

8. Situación de las actuales condiciones Económicas del Ferrocarril

En el estudio realizado por Marco Antonio López Castro, Salvador Hernández García y Guillermo Torres Vargas, sobre el análisis de las actuales condiciones de competencia y complementariedad entre el ferrocarril y el autotransporte, por parte de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT) y el Instituto Mexicano del Transporte (IMT), se percibe la idea de un ferrocarril competente, en un ambiente sano y con crecimiento favorable y un futuro prometedor.

La imagen que se percibe de los indicadores operativos es la de un sistema ferroviario nacional en plena recuperación. Se conoce a través de estudios realizados en el instituto mexicano del transporte IMT, a través del movimiento de contenedores por ferrocarril, el cual muestra incrementos apreciables en su participación en las cifras totales del Sistema Ferroviario Nacional (SFM). “las toneladas movidas en contenedor pasaron de una participación de 1,9% en 1992 a 3,9% en el año 2002, mientras, las toneladas – kilómetro pasaron de 3,0 a 5,2 en el mismo periodo”,¹ evidenciando una mayor atención hacia el transporte multimodal. La eficiencia y productividad, se confirma para el ferrocarril un incremento sostenido.

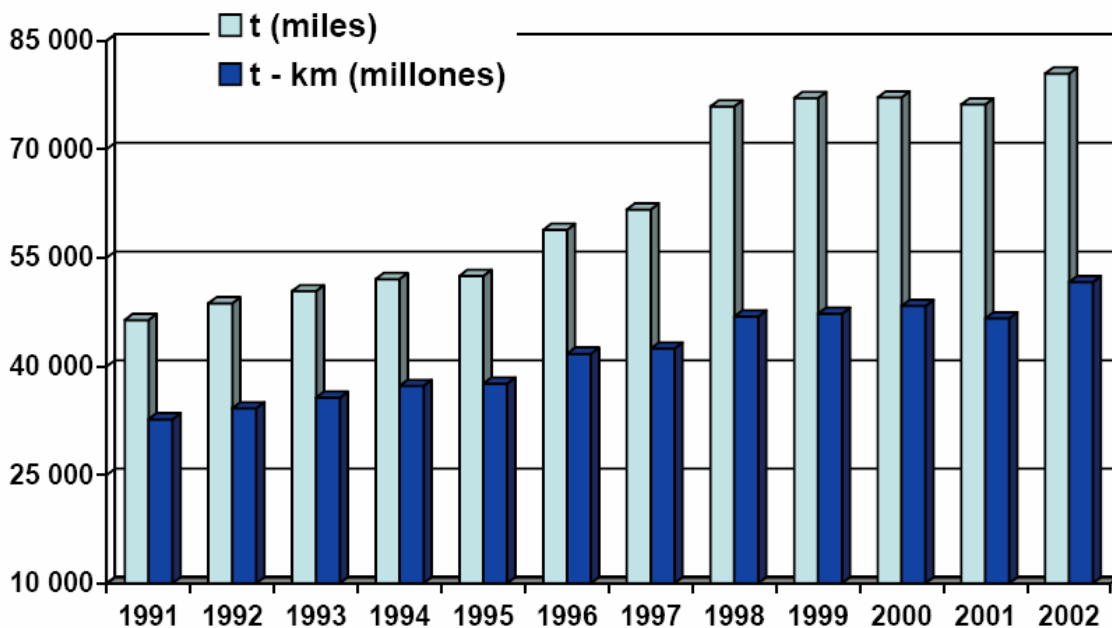
La actual situación de coexistencia entre el ferrocarril y el autotransporte como los ejecutores de este subsector, ha llevado a incrementar la competencia entre ambos modos de transporte y también el modo en el cual se complementan. En este capítulo se hace referencia principalmente al documento “evaluación económica de las actuales condiciones de competencia y complementariedad entre el ferrocarril y el autotransporte” del IMT.

Debido a que el ferrocarril y el autotransporte en México tienen poco tiempo conviviendo en un ambiente de apertura y desregulación, se generan expectativas sobre el comportamiento del mercado del transporte de mercancías a nivel nacional en el futuro inmediato. El ferrocarril en los últimos años ha presentado un vigoroso repunte debido

¹ Evaluación Económica de las actuales condiciones de competencia y complementariedad entre el ferrocarril y el autotransporte, IMT, SCT. 2004. p.43

principalmente al cambio en la operación y administración de este. “En el periodo de 1991 – 2002 las unidades de demanda* atendida del ferrocarril, presentan una tasa de crecimiento media anual (tcma) de 5.1%; esta fue mayor a la tasa de crecimiento de las toneladas kilómetro, que fue de 4.2% para dicho periodo. El repunte se aprecia mejor a partir del proceso de apertura; tan solo entre 1997 y 1998, las toneladas – kilómetro crecieron 10.4% y las toneladas 23.1%.²

La gráfica 12 ilustra la evolución del transporte de mercancías terrestre.



Gráfica 12. Evolución del transporte de mercancías terrestre, por Ferrocarril, 1991-2002.

Fuente: Evaluación Económica de las actuales condiciones de competencia y complementariedad entre el ferrocarril y el autotransporte, IMT, SCT. 2004.

Haciendo referencia al estudio citado, la apertura y desregulación del ferrocarril en su primer año, se vieron afectadas en los años subsecuentes mantener una tasa media de crecimiento anual sostenida de las unidades de demanda atendidas por el ferrocarril, toneladas kilómetro y toneladas transportadas.

* Estas unidades se refieren a las toneladas transportadas y a las toneladas – kilómetro.

² Evaluación Económica de las actuales condiciones de competencia y complementariedad entre el ferrocarril y el autotransporte, IMT, SCT. 2004 p.48

Conforme a lo mencionado, las nuevas condiciones de apertura y desregulación probablemente permitieron a los operadores ferroviarios seguir una política deliberada de mantener prácticamente sin variación su nivel agregado de precios, con el fin de aumentar su participación en el mercado de transportación terrestre de carga. Dado lo anterior, no es de extrañar que en el período inmediato posterior a la apertura del ferrocarril (1999 – 2003), la inflación promedio de este modo de transporte se mostró significativamente inferior a la media de la inflación relevante* (2.7% vs. 8.2%).³

En México se piensa que los concesionarios ferroviarios emplean la técnica de precios Ramsey**. Esta determinación de precios solamente es perceptible en el mercado nacional con relación al de exportación. Aunque el aumento de tarifas ferroviarias en el mercado nacional puede explicarse en parte por la técnica de los precios Ramsey, vale la pena señalar que la incapacidad de los operadores para interlinear tráfico agrava esta situación al crear mas consumidores cautivos de los que habría si estos tuvieran la oportunidad de transportar su mercancía por un ferrocarril distinto al concesionado en su región.⁴ Por este motivo las autoridades reguladoras tienen que buscar un acuerdo con las compañías ferroviarias para lograr interlinear tráfico de largo recorrido por las distintas concesiones. Así pues los indicadores de los precios no se reportan puesto que son precios como se conocen flotantes sujetos a la oferta y la demanda que se componen, por diversos rubros.

En años anteriores a la liberalización del ferrocarril y en el periodo después de la concesión del ferrocarril, “no hay una diferencia significativa entre el ingreso medio real por t-km. y el ingreso promedio ponderado”.⁵ Esto quiere decir que un usuario representativo del ferrocarril no ha logrado percibir incrementos en el costo real de transportar su mercancía por este modo de transporte en los últimos años. Esto se

* Siendo la tasa de inflación promedio, se tomo la tasa de inflación que presento el sector transporte y almacenaje.

³ Evaluación Económica de las actuales condiciones de competencia y complementariedad entre el ferrocarril y el autotransporte, IMT, SCT. 2004 p. 65

** Los ferrocarriles inciden en un cierto abuso de sus clientes cautivos cargándoles un mayor porcentaje de sus costos fijos, la técnica Ramsey de precios, que es la técnica para fijar precios creada por Frank Ramsey para los monopolios.

⁴ Idem. p. 66

⁵ Idem. p. 66

considera como una de las ventajas de la liberalización del ferrocarril, pues con incremento en el tráfico y mayores inversiones por los concesionarios para mejorar infraestructura y equipo, normalmente se incrementarían las tarifas como amortización de las inversiones, no se percibe esta situación. Tan solo TFM invirtió el 90% de 1255 millones de dólares de 1997 a 2003 para la mejora en vías patios y terminales y a la adquisición y renovación de locomotoras y carros.⁶ Lo cual es otra de las ventajas de la liberalización del ferrocarril. Los concesionarios ferroviarios han instrumentado deliberadamente una política de contención de precios con el fin de captar una cuota del mercado a expensas del autotransporte. Esto promueve frutos para los operadores ferroviarios.

Para poder juzgar el desempeño del sistema ferroviario a partir de su privatización tomaremos como indicadores y las cifras del sistema en el año 1995, el último año de operación normal de FNM., con las de 2004, último ejercicio completo para el que se tienen cifras e indicadores de la operación de los ferrocarriles como empresas privadas.⁷

Un importante indicador es la tasa de crecimiento media anual de 1995 a 2004 es del 7% y 7.2%, para transporte en toneladas (millones) y toneladas-kilómetro (miles de millones) respectivamente, la cual es muy superior a la del crecimiento de la actividad económica que fue apenas del 2% en el mismo periodo. Del mismo modo hay un incremento en el transporte de mercancías por ferrocarril, donde según datos de la Asociación Mexicana de Empresas Ferroviarias en el 2004 el crecimiento en transportación de toneladas del 83.6% y de toneladas kilómetro de 85.4%.⁸

Se tiene un fenómeno interesante con respecto a la distancia media recorrida por cada modo de transporte. De 1991 a 2002, el ferrocarril tuvo una reducción en su distancia promedio recorrida por viaje, pasando de 705 a 642 Km.; esto equivale a una TCMA* de -0.85% por su parte, el autotransporte presentó un crecimiento sostenido en su

⁶ Transportación Ferroviaria Mexicana, www.tfm.com.mx

⁷ Datos de la SCT y FNM, Asociación Mexicana de Empresas Ferroviarias.

⁸ Evaluación Económica de las actuales condiciones de competencia y complementariedad entre el ferrocarril y el autotransporte, IMT, SCT. 2004. p. 72

* TCMA – tasa de crecimiento media anual.

desplazamiento promedio, pues en media recorría 382 Km. por viaje en 1991 mientras que en 2002 cubría una distancia de 469 Km., lo cual significa una TCMA de 1.9%. con respecto a la tendencia de la distancia media de recorrido del transporte terrestre en general, ésta correspondió a una TCMA de 1.5% en el periodo analizado.⁹

Es notable como se concentra la reducción en el recorrido medio del ferrocarril después de 1997, inicio de la operación concesionada. De 1991 a 1996 el ferrocarril recorría en promedio una distancia de 707 km. En contraste, de 1998 a 2002 su distancia media fue de 622 Km.; esto equivale a una reducción de 13.6% con respecto al periodo anterior.¹⁰

Como se acaba de mencionar, el comportamiento de las distancias medias de recorrido afecta a las unidades de demanda de cada modo de transporte por un lado, el ferrocarril al reducir su distancia media ocasiona que las toneladas transportadas crezcan más rápido que las toneladas – kilómetro recorridas. Por el otro, al incrementarse el desplazamiento promedio del autotransporte se produce exactamente el efecto contrario: las toneladas – kilómetros recorridos por el autotransporte crecen más que las toneladas transportadas.

Para el fenómeno que se plantea anteriormente se pueden dar diversas explicaciones. Con respecto a la reducción en el recorrido medio del ferrocarril, se podría pensar que los nuevos operadores privados deciden deliberadamente disminuir la distancia media de recorrido, como una medida para volverse más competitivos. De ser así, esto demostraría uno de los efectos positivos de la apertura del transporte, ya que el proceso de desregulación permitió al ferrocarril la flexibilidad necesaria para responder a los incentivos del mercado, y así reducir su desplazamiento promedio con el fin de mejorar su competitividad. De este modo el incremento de la distancia media recorrida por el autotransporte sería una reacción a la estrategia reciente seguida por el ferrocarril y una medida para intentar capturar tráfico con mayores recorridos a los que normalmente se atienden.

⁹ Evaluación Económica de las actuales condiciones de competencia y complementariedad entre el ferrocarril y el autotransporte, IMT, SCT. 2004. p. 73

¹⁰ Idem. 95 p. 74

Con un panorama más pesimista sobre la operación del ferrocarril tras su proceso de apertura y desregulación. Se podría argumentar que la disminución en la distancia media es más un indicador de la ineficiencia de los operadores concesionados para lograr un acuerdo con respecto al tráfico interlineal, que un esfuerzo deliberado de estos por aumentar la competitividad del ferrocarril. Así pues, ante esta incapacidad de interlinear tráfico los operadores ferroviarios se verían confinados a captar carga en distancias cortas dentro de sus propias redes, dejando los traslados más largos para el autotransporte.

Lo planteado con anterioridad justificaría el incremento en el desplazamiento medio del autotransporte. De ser real la situación anterior, se estaría imponiendo un costo a los usuarios del transporte al obligarlos a recurrir al autotransporte en distancias largas, probablemente a un mayor costo que el del ferrocarril.

Si la disminución en el desplazamiento medio del ferrocarril y el aumento en la distancia promedio de recorrido del autotransporte están más ligados a una estrategia deliberada del ferrocarril por ganar competitividad, y a la reacción del autotransporte; de este modo el consumidor estaría beneficiado. De modo contrario si es la incapacidad del ferrocarril para interlinear tráfico se estaría forzando al usuario a utilizar el autotransporte en distancias largas cuando muy probablemente el ferrocarril resultaría más conveniente y menos costoso.

Así como lo refiere el documento de análisis de competencia y complementariedad del ferrocarril y el autotransporte, el comportamiento desigual en las distancias medias del ferrocarril y el autotransporte en los últimos años se relacione con todo lo que se menciona anteriormente. Sin embargo, sería necesario profundizar más para conocer las verdaderas razones. Lo cual daría un mejor entendimiento sobre como este comportamiento afecta a los usuarios finales del transporte terrestre de mercancías.

Independientemente de si las compañías operadoras del ferrocarril han instrumentado o no una estrategia deliberada para aumentar su competitividad, no cabe duda que en los últimos años ha conseguido mejorar su posición dentro del tráfico de carga terrestre. Para

obtener una idea de la evolución de la competitividad ferroviaria se puede obtener del indicador de su participación en el movimiento de carga terrestre. En el cual se refleja como el ferrocarril muestra una tendencia a incrementar su participación tanto en las toneladas totales transportadas como en las toneladas kilómetros recorridos.

Dicha tendencia parece más evidente a partir de la liberalización de este modo de transporte. En primera instancia con respecto a las toneladas transportadas, cuya participación presentó un incremento de mas de tres puntos porcentuales entre 1996 y 2002, al pasar el ferrocarril de manejar 13.3% de las toneladas transportadas por medio terrestre en 1996 a 16.4% en 2002. El comportamiento de las toneladas-kilómetro recorridas por el ferrocarril en el mismo periodo de tiempo ha sido más errático. Lo cual se debe como ya se mencionó a una contracción de la distancia media de desplazamiento del ferrocarril tras su proceso de apertura y desregulación. A pesar de lo anterior, las toneladas-kilómetro recorridas aumentaron marginalmente su participación en el movimiento terrestre de mercancías al pasar de 19.6% en 1996, a 21.1% en 2002.¹¹ La idea general que reflejan es un sistema ferroviario nacional en plena recuperación tras años de rezago productivo.

¹¹ Evaluación Económica de las actuales condiciones de competencia y complementariedad entre el ferrocarril y el autotransporte, IMT, SCT. 2004. p. 82