

COMISIÓN PARA LA DEFENSA Y PROMOCIÓN DE LA COMPETENCIA

**Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
Programa de “Apoyo al Fortalecimiento de la Comisión para la Defensa y
Promoción de la Competencia (CDPC)”, (HO-T1075)**

INFORME DE CONSULTORÍA

**ESTUDIO SECTORIAL SOBRE EL MERCADO DE SERVICIOS DE
TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA Y PASAJEROS EN
HONDURAS**

**Consultoría a cargo de
Manuel Ramírez M.**

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	3
INTRODUCCIÓN	9
I. CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL SECTOR	10
A. ASPECTOS GENERALES	10
1. Definición de transporte.....	10
2. El transporte de carga y de pasajeros en Honduras	10
3. Red vial	11
4. Parque vehicular.....	11
B. PRINCIPALES SERVICIOS Y ESTRUCTURA DEL SECTOR.....	12
1. Servicio de transporte de personas	12
1.1. Transporte urbano	13
1.2. Transporte interurbano	14
2. Servicio de transporte de carga	16
3. Servicios Conexos.....	17
4. Estructura del sector.....	18
C. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL DEL SECTOR.....	19
1. Aspectos Legales	19
2. Aspectos Institucionales	21
D. EVOLUCIÓN DE PRINCIPALES INDICADORES DEL SECTOR.....	22
1. Indicadores económicos	22
2. Evolución del Tráfico	22
3. Evolución del parque vehicular	23
E. ASPECTOS RELEVANTES DEL SECTOR A NIVEL CENTROAMERICANO	24
II. DEFINICIÓN DEL MERCADO RELEVANTE DEL SECTOR.....	26
A. MERCADO DE PRODUCTO O SERVICIO RELEVANTE.....	26
B. MERCADO GEOGRÁFICO.....	26
C. CARACTERÍSTICAS DE LA OFERTA Y LA DEMANDA.....	28
1. La demanda del transporte de carga	28
2. La demanda de transporte de pasajeros.....	29
3. Características de la oferta	30
D. SUSTITUCIÓN DEL SERVICIO POR EL LADO DE LA DEMANDA.....	31
E. SUSTITUCIÓN DEL SERVICIO POR EL LADO DE LA OFERTA.....	32
III. DETERMINACION DEL PODER DE MERCADO.....	33
A. TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS.....	33
B. TRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJEROS.....	35
C. TRANSPORTE DE CARGA	36
1. Transporte especializado por contenedores	36
2. Transporte de combustible	37
IV. BARRERAS DE ENTRADA EN EL SECTOR	38
A. BARRERAS ECONÓMICAS.....	38
CONTRATOS DE EXCLUSIVIDAD EN EL TRANSPORTE DE CARGA	39
B. BARRERAS LEGALES	40
C. BARRERAS TECNICAS.....	42
V. REGULACIÓN VERSUS LIBRE COMPETENCIA.....	42
VI. PRINCIPALES HALLAZGOS	44
VII. RECOMENDACIONES	46

RESUMEN EJECUTIVO

1. El actual predominio del transporte terrestre por carretera tiene su origen en el paulatino aumento de la infraestructura de caminos y carreteras, el crecimiento demográfico, la incorporación de nuevas regiones del país a los circuitos comerciales y la posterior diversificación de la estructura económica. A estos factores se suma la casi desaparición del ferrocarril, como medio de transporte de mercancías y de personas y a la importancia poco significativa del transporte aéreo.
2. El concepto de transporte, comprende la infraestructura vial, los diferentes tipos de vehículos y las operaciones que esta actividad implica. En lo que corresponde a la infraestructura del transporte terrestre, según datos de SOPTRAVI en 2008 existían unos 14,199 kilómetros de red vial, de la cual solo el 22.4% es pavimentada. En lo referente a los vehículos, según datos de la DEI y de SOPTRAVI, a octubre de 2008 existía un parque vehicular con un total de 830,211 vehículos, la gran mayoría con placa “Particular” tipo “turismo” o “pick up”, mientras que 86,354 vehículos tenían placa de “Alquiler”, que los califica para prestar servicios de transporte de carga y de personas en forma remunerada. Además, hay una cantidad significativa, aunque indeterminada, de vehículos que no requieren placa de alquiler, pero que son utilizados para cubrir las necesidades propias de transporte de empresas e instituciones de carácter educativo, comercial, industrial, social etc.
3. El transporte de personas, dentro del territorio nacional, se desagrega según el ámbito geográfico de cada tipo de servicio, así:
 - a) El transporte urbano se circunscribe al límite geográfico de cada una de las ciudades donde este existe. La prestación de este servicio en las principales ciudades de Honduras se realiza por autobús o taxi, y constituye casi el único medio de movilización para la mayoría de la población. En el caso particular del transporte urbano en la ciudad de Tegucigalpa comprende las siguientes categorías: transporte tradicional, proporcionado por autobuses; transporte por microbuses; servicio rápido (focalizado en ciertos puntos de la ciudad); servicio de taxis, el cual puede ser colectivo con una ruta específica, o de barrido sin punto o ruta definida; y otros servicios, como el transporte universitario y el denominado transporte especial, que surgió como un proyecto piloto de mejoramiento del transporte tradicional.
 - b) El transporte interurbano, es el que cubre rutas que tiene como puntos de origen y destino a ciudades que generalmente están localizadas en diferentes departamentos. Las principales rutas del transporte interurbano se ubican entre las ciudades de Tegucigalpa – San Pedro Sula y Tegucigalpa-Choluteca. Este tipo de transporte comprende tres categorías de servicio: transporte regular. Que ofrece un itinerario determinado y con paradas en puntos intermedios para recoger o bajar pasajeros; transporte rápido, que ofrece mayor celeridad, comodidad, menor número de paradas durante el viaje, aunque con tarifas más altas; y el transporte expreso o ejecutivo entre las ciudades principales del país, con ninguna escala intermedia, con servicios de óptima calidad y tarifas más altas que los dos anteriores.
4. El transporte de carga, puede ser público (remunerado) y privado, y se clasifica en no especializado y especializado. El transporte no especializado, corresponde al transporte de especies, bultos, mercaderías y otros de similar naturaleza; y el transporte especializado, que requiere manejo especial por vehículos acondicionados inclusive, aunque no necesariamente limitado al transporte en tanques, furgones refrigerados y otros especializados.

5. Existe una serie de servicios conexos del transporte terrestre de carga y de pasajeros, algunos de ellos en desarrollo, como: la construcción de modernas terminales para las empresas de transporte interurbano de personas, como la “mega terminal” en San Pedro Sula; las inversiones en el mejoramiento de los puertos (principalmente Puerto Cortes) y aeropuertos del país, para mejorar la movilización de cargas a granel o de contenedores por vía marítima o aérea; las obras de infraestructura vial del “sistema logístico interoceánico” para reducir los tiempos y costos en el traslado de mercancías; los sistemas de peaje que funcionan en el Valle de Sula; el proyecto de reactivación de las estaciones para el control de pesos y dimensiones; y la construcción de bahías en los bulevares, puentes peatonales, estaciones, señalamiento vial y semáforos para el transporte urbano.
6. Los principales instrumentos del marco Legal e institucional del sector son la Ley de Transporte Terrestre, emitida mediante Decreto 319-76 y su Reglamento General promulgado según Acuerdo 200-86, del 31 de Octubre de 1986. Además, se han suscrito instrumentos regionales que establecen las condiciones para el desarrollo de los servicios de transporte entre los países de la región centroamericana. Otras disposiciones legales importantes son el Reglamento para el Transporte por Carretera de Sustancias, Mercancías y Desechos Peligrosos en la República de Honduras (aun no aprobada oficialmente), el Reglamento Técnico de Transporte Terrestre de Hidrocarburos Líquidos (excepto GLP) y el Reglamento para el Transporte Terrestre de Gas Licuado de Petróleo (GLP) a Granel, acordados por el Consejo de Ministros de la Integración Económica Centroamericana.
7. Como parte del marco institucional del sector, destaca la Dirección General de Transporte (DGT), de SOPTRAVI, encargada de regular en forma directa toda la actividad del transporte por carretera a nivel nacional. La Ley de Transporte también dispone la creación del “Comité Auxiliar de Transporte Terrestre” concebido como un mecanismo orientado a fomentar la participación de todos los sectores relacionados con el sector. Además, en la regulación de esta actividad, participan otras instituciones como: Municipalidades; Secretaria de Seguridad; Dirección General de Transito, entre otras. En el nivel privado destacan: Consejo Nacional de Transporte, Cámara Hondureña de Transporte, y Servicios Unidos de Transporte.
8. En la evolución de los principales indicadores del sector, vale destacar lo siguiente: el transporte por vía terrestre representa más de dos terceras partes del valor agregado de la actividad “Transporte y Almacenamiento” y muestra un crecimiento promedio de 6.8% durante el periodo, mayor que el crecimiento promedio del PIB general. A nivel de la economía familiar, el gasto en transporte representa el 9.1% de la canasta de consumo de bienes y servicios. Por otra parte, La evolución del tráfico vehicular ha crecido en más de un 5% en el periodo mencionado, dentro del cual los vehículos tipo “turismo” crecieron en 6.5%, los que estarían dedicados en una amplia mayoría a la prestación de servicios de taxi, mientras que el resto de vehículos de alquiler, como autobuses utilizados en el transporte urbano e interurbano, y los cabezales, utilizados para el transporte de carga, crecieron a tasas ligeramente superiores al 4%, mientras que los camiones, que normalmente se utilizan para carga general, lo hicieron en 2.7%.
9. En todos los países de la región centroamericana, el transporte terrestre presenta características similares, entre las cuales destacan: el acceso al mercado interno de transporte está limitado a los nacionales; los entes reguladores de la actividad están centrados en la regulación y control del transporte de personas; en ninguno de los países se toma en cuenta al individuo al momento de decidir la asignación de una autorización para explotar la actividad; las deficiencias en la organización generan débiles condiciones de operación, que se traducen en baja utilización del equipo; y existen inapropiados métodos de

explotación del parque vehicular, que generan costos de operación considerablemente altos para los usuarios y no necesariamente rentables para el transportista.

10. Para efectos del presente estudio, se identifican como mercados relevantes del sector de transporte terrestre de carga y pasajeros las diferentes categorías de servicio que se ofrecen dentro de cada una de las siguientes modalidades de transporte:
 - Transporte urbano de pasajeros
 - Transporte interurbano de pasajeros
 - Transporte terrestre de carga por contenedores
 - Transporte de carga de combustibles.
11. El mercado geográfico del servicio de transporte terrestre de carga comprende el territorio nacional, destacándose dentro del mismo las principales zonas de salida y destino de bienes y servicios que determina la actividad económica del país. Al separar el transporte especializado del no especializado, se pueden identificar mercados geográficos más delimitados, como el referido al transporte de combustible a granel entre el puerto de entrada al territorio nacional, la empresa importadora y los diversos puntos de distribución minorista; o el referido a un producto de importación o exportación en particular que utilice contenedores especiales para el traslado de productos como: vegetales frescos, carne, mariscos, sustancias químicas, entre otros. En el caso del transporte de personas, el mercado geográfico está definido por las rutas interurbanas -representadas por una ciudad de salida y otra de destino- para el servicio interurbano; y por las rutas entre barrios o colonias dentro de las ciudades- para el servicio de transporte urbano.
12. La demanda de servicios de transporte de carga guarda una relación directa entre el volumen del intercambio comercial y el crecimiento de la economía regional y nacional. Además, la demanda de transporte de carga no es homogénea, ya que la misma se diferencia de factores como: el peso, el volumen y otras características de la carga; la necesidad de empaque, envase u otras formas de movilización (debido a lo cual se habla de carga general y carga a granel sólido o líquido); y, la necesidad o no de equipo de transporte especializado. En general, no existen estadísticas sobre la demanda de transporte terrestre de carga en el país, por lo que se utiliza como proxy de la misma el Trafico Promedio Diario Anual (TPDA) de flota de carga en los principales corredores del país.
13. La demanda de transporte de personas depende de varios factores, entre los que destacan: el volumen poblacional, el desarrollo socio económico y las facilidades de infraestructura vial. Una idea aproximada de la magnitud de la demanda del servicio interurbano la proporciona la estimación del Trafico Promedio Diario de Buses, según la cual la mayor demanda se origina en Tegucigalpa y San Pedro Sula y entre Tegucigalpa y Choluteca.
14. De acuerdo con datos de la DGT, la oferta general para el transporte terrestre de carga y de pasajeros a nivel nacional totalizaba 78,369 vehículos de diferente tipo. De este total, el transporte comercial de personas a nivel urbano e interurbano utilizaba 38,376 unidades, de las cuales 32,497 proporcionan servicio de transporte urbano y 4,886 proporcionan transporte interurbano, suburbano o departamental. Por su parte, el transporte de carga disponía de 43,611 unidades, entre servicio privado y público. En el transporte de personas, destacan por la cantidad de vehículos, el servicio de taxis, seguido por el servicio por autobuses.
15. Las condiciones para la sustitución de la demanda en el transporte urbano, ya sea entre operadores del servicio por autobús, microbús o taxi colectivo son nulas, debido a que cada ruta esta diferenciada geográficamente, con una “demanda natural” definida por la localización de los usuarios. El servicio denominado “taxi de barrido”, puede ofrecer un servicio similar a los otros servicios antes mencionados (el traslado del usuario de su

punto de origen al destino deseado), no obstante, las posibilidades de sustitución se enfrentan con las grandes diferencias de precio, por lo que éstas serían esporádicas o derivadas de situaciones irregulares (como una emergencia personal).

16. En lo referente al transporte interurbano, el análisis de sustitución también está limitado a los usuarios de una misma ruta o, lo que es igual, a una localización geográfica bien definida. Además, en este subsector generalmente existe una misma tarifa para servicios que son homogéneos y una diferenciación de horarios de salida, que reducen cualquier nivel de competencia a factores de poco peso en la demanda, como ser la costumbre, la cercanía relativa de la terminal, etc. En todo caso, la sustitución en una misma ruta es factible entre los servicios denominados: regular, directo y de lujo, ya que estos presentan diferencias entre sí en aspectos como: tarifas, comodidad, rapidez, seguridad.
17. En el transporte de carga, principalmente de servicios especializados como el transporte de combustibles y de cierta carga específica (por ejemplo vegetales frescos o mariscos) en contenedores, no se encuentran sustitutos directos de la demanda, debido precisamente a la especialización de los mismos, los que además están enmarcados en contratos suscritos entre los operadores y clientes de dichos servicios. Un caso hipotético de sustitución podría ser factible entre la demanda de transporte de carga terrestre, por la demanda de transporte ferroviario, en zonas muy delimitadas del Valle de Sula.
18. La sustitución por el lado de la oferta de servicios de transporte terrestre, de carga y de pasajeros a nivel interurbano, no presenta mayores posibilidades, a pesar de lo cual se pueden mencionar algunos posibles escenarios, como los siguientes: la adquisición de equipo de transporte de carga propio por empresas usuarias del servicio; la poco probable reactivación del ferrocarril y su ampliación a otras zonas del país; y el desarrollo por entidades privadas y/o públicas, como las municipalidades, de otros medios de transporte masivo de personas, como metros o metro buses.
19. El análisis del poder de mercado en los servicios de transporte terrestre considera la existencia de diferentes subsectores y los grados de diferenciación entre los servicios que se ofrecen en cada uno de ellos.
 - Las diferentes modalidades del servicio de transporte público urbano en la ciudad de Tegucigalpa muestra un alto grado de participación de la modalidad de transporte por autobuses, con un 74.9% del total de asientos disponibles, mientras que la diferencia le corresponde a las empresas de taxis.
 - El servicio de transporte urbano por buses en Tegucigalpa muestra una moderada concentración del mismo, con un Índice Herfindahl - Hirschman (HHI) de 2,262. No obstante, existen tres operadores que en conjunto representan el 79% del total, lo cual hace difícil una posible colusión entre ellos; y, por otra parte, se debe considerar que los operadores son organizaciones o asociaciones que internamente están conformadas por un amplio número de socios, que se administran como empresarios independientes.
 - El servicio de taxis, de punto y de barrido, presenta una situación de mercado altamente atomizada, en donde existe un alto número de operadores de tamaño poco significativo, con apenas uno o dos taxis por cada operador.
 - El transporte interurbano de pasajeros también presenta niveles poco significativos de concentración, tanto en la ruta Tegucigalpa – San Pedro Sula, como Tegucigalpa – Choluteca, con un Índice Herfindahl/ Hirschman (HHI) de 1,562.3 y 1,519.6, respectivamente. Además, ninguna de las empresas en ambas rutas tiene una participación porcentual que sea determinante por sí sola, y por el contrario se

requeriría de la conjunción de varias empresas para lograr un posible acuerdo de colusión, que afectara las condiciones de competitividad de este mercado.

- El transporte de carga en general es un servicio altamente atomizado, de manera que en un universo de 11,428 operadores, el promedio de unidades por operador es de 2.4, y la gran mayoría son comerciantes individuales. Entre los operadores organizados en la Cámara de Transporte de Carga en Honduras, solo 20 tienen más de 20 unidades, 29 empresas tienen entre 10 y 19 unidades, 368 tienen entre 2 y 9 unidades y 491 únicamente tienen una sola unidad. Esta situación elimina cualquier posibilidad de que una o varias empresas ejerzan poder de mercado.
- Asimismo, el análisis de dos casos del transporte de carga por contenedores se encontró lo siguiente: en una de las empresas navieras el operador con mayor participación representa entre el 8.5% y el 12% del número de cabezales utilizados, según si es temporada baja o alta, mientras que otros 9 operadores tienen una participación en conjunto entre 24% y 16%; en la otra empresa naviera solamente dos de operadores sobrepasa ligeramente el 10% del total, trece tienen una participación entre 4% y 8.2% y el resto (7) tienen una participación de 11.8% en conjunto.
- En lo referente al transporte de carga de combustibles muestra una clara desconcentración, con un Índice Herfindahl/ Hirschman (HHI) de 561.6, debido a la existencia de 36 empresas y de las cuales únicamente dos presentan una participación porcentual que supera el 10%, mientras que 23 empresas no superan el 2%.

20. Las barreras económicas de entrada a los diferentes mercados de servicios de transporte terrestre de carga y de pasajeros en Honduras son poco significativas:

- Los niveles de inversión para la adquisición de vehículos de transporte son bajos.
- El transporte de carga especializada es donde los costos para constituirse como oferente de este servicio son mayores, debido a la necesidad de adquirir equipo especial, como un tanque cisterna o un sistema de enfriamiento en contenedores, entre otros.
- En el servicio de transporte urbano de pasajeros existen costos irregulares, como el mercado informal de compraventa de permisos de operación, fomentados en cierta medida por las restricciones de la entidad reguladora.
- En los diferentes servicios de transporte, sea de carga o de pasajeros, es casi inexistente cualquier tipo de inversión orientada a introducir innovaciones en la prestación del servicio y, con ello, a tomar ventaja con respecto a los posibles competidores.

21. Por otra parte, en el transporte de carga en Honduras es frecuente que existan contratos entre las empresas que demandan el servicio y las empresas oferentes del mismo. No se ha determinado hasta que punto estos contratos establecen la exclusividad a favor de la empresa que ofrece el servicio, pero es indudable que el solo hecho de existir un contrato restringe en mayor o menor medida la entrada de otros oferentes.

22. El Estado a través de la Dirección General de Transporte de SOPTRAVI establece una serie de regulaciones en el sector transporte, que potencialmente pueden convertirse en barreras institucionales a la entrada de nuevos operadores o a la ampliación de las operaciones. Entre estas destacan: la definición de las rutas a ser utilizadas por los operadores; fijación de horarios de salida; autorización para la introducción de nuevas unidades en cada ruta; las exigencias de ciertos estándares de calidad para la prestación

del servicio. Estas regulaciones son menores para la mayoría de los servicios de carga y para el servicio de transporte interurbano de lujo.

23. En general, existen conductas restrictivas a la libre competencia en el transporte terrestre de carga y de pasajeros, en su mayoría vinculados con las disposiciones del marco legal vigente, los subsidios al transporte urbano particularmente en la ciudad de Tegucigalpa, las condiciones que se establecen en los contratos para la prestación de servicios de transporte de carga, y el poder que ejercen las organizaciones gremiales en cada subsector.
24. Estas conductas restrictivas plantean una disyuntiva entre dos paradigmas ampliamente discutidos a nivel nacional e internacional: la liberalización de los servicios o la continuación del estatus actual de regulación por parte de Estado. Tanto el mantenimiento del marco regulatorio actual como la desregulación o liberalización de las condiciones de entrada y de la prestación de los servicios de transporte de carga y de pasajeros, tienen diversas implicaciones desde el punto de vista económico, social, ambiental etc. Debido a esto es conveniente que ambos paradigmas sean analizados a la luz de sus respectivas ventajas y desventajas con relación a los aspectos antes mencionados, en cada uno de los subsectores y modalidades de transporte de que se trate.
25. No obstante, independientemente del modelo de prestación de servicios de transporte que se implemente (libre competencia – regulación), será necesario definir cuáles son las regulaciones que no pueden ser modificables o que incluso deben ser reforzadas, con el fin de garantizar aspectos como: eficiencia en la prestación del servicio; tarifas acordes con la competitividad de las actividades económicas nacionales y con los intereses de los pasajeros; calidad del servicio acorde con los requerimientos específicos del tipo de carga y con el bienestar y seguridad de los usuarios; implicaciones ambientales y de seguridad vial, conservación del patrimonio vial, vialidad en calles y carreteras, etc.
26. Además de las regulaciones contenidas en la Ley de Transporte, antes mencionadas, es importante considerar otros aspectos, como los siguientes: la armonización de la normativa con los demás países de la región en los cuales se aplican disposiciones similares; el caso particular del transporte de combustibles, que se vincula con la política del Estado relativa a la regulación del mercado de combustibles; la protección de los usuarios de rutas interurbanas en donde existe un solo operador; la protección de usuarios en rutas urbanas que puedan resultar poco rentables o inseguras y de los usuarios de horarios especiales, como los estudiantes de jornadas nocturnas; y el tratamiento de los subsidios y sus efectos sobre las tarifas.
27. En todo caso, la dicotomía entre regulación y liberalización requiere un análisis a profundidad y diferenciado para cada subsector, ruta y tipo de servicio, considerando además que este dilema no es exclusivo de Honduras, por lo cual habría que considerar las experiencias de otros países, particularmente de aquellos que tienen sistemas de transporte con características similares. La complejidad del tema hace necesario que el análisis se realice mediante mecanismos altamente participativos, incluyendo a con todos los sectores que serían afectados de manera directa e indirecta.

INTRODUCCIÓN

El presente estudio, responde al objetivo de la Comisión para la Defensa y Promoción de la Competencia (CDPC) de velar por el buen funcionamiento de los mercados y la competencia, así como a los objetivos específicos de: a) conocer la situación actual de competencia en el sector de Transporte Terrestre de Carga y pasajeros; b) identificar barreras de entrada a nuevos competidores; c) identificar y analizar las estrategias competitivas más frecuentes en el sector; y, d) proponer acciones de política que coadyuven a hacer eficiente el funcionamiento competitivo de las empresas participantes en el sector de los servicios de Transporte Terrestre de Carga y pasajeros, en Honduras.

Con esta finalidad, el estudio comprende un primer capítulo orientado a la caracterización general del sector, que incluye: aspectos generales y conceptuales del sector; definición de principales servicios y estructura del sector; identificación del marco legal e institucional; y, evolución de los principales indicadores. El segundo capítulo define el mercado relevante del sector, a partir del mercado de servicios y mercados geográficos, las características de la oferta y la demanda de los diferentes servicios, y las posibilidades de sustitución por el lado de la oferta y la demanda, de los mismos. El tercer capítulo comprende lo relacionado con el análisis del poder de mercado en el sector, con base en los submercados de: transporte urbano en la ciudad de Tegucigalpa, transporte interurbano entre Tegucigalpa-San Pedro Sula y Tegucigalpa-Choluteca; transporte de carga en general, particularmente el transporte por contenedores y el transporte de combustibles. El cuarto capítulo identifica y analiza las barreras económicas, legales y técnicas, que potencialmente pueden limitar la entrada de nuevos competidores. Finalmente, se incluye un capítulo de principales hallazgos y otro de recomendaciones.

Entre las principales conclusiones del estudio se establece que el mercado de los servicios de transporte terrestre de carga y de pasajeros presenta condiciones aceptables de competencia, tomando como base los porcentajes de participación de los distintos operadores en cada uno de los servicios de transporte y el Índice de concentración Herfindhal-Hirschman (HHI). Sin embargo, existen niveles desde moderados hasta excesivos de regulación estatal, que desincentivan una mayor competencia en los mismos, con base en la eficiencia de las operaciones, la innovación, y la calidad de los diferentes servicios.

Esta situación plantea la necesidad de realizar un análisis a profundidad, por las entidades reguladoras y otras vinculadas al sector, como la misma CDPC, acerca de la conveniencia de flexibilizar el marco regulatorio, en aspectos referidos al otorgamiento de permisos, definición de rutas, definición de horarios y fijación de tarifas. Este análisis tendría que incorporar a todos los actores del sector y plantear como objetivo central optimizar los beneficios, para los operadores de los servicios y, principalmente, para los usuarios de los mismos.

I. CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL SECTOR

A. ASPECTOS GENERALES

1. Definición de transporte

El transporte se define como una actividad derivada de otras actividades que se generan dentro de una economía y se refiere al traslado de personas o bienes de un lugar a otro e involucra varios conceptos, dentro de los cuales destacan como más importantes la infraestructura del sector, los vehículos y las operaciones.

La infraestructura de transporte es amplia y comprende caminos, carreteras, líneas de ferrocarril y puentes (para el transporte terrestre), puertos y canales (para el transporte marítimo) y aeropuertos (para el transporte aéreo).

Los vehículos de transporte son muy diversos, aun dentro de cada modalidad, como por ejemplo el tren, el automóvil, el camión, el carro, el barco, el avión, la bicicleta y la motocicleta, entre otros.

Existen modalidades de transporte, que implican la construcción de infraestructura, que a la vez sirven como vehículo, tal es el caso del oleoducto que se utiliza para movilizar combustibles licuados como el gas y el carbón pulverizado.

Las operaciones o actividades de transporte pueden corresponder al ámbito público o privado. El transporte público de mercancías y de pasajeros, es aquel que demanda el pago de un precio o tarifa por parte de las personas o empresas que deseen utilizarlo, mientras que el transporte privado queda restringido a las personas que son propietarios del vehículo o medio de transporte respectivo. En el transporte privado están incluidos los vehículos particulares que algunas empresas o instituciones utilizan para cubrir las necesidades propias de sus actividades.

Las operaciones o actividades de transporte, como la mayoría de las actividades económicas, está sujeta a marcos regulatorios y económicos:

En relación al marco regulatorio, destaca el mayor o menor grado de intervención por parte de los gobiernos, tanto en la propiedad o manejo de las infraestructuras (viales, ferroviarias, navieras, aéreas) como en la aplicación de normas para la operación de los servicios comerciales (propiedad del gobierno o del sector privado) como particulares.

Con respecto a las leyes económicas que rigen esta actividad, destaca la referida a los “rendimientos crecientes”, que hace referencia a que un aumento en el volumen de la actividad provoca un efecto limitado en los gastos constantes, lo cual deriva en una reducción de los costos medios, al mismo tiempo que los ingresos tienden a incrementarse en mayor proporción. Según esta Ley, las tasas o tarifas deberían ser ajustadas a la baja, cuando la capacidad disponible permite absorber el aumento en el volumen de transporte de mercancías y de personas, debido a que el efecto sobre los gastos constantes es nulo o poco significativo.

2. El transporte de carga y de pasajeros en Honduras

Entre las primeras modalidades del transporte de carga y de pasajeros, al interior del territorio nacional, destaca la relevancia que tuvo el transporte por ferrocarril, principalmente entre finales del siglo diecinueve y hasta mediados del siglo veinte, aunque éste concentró

su actividad a lo largo de la costa atlántica y surgió como medio de apoyo para el desarrollo de las plantaciones bananeras. Asimismo, en el segundo cuarto del siglo pasado tuvo una presencia relativamente importante el transporte por vía aérea, debido a la baja cobertura del ferrocarril y a la escasez de carreteras entre las distintas regiones y ciudades del país.

En la actualidad, el transporte terrestre por carretera, de mercancías y de personas, supera en gran medida las otras modalidades antes mencionadas. No obstante, el transporte por carretera también está conectado con los otros tipos o modos de transporte, dependiendo de la demanda que se derivan de las diferentes actividades económicas, generando con ello el denominado **transporte intermodal**, que se refiere a la utilización de dos o más modos de transporte pero utilizando una misma medida de carga de manera que no se requiera manipular la mercancía (el mejor ejemplo es el contenedor)¹. Por lo general el transporte intermodal en Honduras se realiza con fines de exportación/importación, y utiliza el modo de transporte terrestre (Rastra y en algunos casos ferrocarril) y el marítimo.

El predominio del transporte terrestre por carretera tiene su origen en el paulatino aumento de la infraestructura de caminos y carreteras, el crecimiento demográfico, la incorporación de nuevas regiones del país a los circuitos comerciales y la posterior diversificación de la estructura económica. A estos factores se suma la casi desaparición del ferrocarril, como medio de transporte de mercancías y de personas.

3. Red vial

La infraestructura de base para el transporte de terrestre (no incluye ferrocarril) comprendía en 2008 unos 14,198.7 kilómetros de red vial, la cual se subdivide en principal, secundaria y vecinal. La red vial vecinal es la mayoritaria, con 8,253 kilómetros, seguida por la principal con 3,280 kilómetros y la secundaria con 2,665 kilómetros. Del total de la red vial, solo el 22.4% es pavimentada y el restante 77.6% no pavimentado, tiene como base material selecto o simplemente tierra².

Cuadro 1
Red Vial Nacional, según categoría y tipo de calzada

Descripción	Principal	Secundaria	Vecinal	Total
Pavimentada	2,627.81	554.89	0.00	3,182.70
Concreto asfáltico	1,859.75	153.57	0.00	2,013.32
Concreto hidráulico	190.97	42.73	0.00	233.70
Tratamiento doble	577.09	358.59	0.00	935.68
No Pavimentada	652.49	2,109.99	8,253.49	11,015.97
Material selecto	652.49	2,109.99	6,833.56	9,596.04
Tierra	0.00	0.00	1,419.93	1,419.93
Total	3,280.30	2,664.88	8,253.49	14,198.67

Fuente: Departamento de Planificación vial/UPEG/SOPTRAVI

4. Parque vehicular

El parque vehicular en Honduras, a octubre de 2008, era de 830,211 vehículos de diferente tipo. De este total, unos 86,354 vehículos tienen placa de “Alquiler”, lo que los califica como vehículos utilizados para prestar servicios de transporte de carga y de personas en forma

¹ El término “transporte intermodal” fue adoptado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo” en 1980.

² Secretaria de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI)/ Departamento de Planificación Vial/UPEG.

remunerada, sea a nivel nacional o internacional (principalmente dentro del istmo centroamericano)³. A este dato se agregan los vehículos que no requieren que porten placa de alquiler, pero que son utilizados para cubrir las necesidades propias de transporte de empresas e instituciones de carácter educativo, comercial, industrial, social etc. Igualmente constituyen parte del transporte de carga los camiones de menos de tres toneladas métricas que en una reforma de la Ley de Transporte los eximió de la obtención de permisos de explotación y por lo tanto no están registrados como vehículos de transporte.

Cuadro 2
Vehículos de alquiler en Honduras

Tipo de vehículo	Numero
Turismo (principalmente taxis):	31,083
Autobuses y microbuses	19,348
Camiones	16,540
Cabezales	12,416
Volquetas	4,174
Otros	2,794
Total	86,354

Fuente DEI

De acuerdo con resultados de un censo nacional de transporte, se logró determinar que en promedio la flota vehicular del transporte en sus diferentes rubros ya cumplió su vida útil. La edad promedio más alta de la flota se encontró en el transporte de carga, con 26.4 años, seguidos por los taxis, con 22.1 años y los autobuses con 20.2 años⁴. Congruente con la edad promedio, la condición físico mecánica de la flota es mayoritariamente deficiente (61 % del total) mientras que apenas el 9% es calificado como bueno y un 38% como aceptable. Estas cifras son significativas en cuanto a la capacidad competitiva del sector, así como a la dificultad para poder prestar un servicio que sea de buena calidad para la población usuaria y eficiente desde el punto de vista de los requerimientos del comercio y de las actividades productivas del país, en general.

Cuadro No 3:
Condición físico mecánica de flota del transporte pública

Vehículos	Edad promedio (Años)	Buen	Aceptable	Deficiente
Taxi	22.1	8%	32%	60%
Autobús	20.2	7%	34%	59%
Microbús	13.9	31%	28%	41%
Carga	26.4	3%	29%	68%
Total	20.7	9%	38%	61%

FUENTE: SOPTRAVI/NOCSA, Censo Nacional del Transporte. 2005

B. PRINCIPALES SERVICIOS Y ESTRUCTURA DEL SECTOR

Como se mencionó anteriormente, la industria del transporte por carretera en Honduras es la que tiene mayor participación en el traslado de personas y de carga a nivel nacional, en comparación con las otras modalidades de transporte como son el ferroviario, aéreo y marítimo. Los diversos servicios remunerados que ofrece este subsector se pueden clasificar de la siguiente manera:

1. Servicio de transporte de personas

El transporte terrestre de personas dentro del territorio nacional comprende varios servicios, los que se desagregan según el ámbito geográfico de cada uno, así: Urbano, el que se circunscribe al límite geográfico de cada una de las ciudades donde existe este servicio;

³ Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI).

⁴ Dirección General de Transporte/SOPTRAVI: Censo Nacional de Transporte 2005. El censo no abarcó la totalidad del país, pero se considera representativo.

interurbano, que se presta entre orígenes y destinos que corresponden a dos o más departamentos; e internacional, el que se presta entre dos o más países.

1.1. Transporte urbano

Hasta hace algunas décadas atrás eran muy pocas las ciudades donde se prestaba servicio de transporte urbano por autobús o taxi, entre ellas estaban Tegucigalpa, San Pedro Sula, La Ceiba, Comayagua y Puerto Cortes. En 1976 (año en que se promulgo la Ley de Transporte) el caso de Tegucigalpa solo habían 635 taxis y 713 microbuses, en tanto que en la actualidad circulan por la ciudad más de 7000 taxis.

Debido al incremento de la demanda de transporte urbano por microbús, se aprobó una iniciativa mediante la cual los transportistas de Tegucigalpa pudieron cambiar sus pequeñas unidades por autobuses, a razón 2 microbuses por un bus de 42 pasajeros. Además, surgieron nuevos núcleos poblacionales en la periferia de la ciudad que presionaron por un aumento de la oferta, la que fue satisfecha por el surgimiento del transporte denominado mixto, el cual consistía en trasladar a los usuarios de las zonas marginales en microbuses hasta aproximarlos a las rutas de autobuses y de taxis colectivos.

La prestación de este servicio en las diferentes ciudades del país presenta características similares. Por una parte, constituye el único medio de movilización para la mayoría de la población urbana, pero al mismo tiempo engloba una serie de problemas que se hacen más agudos y evidentes en las ciudades de mayor población, como Tegucigalpa, San Pedro Sula, La Ceiba y Choluteca.

Caracterización del transporte urbano en Tegucigalpa⁵

El transporte urbano en la ciudad de Tegucigalpa (incluyendo Comayagüela) comprende las siguientes categorías:

- **Transporte tradicional.** Este es proporcionado por autobuses, que normalmente recorren distancias largas entre un punto (barrio o colonia) de Tegucigalpa y otro punto (barrio o colonia) localizado en Comayagüela, pero con estaciones de entrada y salida de pasajeros en puntos intermedios. Es el servicio de mayor demanda entre la población.
- **Transporte por microbuses.** Este servicio opera desde las zonas marginales al centro de la ciudad, su modalidad es muy parecida a la del transporte interurbano, es decir, con pasajeros de origen a destino y poca captura de pasajeros en puntos intermedios.
- **Servicio rápido.** Esta modalidad de servicio de transporte está localizada entre la zona Este de la ciudad (referente El Carrizal) y la Zona Oeste (referente Colonia San Miguel).
- **Servicio de taxis.** Este tipo de transporte se ha extendido mucho en la ciudad, tanto dentro en la modalidad de taxi colectivo, que tiene asignado un punto o estación y una ruta específica, como la de taxi de barrido o sin punto o ruta definida. Este servicio es utilizado por sectores de la población con ingresos medios bajos hacia arriba.
- **Otros servicios.** Entre estos están el transporte universitario, que originalmente era exclusivo para universidad pero que después se abrió a otros sectores de la población que se movilizan en puntos aledaños a su ruta; y el denominado transporte especial, que surgió como un proyecto piloto para un sistema de transporte más moderno y de mejor calidad, pero en la práctica se desempeña de manera similar al tradicional.

⁵ Estudio Bases para la modernización del transporte urbano, 2005.

Debido a la topografía de la ciudad capital, y al escaso número de calles y avenidas utilizables, el transporte público urbano a través de autobuses comparte la infraestructura vial existente con otras modalidades, incluyendo el transporte privado. Este aspecto incide en la calidad de los servicios, especialmente si se toma en cuenta características técnicas como ser: calles estrechas, pendientes pronunciadas y puentes muchas veces estrechos y congestionados por transeúntes y vendedores ambulantes.

Además, en la problemática del transporte urbano en la ciudad de Tegucigalpa destacan otros aspectos como los siguientes:

- La ciudad tiene escasez de calles, y el uso de las mismas no es adecuado debido a la falta de medidas colaterales para regular aspectos como: coordinación entre las instituciones que realizan trabajos sobre la red vial, fijación de horarios adecuados para la carga y descarga de productos de los comercios ubicados en el centro de la ciudad; terminales de microbuses dentro de la ciudad; y el ordenamiento del comercio informal que ha invadido muchas de las principales calles especialmente de Comayagüela.
- Las paradas existentes para el servicio de autobuses, en su gran mayoría no están bien identificadas, no disponen de facilidades, tales como espacios techados, asientos, e indicación de itinerarios. Tampoco existen bahías en todas las paradas y cuando existen los conductores de las unidades las usan para estacionarse hasta llenar sus unidades quedando fuera otros autobuses que generan puntos de congestión. Algunas de las pocas paradas techadas han sido invadidas por vendedores y muestran un estado de deterioro que evidencia la falta de un mantenimiento periódico y sistemático.
- La señalización horizontal y vertical de las calles es escasa y en la mayoría de los casos no son respetadas por los transportistas y peatones.
- Existe poca protección al peatón. No están identificadas ni señalizadas todas las sendas por donde estos deben cruzar y las pocas existentes no son utilizadas por la mayoría de las personas; así como tampoco son adecuadamente utilizados los puentes peatonales. Todos estos aspectos contribuye a elevar el número de atropellamientos, que con frecuencia concluyen con fatalidades.
- Existe poca disponibilidad de semáforos, agregando que en algunos casos se dañan y su reparación es tardía convirtiéndose en una fuente de riesgo. Existen pocos semáforos para peatones en algunos puntos importantes, lo cual debe incrementarse y desarrollar campañas de concientización para su mejor uso.

Por otra parte, para la fecha en que fue realizado el “Estudio Bases para la Modernización del Transporte Urbano”, más del 80% de la flota tenía una edad mayor de 15 años y algunos eran vehículos de segunda vida, que habían sido desechados en otros países (particularmente los Estados Unidos de América) después de haber servido la mayoría de ellos como vehículos para el transporte escolar. Esto implica que los vehículos en operación no responden a los requerimientos específicos del servicio y mucho menos a exigencias que imponen las características de la red vial de la ciudad capital.

1.2. Transporte interurbano

Según el área de operación, este servicio se divide en transporte departamental y transporte interurbano. La mayoría de las rutas son cubiertas por empresarios individuales que solamente disponen de una unidad, con la cual realizan un viaje de ida y regreso por día. La excepción corresponde a los corredores de alto tráfico, como las rutas entre Tegucigalpa –

San Pedro Sula y Tegucigalpa-Choluteca, en donde operan empresas con mayor nivel de organización y criterio empresarial.

El transporte interurbano de pasajeros comprende tres categorías de servicio:

Transporte regular. Este es el mayor antigüedad y se define según el Reglamento General de La Ley de Transporte de la siguiente forma: “Es el servicio normal en cada ruta, ofrecido al público sobre un itinerario determinado y asegurado, con un calendario y un horario publicado y con vehículo adecuado.” En este servicio se efectúan paradas en puntos intermedios para recoger o bajar pasajeros.

Transporte Rápido. En la práctica es conocido con directo o expreso, y se define en el Reglamento General de la siguiente forma “Se diferencia de los regulares, por su mayor celeridad, comodidad, menor número de paradas durante el viaje, por la aplicación de tarifas más elevadas y por las demás modalidades que establezcan la Dirección General de Transporte”. En atención a su definición, este es un servicio sin paradas en puntos intermedios.

Transporte Expreso. En el reglamento de la Ley es definido de la siguiente manera: “Es el servicio ejecutivo entre las ciudades principales del país, con ninguna escala intermedia, con servicios auxiliares de óptima calidad para los pasajeros y por las demás modalidades que establezca la Dirección General de Transporte. En este tipo de servicio se fijan las tarifas mínimas a cobrar.”

Al momento de la entrada en vigencia de la Ley de Transporte Terrestre en 1976, ya se explotaba el servicio de transporte de personas en varios corredores del país, Por ejemplo, en la ruta Tegucigalpa - San Pedro Sula, operaban las siguientes empresas: El Rey, Hedman y Alas, Los Norteños y Saenz; no obstante, como la modalidad era de servicio regular, las empresas ofrecían (y todavía lo hacen) servicio a puntos intermedios como Comayagua, Siguatepeque, Taulabé y La Barca.

Durante largo tiempo se continuó prestando servicio de esta forma y no se observaba mucha diferencia en la calidad de servicio prestado entre las empresas, salvo en el caso de la Hedman Alas, que desde sus inicios mantuvo un servicio de mejor calidad, sobre todo en el cumplimiento de horarios, mejor flota y menor cantidad de paradas durante el recorrido. Fue hasta principios de las décadas de los 90s que surgen algunos cambios derivados de la expansión de la empresa El Rey que adquirió a la empresa Saenz y la convirtió en servicio ejecutivo, y además, introdujo el servicio directo “Rey Express”. Esto motivó a la competencia (Hedman y Alas) a ofrecer a su propio servicio ejecutivo.

Como parte de estos procesos de modernización y de apertura a nuevos servicios en el corredor central del país, las autoridades buscaron los mecanismos dentro del marco legal para dar mayores facilidades para el otorgamiento de permisos de nuevas rutas y nuevas clases de servicios. Esto permitió el surgimiento de rutas como: Tegucigalpa- El Progreso, Tegucigalpa-La Ceiba, Tegucigalpa-Puerto Cortes y Tegucigalpa – Trujillo, entre otras.

En el ámbito nacional, existe una elevada concentración de la oferta de servicios de transporte entre los centros poblacionales urbanos más importantes o entre estos y los puntos de conexión con los países vecinos. El mayor ejemplo lo constituye la ciudad de Tegucigalpa, que sirve de origen y punto de llegada para aproximadamente 180 rutas de transporte interurbano o departamental. Otras ciudades con un considerable número de rutas están: Choluteca con 45, Danlí 20, Juticalpa 31, La Ceiba 24, San Pedro Sula 35.

Cuadro No 4
Características de las rutas en corredores importantes

Ruta	Operadores	Unidades	Viajes/ día	Longitud (Km.)
Tegucigalpa - SPS	7	69	51	246
Tegucigalpa – El Amatillo	7	26	26	140
Tegucigalpa - Danlí	4	26	19	117
Tegucigalpa - Choluteca	10	51	80	147

Fuente: Datos de la DGT

Una de las debilidades del transporte extraurbano es la carencia de terminales únicas dentro de la mayoría de las ciudades, con excepción de San Pedro Sula, de tal forma que faciliten el control del servicio y el trasbordo de los pasajeros lo cual contribuiría a ofrecer un servicio de mejor calidad.

2. Servicio de transporte de carga

De acuerdo a lo que establece la Ley de Transporte, en Honduras el transporte de carga puede ser público (remunerado) y privado, y se clasifica en no especializado y especializado

- **Transporte no especializado**, corresponde al transporte de especies, bultos, mercaderías y otros de tal naturaleza, mediante la utilización de equipo rodante regular. Este tipo de transporte se aplica a: contenedores, cemento en bolsa o a granel; madera, refrescos y cervezas, azúcar y productos afines.
- **Transporte especializado**, se refiere al tipo de transporte de carga que requiere manejo especial por vehículos acondicionados inclusive, aunque no necesariamente limitado al transporte en tanques, furgones refrigerados y otros especializados. Este tipo de transporte se aplica a: combustible; maquinaria pesada, productos peligrosos (gases, explosivos etc.)

La comercialización de los servicios del transporte terrestre de carga en Honduras no responde a un patrón uniforme, por tal motivo conviene efectuar un análisis por separado en cada una de las principales modalidades de este tipo de transporte.

- **Carga General.** Este servicio no tiene corredores específicos y la carga puede ser de diferente naturaleza en cada viaje, no se requiere de equipo rodante especializado y las tarifas son convencionales, o sea que se establecen mediante negociaciones entre las partes. Aquí también se incluye el transporte de chatarra que en los últimos años a cobrada importancia, como insumo para la industria metal mecánica.
- **Transporte por contenedores.** Este es un servicio de transporte que se define mediante convenios establecidos en actas debidamente firmadas por los usuarios, a través de los representantes de Navieros (AHCOREMA), y por los transportistas, representados por la Cámara de Transporte de Honduras (CATRACHO). Los contenedores se transportan sellados, por lo que la carga es indivisible y es amparada en una póliza donde, entre otras cosas, se consigna un peso de 20 toneladas por contenedor. Este sistema otorga garantías para las empresas donde se origina la carga y para los destinatarios finales, que mayoritariamente se localizan en el exterior.
- **Transporte de cemento.** Para el traslado de este producto del plantel de la cementera al centro de distribución, se utilizan camiones de varios tipos, pero lo más comunes son los tipo T-2 S-3. Los transportistas y las empresas cementeras suscriben los respectivos acuerdos para la prestación del servicio, fijando en los mismos la tarifa negociada.
- **Transporte de refrescos y cervezas.** La prestación de este servicio se rige por contratos

suscritos entre las partes, en los cuales se establece un pago por un número de viajes en rutas predefinidas. Para obtener mayor utilidad el transportista trata de efectuar el número de viajes establecidos en el menor tiempo, aunque esto provoca periodos de trabajo muy largos y, con ello, un aumento de sus riesgos y de otros usuarios de la carretera.

- **Transporte de azúcar y productos afines.** El transporte de este producto se efectúa con vehículos propios de las empresas azucareras y en algunos casos con vehículos contratados. La actividad genera dos tipos de servicios de transporte: el que se genera de las cañeras al ingenio y el del traslado del producto terminado, siendo ambos muy importantes por el volumen de viajes que generan, especialmente en el periodo de zafra.
- **Transporte de Combustible.** Debido a que en Honduras no existen oleoductos para el transporte de derivados del petróleo, este se realiza por medio de camiones cisternas. Este tipo de transporte es regulado a través de la Comisión Administradora del Petróleo (CAP), como parte de la regulación general que se aplica al mercado de los combustibles. Entre las regulaciones se incluye, la fijación de tarifas, la exclusividad de las operaciones de flete a empresarios nacionales, restricciones al ingreso de nuevos operarios, y una serie de medidas técnicas relacionadas con el riesgo que implica el transporte del producto, como la de no permitir vehículos mayores de 10 años, revisiones periódicas del equipo, jornadas limitadas en la conducción de los vehículos, etc.

3. Servicios Conexos

El grado de desarrollo que en los últimos años ha alcanzado la infraestructura de caminos y carreteras, ha integrado mayores regiones a la actividad económica del país y ha permitido un mayor auge del servicio de transporte por carretera, que difícilmente puede ser sustituido por los otros medios de transporte, salvo en aquellas zonas donde existen barreras naturales o infraestructurales.

A lo anterior se pueden agregar el desarrollo paulatino de servicios conexos del transporte terrestre de carga y de pasajeros, como:

- La construcción de modernas terminales en las empresas dedicadas al transporte interurbano de personas, particularmente en servicios directos, expresos o de “lujo”.
- La construcción de la mega terminal en la ciudad de San Pedro Sula, que alberga en un solo lugar a casi todas las empresas de transporte interurbano de pasajeros, que tienen a dicha ciudad como punto de destino o de salida.
- Las inversiones en el mejoramiento de los puertos (principalmente Puerto Cortes) y aeropuertos del país, para proporcionar un mejor servicio en la movilización de cargas a granel o de contenedores por vía marítima o aérea.
- Las obras de infraestructura vial relacionadas con el “sistema logístico interoceánico” para reducir los tiempos y costos en el traslado de mercancías desde y hacia Puerto Cortes, el interior de Honduras y países vecinos como El Salvador, Nicaragua y Guatemala.
- Los sistemas de peaje que funcionan en el Valle de Sula y el proyecto de reactivación de las estaciones para el control de pesos y dimensiones, ambos con el fin de preservar el buen estado de las carreteras.
- En el transporte urbano se identifican como servicios conexos, además del mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura vial, construcción de bahías en los bulevares, puentes peatonales, casetas o estaciones, señalamiento vial y sistema de semáforos.

4. Estructura del sector

El sector transporte, a diferencia de otros sectores de la actividad económica nacional, no presenta una estructura uniforme ni integrada, de manera que cada servicio ha sido conformado en forma aislada dentro del sector, con las características, modalidades y mecanismo de operación que las entidades reguladoras han determinado.

Por sus características y funciones el transporte concentra los intereses de múltiples grupos constituidos por usuarios, operadores y gobierno, que intervienen en el mismo de diferentes maneras. El grado de coordinación y complementariedad de estos elementos es determinante para el desarrollo de cada uno de los servicios que comprende el sector.

No obstante, el transporte hondureño, salvo raras excepciones, presenta bajos niveles de desarrollo e ineficiencias, debido a una serie de factores que al final se traducen en mayores costos para el usuario y baja calidad de los servicios, entre otros. En forma general los empresarios del transporte muestran las siguientes características:

- Limitada organización empresarial. A nivel del transporte público en general (carga y pasajeros) apenas un 11% están registradas como empresas y cooperativas y un 89% como comerciantes individuales. Muchas de estas empresas son apenas de una unidad.
- Escasa calificación del personal, con implicaciones en la seguridad de la actividad y en la eficiencia del servicio.
- Sobredimensionada oferta de vehículos en algunos rubros, que unida a la poca organización del sector permiten la negociación de precios bajos (con relación al costo) y situaciones de competencia desleal. Esto tiene efectos negativos en el desarrollo de las empresas y en el fortalecimiento del sector.

Cuadro 5
Características administrativa de las empresas de transporte

	Si tiene (Lleva)	No tiene (Lleva)	Otros
Facilidades			
Uso de computación	25.8%	70.0%	4.2%
Almacenamiento	24.1%	71.7%	4.2%
Vigilancia	43.4%	52.5%	4.2%
Uso de taller	50.2%	45.6%	4.2%
Lleva Contabilidad	75.4%	17.7%	6.9%

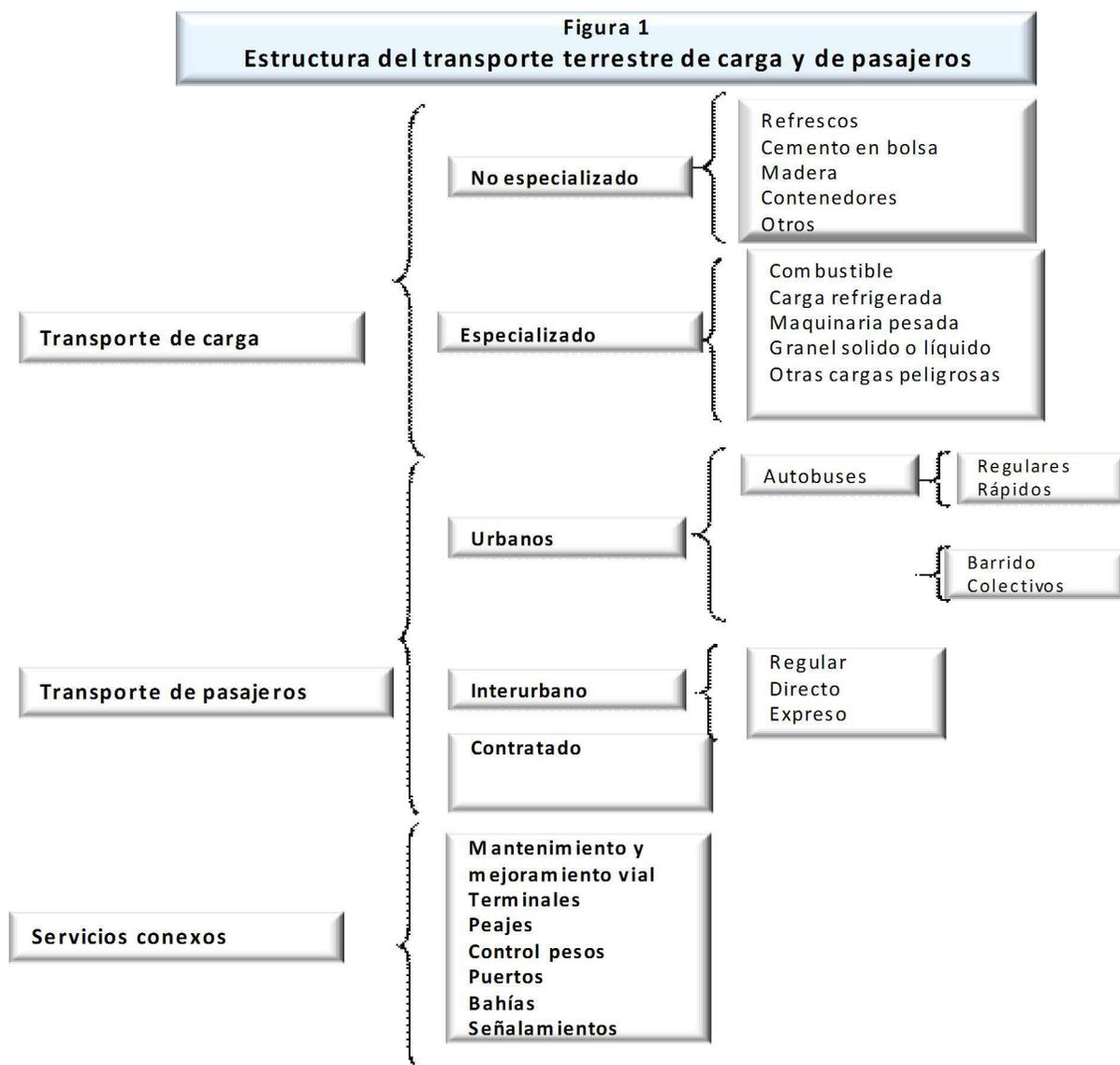
Fuente: BCH, Censo de Establecimientos Económicos, 2001

Congruente con lo antes mencionado, en el año 2001 la mayoría de las 406 empresas de transporte localizadas en los municipios con más de 5,000 habitantes, no contaban con servicios básicos, como: equipo de cómputo, instalaciones para mantenimiento (taller), almacenamiento y servicios de vigilancia. No obstante, tres cuartas partes de estas empresas manifestaron llevar algún tipo de contabilidad, aunque un alto porcentaje de la misma es adquirida de proveedores de este servicio, ajenos a la empresa⁶.

Asimismo, los operadores de transporte muestran un bajo nivel de organización jurídica, de manera que: el 38.5% están constituidos como Sociedad Anónima (16.3%) o Sociedad de Responsabilidad Limitada (22.2%); el 5.4% son Cooperativas 5.4%; un 32.8% se declaran comerciantes Individuales; y, un 23.4% entran en la categoría de "Otros", lo que significa generalmente que no están constituidos formalmente⁷. En general, más de la mitad de los establecimientos que brindan servicios de transporte son comerciantes individuales.

⁶ BCH, Directorio de Establecimientos Económicos

⁷ Ídem.



C. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL DEL SECTOR

1. Aspectos Legales

La Ley de Transporte Terrestre, emitida mediante Decreto 319-76 del 17 de Febrero de 1976 y el Reglamento General a la Ley de Transporte Terrestre (Acuerdo 200-86, del 31 de Octubre de 1986), son los principales instrumentos de carácter legal que regulan todo lo relacionado con el transporte terrestre de carga y pasajeros, remunerado y no remunerado.

Entre las principales disposiciones legales relacionadas con la competencia dentro del sector, la Ley de Transporte Terrestre establece lo siguiente:

- El transporte terrestre remunerado, en vehículos automotores, constituye un servicio público del Estado, que podrá ser prestado directamente por éste o por personas naturales o jurídicas.

- Se reserva exclusivamente a las personas naturales o jurídicas hondureñas, de interés público o particular, el derecho de prestar el servicio de transporte interno.
- El Poder Ejecutivo, cuando lo estime conveniente al interés público, regulará las tarifas del transporte de carga.
- La Dirección General de Transporte tendrá, entre otras, las siguientes atribuciones: (i) regular los servicios de transporte de pasajeros y de carga; (ii) otorgar, modificar y renovar los permisos de explotación de servicios de transporte; (iii) proponer al Ministro del Ramo las tarifas y sus modificaciones sobre la explotación del servicio de transporte de pasajeros; (iv) establecer los itinerarios, horarios y condiciones de explotación del servicio; (v) reglamentar y fiscalizar los pesos, dimensiones y capacidad de los vehículos automotores.
- Las personas naturales y jurídicas prestarán el servicio mediante el certificado de explotación y permiso de explotación⁸.
- El certificado de explotación y el permiso de explotación, se otorgarán en igualdad de condiciones a los hondureños por nacimiento y a las personas jurídicas en cuyo capital social la inversión de capital nacional no sea menor al 51%.

Además, se han suscrito instrumentos regionales que establecen las condiciones para el desarrollo de los servicios de transporte entre los países de la región centroamericana, mediante instrumentos como: el Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana; el Acuerdo Centroamericano sobre Circulación por Carretera; el Acuerdo Regional para la Importación Temporal de Vehículos por Carretera; el Acuerdo Centroamericano 02-2007 Transporte Centroamérica y Panamá; y las Resoluciones de COMITRAN. Entre las principales disposiciones destaca lo siguiente⁹:

- Libertad de tránsito para los medios de transporte de carga terrestre de mercancías procedentes o destinadas a cualquiera de los Estados Miembros.
- Libre competencia en la contratación del transporte sin perjuicio del país de origen o destino.
- Trato nacional al transporte de todos los Estados en el territorio de cualquiera de ellos.
- Pago de las tasas aplicables a los nacionales de cualquiera de los países signatarios sobre la prestación de los servicios, las cuales en ningún caso podrán constituir exacciones o impuestos a la importación.

Otras disposiciones legales importantes son las relacionadas con el transporte de mercancías y sustancias peligrosas. En esta área, existen resoluciones de parte de la Comisión Administradora del Petróleo, como la aprobación del Reglamento Técnico de Transporte Terrestre de Hidrocarburos Líquidos (excepto GLP) y del Reglamento para el Transporte Terrestre de Gas Licuado de Petróleo (GLP) a Granel, acordados por el Consejo de Ministros de la Integración Económica Centroamericana. Además, SOPTRAVI cuenta con un Reglamento para el Transporte por Carretera de Sustancias, Mercancías y Desechos Peligrosos en la República de Honduras, que aun no ha sido aprobada oficialmente.

⁸ El certificado de explotación se otorga para prestar servicios de transporte de personas y de personas y carga; mientras que el permiso de explotación se otorga para: servicios de carga en general, transporte privado de personas, y el servicio donde no hayan rutas establecidas.

⁹ Según el Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana en su Artículo 28, del 29 de octubre de 1993, y luego ratificado contenida en la Resolución 65-2001 aprobada por el Consejo de Ministros Responsables de la Integración Económica y Desarrollo Regional el 16 de marzo de 2001.

Es importante denotar que la Ley de Transporte Terrestre, aprobada hace más de treinta años responde a una realidad económica en la cual predominaba una visión proteccionista de la inversión y de la producción nacional, con un alto grado de participación del Estado. En la actualidad, los países y los diversos agentes económicos deben competir en un marco general de globalización del comercio y de la inversión, que establece nuevas reglas y mayores requerimientos en los diversos aspectos que comprende la competitividad.

2. Aspectos Institucionales

La Dirección General de Transporte (DGT), dependencia de SOPTRAVI, es el ente que por mandato de la Ley de Transporte, debe regular en forma directa toda la actividad de la industria del transporte por carretera a nivel nacional. La DGT no se ha fortalecido en sus aspectos técnicos y financieros de acuerdo al crecimiento que ha experimentado el transporte y la mayor parte de actividad tradicionalmente se ha centrado en el trámite y la legalización de los documentos que formalizan la actividad.

La Ley de Transporte también dispone la creación del “Comité Auxiliar de Transporte Terrestre” el cual fue concebido como un mecanismo orientado a fomentar la participación de todos los sectores relacionados con el sector. No obstante, este mecanismo ha tenido un efecto casi nulo, debido a que nunca se logró su funcionamiento adecuado, a lo cual puede haber contribuido cierto conflicto entre la amplitud de la participación que se promovía a través del Comité y la disfuncionalidad que esto mismo implicaba.

Además, en la regulación de esta actividad, participan en menor grado otras instituciones como ser: Municipalidades; Secretaria de Seguridad, Secretaria de Finanzas, Secretaria de Agricultura y Ganadería, Ministerio de Gobernación; Dirección General de Aduanas, entre otras. En el nivel privado destacan tres entidades: Consejo Nacional de Transporte, Cámara Hondureña de Transporte, Servicios Unidos de Transporte.

Cuadro 6
Instituciones del sector a nivel gubernamental y privado

Institución	Atribución
<u>Nivel gubernamental</u>	
Comisión Nacional de Seguridad Vial	Coordina a organismos relacionados con la seguridad vial
SOPTRAVI	Regula directamente la actividad del transporte terrestre, a través de los lineamientos establecidos en la Ley de Transporte
Dirección General de Transporte	Controla y regula la operación del vehículo.
Secretaría de Seguridad:	Expide licencias de conducir
Dirección General de Transito	Ejerce control fitosanitario
Secretaría de Agricultura y Ganadería: SENASA	Desaduanajes, pago de impuestos de importación
Dirección General de Aduanas	Regula y controla el tráfico de pasajeros
Dirección General de Migración	Regula y controla cercos epidemiológicos
Ministerio de Salud	Regulan la circulación del transporte urbano e intervienen en la construcción de terminales de transporte
Autoridades Municipales	Hace efectivo las franquicias aduaneras sobre la importación de equipo de transporte
Secretaría de Finanzas	
<u>Sector privado</u>	
Cámara Hondureña de Transporte (CATRACHOS)	Coordina la prestación de servicios, de acuerdo con las leyes y normas.
Servicios Unido de Transporte (SUNT)	Ídem
Consejo Nacional de Transporte (CNT)	Agrupar a los transportistas de todas las modalidades de transporte.

D. EVOLUCIÓN DE PRINCIPALES INDICADORES DEL SECTOR

1. Indicadores económicos

La actividad "Transporte y Almacenamiento" representa alrededor del 4% del producto interno bruto y el crecimiento promedio de la misma es de 6.5% (a precios de 2000) en los últimos 6 años. Como se observa en el cuadro 7, el transporte por vía terrestre (en Honduras no existe transporte por tuberías) representa más de dos terceras partes del valor agregado de la actividad, y muestra un crecimiento promedio de 6.8% durante 2001-2007, mayor que el crecimiento promedio del PIB general.

Cuadro 7
Valor agregado de transporte, almacenamiento y comunicaciones
(millones de Lempiras constantes)

Actividades	Año			Variaciones	
	2001	2004	2007p/	20004/01	2007/04
Transporte y almacenamiento	4,200.4	4,819.6	6,109.0	14.7%	26.8%
Transporte por vía terrestre; transporte por tuberías	2,763.5	3,217.5	4,089.0	16.4%	27.1%
Transporte por vía acuática	382.6	482.0	639.0	26.0%	32.6%
Transporte por vía aérea	69.5	106.3	97.0	53.0%	-8.7%
Actividades de transporte complement. y auxiliares	984.9	1,013.8	1,284.0	2.9%	26.6%

p/ Preliminar e/ Estimado pr/ Proyectado
Fuente: Banco Central de Honduras

A nivel de la economía familiar, el gasto en transporte (incluyendo compra de vehículos, accesorios, aceites y combustibles y el pagos por servicios de taxi, bus urbano e interurbano) representan el 9.1% de la canasta de consumo de bienes y servicios, que sirve de base para el cálculo del IPC, dentro de lo cual el transporte en taxi representa el 1.2%, el transporte en bus urbano el 0.81% y el transporte en bus interurbano el 1.05%. (BCH).

2. Evolución del Tráfico

La evolución del tráfico vehicular, está estrechamente relacionada con el crecimiento de la población y el desempeño de la actividad económica. En este sentido, existe un crecimiento vegetativo de la actividad y, al mismo tiempo, este crecimiento es potenciado por el crecimiento del producto interno bruto y el crecimiento del comercio interno y externo.

Como se muestra en el siguiente cuadro, el indicador "tráfico promedio diario anual (TPDA)" muestra un crecimiento anual a lo largo de la década anterior de 8%. El TPDA de buses creció en 4% anual, el tráfico en camiones de dos y tres ejes en un promedio superior al 4%, pero el crecimiento fue mucho mayor (14.8%) en el tráfico de vehículos con más de 3 ejes¹⁰. El tráfico total en 1999, de 3,902 se habría duplicado en apenas cuatro años (2003) en la mayoría de los principales corredores del país (entre 6,000 y 7,000 TPDA)¹¹. En la misma década el crecimiento del PIB fue de apenas 2.8% anual, lo cual implica que por cada punto porcentual de aumento en el PIB el tráfico promedio aumenta en 2.9 veces, siendo más alto en el tráfico de vehículos articulados o rastras y menor en camiones de 3 ejes y en vehículos tipo turismo.

¹⁰ Datos obtenidos mediante estaciones de Conteo localizadas en puntos estratégicos de los principales corredores del país.

¹¹ CIPRES/FIDE, Análisis y Propuestas del Sistema Logístico Interoceánico de Honduras, julio 2007.

Cuadro 8
Comportamiento Histórico del Trafico Promedio Diario (TPDA)
Según tipo de vehículo ¹²

AÑOS	Camión						TOTAL
	Turismo	Pickup	Bus	C2	C3	Articulado	
1991	469	873	247	365	0		2104
1992	405	1028	185	385	79	242	2324
1993	553	1048	228	334	53	265	2481
1995	659	1007	282	413	204	343	2909
1999	649	1831	339	529	100	455	3902
Crecimiento en el periodo	4.2%	9.7%	4.0%	4.8%	3.5%	14.8%	8.0%
Estructura TPDA Año 1999	16.6%	46.9%	8.7%	13.5%	2.6%	11.6%	100%

FUENTE: Elaborado con datos de Planificación Vial UPEG - SOPTRAVI

3. Evolución del parque vehicular

Según datos del BCH, que a su vez los toma de la Dirección Ejecutiva de Ingresos, el parque vehicular ha crecido en más de un 5% en los seis últimos años. Dentro de este total, los vehículos con placa particular son los que muestran mayor crecimiento, seguidos por los que portan placa de alquiler.

Dentro del sector de automotores de alquiler, el mayor crecimiento se observa en el tipo "turismo", con 6.5%, los que estarían dedicados en una amplia mayoría a la prestación de servicios de taxi en las principales ciudades del país. El resto de vehículos de alquiler, como autobuses utilizados en el transporte urbano e interurbano, y los cabezales, utilizados para el transporte de carga, crecieron a tasas ligeramente superiores al 4%, excepto los camiones (transporte de carga general) que lo hicieron en 2.7%.

Cuadro 9
Vehículos automotores matriculados en el país, según placa y tipo

Vehículo	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007/03
Alquiler	56,634	58,963	63,587	66,058	67,595	74,367	4.6%
Autobús	12,589	13,465	14,209	14,763	15,102	16,009	4.1%
Cabezal	7,562	7,872	8,426	8,633	8,761	9,739	4.3%
Camión	11,558	11,855	12,499	12,581	12,621	13,526	2.7%
Turismo	19,252	19,926	22,003	23,457	24,379	27,900	6.4%
Subtotal	50,961	53,118	57,137	59,434	60,863	67,174	4.7%
Otros	5,673	5,845	6,450	6,624	6,732	7,193	4.0%
Particular	372,359	399,626	417,127	444,845	470,300	509,699	5.4%
Autobús	7,791	8,349	8,272	8,646	8,988	9,138	2.7%
Cabezal	3,880	4,504	4,238	4,416	4,631	4,231	1.5%
Camión	24,228	26,536	26,616	27,763	28,986	30,246	3.8%
Camioneta	22,115	24,052	26,821	31,179	35,409	43,936	12.1%
Pick up	211,202	225,610	232,731	240,072	246,395	256,528	3.3%
Turismo	84,418	90,678	96,945	110,111	122,055	139,742	8.8%
Subtotal	353,634	379,729	395,623	422,187	446,464	483,821	5.4%
Otros	18,725	19,897	21,373	22,658	23,836	25,878	5.5%
Otras placas	9,117	9,661	10,015	10,104	10,678	10,911	3.0%
Total	438,110	468,250	490,598	521,007	548,573	594,977	5.2%

Fuente: BCH, Honduras en Cifras, 2001-2006

¹² C 2 = Camión con un eje simple direccional y un eje simple de tracción.
C 3 = Camión con un eje simple direccional y un eje doble de tracción.
Articulado = Vehículo con un eje simple direccional y un eje simple, doble o triple de tracción.

E. ASPECTOS RELEVANTES DEL SECTOR A NIVEL CENTROAMERICANO¹³

El sector transporte constituye uno de los componentes principales de la logística de apoyo al comercio internacional y, por consiguiente, de la competitividad de los países. Debido a ello el Banco Mundial ha elaborado y difundido un informe reciente sobre el Índice de Desempeño Logístico, para el año 2007, en el cual se muestra la situación de cada uno de los países con respecto a dicho índice y sus componentes, varios de los cuales guardan relación directa o indirecta con el transporte (infraestructura, servicios y operaciones).

De acuerdo con el informe antes mencionado, a nivel mundial el país con mejor desempeño logístico es Singapur, a nivel de América Latina la primera posición corresponde a Chile y en Centroamérica corresponde a Panamá, seguido por El Salvador, mientras que Honduras se ubica en la penúltima posición de la región. Con respecto a los componentes cabe destacar los referidos a infraestructura y rutas y carreteras, en los cuales Honduras ocupa las posiciones No.4 y no.5, entre los seis países considerados. Además, Honduras es el país con los mayores costos internos y los menores grados de puntualidad, relacionados con la logística del comercio internacional.

Cuadro 10
Centroamérica: Índice de Desempeño Logístico por país. 2007

Pais	Índice global	Aduanas	Infraestructura	Puertos internacionales	Competitividad Logística	Rutas y carreteras	Costos internos de logística	Puntualidad
Panamá	2.89	2.68	2.79	2.80	2.73	2.93	3.21	3.43
El Salvador	2.66	2.38	2.42	2.78	2.53	2.82	2.94	3.06
Costa Rica	2.55	2.49	2.43	2.53	2.43	2.57	3.08	2.89
Guatemala	2.53	2.27	2.13	2.62	2.50	2.43	3.00	3.23
Honduras	2.50	2.48	2.32	2.48	2.41	2.41	2.88	2.88
Nicaragua	2.21	2.14	1.86	2.18	2.41	2.19	3.04	2.50

Fuente: Info.world bank, Logistic Performance Index 2007

Desafortunadamente no existe información actualizada y suficiente del sector en particular, tanto a nivel centroamericano como de cada uno de los países. La información más reciente y completa, se encuentra en el Estudio Centroamericano de Transporte (ECAT) realizado por la SIECA en el año 2001¹⁴, en el cual se hace un análisis de las carreteras y servicios de transporte de carga y pasajeros, en forma agregada para toda la región y sin mayores detalles por países, de manera que no es posible realizar comparaciones entre los mismos.

El ECAT enfatiza en las diversas limitaciones que afectan los servicios del transporte en la región, las cuales se identifican como de carácter: institucional, legal, operativo y financiero. Entre las principales limitaciones destacan:

- Los entes reguladores de la actividad están centrados en la regulación y control del transporte de personas particularmente en lo relacionado con los vehículos y se observa poca injerencia en lo referente al transporte de carga. En el caso de Honduras, los procedimientos relacionados con el otorgamiento de permisos de explotación y certificados de operación, concentrados en la DGT, son poco

¹³ Datos tomados del Estudio Centroamericano de Transporte" ECAT

¹⁴ ECAT: Carreteras y servicios de transporte. SIECA, Informe Final, Resumen. BCEOM. Enero 2001

consistentes con las regulaciones establecidas y en su lugar le abren paso a otros tipos de consideraciones que poco tienen que ver con los requisitos del permisionario y la situación del equipo rodante.

- El acceso al mercado interno de transporte está limitado a los nacionales, y aunque pueden participar en la actividad personas de otras nacionalidades, el requisito es que la mayoría de capital y el control efectivo de la actividad este en manos de personas nacionales.
- La representación de la profesión se encuentra dispersa en numerosas asociaciones y cámaras, lo que resta importancia a cada una de ellas. Por otra parte, en este sector existe una alta proporción de microempresarios que no están afiliados a ninguna organización.
- Los actores del sector transporte (motoristas, transportistas y personal de la Administración) carecen de una "cultura transporte" y de verdadero profesionalismo, en razón de la ausencia de un sistema de capacitación sectorial homogénea y normalizada.
- La organización interna de las grandes empresas de transporte responde, en su gran mayoría, a una demanda de servicios por carga completa para una clientela fija. En cuanto a los pequeños empresarios o "unitarios", no tienen una estructura de organización propia.
- La pobre organización del sector y la concentración de la oferta en el segmento de la carga completa inducen a pésimas condiciones de operación, con bajos índices de productividad. La debilidad de la organización empresarial y métodos inapropiados de explotación de la flota, resultan en costos de operación por tonelada transportada excesivamente altos para el usuario, y no necesariamente buenos para los intereses del transportista.

Además, el estudio hace un análisis de la demanda existente del transporte hasta el año 1999 y realiza algunas proyecciones sobre dicha demanda, tomando como base la situación socioeconómica, los flujos comerciales y las proyecciones macroeconómicas. Con base en las proyecciones, se incluye la propuesta de un plan maestro para el desarrollo del transporte regional, que incluye: un programa decenal de inversiones en infraestructura; el desarrollo de las concesiones en el sector, como alternativa de financiamiento; y una serie de medidas para el mejoramiento de la organización y operación del sistema vial y de los servicios de transporte.

A diez años de realizado el estudio y las recomendaciones del mismo, pocas cosas han cambiado, al menos en Honduras. Quizás los cambios más importantes se hayan producido en países como El Salvador, ya que como se observa en el cuadro 10 sus indicadores de competitividad relacionados con la logística del comercio, la red vial y los servicios conexos del transporte, son los mejores de la región, después de Panamá.

II. DEFINICIÓN DEL MERCADO RELEVANTE DEL SECTOR

El mercado relevante se define en función del mercado de producto y del mercado geográfico, de manera que estas dos dimensiones permiten, a su vez, determinar la posición de dominio de una empresa y su relación con los principios de la libre competencia. Para efectos del presente estudio sectorial, se trata de determinar cuáles son las condiciones de oferta y de demanda que caracterizan a los servicios de transporte de carga y transporte de personas en Honduras.

A. MERCADO DE PRODUCTO O SERVICIO RELEVANTE

El mercado de producto o servicio se define como la totalidad de los bienes y servicios que los consumidores consideren intercambiables o sustituibles por razón de sus características, su precio o el uso que se prevea hacer de ellos. Con base en esta definición y para efectos del presente estudio, se identifican como mercados relevantes del sector de transporte terrestre de carga y pasajeros las diferentes categorías de servicio que se ofrecen dentro de cada una de las siguientes modalidades de transporte:

- Transporte urbano de pasajeros
- Transporte interurbano de pasajeros
- Transporte terrestre de carga general
- Transporte de carga de combustibles.

El transporte urbano de pasajeros es un servicio proporcionado por un amplio número de operadores individuales, de taxis (de barrido y colectivo) y de autobuses de diverso tamaño, con escaso o ningún nivel de organización empresarial y elevados niveles de regulación estatal. Los buses y taxis de punto tienen una ruta y una demanda específica, mientras que los taxis de barrido transitan por la ciudad en busca de clientes potenciales.

El servicio de transporte interurbano de pasajeros presenta tres modalidades: Regular, Rápido o Directo y Ejecutivo o de Lujo, diferenciados por si hacen o no escalas intermedias, la calidad del servicio que ofrecen a sus usuarios y las tarifas. Los operadores de este servicio tienen mayor nivel de organización empresarial, y la regulación estatal que les corresponde es menor.

El transporte terrestre de carga comprende una diversidad de servicios, que en muchos casos es difícil caracterizar por la dispersión o falta de especialización de los mismos. No obstante existen excepciones, como el servicio especializado de transporte de carga en contenedores para fines de exportación o importación, y el servicio aun más especializado para el transporte de combustibles en tanques cisterna.

B. MERCADO GEOGRÁFICO

El mercado geográfico se define en función de la evaluación que se realice acerca del alcance territorial de la zona en la que se desarrolla la prestación del servicio, donde las condiciones de competencia sean homogéneas y puedan distinguirse de otras zonas, debido precisamente a la existencia de condiciones de competencia claramente diferenciadas.

El mercado geográfico del servicio de transporte terrestre de carga comprende el territorio nacional, destacándose dentro del mismo las principales zonas de salida y destino de bienes y servicios que determina la actividad económica del país. Como parte del Plan Estratégico de

Transporte (citado en este estudio), se identificaron 44 zonas internas y 9 zonas externas de carga, en cada una de las cuales existe un centro (ciudad o municipio) que por sus características de desarrollo o por su ubicación dentro de la red vial del país se constituye en un eje concentrador (Centroide) de actividades comerciales, de manera que la carga llega principalmente a ese centro y luego es distribuida hacia su destino final. Además, se identifican las zonas externas que corresponden al destino de las exportaciones y al origen de las importaciones, los que a su vez se vinculan con los puertos aéreos y marítimos del país. Entre estos últimos, se han identificado como los más importantes: Puerto Cortes, Puerto Castilla, San Lorenzo y los aeropuertos Villeda Morales, Toncontín, Golosón y Roatán. No obstante, al separar el transporte especializado del no especializado, las zonas de salida y llegada de la carga respectiva, se pueden identificar mercados geográficos más delimitados, como el referido al transporte de combustible a granel entre el puerto de entrada al territorio nacional, la empresa importadora y los diversos puntos de distribución minorista; o el referido a un producto de importación o exportación en particular que utilice contenedores especiales para el traslado de productos como: vegetales frescos, carne, mariscos, sustancias químicas, entre otros.

Por otra parte, el mercado geográfico del transporte de pasajeros, está definido por los movimientos de personas que se trasladan por diferentes motivos, dentro de una misma ciudad (en el caso del transporte urbano) o entre una ciudad y otra (en el caso del transporte interurbano). En este sentido, los límites de las rutas interurbanas -representadas por una ciudad de salida y otra de destino- y el de las rutas urbanas -representados por un barrio o colonia dentro de las ciudades- definen el mercado geográfico de cada tipo de servicio.

No obstante, en las rutas interurbanas existe un punto de salida claramente definido pero el punto de llegada suele ser solo un referente para diversos puntos intermedios o el verdadero punto final; debido a esto se considera conveniente, para fines del estudio, establecer un análisis de este servicio tomando como referencia la ciudad de Tegucigalpa como punto de salida y las ciudades de San Pedro Sula y Choluteca como principales puntos de llegada y con operadores mejor organizados desde el punto de vista empresarial. Con respecto al transporte urbano también se ha considerado realizar el análisis de este tipo de servicio en la ciudad de Tegucigalpa, debido a la mayor cobertura del mismo y porque sus características son similares a las del resto de ciudades del país.

Cuadro 11		
Zonas de transporte de carga		
Departamento	Zona	Centroide*
Francisco Morazán	1	Distrito Central
Francisco Morazán	2	Talanga
Francisco Morazán	3	Sabanagrande
Comayagua	4	Comayagua
Comayagua	5	San Jerónimo
Comayagua	6	Siguatepeque
Cortes	7	Santa Cruz De
Cortes	8	San Pedro Sula
Cortes	9	Puerto Cortes
Yoro	10	El Progreso
Yoro	11	Yoro
Yoro	12	Olanchito
Atlántida	13	Tela
Atlántida	14	La Ceiba
Colon	15	Trujillo
Gracias A Dios	16	Puerto Lempira
Olancho	17	Salamá
Olancho	18	Gualaco
Olancho	19	Catacamas
Olancho	20	Juticalpa
El Paraíso	21	Danlí
El Paraíso	22	Yuscarán
Choluteca	23	San Marcos De
Choluteca	24	Choluteca
Choluteca	25	Pespire
Valle	26	Nacaome
La Paz	27	La Paz
Intibucá	28	La Esperanza
Intibucá	29	Camasca
Lempira	30	Erandique
Lempira	31	San Juan Guarita
Lempira	32	Gracias
Ocatepeque	33	Ocatepeque
Copan	34	Santa Rosa De
Copan	35	San Antonio
Santa Bárbara	36	Santa Bárbara
Santa Bárbara	37	Trinidad
Santa Bárbara	38	Quimistán
Islas De La Bahía	39	Roatán
Cortes	40	Choloma
Cortes	41	Villanueva
Colon	42	Tocoa
La Paz	43	Santa Ana
Ocatepeque	44	San Marcos
	45	Estados Unidos
	46	El Caribe
	47	Guatemala y Belice
	48	El salvador
Zonas Externas	49	Nicaragua, Costa
	50	México
	51	Sur América
	52	Europa
	53	Resto del mundo

*Centro de atracción de carga de la zona.
Fuente: SOPTRAVI, Plan Estratégico de Transporte.

C. CARACTERÍSTICAS DE LA OFERTA Y LA DEMANDA

La oferta y la demanda de servicios de transporte de carga y de pasajeros en Honduras, al igual que en los demás países de la región, deben definirse en un mercado altamente regulado, en donde prevalecen en la mayoría de los casos, los principios que rigen la prestación de servicios públicos, aunque sin que esto llegue a considerarse un monopolio natural¹⁵. En general, para la mayoría de los diferentes servicios de transporte terrestre no es el precio o la tarifa el elemento que determina el equilibrio entre la oferta y la demanda, sino las regulaciones del Estado, a través de la Dirección General de Transporte.

Adicionalmente, la actividad del transporte tiene características especiales que lo diferencian de otras actividades. Para el caso, se trata de un servicio cuya demanda no es directa, sino derivada de otras actividades, y su producto final son las toneladas kilómetros o asientos kilómetros generados que tienen que consumirse en el mismo momento que se producen, no pueden almacenarse, de lo contrario se convierten en vehículos viajes vacíos o sub utilizados.

1. La demanda del transporte de carga

Existe una relación directa entre el volumen del intercambio comercial y el crecimiento de la economía regional y nacional, lo cual se traduce en una mayor o menor demanda de servicios de transporte de carga. En este sentido, la demanda el transporte de carga es de doble vía desde las zonas que generan superávit en determinados bienes de consumo hacia las zonas deficitarias de los mismos; de igual manera, el país requiere importar bienes de consumo, materias primas y demás bienes necesarios para la producción desde el exterior, y al mismo tiempo genera excedentes para atender la demanda de productos nacionales en el extranjero.

Por otra parte, la demanda de transporte de carga no es homogénea, ya que la misma depende de factores como el peso, el volumen y las características particulares de cada tipo de producto que se requiere movilizar, entre regiones y entre países. En el cuadro 11, se observa que el peso porcentual de algunos productos es mayor, como en el caso del cemento (15%), aunque su valor monetario sea menor a otro producto como el café, que tiene un peso bastante menor (2.9%); además, aunque el peso de la carga de cemento, combustibles o mercaderías en tránsito sea similar, cada una de estas cargas requiere un tipo de transporte diferente.

Cuadro 12
Estructura de la carga a nivel nacional, según rubro, 2005

Producto	TM	Participación
Cemento	1,336,985	15.0%
Combustibles	1,328,164	14.9%
Bananos	1,092,802	12.3%
Refrescos	529,364	5.9%
Fertilizantes	420,157	4.7%
Madera	406,300	4.6%
Maíz	403,136	4.5%
Trigo	341,768	3.8%
Azúcar	294,300	3.3%
Café oro	257,431	2.9%
Carne de pollo	168,648	1.9%
Aceite de palma	159,300	1.8%
Arroz	144,382	1.6%
Melón	127,368	1.4%
Cerveza	122,348	1.4%
Hortalizas	89,493	1.0%
Carne de res	47,600	0.5%
Frijol	23,945	0.3%
Subtotal	7,293,491	81.8%
Mercaderías en Tránsito	1,627,023	18.2%
TOTAL	8,920,514	100%

Fuente: SOPTRAVI-LAVALIN, Plan Estratégico de Transporte

¹⁵ El concepto de monopolio natural generalmente se relaciona con la prestación de un servicio público, como la energía eléctrica, el agua potable e incluso el transporte ferroviario. Se considera que la prestación del servicio público es más eficiente bajo condiciones de monopolio natural, debido a que su producción requiere inversiones iniciales sumamente elevadas, y que estas tienden a disminuir con el aumento de la producción, lo cual implica menores precios para el consumidor que el que pudiera obtener en condiciones de libre competencia.

En relación con lo anterior, la demanda de transporte de carga se diferencia de acuerdo a si requieren o no empaque, envase u otras formas de movilización, debido a lo cual se habla de carga general y carga a granel, solido o líquido. La carga general corresponde a mercancías de diferente naturaleza, que por lo general no requieren equipo de transporte especializado; mientras que la carga a granel, en la mayoría de los casos, si requiere de transporte especializado, ya sea a través de contenedores, tanques cisterna o cualquier otro equipo que sea adecuado a las particularidades del producto.

- Entre los productos que no requieren de transporte especializado, destacan: los granos básicos, bananos, azúcar, cemento, madera, refrescos, productos de la maquila, etc. No obstante, varios de estos productos se pueden transportar como carga general entre dos puntos dentro del país, o a granel si su destino u origen es un mercado del exterior, como el maíz importado o el azúcar para exportación.
- Otros productos como el aceite vegetal, la melaza y los combustibles, requieren transporte especializado (tanques cisternas), o los vegetales orientales, carnes y mariscos para la exportación (contenedores con equipo de enfriamiento).

Debido a que no existen estadísticas sobre la demanda de transporte terrestre de carga en el país, se utiliza como *proxy* de la misma el Trafico Promedio Diario Anual (TPDA) de flota de carga en los principales corredores del país, como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro 13
Tráfico promedio diario anual en puntos estratégicos de la red vial, proyectado a 2007

Corredor	Estación	Camiones*			TOTAL
		C2	C3	ART	
San Pedro Sula -Puerto Cortes	105	697	609	1,318	2,624
Tela - La Ceiba	209	913	60	337	1,310
San Pedro Sula - La Entrada	222-1	600	36	395	1,032
Tegucigalpa - San Pedro Sula	103	798	63	1,108	1,969
Tegucigalpa – Catacamas	435-1	500	49	208	758
Tegucigalpa – Danlí	107	647	46	209	902
Tegucigalpa – Choluteca	106	798	241	873	1,912
Jícara Galán - El Amatillo	201	604	61	712	1,377

*Datos proyectados de 1999 a 2007

Fuente: SOPTRAVI – LAVALIN, Plan Estratégico de Transporte

2. La demanda de transporte de pasajeros

La demanda de transporte interurbano, se origina entre regiones o centros urbanos específicos, que se identifican como atractoras o generadoras de viajes/persona. El nivel de la demanda depende de varios factores, entre los que destacan: el volumen poblacional, el desarrollo socio económico y las facilidades de infraestructura de transporte. De conformidad con encuestas realizadas en estudios de transporte recientes, antes citados, los motivos de viajes al nivel nacional, se originan en mayor medida por asuntos de trabajo y comercio, seguidos por el turismo, como se muestra en el cuadro 13.

Cuadro 14
Motivos de Viaje

Motivos de viaje	Viajes	
	Todos los modos	Buses
Turismo	17%	3%
Comercio	31%	22%
Trabajo	42%	66%
Salud	3%	1%
Asuntos de gobierno	3%	3%
Otros	4%	3%

Fuente: Plan estratégico de Transporte

Una idea aproximada de la magnitud de la demanda (*proxy*) de las regiones y centros poblados intercomunicados por la red vial principal del país y de mayor desarrollo socioeconómico, la proporciona la estimación del Trafico Promedio Diario de buses, con una capacidad promedio de 48 pasajeros y un coeficiente de ocupación del 71%. Como se

muestra en el cuadro 14: La mayor demanda de tráfico de buses y de pasajeros por estación se origina en Tegucigalpa y San Pedro Sula, y las comunicaciones más frecuentes ocurren entre ambas ciudades y entre las mismas con otras ciudades importantes como Puerto Cortes, La Ceiba y Choluteca. Tomando la ciudad de Tegucigalpa como principal punto de salida y de llegada, la mayor demanda de transporte interurbano se concentra entre esta ciudad con las ciudades de San Pedro Sula y Choluteca.

3. Características de la oferta

La oferta de transporte está constituida por el número de unidades dedicadas a esta actividad, sea para el transporte de carga o de personas, la cual se traduce en la capacidad para poder transportar un número de toneladas viaje (o TM/KM) en el caso de transporte de carga, y de asientos – viaje (o asientos /kilómetros) en el transporte de pasajeros.

De acuerdo con datos de la DGT, la oferta general para el transporte terrestre de carga y de pasajeros a nivel nacional totalizaba 78,369 vehículos de diferente tipo. De este total, el transporte comercial de personas a nivel urbano e interurbano utilizaba 38,376 unidades, de las cuales 32,497 proporcionan servicio de transporte urbano y 4,886 proporcionan transporte interurbano, suburbano o departamental (según las clasificaciones de la DGT). Por su parte, el transporte de carga disponía de 43,611 unidades, entre servicio privado y público.

En el transporte de personas, destacan por la cantidad de vehículos, el servicio de taxis, seguido por el servicio por autobuses, y en lo referente al transporte de carga, la gran mayoría de las unidades se refieren a camiones de dos ejes, dedicados principalmente para el transporte entre la distintas regiones del país, y de cabezales de dos o tres ejes, dedicados en su mayor parte para el transporte de carga derivada del comercio con el exterior.

Cuadro 15
Número de buses y pasajeros promedio diario

Corredor	Estación	TPDA	
		Bus	Pasajeros Por estación
San Pedro Sula Puerto Cortes	105	877	29,875
Tela – La Ceiba	209	368	12,552
San Pedro Sula - La Entrada	222-1	442	15,065
Tegucigalpa - San Pedro Sula	103	445	15,173
Tegucigalpa - Catacamas	435-1	220	7,494
Tegucigalpa - Danlí	107	360	12,261
Tegucigalpa - Choluteca	106	595	20,284
Júcaro Galán – El Amatillo	201	388	13,239
Total		3,696	125,944

Fuente: Plan Estratégico de Transporte

Cuadro 16
Oferta de transporte terrestre
Según certificados y permisos, 2008

Descripción	Subtotal	Total
I. Total pasajero		38,376
1. Urbano		32,497
Colectivo	6,060	
Rapidito	611	
Taxi	23,886	
Turístico (incluye moto taxi)	500	
Contratado	880	
Mixto	496	
Especial	22	
Otros	42	
2. Interurbano*		4,886
Colectivo	3,946	
Directo	270	
Ejecutivo	69	
Rapidito	598	
Mixto	3	
3. Otros		993
Publico nacional	139	
Publico internacional	67	
Privado urbano	697	
Privado nacional	90	
II. Total Carga		43,611
1. Privado		16,601
2. Publico		27,510
Gran total		81,987

* Incluye suburbano y departamental

Fuente: Dirección General de Transporte

Además, la oferta del transporte terrestre de carga y de pasajeros en Honduras se caracteriza por aspectos como los siguientes¹⁶:

- La mayoría de la flota vehicular que ofertan servicios de transporte de carga y pasajeros ya cumplió su vida útil, de manera que la edad promedio de los vehículos es de 26 años.
- La oferta de transporte de carga se encuentra segmentada en un amplio sector de transportistas que tienen menos de cinco unidades y con capacidad menor a 9 TM.
- Las empresas de menor tamaño, transportan carga general y transitan a lo largo de la red vial del país, incluyendo vías secundarias y terciarias que generalmente presentan mayor grado de deterioro, mientras que las empresas más grandes ofrecen servicios de carga especializada, y operan principalmente en la red principal del país.
- Asimismo, los servicios de transporte urbano y suburbano de personas es explotado en la mayoría de los casos por pequeñas empresas o comerciantes individuales, que disponen generalmente de un solo vehículo de dos ejes.

D. SUSTITUCIÓN DEL SERVICIO POR EL LADO DE LA DEMANDA.

La sustitución por el lado de la demanda se refiere a la posibilidad efectiva que los consumidores o usuarios de los servicios de transporte terrestre tienen de intercambiar el consumo/uso de éstos por otro servicio que satisfaga sus necesidades de transporte bajo mejores condiciones de precio, calidad u otro factor. Sin embargo, como se indicó anteriormente, las condiciones de la demanda en el mercado de servicios de transporte son afectadas por una serie de regulaciones legales e institucionales.

Con respecto al transporte urbano las condiciones para la sustitución de la demanda entre operadores del servicio por autobús, microbús o taxi colectivo son nulas, debido a que cada ruta esta diferenciada geográficamente, por lo que tiene una “demanda natural” definida por la localización de los usuarios, es decir el usuario de la ruta Kennedy-Loarque es diferente al usuario de la ruta Kennedy-Cerro Grande. Con relación a la posible sustitución de la demanda de los servicios antes mencionados por el servicio denominado “taxi de barrido”, dado que este puede ofrecer un servicio similar (el traslado del usuario de su punto de origen al destino deseado), no obstante, las posibilidades de sustitución se enfrentan con las grandes diferencias de precio entre servicios similares o sustitutos, por lo que éstas serían esporádicas o derivadas de situaciones irregulares (como una emergencia personal).

En lo referente al transporte interurbano, el análisis de sustitución también está limitado a los usuarios de una misma ruta o, lo que es igual, a una localización geográfica bien definida. Además, en este subsector generalmente existe una misma tarifa para servicios que son homogéneos y una diferenciación de horarios de salida (ambos elementos definidos por la entidad reguladora) lo que reduce cualquier nivel de competencia a factores de poco peso en la demanda, como ser la costumbre, la cercanía relativa de la terminal, etc. En todo caso, la sustitución en una misma ruta es factible entre servicios de transporte diferenciados por aspectos como: comodidad, rapidez, seguridad, y que a su vez no tienen regulación de tarifas y las mismas son sustancialmente diferentes entre sí, tales como los servicios denominados: regular, directo y de lujo. Esto último es similar a la posibilidad de sustitución de la demanda de servicios de transporte terrestre de lujo por servicios de transporte aéreo, lo cual se limitaría a las rutas entre Tegucigalpa, San Pedro Sula y La Ceiba, y estaría determinada por los mismos factores, antes mencionado.

¹⁶ Tomado del documento del Plan Estratégico de Transporte, antes citado.

En el transporte de carga, principalmente de servicios especializados como el transporte de combustibles y de cierta carga específica (por ejemplo vegetales frescos o mariscos) en contenedores, no se encuentran sustitutos directos de la demanda, debido precisamente a la especialización de los mismos, los que además están enmarcados en contratos suscritos entre los operadores y clientes de dichos servicios. En este sentido, otro caso hipotético de sustitución podría ser factible entre la demanda de transporte de carga terrestre, por la demanda de transporte ferroviario, en zonas muy delimitadas del Valle de Sula.

E. SUSTITUCIÓN DEL SERVICIO POR EL LADO DE LA OFERTA

La sustitución del producto por el lado de la oferta, implica la posibilidad de que ante un aumento pequeño y permanente de los precios de los servicios, puedan existir empresas capaces de realizar inversiones suplementarias para aprovechar las oportunidades del mercado respectivo. No obstante, esta posibilidad no parece factible en el mercado de servicios de transporte terrestre de pasajeros en Honduras, debido al bajo desarrollo empresarial de los operadores y al hecho de que los precios y tarifas surgen de un proceso de negociación entre éstos y el gobierno; y, en el caso del transporte de carga, cada segmento del mismo realiza negociaciones con sus clientes, con la excepción del transporte de combustibles donde es el gobierno quien fija la tarifa.

En conclusión, la sustitución por el lado de la oferta de servicios de transporte terrestre, de carga y de pasajeros a nivel interurbano, no presenta mayores posibilidades, a pesar de lo cual se pueden mencionar algunos posibles escenarios, como los siguientes:

- La adquisición de equipo de transporte propio por empresas usuarias del servicio de transporte de carga especializada. Esto implicaría que dichas empresas deban asumir costos y riesgos que puedan resultar mayores a los que incluye la contratación del servicio, y que además introduzca una distracción de su actividad principal.
- La incursión de inversionistas en la reactivación del ferrocarril y en su ampliación a otras zonas del país. Esta posibilidad plantearía la necesidad de conformar un monopolio natural, con inversiones demasiado elevadas y por lo tanto con escasa oportunidad de convertirse en sustitutos del transporte por contenedores a corto y mediano plazo.
- El desarrollo por entidades privadas y/o públicas, como las municipalidades, de otros medios de transporte masivo de personas, como metros o metro buses. Esto por sus elevados requerimientos de inversión tendrían pocas probabilidades de realizarse, al menos a corto plazo, y por consiguiente, de convertirse en sustitutos exitosos del transporte urbano tradicional.

Las pocas probabilidades de sustitución, por el lado de la oferta, del servicio de transporte terrestre de carga por otros tipos de servicio, se confirman con los datos que se presentan en el cuadro No.16, en donde es evidente el escaso y decreciente servicio de transporte por ferrocarril y el también escaso servicio de transporte de carga aéreo.

Cuadro 17
Participación por modo de la carga transportada

Año	Ferrocarril		Carretera		Aéreo		Total en TM
	TM	%	TM	%	TM	%	
2000	123,656	1.07	11,353.61	98.66	30,837	0.27	11,508.11
2001	95,886	0.80	11,825.67	98.50	83,740	0.70	12,005.76
2002	108,993	0.87	12,318.32	98.52	76,267	0.61	12,503.58
2003	111,760	0.86	12,830.99	98.59	72,286	0.56	13,015.04

Fuente: SOPTRAVI-LAVALIN, Plan Estratégico de Transporte

III. DETERMINACION DEL PODER DE MERCADO

El Poder de mercado se define como la capacidad de una o de varias empresas para fijar precios y condiciones para su propio beneficio, sin perder participación en el mercado (demanda inelástica). El poder de mercado puede manifestarse desde el lado de la oferta (monopolio u oligopolio) como desde el lado de la demanda (monopsonio).

En el presente estudio, se trata de estimar si el mercado de servicios de transporte terrestre de pasajeros y de carga presenta las características de un mercado competitivo o si por el contrario se trata de un mercado dominado por una o varias empresas que ejercen dominio y distorsionan las condiciones de libre competencia, debido a un alto grado de participación o a la imposición de barreras de entrada.

El análisis del poder de mercado en los servicios de transporte terrestre considera la existencia de diferentes subsectores y los grados de diferenciación entre los servicios que se ofrecen en cada uno de ellos. Este aspecto hace necesario que se evalúe de manera separada el nivel de concentración que pueda presentar cada subsector o submercado, pero al mismo tiempo se consideran las características especiales del sector y sus respectivos subsectores, relacionadas con el nivel de organización empresarial y las regulaciones institucionales, que de una manera u otra afectan el desempeño de estos mercados.

A. TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS

Según las investigaciones de campo que se efectuaron como parte del estudio “Bases para la Modernización del Transporte, año 2005” el análisis del grado de participación de las diferentes modalidades del servicio de transporte público urbano en la ciudad de Tegucigalpa (incluye Comayagüela) muestra un alto grado de dominancia de la modalidad de transporte por autobuses.

En efecto, el grado de participación, estimado a partir del número de asientos disponibles por cada modalidad, muestra que las empresas de buses representan el 74.9% del total de asientos disponibles, y la diferencia le corresponde a las empresas de taxis, con el 25.1%. El diferencial en el grado de participación está determinado por la capacidad de cada tipo de unidad, porque mientras los buses tienen una capacidad promedio de 60 asientos y la de microbuses de 47, los vehículos utilizados como taxis solamente tiene una capacidad de cuatro asientos por unidad.

En la modalidad de transporte urbano por buses, los empresarios del denominado transporte tradicional son los que participan con el mayor volumen de asientos, con 713 unidades disponibles o con permiso de operación (capacidad instalada), según la DGT¹⁷. El transporte por microbuses, que opera en rutas desde zonas marginales

Cuadro 18
Tegucigalpa: Servicio de transporte urbano
Participación según modalidad

Modalidad	Unidades	Asientos	Participación
Buses	1,476	83,360	74.9%
Servicio Tradicional	713	42,780	38.4%
Microbuses	400	18,800	16.9%
Servicio Rápido	280	16,800	15.1%
Universitario	62	3,720	3.3%
Servicio Especial	21	1,260	1.1%
Taxis	7,000	28,000	25.1%
Colectivo	3,000	12,000	10.8%
Barrido	4,000	16,000	14.4%
Total	8,476	111,360	100.0%

Fuente: Elaborado con datos de "Bases para la Modernización del Transporte."

¹⁷ Sin embargo, del total de buses autorizados, únicamente operan 541 en un día normal, lo que equivale al 75% de la capacidad total. Además, hay autorizados otros 206 autobuses más en calidad de reserva para sustituir en caso de fallas a las unidades en operación.

hasta el centro de la ciudad, es la segunda modalidad con mayor participación en el volumen total de asientos, con el 16.9% del total. La tercera modalidad en términos de participación, es el servicio rápido, que opera en rutas más focalizadas dentro de la ciudad, específicamente entre las zonas este y oeste, de la misma, con un 15.1% del total. Las otras modalidades, como el denominado servicio especial y el transporte universitario, tienen participaciones bajas de 3.3% y 1.1%, respectivamente, y en la práctica se mezclan con las rutas del servicio tradicional¹⁸.

El análisis a nivel de operadores del servicio de transporte urbano por buses en Tegucigalpa muestra que existe una moderada concentración del mismo, con un Índice Herfindahl - Hirschman (HHI) de 2,262. Sin embargo es necesario considerar que existen tres operadores que en conjunto representan el 79% del total, lo cual hace difícil una posible colusión entre los varios operadores, a lo cual se agrega que los operadores son organizaciones o asociaciones conformadas por un amplio número de socios, que se administran como empresarios independientes.

El operador denominado Cooperativa de Transporte Limitada de Pasajeros (COTRACOLP) cuenta con más 180 socios o agremiados a la misma; mientras que el operador denominado “empresas de microbuses” engloba un total de 14 empresas, las que a su vez están conformados por socios, con independencia administrativa. El operador Inversiones de Transportes Hondureños S.A. (ITHSA) presenta un nivel de organización mayor que los anteriores, aunque sus socios (alrededor de 116) también se administran de manera independiente. El resto de operadores (5 en total) reúnen características similares, aunque su grado de participación es sustancialmente menor, entre 5.9% y 2%.

Cuadro 19
Tegucigalpa: Transporte por buses
Índice de Concentración HHI

Operadores	Pasajeros- viajes	Participación	HHI
COTRACOLP	195,647	33.2	1,100.5
Empresas de microbuses	144,000	24.4	596.2
ITHSA*	127,770	21.7	469.4
Transporte Universitario	34,720	5.9	34.7
Comerciantes individuales	31,942	5.4	29.3
COTRANAL	23,957	4.1	16.5
ETBA	19,964	3.4	11.5
Transporte especial	11,760	2.0	4.0
Total	589,760	100.0	2,262.0

*Opera como Empresa de Arrendamiento y Servicios de Transporte.

Fuente: Elaborado con datos de "Bases para la Modernización del Transporte."

Los taxis, de punto y de barrido, que representan la cuarta parte del total de asientos disponibles para el transporte urbano en la ciudad de Tegucigalpa, presenta una situación de mercado altamente atomizada, en donde existe un alto número de operadores de tamaño poco significativo, con apenas uno o dos taxis por cada operador.

Cuadro 20
Tegucigalpa: Transporte urbano por taxi
Participación por operador

Tamaño del operador	No Unidades	Participación
Un taxi	6,580	94.0
Dos taxis	300	4.3
Más de tres taxis	120	1.7
Total	7,000	100

Fuente: Elaborado con datos de "Bases para la Modernización del Transporte."

En conclusión, el mercado del transporte urbano de pasajeros en Tegucigalpa, es un mercado concentrado en el servicio por autobús solo desde el punto de vista de las asociaciones de operadores, y que resulta ser desconcentrado cuando se considera a los

¹⁸ El servicio Especial surgió como experiencia piloto para fomentar el mejoramiento de la flota de buses, como mejor calidad y tarifas diferenciadas, pero por diversas razones no se pudo desarrollar, y en la actualidad forma parte del servicio tradicional. El transporte universitario, fue creado para atender especialmente a los estudiantes de la Universidad Nacional Autónoma de Honduras, pero en la actualidad se puede considerar como servicio público debido a atiende a usuarios que no son estudiantes y empleados universitarios, sino que se localizan en lugares cercanos a dicha ruta.

socios o agremiados de las mismas de manera separada; y es muy atomizado en el servicio de taxis. Por otra parte, este es un mercado donde no existe la libre competencia, lo cual se origina principalmente en la existencia de barreras institucionales y legales a la entrada de nuevos operadores, como se verá más adelante.

B. TRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJEROS

El mercado de servicios de transporte interurbano de pasajeros presenta niveles moderados de concentración en la disponibilidad de asientos, como *proxy* de oferta, tanto en la ruta de Tegucigalpa – San Pedro Sula, como de Tegucigalpa – Choluteca, con un Índice Herfindahl/ Hirschman (HHI) de 1,562.3 y 1,519.6, respectivamente. Sin embargo, en ambos casos se puede observar que ninguna de las empresas tiene una participación porcentual que sea determinante por sí sola, y por el contrario se requeriría de la conjunción de varias empresas para lograr un posible acuerdo de colusión, que afectara las condiciones de competitividad de este mercado.

Cuadro 21
Transporte Interurbano: Tegucigalpa - San Pedro Sula
Índice de concentración HHI

Empresas	No. Asientos	Participación	HHI
Hermanos Sáenz	1,173	20.3	412.2
VIANA	1,072	18.5	343.8
Hedman y Alas	990	17.1	293.5
Los Tres Ángeles	842	14.6	212.3
El Rey	726	12.6	157.8
Norteños	496	8.6	73.7
San Cristóbal	480	8.3	69.0
Total de empresas	5,779	100.0	1,562.3

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT/SOPTRAVI

Por otra parte, es importante destacar que existen diferencias en la calidad de los servicios que ofrecen las diferentes empresas, lo cual se manifiesta en variaciones en las tarifas. Esto es particularmente notorio en la ruta Tegucigalpa-San Pedro Sula, en donde se pueden diferenciar tres tipos de servicio: 1) regular o de segunda, como el que ofrecen las empresas Los tres Ángeles y Transportes Norteños; 2) directo, como el que ofrecen el resto de las empresas; y, 3) primera o de lujo, como el ofrecido por Viana y de manera seccionada por las empresas, Sáenz y Hedman y Alas. En la ruta de Tegucigalpa-Choluteca, las diferencias son menores, a excepción de la empresa Mi Esperanza “Línea de Lujo”, ya que el resto de las empresas son clasificadas por la DGT/SOPTRAVI, como servicios colectivos de segunda.

Cuadro 22
Transporte Interurbano: Tegucigalpa - Choluteca
Índice de concentración HHI

Empresas	No. Asientos	Participación	HHI
ETIVSA	1,248	25.8	664.0
ASTRASUR	729	15.1	226.6
San Benito	690	14.2	203.0
Mi Esperanza	628	13.0	168.3
Bonanza	532	11.0	120.7
Dandy	442	9.1	83.3
Blanquita	282	5.8	33.9
Mi Esperanza de Lujo	192	4.0	15.7
Mi Yelvita	100	2.1	4.3
Total de empresas	4,843	100.0	1,519.6

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT/SOPTRAVI

Otro aspecto que es importante destacar, aunque no se cuenta con suficiente información al respecto, es la existencia de socios comunes en varias empresas. Esta situación, ocurre según información no oficial, en las empresas El Rey, Sáenz y San Cristóbal, que cubren la ruta de Tegucigalpa-San Pedro Sula; mientras que en la ruta de Tegucigalpa-Choluteca, estaría ocurriendo en las empresas ASTRASUR, Mi Esperanza, Bonanza, Blanquita y Mi Esperanza de Lujo. Un ejemplo de esta situación, es que según registros de SOPTRAVI, una misma persona (José Rafael Medina) aparece como copropietario de Mi Esperanza, ETIVSA y ASTRASUR y otro (Roberto Gomez Hernández) que es propietario de Mi Yelvita, también aparece como copropietario de Bonanza y Mi Esperanza.

Lo señalado anteriormente, podría facilitar las condiciones para que se desarrollen acuerdos colusivos, que distorsionen la libre competencia en este mercado. Sin embargo, las regulaciones del gobierno limitan esta posibilidad, tanto en lo referente a la fijación de horarios de salida como en la diferenciación de tarifas según el tipo de servicio. En consecuencia, una empresa que quiera competir con otra solamente lo podría hacer al subir de una escala de servicio a otra, ya sea de un servicio colectivo de segunda a uno directo o de lujo; para lo cual requeriría el permiso correspondiente de la Dirección General de Transporte.

C. TRANSPORTE DE CARGA

De acuerdo a datos de la DGT/SOPTRAVI, el servicio público o comercial de transporte de carga en Honduras, registra un total de 27,505 unidades y de 11,428 operadores, aproximadamente, lo cual equivale a un promedio de 2.4 unidades por operador. Por otra parte, la Cámara de Transporte de Carga de Honduras “CATRACHO” agrupa a un total de 908 empresas de transporte a nivel nacional, que en conjunto poseen unas 3,317 unidades que prestan el servicio de “Carga General” según la definición otorgada por la DGT. La Cámara es la principal y quizás única organización del sector (no se tiene conocimiento de otra entidad), pero su membresía apenas representa cerca del 30% del total de operadores, lo que reafirma el antes mencionado bajo nivel organizativo de este sector.

Los datos anteriores indican que el transporte de carga es un servicio altamente atomizado y por consiguiente no existe posibilidad de que una o varias empresas ejerzan poder de mercado. Según la información de CATRACHOS dentro de su membresía, existen solo 20 empresas que tienen más de 20 unidades, 29 empresas tienen entre 10 y 19 unidades, 368 tienen entre 2 y 9 unidades y 491 únicamente tienen una unidad.

Cuadro 23
Transporte organizado de carga
Participación por operador

Tamaño del operador	No. Operadores	Participación
Una unidad	491	54.1
2 a 9 unidades	368	40.5
10 a 19 unidades	29	3.2
más de 20 unidades	20	2.2
Total	908	100.0

Fuente: Cámara de Transporte de Carga de Honduras (CATRACHOS)

No obstante, es importante agregar que según la fuente antes citada, existen dos empresas: Transportes Tranycop S. de R.L. y Transportes Hispanos S.A. que participan con el 12.7% y el 7.5%, respectivamente, del mercado del transporte de carga organizado, y que entre ambas suman el 20.2%. Además las 20 empresas más grandes (con más de 20 unidades) participan con el 38.6% de este subsector. Al mismo tiempo debe considerarse que los porcentajes de participación antes indicados se reducen drásticamente al estimarse con relación a las 27,505 unidades registradas por la DGT.

1. Transporte especializado por contenedores

Cuando el análisis de participación o de concentración del mercado en el transporte de carga, se realiza por mercados específicos o segmentados, ya sean en función del tipo de carga o el nivel de especialización de la misma, el grado de atomización tiende a ser menor, aunque sin llegar a situaciones de concentración. Esta hipótesis se confirma con la información parcial proporcionada por algunas compañías navieras que prestan servicios de entrega de importaciones y recolección de exportaciones “en las puertas del cliente a las empresas que solicitan su servicio dentro del territorio nacional”, para lo cual hacen uso del transporte por contenedores.

Lo anterior se refiere a las compañías Seaboard Honduras y Crowley Honduras, con base en las cuales se realiza el análisis parcial de este submercado o tipo de servicio.

La compañía Seaboard informa que utiliza una flota de 140 cabezales en temporada baja hasta 200 cabezales en temporada alta (enero-abril). No obstante, la información proporcionada se refiere únicamente a los diez operadores que más frecuentemente contrata, los cuales totalizan una oferta de 50 cabezales, equivalentes a 36% y 25% del total de cabezales utilizados, dependiendo de la temporada. De los diez operadores únicamente el señor Carlos F. Morales muestra una alta participación, con el 34% del total, mientras que los otros nueve tienen una participación entre el 4% y 10%. Sin embargo, al estimar la participación del operador con más cabezales frente al total utilizado por la empresa naviera se denota que su participación baja hasta un 8.5% y 12%, según la temporada.

La compañía Crowley Honduras parece tener un volumen de demanda mayor, a decir por qué en la actualidad tiene contrato con un total de 22 empresas las que le proporcionan servicio de transporte de contenedores con un total de 245 cabezales. Al estimar la participación de los operadores que proporcionan servicio de transporte a esta compañía se denota que solamente dos de ellos sobrepasa ligeramente el 10% del total, trece tienen una participación entre 4% y 8.2% y el resto (7) tienen una participación de 11.8% en conjunto.

2. Transporte de combustible

El servicio de transporte de carga de combustibles es el mejor organizado dentro de la totalidad del transporte de carga. No obstante, presenta una situación similar que los demás servicios de transporte de carga con respecto a la desconcentración del mercado. En efecto, el Índice Herfindahl/ Hirschman (HHI) en este mercado es de 561.6, debido a que de las 36 empresas registradas por la Comisión Administradora del Petróleo únicamente dos presentan una participación porcentual que supera el 10%, quince tienen una participación entre 2% y 8.5% y entre las 19 restantes ninguna alcanza el 2%.

Es importante señalar que el análisis del grado de participación y el cálculo del índice de concentración se ha realizado tomando como base el número de unidades (tanques cisterna) de cada empresa y no la oferta real en términos de metros cúbicos o capacidad de volumen de cada cisterna, debido a la dificultad para obtener dicha información.

Relacionado con lo anterior, es importante destacar que la DGT SOPTRAVI establece que la capacidad máxima a ser transportada por cada tanque cisterna de dos ejes no debe superar

Cuadro 24
Seaboard Honduras: Transportistas más utilizados

Nombre	Cabezales	Participación
Carlos F. Morales	17	34.0
Juan J. León H.	5	10.0
Nolberto Hernández	5	10.0
Luis C. Díaz M.	4	8.0
Wilmer A. Rodríguez	4	8.0
María A. Mancia	4	8.0
Donaldo R. Luque	3	6.0
Julio R. Matute	3	6.0
René C. Vásquez	3	6.0
José A. Lagos	2	4.0
Subtotal	50	100.0

Fuente: SEABOARD Honduras

Cuadro 25
Crowley Honduras: Transporte contratado

Nombre	Cabezales	Participación
Comercial Mabi	25	10.2
Transportes Valle	25	10.2
Transportes Latinos	20	8.2
Transportes Trago	20	8.2
Transportes Hispanos	20	8.2
Unitran	14	5.7
Transportes Incobe	12	4.9
Transportes Alvarado	10	4.1
Transportes Aries	10	4.1
Transportes Calderón	10	4.1
Transportes Hocora	10	4.1
Martínez Fúnez	10	4.1
Transportes Núñez	10	4.1
Proh carga	10	4.1
Transportes Ramírez	10	4.1
Otras (7 empresas)	29	11.8
Total	245	100.0

Fuente: Crowley Honduras

los 8,000 galones. En tal sentido, se considera que todos los empresarios dedicados a la prestación de este servicio tendrían que estar interesados en mantener unidades de transporte que por lo menos se ajusten a la cantidad máxima, ya que de no hacerlo estarían en desventaja con sus competidores, con costos unitarios mayores y menor rentabilidad.

Cuadro 26
Empresas de transporte de combustible (cisternas)
Índice de concentración HHI

Nombre de la Empresa	No Unidades	Participación	HHI
Petro Carga SA	34	13.7	188.0
Transporte y Maquinaria TRAMAQ	27	10.9	118.5
Cia. Fletes e Inversiones de Hond.	21	8.5	71.7
Transporte RAGUSI	14	5.6	31.9
Transporte Ramírez	13	5.2	27.5
Transporte Barahona Kurwahn	12	4.8	23.4
Transporte Valladares	8	3.2	10.4
Transporte CID S de RL	8	3.2	10.4
Transporte Martínez S de RL	7	2.8	8.0
Transporte J. Paz	7	2.8	8.0
Transporte Fernández	6	2.4	5.9
José Alberto Pagoada	6	2.4	5.9
Transporte Moncada Ortega	5	2.0	4.1
Transporte Martínez Díaz	5	2.0	4.1
Transporte Ávila Salgado	5	2.0	4.1
Empresa de Transporte Valenzuela	5	2.0	4.1
Empresa de Transporte Mendoza	5	2.0	4.1
Comercializadora de Productos y Servicios	4	1.6	2.6
TRANYCOP S de RL	4	1.6	2.6
Vicente Armando Ramírez Ongay	4	1.6	2.6
Transportes Sánchez	4	1.6	2.6
Empresa y Transporte Alvarado	4	1.6	2.6
Distribuidora Irías	3	1.2	1.5
COMERSA	3	1.2	1.5
ESSO STANDARD OIL SA	3	1.2	1.5
Transporte Iberoamericano S de RL	3	1.2	1.5
Transporte FASA	3	1.2	1.5
Transporte Elvir	3	1.2	1.5
Transporte Celin Estrada Trace	3	1.2	1.5
Transporte Barahona S de RL	3	1.2	1.5
Transporte Amaya	3	1.2	1.5
Transporte Medina Nones	3	1.2	1.5
Empresa de Transporte Rosales	3	1.2	1.5
Compañía Alvarado S de RL	3	1.2	1.5
Comercial San Pablo	2	0.8	0.7
DIPPSA Los Pinos	2	0.8	0.7
Total	248	100	561.6

Fuente: Comisión Administradora del Petróleo (CAP)

IV. BARRERAS DE ENTRADA EN EL SECTOR

A. BARRERAS ECONÓMICAS

Las barreras económicas con potencial de afectar la entrada de nuevos oferentes a los diferentes mercados de servicios de transporte terrestre de carga y de pasajeros en Honduras son poco significativas, tanto en lo referente a los niveles de inversión iniciales requeridos, costos de operación y los niveles de inversión en la innovación de los servicios.

La inversión inicial para convertirse en operador de servicios de transporte terrestre es relativamente baja, y tiene que ver fundamentalmente con el costo de adquisición del vehículo, el cual normalmente se mueve en una banda muy amplia que inicia con el precio de un vehículo importado, con muchos años de uso, hasta el precio de un vehículo nuevo comprado en una agencia distribuidora legalmente autorizada.

El transporte de carga especializada es donde los costos para constituirse como empresario u oferente de este servicio son mayores que en los otros servicios de carga y de pasajeros, debido principalmente a que la naturaleza o requisitos establecidos para determinado tipo de carga, plantean la necesidad de adquirir equipo especial, como puede ser un tanque cisterna, un sistema de enfriamiento en contenedores, entre otros.

Por otra parte, en el servicio de transporte urbano de pasajeros se puede agregar como parte de la inversión inicial la compra del permiso de operación para quienes no logran obtener el mismo de manera legal en la entidad reguladora. Las deficiencias y presiones que afectan el desempeño de la DGT, sumado a la existencia de una “veda” establecida hace algunos años para el otorgamiento de nuevos permisos, ha generado un mercado informal, de los mismos (especialmente para taxis y buses del transporte urbano), en donde estos se negocian a precios que en muchos casos pueden ser más altos que el costo mismo del vehículo.

Los costos de operación de los servicios de transporte tampoco son muy altos y se concentran en la compra de llantas, combustibles y salarios. Los bajos niveles del gasto en el mantenimiento de las unidades reducen la vida útil de las mismas, disminuyen la calidad y la seguridad del servicio, en detrimento de los usuarios, e incluso afectan la rentabilidad de los mismos operadores.

Asimismo la inversión orientada a introducir innovaciones en los diferentes servicios de transporte, sea de carga o de pasajeros, es casi inexistente, lo cual facilita la entrada de nuevos operadores en donde la competencia con base en mejoras en la calidad del servicio es prácticamente inexistente. Como se ha mencionado anteriormente, el sector transporte en Honduras se caracteriza por el uso de vehículos con edades que en su mayoría sobrepasan la vida útil y las operaciones no se basan en el uso de equipos sofisticados ni de nuevas tecnologías.

CONTRATOS DE EXCLUSIVIDAD EN EL TRANSPORTE DE CARGA

En el transporte de carga en Honduras es frecuente que existan contratos entre las empresas que demandan el servicio y las empresas oferentes del mismo. No se ha determinado hasta que punto estos contratos establecen la exclusividad a favor de la empresa que ofrece el servicio, pero es indudable que el solo hecho de existir un contrato restringe en mayor o menor medida la entrada de otros oferentes. A continuación se plantean algunos ejemplos, muy representativos de todo el sector:

- **Transporte por contenedores.** Este es un servicio de transporte que se define mediante convenios establecidos en actas debidamente firmadas por los usuarios, a través de las compañías navieras (afiliadas a AHCOREMA), y por los transportistas, representados por la Cámara de Transporte de Honduras (CATRACHO). Según información de la empresa naviera Seaboard los precios o tarifas de los servicios de transporte que utilizan son fijados en reuniones entre los gremios de transporte y las principales compañías navieras, que se realizan en la Cámara de Comercio e Industrias de Cortes. El precio actual según esta compañía es de L.16.72 por kilómetro recorrido, mientras que la

compañía Crowley ha negociado un precio de L.16.44 por kilómetro recorrido. Estas empresas argumentan que las negociaciones contribuyen a evitar tomas de carreteras o paros de labores y que además los precios dependen de las variaciones en el precio interno de los combustibles (particularmente del diesel).

- **Transporte de cemento.** Para el traslado de este producto entre el plantel de la cementera y el centro de distribución, los transportistas y las empresas cementeras suscriben los respectivos acuerdos para la prestación del servicio, fijando en los mismos la tarifa negociada. Los transportistas reciben en la actualidad un precio de L. 10.00 por bolsa de 94 libras a una distancia promedio de 120 kms, resultando un precio unitario de US\$ 0.05 por TM/Km, trasladando 500 bolsas por viaje.
- **Transporte de refrescos y cervezas.** La prestación de este tipo de transporte se rige por contratos de servicio suscritos entre las partes, en los cuales se establece un pago por un número de viajes en rutas predefinidas. Si se toma como base un contrato de L. 85,000.00 en el cual se establecen 24 viajes con una distancia promedio de 150 kilómetros, el valor del transporte resulta ser de US\$ 0.06 por TM/Km.
- **Transporte de azúcar y productos afines.** El transporte de este producto se efectúa con vehículos propios de las empresas azucareras y en algunos casos con vehículos contratados. En esta actividad se generan dos tipos de servicios de transporte: el que se genera de las cañeras al ingenio y el del traslado del producto terminado, siendo ambos muy importantes por el volumen de viajes que generan, especialmente en el periodo de zafra. Para efectos de estimación de la tarifa se considera el transporte del producto terminado. Por ejemplo, una empresa azucarera paga por el traslado de 440 quintales, a una distancia de 150 Km de origen a destino, un total de Lps. 4,414.00. Esto representa un valor de US\$ 0.05 por TM/Km.
- **Transporte de Combustible.** Este es un caso donde se combina las regulaciones del Gobierno con las disposiciones de los contratos particulares. La legislación reserva las operaciones de flete a empresarios nacionales, y no permite la libre entrada a la industria. Esta situación “facilita” el establecimiento de contratos entre las compañías importadoras de combustibles y las empresas que transportan el mismo hasta las estaciones distribuidoras. No obstante, el precio es definido por la Comisión Administradora del Petróleo, debido a que el mismo forma parte de la fórmula mediante la cual se regula el precio de los combustibles al consumidor final. El precio actualmente establecido es de Lps 31.52 por Km. por tanque de 8,000 Galones.

B. BARRERAS LEGALES

Como se ha mencionado anteriormente, el Estado a través de la Dirección General de Transporte de SOPTRAVI establece una serie de regulaciones en el sector transporte, las que varían entre un servicio y otro. La Ley de Transporte Terrestre establece que la DGT tendrá, entre otras, las siguientes atribuciones: (i) regular los servicios de transporte de pasajeros y de carga; (ii) otorgar, modificar y renovar los permisos de explotación de servicios de transporte; (iii) proponer al Ministro del Ramo las tarifas y sus modificaciones sobre la explotación del servicio de transporte de pasajeros; (iv) establecer los itinerarios, horarios y condiciones de explotación del servicio; (v) reglamentar y fiscalizar los pesos, dimensiones y capacidad de los vehículos automotores.

Congruente con lo anterior, la Ley establece que para explotar los servicios de transporte, la DGT debe otorgar un “Certificado de Explotación” a los operadores del servicio para el

transporte de personas y un “Permiso de Explotación” para el transporte de carga¹⁹. Estas regulaciones potencialmente restrictivas a la entrada de nuevos operadores, difieren entre lo que dice la Ley y lo que efectivamente se cumple, de manera que:

- Para el transporte de personas, la ley dispone que el Certificado de Explotación sea otorgado mediante concurso, para lo cual la DGT debe establecer mediante estudios las necesidades de transporte en una ruta interurbana o ciudad, y una vez que se fijan las condiciones del servicio requerido (seguro, higiénico, eficiente etc.), se llama a concursar a los interesados. Cumplido lo anterior, el permiso debía de darse al concursante que hubiera presentado la mejor oferta, con una duración de 10 años²⁰.
- Para el transporte de carga, la ley no establece mayores requisitos, salvo que los interesados tengan una escritura que los habilite para dedicarse a esta actividad, ya sea como comerciantes individuales, empresas mercantiles o cooperativas. En la práctica,
- No obstante, las disposiciones anteriores no fueron aplicadas casi desde la entrada en vigencia de la Ley, de manera que en la práctica que no se emiten certificados de explotación y tampoco se implementa el procedimiento descrito para la definición de nuevas rutas y su respectiva explotación. De hecho, todos los servicios públicos de transporte son operados mediante un Permiso de Explotación, con una duración de 5 años y la emisión del mismo no se apega, en la mayoría de casos, a criterios técnicos y transparentes.
- El Permiso de Explotación le permite a una empresa de transporte de carga operar en cualquier lugar del país, mientras que para una empresa de transporte de pasajeros su validez es específica para la ruta asignada, de manera que si quiere operar en otra ruta deberá solicitar otro permiso. Además, en el Permiso se consignan todas las condiciones de operación, incluyendo el número de vehículos requeridos por cada, y cada uno de estos vehículos recibe un “Certificado de Operación” con una duración de 3 años en el cual se detallan las características del mismo e información sobre horarios y tarifas, si se trata de transporte de personas. Esto último plantea una inconsistencia entre el tiempo de duración del Permiso de Duración (5 años) y del Certificado de Operación (3 años)

Además, en el transporte urbano e interurbano de pasajeros las regulaciones no permiten que nuevos operadores puedan entrar o que amplíen libremente su oferta, y que cuando estos logran entrar mediante la respectiva aprobación deberán ajustarse a las disposiciones del ente regulador. Estas barreras institucionales, se relacionan con disposiciones referidas a: la definición de las rutas a ser utilizadas por los operadores; los horarios de salida; la autorización para la introducción de nuevas unidades en cada ruta; e incluso las condiciones en que debe ser ofrecido el servicio para ajustarse a ciertos estándares de calidad. Las regulaciones son menores en la modalidad del servicio de transporte interurbano denominada servicio ejecutivo o de lujo, cuyas rutas además son pocas y están concentradas en los corredores que conectan las principales ciudades del país.

Entre las medidas gubernamentales más recientes en este sector está la aplicación a partir de 2006 de una veda para el ingreso de nuevos operadores, lo cual significa que a partir de ese año no se otorgarían permisos para nuevas rutas, ni incrementos de unidades a los que explotan las rutas preexistentes. Esta medida se justifica principalmente por la saturación de la oferta en el servicio urbano de las principales ciudades del país y en de algunos corredores en el transporte interurbano, debido a la práctica de solicitar permisos para rutas que van desde pequeños centros poblacionales hasta los centros urbanos de mayor

¹⁹ Artículos 17, 26,27, 28 y 31 de la Ley de Transporte Terrestre

²⁰ Artículo 33 del Reglamento General de la Ley de Transporte Terrestre

importancia del país y no en forma escalonada, es decir de pequeños poblados a medianos y de estos a los de mayor tamaño o importancia.

Adicionalmente, existen barreras para el ingreso de nuevos operadores que son impulsadas o apoyadas por operadores ya existentes. Una de las principales manifestaciones de este tipo de barreras para la creación de una nueva ruta o inclusive para un incremento de unidades en una ruta donde están operando dos o más empresas, es la presentación generalmente por escrito ante la DGT de una oposición o protesta contra tal pretensión. Estas oposiciones son muy frecuentes por parte de los transportistas que ya explotan el servicio, y generalmente son apoyadas por las organizaciones a las que ellos pertenecen.

C. BARRERAS TECNICAS

Entre las barreras de carácter técnico que regulan la prestación de los servicios del transporte y que potencialmente pueden afectar el ingreso de nuevas unidades y nuevos operadores, principalmente en el transporte urbano e interurbano, se relacionan con algunos requisitos para el otorgamiento de licencias o permisos de operación, tales como: disposiciones referentes a la edad máxima de los vehículos; medidas para evitar el congestionamiento en las principales ciudades; medidas para reducir la emisión de contaminantes en las ciudades; y las mejoras en la calidad y limpieza de los vehículos. No obstante, la supervisión para garantizar el cumplimiento de estos requerimientos es muy débil, por parte de la DGT y otras dependencias relacionadas.

En lo que respecta al transporte de carga existen algunas restricciones de carácter técnico para la prestación del servicio, como las referidas en el Reglamento Técnico de Transporte Terrestre de Hidrocarburos Líquidos (excepto GLP), aprobado por los ministros de integración económica de Centroamérica, y que se orientan a garantizar la seguridad en el traslado de los mismos. Además, existen regulaciones para el control de pesos y medidas para el transporte por carreteras, pero con escaso nivel de cumplimiento, de manera que algunas empresas navieras se quejan de que los transportistas locales sobrecargan los contenedores, lo cual reduce la seguridad en el transporte de las mercancías, disminuye la vida útil de las carreteras e implica competencia desleal para terceros.

V. REGULACIÓN VERSUS LIBRE COMPETENCIA

Los principales factores que determinan conductas restrictivas a la libre competencia en el transporte terrestre de carga y de pasajeros, se vinculan principalmente con las disposiciones del marco legal vigente, los subsidios al transporte urbano particularmente en la ciudad de Tegucigalpa, las condiciones que se establecen en los contratos para la prestación de servicios de transporte de carga, y el poder que ejercen las organizaciones gremiales en cada subsector.

Estos factores implican una disyuntiva entre dos paradigmas ampliamente discutidos a nivel nacional e internacional: la liberalización de los servicios o la continuación del estatus actual de regulación por parte de Estado. Por lo tanto, la liberalización o libertad de competencia enfrenta como principal contraposición lo que se establece en el marco legal vigente, referido a que “el transporte terrestre remunerado, en vehículos automotores, constituye un servicio público del Estado, que podrá ser prestado directamente por éste o por personas naturales o jurídicas”. Con base en este precepto general se derivan otras disposiciones específicas, tales como las siguientes:

- Se reserva exclusivamente a las personas naturales o jurídicas hondureñas, el derecho de prestar el servicio de transporte interno.
- El Poder Ejecutivo regulará las tarifas del transporte de carga, cuando estime conveniente al interés público.
- La Dirección General de Transporte tendrá, entre otras, la atribución para establecer los itinerarios, horarios y condiciones de explotación del servicio.
- Las personas naturales y jurídicas prestarán el servicio mediante certificado de explotación y permiso de explotación²¹. Estos se otorgarán a los hondureños por nacimiento y personas jurídicas en cuyo capital social la inversión de capital nacional no sea menor al 51%.
- Además, en la regulación del servicio de transporte de combustibles también interviene la Comisión Administradora del Petróleo, la cual establece una tarifa que sea acorde con la fórmula de definición del precio del combustible al consumidor final.

Visto lo anterior, tanto el mantenimiento del marco regulatorio actual como la desregulación o liberalización de las condiciones de entrada y de la prestación de los servicios de transporte de carga y de pasajeros, tienen diversas implicaciones desde el punto de vista económico, social, ambiental etc. Debido a esto es conveniente que ambos paradigmas sean analizados a la luz de sus respectivas ventajas y desventajas con relación a los aspectos antes mencionados, en cada uno de los subsectores y modalidades de transporte de que se trate.

Además, independientemente del modelo de prestación de servicios de transporte que se implemente (libre competencia – regulación), será necesario definir cuáles son las regulaciones que no pueden ser modificables o que incluso deben ser reforzadas, con el fin de garantizar aspectos como: eficiencia en la prestación del servicio; tarifas acordes con la competitividad de las actividades económicas nacionales y con los intereses de los pasajeros; calidad del servicio acorde con los requerimientos específicos del tipo de carga y con el bienestar y seguridad de los usuarios; implicaciones ambientales y de seguridad vial, conservación del patrimonio vial, vialidad en calles y carreteras, etc.

En el caso del transporte de carga, donde ya se mencionó que las regulaciones son menores excepto cuando se trata del traslado de sustancias peligrosas o estratégicas como los combustibles, los temas que se tendrían que analizar frente a una posible liberalización están relacionados, al menos, con lo siguiente: i) la derogación de la disposición que lo clasifica como servicio público y, por lo tanto, sujeto a que su prestación sea otorgada como una especie de concesión, mediante permisos y certificados emitidos por la entidad reguladora del Estado; ii) la disposición que limita la prestación de este servicio a hondureños por nacimiento o a personas naturales y jurídicas cuyo capital social no sea inferior al 51% del total, lo que además implica considerar la armonización de dicha disposición con los demás países de la región en los cuales también se aplica; y, en lo referente al transporte de combustibles, la liberación de las tarifas como parte de la política pública de regulación del mercado de combustibles.

En lo referente al transporte interurbano, las regulaciones son diferenciadas, dependiendo de las rutas y de cada tipo de servicio. En todo caso, entre las disposiciones que son competencia de la entidad reguladora y que por lo tanto estarían sujetas al análisis

²¹ El certificado de explotación se otorga para prestar servicios de transporte de personas y de personas y carga; mientras que el permiso de explotación se otorga para: servicios de carga en general, transporte privado de personas, y el servicio donde no hayan rutas establecidas.

correspondientes, están las siguientes: la fijación de tarifas, excepto para el servicio ejecutivo/de lujo, la autorización de rutas en base a un estudio de la entidad o a una solicitud de los interesados; la definición de horarios distintos de salida (a veces con pocos minutos de diferencia) en una misma ruta, lo cual implica que un operador no tiene competencia de otro en el mismo horario; y, el actual esquema de emisión de permisos y certificados de explotación. Por otro lado, el análisis debe diferenciar entre las rutas que cuentan con más de un operador y aquellas rutas que cuentan con un solo operador, que son la gran mayoría, ya que en este segundo caso los usuarios se verían expuestos a determinados abusos del operador que se vería beneficiado del poder de mercado que le otorga el monopolio natural existente en este tipo de rutas.

El transporte urbano parece ser un caso más complejo, debido a sus propias características y a los intereses de diverso tipo que en el mismo se presentan. Por ejemplo, la liberalización de rutas (buses o taxis colectivos) podría implicar una saturación de aquellas que tienen mayor demanda, que son más cortas, tienen mejor vialidad, o son más seguras; mientras que en las rutas con menor demanda, más largas y con mayores problemas de vialidad y seguridad la oferta se podría reducir al mínimo y los horarios podrían definirse en función del interés del operador únicamente. Incluso algunas rutas podrían quedar descubiertas, tales como aquellas en donde existe mucha inseguridad, o recortar los horarios afectando con ello a los estudiantes de secundaria y universidad matriculados en jornadas nocturnas. Otro factor que no es congruente con la liberalización de tarifas es el relacionado con los subsidios, que se otorgan al transporte por buses y taxis colectivos. Una implicación inmediata que se debe considerar es que la liberalización podría traer cambios considerables de tarifas, debido a que se alteraría el equilibrio de oferta y demanda en cada ruta y los subsidios podrían ser asumidos por los usuarios.

VI. PRINCIPALES HALLAZGOS

1. El transporte terrestre en Honduras, presenta características similares a las que existen en el resto de los países de la región centroamericana, entre las que destacan las siguientes:
 - a) el acceso al mercado interno de transporte está limitado a los nacionales;
 - b) existen regulaciones y controles por parte de instituciones del Estado, pero las mismas afectan en mayor medida el transporte de personas;
 - b) la organización del sector es deficiente, lo cual se traduce en métodos de explotación inapropiados e ineficientes, que generan costos de operación considerablemente altos para los usuarios y no necesariamente rentables para el transportista.
2. Las condiciones para la sustitución de la demanda de las modalidades de transporte urbano de pasajeros, tales como autobús, microbús o taxi colectivo, parecen ser nulas o muy escasas entre sí o con respecto a otras modalidades de servicio, debido a que cada ruta de las diferentes modalidades está diferenciada geográficamente, lo que le otorga cierta “demanda natural” definida por la localización de los usuarios. Una de las escasas posibilidades de sustitución podría ser el denominado “taxi de barrido”, que puede ofrecer el traslado de usuarios desde y hacia cualquier punto dentro de una ciudad; no obstante, este es un servicio con grandes diferencias de precio, y además su servicio es individualizado a diferencia de las otras modalidades que prestan un servicio colectivo.
3. En lo referente al transporte interurbano, la sustitución de la demanda también está limitada por la definición de rutas con una localización geográfica bien definida. Además, en este subsector generalmente existe una misma tarifa para servicios que son homogéneos y una diferenciación de horarios de salida, que reducen cualquier nivel de

competencia a factores de poco peso en la demanda, como ser la costumbre, la cercanía relativa de la terminal, etc. Las posibilidades de sustitución de demanda dentro de una misma ruta, puede darse entre los servicios denominados: regular, directo y de lujo; los que presentan diferencias en aspectos como: tarifas, comodidad, rapidez, seguridad.

4. Así mismo, en el transporte de carga especializada como el transporte de combustibles, o el transporte en contenedores especiales, no se encuentran sustitutos directos de la demanda. En el caso del transporte de carga general pudieran existir condiciones hipotéticas como la utilización del transporte ferroviario, pero en la actualidad este servicio está muy limitado a ciertas zonas del Valle de Sula y del litoral atlántico.
5. Por el lado de la oferta, la sustitución de servicios de transporte terrestre, de carga y de pasajeros a nivel interurbano, tampoco presenta mayores posibilidades, a excepción de algunos posibles escenarios, como la adquisición de equipo de transporte propio de grandes empresas, como importadoras de combustibles y compañías navieras. En este escenario se deben considerar las restricciones legales relacionadas con la nacionalidad de los operadores y la procedencia del capital invertido en las empresas de transporte, así como el costo/beneficio de integrar al negocio principal las actividades de transporte. También es poco probable la realización de grandes inversiones que serían necesarias para desarrollar otras modalidades de transporte de pasajeros y de carga, tales como el mismo ferrocarril, metros u otras.
6. El análisis de poder de mercado en los diferentes servicios de transporte de carga y de pasajeros, refleja resultados mixtos, de manera que en algunos existen indicios de concentración moderada, mientras que en otros prevalece una elevada atomización; por lo que desde el punto de vista del mercado propiamente dicho las condiciones existentes favorecen la libre competencia. Asimismo, las barreras económicas para la entrada de nuevos operadores son poco significativas, debido a que los requerimientos de inversión son bajos, con excepción de transportes especializados, y a que la innovación tecnológica es escasa en todas las modalidades del transporte terrestre en Honduras.
7. Por otra parte, la acción reguladora del Estado, principalmente en el transporte urbano e interurbano de pasajeros, constituyen potenciales barreras institucionales para el desarrollo de la libre competencia en el sector. Entre estas regulaciones destacan: la definición de las rutas a ser utilizadas por los operadores; fijación de horarios de salida; autorización para la introducción de nuevas unidades en cada ruta; las exigencias de ciertos estándares de calidad para la prestación del servicio.
8. En el caso del transporte de carga en Honduras, donde las regulaciones estatales son mínimas, la entrada de nuevos oferentes se ve limitada por la existencia de contratos que otorgan cierto grado de exclusividad a determinadas empresas de transporte, mediante procesos de negociación entre gremios de oferentes y usuarios. No se ha determinado hasta que punto estos contratos establecen la exclusividad a favor de la empresa que ofrece el servicio, pero es indudable que el solo hecho de existir un contrato restringe en mayor o menor medida.
9. La existencia de barreras institucionales, derivadas de las regulaciones más o menos excesivas, sumada a los acuerdos negociados por las organizaciones gremiales con los el estado y usuarios privados, plantean una disyuntiva entre dos paradigmas ampliamente discutidos a nivel nacional e internacional: la liberalización de los servicios o la continuación del estatus actual de regulación por parte de Estado. El tratamiento y solución de dicha disyuntiva debe considerar diversas implicaciones desde el punto de vista económico, social, ambiental etc.

VII. RECOMENDACIONES

1. Revisar el marco legal del sector, con el fin de adecuarlo a las condiciones actuales, principalmente a las relacionadas con la libre competencia y los beneficios que la misma implica para los usuarios de los servicios; la eficiencia en el transporte terrestre de carga, de manera que este contribuya a mejorar la competitividad de la actividad comercial en Honduras; el ordenamiento de los diversos prestadores de servicios de transporte terrestre, y que este sea congruente con objetivos de seguridad, vialidad, protección ambiental, entre otros. En general, el marco legal del sector debería incorporar todas las resoluciones adoptadas por el Consejo de Ministros de Transporte y el Consejo de Ministros de Integración, de Centroamérica.
2. Fortalecer el marco institucional del sector, con el propósito de garantizar el fiel cumplimiento de las disposiciones contenidas en el marco legal, tanto del actual como del nuevo que se derive de la implementación de la recomendación anterior. Con esta finalidad, sería necesario fortalecer la Dirección General de Transporte, proporcionarle autonomía a la misma con respecto a disposiciones o presiones ajenas a su misión institucional, que limiten el cumplimiento de sus funciones. Además, sería necesario hacer efectiva una mejor coordinación con las demás instituciones que tienen funciones vinculadas con el desarrollo eficiente, competitivo, seguro y sostenible del transporte terrestre, de carga y de pasajeros.
3. Fomentar, desde el nivel central y municipal, el desarrollo de modalidades de transporte urbano que cumplan con objetivos de eficiencia, adecuación y mayor calidad, para beneficio de los usuarios, de la vialidad en los centros urbanos y del medio ambiente y la salud. En este sentido, tanto el marco legal como el institucional deberían proporcionar facilidades para el desarrollo de proyectos para el transporte masivo de pasajeros, mediante esquemas de inversión privada o público-privada, considerando aquellos que han sido probados en otros países desde el punto de vista de los objetivos antes mencionados.
4. Entre los proyectos que puedan tener mayor viabilidad, se puede considerar el sistema de Metrobus, que implique elementos como: operación regulada, carriles reservados para su movilización, vehículos de mayor capacidad, entre otros. Este proyecto puede sustituir una cantidad importante de vehículos obsoletos y altamente contaminantes, por un número menor de unidades, que reduzcan la emisión de carbono y que dichas reducciones puedan ser adquiridas por fondos especiales a través de entidades como el Banco Mundial u otras, que puedan proporcionar cierto nivel de autofinanciamiento.
5. Realizar un análisis a profundidad de la desregulación y la liberalización controlada de los servicios de transporte terrestre, particularmente de pasajeros a nivel urbano e interurbano. Este análisis puede ser coordinado por la Comisión para la Defensa y Protección de la Competencia, para lo cual se proponen los siguientes pasos:
 - a. Presentar, discutir y consensuar la propuesta con la DGT y las demás entidades centralizadas y descentralizadas mencionadas en este estudio, que tienen funciones vinculadas con los servicios de transporte.
 - b. Establecer y llevar a cabo un cronograma de trabajo, procurando que las actividades consideradas en el mismo sean sumamente incluyentes, tanto a nivel del sector público, como de los operadores de los servicios, los usuarios de los mismos y otras organizaciones representativas. En el caso del transporte urbano, las municipalidades deberían desempeñar un papel protagónico. Además, el cronograma debe ajustarse a la disponibilidad de tiempo de la mayoría de participantes, a fin de garantizar un alto porcentaje de participación.

- c. Establecer mesas de trabajo diferenciadas para cada tipo de servicio, con el propósito de lograr una mejor focalización en los objetivos, propuestas y acciones específicas del subsector en cuestión. No obstante, se deben considerar las interrelaciones que existen entre un tipo de servicio y otro, a fin de que las propuestas puedan integrar los diferentes intereses. Por ejemplo, el servicio urbano por autobús debe considerar los intereses de los operadores y usuarios de microbuses, taxis de punto, taxis de barrido y servicios contratados, entre otros.
- d. Asignar a un responsable técnico y otro institucional por cada mesa de trabajo, con el fin de asegurar la moderación, relatoría y edición de las propuestas.
- e. Establecer un grupo técnico multidisciplinario, que tenga como principal función la coordinación de las diferentes mesas de trabajo, así como la integración de las propuestas. Este equipo debería contar con la asesoría de expertos internacionales.
- f. Establecer un Comité Interinstitucional con funcionarios y técnicos de alto nivel y representantes de los transportistas y los usuarios. Este comité tendría como principal función apoyar el funcionamiento de las mesas, solventar problemas, y discutir y aprobar los informes de avances y el informe final integrado.
- g. Definir, en el marco del Comité Interinstitucional, los instrumentos que sean necesarios para implementar las propuestas contenidas en el informe final. Estos instrumentos pueden consistir en reformas legales, nueva legislación, resoluciones, acuerdos, perfiles de proyectos, entre otros.
- h. Delegar, de manera formal las diferentes acciones para la implementación de los instrumentos que sean definidos, en relación con las atribuciones y competencias respectivas, sean estas a nivel de la entidad reguladora, Secretarías de Estado, municipalidades, organizaciones del sector, entre otras.
- i. Definir un plan de monitoreo y evaluación, de las propuestas y compromisos, mediante indicadores de verificación previamente acordados. Este plan debe ser implementado en la CDPC.

BIBLIOGRAFIA

1. Acuerdo Centroamericano 02-2007 Transporte Centroamérica y Panamá
2. Acuerdo Centroamericano sobre Circulación por Carretera
3. Acuerdo Regional para la Importación Temporal de Vehículos por Carretera
4. Banco Central de Honduras, Censo de Establecimientos Económicos, 2001
5. Banco Central de Honduras, Subgerencia de Estudios Económicos.
6. Cámara de Transporte de Carga de Honduras (CATRACHOS)
7. CIPRES/FIDE, Análisis y Propuestas del Sistema Logístico Interoceánico de Honduras, julio 2007
8. Comisión Administradora del Petróleo (CAP)
9. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 1980.
10. Crowley Honduras, Información solicitada por la CDPC.
11. Departamento de Planificación Vial/UPEG, Secretaria de Obras Públicas, Transporte y Vivienda
12. Departamento de Planificación Vial/UPEG, Secretaria de Obras Públicas, Transporte y Vivienda
13. Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI).
14. Dirección General de Transporte/SOPTRAVI: Censo Nacional de Transporte 2005
15. Dirección general de transporte/SOPTRAVI; Manual de requisitos y Procedimientos, 2008
16. Estudio Bases para la modernización del transporte urbano, 2005.
17. Ley de Transporte Terrestre, Decreto 319-76
18. Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia
19. Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana
20. Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana
21. Reglamento General a la Ley de Transporte Terrestre, Acuerdo 200-86
22. Reglamento para el Transporte por Carretera de Sustancias, Mercancías y Desechos Peligrosos en la República de Honduras
23. Reglamento para el Transporte Terrestre de Gas Licuado de Petróleo (GLP) a Granel
24. Reglamento Técnico de Transporte Terrestre de Hidrocarburos Líquidos (excepto GLP)
25. Resolución 65-2001 aprobada por el Consejo de Ministros Responsables de la Integración Económica y Desarrollo Regional
26. Resoluciones de Consejo de Ministros de Transporte de Centroamérica (COMITRAN), 1997
27. Seaboard Honduras, Información solicitada por la CDPC.
28. Secretaria de Obras Públicas, Transporte y Vivienda, Plan Estratégico de Transporte
29. SIECA, Estudio Centroamericano de Transporte (ECAT), 2001.
30. SIECA: Estudio para el fortalecimiento regional del marco legal, regulatorio e institucional para concesiones viales en los países del Plan Puebla Panamá, 2007
31. SOPTRAVI/NOCSA, Censo Nacional del Transporte 2005
32. SOPTRAVI-LAVALIN, Plan Estratégico de Transporte
33. Superintendencia de Competencia, de El Salvador, Definición del Mercado Releva