
recursos naturales e infraestructura

Competencia y complementación de los modos carretero y ferroviario en el transporte de cargas. Síntesis de un seminario.

Myriam Echeverría



NACIONES UNIDAS



División de Recursos Naturales e Infraestructura
Unidad de Transporte

Santiago de Chile, julio de 2002

Este documento fue preparado por Myriam Echeverría <mailto:mecheverria@eclac.cl>
Asistente de Investigación de la Unidad de Transporte de la División de Recursos
Naturales e Infraestructura de la CEPAL

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión
editorial, son de exclusiva responsabilidad de los expositores del Seminario y
pueden no coincidir con las de la Organización.

Publicación de las Naciones Unidas

LC/L.1750-P

ISBN: 92-1-322039-1

ISSN versión impresa: 1680-9017

ISSN: versión electrónica: 1680-9025

Copyright © Naciones Unidas, julio de 2002. Todos los derechos reservados

N° de venta: S.02.II.G.62

Impreso en Naciones Unidas, Santiago de Chile

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse al
Secretario de la Junta de Publicaciones, Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, N.
Y. 10017, Estados Unidos. Los Estados miembros y sus instituciones gubernamentales
pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen
la fuente e informen a las Naciones Unidas de tal reproducción.

Índice

Resumen	5
I. La optimización de la partición modal, en la época del concesionamiento de las carreteras y de los ferrocarriles	7
II. Evolución de la competencia y complementación entre el transporte carretero y ferroviario en Argentina.....	15
III. El impacto ambiental del transporte carretero y ferroviario de cargas	19
IV. El transporte combinado ferroviario carretero en el Acuerdo de Libre Comercio de Norteamérica (NAFTA)	21
V. Necesidades de integración modal del transporte de cargas: el caso chileno.....	25
VI. La política brasileña referente a la integración modal en el transporte de cargas	27
VII. Necesidades de integración modal del transporte de cargas: el caso de Centroamérica	29

VIII. La demanda de transporte de las empresas multinacionales radicadas en América Latina: variables determinantes de la elección modal.	
El caso de la II Región – Chile	33
IX. Conclusiones y recomendaciones	35
Anexo	37
Serie Recursos Naturales e Infraestructura: números publicados	43

Índice de cuadros

Cuadro 1	Daño estructural en las carreteras, según el tipo de camión.....	10
----------	--	----

Índice de gráficos

Gráfico 1	Gráfico comparativo de los fletes ferroviarios entre 1992 Y 1996.....	9
Gráfico 2	Carreteras concesionadas en Chile. Peajes más impuestos versus desgaste	11

Resumen

Este documento sintetiza las exposiciones presentadas en el Seminario “Competencia y complementación de los modos carretero y ferroviario en el transporte de cargas”, el cual fue celebrado en la sede de la CEPAL los días 6 y 7 de noviembre de 2001.

A través del desarrollo de este seminario, se intentó determinar el estado actual de los modos ferroviario y carretero en América Latina, con respecto a las condiciones de mercado que deben enfrentar y la conveniencia de optar por un modo u otro en el transporte de mercancías. Se abarcaron temas relacionados con el comercio internacional, del cual el transporte depende directamente, y el rol del Estado en la creación de condiciones óptimas para el desarrollo del transporte combinado y multimodal.

Otros materias presentes también en esta reunión fueron, el impacto ambiental del transporte, la regulación y reglamentación que lo afecta y las necesidades de infraestructura necesarias para propiciar el desarrollo de servicios de transporte eficientes y confiables. Como resultado de las exposiciones y debates generados, a partir de tres mesas redondas que fueron celebradas, se enunciaron conclusiones y recomendaciones a tener en cuenta en el futuro.

En este sentido se concluyó la imperiosa necesidad, de que los Gobiernos definan políticas claras para guiar y propiciar la complementación e integración de ambos modos de transporte, que redunden en beneficios tanto para las empresas, como para la comunidad en general.

Claramente cada modo de transporte presenta ventajas, según el tipo de cargas a ser transportadas. Por otra parte existen una serie de distorsiones, que impiden aprovechar estas ventajas de manera armónica y racional, generando pérdidas para todos los agentes participantes de esta actividad económica, como así también a la sociedad en general. Por lo tanto, es fundamental el lograr la corrección de dichas distorsiones y es en este punto que el Estado debe desempeñar un rol principal a través de la regulación y reglamentación del sector.

En esta reunión se presentaron las siguientes ponencias “La optimización de la partición modal en la época del concesionamiento de las carreteras y de los ferrocarriles”; “Evolución de la competencia y complementación entre el transporte carretero ferroviario en Argentina”; “El impacto ambiental del transporte carretero y ferroviario de cargas”; “El transporte combinado ferroviario carretero en el Acuerdo de Libre Comercio de Norteamérica (NAFTA)”; “Necesidades de integración modal del transporte de cargas: el caso chileno”; “La política brasileña referente a la integración modal en el transporte de cargas”; “Necesidades de integración modal del transporte de cargas: el caso de Centroamérica” y “La demanda de transporte de las empresas multinacionales radicadas en América Latina: variables determinantes de la elección modal. El caso de la II Región – Chile”.

I. La optimización de la partición modal, en la época del concesionamiento de las carreteras y de los ferrocarriles

En su trabajo el señor Thomson efectúa un análisis acerca de la interacción entre los modos de transporte carretero y ferroviario. En primer término realiza un recorrido histórico del desarrollo de ambos modos, el rol de los gobiernos y las características de la tarificación en el transporte de mercancías.

Durante la época del dominio hispano en América Latina, las necesidades de transporte surgen del desarrollo socioeconómico de las fajas litorales, por cuanto el transporte fluvial y marítimo constituían la principal alternativa. Con la llegada del ferrocarril, siendo la máquina a vapor la primera máquina automovilizada que había inventado el hombre, se generó una alternativa viable de efectuar transporte terrestre de mercancías. Dado que el transporte carretero no representaba una competencia seria al ferrocarril, comienza un período de eventual monopolio de éste, en el transporte terrestre de mercancías y en vista de la importancia económica que adquiere, los gobiernos decidieron intervenir en la fijación de las tarifas de los fletes que cobraban a sus clientes. Las tarifas se caracterizaron por ser más altas, en el caso del transporte de aquellas mercancías de mayor valor unitario, lo cual tenía una cierta lógica comercial, siempre que no enfrentasen los ferrocarriles una competencia real.

A través de la recaudación de los fletes de mayor valor, los ferrocarriles lograron financiar sus costos de mantenimiento de infraestructura, de administración y otros costos. Es importante señalar que aún así, el flete de estos productos de mayor valor unitario era, en proporción al valor de venta, menor que el flete de los productos de menor valor unitario.

El desarrollo tecnológico pronto derivó en la generación de una oferta competitiva de transporte carretero, que comenzó a captar aquellos productos de mayor valor, que resultaban cruciales para el desempeño económico de los ferrocarriles. A partir de este momento, los problemas financieros de los ferrocarriles se dejaron sentir, ya que el transporte carretero les arrebató gran parte de la carga más rentable.

Hacia fines de 1992 se terminaron los trabajos de pavimentación de una carretera paralela a la sección chilena del ferrocarril de Arica a La Paz, lo cual incrementó fuertemente la competencia entre ambos modos de transporte. Este fuerte golpe de una refortalecida competencia camionera se hizo sentir en diferentes momentos a partir de mediados del decenio de 1920 y todavía hay algunos ferrocarriles latinoamericanos que no la han experimentado aún. Para este caso se ha graficado, el valor de los fletes ferroviarios del año 1992 y 1996 para el transporte de los mismos productos. (Ver Gráfico 1)

Se observa claramente que la rebaja en el flete fue más acentuada en los casos de productos tales como los manufacturados en contenedores (punto G del gráfico) y vehículos automotores (punto H del gráfico), cuyos fletes eran más altos en 1992. Además, hubo una disminución general en el valor de todos los fletes entre 1992 y 1996.

Este descenso en los ingresos de los ferrocarriles llevó, en la mayoría de los casos, a que los gobiernos tomaran el control de ellos. En manos de los gobiernos hubo un deterioro importante de la gestión de los ferrocarriles, lo que produjo un agudo déficit financiero e ineficiencias graves en la prestación de los servicios, esta situación fue similar en casi todos los países de la región.

A mediados de los ochenta la situación de los ferrocarriles, en muchos casos era deplorable y los gobiernos tenían cada vez menos incentivo para seguir haciendo aportes, ya que su incidencia en la economía se volvía progresivamente menos significativa. Se inicia entonces, el proceso de volver a dejarlos bajo la administración de privados, en la mayoría de los casos a través de la modalidad de concesiones.

En manos privadas, los ferrocarriles se orientaron a captar el transporte de aquellas mercancías que podrían resultar rentables y dejaron de transportar aquellas que representaban un débil aporte comercial. Con este enfoque, la competencia para los ferrocarriles, pasó a estar constituida casi exclusivamente por camiones de gran tonelaje.

A continuación el señor Thomson, desarrolla en su documento, un análisis acerca del

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=5_2996

