



Proyecto del Tercer Juego de Esclusas

Traducción

Nombre del estudio en inglés: Cost analysis of the U.S. Intermodal System

Nombre del estudio en español: Análisis de costo del Sistema Intermodal de los EE.UU.

Fecha del informe final: 23 de febrero de 2005

Fecha de la traducción: 24 de mayo de 2006

Nombre del consultor: Ted Prince

RESUMEN EJECUTIVO

El propósito de este estudio fue el de llevar a cabo un análisis histórico del costo del tráfico ferroviario del sistema intermodal de los Estados Unidos en los últimos veinte años. Además, se propuso cuantificar los aumentos de costos que se esperan durante los próximos veinte años. La consulta también se realizó para proporcionar una evaluación cualitativa de la situación actual de la industria y de los componentes subyacentes que podrían mejorar el desempeño del sistema.

1.1 Estudio histórico del costo ferroviario

Se decidió enfocar la historia del costo ferroviario, excluyendo los demás factores. Para las líneas navieras, el costo ferroviario es el mayor de los costos de transporte fuera de los costos de los buques, y había datos registrados disponibles por el período de 40 años del estudio. Otros componentes de rentabilidad de un punto a otro de la línea de servicios (por ejemplo, las tarifas, los gastos de las terminales y otros costos de los buques) no están disponibles para ser comparados en un método similar.

El estudio cuantitativo se enfocó en dos corredores: de Los Ángeles/Long Beach a Chicago y de Los Ángeles/Long Beach a Nueva York. Estos corredores se escogieron porque representan las concentraciones más grandes del volumen de carga del sistema intermodal internacional que tienen la menor oportunidad de sufrir cambios en sus variables de servicio que puedan afectar el resultado.



Utilizando el año 1985 como año base (1985 = 1.00), el estudio mostró que por más de cuarenta años los ingresos reales y proyectados estuvieron dentro de un rango de 77% a 98%. Hay dos razones principales para este resultado.

- Desde 1985 hasta 1995 hubo un período de costos drásticamente reducidos. En 1995, cada encuestado disfrutó de tarifas que eran más bajas que las que se cobraron en 1990 ó 1985. El crecimiento del comercio en general, conjuntamente con la capacidad de los nuevos buques, hizo posible que cada línea naviera negociara tarifas ferroviarias más bajas a cambio de volúmenes más altos.
- Después de 1995, surgieron muchas líneas navieras nuevas como competidoras de las líneas ya establecidas. Muchas de estas líneas navieras tenían tarifas muy altas en el período de 1985 a 1995 debido a que su volumen base no era significativo. Su crecimiento les permitió reducir sus tarifas en un mercado apretado.

En ambos corredores, las tarifas de ida y vuelta (viajes hacia el este con carga importada y vacíos de regreso al oeste) aumentaron en una proporción mayor que las tarifas establecidas para la carga importada que van rumbo al este por sí sola. Ello refleja la tendencia del mercado de un aumento más rápido en las tarifas de los viajes vacíos de retorno rumbo al oeste que las tarifas de los viajes con carga importada en rumbo contrario. Hay diversas razones para este fenómeno del mercado.

- Desde fines de los años noventa, las exportaciones a través del sistema intermodal desde la costa oeste han desaparecido en general. Igualmente ha desaparecido el transporte de vuelta del cabotaje interno rumbo al oeste, ya que no puede competir con el equipo doméstico de 53 pies. Ahora son las líneas navieras las que transportan del este por lo menos el 75% de los contenedores vacíos de regreso al oeste.
- Los ferrocarriles han adoptado una estrategia de precios que les aumenta el rendimiento de ida y vuelta, al cobrarle a las navieras un “buen precio” por el transporte de las importaciones hacia el este.

A fin de eliminar la distorsión estadística de la disminución de las tarifas antes del año 2000, se examinaron en forma separada los aumentos de los costos que se esperan para el período del 2005 al 2025. Para este período, el promedio anual de aumento de precio esperado está en el rango de 2.5% a 3.5%. Estas cifras son ligeramente menores, aunque no muy incompatibles con las expectativas de Wall Street para los aumentos futuros de los precios del sistema intermodal. Hay varios aspectos por considerar.

- El sistema intermodal es, en la actualidad, el mayor producto ferroviario, y ya no es el segmento menos rentable de los productos ferroviarios. De hecho, el sistema intermodal está muy cerca de resarcir sus costos de capital, de manera que los ferrocarriles podrán continuar invirtiendo sin tener que aplicar aumentos significativos de tarifas.
- Es posibles que las líneas navieras proyecten la experiencia de sus clientes con sus abastecedores. Tal parece que las líneas navieras mantienen su creencia de que pueden obtener tarifas menores con volúmenes mayores, y el comercio está creciendo a más del 10% anualmente.



- Con el paso del tiempo, el trasbordo en la costa oeste puede reducir el volumen internacional intermodal unitario, y hacer que los ferrocarriles tomen medidas en cuanto a los precios.

1.2 Situación actual de la red intermodal de los Estados Unidos

Aunque ha habido varias interrupciones en el servicio de los puertos de la costa oeste en los últimos cuatro años, aún no se acepta mundialmente que la costa oeste se encuentre en crisis. Durante los últimos veinte años, los puertos del sur de California han sobrepasado ampliamente a todos los demás puertos de los Estados Unidos. Las razones de este éxito incluyen lo siguiente:

- Se abrieron tierras para su adquisición y desarrollo de manera que las líneas navieras pudieran desarrollar sus propias instalaciones.
- La población local más grande se encuentra en la costa oeste de los Estados Unidos.
- A medida que se desarrolló el transporte de contenedores en pilas de doble estiba, la ventaja de la red desde Los Ángeles en términos de capacidad, rapidez y espacio adquirió mayor importancia. También contaba con tres ferrocarriles para competir por el negocio del transporte.
- La doble estiba surgió hace veinte años desde el sureste de California y cambió la industria. Hace cinco años, una nueva revolución se inició allí con el trasbordo de la carga. En lugar de mover los contenedores intactos desde su origen en Asia hasta sus destinos específicos en los Estados Unidos, la carga se envía directamente hasta Los Ángeles. A su llegada al sureste de California, es entonces que a la carga se le asigna su destino final. Esta práctica les permite a los minoristas hacer uso de un inventario diferido y reducir sus niveles de inventario reales de un 20 a un 25%. El resultado ha sido una disminución significativa del porcentaje de las importaciones que se descargan en la costa oeste y se mueven por el sistema intermodal.

No obstante, el sureste de California ha sufrido varios eventos traumáticos en los últimos 12 meses que han causado un trastorno significativo del flujo de tráfico.

En la costa este de los Estados Unidos, el puerto de Nueva York ha luchado también por atender el crecimiento del volumen de su carga del 8% al 10% al año. El transporte intermodal por ferrocarril hacia el medio oeste de los Estados Unidos está creciendo de 15% a 20% al año. En todo el país, existe la preocupación de cómo se podrá atender el aumento del volumen de comercio.

En la costa oeste no parece existir ninguna amenaza actual de una desviación extensa desde el sur de California. Allí no parece existir ninguna amenaza mayor desde los puertos existentes; tampoco parece haber indicio de que los factores económicos que mantienen el dominio del sur de California vayan a disminuir.

Ya que el sistema intermodal no desaparecerá, hay algunos puntos que vigilar en la costa oeste.

- El servicio a través del puerto Lázaro Cárdenas en México puede ofrecer un servicio intermodal directo al Golfo de México en los Estados Unidos (ahora que la fusión de KCS



y TFM es definitiva). Con ello podría surgir un servicio que compita hasta ciertos lugares en Texas, y tan lejos como Kansas City y Atlanta.

- Prince Rupert, en British Columbia, en sociedad con Maher Terminals, está planeando crear una terminal de contenedores solamente para la carga intermodal (tiene que ser así, ya que allí no hay una población local y está casi a 1,000 millas al norte de Seattle).
- Según informes, Union Pacific y Hutchison Port Holdings están considerando construir una nueva terminal a aproximadamente 125 millas al sur de Los Ángeles. Si el proyecto se lleva a cabo, será necesario reconstruir 150 a 200 millas de vía del ferrocarril para conectar con la línea principal de Union Pacific en Yuma, Arizona, lo que costará casi \$1,000 millones.
- Los grandes puertos pueden crear capacidad adicional reubicando el comercio que no se embarca en contenedores a puertos más pequeños o puertos regionales que no se dedican a atender líneas de portacontenedores (por ejemplo, Port Hueneme).
- Las líneas navieras pueden descargar la carga de contenedores en la costa oeste de México para su transporte por ferrocarril a los puertos de la costa este de México y su trasbordo hasta el Golfo de México en los Estados Unidos y los puertos de la costa este. (Nota: Panama Canal Railway Company no se consideró como una alternativa viable para este tipo de servicio debido a la distancia entre Panamá y los Estados Unidos.)

La costa este tiene retos similares. Los complejos portuarios grandes de Nueva York y Nueva Jersey, Hampton Roads, Charleston, Savannah y Miami todos están sufriendo de congestión y escasez de tierras. Jacksonville y Baltimore tienen algo de capacidad. Philadelphia y Boston no se consideran viables debido a conflictos laborales recalcitrantes. Los puertos de la costa del Golfo de México parecen tener cierto potencial de expansión; sin embargo, Houston, que representa más del 60% de todos los volúmenes de carga del Golfo de México, tiene problemas significativos de congestión.

Se pronostica que el comercio internacional en los Estados Unidos se triplicará en los próximos veinte años. Esta expansión, que es mayor que la economía, le planteará problemas significativos a la industria del transporte terrestre de carga. En muchos puertos locales, los grupos ambientalistas y otros grupos que están en contra del crecimiento retan con frecuencia el incuestionable beneficio de ser una puerta de entrada al comercio internacional. En las áreas portuarias, la capacidad de las autopistas se está convirtiendo en un problema mayor. El sur de California ha enfocado su atención en otras alternativas tales como:

- Extender las horas de trabajo en las terminales portuarias para permitir la distribución del volumen de carga a lo largo de una parte mayor del día.
- Aumentar el uso de los rieles de ferrocarril directamente desde el puerto para reducir la cantidad de tráfico de mercancía que se acarrea hasta Los Ángeles.
- Instalar un tren de acarreo corto entre el puerto y el área del centro de distribución.
- Cambiar el sistema de manejo de la carga en el puerto, de un tren cuidadosamente estibado a una correa transportadora de contenedores que permita redistribuirlos posteriormente tierra adentro.

Muchas de estas soluciones necesitan resolverse con ferrocarriles. Aunque éstos sufren de congestión, también parecen tener cierta capacidad que no se utiliza. El sistema



intermodal ha llegado a ser el producto mayor, y hay cierto cuestionamiento acerca de si ciertas mercaderías como los granos y el carbón sufrirán disminuciones de tráfico por factores macroeconómicos.

1.3 Impacto de los reglamentos

Los reglamentos pueden tener impacto en el mercado intermodal de varias maneras.

- Los reglamentos de las horas de servicio determinan el tiempo que un conductor puede manejar por día. La respuesta de las compañías de camiones ha sido aumentar considerablemente el salario de los conductores. El impacto de esta regla ha sido objeto de muchos debates. Algunos piensan que ello beneficiaría al sistema intermodal de los Estados Unidos debido a que las compañías de camiones necesitarían convertir el transporte actual por carretera al sistema intermodal debido a la escasez de conductores. Otros piensan que perjudicaría al sistema intermodal porque los conductores de acarreo intermodal querrían pasar de ser sólo éso para convertirse en camioneros de largas distancias.
- La industria intermodal ha estado luchando por aumentar responsablemente la seguridad del equipo. La solución a este reto podría incrementar grandemente el costo del sistema intermodal, ya sea por tren o por mar.
- Los reglamentos ambientales se han convertido en un reto creciente a medida que los ambientalistas obstaculizan la expansión de la capacidad del sistema. Las reglas exigen una gran reducción de las emisiones de los camiones, han hecho que las compañías de camiones adelanten para el 2005 y el 2006 las compras de camiones que habían planificado para el 2007. Ello añadirá más capacidad más pronto y ejercerá una presión temporal sobre las tarifas del sistema intermodal.
- Se habla a menudo de cambiar la regulación de los ferrocarriles. Los embarcadores de graneles y de químicos verían positivamente un retorno a una fórmula de costos que redujera las tarifas de sus embarques cautivos y aumentaría el precio del sistema intermodal. No obstante, no parece haber ninguna posibilidad realista de que ello suceda.

1.4 El mercado del transporte totalmente acuático

Las entrevistas con las líneas navieras indican que la proporción de la carga que pasa por el Canal de Panamá con destino a la costa este de los Estados Unidos desde Asia se encuentra ahora entre el 20% y el 25%. Se espera que el volumen de carga continúe aumentando con el comercio. Algunas líneas navieras creen que el servicio totalmente acuático está creciendo un poco más rápido que el tráfico total desde el Asia a los Estados Unidos. Aunque la diferencia de precio entre las tarifas del transporte totalmente acuático y el sistema intermodal continúa bajando, las líneas navieras también encuentran favorable el hecho de que las tarifas del transporte totalmente acuático aumentan con mayor rapidez que las tarifas hasta la costa oeste.

Todas las líneas navieras esperan un mayor crecimiento en la ruta del Golfo de México en los Estados Unidos. La mayoría de las líneas están estudiando una ruta directa totalmente acuática desde Asia hasta el Golfo de México. Sin embargo, muchos admiten que les preocupa el congestionamiento del puerto de Houston, y no prefieren los puntos en Texas sobre Nueva Orleans.



Parece estar surgiendo un nuevo consenso que indica que la industria manufacturera del sureste de Asia y el subcontinente de la India crecerá, lo que provocará un aumento en los servicios por el Canal de Suez y hará que crezca la porción del comercio asiático de los puertos de la costa este. (Cuatro de siete líneas navieras esperan que el volumen del Canal de Suez aumente con mayor rapidez que el comercio general de Asia.) Se espera que todos los puertos, con excepción de los de Canadá, se beneficien con este cambio.

A medida que aumenta el servicio totalmente acuático desde Asia hasta la costa este de los Estados Unidos, las líneas navieras están utilizando buques con servicio directo a Nueva York. Por ejemplo, el Grand Alliance East Coast North Express (ECN) ofrece servicio directo de 22 días de Hong Kong a Nueva York. Esta utilización elimina las escalas intermedias en los puertos de los Estados Unidos en la costa sur del Atlántico y de la costa media del Atlántico. Existe una cierta cantidad de variables al comparar la ruta intermodal con la ruta totalmente acuática hasta Nueva York. Sin embargo, al comparar el mejor caso (de la costa este) con el peor caso (de la costa oeste), la ruta totalmente acuática hasta Nueva York es la más rápida en ambos casos, y la más barata.