

Análisis del sector de transporte de carga en Tabasco y propuestas para potencializar su desarrollo eficiente



WORLD BANK GROUP

Tanja Goodwin (Economista)

Conferencia Nacional de Mejora Regulatoria
Villahermosa, Noviembre, 2016

Contexto e hitos principales del proyecto del Banco Mundial en Tabasco

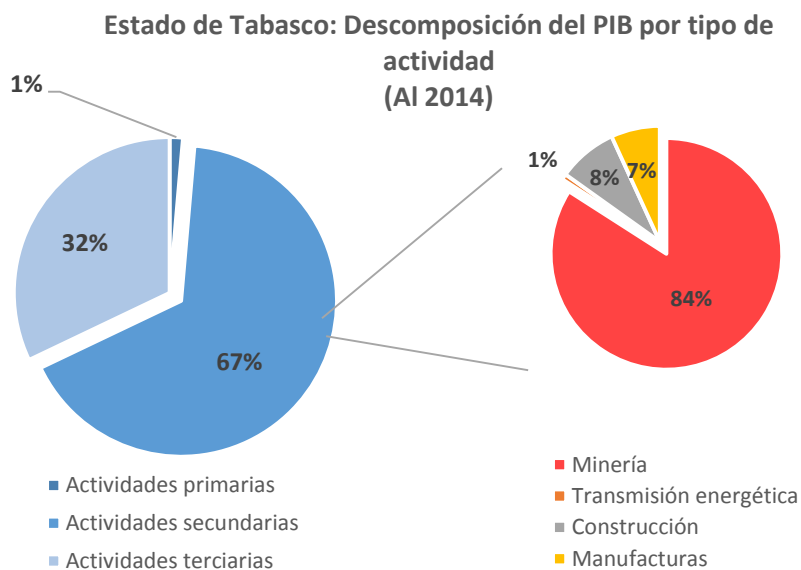
- 2013: Se firmó Acuerdo de Cooperación Técnica entre la SEDECO del Estado de Tabasco y el Banco Mundial para la revisión de la regulación de los sectores económicos más relevantes para la economía de Tabasco.
 - Objetivo: Identificar áreas de oportunidad para promover la inversión, eliminar barreras de entrada y mejorar las condiciones de competencia en la prestación de los servicios del Estado.

- Junio 2015: Presentación del Informe del Banco Mundial en el marco del Consejo Estatal de Mejora Regulatoria en Tabasco (Sectores clave: transporte, comercio y fondos públicos)
 - Instrucción del Gobernador de dar seguimiento a la implementación de las recomendaciones, en particular del sector transporte

- Junio 2015-2016: Diagnostico detallado del sector de transporte de carga (verificación de implementación de reglas in situ) y formulación de propuestas

Oportunidades para Tabasco de contar con un sistema de transporte moderno y eficiente

- ✓ Reforma energética
- ✓ Ubicación estratégica para nodo logístico
- ✓ Riqueza en materiales de construcción



El Estado de Tabasco busca la diversificación productiva y cuenta con potencial geográfico para desarrollarse como nodo logístico

Problemática del marco regulatorio de transporte de carga y de su implementación en Tabasco

Realidad del mercado

- Bajo crecimiento de la actividad económica en este sector, en comparación con el desarrollo a nivel federal.
- Baja calidad del servicio y oferta insuficiente
- Flota vehicular en mal estado y reducida en relación con demanda
- La mayor parte de los servicios se prestan fuera del ámbito regulado, y existe una amplia informalidad en el sector (75% del servicio de transporte de materiales de construcción es informal)

Diseño regulatorio y su implementación

- La regulación estatal establece derechos monopólicos para las uniones de transportistas de carga en cada municipio y regulación tarifaria
- Se requiere permisos para transporte propio y estos no son otorgados de forma sistemática (en algunos casos han sido denegados por colisionar con derechos de los concesionarios)
- Falta de fiscalización eficaz de formalización y estándares ambientales/de seguridad.

Motivación para regularizar y formalizar la oferta: realidad del mercado

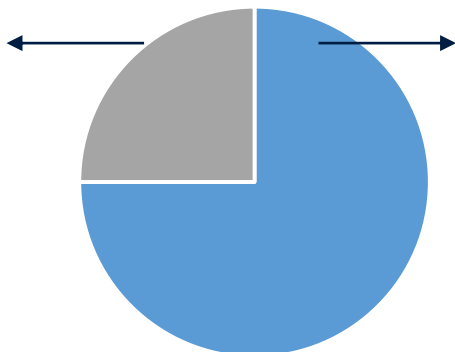
Transporte de materiales de construcción (volteo)

Oferta concesionada

Unidades antiguas y pequeñas (7 – 14m³)

Regulación de precio sin control de calidad ni obligación de servicio universal

Bajo nivel de uso (25 de 300)



Oferta en otras modalidades

Góndolas modernas (32m³)

Precios más económicos

Estándares de calidad internacionales (Shell, PEMEX)

Efecto

Incremento de costos de construcción en 30%.

Deterioro de las vías (por fuga de arena)

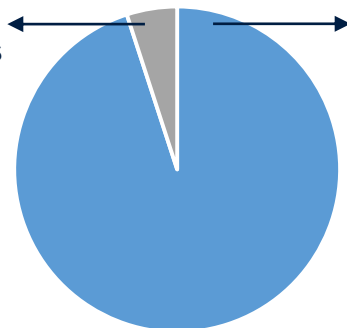
Unidades modernas están paradas sin uso eficiente (solo transporte propio)

Transporte de carga

Oferta concesionada

Unidades antiguas y pequeñas (20-30 años)

Sin capacidad de invertir



Oferta en otras modalidades

Grandes cadenas comerciales emplean sus propias unidades o empresas federales hasta los CEDIS

Transporte local (a bodegas) en unidades familiares

Efecto

Pérdida de oportunidades para empleo estatal

No existe un control efectivo del sector (tamaño de *trailers* en vías municipales)

Propuesta para regularizar y formalizar la oferta

- Desde el punto de vista técnico, no se justifica un esquema de exclusividad en este servicio.
- A nivel internacional, a lo largo de los últimos 20 años, la mayoría de países ha derogado esquemas de concesión exclusiva en el servicio de transporte de carga. En México, a nivel federal, esta reforma se hizo entre 1983-1993 y redujo los precios en 23%.
- Una regulación eficiente permitiría que todos los que quieran prestar el servicio lo puedan hacer bajo un esquema formal, regularizado y en igualdad de condiciones.
- Se propone una hoja de ruta gradual para regularizar y formalizar la oferta, manteniendo un sistema de control previo pero que facilite la entrada de nuevas empresas
- Estas medidas irían acompañadas de un incremento en las capacidades de fiscalización y supervisión estatal

Experiencia internacional con la regularización y formalización del servicio de transporte

Country	Periodo de reforma	Reforma	Impacto
Chile	1975	Eliminación de la regulación de precios Introducción de un sistema de libre entrada Prohibición a las asociaciones de transportistas de carga de fijar tarifas mínimas.	
México	1989-1993	Eliminación del límite impuesto a número de empresas Eliminación de facultad de los incumbentes sobre la entrada y expansión de nuevos competidores. Eliminación de la regulación de precios Eliminación de reglas de backhauling	Entre 1987 y 1994, los precios del transporte de carga a nivel nacional se redujeron en 23% en términos reales . Entrada de un número significativo de operadores Los servicios de transporte de carga incrementaron su frecuencia, acceso y velocidad del despacho
Indonesia	1985	Eliminación de la regulación de precios Introducción de un régimen de libre entrada Prohibición a las asociaciones de transporte de carga de fijar precios mínimos	Incremento en el número de transportistas de carga
Hungría	1988	Establecieron un Sistema de libre entrada para el servicio de transporte de carga Eliminación de regulación tarifaria y control de rutas.	Precios competitivos Los servicios mejoraron: tiempos de despacho más reducidos, mejor conservación de la carga.
Polonia	1988		
República Checa	1990		
Ruanda	1994	Eliminación de las facultades de regulación de precios por parte del monopolista (empresa pública)	Precios se redujeron en 75% en términos reales
Estados Unidos	1980	Eliminación de tarifas interestatales o colectivas establecidas por las asociaciones de transporte y eliminación de reglas de inmunidad respecto de la legislación antitrust	La regulación de precios del servicio de transporte de carga incrementaba los precios entre 30 y 50% e incrementaba los costos del transporte de carga para las industrias de U.S. entre \$5.5y \$7.3 mil millones por año (1988). Como resultado de la reforma, los precios de las operaciones de transporte de carga se redujeron en 25% respecto de la carga privada
Marruecos	2003	Eliminación del monopolio estatal Desregulación de precios	Significativa reducción de precios (incluso por debajo de los costos de transporte)

Beneficios de un sector de transporte moderno y eficiente en Tabasco

Todos los actores involucrados en la prestación del servicio de transporte público de carga en Tabasco concuerdan en que este **atraviesa una crisis**, y en este contexto, es necesario **explorar alternativas** en las cuales **todos los transportistas** puedan ofrecer sus servicios **en igualdad de condiciones**.

- Un sistema de transporte de carga de materiales mas eficiente y competitivo podría generar ahorros de costos de alrededor del 15% en construcciones de carreteras).
- Un esquema de oferta formalizada generaría también beneficios para la competitividad de los productos de Tabasco, oportunidades de empleo y mayor seguridad en la prestación de estos servicios.

Muchas gracias.