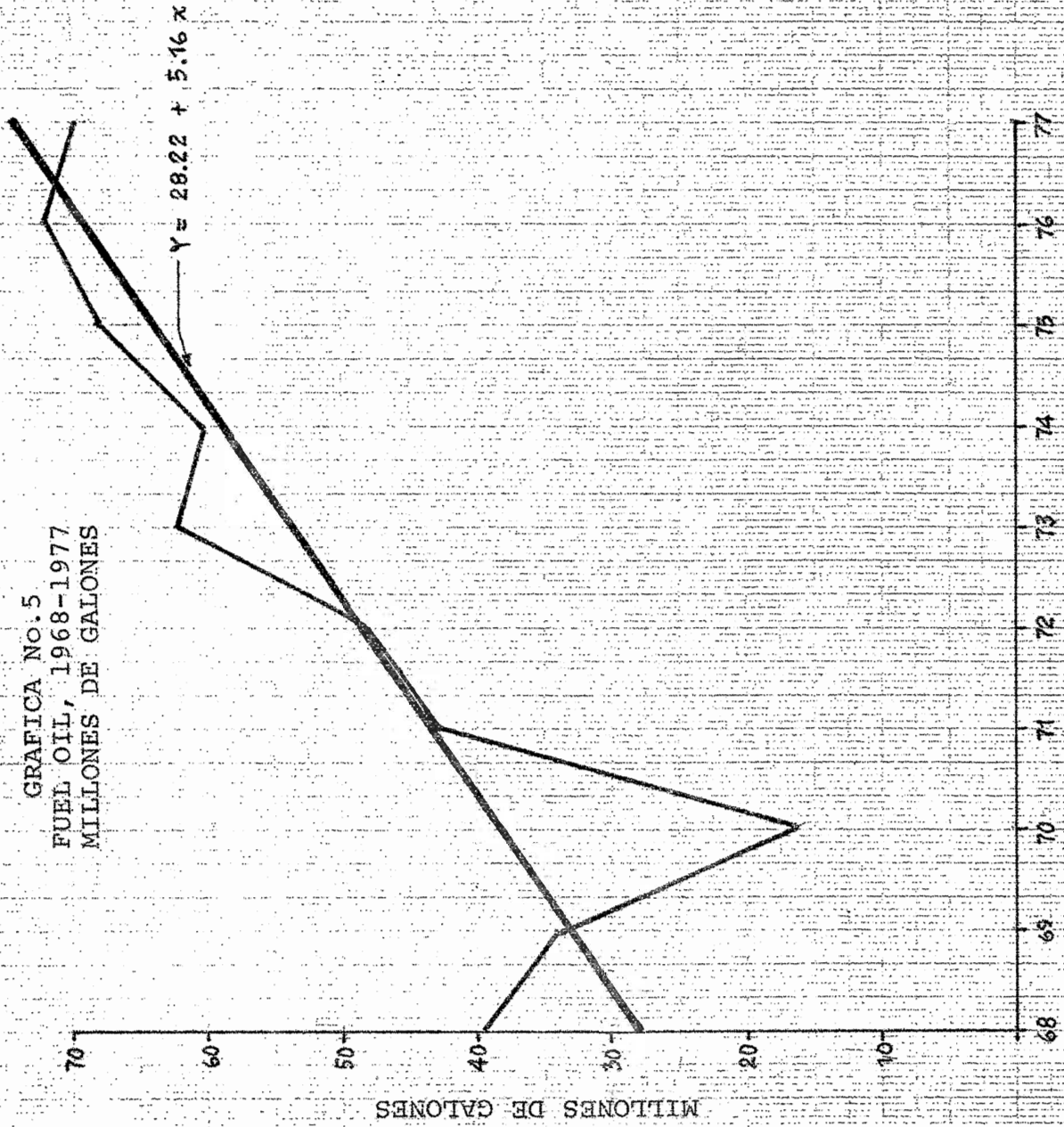
GRAFICA No. 4
PRODUCCION NACIONAL DE PRODUCTOS DE PETROLEO
DIESEL, 1968-1977 MILLONES DE GALONES



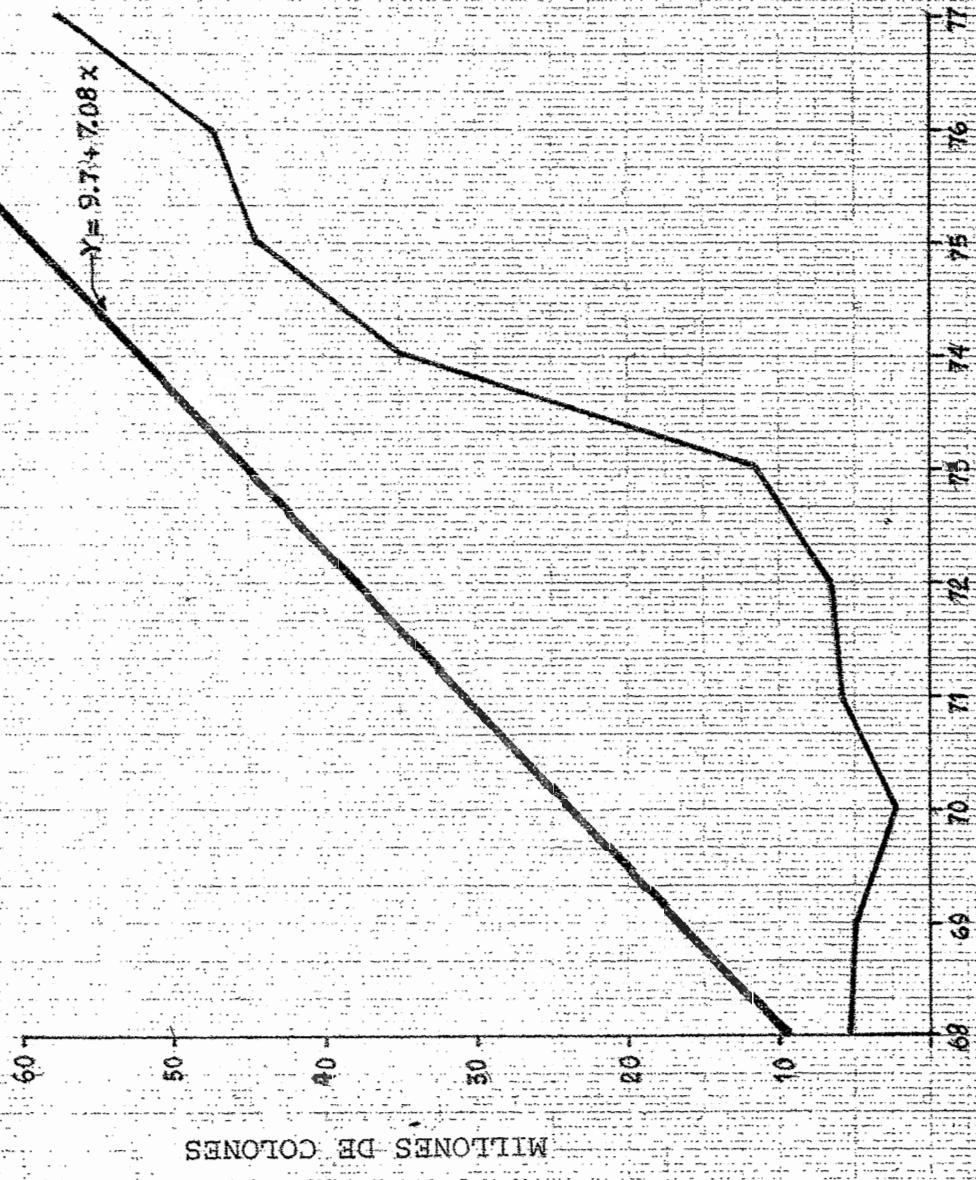
GRAFICA No.4A
PRODUCCION NACIONAL DE PRODUCTOS DE PETROLEO
DIESEL, 1968-1977 MILLONES DE COLONES



GRAFICA No.5
FUEL OIL, 1968-1977
MILLONES DE GALONES

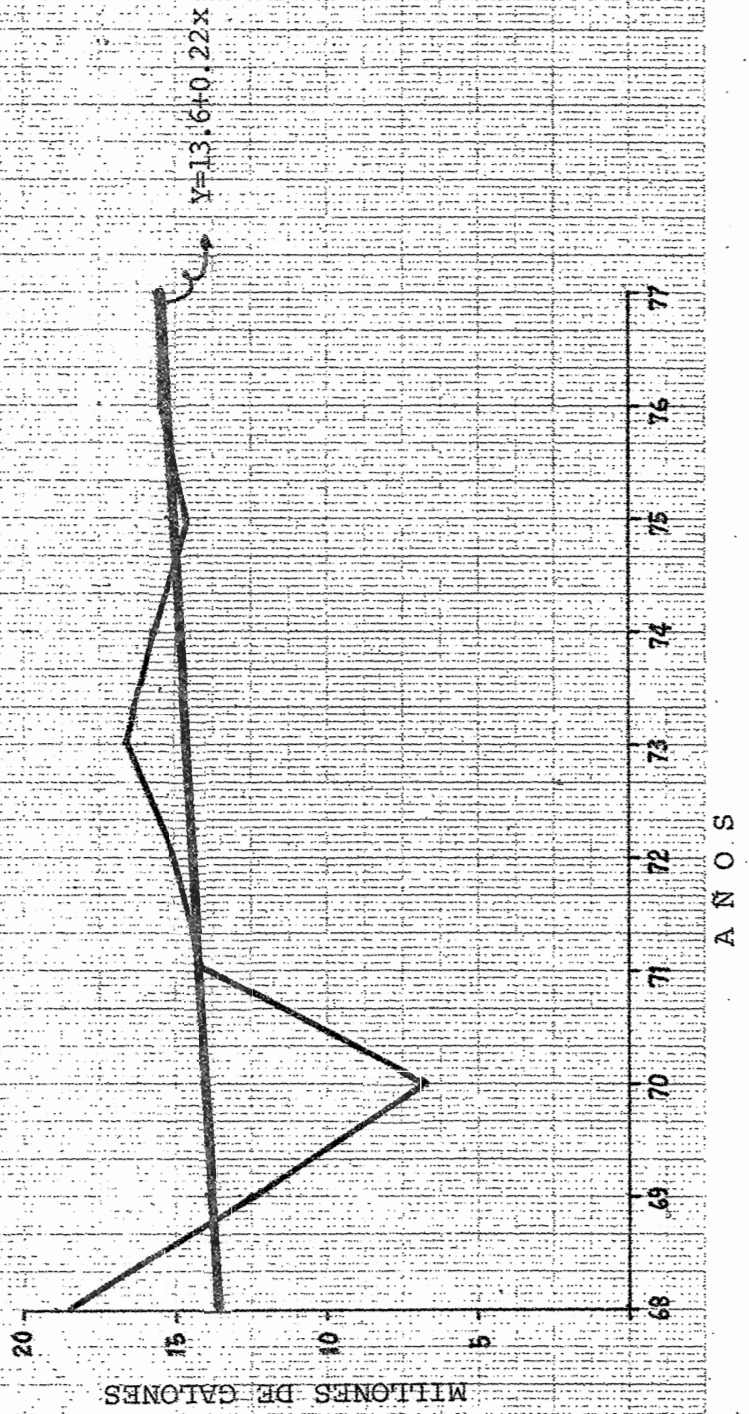


GRAFICA No. 5A
FUEL OIL, 1968-1977
MILLONES DE COLONES

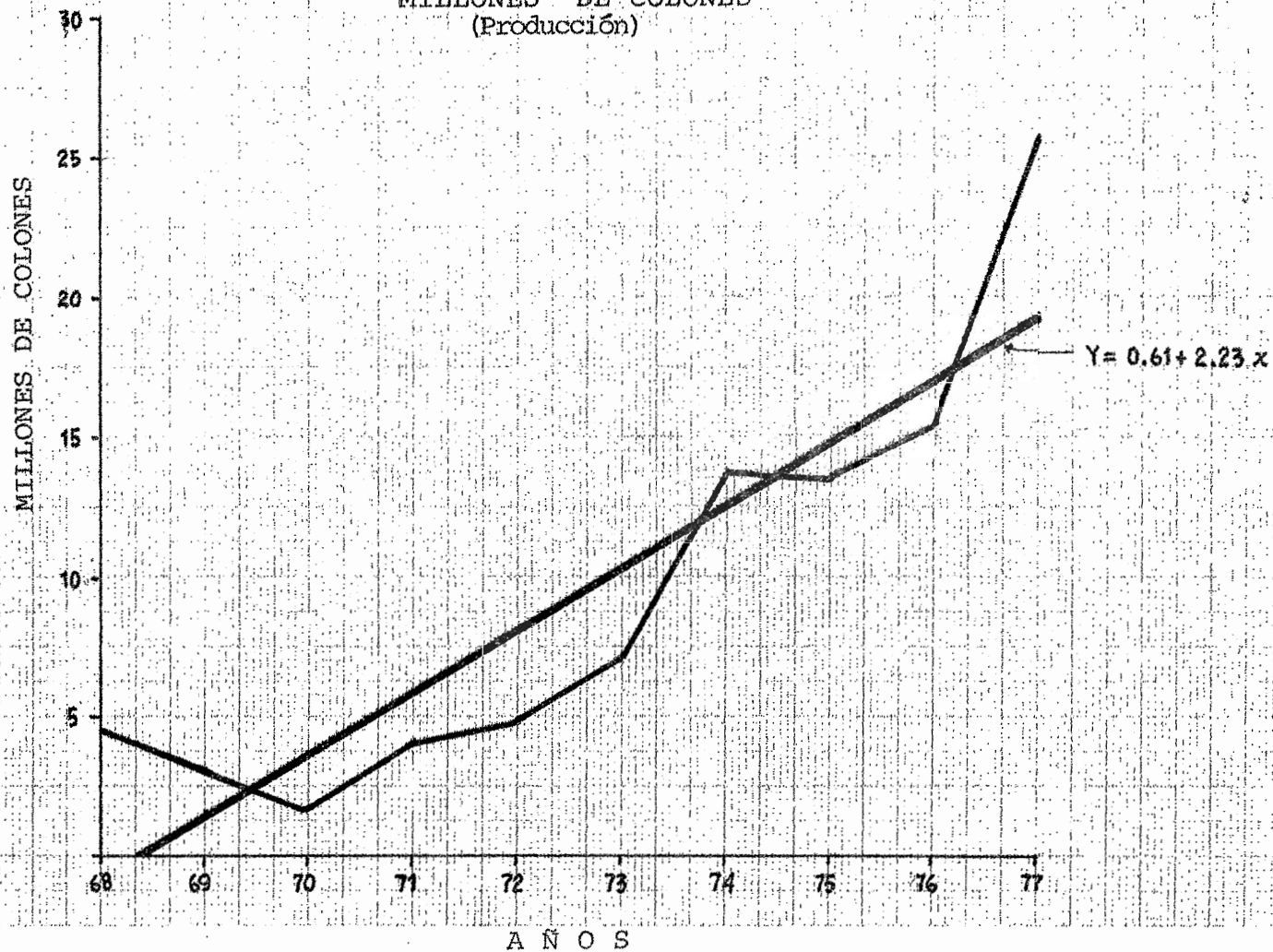


AÑOS

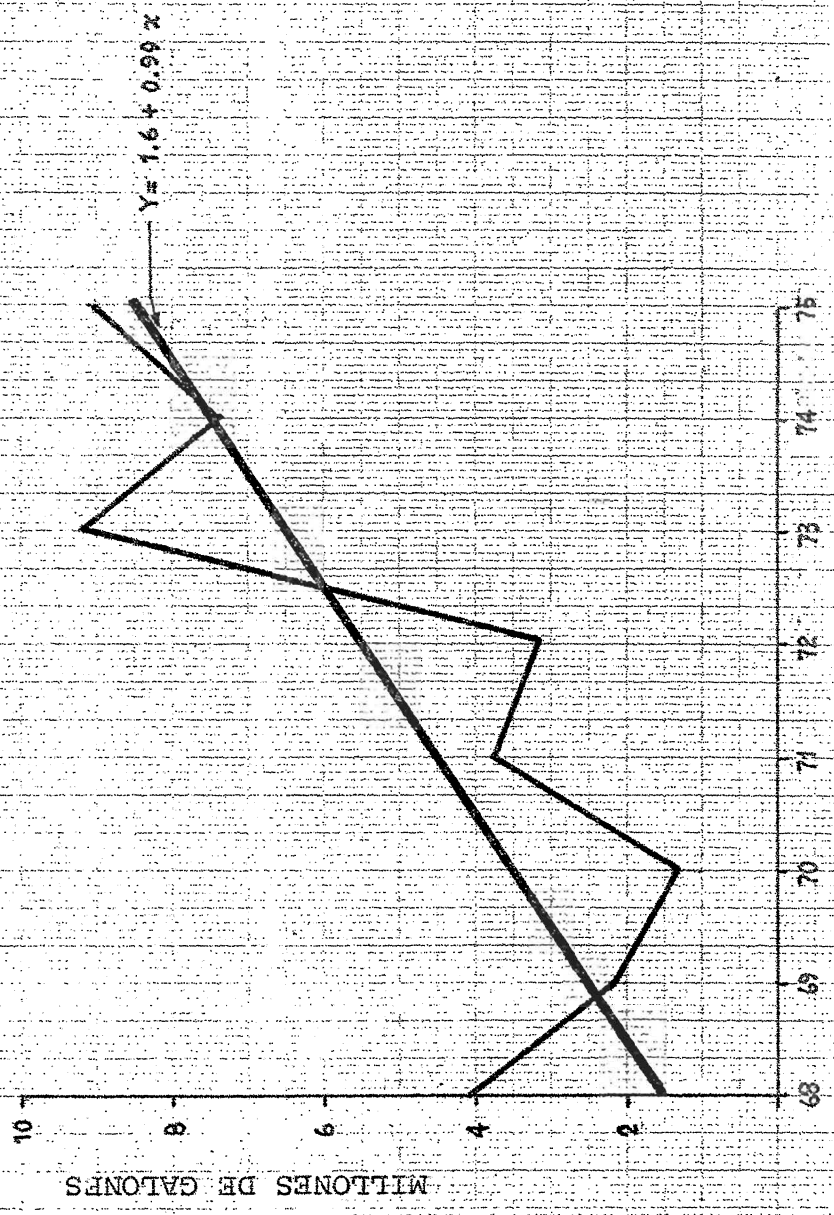
GRAFICA NO. 6.
KEROSINA 1968-1977
MILLONES DE GALONES
(Producción)



GRAFICA No.6A
KEROSINA 1968-1977
MILLONES DE COLONES
(Producción)



GRAFICA No.7
GAS PROPANO 1968-1975
MILLONES DE GALONES
(Producción)



GRAFICA No. 7A
GAS PROPANO 1968-1975
MILLONES DE COLONES
(Producción)

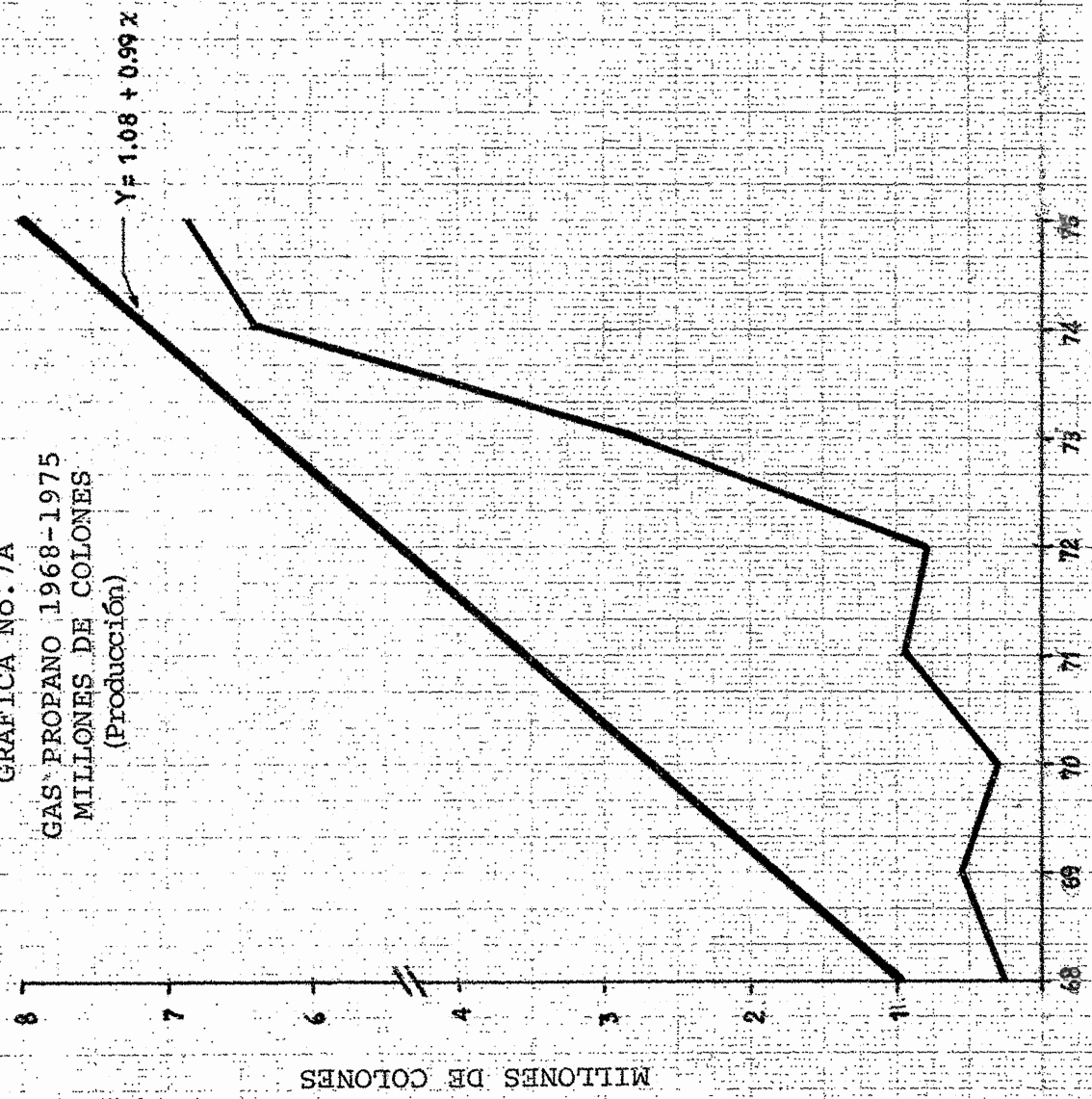


GRAFICO No.8
IMPORTACIONES DE PETROLEO CRUDO
1971-1977
MILLONES DE GALONES

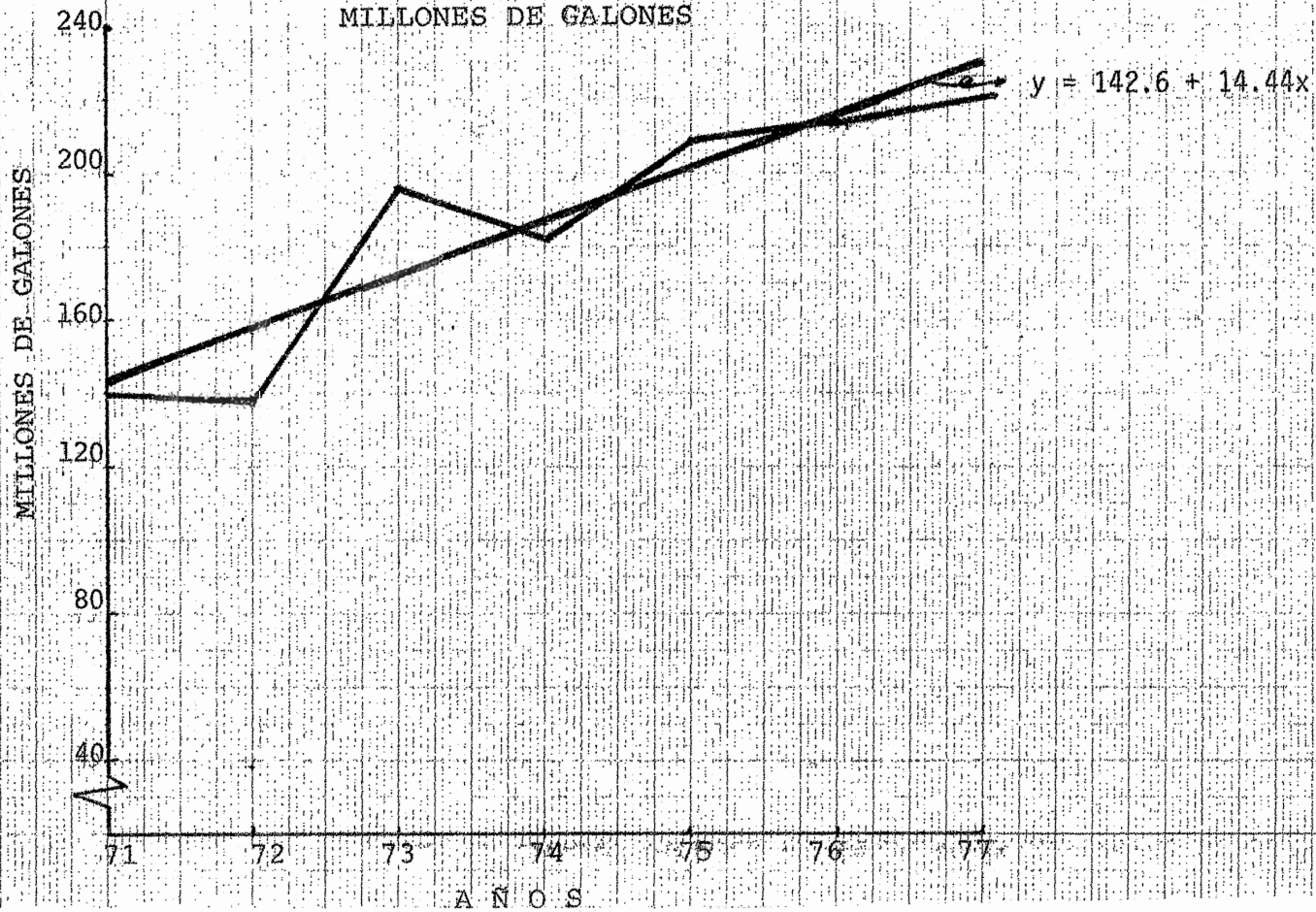


GRAFICO No. 8A
IMPORTACIONES DE PETROLIO CRUDO
1971-1977
MILLONES DE COLONES

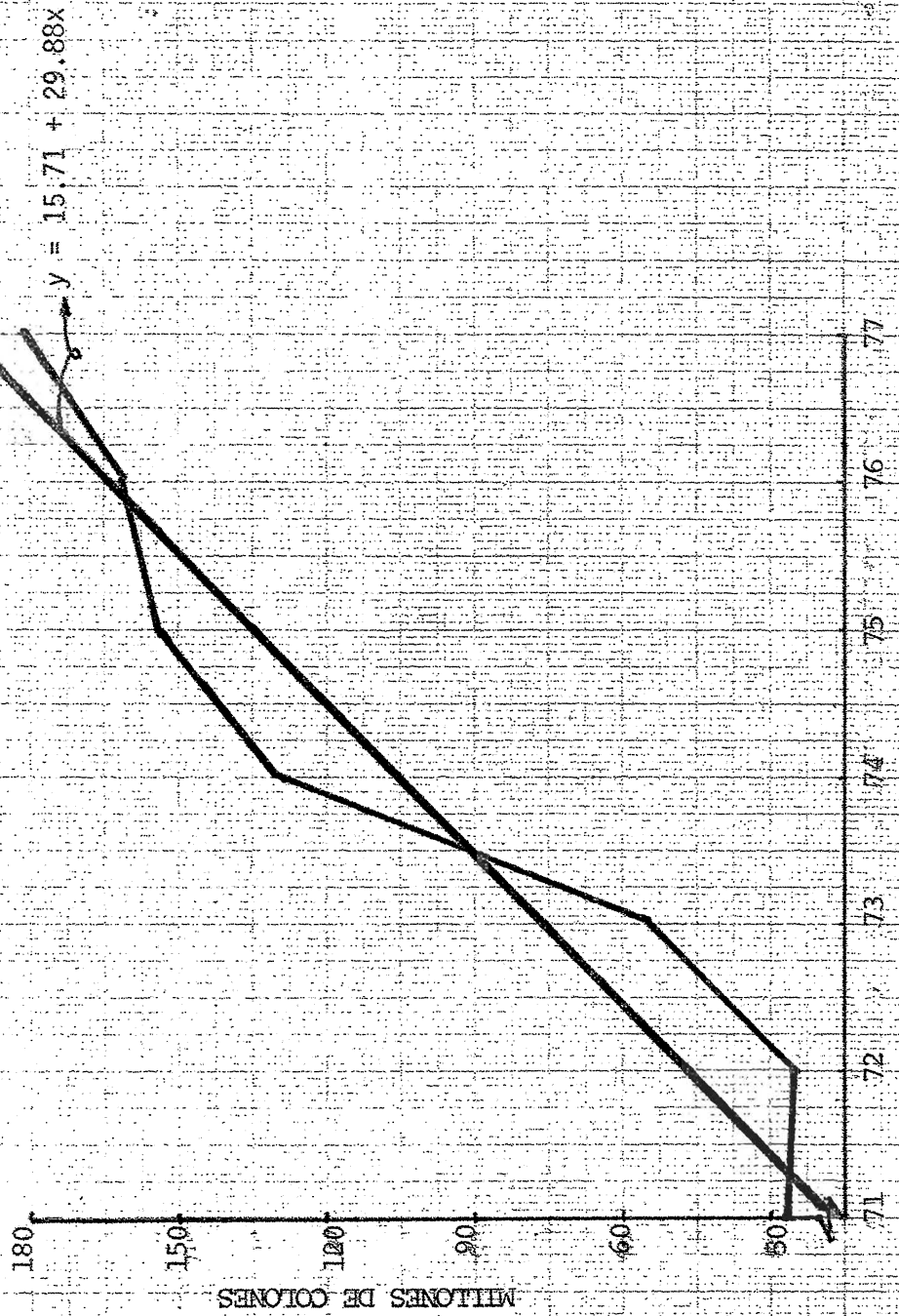


GRAFICO No. 9
CONSUMO DE GASOLINA ESPECIAL
1971-1977 MILLONES DE GALONES

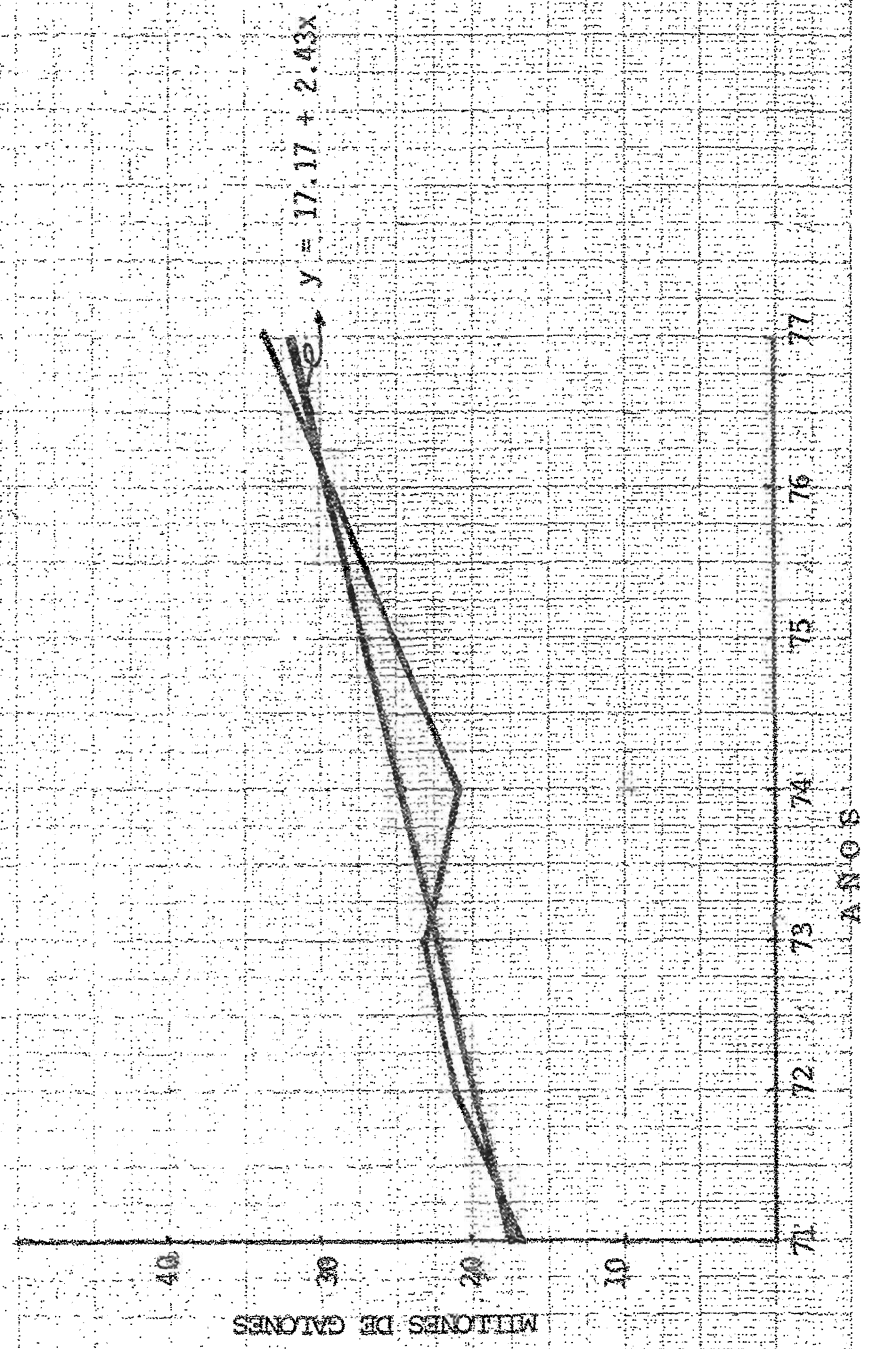


GRAFICO No. 9A
CONSUMO DE GASOLINA ESPECIAL
1971-1977 MILLONES DE COLONES

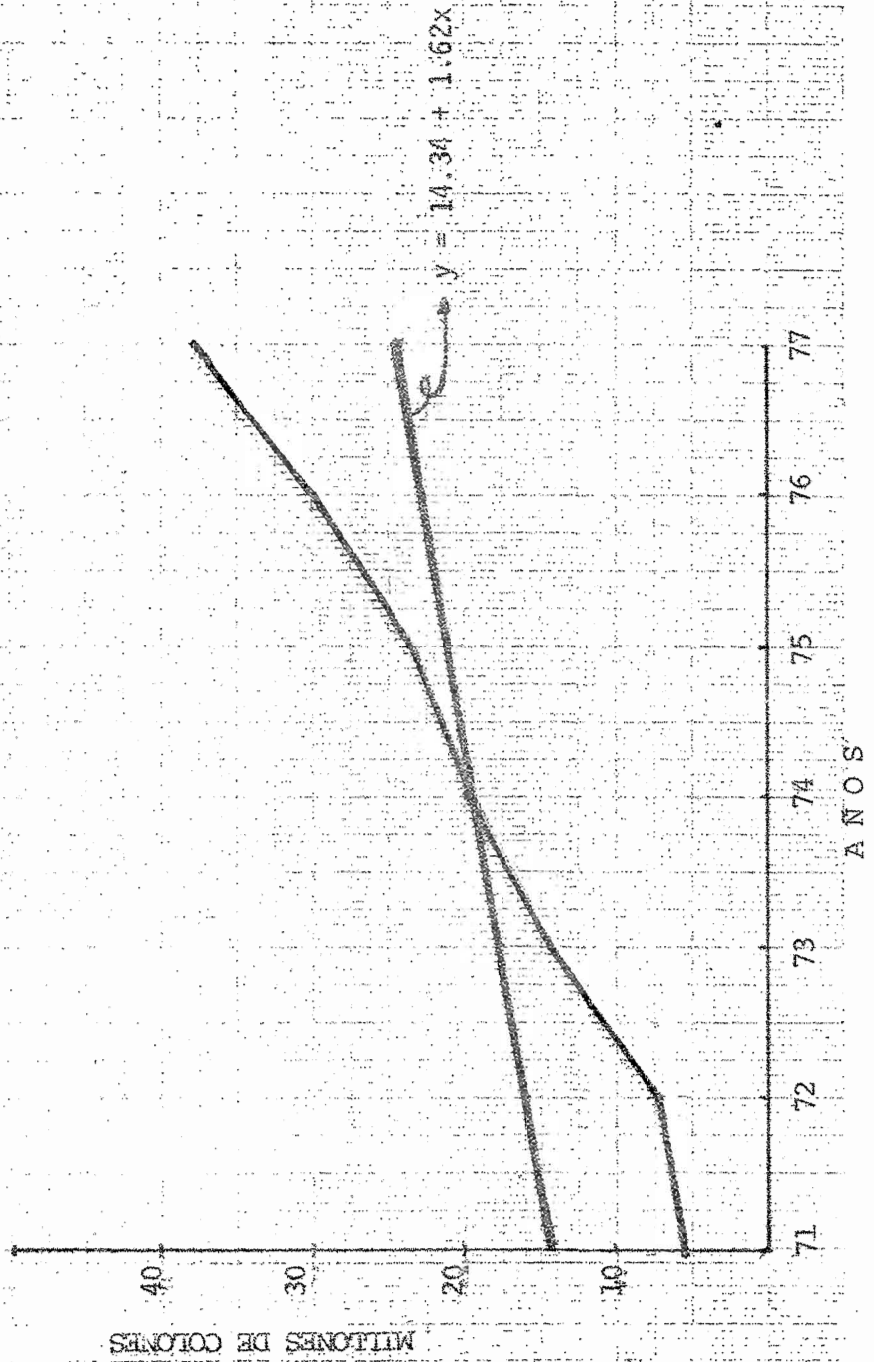


GRAFICO No.10
CONSUMO DE GASOLINA REGULAR
1971-1977 MILLONES DE GALONES

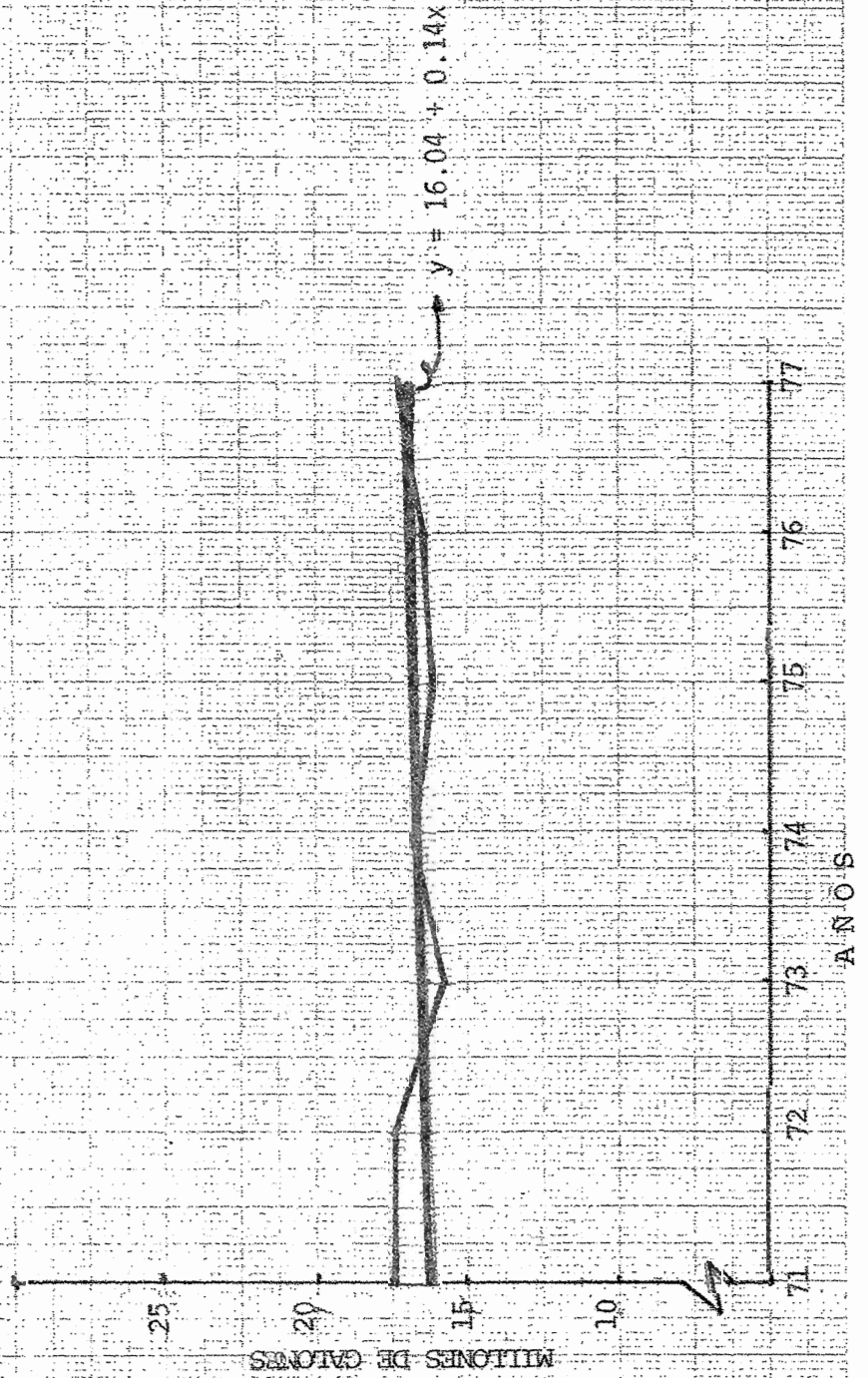
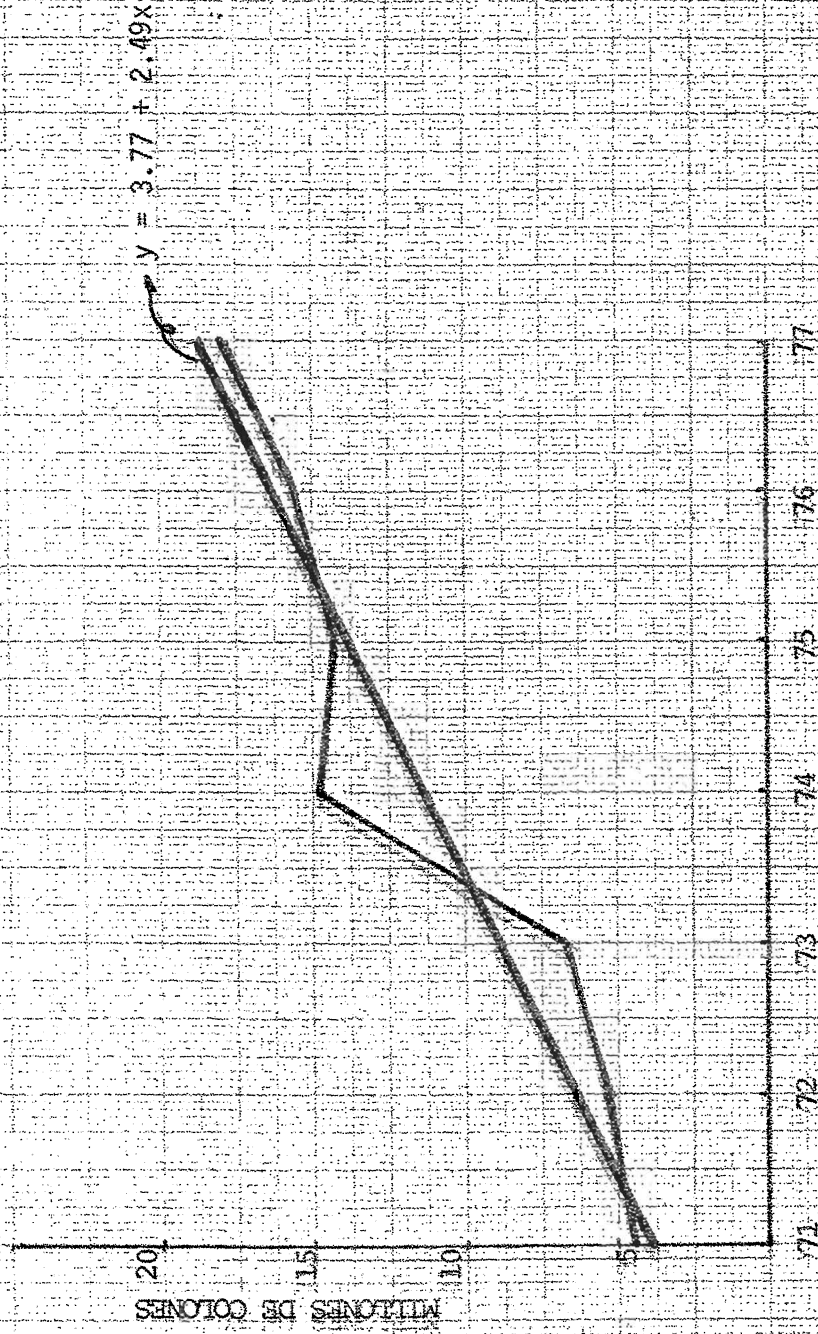


GRAFICO No. 10A
CONSUMO DE GASOLINA REGULAR
1971-1977 MILLONES DE COLONES



AÑOS

GRAFICO No. 12
CONSUMO DE DIESEL
1971-1977 MILLONES DE GALONES

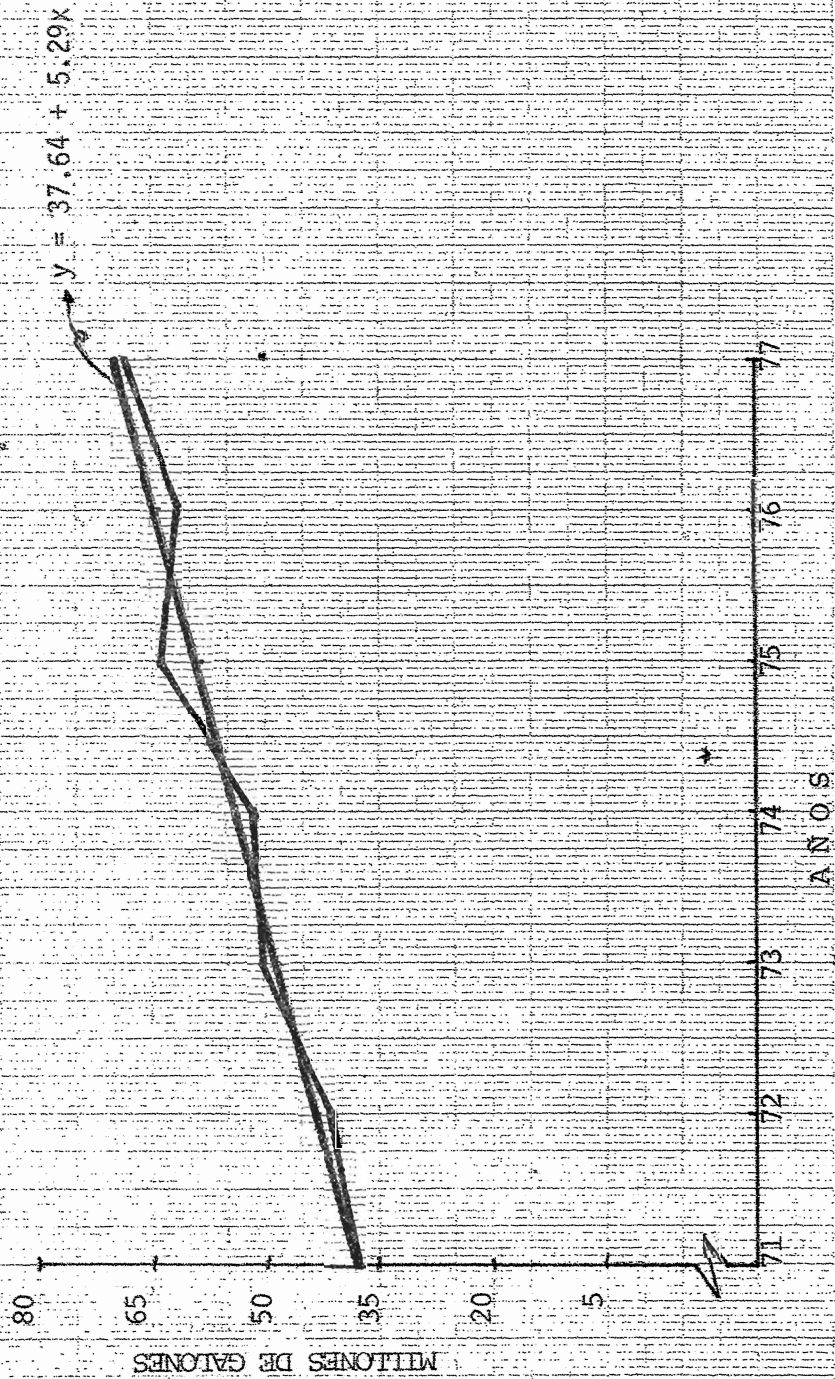


GRAFICO No. 12A
CONSUMO DE DIESEL
1971-1977 MILLONES DE COLONES

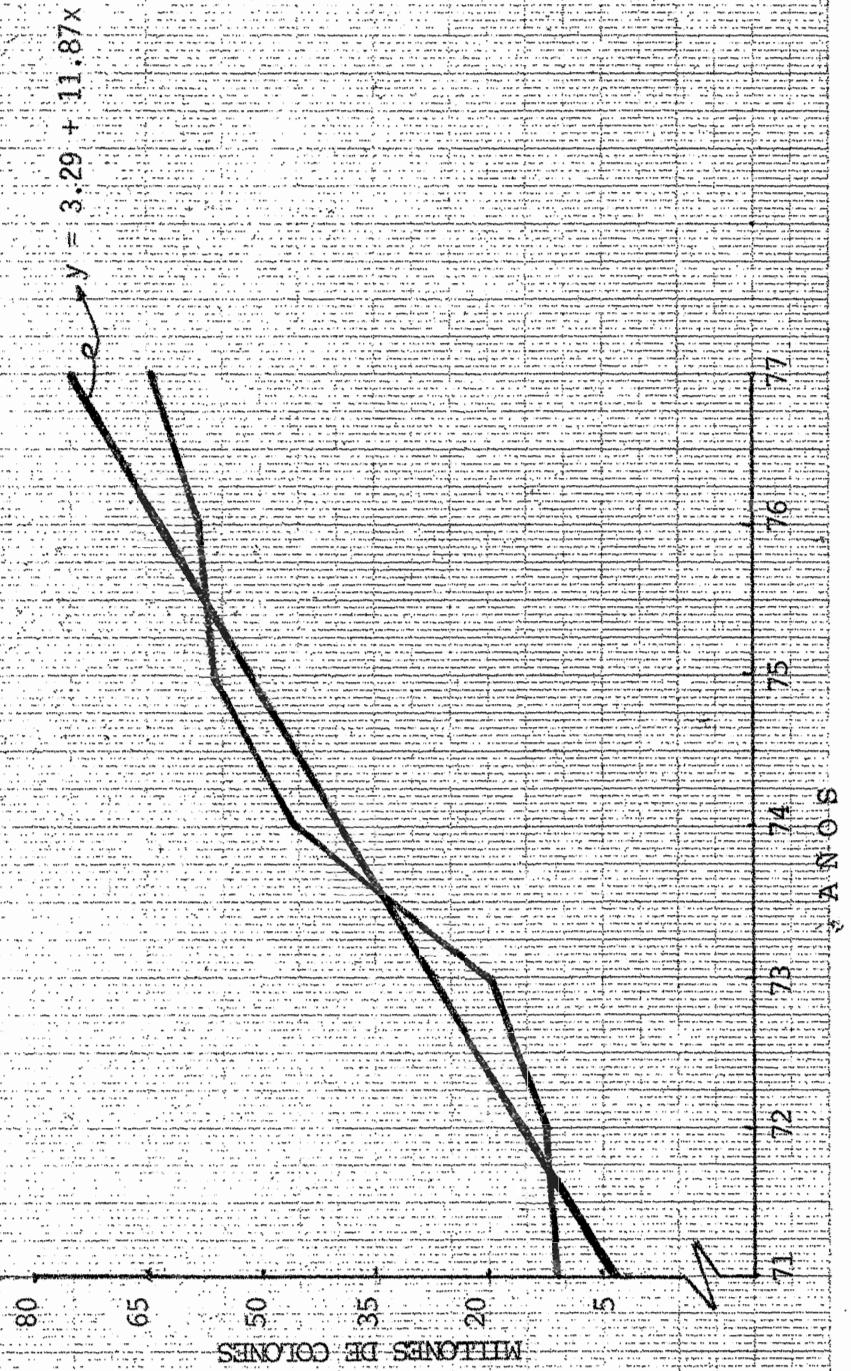


GRAFICO No.13
CONSUMO DE FUEL OIL
1971-1977, MILLONES DE GALONES

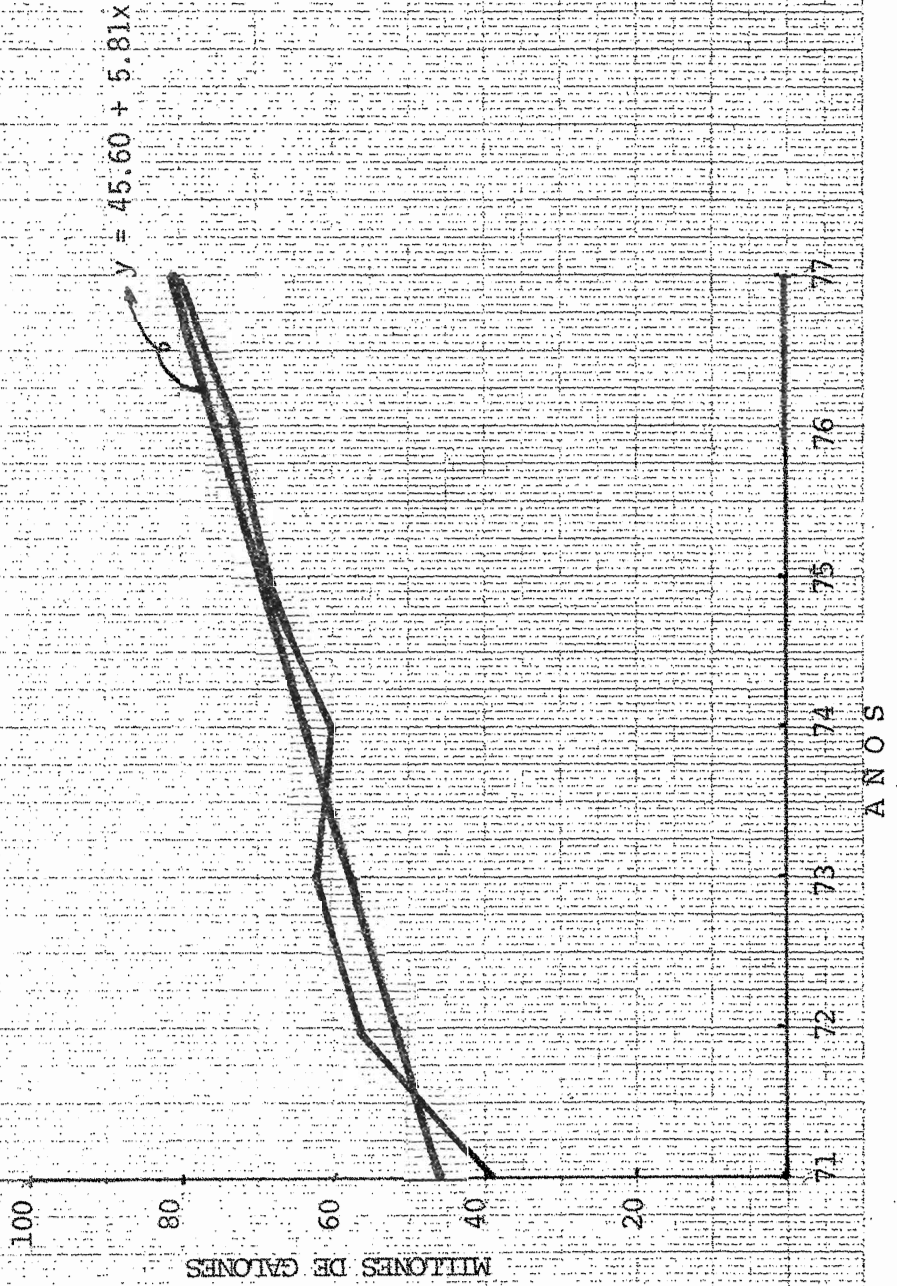


GRAFICO No. 13A

CONSUMO DE FUEL OIL
1971-1977, MILLONES DE COLONES

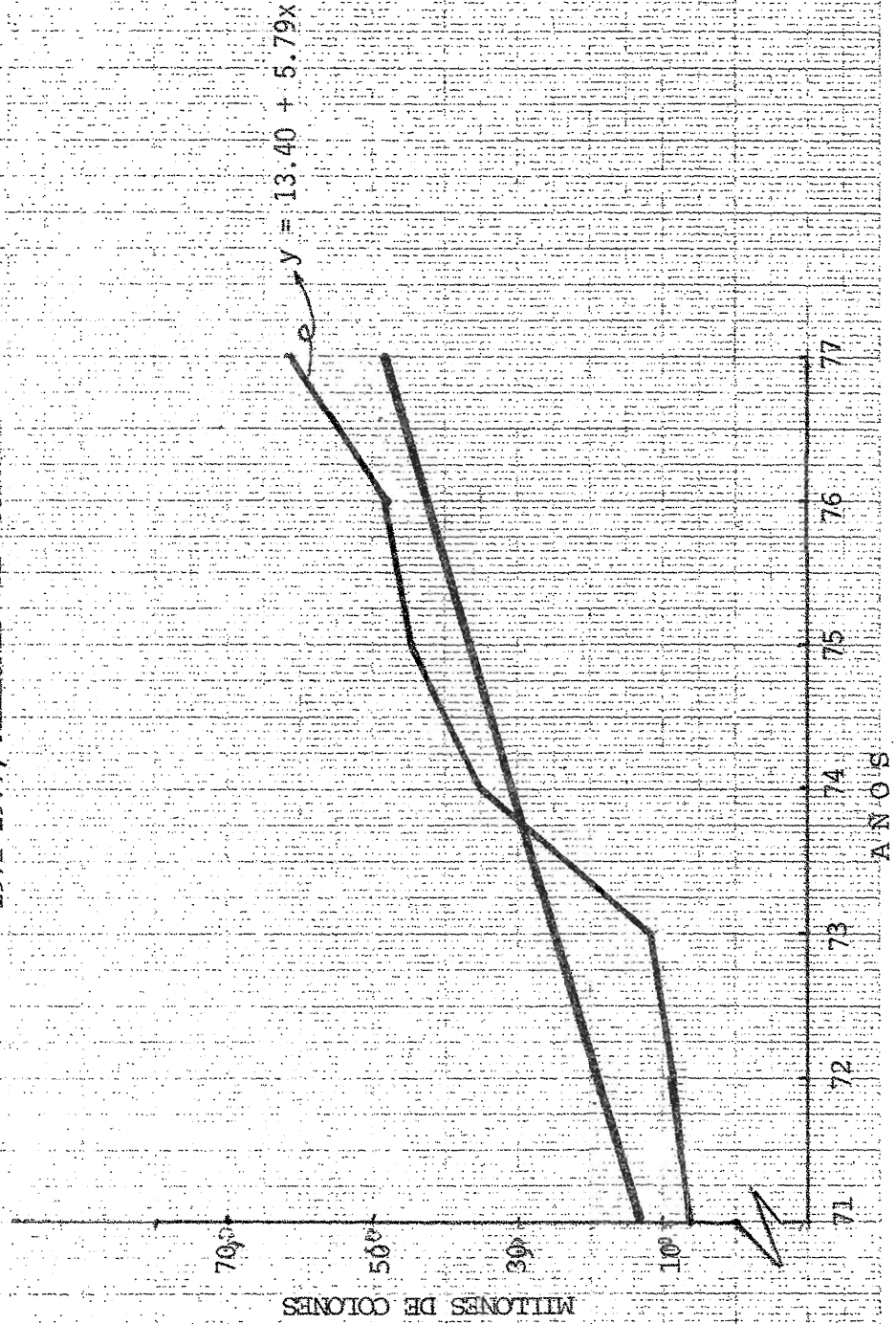


GRAFICO No.14
 CONSUMO DE KEROSINA
 1971-1977, MILLONES DE GALONES

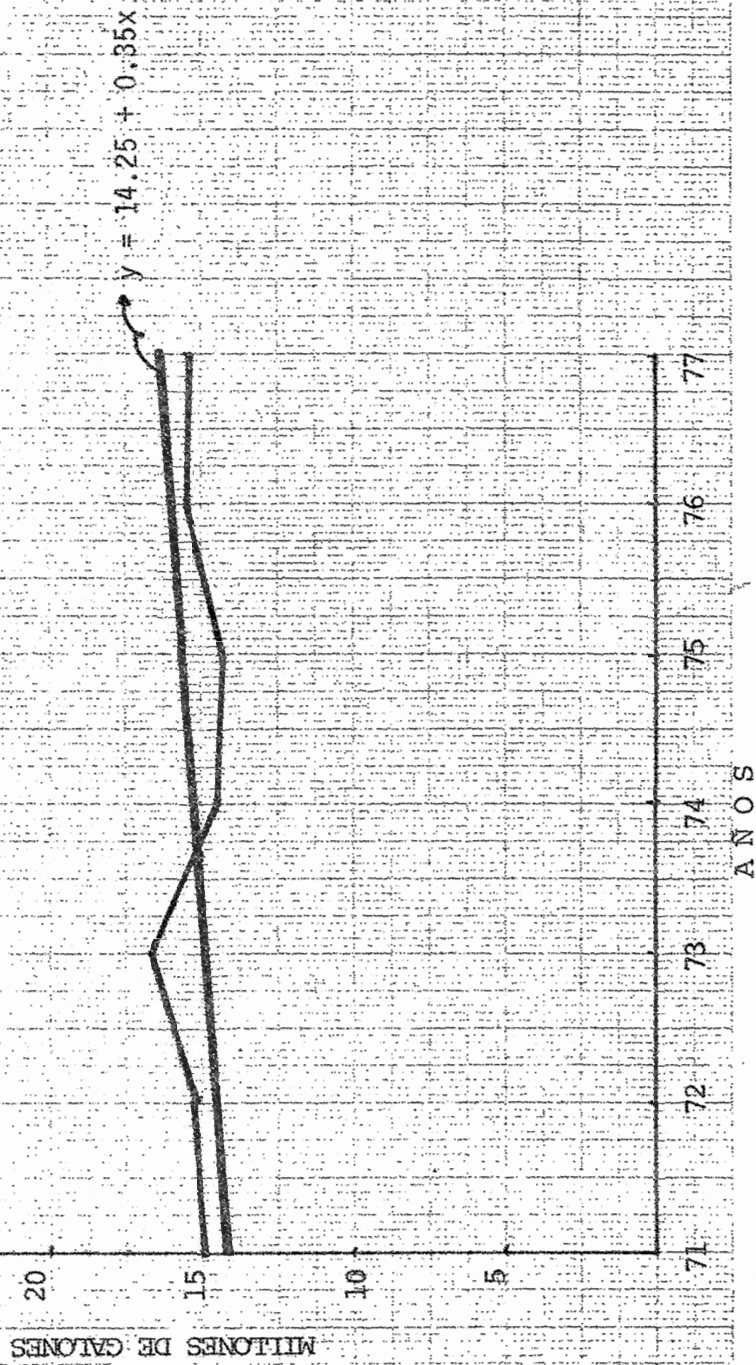


GRAFICO No. 14A
CONSUMO DE KEROSINA
1971-1977, MILLONES DE COLONES

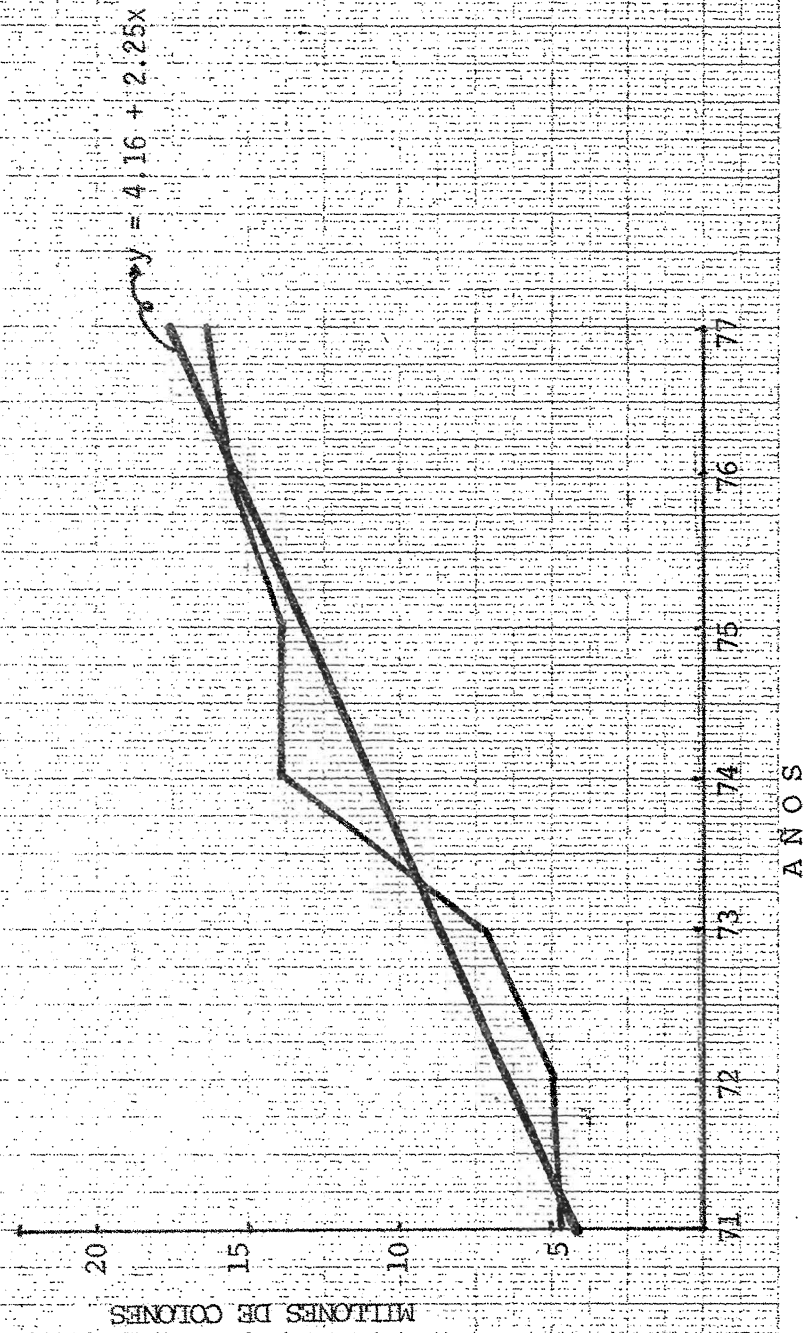


GRAFICO NO. 15
 CONSUMO DE GAS PROPANO
 1971-1977, MILLONES DE GALONES

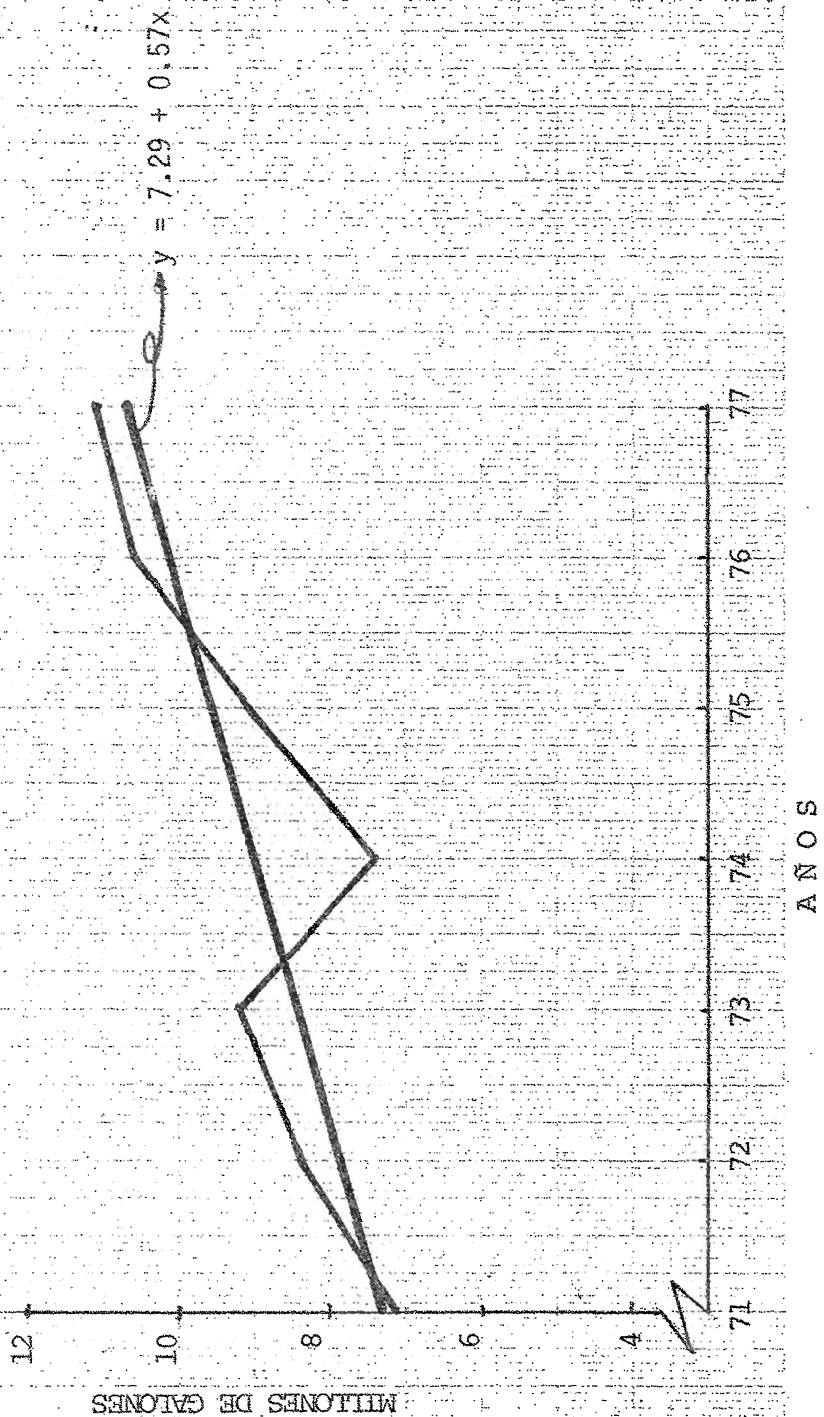


GRAFICO No. 15A
CONSUMO DE GAS PROPANO
1971-1977, MILLONES DE COLONES

