

Autoras Invitadas

La liberalización en el mercado de combustibles de El Salvador

Ana Ruth Cevallos Barahona
Nelly Karolina García González
Roxana Yaneth Serrano Pineda

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

Esta concepción llevada a su extremo, ha ejercido influencia en el modelo Neoliberal aplicado en el país desde 1989, de modo que se proponen una serie de reformas vinculadas con la liberalización de la economía bajo el argumento que la interferencia del Estado es perjudicial. Es así como en el marco del desarrollo de los Programas de Ajuste Estructural (PAE) y de las Programas de Estabilización Económica (PEE), se incorporan como ejes principales la apertura económica, la desregulación y las privatizaciones.

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

En el caso concreto del subsector de hidrocarburos, como parte del sector energético también ha resultado afectado

por el proceso de liberalización, que dio inicio en 1990 bajo un contexto en el que el Estado había participado de forma directa en la importación, en el transporte y en la regulación de márgenes. De esta manera, con la liberalización la industria ha registrado una serie de transformaciones graduales llevadas a cabo por medio de cambios en el marco legal e institucional, y que al final han dado como resultado la desaparición de la participación del Estado en dicha industria bajo el argumento que con tal medida se mejoraría la eficiencia y fomentaría la competencia.

Sin embargo, se puede afirmar que a un poco más de quince años de haberse iniciado el proceso de liberalización, el funcionamiento del mercado no ha generado resultados óptimos desde el punto de vista de la competencia, ya que el mercado de hidrocarburos no sólo ha continuado manteniendo las características de un oligopolio, sino que las ha profundizado por medio de la paulatina consolidación de la integración vertical desde la importación/refinación hasta la distribución minorista.

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

registrado los efectos del incremento en los precios internacionales.

En este sentido resulta interesante evidenciar hasta que punto la liberalización registrada en el mercado de combustibles ha contribuido a generar mayor competencia, de igual forma se resalta si con la eliminación de la participación del Estado en dicho mercado se han favorecido los consumidores y la economía y hasta qué punto la liberalización del mercado de combustibles ha afectado el logro de los objetivos macroeconómicos pretendidos por las políticas neoliberales.

I. Las Reformas en El Mercado de Combustibles en los años noventa

A partir de 1989 inicia en el país la aplicación de políticas de corte neoliberal, según las cuales con una mayor apertura comercial, con la desregulación y con la redefinición del rol del Estado, se lograría aproximar la economía a su crecimiento potencial.

Como parte de la redefinición del rol de Estado, da inicio la reducción de sus tareas económicas en lo relativo a la producción directa de bienes y servicios y a la regulación del proceso económico¹. En este sentido, se llevan a cabo los procesos de privatización y desregulación teniendo por objetivos por un lado mejorar las cuentas del sector público, y por otro delegar la asignación de recursos al mercado.

En este marco el subsector de hidrocarburos registró un proceso de liberalización paulatina, iniciando en 1990 con la reducción de las funciones de la CEL, pues a pesar de continuar siendo la responsable de la importación, el transporte pasó a manos de la Refinería de Acajutla S.A. (RASA).²

En ese mismo año, con la resolución número 360 del Ministerio de Economía, se fijan los márgenes de utilidad de las petroleras y gasolineras, resultando favorecidas estas últimas con un mayor margen para las gasolinas especial, regular y diesel.³

Cuadro No. 3
Márgenes de utilidad regulados de los distribuidores mayoristas y detallistas año 1990.

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

Fuente: Asociación Salvadoreña de Distribuidores de Petróleo

Sin embargo, los resultados anteriores permanecieron hasta 1994, ya que en dicho año se da la liberalización de los márgenes en el marco de la reducción de las tareas económicas del Estado. Tal medida posibilitó el aumento

desproporcionado de los mismos a favor de las compañías petroleras, de modo que para diciembre de 1999 se revierten los resultados como se muestra a continuación:

Cuadro no. 4
**Márgenes de utilidad desregulados de los distribuidores
mayoristas y detallistas a diciembre de 1999.**

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

Fuente: Asociación Salvadoreña de distribuidores de petróleo

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

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

En cuanto a la distribución minorista existían 244 gasolineras, de las cuales el 72% era propiedad de las compañías petroleras (aunque no las operaban directamente) y un 28% propiedad de distribuidores nacionales.⁴

En 1993, la generadora eléctrica CEL se desliga totalmente de esta industria, ya que según el acuerdo ministerial No. 277, se establece que cualquier persona natural o jurídica podía importar y comercializar derivados de petróleo. Esto dio lugar a que RASA y TEXACO se incorporaran como importadoras de crudo y derivados, con lo cual se concretizó

la lógica seguida por las transnacionales a nivel internacional, de dominio de las diferentes etapas del proceso de distribución, propiciando así el proceso de integración vertical de la industria, que se consolida posteriormente.

También en dicho acuerdo se establece como función de la Dirección de Minas e Hidrocarburos del MINEC, la fijación de los valores en concepto de márgenes o recargos que debían incluirse en los precios de venta al consumidor, por tanto para esa fecha se seguía manteniendo cierta participación del Estado en la fijación de precios.⁵

En 1994 el segmento mayorista registró una mayor concentración pues CHEVRON se retira, y su participación es absorbida por SHELL, que de un dominio del 21% pasa al 39%, por su parte ESSO y TEXACO mantuvieron la misma participación⁶. En ese año el Estado aún ejercía control en el precio de importación y por las variaciones en el mercado internacional, se consideró necesario establecer el SISTEMA DE PRECIOS PARIDAD DE IMPORTACIÓN⁷ (SPPI) con el fin de determinar el precio máximo de derivados de petróleo al que los refinadores e importadores debían facturar a las compañías Mayoristas.

Para estos años las transnacionales eran las únicas proveedoras de las estaciones de servicio, del sector industrial y del gobierno. En 1995, la participación de las ventas totales al sector industrial era dominada por ESSO con 62%, SHELL con 20% y TEXACO con 18%. Sin embargo, para 1997 entra la empresa COASTAL a abastecer dicho sector con

diesel oil y fuel oil, y en 1998 entra PUMA ENERGY con el diesel oil y posteriormente comercializa gasolinas especiales de 95 octanos de forma tal que se genera una disminución en el control que ejercían las empresas tradicionales.⁸

Finalmente, se destaca que para 1999 la participación en el abastecimiento a las estaciones de servicio continuó siendo controlada por ESSO con 34.7%, SHELL con 34.6% y 30.7% para TEXACO. También la demanda del gobierno (que constituía aproximadamente el 10% del consumo total) era abastecida en un 88% por las petroleras antes mencionadas.⁹

2. Estructura del Mercado de Combustibles Período 2000 – 2005

El proceso de liberalización de la economía, se llevó a cabo con el propósito de lograr mayor competencia y eficiencia en la asignación de recursos. No obstante en el mercado de combustibles tales propósitos no se han alcanzado, ya que en su lugar se ha dado la consolidación de un oligopolio que propicia el ejercicio de prácticas colusorias y/o la existencia de empresas con abuso de posición dominante. En consecuencia se ha contribuido a generar una tendencia de alza en los precios como resultado de las excesivas utilidades obtenidas por las petroleras, aún cuando los precios internacionales del petróleo tuvieron un comportamiento estable en los noventa. Esta situación en el año 2000 se agravó debido a que los precios internacionales mostraron incrementos, y las petroleras mantuvieron la misma proporción de márgenes, afectando a los sectores productivos y al consumidor final.

Ante esta problemática el Ministerio de Economía propone una regulación de márgenes de forma permanente a través del decreto 107, la cual no se concretizó tal como estaba contemplada, pero a cambio de ello las petroleras accedieron a firmar un pacto de caballeros bajo el compromiso de fijar las utilidades de forma temporal¹⁰, que fueron para la gasolina especial de \$0.19, \$0.13 para la regular y \$0.11

para el diesel¹¹. De las gasolinas la mayor reducción fue para la regular por ser la de mayor consumo.¹²

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

Para el año 2001 el mercado de combustibles ha mostrado cambios en su estructura, iniciando con el segmento de la importación, que en la actualidad registra una participación de seis agentes dentro de los que se encuentran SHELL, ESSO, TEXACO, PUMA, DUKE ENERGY, EL PASO y los Distribuidores Salvadoreños de petróleo (DSP)¹³. Según cifras de CEPAL, para el 2004 muestran una mayor participación las empresas ESSO, SHELL y TEXACO con 49.8%, 21.4% y 15% respectivamente, lo que totaliza un 86.2% que resulta superior en tres puntos porcentuales respecto al 2001.

En cuanto a la participación de las empresas locales “grandes¹⁴”, se registra una reducción significativa durante el período, pues de una participación del 17.4% en el 2001 pasa a 11.4% en el 2004; en el caso de las “pequeñas¹⁵” su participación es del 2.4%. Esto evidencia que la importación se encuentra bajo el control de las transnacionales puesto que las empresas locales y otras sólo participan en un 13.8%.

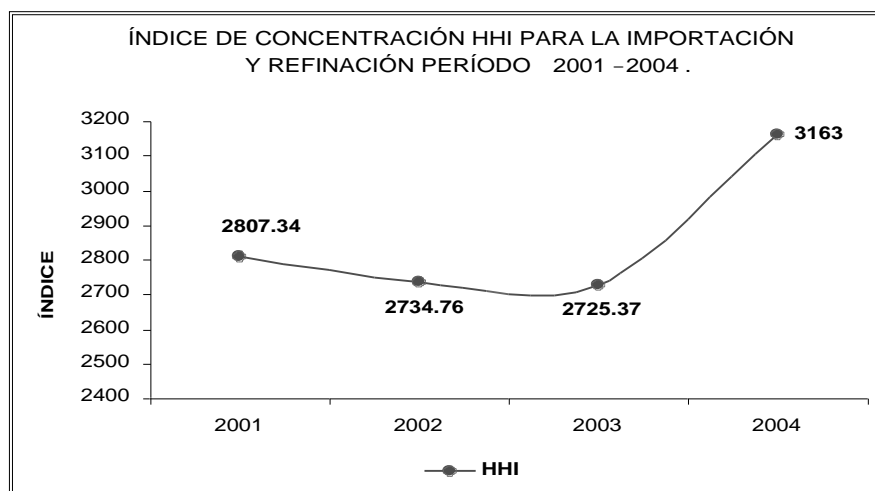
De acuerdo a la participación de cada una de las empresas importadoras, se tiene que a pesar de existir un mayor número de ellas existe una alta concentración en dicha etapa de la industria, tal afirmación se constata por medio de los resultados arrojados por el Índice de Herfindahl-Hirshman (3HHI),¹⁶ cuyo comportamiento durante el período 2001-2004 ha sido hacia una alta concentración, sobrepasando el umbral de concentración establecido por dicho indicador.

De acuerdo al comportamiento del índice ilustrado en el gráfico No. 1, para las compañías SHELL, ESSO y TEXACO, la importación se ubica en el rango de “altamente concentrada”, ya que para el 2001 este índice superaba en 1,807 puntos a la frontera de desconcentración (1000)¹⁷ y para el 2004 la supera en 2,163 puntos.

En este sentido, se puede afirmar que la alta concentración en dicha etapa, permite que las compañías influyan en el precio, ya que el ser un número reducido les facilita el

establecimiento de convenios, acuerdos ó prácticas para la fijación de los mismos, en la medida que se trata de un producto “homogéneo”, lo que en cierta forma les otorga un carácter de interdependencia entre ellas. Si se resalta que cada compañía abastece a un segmento de mercado específico como resultado de la integración vertical, se puede afirmar que en la etapa de importación las compañías pueden presentar una curva de demanda semejante a la del monopolio.

Gráfico No. 1



Fuente: Elaboración propia en base a datos de CEPAL

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

En el caso de los derivados de petróleo, según los resultados del Estudio del Mercado de los Hidrocarburos¹⁸, para el año 2000 se tenía que RASA era propietaria del 75% de la capacidad de almacenamiento de las gasolinas especiales, del 48% de las gasolinas regulares, del 50% del fuel oil y 26% del diesel; TEXACO por su parte era propietaria del

25% del almacenamiento de las gasolinas y del 19% del diesel; PUMA contaba con una capacidad del 14% para el diesel y COASTAL con una capacidad de 40% para el fuel oil.

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

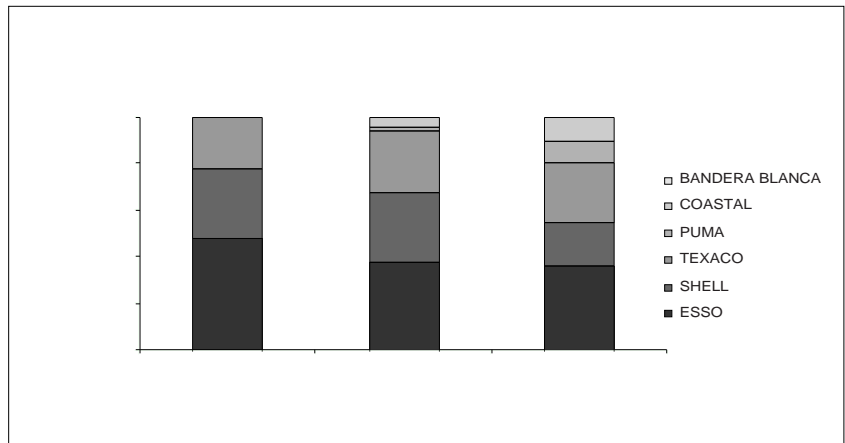
En lo referente a la distribución mayorista¹⁹ de los derivados líquidos²⁰, se observa la siguiente evolución:

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

Los distribuidores mayoristas suministran sus productos por medio de tres canales de comercialización dentro de los que se encuentran las estaciones de servicio, la industria y el gobierno. Al desagregar la participación de las compañías en las ventas, según los canales de comercialización se obtiene lo que indica el Gráfico No. 3

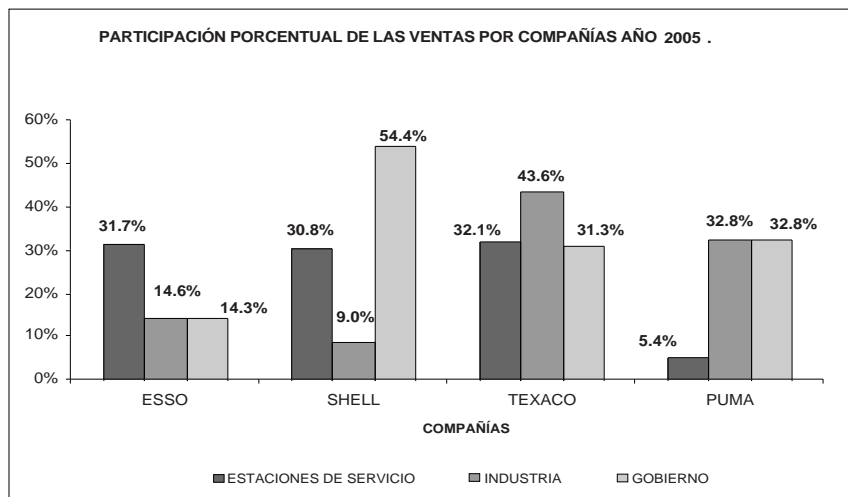
De acuerdo al gráfico No. 3, se observa que existe una especie de reparto de los sectores a los que cada una de las compañías abastece, de forma que en términos generales el dominio lo siguen manteniendo las compañías tradicionales (especialmente TEXACO que presenta una participación importante en el suministro a los tres sectores considerados), en términos específicos se destaca que PUMA únicamente representa un competidor significativo en el abastecimiento al sector industrial, por tanto hasta cierto punto su rival más importante es TEXACO que suministra a dicho sector en un 43.6%. En el abastecimiento al sector gobierno predomina SHELL y nuevamente TEXACO.

Gráfico No. 2



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

Gráfico No. 3



Fuente: Elaboración propia con base MINEC.

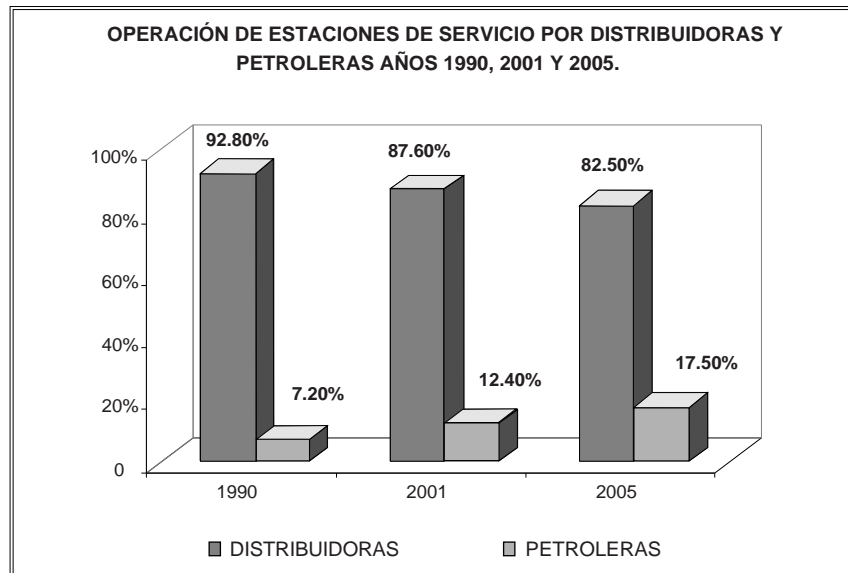
El sector que pudiese registrar una mayor competencia en el suministro serían las estaciones de servicio, pues se observa que la participación de las compañías tradicionales es relativamente equitativa, sin embargo según Julio Villagrán,²¹ se dan diversas prácticas anticompetitivas, tales como acuerdos de precios entre mayoristas, contratos de exclusividad de suministro para las compañías atadas a una marca, establecimiento de precios de venta al consumidor final y adición al precio de facturación al gasolinero del servicio de transporte hacia las estaciones de servicio.

Las prácticas anteriores, propias del abuso de posición dominante, permiten destacar que en la distribución mayorista se hacen más evidentes las características de un oligopolio colusorio, pues desde que se presenta un acuerdo

de precios, las compañías limitan la competencia y pueden controlar, fijar e incluso imponer los precios, como es lógico, a fin de obtener mayores beneficios.

En el caso la distribución minorista²² el ejercicio de las prácticas anteriores ha permitido una modificación en su composición, de tal forma que antes de los 90's las estaciones de servicio habían sido operadas únicamente por comerciantes nacionales, pero, desde 1990 se ha registrado la incorporación de las petroleras a dicho segmento, que en cierta medida ha sido resultado de las prácticas citadas, ya que han propiciado el desplazamiento de los gasolineros nacionales, como se muestra en el Gráfico No. 4.

Gráfico No. 4



Fuente: ASDPP.

Como se observa, en el mercado nacional las compañías transnacionales han ido fortaleciendo el control de las actividades de distribución de derivados de petróleo, pues iniciaron dominando la importación y la distribución mayorista y en la actualidad registran una integración con las estaciones de servicio que distribuyen sus productos, es decir han experimentado una integración descendente (downstream). En este sentido, se ha registrado una

interesante evolución pues al incorporarse al segmento de distribuidor minorista en 1990, sólo contaban con 18 estaciones operadas directamente, y en la actualidad operan 62, desplazando paulatinamente a los distribuidores nacionales.

Según Julio Villagrán,²³ a este desplazamiento ha contribuido la ventaja que tienen las petroleras para vender a precios

inferiores al resto de distribuidores minoristas, con lo cual estos últimos resultan afectados pues se ven presionados a reducir los precios. Este comportamiento en un primer momento puede generar competencia en precios, sin embargo a la larga se puede traducir en una mayor concentración a favor de las transnacionales. Otra práctica desleal de las petroleras para incursionar en el segmento minorista es el rompimiento unilateral del contrato de arrendamiento o suministro por parte de las petroleras sin indemnizar al gasolinero nacional.

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

Pese a lo anterior, SHELL ha mantenido el liderazgo en cuanto al suministro al consumidor final con 101 estaciones para el 2005, ESSO por su parte inició en 2001 con 78 estaciones y al final del período conserva 74, la participación de TEXACO ha experimentado aumentos ya que inició con 83 y en el año 2005 se incrementó a 88. Por otro lado, la participación de las estaciones agrupadas en la categoría otros (bandera blanca) ha aumentado drásticamente pasando de 10 gasolineras a 68.²⁴

Pese al incremento del número de gasolineras, la cobertura de éstas, únicamente ha aumentado en 4.16% respecto al año 1990, es decir que en la actualidad se cuenta con 5 gasolineras por cada 10,000 habitantes y en 1990 se contaba con 4.8²⁵. Por otra parte, también se ha dado un incremento del número de estaciones de servicio por cada 1,000 Km², de tal forma que en 1990 se contaba con 12 estaciones/km²

y en la actualidad se cuenta con 17, lo que representa un incremento del 45.5%.²⁶

El hecho que exista un mayor número de gasolineras puede contribuir a una mayor competencia, sin embargo, según datos de la ASDDP para el 2002, la mayor probabilidad de que esto suceda se da en el departamento de San Salvador al contar con el 38.6% de las gasolineras a nivel nacional, le sigue Santa Ana con el 12.6% y San Miguel con el 10.5%. En la misma línea se destaca que en San Salvador existe una mayor participación de las compañías SHELL y

TEXACO, con 40% y 30% respectivamente; en Santa Ana y San Miguel predomina SHELL con el 47.2% y 43.3% respectivamente. En cuanto a la representación de las estaciones de Bandera Blanca, la mayoría de éstas se concentra en la Zona Occidental del país, específicamente en los departamentos de Ahuachapán y Sonsonate con una participación relativa de 10% y 9.5% respectivamente.²⁷

El proceso de privatización y desregulación registrado en el mercado de combustibles, se ha realizado al margen del carácter estratégico que representa para el aparato productivo, por tanto como consecuencia del incremento de los precios internacionales se ha registrado en el país el aumento excesivo de los recursos que se asignan al pago de las importaciones de petróleo y derivados...

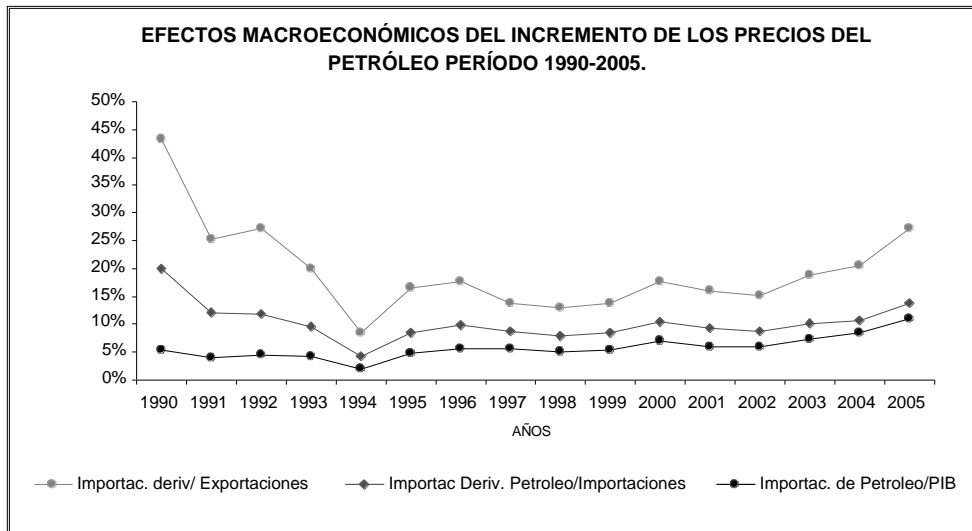
3. Los efectos de la Liberalización del Mercado de Combustibles en la Economía Nacional

El proceso de privatización y desregulación registrado en el mercado de combustibles, se ha realizado al margen del carácter estratégico que representa para el aparato productivo, por tanto como consecuencia del incremento de los precios internacionales se ha registrado en el país el aumento excesivo de los recursos que se asignan al pago de las importaciones de petróleo y derivados, de modo que de \$252 millones que se destinaban en 1990, en el 2005 se reportan \$925 millones, lo que significa que cada habitante gasta \$130.19 en el consumo de derivados de petróleo, que representa un incremento de 164% respecto al gasto de 1990 (\$49.31 per capita).²⁸

Es así como el peso de la factura petrolera en relación al PIB ha experimentado un comportamiento creciente durante el período 1990-2005, lo que indica que la economía asigna una mayor proporción de los recursos provenientes de la producción nacional, para el pago de las importaciones de derivados del petróleo. Tal comportamiento se ha agudizado durante los últimos cinco años de modo que, en el 2000 dicha relación representaba un 6.91%, y para el 2005 alcanzó el 11.02%.

Según la gráfica No. 5, la proporción de los recursos generados por las exportaciones que se destinan al pago de la factura petrolera, refleja una tendencia similar, sin embargo, los incrementos relativos son más pronunciados desde el 2000, representando para el 2005 el 27.29% de las exportaciones.

Gráfico No. 5



Fuente: Elaboración propia en base a datos de BCR.

Se destaca una proporción creciente entre las importaciones de hidrocarburos respecto al total de importaciones, de forma que las primeras han ejercido un mayor peso en el déficit comercial al representar en el 2005 el 13.67% del total de importaciones.

Respecto al impacto del incremento de los precios del petróleo en las finanzas públicas, se destaca un aumento en el déficit fiscal, debido entre otros factores, al incremento en los subsidios asignados al Gas Licuado de Petróleo, al agua, la energía y el transporte. La proporción que representa el subsidio en el déficit fiscal ha sido significativa, a tal

punto que para el 2004 el subsidio representó el 56.2% de este y en el año 2005 un 24.1%.²⁹

Otro de los efectos a nivel nacional ha sido el incremento en la tasa de inflación, que para el 2005 mostró la mayor tasa del quinquenio, siendo esta de 4.7%, es decir el doble del registrado en el año 2000.³⁰

Con la liberalización, el margen de maniobra del Estado para contrarrestar los efectos del alza de los precios internacionales del petróleo es nulo, debido a que con la eliminación de su participación en la etapa de importación, se obtienen precios más elevados como resultado del margen

de intermediación de las petroleras; también se da el mismo efecto con la eliminación del sistema de precios paridad de importación, debido a que los precios de facturación de los derivados de petróleo no corresponden a los precios del país de procedencia del producto.

Los resultados anteriores ponen en evidencia que la estabilidad de precios, la disciplina fiscal y el crecimiento económico pretendido por las políticas de corte neoliberal, no se han visto favorecidos con el proceso de liberalización registrado en el mercado de combustibles, lejos de ello se han visto afectados.

4. Consideraciones Finales

Luego del proceso gradual de liberalización registrado en el mercado de combustibles, los resultados a la luz de los objetivos planteados por las políticas neoliberales no son los mejores. Por un lado se sigue manteniendo estructuras concentradas que limitan la competencia en dicho mercado, y por otro se ha visto afectada la estabilidad macroeconómica y el crecimiento como consecuencia del reducido margen de maniobra para enfrentar la tendencia internacional de los precios del petróleo y derivados.

Si bien se ha registrado la incorporación de nuevos actores en cada segmento de dicho mercado, se continúa manteniendo el predominio de las compañías ESSO, SHELL y TEXACO, de esta manera se conforma un oligopolio que desde la perspectiva de los gasolineros nacionales atados a una marca, constituye un monopolio a lo cual ha favorecido la integración vertical. Por tanto, puede afirmarse que no basta con que exista un mayor número de estaciones de servicio para sostener que se ha dado una mayor competencia, sino que para ello tendrían que existir un mayor número de suministrantes que son los que realmente influyen en el precio al consumidor final, sobre todo luego de la desregulación de los márgenes.

Frente a este panorama, el consumidor final se ha visto afectado con el incremento de los precios de los productos derivados del petróleo, sobre todo si se considera que en el marco de una estructura concentrada hasta la etapa de distribución mayorista y por el ejercicio de prácticas desleales, las empresas transnacionales pueden utilizar cierto poder de fijación de precios, al existir pocas en el mercado.

En el plano institucional se carece de elementos que contrarresten el margen de maniobra de las petroleras en lo referido a la fijación de precios, pues con la eliminación del sistema de precios paridad de importación, las compañías los fijan sin un referente que otorgue información al mercado sobre los precios de embarque establecidos en el país

de procedencia del producto importado, los precios de facturación a los mayoristas y sobre el tiempo real de compra o de importación del producto, lo que da lugar a la especulación.

En cuanto al marco legal, los resultados obtenidos en materia de competencia hacen cuestionable su eficacia. Considerando que la regulación podría constituir una condición necesaria para garantizar la competencia, no sería suficiente sin un verdadero cumplimiento de la misma, pues durante el proceso de liberalización ya existían disposiciones a su favor en la misma Constitución de

la República y sin embargo no existen señales de su cumplimiento.

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

En este marco, se comprueba que el Estado Salvadoreño carece de instrumentos legales eficaces para contrarrestar

...el consumidor final se ha visto afectado con el incremento de los precios de los productos derivados del petróleo, sobre todo si se considera que en el marco de una estructura concentrada hasta la etapa de distribución mayorista y por el ejercicio de prácticas desleales, las empresas transnacionales pueden utilizar cierto poder de fijación de precios, al existir pocas en el mercado.

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

En definitiva, puede afirmarse que luego de más de quince años de iniciarse el proceso de liberalización los resultados en términos de competencia en el subsector de hidrocarburos no son los mejores, puesto que se sigue manteniendo estructuras concentradas que limitan la competencia, así como la ausencia de una estructura normativa capaz de crear las condiciones para mejorarla; al mismo tiempo se

ha producido una acelerada verticalidad en la conformación de la industria. En términos de los objetivos pretendidos por dichas políticas los resultados también han sido desfavorables, debido a la dependencia de la economía de fuentes de energía no renovables.

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

Bibliografía consultada

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

Informe de la Comisión de Notables, Honduras, 2004.

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

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

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

Rosales, Osvaldo, *El debate sobre el ajuste estructural en América Latina*. ILPES. Chile, 1990.

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

Villagrán, Julio, "Entrevista sobre la liberalización del mercado de hidrocarburos" San Salvador, 2 de junio de 2006.

www.bcr.gob.sv

www.digestyc.gob.sv

www.minec.gob.sv

NOTAS

1. Rosales Osvaldo, *El debate sobre el ajuste estructural en América Latina*. ILPES. Chile. 1990. p. 9.
2. *En cuyo capital la mayor participación era de las compañías ESSO y SHELL.*
3. Lima García, Héctor Ulises y Morán Castillo, Carlos Neftalí, "Análisis Jurídico de la integración vertical como práctica oligopólica en la etapa de distribución al detalle de las transnacionales ESSO ESTÁNDAR OIL LIMITED S,A, SHELL DE EL SALVADOR S,A, TEXACO CARIBBEAN INC., dentro del mercado de hidrocarburos en El Salvador. Durante los años de 1990-2002", UES, San Salvador, 2002, p. 246.
4. *Ibid.* p.90.
5. *Ibid.* p.92.
6. *Ibid.* p.94.
7. *En dicho sistema se utilizaban como referencia los precios Platts global Alert determinados en las costas del golfo de EE.UU para los derivados de petróleo y el precio West Texas Intermediate(WTI) para el crudo. De esta forma, los precios a los que se cotizan no corresponden a los del país de procedencia, pues en su mayoría son países latinoamericanos.*
8. Ravinovich, Gerardo A., *Estudio del mercado de hidrocarburos de El Salvador*, Buenos Aires, Octubre de 2006, p. 10.
9. *Idem.*
10. *Firmado el 8 de septiembre de 2000, fijando los márgenes máximos de comercialización mayorista hasta el 30 de junio de 2001.*
11. MINEC, *Acuerdo entre Ministerio de Economía y Compañías Petroleras*, suscrito Septiembre 2000.
12. Villagrán, Julio, "Entrevista sobre la liberalización del mercado de hidrocarburos" San Salvador, 2 de junio de 2006.
13. *Idem.*
14. *Entre ellas PUMA, NEJAPA POWER y EL PASO.*
15. *Integrada por la DSP.*
16. *Se obtiene sumando los cuadrados de las participaciones de mercado de las compañías líderes que en este caso son SHELL, ESSO Y TEXACO, expresados en porcentaje respecto al total de cada empresa. Cualquier resultado bajo 1000 es considerado como desconcentrado, un resultado entre 1000-1800 es considerado moderadamente concentrado y sobre 1800 altamente concentrado.*
17. *Informe de la Comisión de Notables, Honduras, 2004.*
18. Ravinovich, Gerardo A., *Op cit.*
19. *La distribución mayorista comprende el suministro de derivados de petróleo de la importadora hacia las estaciones de servicio, al gobierno y al sector industrial.*
20. *Gasolinas, diesel, kerosene, etc.*
21. *Gerente Administrativo de la Asociación Salvadoreña de Distribuidores de Derivados de Petróleo, San Salvador 2 de junio de 2006.*
22. *La distribución minorista comprende el suministro de las estaciones de servicio al consumidor final.*
23. *Idem.*
24. CEPAL, *Istmo centroamericano: Estadísticas de Hidrocarburos 2000- 2004*. MNEC, 2005.
25. *Cálculos propios en base a datos de DIGESTYC.*
26. *Cálculos propios en base a datos de CEPAL, MINEC y DIGESTYC.*
27. *Cálculos propios en base a datos de ASDDP 2002.*
28. *Cálculos propios en base a datos de DIGESTYC y BCR, Revista Trimestral, varios años.*
29. SIECA, *Comportamiento de los precios del petróleo y sus derivados en el mercado internacional, 2005.*
30. *En base a datos del BCR.*