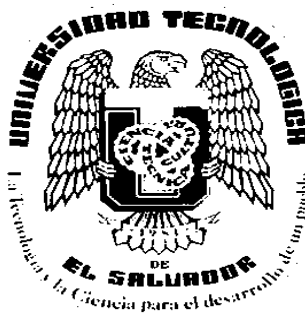




FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
LICENCIATURA EN CONTADURIA PUBLICA



TEMA:

“EFECTOS DE LA LEY DE INTEGRACION MONETARIA EN ELSECTOR
SERVICIOS,SUBSECTOR TRANSPORTE PUBLICO DE MICROBUSES,
CIUDAD DELGADO”

Trabajo de graduación presentado por:

LORENA VIOLETA CASTRO FUENTES
ANA ROSA CORDOVA GARCIA
FRANCISCO JAVIER HENRIQUEZ CISNEROS

Para optar al Grado de:

LICENCIADO EN CONTADURÍA PÚBLICA

NOVIEMBRE 2002

SAN SALVADOR

EL SALVADOR

CENTROAMÉRICA

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE EL SALVADOR

AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

LIC. JOSE MAURICIO LOUCEL
RECTOR

ING. NELSON ZARATE SANCHEZ
VICERRECTOR ACADEMICO

ING. DANILO ADOLFO DIAZ PEREZ
DECANO

JURADO EXAMINADOR

LIC. WALTER ALONSO MARQUEZ
DEL PRESIDENTE

LIC. CARMEN ELENA AQUINO
DEL PRIMER VOCAL

LIC. JOSE ROBERTO ALVARADO
DEL SEGUNDO VOCAL

NOVIEMBRE 2002

SAN SALVADOR

EL SALVADOR

CENTRO AMERICA

DEDICO EL PRESENTE TRABAJO A:

A DIOS TODOPODEROSO: Por habernos permitido llegar a cumplir con
Nuestra meta al proveernos de fortaleza y
sabiduría.

A MI ESPOSO: Con todo el amor y cariño, por la comprensión
Y paciencia mostrada durante el proceso ,
Pues sin su ayuda no hubiese logrado este
momento.

A MI FAMILIA: Por el apoyo que me brindaron durante mi carrera.

A MIS COMPAÑEROS

DE GRUPO: Ana Rosa y Francisco Javier, por el esfuerzo
realizado Para concluir el presente trabajo.

A MIS PROFESORES Y

JURADOS: Que actuaron como guías en este proceso y por la
ayuda recibida hasta la culminación del mismo.

LORENA VIOLETA CASTRO FUENTES

DEDICO EL PRESENTE TRABAJO A:

A DIOS TODOPODEROSO: Por habernos iluminado dándonos sabiduría,
por estar siempre a nuestro lado; hasta alcanzar
con éxito una de nuestras mas ansiadas metas.

A MI MADRE: Con infinito amor y gratitud, por su valiosa ayuda
y Sacrificio, sin su colaboración no
hubiera Culminado mi carrera.

A MI HIJA CINDY: Con todo mi amor, por su comprensión. Por
su Apoyo incondicional. Porque por alcanzar
mi meta le robé muchas horas.

AMIS TIAS Y DEMAS Por su apoyo y compresión
FAMILIA: especialmente a mi tía Maclovia García.

A MIS CINCO HERMANOS: Por ser parte importante en mi vida y
su motivación.

A MIS COMPAÑEROS Lorena y Francisco por su amistad,
DE GRUPO su colaboración y solidaridad hasta alcanzar
nuestra meta

A MIS PROFESORES Por ser nuestros guías durante el periodo
ASESORES Y JURADO: de estudio y ayudarnos con esmero
hasta la Culminación de este trabajo de
graduación.

ANA ROSA CORDOVA GARCIA.

AGRADECIMIENTO

A DIOS: Le doy gracias por haberme dado la vida, fortaleza y Perseverancia para poder haber cumplido mi meta terminar la carrera de contador público.

A MIS PADRES: Arturo Cisneros y Blanca Rosa de Cisneros por Apoyarme, aconsejarme y no dejarme vencer por las Dificultades de la vida dándome consejos en los Momentos justos.

A MIS HERMANOS: Por darme consejos y ser parte importante en mi vida Estando conmigo en todo momento.

A MIS SUEGROS: Salvador Maldonado y Virginia Rosales de Maldonado por ser como mis padres brindándome consejos y apoyo moral en todo el transcurso de mi carrera.

A MIS TRABAJADORES: Por motivarme a continuar y ser una mejor persona tanto el lo académico y como ejemplo de superación y perseverancia.

A MIS COMPAÑEROS DE GRUPO: Por la comprensión, apoyo y amistad que me brindaron a lo largo del trabajo de graduación.

GRUPO:

FRANCISCO

Indice

Introducción	i
--------------	---

CAPITULO I

"Marco Conceptual de Referencia en: El Manejo Monetario de la Economía Salvadoreña y La Actividad del Transporte Publico de Microbuses."

I. Integración Monetaria en El Salvador	1
1.1. Antecedentes	1
1.1.1.Situación Actual	1
1.1.2.Justificación	3
1.2. Marco Teórico	4
1.2.1. La Economía y La Historia	4
1.2.2. Principales Divisiones de la Economía	4
1.2.2.1. Economía Descriptiva	4
1.2.2.2. Teoría Económica	5
1.2.3. Política Económica	5
1.2.4. Integración Monetaria	5
1.2.4.1.Política Financiera y De Supervisión	7
1.2.4.2.Política Arancelaria y Comercial	7
1.2.4.3.Política de Flexibilización Laboral	8
1.2.4.4. Política de Precios	8
1.2.5. Herramientas de La Política Económica	9

1.2.5.1. Política Fiscal	9
1.2.5.2. Política Monetaria	11
1.3. Marco Histórico	15
1.3.1. Política Monetaria en El Salvador	16
1.3.2.1. Efectividad de la política Monetaria	17
1.3.2.2. Agregados Monetarios	18
1.3.2.3. Operatividad de La Política Monetaria	21
1.3.3. Instrumentos de La Política Monetaria en El Salvador	23
1.3.3.1. Indirectos	23
1.3.3.2. Directos	27
1.3.4. Programa Monetario y Financiero	31
1.3.5. Consideraciones Finales	34
1.3.6. Hipótesis de La Ley de Integración Monetaria	35
1.4. Marco Legal	36
1.4.1. Generalidades	36
1.4.1.1. Marco Legal de La Ley de Integración Monetaria	37
1.4.1.2. Ley de Integración Monetaria	39
II. Transporte Terrestre de Pasajeros.	42
2.1. Antecedentes	42
2.1.1. Situación Actual	42
2.1.2. Enunciado	43
2.1.3. Justificación	45

2.1.4. Objetivos	46
2.2. Marco Histórico	47
2.2.1. Inicios de Transporte Público de Pasajeros en El Salvador	47
2.2.2. Antecedentes del Transporte de Pasajeros en Microbuses	54
2.2.3. Definición de Transporte Público de Pasajeros en Microbuses	55
2.2.4. Importancia del Sector	56
2.2.5. Origen de las Instituciones Involucradas en el T.T. Colectivo	58
2.2.6. Viceministerio de Transporte y Su Función	61
2.2.7. AEAS y Su Función	62
2.2.8. Sistema de Modernización en las Instituciones de Transporte	66
Terrestre Colectivo Urbano	
2.2.9. Modernización del Vice-Ministerio de Transporte	66
2.2.10. Modernización de A.E.A.S.	70
2.2.11. Hipótesis del Transporte Terrestre de Pasajeros	72
2.3. Marco Legal	72
2.3.1. Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad	72
Vial y Su Reglamento.	
2.3.2. Código de Comercio de El Salvador	75
2.3.3. Ley de Impuesto Sobre la Renta y Su Reglamento	76
2.3.4. Ley de Impuesto a La Transferencia de Bienes Muebles	77
Y a La Prestación de Servicios.	

Capitulo II

“Los Efectos de La Ley De Integración Monetaria en El Servicio de Transporte Publico de Pasajeros.”

1. Metodología de La Investigación	80
1.1. Tipo de Investigación	80
2. Diseño de la Investigación	80
2.1. Técnicas e Instrumentos	80
2.2. Unidades de Análisis	81
3. Población y Muestra	81
3.1. Diseño y Tamaño de la Muestra	81
4. Recolección de la Información	83
5. Análisis e Interpretación de Datos	83
5.1. Recolección y Procesamiento de Datos	83
5.2. Análisis de Datos	84

Capitulo III

“Incidencias de la Ley de Integración Monetaria, en el sector servicio de Microbuses en el Municipio de Ciudad Delgado”.

1.Limitaciones y Alcances del estudio	134
1.1. Consideraciones Generales	134
1.2. Limitantes	134
1.2.1.Tiempo	134
1.2.2.Espacio	135
1.3.Alcances	135

2. Identificación de Factores y Análisis	137
2.1. Consideraciones Generales	137
2.2. Análisis de factores	138
3. Cumplimientos de Objetivos de la Ley de Integración Monetaria para el sector servicios, subsector transporte terrestre de pasajeros.	141
3.1. Paretos de Cumplimiento	143
4. Conclusiones	147
Bibliografía	
Anexos	

INTRODUCCION

En el Capítulo I, se desarrolla el marco conceptual de referencia que sustenta la Ley de Integración Monetaria, la base legal para su aplicación, las hipótesis que se relacionan a la misma.

A continuación del marco teórico para La Ley de Integración Monetaria, se encuentra la base teórica que aplica al subsector transporte terrestre, conociendo sus inicios y su desarrollo hasta el año 2001.

Capitulo II. Se muestra la aplicación metodológica de la investigación, efectuando un análisis minucioso de las variables que intervienen en el desarrollo del estudio, tomando en cuenta: el tamaño y diseño de la muestra.

Capitulo III. Incluye el análisis de los factores y objetivos que dan cumplimiento a la Ley de Integración Monetaria. Mostrados mediante gráficos de Pareto, conociendo cuales de las respuestas recibidas tuvieron mas efecto en el sector.

Al final del trabajo se encuentra la bibliografía o fuentes de consulta y los anexos correspondientes

CAPITULO I

MARCO TEORICO CONCEPTUAL DE REFERENCIA EN: EL MANEJO MONETARIO DE LA ECONOMIA SALVADOREÑA Y LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE PUBLICO DE MICROBUSES.

1. INTEGRACION MONETARIA EN EL SALVADOR

1.1. ANTECEDENTES

1.1.1.SITUACION ACTUAL

Uno de los propósitos de la Ley de Integración Monetaria es de fomentar la inversión extranjera, con el objetivo de aumentar la producción y por ende el empleo en nuestro país.

Para corroborar que éste propósito se cumple FUSADES, realizo diversos estudios en los sectores de comercio, industria, servicios y construcción que hicieron denotar un alza en la inversión extranjera desde el mes de marzo del año pasado a la fecha, esto a pesar de los terremotos, de los secuestros y de todas las tragedias que hemos vivido en los primeros meses del año.^{/1}

^{/1}.La Prensa Gráfica 26/6/01 pag.4b El Financiero , " El Salvador atractivo para inversión.

Se considera que el Salvador puede liderar el desarrollo regional y por su posición estratégica puede convertirse en un puente del comercio centroamericano y el caribe./2.

La economía Salvadoreña tiene una gran oportunidad de salir adelante, la Ley de integración monetaria ha permitido que el país se desarrolle en un mercado liderado por el dólar y que pueda hacer frente a los problemas económicos que se presenten, esto se puede ver pues las tasas de interés han bajado a niveles considerables, estabilizándose a un 9.5%, lo que indica que este es el momento mas oportuno para la inversión, para la adquisición de vivienda , mejorar los negocios o comprar uno./3

Aunque el crecimiento económico para finales del año se estima en un 2%, se prevé que con la implementación de la Ley de Integración Monetaria se puede lograr un mayor crecimiento que el actual.

El país se vuelve atractivo para la inversión extranjera lo que ofrece una ventaja para efectuar las operaciones en el mercado extranjero a niveles adecuados para la economía Salvadoreña, sin dañar la estructura interna del mismo o los sectores involucrados en este campo./4

/2.La Prensa Gráfica,El financiero," INCAE, el Salvador es un país con potencial", Pag. 6b

/3.La Prensa Gráfica,El financiero, " BCR jamas hubo mejor momento para invertir", pag.6b,26/6/01

/4.La Prensa Gráfica, El Financiero , pag 2b, 18/12/0

1.1.2. JUSTIFICACION

La Ley de Integración Monetaria es de especial interés para los Salvadoreños, ya que mediante ella se pueden obtener beneficios en relación a la disminución de las tasas de interés en préstamos para vivienda o para la inversión de un negocio.

A la vez mediante la Ley, la inversión extranjera se fomenta y se protegen los intereses de estos inversionistas, así como de los empresarios Salvadoreños.

Los precios de los productos se logran mantener al estabilizar la economía Nacional, y el consumidor puede tener mayor capacidad de adquisición de los bienes que necesita para sobrevivir en familia o como individuo independiente.

La Ley de Integración Monetaria ha permitido fomentar las obras de construcción y de reestructuración de carreteras que son de suma importancia para el desarrollo de comunidades que estaban aisladas, y que ahora pueden obtener bienes y servicios que antes de la Ley no obtenían, tal es el caso del alumbrado eléctrico, agua potable, educación , transporte entre otros.

Así se logra uno de los propósitos mencionados por el señor presidente de la República de El Salvador " Integrar el territorio Nacional".

1.2. MARCO TEORICO

1.2.1. LA ECONOMIA Y LA HISTORIA

Los problemas económicos en su mayoría, además de estar relacionados con las estructuras políticas y sociales ,también están condicionados a la evolución histórica de las civilizaciones, lo que expresa un alto grado de interdependencia a la historia y la economía .

La investigación histórica se cubre de una utilidad indiscutible para el economista, proporcionándole la localización precisa en el tiempo y en el espacio de las actividades humanas ,la naturaleza general y las interrelaciones entre los acontecimientos ,tanto como la organización y evolución de los hechos, lo que facilitó al economista el entendimiento del problema económico en las sociedades.

Los diferentes cambios en la historia interesan al economista , pues abarcan la dinámica de las economías modernas .

1.2.2. PRINCIPALES DIVISIONES DE LA ECONOMIA

1.2.2.1. Economía Descriptiva

Conjunto de observaciones sobre sucesos del mundo real, generalmente superficiales , que anteceden al conocimiento sistematizado.

1.2.2.2. Teoría Económica

Sistema de principios, teorías y leyes científicamente elaboradas con base a la coherencia, consistencias y objetividad.

1.2.3. POLÍTICA ECONOMICA

La política económica es, una rama esencialmente dedicada al acondicionamiento de la actividad económica, su utilización tendrá la finalidad de dirigir la gestión económica tomando como base los objetivos determinados a alcanzar.

La política económica Gubernamental se refiere a las acciones prácticas desarrolladas por el gobierno, con la finalidad de condicionar, orientar y dirigir el sistema económico, en el sentido que sean alcanzados uno o más objetivos económicos, políticamente establecidos, estas acciones prácticas tienden a tener el respaldo de la teoría económica.^{/5}

1.2.4. INTEGRACION MONETARIA

Conociendo la historia, los economistas vislumbraron cambios en la situación económica mundial lo comenzó a afectar en gran manera los intereses

^{/5}. Introducción a la Economía. José Pascual Rossetti. 15ª. Edición. 1994

económicos de los países de Latinoamérica viéndose afectado el progreso económico y social. Así se presenta la necesidad de incorporarse a un mercado totalmente estable, con una moneda común dentro de un mercado unificado, y, que a la vez pueda sobrevivir ante una crisis económica.

Basándose en la historia económica y la realidad mundial así como en un eminente peligro a la estabilidad económica y social de El Salvador, el estado vio la necesidad de cambiar el régimen monetario cambiario del país. La idea tuvo sus inicios a finales del año 1994 cuando se comenzó a discutir la posibilidad de ser parte de una economía globalizada.

Para el año de 1995 se lanzó el primer proyecto de dolarización en El Salvador, el tema pasó a ser parte primordial en la agenda del Banco

Central de Reserva y el Ministerio de Hacienda.^{/6} Tomando como ejemplo para las negociaciones y discusiones el caso especial de Argentina, dejando clara la opción de El Salvador para ser un país con oportunidades de crecimiento, con estabilidad económica y social a través de la integración monetaria

Para lograr éste objetivo los economistas comenzaron a analizar el crecimiento

^{/6}. ANEP. Economía y Finanzas. " Ideas preliminares en torno a la dolarización". Pag.38

de la economía tratando de encontrar una política económica sana que permitiera hacer frente a los diferentes problemas que ponen en peligro la estabilidad económica.

En la economía se determinan diferentes tipos de política, entre las que podemos mencionar:

1.2.4.1. POLITICA FINANCIERA Y DE SUPERVISION

Tiene como objetivos centrales:

- 1- Promover un sistema que fomente el ahorro nacional y facilite la expansión del crédito, como complemento de la política monetaria.
- 2- Asegurar la estabilidad del sistema financiero, mediante su fortalecimiento para hacer frente a crisis internas y externas.

1.2.4.2. POLITICA ARANCELARIA Y COMERCIAL

Evita la competencia desleal o el que se dé prioridad a la renta política sobre la económica. También provee la oportunidad de abrir el mercado a inversionistas extranjeros, al bajar los aranceles de los impuestos y al otorgar una tasa cero, llegando a ser parte de las zonas francas destinadas a inversión y se crearían mas empleos, generando mayor producción y la oportunidad de exportar los productos manteniendo la estabilidad económica interna y externa

La política arancelaria tampoco debe llegar al grado de otorgar un subsidio que llegue a causar una devaluación.

1.2.4.3. POLITICA DE FLEXIBILIZACION LABORAL

En esta política los expertos consideran de importancia el crear políticas de en cuanto a la forma en que se debe remunerar algunos servicios, salarios, horas extras, jornadas de trabajo, y determinación de remuneraciones, con el objetivo de mejorar la producción.

A la vez opinan que una política de flexibilizacion no debe reducir los costos de producción sacrificando la mano de obra, ya que elevar el nivel económico de la población y reducir las disparidades redundan en el crecimiento económico del mismo.

1.2.4.4.POLITICA DE PRECIOS

En este apartado se explica que la libertad de precios debe aplicar a todas las actividades del mercado, incluyendo el control de precios sobre los monopolios, para que sean competitivos al igual que las otras empresas. No deben haber privilegios que afecten la economía del país, a la vez se deben eliminar la intervención estatal en la manipulación de las entidades o de la convertibilidad para su provecho.

Y para cubrir especialmente el las áreas fiscal y monetaria , se dio origen al estudio de la política macroeconomía y sus principales instrumentos como son la **política fiscal y la política monetaria** .

1.2.5. HERRAMIENTAS DE LA POLITICA ECONOMICA

1.2.5.1.Política Fiscal:

Se refiere a la utilización de los impuestos y el gasto público de el país.⁷Utilización correcta de los impuestos: se refiere al hecho que el estado debe vigilar y no afectar a través de ellos la renta de las familia.

Si en un determinado momento el estado aumenta los impuestos afecta la accesibilidad de las familias a bienes y servicios así como el ahorro privado, lo cual influye significativamente en la producción y la inversión a corto y largo plazo.

En cuanto al gasto publico: las compras que efectúa el estado, los pagos de pensiones y otros deben ser vigiladas de tal manera que no afecten la economía en el largo o corto plazo.

Sin importar el sistema cambiario adoptado por un país, este debe esforzarse por crear una política fiscal confiable y que contribuya al desarrollo económico y social para bien del mismo. Una política fiscal deficiente va a generar a la larga un déficit que puede llegar a constituir la causa de fuertes ajustes en la economía y generar incertidumbre en el futuro del país.

El objetivo primordial de esta herramienta es reducir el déficit fiscal o, en lo posible generar un superávit, en términos del producto interno bruto.

El déficit no debe convertirse en un factor desestabilizador de la economía y para ello se debe tomar nota de los siguientes:

1- Es importante buscar la calidad del gasto corriente y de la inversión pública:

Implica hacer más eficiente el aparato estatal y controlar los gastos de tal manera que se orienten a las áreas que no están siendo bien atendidas y se elimine aquellas áreas que no son parte del proceso productivo del país.

Limite que presenta el déficit fiscal

El déficit del sector público no debería sobrepasar el 3% del producto interno bruto en un año y el promedio de tres años consecutivos debe ser menor o

igual al 2%. (ABANSA). Aunque el estándar antes mencionado puede tener variaciones debido a desastres ocurridos en un país, este debe de procurar en el menor tiempo posible estabilizar el déficit a través del fondo monetario

Equilibrio de endeudamiento

Se debe limitar la deuda pública para poder mantener un determinado sistema cambiario, algunos expertos sugieren que la deuda interna no debe sobrepasar el 50 % de PIB, mientras que la externa no debe sobrepasar del 25% del PIB. A la vez esta limitación debe estar plasmada en una ley constitucional para que exista credibilidad y que se requiera 3/4 de los votos de la Asamblea Legislativa para modificarla.^{/8}

1.2.5.2. Política monetaria:

Es utilizado por el gobierno para gestionar el dinero, el crédito y el sistema bancario del país. En otras palabras, mediante esta política el gobierno pretende regular la cantidad de dinero a disposición de las entidades públicas y privadas, estimulando la actividad económica del país.

^{/8}. ABANSA. ABC de los Sistemas Cambiarios. Pag. 18

Así la política monetaria determina la cantidad de dinero que hay en la economía para desarrollar las actividades productivas y comerciales, ella afecta directamente el precio del dinero y tasa de interés.

Si la política es expansiva permitirá que el dinero fluctúe y halla suficiente dinero para que logre hacerse frente a una crisis inflacionaria, porque hay mas bienes y servicios que ofrece el mercado.

Por el contrario si se efectúan crecientes importaciones la economía llegara a un momento que no podrá sostenerse y no dará abasto el dinero que ha fluido ya que las importaciones serán mayores a las exportaciones, lo que comenzara a poner presión sobre el tipo de cambio, llegando a afectar las reservas internacionales a tal grado que llegaran a ser insostenibles, creando la opción de los ajustes.

Mediante una política monetaria estable el país puede obtener un "señoreaje" o renta por los dólares que tiene depositados en el extranjero, resultantes de su cambio por la moneda nacional que pone en circulación.^{/10}

Al momento de entrar en una dolarización total esta figura se pierde ya que el país emisor Obtendría el señoreaje y el país receptor solamente tendría

^{/9.} ANEP. Comentarios sobre la Ley de Integración Monetaria. Pag.25.Boletín

que trabajar con la moneda de este sin obtener algún provecho extra.

La política monetaria tiene una contraparte con la política fiscal, ya que fuerte y prolongados déficit pueden descarriar cualquier meta de política monetaria , debilitar hasta hacer sucumbir un sistema cambiario, con excepción de la dolarización total.

De ahí que un país deba crear una política fiscal sana, sino desea llegar a una devaluación de la moneda.

Para una política fiscal sana el Banco Central de Reserva del el país no deberá otorgar créditos al sector publico porque esto constituye una emisión de moneda que a la larga causa devaluación de la misma y se pierde la credibilidad en el mercado internacional.

Los economistas consideran como punto importante en el proceso de dolarización la tasa de intereses, la cual debe estar controlada para evitar riesgos al país y el riesgo de la devaluación . El riesgo del país se mide confrontando cuanto se paga localmente por los depósitos en dólares y lo que se paga por ellos, en una operación similar en los Estados Unidos. El riesgo cambiario se mide comparando cuanto se paga por los depósitos en dólares frente a los que se paga por los depósitos en moneda nacional dentro del país.

A continuación se estudiarán más detenidamente cada uno de los instrumentos descritos.

Para hacer frente a las exigencias del mercado mundial unificado los países que desean optar por un sistema de integración monetaria deben preparar su desarrollo y competitividad creando y fortaleciendo sus políticas macroeconómicas y financieras.

Para obtener pureza y transparencia en un sistema el país debe generar herramientas que fomenten la credibilidad de la economía interna y la capacidad de pagos del País, así se da origen a las herramientas de política y sus instrumentos de tal manera que un país debe dar prioridad:

- a) Obtener ,Una política fiscal que resulte en un reducido déficit fiscal
- b) Política Monetaria: de acuerdo a las políticas de crecimiento y que ayuden a mantener fuerte la Balanza de Pagos.
- c) Política de Supervisión Financiera: Incluye el fortalecimiento del sistema financiero fomentando el ahorro, el apoyo a la actividad económica y de inversión para generar empleos e instalar nuevas tecnologías que permitan competitividad.

- d) Política Arancelaria y Comercial: debe garantizar la igualdad de costos en los productos nacionales y extranjeros para reducir los costos de producción interno.
- e) Política Laboral: la cual se debe orientar a flexibilizar el mercado laboral
- f) Política de Precios: los monopolios deben estar regulados para que exista libre competencia de precios en la que prevalece el libre mercado./¹⁰

1.3. MARCO HISTORICO

En diferentes estudios realizados por expertos economistas, consideran que por décadas los países han adoptado diferentes tipos cambiarios con el objetivo de estabilizar la economía interna y externa de los países obteniendo diversos resultados, inclusive resultados diferentes a los esperados.

Se considera que en Latinoamérica se han experimentado 9 diferentes sistemas cambiarios en los últimos 30 años./¹¹

Algunos de estos sistemas son:

*Sistema crawling (tipo de cambio deslizando)

*Bandas cambiarias fueron

¹⁰.ABANSA,ABC de los sistemas cambiarios. pag. 14

¹¹. Ricardo Hausmann en el seminario organizado por el BID cuyo tema fue "Nuevas iniciativas para enfrentar la crisis Financieras Internacionales.

*Flotaciones administrativas

*Caja de convertibilidad

*Dolarización total.

1.3.1.POLITICA MONETARIA EN EL SALVADOR

El presente documento tiene como objetivo dar a conocer los diferentes elementos de la política monetaria en El Salvador durante la década de los noventa.

El manejo de la política monetaria estuvo relacionado con el control de la cantidad de dinero en la economía; sin embargo, su objetivo principal se definió con más claridad cuando se promulgó la nueva ley orgánica del Banco Central de Reserva de El Salvador (BCR) implementada a principios de la década de los noventa.

Durante la década de los ochenta la política monetaria estuvo orientada a cumplir diferentes objetivos macroeconómicos, en un escenario desarrollista, con una clara interferencia del estado en los asuntos económicos. Tomando en cuenta estas circunstancias el Banco Central orientó su política monetaria mediante el establecimiento de cupos de crédito, fijando tasas de interés y obligando a los bancos a mantener como parte de su cartera de inversiones, títulos del sector público con rendimientos por debajo del mercado.

El Banco Central intervenía además en la gestión administrativa y financiera de los Bancos Comerciales ,desviando su atención de los asuntos trascendentales de la política macroeconómica y en particular de la monetaria, que pusieron en peligro la estabilidad de la economía.

A partir de 1989 se genera un nuevo modelo macroeconómico orientado a la apertura del comercio exterior, el papel subsidiario del estado y en la privatización y fortalecimiento del Sistema Financiero.

Enmarcado dentro de este nuevo modelo se aprueba una nueva ley orgánica del Banco Central de Reserva y con ello se define el objetivo básico de la política monetaria y lo faculta para generar instrumentos monetarios orientados más hacia una economía de mercado.

1.3.2.MANEJO DE LA POLITICA MONETARIA

El manejo de la política monetaria, permitió que el Banco Central utilizara algunos de sus instrumentos monetarios con la finalidad de administrar la cantidad de dinero que circula en la economía.

El cauce o vínculo entre el dinero y los precios se hacía mediante el uso de variables operacionales e intermedias. La variable operacional se define como aquella que el Banco Central podía controlar directamente a través del manejo de sus instrumentos de política influyendo sobre la variable intermedia y a través de ella, en su objetivo final: los precios.

Debido a que el mercado financiero de El Salvador no estaba completamente desarrollado, la aplicación de la política monetaria se realizaba a través del Sistema Bancario, que agrupa a los principales intermediarios entre las unidades demandantes y oferentes de recursos en la economía .

1.3.2.1.Efectividad de la política monetaria

Conviene señalar que el manejo de la política monetaria fue restringido por el uso del tipo de cambio como ancla nominal de los precios, esto significó, que la política monetaria perdió efectividad debido a que la demanda de dinero dependía de las decisiones que adoptaba el público, lo que restó eficiencia al uso de la base monetaria como variable operacional, en razón de lo anterior se usaron los Activos Internos Netos del BCR como variable operacional en sustitución de la base monetaria.

1.3.2.2. Agregados monetarios

El Banco Central utilizó el canal de los agregados monetarios para transmitir los impulsos monetarios al resto de la economía, modificando la expansión de la

base monetaria a través de sus instrumentos de política. Así cuando el Banco Central deseaba reducir la cantidad de dinero en circulación disminuía el crecimiento de la base monetaria mediante una combinación de los siguientes instrumentos: la colocación neta de títulos valores, elevando los coeficientes de encaje o haciendo uso de otros instrumentos de absorción de liquidez.

La menor expansión de la base monetaria, afectaba la creación secundaria de dinero a través del multiplicador monetario, induciéndose con ello una caída en la cantidad de dinero en circulación, es decir en la variable intermedia, y por ende, en la disponibilidad de recursos prestables del sistema financiero. Dado un nivel de gasto en la economía y ante la menor disponibilidad de financiamiento bancario, se producía un alza de las tasas de interés lo que se reflejaba en un menor consumo e inversión – la actividad económica se contraía – lo que finalmente reducía las presiones inflacionarias por el lado de la demanda.

Lo contrario ocurría cuando el BCR deseaba ampliar la liquidez de la economía. Para ello, reducía la colocación de títulos valores o los requerimientos de encaje. En este caso, la economía contaba con mas dinero y además los bancos disponían de mayores recursos para conceder crédito y a través de ello multiplicar el dinero primario y ampliar la creación de medios de pago.

El impacto sobre las tasas de interés, en el mercado de dinero, se generaba cuando el Banco Central modificaba la magnitud de su participación en el mercado de dinero; es decir, las tasas del mercado se veían afectados por el efecto liquidez que produce la menor o mayor expansión de dinero primario que generaba el BCR, mediante el uso de sus instrumentos de política monetaria.

En el caso de El Salvador, el uso de las tasas de interés como canal de transmisión de los impulsos monetarios presentó una débil asociación entre las intenciones de política del BCR y el alcance de sus objetivos intermedios y finales. La modificación de las tasas de interés de los títulos del BCR mostró una débil vinculación con las tasas del sistema financiero.

Para el Banco Central era muy importante conocer la manera en que los diferentes agentes económicos anticipaban los cambios en la política monetaria y como afectaba sus expectativas, dependiendo mucho de ello su efectividad. Así por ejemplo, una contracción de la liquidez y su probable impacto sobre las tasas de interés podía ser anticipado por los sectores a través de buscar otras opciones de financiamiento, reducir sus niveles de gasto o sus proyectos de inversión.

Los cambios en la política monetaria tenían también impacto sobre el tipo de cambio. Una contracción monetaria a través de un mayor coeficiente de encaje

o mediante una mayor colocación neta de títulos, inducía un alza en las tasas de interés y mediante ello a una apreciación cambiaria en la medida que se fomenta la entrada de capitales externos.

El precio de los activos financieros también se veía afectado por las condiciones de liquidez en la economía. Una ampliación de ella inducía a una baja en las tasas de interés y con ello reducía el rendimiento de los bonos, acciones, cédulas, etc., es decir que el precio de los activos caía al disminuir el valor presente de los ingresos futuros.

1.3.2.3. Operatividad de la política monetaria

Las decisiones y aplicación de la política monetaria eran responsabilidad del Comité de Operaciones Monetarias (COM), instancia que evaluaba periódicamente las condiciones monetarias y económicas y sobre la base de dicho análisis, proponía medidas de política encaminadas a mantener la estabilidad monetaria.

Para cumplir dicha finalidad, el COM determinaba semanalmente el grado de participación del BCR a través de operaciones de mercado abierto, estableciendo la cuantía de títulos valores a colocar en la subasta. Dicha cantidad se establecía a través de un programa de flujos semanales de caja estimados y proyectados a partir de los componentes que expandían o contraían liquidez, conocida como la planilla de base monetaria.

Las proyecciones de base se obtenían a partir de un modelo de demanda por dinero y estimaciones del multiplicador monetario que tomaban en cuenta la estabilidad de dichas variables. La base estimada se comparaba con la base monetaria efectiva dando origen a una primera brecha que indicaba la cantidad de dinero por contraer o expandir durante una semana específica.

La brecha de base estimada podía ser cubierta en principio por las operaciones autónomas que expandían o contraían la base monetaria, entre ellos: vencimientos de títulos valores del BCR, las operaciones en divisas, los ingresos y egresos del sector público derivadas de sus recaudaciones y gastos, las transacciones financieras del Banco Multisectorial de Inversiones (BMI), los resultados operacionales del BCR y las transacciones del Fondo de Saneamiento (FOSAFI). Si la sumatoria de los flujos de operaciones autónomas que expandían liquidez excedían el flujo estimado de base monetaria a esterilizar, se requería intervenir en el mercado vendiendo títulos valores o dólares; en caso contrario se requería comprar títulos o dólares para expandir la liquidez.

Es importante agregar que el flujo de base monetaria proyectado semanalmente, determinaba una meta indicativa para la participación a través de las operaciones de mercado abierto, la cual el Comité de Operaciones

Monetarias completaba mediante el seguimiento de otros indicadores como los excedentes o deficiencias de encaje diario y promedio, las compras y las ventas de divisas.

También se realizaba una labor de coordinación con la Dirección General de Tesorería del Ministerio de Hacienda cuando se tenía programado colocar Letras del Tesoro (LETES) ya sea en colones o dólares, debido al impacto sobre la liquidez y divisas, derivado de dichas operaciones.

1.3.3. INSTRUMENTOS DE LA POLÍTICA MONETARIA EN EL SALVADOR

Para lograr los objetivos de la política monetaria el Banco Central disponía de una gama de instrumentos monetarios y líneas de financiamiento establecidas en su Ley Orgánica, tales como:

1.3.3.1. Indirectos

A. Operaciones de Mercado Abierto (OMA'S)

Operaciones de mercado abierto consistían en la compra o venta de títulos valores o divisas a través de un sistema de subasta electrónica, con la finalidad de influir en las condiciones de liquidez de la economía.

Desde el punto de vista del manejo de la liquidez, las operaciones de mercado abierto tenían la ventaja de que la decisión de influir en las condiciones de

mercado de dinero dependían del BCR, caso contrario ocurre cuando los bancos decidían cuanto demandar de liquidez a través de financiamiento crediticio.

B) OMA'S con Títulos Valores

Para realizar las operaciones de mercado abierto el BCR emitió títulos propios en moneda nacional, denominados Certificados de Administración Monetaria (CAM-D), los que eran colocados a descuento mediante el mecanismo electrónica de subasta.

En la subasta se recibían posturas, por medios electrónicos, de inversión en CAM-D que diversos corredores realizaban a través de la Bolsa de Valores especificando la cantidad y el rendimiento que deseaban obtener. En sus indicios el BCR utilizó varias modalidades de subasta diarias: competitiva, corregida, etc., para lo cual se utilizó una gran variedad de plazos.

Sin embargo, con el propósito de simplificar su operatividad y fomentar su transparencia, a partir de febrero/00 se introdujeron una serie de modificaciones al Sistema de subasta, siendo las principales las siguiente: i) Se redujo a cuatro el número de plazos; ii) se pasó de subasta diaria a semanal, dentro de la modalidad competitiva; y iii) informa con anticipación los vencimientos de títulos valores y las sumas a colocar en la siguiente subasta.

El proceso de la subasta se realizaba en tres etapas: se convocaba el viernes de la semana anterior, el lunes se realizaba la subasta y se asignaba y el martes, se efectuaba la liquidación de las inversiones para los plazos de 28, 91, 182 y 364 días. Para la subasta diaria con plazos de 11 a 14 días, se continuó con el mecanismo anterior, donde se convocaba, asignaba y liquidaban los valores el mismo día.

Lo anterior contribuyó a mejorar la administración de los excedentes de los recursos de las instituciones financieras y facilitaban el manejo monetario del BCR.

b). OMA'S con Divisas

Consistió en la compra y venta de divisas (moneda extranjera) a través de Operaciones de Mercado Abierto, utilizando para ello el SINEDI. Mediante las compras de divisas el Banco Central inyectaba liquidez, por el contrario cuando vendía sustraía liquidez del sistema financiero. Dicha operación se realizaba mediante un sistema electrónico en el que los principales participantes lo constituían los bancos del sistema.

También el BCR colocó títulos en dólares que se conocieron como Certificados de Estabilización Monetaria (CEM US\$) cuyo objetivo original fue el

fortalecimiento de las Reservas Internacionales Netas. Dichos títulos, se colocaban en forma directa bajo un esquema de tasa anunciada para sus cuatro plazos .

2. Reporto

Este tipo de instrumento también permitió al Banco Central inyectar o contraer liquidez al sistema financiero, mediante la compra o venta temporal de sus propios títulos valores (CAM-D).

La experiencia del BCR en el uso del reporto fue limitada, por cuanto sólo se utilizó para inyectar fondos en la economía, pero no para contraer. La inyección de fondos se realizó en períodos de estrechez de liquidez de los bancos, anunciando el monto a través de las casas corredoras en la bolsa de valores en donde los corredores autorizados efectuaban la intermediación de los fondos ofrecidos, a plazos que oscilaban entre uno y siete días.

Este mecanismo contribuyó a reducir la volatilidad de las tasas de interés de corto plazo en los mercados interbancario y de reporto, a la vez que facilitó el proceso de regulación monetaria.

Quedó en proyecto implementar las operaciones de reporto en reversa, es decir sustraer liquidez mediante la colocación de títulos valores con pacto de

recompra. Este sería un instrumento complementario para efectuar ajustes finos de la liquidez.

En la década de los 90's El Salvador hizo una transición hacia mecanismos de mercado para administrar la liquidez bancaria e influir de manera indirecta sobre el comportamiento de las tasas de interés . Las OMA'S tuvieron una mayor preferencia para los fines ante señalados y se continuó fortaleciendo y desarrollando nuevas herramientas para cumplir con el objetivo fundamental del BCR: la **estabilidad monetaria**.

1.3.3.2.DIRECTOS

1. Encaje Legal

El encaje legal era la proporción de los depósitos que los bancos debían mantener en el BCR bajo la forma de depósito a la vista. Mediante el encaje el Banco Central esterilizaba o inyectaba recursos a la economía con propósitos de regulación monetaria.

La política de encaje legal estuvo constituida por varios elementos en la que destacaron los coeficientes por tipo de instrumento, los plazos de constitución y de requerimiento, la forma de constituir el encaje y su penalización. Los coeficientes de encaje legal eran diferenciados por tipo de obligación o depósito, pero no por moneda. Se establecieron coeficientes de encaje alto

para instrumentos de alta liquidez y volatilidad. (depósitos en cuenta corriente) y coeficientes bajos para depósitos estables o de menor rotación (depósitos a plazo y ahorro).

El cálculo del encaje mínimo requerido se hacía tomando de base los saldos promedio diario de períodos de catorce días, de lunes a domingo de los depósitos y obligaciones sujetas a encaje, del período de catorce días inmediato anterior.

El período de cumplimiento del encaje legal era de catorce días calendario (incluyendo días hábiles y no hábiles), cada periodo iniciaba un día miércoles y finalizaba martes. Además del tercero al décimo tercero día del periodo de cumplimiento del encaje, las instituciones debían mantener una posición de encaje promedio diario igual o mayor al 85% del encaje requerido.

En encaje mínimo requerido podía constituirse en forma de depósitos en dinero a la vista en moneda de que se trate o en títulos valores emitidos por el BCR para dichos propósitos.

El uso del encaje fue limitado por cuanto la cuantía esterilizada influía en los costos financieros de la institución sujeta al cumplimiento de este requerimiento. Para reducir dicho impacto financiero, el BCR remuneró parcialmente dicho

encaje, utilizando para ello títulos denominados Certificados de Encaje (CEDES), que se computan como parte del encaje requerido a cada institución.

Para ello el BCR estableció límites máximos de inversión en este tipo de instrumentos de la manera siguiente: 5% para depósitos de ahorro y depósitos a plazo menores a 180 días; 10% para depósitos entre 180 y 360 días y 20% para depósitos arriba de los 360 días de plazo. Otro tipo de obligaciones como títulos o certificados de depósitos estaban limitados entre un 10% o 15%.

C. LINEAS DE FINANCIAMIENTO

El banco central ofreció tres tipos de líneas de crédito a las instituciones financieras para atender problemas temporales de liquidez. Dichos préstamos se concedían con la finalidad de que los bancos dieran cobertura a la posición de encaje en el banco central; este mecanismo contribuyó a prevenir presiones innecesarias sobre las tasas de interés de corto plazo.

1. Ventanilla de Liquidez

Los Bancos del sistema también podían obtener financiamiento de liquidez mediante dos ventanillas: una de carácter automática y otra forzosa. La primera, otorgaba liquidez en situaciones normales de solvencia, a través de la Ventanilla de Liquidez Automática (VLA) con el propósito de resolver problemas transitorios de caja derivados del cumplimiento del encaje legal. Este tipo de

facilidad crediticia era escalonado en tres tramos equivalentes al 5% del encaje requerido. Su costo era a tasas de interés altas para desalentar su uso y favorecer con ello la autorregulación del mercado de dinero de corto plazo mediante préstamos interbancarios.

El monto máximo a que podía tener acceso el sistema financiero, era equivalente al 15% del encaje requerido promedio diario del mes anterior, según se muestra en el detalle anterior.

El plazo mínimo de los créditos concedidos mediante el mecanismo de la VLA era de 1 día y el máximo de 5 días pudiendo las instituciones deudoras realizar pagos parciales o la cancelación total antes de la fecha de vencimiento pactada.

Los créditos de carácter forzoso se originaban cuando se presentaban situaciones de sobregiro derivados de la compensación bancaria. El monto era por el valor del sobregiro, a un día plazo a una tasa de 60% cuando el monto se cubra con el cupo de la VLA y 90%, por el monto adicional del cupo de la VLA.

2. Créditos de Estabilización para recuperar liquidez.

El Banco Central también otorgó financiamiento crediticio para atender situaciones de deterioros estructurales de liquidez. Una de dichas facilidades eran los Créditos de Estabilización para recuperar liquidez. Dicha línea proveyó financiamiento hasta por un monto máximo del 10% de la caída de los

depósitos totales de la institución solicitante, a un plazo de 120 días, no prorrogables.

3. Créditos para cubrir deterioros estructurales del liquidez

Otra línea de financiamiento fueron los créditos para cubrir deterioros estructurales de liquidez, cuyo objetivo era “restablecer la liquidez general del sistema financiero” hasta por un 5% máximo de la caída de los depósitos totales del banco solicitante y en forma agregada por igual cuantía de los depósitos totales del sistema financiero.

1.3.4.PROGRAMA MONETARIO Y FINANCIERO

Para estimar las necesidades de medios de pago y crédito, coherentes con el crecimiento y la inflación, el Banco Central formulaba en coordinación con el Ministerio de Hacienda el Programa Monetario y Financiero anual, conteniendo éste los objetivos y metas que se perseguían para el período que se tratara (ART. 29 LOBCR).

El programa Monetario y Financiero se formulaba a partir de las metas u objetivos de crecimiento, inflación y balanza de pagos. Para ello, el proceso de formulación partía de la evaluación de los resultados económicos recientes y de un escenario base de proyecciones de mediano plazo que permitían dejar al descubierto las principales brechas y desequilibrios. Con base a ello las

autoridades superiores formulaban lineamientos básicos en cuanto a metas, objetivos y probables medidas a implementar. Con dichos lineamientos se formulaban simulaciones de estimaciones y proyecciones de los distintos sectores de la economía buscando lograr su consistencia intrasectorial y de política.

En esta etapa era muy importante la participación del Ministerio de Hacienda con el propósito de recibir retroalimentación en cuanto a medidas, políticas, financiamiento y supuestos en las proyecciones fiscales. Las proyecciones se complementaban con medidas de política monetaria, fiscal y cambiaria, con el objetivo de influir en el logro de las metas establecidas. El Programa Monetario y Financiero se hacía del conocimiento del Consejo Directivo para su aprobación. Posteriormente se desarrollaba una labor de seguimiento mensual a fin de detectar variaciones permanentes o transitorias y con ello validar una nueva Revisión del Programa o tomar medidas para corregir los desvíos registrados.

El Programa Monetario y Financiero sirvió de base a negociaciones con el Fondo Monetario Internacional (FMI), institución con la que se establecen acuerdos de crédito que pueden hacerse efectivos si se requiere de asistencia financiera para cubrir necesidades del Programa. En otros casos, los acuerdos con dicha institución únicamente sirvieron como respaldo internacional para

garantizar la consistencia del Programa Monetario y Financiero y las medidas o políticas a adoptar.

Cuando se establecía un acuerdo con el FMI se fijaban criterios de cumplimiento conocidos como Limites. Estos eran topes o candados que propiciaban el cumplimiento de ciertas metas, particularmente en los sectores fiscal y monetario, ayudando con ello el logro de objetivos internos y externos congruentes con la estabilidad monetaria.

Entre dichos Limites se encontraban los relacionados con la acumulación mínima de Reservas Internacionales Netas del BCR, el logro de un máximo de expansión de los Activos Internos Netos del BCR, el establecimiento de techos o máximo para el financiamiento externo e interno del sector público y la fijación de un piso o mínimo para el Ahorro del Sector Público. Normalmente el período de evaluación de estos límites era trimestral, los AIN y RIN eran saldos y los demás límites, flujos.

La meta acordada sobre las Reservas Internacionales Netas se establecía luego de haberse proyectado la Balanza de Pagos; dicha meta estaba orientada a favorecer la estabilidad cambiaria. Para determinar la meta de los Activos Internos Netos (AIN) en forma global, se tomaban datos de las Reservas Internacionales Netas y el Endeudamiento Externo de Mediano Plazo de la

Balanza de Pagos, y el Numerario en Público (billetes y monedas) se estimaban como una proporción de la demanda de dinero; luego los AIN se deducían como un residuo.

Los Activos Internos Netos representaban en alguna medida el gasto interno y se esperaba que estos no excedieran el crecimiento de la producción a fin de evitar impactos sobre las Reservas Internacionales Netas (RIN). Los límites sobre el Endeudamiento Externo del Sector Público garantizaban la sostenibilidad de la deuda y de la Balanza de Pagos; el límite sobre el ahorro facilitaba el financiamiento de la inversión y junto con el límite al financiamiento interno garantizaba el no desplazamiento de recursos del Sector Privado al Público y reducían la presión sobre las tasas de interés o sobre el tipo de cambio.

1.3.5. CONSIDERACIONES FINALES

Durante la década de los noventa, la política monetaria en El Salvador se caracterizó por la utilización de instrumentos de mercado. Asimismo, se dieron pasos para abandonar el énfasis del uso de los agregados para influir sobre las decisiones de gasto de los agentes económicos y reorientar el diseño de la Política Monetaria sobre una estrategia de tasas de interés o la fijación de metas explícitas de inflación, para lo cual se requería de un conjunto amplio de

indicadores complementarios a fin de lograr una mayor eficiencia en la implementación de la política monetaria.

Asimismo y con el objetivo de aumentar la transparencia y credibilidad de las decisiones de política monetaria, el Banco Central se suscribió a las Normas Internacionales de Divulgación de Datos del Fondo Monetario Internacional.

Mediante ello se publican en una página Web de Internet estadísticas macroeconómicas producidas por el BCR así como su Programa Monetario y Financiero.

Dicho Programa era hecho del conocimiento de la sociedad a través de diferentes publicaciones con el propósito de dar a conocer al público cuáles eran las metas y prioridades en materia económica. También a través de la prensa escrita se daban los avances del desempeño económico a fin de dar a conocer el estado de la economía, formar cultura económica y de esta forma hacer que el público tomara conciencia de la importancia de las medidas o políticas que se adoptaban.^{/12}

1.3.6. HIPOTESIS DE LA LEY DE INTEGRACION MONETARIA

1. La ley de Integración Monetaria posee diversas ventajas:

^{/12.}Boletín ECONOMICO del Banco Central de Reserva, No. 144 Mayo – Junio 2001 Año XIV

- Permite mantener el valor de la moneda en el tiempo
- Los créditos para adquisición de vivienda disminuirán progresivamente
- Acceso a los créditos bancarios
- Integración territorial
- Aumento del comercio exterior
- Competitividad en el mercado extranjero
- Mantener los precios

2. La Inversión extranjera fomenta la producción

Se considera que un país que logra entrar en el mercado extranjero tiene mayores posibilidades de competir y generar fuentes de trabajo , se hace parte del mercado internacional y los inversionistas le ven como un candidato para la inversión, así se atraen a muchas empresas, para que inviertan su capitales el

territorio nacional, y que se generan mas fuentes de trabajo y mayor producción, lo cual fortalece la estructura del país y genera una economía confiable y estable.

1.4. MARCO LEGAL

1.4.1. Generalidades

1.4.1.1. MARCO LEGAL DE LA POLITICA MONETARIA

En la ley orgánica del BCR, se establecía que el objetivo fundamental de la política monetaria era la estabilidad monetaria.

La estabilidad monetaria constituía la misión del Banco Central y consistía en velar porque la moneda local, el colón, mantuviera su poder adquisitivo a través del tiempo, siendo necesario adecuar el crecimiento del dinero a las necesidades de la actividad económica para financiar las transacciones. Mantener dicha condición de estabilidad constituye el mayor aporte del Banco Central al crecimiento económico.

La estabilidad produce beneficios a la sociedad: mejora la distribución del ingreso y la asignación de recursos, fomenta el ahorro y genera un ambiente de certidumbre para la planeación de largo plazo.

Para cumplir con dicho objetivo, a través de la política monetaria, el BCR se respaldó en el marco legal conformado por la Constitución de la República y la ley orgánica del BCR .

Así, la Constitución de la República de El Salvador en su título V: Orden Económico, Artículo 111, párrafo segundo establece: “El Estado deberá orientar la política monetaria con el fin de promover y mantener las condiciones más favorables para el desarrollo ordenado de la economía nacional”.

Par su parte, el artículo 3 de la Ley Orgánica del Banco Central de Reserva, determinaba que dicha institución “tendrá por objeto fundamental, velar por la estabilidad de la moneda y será su finalidad esencial promover y mantener las condiciones monetarias, cambiarias, crediticias y financieras más favorables para la estabilidad de la economía nacional”.

Para ejercitar sus atribuciones la ley del BCR, asignaba funciones específicas como la de emitir moneda, prevenir o moderar tendencias inflacionarias, mantener la liquidez y estabilidad del Sistema Financiero, fomentar su desarrollo, regular la expansión del crédito, velar por el normal funcionamiento de los pagos internos y externos, adecuar los medios de pago al desarrollo de las actividades productivas, administrar las reservas internacionales, dictar normas correspondientes en materia monetaria, crediticia, cambiaria y financiera, coordinar sus políticas con la política económica del gobierno.

Dicha ley definía al Banco Central como una institución de carácter autónomo, asignándole además facultades administrativas, técnicas y financieras con el propósito de conducir la política monetaria con un criterio técnico, libre de presiones institucionales o sectoriales, que facilitaran la consecución del objetivo de mantener la estabilidad monetaria. Dentro de sus limitaciones, la Ley Orgánica prohibía al Banco Central:

- ♦ Otorgar avales, fianzas, garantías de ninguna clase a bancos y financieras e instituciones oficiales de crédito (Art. 51);
- ♦ Otorgar créditos a los bancos y financieras, así como a las instituciones oficiales de crédito, para otros destinos que no sean: créditos de liquidez automática (Art.51);
- ♦ Créditos de estabilización, créditos para cubrir deterioros estructurales de liquidez y solvencia y créditos a bancos o financieras en liquidación (Art. 52);
- ♦ Financiar directa o indirectamente al Estado, ni a las instituciones y empresas estatales de carácter autónomo (Art. 74);
- ♦ Otorgar avales, fianzas o garantías por obligaciones contraídas por el Estado y las instituciones y empresas estatales de carácter autónomo (Art. 74).

1.4.1.2. LEY DE INTEGRACION MONETARIA

El Art. 131 ordinal 13° de la Constitución de la República , establece que corresponde a la asamblea legislativa resolver sobre la emisión y circulación de la moneda extranjera y sobre esta base se emite la regulación de las operaciones y transacciones financieras de nuestro país, a través de decreto legislativo No.201 del día treinta de noviembre del año dos mil se da origen a la Ley de Integración Monetaria, cuya publicación se dio a conocer en D.O. No.

349, del veintidós de diciembre de dos mil y entrado en vigencia a partir del uno de enero del año dos mil uno.

La Ley de Integración Monetaria esta conformada por veinticinco artículos, que se resumen de la siguiente manera:

Art.1.- Considera el cambio entre el colón y el dólar, estableciéndolo a ocho colones setenta y cinco centavos por dólar de los Estados Unidos de América.

Art.2.- Se permite la contratación de obligaciones en cualquier otra moneda de legal circulación en el extranjero.

Art.3.- Libertad de operación del dólar en el territorio nacional.

Art.4.- El Banco Central de Reserva efectuará los cambios en el sistema financiero nacional de colones por dólares.

Art.5.- Los colones continuarán su curso legal junto al dólar y el canje de entre dólares y colones no generará comisión para el banco que lo efectúe, caso contrario será multado con cien veces de valor de la comisión cobrada.

Art.6.- Requisitos para que los bancos u otras instituciones puedan adquirir activos y pasivos en otras monedas.

Art.7.- Los salarios, sueldos y demás obligaciones pueden ser pagadas en dólares y colones.

Art.8.- Riesgos cambiarios de las instituciones públicas

Art.9.- Todas las operaciones bancarias deberán ser expresadas en dólares

Art.10.- Los precios de los bienes y servicios pueden ser expresados en dólares y colones.

Art.11.- Todas las obligaciones del Banco Central de Reserva serán asumidas por el estado a través del Ministerio de Hacienda.

Art.12 .- Obligación de las instituciones financieras, compañías de seguros y entidades emisoras de títulos valores de informar sus operaciones antes de entrada la vigencia de la Ley para los cambios respectivos.

Art.13.- Ampliación de los préstamos concedidos , sin previa notificación al usuario.

Art.14.- Ajuste gradual de las tasas de interés sobre préstamos.

Art.15.- Durante los primeros seis meses de vigencia de la ley , los precios deberán ser expresados en colones y dólares.

Art.16.- Sustitución de art.49 de la Ley Orgánica del Banco Central de Reserva, la cual establecía que éste podía emitir y suscribir títulos valores en la bolsa o en el mercado. Con la nueva ley los documentos son cedidos a las instituciones financieras para su operación.

Art.17.- Sustitución de art. 51 de la Ley Orgánica del Banco Central de Reserva que permití al BCR otorgar financiamiento por los depósitos.

Con la ley el BCR no está facultado para efectuar esta operación.

Art.18.- El BCR. Puede emitir títulos valores expresados en dólares de Estados Unidos de América

Art.19.- Adición a la Ley de Saneamiento y Fortalecimiento de Bancos Comerciales y Asociaciones de Ahorro y préstamo.

Art.20.- Sustitución de Título II de la Ley de Bancos en cuanto a reservas de liquidez.

Art.21.- Sustitución de art. 436 del Código e Comercio , el que menciona que la contabilidad se llevará en colones y dólares.

Art.22.- Sustitución de art.170 de la Ley de Bancos.

Art.23.- Derogación de disposiciones.

Art.24.- Reserva de liquidez .

Art.25.- Vigencia del decreto.

2. TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS

2.1. ANTECEDENTES

2.1.1.SITUACION ACTUAL

El sector de transporte terrestre desde sus inicios en 1927 ha adolecido de una diversidad de problemas tales como la quema de buses, aumentos en el diesel, aumento en los precios de las unidades y repuestos para mencionar algunos, y a estos problemas se le añade que son un gremio no organizado y con diferencias internas, lo que los ha excluido de la toma de decisiones importantes por parte del Estado.

Lo mas reciente en cuanto a problemas que han enfrentado esta el reordenamiento de las paradas de los buses y microbuses, lo que conmociono a toda la población Salvadoreña y que afecto la economía del país a tal grado de provocar paros de las unidades, impidiendo el buen desempeño de las labores de la población.

Así en pocos meses el sector ha experimentado diversos cambios, entre los cuales podemos mencionar : Cambios de placas vehiculares, eliminación del subsidio del diesel, modificación de paradas, retiro de unidades deterioradas y el inicio de un nuevo sistema de transporte, que comprende la creación de nuevas empresas , la capacitación de los conductores y la redistribución y creación de nuevas líneas , lo que les implica diversos costos operacionales y financieros.

Y para el año 2015 se pretende tener implementado el programa plamatrams, el cual incentiva a la población a utilizar el transporte colectivo a los vehículos particulares, haciendo mejor uso de la red vial en el país./ ¹³

2.1.2.ENUNCIADO

En el capitulo dos se desarrollara con mayor amplitud el marco practico y

¹³/13.El diario de hoy 24/12/01, pag 26.

teórico de este apartado, en el cual se consideraran:

- a. El efecto que la Ley de integración Monetaria ha tenido en la prestación del servicio de transporte publico en el Municipio de Ciudad Delgado, denotando las respuestas de las personas a ser cuestionadas sobre el temas.
- b. Se conocerá como los costos de operación de las unidades han sufrido cambios tanto para beneficio como para descontento de la población de transportistas y los usuarios, así como los precios en el servicios, lo cual se ha visto afectado al momento de hacer la conversión de dólares a colones, pues generalmente el empresario debe dejar el cambio al usuario quien molesto reclama sus derechos y esto ha causado descontento el la población. Así como la demanda por la reubicación que han tenido las rutas de microbuses , ya que el recorrido anterior les permitía tener mas afluencia de usuarios y ahora con el nuevo recorrido los papeles se han invertido , ya que la ruta de microbuses # 4 ha experimentado menos demanda que la ruta # 43, pues las paradas para los usuarios son mas estratégicas de la ruta # 43.
- c. Con las nuevas reformas las cooperativas y asociaciones que agremian a este sector sufrirán cambios estructurales y a la vez la implementación de la

Ley de Integración Monetaria les ha generado un aumento en sus labores de gestión administrativa.

Así se da un breve resumen de los puntos a desarrollar teniendo los resultados de las encuestas y tabulando los datos requeridos para ampliar la información.

2.1.3.JUSTIFICACION

Un 60% de la población Salvadoreña utiliza el transporte público para trasladarse a sus diferentes actividades diarias.

El transporte publico terrestre de pasajeros suple esta necesidad mediante doce mil unidades legalmente autorizadas en el país, entre buses y microbuses, en sus aproximadamente 138 rutas, moviendo un capital de \$5.714,285.71 diariamente, a la vez consume un promedio de 52,800 galones diarios de combustible, lo cual contribuye a la generación de empleos , el crédito con el sector financiero en concepto de prestamos para la adquisición de nuevas unidades solamente de un gremio es de \$28.571,428.57 en el año 2001 ./14.

Lo anterior es parte de la actividad de este subsector y de las oportunidades que brinda a la economía Salvadoreña de crecimiento al dárseles el apoyo

/14. Cooperativa de microbuses ruta# 43,Entrevista Sr.Juan García, 22/11/01

mediante la concesión de créditos blandos y la mejora de condiciones para la obtención de unidades con los proveedores nacionales y extranjeros.

2.1.4.OBJETIVOS

El objetivo general que se persigue es el de conocer como la Ley de Integración Monetaria ha afectado al servicio de microbuses que prestan su servicio en el Municipio de Ciudad Delgado.

Como objetivos específicos de la investigación tenemos:

1. Conocer el marco de referencia que sustenta la Ley de Integración Monetaria y el entorno que rodea al sector servicio de transporte terrestre: La Ley de Integración monetaria surge como una necesidad de incorporar a El Salvador a un mercado estable con una moneda común dentro de un mercado unificado, y que a la vez pueda sobrevivir ante una crisis
2. económica que se presente.
En el apartado que trata el marco histórico sobre la ley se puede apreciar como se dio inicio al proceso de cambio fijo en el país.
3. En el desarrollo del capítulo II se conocerán los resultados obtenidos del

Estudio de campo efectuado, los resultados de las encuestas echas a las unidades de análisis, quienes responden a las preguntas hechas sobre los costos , los precios de los servicios y la demanda de los servicios, como consecuencia de la aplicación de la Ley de Integración Monetaria en este sector, específicamente en el Municipio de Ciudad Delgado.

4. En el capítulo III, se hace referencia a las consecuencias e implicaciones De la Ley de Integración Monetaria en el sector servicios de pasajeros en el Municipio de Ciudad Delgado.

2.2. MARCO HISTORICO

2.2.1. INICIOS DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN EL SALVADOR.-

Se considera que el movimiento terrestre publico de pasajeros tuvo origen en el área metropolitana de San Salvador, en el año de 1927 y que vino a sustituir al tranvía que se utilizaba como medio de transporte antes que los autobuses.

El servicio de transporte en el salvador iba evolucionando a medida que las necesidades de la población, el comercio y la historia también crecían. El transporte urbano por medio de

autobuses se identificaba por estar elaboradas por chasis importados de los Estados Unidos y carrocerías de Madera que se construían aquí en el país. Posteriormente fue mejorando el sistema de transporte y se importaban buses de carrocería pulman. Siendo estos más confortables que los que se elaboraban en el país, y teniendo mayor capacidad de pasajeros, fueron las empresas “Macaibor” y “Ciatense”

Las primeras en el servicio mediante autobuses con carrocería de madera. Los permisos de línea y el control y las regulaciones de esta actividad eran atribuciones de la Alcaldía de San Salvador.

El lugar de origen y destino de los buses era la plazuela 14 de julio de esta ciudad, a medida que la población crecía la demanda era mayor fue necesario colocar mas unidades de transporte al servicio del usuario y se establecieron en 1935 las empresas denominadas “Salvador Bus” y “Ansart” con 27 y 12 unidades respectivamente al siguiente año se crearon las empresas “Rex” la “Nacional” y “Americana” con 8,17 y 10 buses en el mismo orden citado.

En 1938 nacieron otras empresas que se denominaron “Maravilla” y “Santa fe” y que prestaron Servicio para San Marcos con 6 y 10 autobuses respectivamente; Todas estas unidades continuaban teniendo carrocería de madera.

El salario que devengaban para esa fecha, el motorista era de tres colones con cincuenta centavos y el cobrador de un colon con cincuenta centavos diarios, los cuales fueron aumentados a cuatro y dos colones respectivamente la jornada de trabajo en que devengaban estos sueldos contaban de 15 a 16 horas continuas o sea de las 5 hasta las 21 horas y el valor del pasaje era de cinco centavos por persona. Esta situación se mantuvo durante las épocas de 1930 a 1950.

La población metropolitana en esa época era una pequeña proporción de lo que es en la actualidad Por lo que no sé, presentaba grandes problemas en la movilización diaria de los usuarios.

Y al transcurrir de los años la zona metropolitana se fue extendiendo y abarcando así dentro de sus limites a otros importantes núcleos de población, a otros departamentos este

crecimiento geográfico trajo consigo el aumento poblacional de la zona y en la medida que las economías de la Subsistencia iban desapareciendo en zonas distintas a los núcleos habitacionales.

La falta de control urbanístico permitió que se generara un desordenamiento en el transporte masivo de las personas que trasladaban de un lugar a otro.

El servicio de transporte colectivo anteriormente solo prestaba servicio de tipo ordinario y directo el servicio ordinario fue seleccionado para transportar gente del camino que suben y bajan el servicio Directo es de punto de entrada a punto de salida. A medida que se desarrollan el transporte se daba cierta competencia entre las diferentes líneas de buses que existían y por esa razón los empresarios decidieron bajarle el precio al pasaje para ver si los usuarios querían transportarse mas rápidamente y no pagar menos pasaje, viendo esto los empresarios se idearon un nuevo servicio rápido, el cual consistía en no hacer paradas en el camino, utilizando buses de menor capacidad; pero con mayor Velocidad y de esta manera lograr llegar en menos tiempo a sus lugares de destino.

En sus orígenes el servicio de autobuses, tanto urbano como interurbano estaba controlado por la Sección de tránsito de la Policía Nacional.

En enero de 1951 se creó la primera institución organizada para controlar el servicio de transporte de ese entonces dicha institución se denominó Dirección General de Comercio, Industria y Minería, dependiente del ministerio de Economía.

La mencionada institución pasa a formar parte del ministerio de defensa en el ramo de seguridad pública a principios de 1957 nuevamente en el año de 1961 y por espacio de tres años se trasladó el control de transporte bajo la responsabilidad del ministerio de Economía.

Debido a la importancia de sus funciones como institución y para una mejor toma de decisiones en el control, regulaciones y fomento del transporte terrestre (DGTT).

Por el año de 1967 surgieron problemas laborales que habían estado gestionando a causa de las condiciones infra humanas de trabajo de los empleados del servicio de transporte, principalmente

Los motoristas. Hubo protestas y huelgas, y se crearon algunos sindicatos que agrupaban a los Trabajadores, como medio de protección ante el injusto trato por parte de los propietarios.

La serie de protestas y fortalecimiento de los trabajadores, les valió a estos algunos logros y esto perjudico en gran medida a los empresarios, en lo que a grandes ganancias se refiere.

Muchos de los empresarios vendieron sus buses a los empleados, que agrupados entonces en Cooperativas se hicieron cargo de las empresas.

Estas personas con cierta experiencia en el transporte a través de autobuses, continuaron desarrollando sus actividades funcionando como sociedades anónimas. Pero al cabo de cierto tiempo se suscitaron ciertos problemas tales como que las relaciones obrero – patronal comenzaban a ser conflictivas dado que los salarios de trabajadores eran demasiados bajos de acuerdo al numero de horas trabajadas y relación al nivel económico de vida que cada día era mas alto. Esto se daba por falta de una ley especifica que regulara los salarios y otras condiciones de los trabajadores; y por otro lado, los altos costos de operación que traían como consecuencia incurrir en fuertes deudas .

Debido los problemas mencionados, los socios perdían el incentivo para reinvertir las utilidades en un nuevo periodo, y el equipo de operación junto con toda la actividad que se desarrollaba se veían abajo, declarándose en quiebra algunas de estas.

Fue entonces que los trabajadores se organizaron en asociaciones cooperativas y sociedades comprando las empresas con el objeto de seguir proporcionando el servicio de transporte publico en beneficio del usuario y de los propios trabajadores.

Los socios eran los mismos motoristas y la dirección de las empresas se confió a aquellos con mayor capacidad y experiencia.

Las cooperativas sean mantenido hasta la actualidad y desde hace unos tres años están agrupadas para defensa de sus intereses bajos la protección de la Federación Nacional de Cooperativas de la Industria del transporte de El Salvador (FENACITES) que vela por los intereses comunes de sus Asociados. Igualmente, los empresarios que conservaron su patrimonio, y otro que se unieron posteriormente, fundaron su respectiva asociación que los agrupan a todos para el mejor funcionamiento de las empresas entre las instituciones formales se encuentran A.E.A.S., A.T.P. FAEMIS,

FECOATLES y A.E.T.S., todas forman parte de la alianza integremial del transporte. Representando a buses, microbuses, pick-up y taxi todas bajo un mismo fin: hacer velar sus derechos como transportistas.

En el transporte terrestre colectivo A.E.A.S es la que reúne la mayoría de transportista de autobuses en el país siendo esta gremial la representativa ante el Gobierno y Sociedad Salvadoreña.

2.2.2.ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN MICROBUSES.

Fue hasta finales de la década de los setenta, que el transporte de pasajeros en autobuses predominaba en El Salvador, sin embargo, a finales de esta y durante los ochenta, debido al conflicto armado que viviera el país esta clase de servicio vino en decadencia y como una medida de solución a la situación, surgió el transporte de pasajeros en microbús el cual al inicio se caracterizo por ser un sector informal. Sin embargo, en 1983 se crea la Asociación de Transportistas en Microbús (A.T.M.) con personería jurídica, la cual de acuerdo a sus estatutos podía crear filiales, ayudar a organizar a sus asociados, etc.

Durante 1985 el Departamento General de tránsito obligó a que cada ruta de microbuses adquiriera su propia personería jurídica, debilitando a la A.T.M., y dando lugar a que se creara la Federación de Asociaciones de Empresarios Transportistas en Microbuses Salvadoreños (FAETMIS), para 1992 el sector de transporte de pasajeros, en microbuses ya es considerado dentro del sector formal, ya que todas las asociaciones poseen personería jurídica.

2.2.3.DEFINICION DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN MICROBUSES.

Es aquella actividad económica cuya finalidad principal es la de prestar servicios de transporte de personas por medio de unidades móviles conocidas popularmente como microbuses, las cuales requieren de una línea legalmente establecida y asignada por el Viceministerio de Transporte. En relación con el concepto anterior se citan los términos siguientes:

Transporte Urbano.

Es el que se efectúa dentro de una misma población o dentro de una misma área urbana integrada por varias poblaciones.

Transporte Interurbano.

Es el que se presta de una población a otra, o de una población a una área rural.

Microbuses.

Son los vehículos livianos de pasajeros, con capacidad para transportar de doce hasta treinta personas y que se dedican al servicio público de transporte remunerado.

2.2.4.IMPORTANCIA DEL SECTOR.

El transporte de pasajeros, en microbuses constituye un servicio de consumo privado, que permite a las personas viajar por razones particulares, así como el desplazarse de los centros productivos y de los de consumo a los hogares, actividad que por lo general se realiza en el área urbana debido a la ubicación territorial de la mayor parte de los sectores productivos.

El transporte de pasajeros es un servicio considerado como una necesidad no prioritaria para la subsistencia del ser humano, pero si esencial para agudizar y dinamizar la economía de una país, por

lo que dicha ocupación tiene un papel importante en la sociedad participando activamente, en los niveles de eficiencia y producción de los sistemas económicos.

Este medio de locomoción satisface las necesidades básicas de transportistas, por lo que reviste una especial importancia en la actividad económica de El Salvador, desde el punto de vista de producción como en la circulación de personas de un lugar a otro.

El transporte de pasajeros en microbús, es uno de los sectores que imprime mayor aporte a la actividad productiva nacional, por la incidencia que tiene en los demás sectores de la economía, como lo es el comercio, la industria, los servicios, etc.

Además, cabe destacar el grado potencial de este sector en la generación de empleo, y en consecuencia de los ingresos que contribuyen al crecimiento económico del país. Por lo tanto, en la medida en que exista crecimiento económico y demográfico se hace necesaria la inversión en transporte, para reducir la demanda y fomentar la eficiencia de dicho servicio.

2.2.5. ORIGEN DE LAS INSTITUCIONES INVOLUCRADAS EN EL TRANSPORTE TERRESTRE COLECTIVO.

El vice- ministerio de transporte, como institución reguladora a las leyes de transporte el cual tuvo sus inicios en 1994.

Este vice - ministerio llego a suplantar a lo que fue el departamento general de transito institución que fue fundada en el año 1946 el cual era regido por la policía Nacional de El Salvador y el ministerio de defensa nacional dicha instancia tenia el control general de transito en todo el territorio nacional.

Se apoyaba con la autoridad especializada en todo lo que concerniente a transporte, el personal que le seria al departamento de transito que también poseía autos y motocicletas las cuales eran de mucha utilidad y utilizadas con gran eficacia con los llamados “Motorizados”.

El Viceministerio de Transporte en ese tiempo además de sus oficinas centrales ubicadas sobre la autopista norte en San Salvador, 3 sucursales y filiales mas que se encuentran ubicadas en el Occidente y Oriente del país.

La primera fue fundada en el departamento de Santa Ana, el veinticuatro de febrero de 1997 la cual esta ubicada en la 4ª Avenida Sur entre la 7ª . Y la 9ª Calle Poniente, la segunda fue fundada el 11 de septiembre de 1997 y es inaugurada en la Sultana de Oriente, se encuentra ubicada en la 2ª. Calle poniente No. 304 y la tercera ubicada en Sonsonate la cual fue fundada el cinco de noviembre de 1997, ubicada en el centro de dicho departamento.

Toda y cada una de estas filiales fueron inaugurada por el Presidente de la República, Dr. Armando Calderón Sol, el Vice – Ministerio de transporte Julio Valdivieso y el presidente de la asociación de empresarios de autobuses salvadoreños.(A.E.A.S.) .

Este Vice- Ministerio de transporte esta adscrito y es una dependencia del Ministerio de Obras Publicas (MOP) como un ente rector, coordinador y normativo de las políticas de transporte terrestre colectivo en El Salvador.

La Asociación de empresarios de autobuses salvadoreños (A.E.A.S.) nació en el año de 1979, a iniciativa de los transportistas de ese entonces quienes son hoy en día los dirigentes y representantes de dicha institución.

Según las épocas y las circunstancias ; los empresarios de transporte terrestre colectivo se vieron forzados a integrarse para ser el trabajo necesario para su bienestar, que individual mente no podían realizar. Ya formada esta Asociación y legalizada al Gobierno en curso, estas personas podían pedir con el derecho suficiente el apoyo que necesitaba en lo respectivo al subsidio de diesel. Depreciación de unidades y nivelación de tarifas las cuales hasta antes de su integración no eran escuchadas por el gobierno.

Otro objetivo con que inicio esta Asociación fue de fomentar y promover el desarrollo económico social y cultural de los empresarios dedicados a la actividad de servicio de transporte terrestre colectivo. La unificación de los diferentes transportistas surgió en le municipio de Ilopango, específicamente en las instalaciones de la ruta 29 (ACOPAC)

Actualmente integrada a la Asociación de Empresarios de Autobuses A.E.A.S..

Las principales instituciones que están involucradas directamente a la problemática de transporte colectivo urbano; Vice Ministerio de transporte y la Asociación de empresarios de Autobuses (A.E.A.S.).

2.2.6.VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE Y SU FUNCION .

El viceministerio de transporte es el encargado de regular las leyes y las normas que están plasmadas en el reglamento General de Transito. Esta institución también se encargo de mantener una adecuada señalización vial, verificar el buen funcionamiento de las unidades de transporte publico y privado, así también regular el trafico vehicular, elaborando una logística adecuada a la realidad del país. El viceministerio de transporte es quien regula la autorización de las diferentes licencias de conducir, apoyándose en 4 empresas que se encargan al solicitante, y así posteriormente continuar con los diferentes tramites en la institución. Automóvil club de El Salvador (ACES), es una de las empresas autorizadas para la enseñanza de la conducción del volante y todo alumno que aprueba en dicha academia estará abalado para conducir y poseer licencia; La Fundación Industrial en Prevención de Riesgos Ocupacionales (FIPRO) y los Asesores Profesionales en Salud y Seguridad Industrial (APROSSI) son las encargadas de examinar, estando legalmente reconocidas para esta función. Y la encarga de la elaboración y entrega de licencia; Sertracen es la empresa Argentina con esa función.

El vice ministerio de transporte se encarga, también de llevar un control minucioso de todos los automotores registrado según su tarjeta de circulación, que es renfrendada año con año, pagando así el derecho de circular en las calles de El Salvador.

2.2.7.AEAS Y SU FUNCION

Esta asociación es la encargada de reunir la mayoría de empresarios salvadoreños de las diferentes unidades de transporte terrestre colectivo en el país. Esta institución tiene como función principal el hacer valer, los derechos legales y justos que según sus dirigentes debe tener cada empresario de autobuses en el país.

A.E.A.S. es la mayor representante de todas las gremiales (otras asociaciones) en El Salvador; todas funcionan en conjunto y se reúnen constantemente para discutir las diferentes peticiones que son planteadas a las autoridades del Vice Ministerio de transporte por parte de la comisión formada en A.E.A.S. Así mismo mantiene relación directa con los diferentes empresarios de autobuses y

microbuses de todo el país para lograr hacer una planificación que beneficie y satisfaga las necesidades de todos.

La Asociación de Empresarios de Autobuses Salvadoreños (A.E.A.S.), tiene como principal función el unificar el sector de transporte, elaborando proyectos desarrollo funcional que contribuyen a mejorar las necesidades internas de los transportistas y de los usuarios del servicio, esta asociación es la que legalmente autorizada por el gobierno, y con la que mantiene relacionado a la planificación de transporte.

La misión fundamental de A.E.A.S. es suplir las necesidades de sus socios y usuarios proyectándolos un servicio con calidad y eficacia, que esta constantemente innovándose tecnológicamente y así preservar su prestigio mantenimiento, solidez y liquidez.

Fomentándole la mística, la comunicación y el trabajo en equipo.

El Salvador es uno de los países centroamericanos que atraviesa en la actualidad uno de sus problemas mas grandes y complejos: el transporte terrestre colectivo urbano.

La guerra en el país dejó muchas pérdidas económicas, pero al mismo tiempo trajo consigo delincuencia, vandalismo y desempleo. Un gran número de las personas que intervinieron en la guerra son las que hoy en día transportan a cada ciudadano en autobuses y microbús, haciendo de este trabajo una competencia sin límites y no un servicio honrado y sano para la ciudadanía.

Los empresarios y el propio gobierno también fueron presas del pasado conflicto con quemas de autobuses, paro de autobuses, paro de transporte y alzas al pasaje en ese entonces.

Hoy en día el problema se ha convertido en un “CAOS” pues tanto las gremiales del transporte como el gobierno mantienen diferencias constantes que hace valorar del porque el transporte terrestre colectivo urbano no mejora y por el contrario empeora con el paso de los días.

Desorden vehicular, exceso de unidades del servicio de transporte colectivo irrespeto al usuario, abuso de autoridad, inapropiado servicio al usuario, unidades deterioradas, contaminación ambiental y una anarquía constante en cada arteria que rodea el municipio de San Salvador.

Como se puede observar los problemas sobran pero la solución no llega. Pues es de vital importancia unificar ciertos criterios y lograr centralizar esta problemática en un factor primordial por las autoridades involucradas, para generar debates productivos y beneficiosos en procurar de posibles soluciones que llegaran a través de una verdadera comunicación entre los empresarios transportistas, de autobuses, y el Vice Ministerio de Transporte para beneficio de los conductores y principalmente de la ciudadanía quienes son los principales afectados en este momento.

El salvador como país subdesarrollado recibe ayuda extranjera, la cual en la actualidad es utilizada en la construcción de diferentes pasos a desnivel y un anillo periférico que vendrá a sanar en gran medida el embotellamiento que sufre San Salvador en la hora pico y en horas normalmente de tráfico.

Es fundamentalmente importante que cada gobierno le de un seguimiento lógico y así no se estropean los planes y objetivos que van enmarcados, para beneficios del país.

2.2.8.SISTEMA DE MODERNIZACION EN LAS INSTITUCIONES DE TRANSPORTE TERRESTRE COLECTIVO URBANO.

A continuación se plantean las diferentes formas de modernización que se Implantaran en el Vice Ministerio de Transporte, la Asociación de Empresarios de Autobuses Salvadoreños (A.E.A.S.) y (F.A.E.T.M.I.S).

2.2.9.MODERNIZACION DEL VICE- MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Después de una etapa de profunda conmoción, política y social en El Salvador, se llego a la década de los 90 con la esperanza de contar con un proceso de desarrollo en paz y democracia. Coincide este momento histórico con el cambio hacia una nueva modalidad de convivencia internacional llamada "Globalizacion". Esta red es mas que una apertura nacional e inversión externa, es una realidad que no solo incluye en distintos aspectos de la vida económica; sino que trasciende a los aspectos políticos y sociales con un alto grado de complejidad ante lo cual, el sector de transporte colectivo

de pasajeros debe insertarse a esta nueva realidad, lo que involucra a cambiar la visión al futuro.

En 1995 se aprobó la Ley del Transporte Terrestre y Transito de Seguridad Vial, que involucra no solo a los motoristas sino también a los peatones que genera cambios a nivel de conducta social y específicamente vial.

El Vice Ministerio de Transporte dio por inaugurada la Escuela de Conductores en donde se tendrá capacitación especializada para los conductores, cambiar la mentalidad y dar un buen servicio. Solo así se podrá erradicar la anarquía y el caos vehicular dando paso al establecimiento de una nueva cultura del transporte, este es un plan que se espera para el futuro a un corto plazo y crear una “cultura de transporte publico”, sin embargo este será un esfuerzo de todos para ser parte parte de la solución y no del problema.

Otro plan venidero será “la nueva licencia de conducir”, que traen confiabilidad y seguridad en El Salvador, este proceso cambiara sustancialmente con la adjudicación de entrega de licencias a entidades privadas. La nueva licencia de conducir y tarjeta de

circulación serán de confiabilidad por sus medidas de seguridad y la tecnología a utilizar.

La ruta a seguir para modernizar es una importante tarea para el futuro venidero. Esta modernización inicio el 18 de noviembre de 1997, durante una actividad en las instalaciones del Ministerio de Obras Publicas (MOP) se llevo a cabo la apertura en el proceso de licitación para proyecto de la nueva licencia de conducir y tarjeta de circulación. El Vice Ministerio de Transporte asegura que se ha estudiado de manera, que este documento se vuelva confiable y seguro con facilidad para su obtención. Estos nuevos documentos contarán con mecanismos de seguridad como: imágenes fantasmas, alogramas, sellos de seguridad, microimpresiones huellas dactilares y otros detalles que garantizaran su confiabilidad para evitar su falsificación. Se espera que la nueva licencia de conducir se obtengan en un tiempo máximo de 45 minutos a 1 hora.

El Vice Ministerio de Transporte otorga a la empresa Argentina “FALSUD”, la elaboración del moderno permiso de conducir. Dicha empresa compitió con AMK Trading (norteamericana) en vista que el proyecto se realiza bajo el concepto “llave de mano” esto implica que al adjudicarse el proyecto a cualquiera de estas 2 empresas

precalificadas estas proporcionaron todos los recursos necesarios para poner en funcionamiento los nuevos procedimientos.

Esta institución(Vice Ministerio de Transporte) tiene en su poder su “plan de acción inmediata” que consiste en el ordenamiento vial (1997-1998), señalización, vial, coordinación semaforica, (semaforizacion inteligente), remodelacion de intersecciones, conformación de pares viales, conformación de ejes preferenciales, ordenamiento del transporte publico de pasajeros, proyectos de administración de trafico, construcción de anillo periférico externo; conexiones oeste-este, en el área metropolitana del municipio de San Salvador; anillo periférico intermedio, ejes norte – sur – este – oeste y otras obras. También posee un plan a corto plazo que propone soluciones para el primer quinquenio de actividades: tiempo de ejecución, 1998 – 2001. Así mismo un plan a mediano plazo propuesto a infraestructura vial. Este plan podrá ser objeto de complementaron que obedezca a los anteproyectos de ingeniería o que en ese preciso año sean necesarios, es decir este plan es el seguimiento y agregado de sus antecedentes este tiene como inicio el año 2003 y finalizara en el 2007, y para finalizar el plan a largo plazo.

(Plan Maestro) propuesto para el año 2017, se definió esta última etapa de lineamientos a seguir para el desarrollo de proyectos que se deberán realizar para establecer y presentar al sistema de transporte en el futuro.

El Vice Ministerio del Transporte abre las puertas a la modernización, con base en el componente, seguridad, rentabilidad, promoviendo al país a una dinámica preparación y visión al futuro. Se ha logrado unificar a base de normativas legales a la imprescindible de desarrollo en El Salvador, como es el transporte y sus diferentes expresiones (modernizar) algo nunca antes logrado.

2.2.10.MODERNIZACION DE (A.E.A.S) .

Esta es la Asociación que mayor representa a los transportistas en El Salvador.

Sus dirigentes están convencidos que para cambiar el mal funcionamiento de transporte terrestre colectivo es necesario modernizar, por tal razón ellos están a la vanguardia con esta nueva modalidad.

Dentro de sus planes de modernización se puede mencionar a la Escuela de Conductores que ya inicio sus labores de enseñanza, A.E.A.S. fue según sus propios dirigentes los que tomaron la iniciativa que posteriormente fue fundada y estudiada por la Jefatura del Vice Ministerio de Transporte. Entre las materias básicas en la enseñanza están: el cambio de la imagen del servicio de transporte terrestre colectivo, el usuario es un cliente, entre otras que se fundamentan en la realidad que se vive día a día en el país, esta gremial se moderniza planificando el genio circular, en las calles del país tomando como ejemplo a países desarrollados como Francia y España.

También en la actualidad están cambiando las unidades antiguas, por las nuevas para que el usuario este cómodo seguro y que la contaminación ambiental disminuya y así el servicio que preste el conductor este paralelo a la unidad que conduce, así también sus dirigentes, trabajan arduamente para modernizar también los muchos de los transportistas que están desfasados con relación a la actualidad. Enfatizar que es de vital importancia tener una comunicación moderna para llegar a solucionar viables que satisfagan las necesidades requeridas.

2.2.11.HIPOTESIS DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS.

- La Ley de Integración Monetaria ha repercutido en el costo de adquisición de los insumos para las unidades de transporte.
- La Ley de Integración Monetaria ha contribuido a reducir las tasas de interés para el sector de transporte terrestre.
- La Ley de Integración Monetaria ha contribuido en la mejora del servicio de las unidades a los usuarios del servicio de transporte publico de pasajeros.

2.3. MARCO LEGAL

Las leyes que deben observar los microempresarios para iniciar operaciones de manera formal en El Salvador cubren aspectos de seguridad social, registrales, tributarios, etc., tales como:

2.3.1.LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL Y SU REGLAMENTO.

En la actualidad las disposiciones legales que norman el transporte de pasajeros en El Salvador, se encuentran en la Ley de transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, aprobado por el decreto Legislativo No. 477 de fecha 19 de Octubre de 1995, de fecha 16 de Noviembre del mismo año.

Como complemento a las disposiciones contenidas en la Ley, se aprobó el Reglamento General de Transito y Seguridad Vial, por medio del decreto Ejecutivo No. 61 de fecha 01 de Julio de 1996, publicado en la misma fecha en el Diario Oficial No. 121, Tomo 332.

Dicha regulación tiene como finalidad establecer el marco legal en materia de transporte terrestre, transito y seguridad vial.

Entre los requisitos mas importantes que deben cumplir los microempresarios dedicados al servicio de transporte en microbús se encuentran:

- Obtener la autorización para el establecimiento de ruta y la concesión de líneas por parte del Viceministerio de Transporte por medio de la Dirección General de Transporte.

- Los propietarios de vehículos deberán mantener vigente el seguro obligatorio para cubrir la responsabilidad civil por los daños ocasionados a terceros en accidentes de tránsito.
- Los transportistas deberán además cumplir con las regulaciones relativas a las placas de identificación y tarjetas de circulación, conductor debidamente autorizado, número de asientos de acuerdo a la capacidad y diseño del vehículo.
- Las unidades destinadas al servicio de transporte deberán estar en buenas condiciones a fin de garantizar la seguridad de los usuarios.
- Las unidades de transporte no deben exceder los 18 años de haber sido fabricadas.

Como toda normativa legal, el reglamento de tránsito contiene sanciones para aquellos transportistas que infrinjan las regulaciones contenidas en la ley, estipulándose multas que van desde los ₡100.00 hasta los ₡500.00 colones, dependiendo de la gravedad de la infracción cometida.

2.3.2.CODIGO DE COMERCIO DE EL SALVADOR.

La normativa mercantil que regula a los comerciantes, los actos de comercio y las cosas mercantiles se encuentra en el Código de Comercio.

Entre las disposiciones mas importantes que deben cumplir los microempresarios en su calidad de comerciantes están:

- Obtener matrícula de empresa (Artículos 411, 417, 422 y 424 del C. de C.)
- Llevar Contabilidad (Articulo 435 del C. de C.)

El comerciante esta obligado a llevar libros contables de acuerdo al activo en giro. El articulo 452 del Código de Comercio exceptúa de la obligación aquellos con activos inferiores a diez mil colones, los cuales únicamente estarán obligados a llevar un libro encuadernado y legalizado de compras, ventas y gastos.

- Presentar balances anuales (articulo 474 del C de C)

Los comerciantes cuyo activo excede de ₡50,000.00 colones estarán obligados a presentar anualmente sus balances debidamente firmados, y cuando el activo exceda los ₡30,000.00 colones, deberán estar certificados por un auditor.

Las sociedades y empresas individuales de responsabilidad limitada tiene esta ultima obligación cualquiera que sea su activo.

2.3.3.LEY DE IMPUESTO SOBRE LA RENTA Y SU REGLAMENTO.

De acuerdo con esta normatividad y las regulaciones mas importantes relacionados con el tema en desarrollo, se encuentran:

- Sujetos pasivos de la obligación tributaria (artículo 5 de la ley), las personas naturales jurídicas domiciliadas o no.

De acuerdo con la ley, Sujetos domiciliados son aquellos que de conformidad al derecho común tengan su domicilio en El Salvador, o los residentes que permanezcan de manera temporal o definitivamente en el país, por mas de 200 días durante un ejercicio de imposición.

- Deberes de los Sujetos:
 - Registrarse como contribuyentes, en la Dirección General de Impuestos Internos. (artículo 90, inciso primero de la ley)

- Obligación de declarar y pagar de forma mensual el anticipo a cuenta del impuesto, así como el presentar la liquidación anual del mismo, se encuentre registrados o no como contribuyentes (artículo 72 y 92 de la ley)
- Llevar contabilidad formal de acuerdo a lo establecido en el Código de Comercial (artículo 94 de la ley)
- Obligación de designar un lugar para oír notificación ante la Dirección General de Impuestos Internos (artículo 98 de la ley)

2.3.4.LEY DE IMPUESTO A LA TRANSFERENCIA DE BIENES MUEBLES Y A LA PRESTACION DE SERVICIOS.

Esta normativa es la que mayor incidencia económica representa en la actividad comercial y de servicio, ya que determina los tributos que se aplican a la transferencia, importancia, internación, explotación y el autoconsumo de los bienes muebles corporales, prestación, importación, internación, explotación y el autoconsumo de servicios, de acuerdo con las normas que se establecen en la misma.

Principales disposiciones que se relacionan con el tema en desarrollo:

- Serán sujetos pasivos o deudores del impuesto, sea en calidad de contribuyentes o de responsables:
 - Las personas naturales o jurídicas.
 - Quien actúa a su propio nombre (artículo 20 de la Ley)

- Exenciones del impuesto. Estarán exentos del impuesto, los servicios de transporte público terrestre de pasajeros (artículo 46 literal i) de la ley)

- Obligaciones formales de los sujetos del impuesto (artículo 88 al 107 de la ley):
 - Inscribirse como contribuyentes.

 - Notificar en la Dirección General, todo cambio en los datos básicos proporcionados.

 - Obligación de declarar.

 - Emisión de comprobantes de crédito fiscal y otros.

- Llevar los libros, registros y archivos especiales y adicionales que sean necesarios para el control del cumplimiento del impuesto (Libros de Compras y de Ventas)
- Otras obligaciones formales (artículo 108 de la ley):
 - Informar a la Dirección General de la iniciación y termino de sus actividades.

CAPITULO II

CAPITULO III

“INCIDENCIAS DE LA LEY DE INTEGRACION MONETARIA EN EL SECTOR SERVICIOS DE MICROBUSES QUE PRESTAN SU SERVICIO EN EL MUNICIPIO DE CIUDAD DELGADO”.

1. LIMITACION Y ALCANCES DEL ESTUDIO

1.1. CONSIDERACIONES GENERALES

El estudio realizado presentó diversas limitantes en relación a la obtención de la información ,en lo referente a tiempo y espacio.

1.2. LIMITANTES

1.2.1. TIEMPO

Con relación al tiempo, consideramos como las mas relevantes:

- 1.Una de las limitantes fue el tiempo para realizar el estudio de campo, ya que por la amplitud de la investigación y tomando en cuenta que el universo muestral es la totalidad de empresarios de las rutas #4 y 43 no fue posible conocer

ampliamente los efectos de la implementación de la Ley de Integración Monetaria.

2. Otra limitante fue que los empresarios no disponían de mucho tiempo, concediéndonos un tiempo relativamente corto para la obtención de la información.
3. Por temor a la situación delincuencia del país, los empresarios se limitaron a proporcionar información general de sus actividades, fue así que se obtuvo cifras que permitieron conocer sobre la producción, oferta y otros factores de su actividad en forma limitada.

1.2.2 ESPACIO

La investigación se limitó a investigar la actividad del transporte de los empresarios de las rutas #4 y 43, del Municipio de Ciudad Delgado.

1.3. ALCANCES

En este punto se conoce sobre los beneficios que ofrece a los empresarios, estudiantes y a la Universidad Tecnológica como promotora de la investigación:

1. Empresarios del Transporte Terrestre de pasajeros:

El estudio realizado y las conclusiones del mismo determinaron la incidencia de la Ley de Integración Monetaria en el sector de transporte público de microbuses en diversos puntos tales como: prestamos bancario, pago de intereses, familias dependientes de este sector, precios de insumos y otros. Esta información obtenida servirá para que el sector de microbuses conozca la realidad en la que vive.

2. Alumnos:

Como alumnos se considera que este trabajo aporta beneficios, ya que mediante la investigación se ha conocido de la actividad del transporte de microbuses en la zona de Ciudad Delgado, y a la vez conocer de la situación de este sector empresarial.

Así como a reforzar los conocimientos para la función profesional.

3. Universidad Tecnológica:

4. Permitirá tener un documento final de información completa para los actuales estudiantes en proceso de estudios, ya

que la implementaron de la Ley de Integración Monetaria es un tema reciente para El Salvador, los estudiantes tendrán una base para obtener información de la misma.

2. IDENTIFICACIÓN DE FACTORES Y ANALISIS

2.1 CONSIDERACIONES GENERALES

El hombre para satisfacer sus necesidades, se tiene que organizar, y debe desarrollar actividades económicas que faciliten la producción y distribución de bienes y servicios que satisfacen necesidades humanas.

Para desarrollar esta etapa se deben estudiar aquellos elementos que contribuyen a que se lleve a cabo la producción siendo estos: Tierra, Trabajo, Capital y Habilidad Empresarial. /1

En el estudio realizado se consideraron estos elementos para conocer la actividad productiva del sector transporte terrestre de pasajeros.

/1. Fundamentos de Economía .José Silvestre Méndez Morales.Mc GrawHill.
3ª.Edición.

2.2 ANALISIS DE FACTORES

Los factores antes mencionados se definen de la siguiente manera para el sector transporte terrestre de pasajeros, y su relación con los cambios en torno a la dolarización en El Salvador.

Desde los inicios de la Ley de Integración Monetaria, se comenzó a visualizar la oposición al cambio de los diversos sectores productivos del país, considerándose que esta implementación solamente complicaría a la economía Salvadoreña.

El sector de servicios de transporte terrestre de pasajeros no fue la excepción, tal es el caso que al examinar los factores que intervienen en la producción o actividad del mismo se tiene conocimiento del rechazo a este cambio.

Al efectuar el estudio se verificó que al inicio el sector transporte se resistió a integrarse a formar parte de una economía globalizada./2

/2.La Prensa Grafica .Buseros seresisten al dólar.4 de Enero 2001.Pag.14

Mientras el dólar continuaba utilizándose en operaciones diversas, los buseros y microbuseros comenzaron a aprovecharse de la situación y aumentar injustamente las tarifas de los pasajes afectando al usuario del servicio, algunos elevaron los precios en un 100%.^{/3}

Lo anterior es una breve introducción que nos muestra como los factores productivos del país fueron afectados por la implementación de la Ley de Integración Monetaria.

Para mejor detalle se analizaran cada una de los factores como sigue:

Factor Trabajo:

Al ponerse en marcha el proyecto de Integración el factor trabajo se vio afectado, pues las personas que laboran en el sector de transporte terretre y otros sectores comenzaron a oponerse al nuevo régimen Monetario, lo cual se hizo evidente cuando los motoristas y los cobradores de las diferentes rutas de buses y microbuses expresaron que no sabían como actuar ante el cambio en la economía nacional y dieron inicio a un sin número de protestas.

Factor Capital:

En relación al capital o recursos con que cuentan para efectuar su actividad, los empresarios de buces y microbuses del sector transporte terrestre de pasajeros, consideró que el sector se vería afectado al elevarse los costos operativos de las unidades, que son el Capital con que cuentan para efectuar su labor.

Factor Habilidad Empresarial:

La habilidad empresarial denota la habilidad de los gerentes y encargados depuestos de decisión en resolver problemas dentro de las empresas, fue así que mediante la Ley de Integración Monetaria se ofreció a los empresarios prestamos bancarios con tasas de interés bajas y facilidades en la obtención de los créditos.

Para este sector los bancos nacionales han destinado proporcionar específicamente a los propietarios de microbuses de la Ruta #4, una área de crédito que financia

hasta un 90% del valor de la unidad nueva y con un intereses del 12% anual.

3.CUMPLIMIENTOS DE OBJETIVOS DE LA LEY DE INTEGRACION MONETARIA PARA EL SECTOR SERVICIOS,SUBSECTOR TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS.

En el discurso presentado por la presidencia de la República de El Salvador, se señaló que para que el país mantenga estabilidad y sea competitivo con otros mercados, se debería trabajar en tres dimensiones, siendo ellas:

1. Dimensión Humana
2. Dimensión Territorial
3. Dimensión Económica.

La dimensión Económica debe permitir:

1. Reactivación Económica
2. Reducción de tasas de interés en los préstamos

3. Generar inversión, empleo y competitividad a nivel mundial.

Para verificar que estos objetivos han tenido cumplimiento especialmente en el en el sector que se estudia, se presentan tabulaciones, gráficos y análisis de las respuestas obtenidas de los empresarios de Transporte terrestre del Municipio de Ciudad Delgado.

Las gráficas que se presentan son conocidas como Gráficos de Pareto, mediante el cual podemos conocer la tendencia y frecuencia de las respuestas obtenidas.

Para el sector transporte terrestre de pasajeros, se han trabajado los gráficos considerando las respuestas de mayor incidencia y concluyendo con un 80% para las preguntas que han recibido mayores respuestas y un 20% con la misma respuesta pero con menor incidencia de la Ley de Integración Monetaria.

Los gráficos y frecuencias se presentan en tomando como base cinco factores que fueron los mas afectados por la implementaron de la Ley de Integración Monetaria.

3.1.PARETOS DE CUMPLIMIENTO

TABULACION Y GRAFICA DE PARETO PARA EMPRESARIOS DE RUTA 4,CON RESPUESTA SI.

	OBJETIVOS	FUENTE	No. DATOS	%	% ACUMULADO
A	Inversión	26	50	46.73%	46.73%
B	Empleo	22	39	36.45%	83.18%
C	Desarrollo del Sector	45	12	11.21%	94.39%
D	Operaciones	30	6	5.61%	100.00%
E	Producción	48	0	0.00%	100.00%
			107		

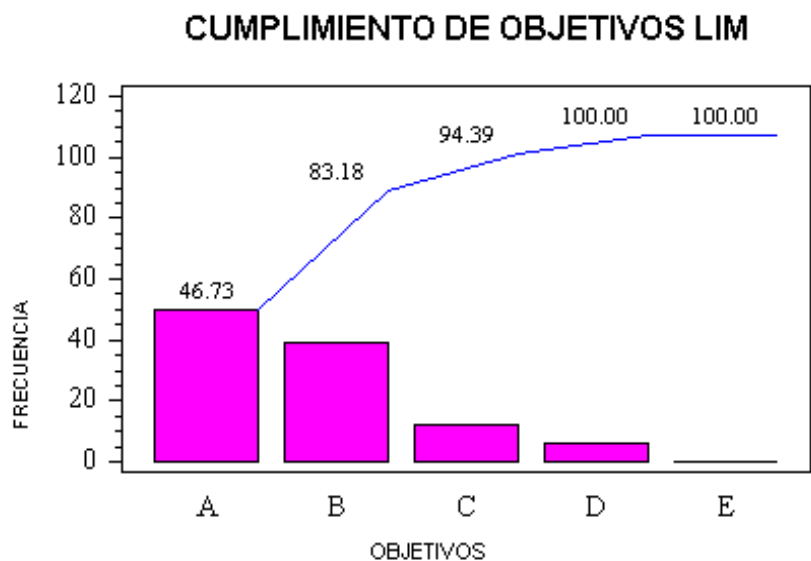


GRAFICO 1

GRAFICODE PARETO RUTA 4,RESPUESTAS NO.

	OBJETIVOS	FUENTE	No. DATOS	%	% ACUMULADO
A	Producción	48	50	34.97%	34.97%
B	Operaciones	30	44	30.77%	65.73%
C	Desarrollo del Sector	45	38	26.57%	92.31%
D	Empleos	22	11	7.69%	100.00%
E	Inversión	26	0	0.00%	100.00%
			143		

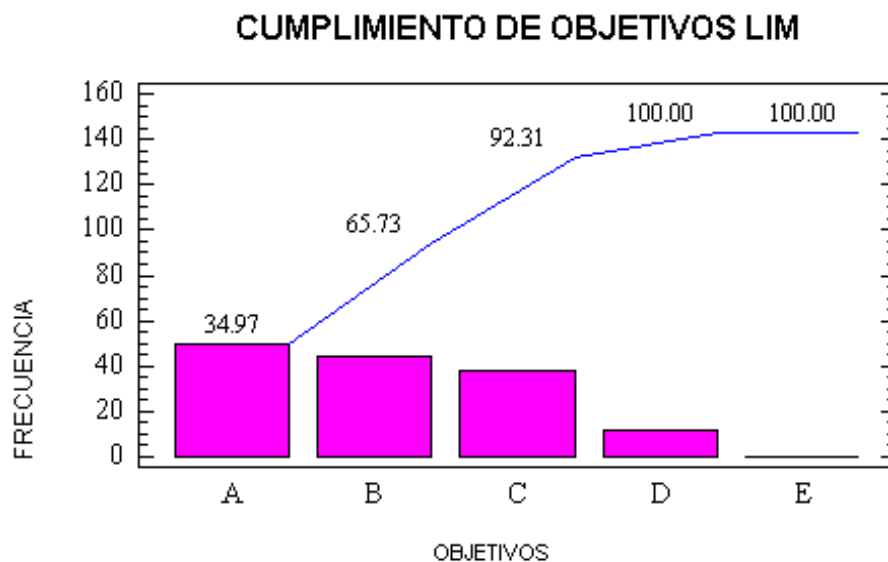


GRAFICO 2

GRAFICO DE PARETO RUTA 43, RESPUESTA SI

	OBJETIVOS	FUENTE	No. DATOS	%	% ACUMULADO
A	Inversión	26	23	42.59%	42.59%
B	Empleos	22	23	42.59%	85.19%
C	Desarrollo del Sector	45	8	14.81%	100.00%
D	Producción	48	0	0.00%	100.00%
E	Operación	30	0	0.00%	100.00%
			54		

CUMPLIMIENTO OBJETIVOS LIM

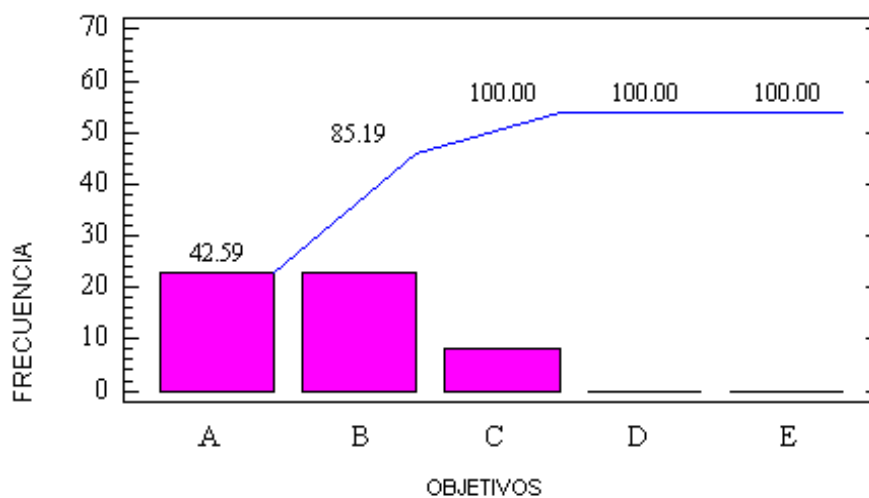


GRAFICO 3

GRAFICO DE PARETO RUTA 43, RESPUESTA NO.

	OBJETIVOS	FUENTE	No. DATOS	%	% ACUMULADO
A	Producción	48	23	37.70%	37.70%
B	Operación	30	23	37.70%	75.41%
C	Desarrollo del Sector	45	15	24.59%	100.00%
D	Inversión	26	0	0.00%	100.00%
E	Empleo	22	0	0.00%	100.00%
			61		

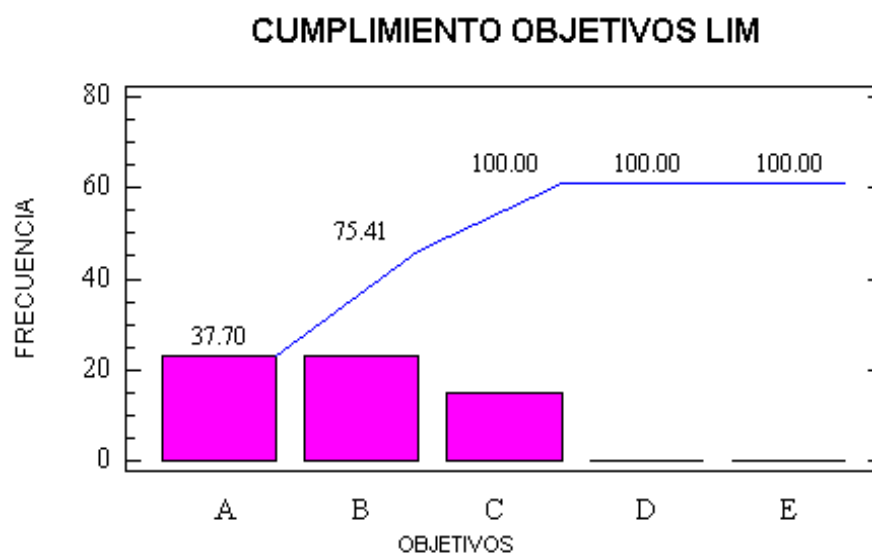


GRAFICO 4

4. CONCLUSIONES

De los gráficos y tabulaciones de las respuestas se considera lo siguiente en cuanto a la incidencia de la Ley de Integración Monetaria en el sector servicios, subsector transporte terrestre de pasajeros tomando en cuenta las tres dimensiones a las que hizo referencia en su discurso la presidencia de la República de El Salvador:

HUMANO:

Pretende integrar a la sociedad en un todo, proporcionando fortalecimiento a la estructura social mediante:

- a) La creación de instituciones que brinden capacitación Tecnológica .
- b) Creación de infocentros y accesos a Internet.

TERRITORIAL:

Se enfoca a la interrelación de la población para generar un mayor flujo del comercio, logrando disminuir la pobreza, la marginación y el desempleo.

ECONOMICO:

El objetivo es integrar a las empresas Salvadoreñas para mejorar los productos y poder competir con empresas internacionales en un mercado global.

Este factor es de especial interés ya que el estudio realizado se orienta a este punto, en el cual se consideran la producción, el empleo, el desarrollo del sector, la inversión y la operatividad de las empresas como factores de medición de la incidencia de la Ley de Integración Monetaria.

Producción: en el sector transporte terrestre de pasajeros se ve reflejada en el servicio que prestan usuario, lo cual se hace mediante las unidades de transporte a disposición en cada ruta de buses o microbuses.

En el gráfico No.1 se puede observar como la producción del servicio es de especial interés para los empresarios y según las respuestas proporcionadas la Ley de Integración Monetaria no afectó este factor.

Empleo: Los datos obtenidos reflejan que este sector para el presente año ha generado mas empleos pues han podido obtener mas unidades de transporte para servicio al usuario.

Inversión: Unode los objetivos de la Ley de Integración Monetaria es aumentar la inversión.

En el subsector transporte terrestre se han beneficiado al poder tener mayor capital a disposición para obtener nuevas unidades .

Para este sector los bancos han destinado proporcionar un crédito que financia un 90% de las unidades a un 12% de interés anual.

Desarrollo del sector: Se promueve la capacitación técnica de los empresarios y empleados, con el objetivo de que puedan tener técnicas para disminuir sus costos y aprovechar mejor los insumos.

Para el subsector transporte terrestre se han implementado escuelas de manejo y trato al usuario, con el objetivo que se mejore la calidad del servicio que se presta.

Operaciones del sector: Los empresarios miden sus operaciones de acuerdo a los resultados en los ingresos y costos .

Luego de implementada la Ley los empresarios consideran que este sector se ha visto beneficiado por este cambio, ya que pueden fácilmente obtener los repuestos de las unidades y otros insumos a menor costo que el año 2000, pues ellos realizaban sus transacciones mayormente en dólares y eso les costaba una comisión bancaria que incrementaba sus costos. por lo tanto al desaparecer esta figura se ve una baja en sus costos y un incremento en sus ingresos.

En vista de lo anterior se concluye que el sector servicios de transporte terrestre de pasajeros ha experimentado una leve incidencia después de implementada la Ley de Integración Monetaria.

BIBLIOGRAFIA

LIBROS DE CONSULTA

1. Armando Ibarra Hernández. Diccionario Bancaria Bursátil. Editorial Porrúa. Av. Rep.Argentina, 15. 1ª Edición.México.1998.Pag. 162,165-168.
2. Francisco Mochón Morcillo y Rafael Isidro Aparicio. Editorial Mc.Graw-Hill,Interamericana de España, 1ª Edición 1995. Pag.57,60,71-75,85.
3. José Heras. Diccionario de Mercados Financieros. Editorial Gestión 2000, S.A. Barcelona 2001. 2ª. Edición. Pag.24,69,101-112.
4. Méndez Morales José Silvestre. Fundamentos de Economía Mc.Grawn-Hill México. 1996. 3ª. Edición.Pag.170,171,254-256.
5. Paschoal Rossetti José. Introducción a la Economía. Mc. Grawn-Hill. Mexico.2002.18ª Edición.Pag.63-127.
6. Ramones Víctor. Introducción a la Economía Internacional. Pag.95-110.

TESIS

7. Galdamez Molina. Diseño de un Sistema Efectivo de Transporte. UTEC.El Salvador.1998. Pag.48-55.
8. Mancia Oliva. Guía para la Administración de Empresas de Transporte público en El Salvador. UTEC. El Salvador.1998.Pag.40-61.

OTRAS FUENTES

9. ANEP. Sistema de Libre Empresa. Boletín. El Salvador.2001.Pag.6-13
10. Cámara de Comercio e Industria de El Salvador. Dolarización en El Salvador. Revista.2000.Pag.4-8.
11. Código de Comercio de El Salvador. Edición 2002.Completo.
12. Código Tributario de El Salvador. Edición 2002.Completo.
13. La Prensa Gráfica de El Salvador. Nuevo Sistema de Transporte. 24/12/01. Pag.26.
14. Ley Orgánica del Banco Central de Reserva de El Salvador. Completo.
15. Ley de Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Completo.

PAGINAS WEB

16. <http://iedos.plopsite.com/dolariza.htm> El Salvador: La Historia de una Dolarización.
17. <http://interactivo.wjs.com/article/SA97500881534049496>-The Wold Street Journal (23/11/000). Money, html-EIFMI y E.E.U.U.: apoyan plan de dolarización en El Salvador.

ANEXOS:**RESUMEN DE OPERACIONES DE UN EMPRESARIO DE MICROBUSES.**

Descripción	Diario	Mensual	Anual
Ingresos	¢ 850.00	¢ 25,500.00	¢306,000.00
(-)Costos	<u>490.53</u>	<u>14,717.49</u>	<u>176,610.00</u>
Utilidad	359.45	10,782.51	129,390.00
	=====	=====	=====

**OBTENCION DE INSUMOS Y TIEMPO DE DURACION PARA UNA UNIDAD
DE TRASPORTE:**

PRODUCTO	PRECIO	DURACION
Aceite y filtros	¢150.00	15 días
Llantas c/u.	400.00	4 meses
Filtro de aire	125.00	2 meses
Filtro de diesel	105.00	6 meses
Fricción y pastillas	200.00	15 días
Repuestos varios	800.00	mensuales



FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

LICENCIATURA EN CONTADURIA PUBLICA



INVESTIGACION EN EL SECTOR TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS, EN EL MUNICIPIO DE CIUDAD DELGADO

El presente cuestionario tiene la finalidad de recolectar información sobre los diferentes problemas que enfrenta el sector Transporte Terrestre de pasajeros y el impacto por la implementación de la Ley de Integración Monetaria en El Salvador, específicamente en el Municipio de Ciudad Delgado. Los datos contenidos en el presente cuestionario son de total confidencialidad.

Razón por la cual estamos solicitando de su valiosa colaboración, para efectuar el procesamiento de la información.

1. GENERALIDADES DEL EMPRESARIO

- 1.1. Nombre de la Empresa : _____
- 1.2. Nombre de la Cooperativa: _____
- 1.3. Nivel de estudio: Hasta Bachillerato _____ Académico _____ Otros _____
- 1.4. Cuántos integran su grupo familiar: dos _____ tres _____ Mas de tres _____
- 1.5. Tiempo de ser empresario _____

2. COSTOS Y GASTOS DE OPERACION

2.1. INSUMOS

2.1.1. ¿ Compro llantas en el año 2001 ?

Si _____ No _____

2.1.2. ¿ El precio de las llantas aumento o disminuyo en relación al año 2001?

Aumento _____ Disminuyo _____

2.1.3. ¿ El combustible lo obtiene mediante la Cooperativa o Individual?

Cooperativa _____ Individual _____

2.1.4. ¿ Considera que hubo variación en el precio de combustible para el año 2001?

Si _____ No _____

2.1.5. ¿ Considera que el precio del combustible disminuyo al entrar en circulación el dólar ?

Si _____ No _____

2.1.6. ¿ El precio de los filtros de aire , aumento o disminuyo su costo?

Aumento _____ Disminuyo. _____

2.1.7. ¿ El precio del aceite y filtros tuvo variación para el año 2001?

Si _____ No _____

2.1.8. ¿ Ha comprado fricciones y pastillas para los frenos de las unidades?

Si. _____ No. _____

2.1.9. ¿ Se ha incrementado el costo de los insumos mencionados en la pregunta anterior?

Si _____ No. _____

2.1.10. En general , el valor de los repuestos para el año 2001, aumentaron o disminuyeron en los precios?

Aumentaron. _____ Disminuyeron. _____

2.1.11. ¿ Qué valor invierte diariamente en :

Combustible: _____

Aceite y filtros: _____

Llantas : _____

Filtro de aire: _____

Filtro de diesel: _____

Fricción y pastillas: _____

Repuestos varios: _____

2.2. SUELDOS

2.2.1. ¿ Cuantos empleados están a su servicio por unidad de transporte ?

Uno. _____ dos _____ Mas de dos _____

2.2.2. ¿ Cual es la modalidad de pago de los salarios?

Diario _____ Quincenal _____ Mensual _____

2.2.3. ¿ Cuánto paga a cada empleado en concepto de salarios?

Motorista _____ Cobrador _____

2.3. INTERESES BANCARIOS

2.3.1. Para adquirir las unidades de transporte que posee ¿ Efectuó un préstamo Bancario?

Si. _____ No. _____

2.3.2. Los intereses bancarios por el préstamo obtenido, ¿ Aumentaron o disminuyeron para el año 2001 ?

Aumentaron _____ Disminuyeron. _____

2.3.3. ¿ Cual fue la tasa promedio que cancelo a los bancos por el préstamo durante el año 2001?

2.3.4. La baja en la tasa de interés considera que se debe a la circulación del dólar ?

Si . _____ No. _____

2.4. OTROS COSTOS Y GASTOS

2.4.1. ¿ Cuanto cancela en concepto de :

Matriculas:_____

Renovación de placas:_____

2.4.2. ¿ Cuanto cancela en concepto de meta a la cooperativa ?

2.4.3. ¿ Cancela impuestos Municipales?

Si._____ No._____

2.4.4. ¿ Ha que alcaldía cancela los impuestos ?

San Salvador._____ Ciudad Delgado._____

2.4.5. ¿ Cuanto le cancela en el mes a la Alcaldía en concepto de
impuestos ?

2.4.6. ¿ Cancela impuestos de IVA, Renta y Matriculas de Comercio ?

Si._____ No._____

Observaciones_____

2.4.7. En general ¿ A cuanto ascienden sus costos diarios ?

2.4.8. ¿ Sus costos han aumentado o disminuido desde la puesta en
circulación del dólar ?

Aumentaron._____ Disminuyeron._____

3. PRECIOS DE PRODUCTO

3.1. ¿Esta de acuerdo en aumentar el valor de pasaje a los usuarios de esta ruta?

Si. _____ No. _____

3.2. ¿ Considera que el aumento en el pasaje, es la solución para mejorar sus costos operativos?

Si. _____ No. _____

3.3. ¿ Cual seria la respuesta del usuario si se aumentara el valor de pasaje?

4. SERVICIOS

4.1. ¿ Tiene nuevos planes para mejorar el servicio de transporte terrestre a los usuarios de esta ruta ?

Si. _____ No. _____

4.2. ¿ Considera que el servicio que prestan es mas eficiente que el de otras rutas cercanas?

Si. _____ No. _____

4.3. ¿Ha puesto a disposición de los usuarios un número telefónico para sugerencias ?

Si. _____ No. _____

4.4. ¿Ha recibido capacitación el personal a cargo de las unidades en cuanto al trato al usuario?

Si _____ No _____

5. OFERTA DEL SERVICIO

5.1. ¿Las disposiciones del vice-ministerio de transporte afectan el servicio que prestan en la ruta ?

Si _____ No _____

5.2. ¿ El reordenamiento de las paradas , afecta el servicio que ofrece al usuario

Si. _____ No. _____

5.3. ¿Cumple con los requisitos del Vice-ministerio de transporte para continuar ofertando sus servicios en esta ruta?

Si _____ No _____

5.4. ¿ Puede adquirir unidades de dos puertas para mejorar su servicio ?

Si _____ No _____

5.5. ¿ Para el año 2001, hubo variación en el número de unidades en circulación, después de implementar las nuevas medidas de transito?

Si. _____ No. _____

6.DEMANDA DE EL SERVICIO

6.1.¿ Adquirió unidades de transporte para el año 2001?

Si_____

No_____

6.2.¿ Las unidades adquiridas, son nuevas o usadas

Nuevas_____

Usadas_____

6.3. ¿ Considera necesario aumentar el número de unidades de transporte
en la ruta?

Si_____

No_____

6.4. ¿ Siente seguridad para invertir en unidades de transporte terrestre en el
2002?

Si._____

No._____

7.PRODUCTIVIDAD

7.1. INGRESOS

7.1.1. ¿ Considera que para el año 2001, sus ingresos fueron los esperados?

Si_____

No_____

7.1.2. ¿Cuál es su ingreso diario?

7.1.3. ¿Los cambios implementados por el Vice-ministerio de transporte han afectado su ingresos diarios ?

Si._____

No._____

7.1.4. ¿ La circulación del dólar en el territorio nacional , afecto sus ingresos para el año 2001 ?

Si._____

No._____

7.1.5. ¿ Han afectado sus ingresos , la conversión de Colones a dólares

Si._____

No._____

7.2. UTILIDADES

7.2.1. ¿ Cuanto obtiene de utilidad diaria ?

7.2.2.¿ Le causa inconvenientes la circulación del dólar en sus operaciones diarias?

Si. _____ No. _____

GLOSARIO

1. AGREGADOS MONETARIOS
2. AGENTES ECONOMICOS
3. BALANZA DE PAGOS
4. BASE MONETARIA
5. BOLSA DE VALORES
6. ENCAJE LEGAL
7. INFLACION
8. INSTRUMENTO DE POLITICA MONETARIA
9. LETRAS DEL TESORO
10. MULTIPLICADOR MONETARIO
11. OPERACIONES DE MERCADO ABIERTO
12. REPORTO
13. RESERVA EXTERIOR NETA
14. POLITICA MONETARIA

1. **Agregados Monetarios:** La aplicación de criterios elementales, fijados en forma concertada por los diferentes países y aplicados con flexibilidad para adaptarse a peculiaridades de cada sistema financiero.
2. **Agentes Económicos:** Comprenden las instituciones de crédito, las entidades de seguros, los administradores públicos, las empresas no financieras y las familias.
3. **Balanza de Pagos:** Documento contable que registra sistemáticamente el conjunto de transacciones económicas de un país con el resto del mundo, durante un período determinado.
4. **Base Monetaria:** También denominado dinero de alta potencia , se trata de la suma de los activos de caja del sistema bancario y del efectivo en manos del público.
5. **Bolsa de Valores:** (Mercado de Valores), donde se producen transacciones de toda clase de títulos valores: acciones, obligaciones, deuda pública y otros, correspondientes a la oferta y demanda de capitales.
6. **Encaje Legal:** El dinero en caja y los saldos en depósitos bancarios a la vista que son mantenidos para atender obligaciones de tesorería, tanto por parte de las empresas como por las entidades crediticias materializados, en este caso en el coeficiente de caja.
7. **Inflación:** Crecimiento continuo y generalizado de los precios de los bienes y servicios a lo largo del tiempo.

- 8. Instrumento de la Política Monetaria:** Son el coeficiente de caja, las operaciones de mercado abierto y los certificados de depósitos del Banco de España.
- 9. Letras del Tesoro:** Emitidos por el estado para autofinanciamiento.
- 10. Multiplicador Monetario:** Es el número de unidades monetarias en que puede incrementarse la oferta monetaria como resultado de un aumento en una unidad en las reservas de las instituciones financieras.
- 11. Operaciones de Mercado Abierto:** Se trata de uno de los instrumentos con que cuenta la autoridad monetaria para cumplir sus objetivos de control a fin de aumentar drenar la liquidez del sistema bancario.
- 12. Reporto:** Operación por la cual una persona que posee títulos, los vende al contado a otra persona que posee dinero, recibiendo una suma en efectivo simultáneamente.
- 13. Reserva Exterior Neta:** Reservas de divisas convertibles y metales preciosos de un país mantenidos para garantizar su solvencia y liquidez, en el cumplimiento de sus compromisos de pagos internacionales.
- 14. Política Monetaria:** Instrumento de la política económica con el que la autoridad monetaria intenta controlar y ,manipular la oferta de dinero, los tipos de interés y las condiciones crediticias para regular las condiciones de liquidez de una economía, el gasto o demanda agregada del sistema, el equilibrio de los precios y el crecimiento económico.