



Sector ferroviario

Factor de competitividad

Por Centro de Estudios Económicos del Sector Privado.
ceesp.consulta@cee.org.mx

Diversos estudios sobre los elementos más importantes para el desarrollo de un país, en especial si se encuentra en vías de desarrollo, demuestran que la dotación de infraestructura es un aspecto cada vez más importante.

La existencia de una infraestructura de calidad tiene grandes repercusiones en el bienestar social, al aumentar la capacidad de una nación para atraer inversiones y, en general, fomentar el desarrollo económico mediante la integración de las regiones que la componen. Un país con una infraestructura extensiva, accesible, funcional y operativa, cuenta con mayores posibilidades de una mejor estrategia de desarrollo encaminada al aprovechamiento de las oportunidades que la globalización ofrece.

Este concepto es reafirmado por estudios del Foro Económico Mundial (FEM). Contar con una infraestructura eficiente y extensiva es la mejor manera de impulsar la competitividad, pues asegura la efectividad en el funcionamiento de la economía, determina el lugar donde se lleva a cabo la actividad económica y define los distintos tipos de actividades o sectores que pueden desarrollarse en una economía en particular. Además, reduce el costo que causa la distancia entre regiones, al integrar el mercado nacional y conectarlo a los de otros países. México es un caso especial. Su frontera de más de 3 mil kilómetros con el mayor mercado del mundo, EU, debería ser un fac-

tor determinante en su crecimiento económico. Su localización geográfica permite a las empresas mexicanas tener una ventaja logística: en promedio, tardan de 15 a 23 días menos que sus competidores asiáticos en cuanto a abastecer al mercado norteamericano, y entre 12 y 24 días respecto a Sudamérica.

Situación actual

Al iniciar 2007, la infraestructura de transporte en México estaba compuesta por una red carretera de 360 mil 76 km de extensión, de los cuales sólo 127 mil 173 correspondían a carreteras pavimentadas, una red ferroviaria de 26 mil 677 km de longitud, mil 425 aeropuertos y aeródromos certificados, y 37 puertos marítimos e instalaciones portuarias. En cuanto a la competitividad de esta infraestructura, todos los estudios concluyen que representa uno de los mayores factores de retraso en la capacidad de crecimiento del país.

Dicha estructura de transporte dio como resultado que durante el mismo año el tráfico de mercancías, que alcanzó un total de 548.1 millones de toneladas métricas,

se distribuyera como sigue: 0.02% para el sector aéreo, 6.44% para el marítimo, 7.08% para el ferroviario, y 86.46% para el carretero.

Estos datos revelan que, en nuestro país, hay un sector mediante el cual se mueve la mayoría de la carga transportada. Los más utilizados son el carretero y el ferroviario, y en ambos existen problemas o barreras que limitan su capacidad para funcionar de manera óptima.

El autotransporte carretero en México es poco eficiente debido a que 97% de la estructura empresarial está compuesta por hombres-camión. Se trata de pequeños empresarios que poseen de uno a cinco camiones, y pequeñas empresas que tienen de seis a 30 camiones. Esto provoca que muchos de los viajes realizados sean sin carga, debido a la dificultad para ofrecer sus servicios en un viaje de regreso a su lugar de origen.

De acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), los hombres-camión poseen 55% de la flota nacional. La mayoría de sus vehículos rebasa los 20 años y sus costos son 60% más altos que los de las compañías que exceden los 100 empleados. Según Dussel, el que más de 95% de las empresas operantes sean microempresas implica enormes diferencias en el costo por kilómetro: de hasta 76% entre las grandes y microempresas establecidas en México.

La problemática actual del sector ferroviario en México tiene sus inicios desde que las concesiones fueron otorgadas a los diferentes grupos o empresas que ganaron las licitaciones.

Comparación entre los costos

En México, los costos de transporte por tonelada-kilómetro (ton-km) en 2009 son de 0.05453 dólares por medio del autotransporte, y de 0.02878 dólares en el sector ferroviario. Para el transporte de carga contenerizada, encontramos que el costo en dólares-kilómetro (usd-km) para 2009 es de 0.8 dólares en autotransporte, sin importar el tamaño del contenedor; y de 0.405159 y 0.6292786 dólares para otro de 20" y de entre 40" y 53", respectivamente, en el sector ferroviario.

Si incluimos los costos fijos o iniciales, encontramos que el sector ferroviario cuenta con una estructura de costos,

de entrada, mayor. Sin embargo, también tiene costos por ton-km o por usd-km que se incrementan a un ritmo marginalmente menor que los del autotransporte, el cual posee costos iniciales más bajos. Lo anterior indica que, para distancias largas mayores a mil kilómetros y volúmenes grandes –productos a granel que tienen gran peso y volumen, pero poco valor agregado–, el ferrocarril es el modo de transporte más barato y eficiente.

Por desgracia, los problemas de interconexión resultantes de la rivalidad entre las empresas desde el momento de la privatización afectan severamente la operatividad de la red. Esto provoca que se tengan que recorrer rutas más largas operadas por una sola empresa, en lugar de más cortas y eficientes operadas de manera conjunta. Lo anterior afecta el potencial del sector y desincentiva a los usuarios a cambiar su preferencia por el autotransporte.

Algunas de las implementaciones para una mejora en el corto plazo en el sector ferroviario en México pueden ser las siguientes:

En México, los transportes más utilizados son el carretero y el ferroviario. Y en ambos casos, existen problemas o barreras que limitan su capacidad para funcionar eficientemente.

- **Mejorar la regulación entre empresas.** La creación de un reglamento que establezca normas de mercado competitivas y la capacidad de hacerlas valer por parte de la autoridad correspondiente permitirían crear una red que opere eficientemente y permita desarrollar al máximo el potencial del ferrocarril.

- **Fomentar el transporte multimodal.** Se trata de la integración de los diversos medios de transportación disponibles. Esta combinación permite aprovechar por completo las ventajas de cada opción de transporte utilizada.

- **Estimular la inversión en infraestructura de última milla.** Consiste en espuelas y centros de consolidación de carga, los cuales permiten la realización de traslados puerta a puerta. Las llamadas espuelas se refieren a una vía férrea conectada por un extremo a un ladero o a la vía principal. Esto se transmite en una mayor capacidad para agilizar el movimiento de mercancías mediante la disminución del tiempo de carga. Dicha infraestructura también refleja una disminución en el tiempo y costos incurridos, cuando la terminal ferroviaria se encuentra alejada del destino final de la carga y se requiere usar el autotransporte. 