239779

HE151
.Q55
1982-89
V.2

FONDO
UNIVERSITARIO

14-III-06
Mario

COSTOS Y PRECIOS: DETERMINACION

Este capítulo tiene por objetivo la exposición y comentarios relacionados con las formas en las que técnicamente se puede llegar a la determinación de precios para los servicios de transporte, así como proporcionar un tratamiento taxonómico para los renglones de costos en las actividades de transporte.

A. Estrategias para la Determinación de Precios.

Según se comentó anteriormente (ver Parte I), los servicios de transporte constituyen un tipo especial de mercancía, dado que participan de algunas de las características de los bienes públicos, tal como el problema de las horas punta, indivisibilidades y rigideces en la oferta, etc.

Existe una serie de estrategias básicas, así como de combinaciones de las mismas, para la determinación de los precios en los servicios de transporte. Podemos, sin embargo, referirnos a dos criterios fundamentales, a saber; la determinación de los precios por el criterio de costo marginal, ya sea de corto o de largo plazo, y el criterio de usuarios opcionales.

En tanto que el criterio del costo marginal en sí resulta ser conceptualmente sencillo y ampliamente conocido, el de usuarios opcionales no lo es tanto; en términos generales, consiste en la determinación de la probabilidad de emplear un medio de transporte por un cierto estrato de usuarios potenciales, quienes estarían dispuestos a pagar un precio, no tanto por el empleo del medio de transporte sino por tener derecho a la opción de utilizar dicho medio. De esta idea se deriva el nombre de la estrategia, cuya implementación consiste en diseñar una determinada capacidad de utilización del medio de transporte, ya sea por encima de la capacidad normal en caso de que la autoridad planeadora esté dispuesta a incurrir en costos de congestión 1/ o bien por encima de la capacidad determinada por el volumen de usuarios que se experimenta en los períodos punta 2/ en caso de no resultar deseable incurrir en costos de congestión. En cualquiera de estos dos casos se trata de tomar en consideración el volumen potencial que estarían dispuestos a utilizar los usuarios opcionales; el precio del servicio, en ambos casos, estaría determinado de acuerdo con el volumen total, es decir, aquél compuesto por los usuarios normales y los opcionales.

1/ En este caso nos referimos a la congestión que se experimenta en el empleo del medio de transporte bajo análisis y no a la congestión del sistema general.

2/ En el caso del transporte urbano, las horas de entrada y salida de las labores diarias; en el caso del transporte foráneo, en períodos de vacaciones generales (por ejemplo).

La estrategia de usuarios opcionales se utiliza poco debido tanto a las dificultades que plantea el cálculo del volumen a utilizar por parte de los usuarios opcionales, como a los problemas que surgen en la determinación de los costos, especialmente el costo de oportunidad que resulta de contar con capacidad de servicio no utilizada regularmente.

Existen otros tipos de consideraciones en el diseño de una estrategia para la determinación de precios. Un ejemplo sería el siguiente: Si existe preocupación relacionada con la salud financiera de la empresa que presta los servicios de transporte, y si también existen consideraciones de eficiencia en las operaciones, bajo estas condiciones es posible proponer la adopción de márgenes de utilidad determinados por encima del precio fijado según el criterio del costo marginal. De esta manera el precio estaría determinado según la relación:

$$P = CMgLP + M$$

donde:

P : Precio unitario de los servicios de transporte.

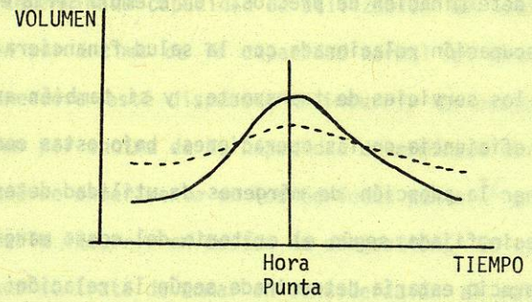
CMgLP : Costo Marginal de Largo Plazo.

M : Margen de utilidad.

Otro factor a tomar en consideración para determinar los precios de los servicios de transporte es el problema de las fluctuaciones en

la demanda a través del tiempo. Cuando esto ocurre es conveniente pensar en la aplicación del criterio de diferenciación de precios 3/ con el propósito de reducir los costos sociales resultantes de la congestión en el empleo del medio de transporte y tratar de optimizar el empleo de la capacidad instalada.

Así por ejemplo en la Gráfica No. 1, si la línea continua representa el flujo de empleo del medio de transporte en condiciones de



Gráfica No. 1

determinación del precio según el costo marginal, es posible diseñar un esquema de precios tal que se discrimine entre el período "punta" y el período normal, cobrando un precio superior en el período "punta" con el propósito de descongestionar el uso del medio de transporte y lograr una distribución de flujo más uniforme, tal como lo muestra la

3/ Esto supone, obviamente, que la empresa opera en condiciones de monopolio discriminante.

línea punteada en la misma Gráfica No. 1; esto supone, claro está, que la empresa que proporciona el servicio tiene la posibilidad de observar un comportamiento de mercado del tipo de monopolio discriminador; 4/ es decir, se supone que son distinguibles los usuarios del período punta y los del período normal. De hecho esta estrategia se practica en el transporte interurbano de pasajeros, ya sea aéreo, ferroviario o por carretera, puesto que se otorgan descuentos sobre el precio regular en períodos de baja demanda, tanto para tratar de reasignar a los usuarios según período, como para aumentar el número total de usuarios.

En una situación distinta a la de monopolio, es decir, en la que exista cierto grado de competitividad y cuando la empresa sujeto de análisis es de propiedad particular, una estrategia para determinación de precio consiste en la adopción del criterio de maximización de utilidades sin recurrir a la discriminación de precios. Obviamente la adopción de este criterio resulta más conveniente cuando el servicio prestado es más o menos homogéneo.

Una estrategia alternativa para la determinación de las tarifas es la denominada "criterio del valor del servicio". Esta es en realidad casi análoga a la determinación de precios en una situación monopolística con discriminación y con restricciones por parte de la autori

4/ Para este concepto consúltese cualquier libro de texto en Microeconomía, p. ej. R. Henderson y H. Quandt: Teoría Microeconómica. - F.C.E. México. 1978.

dad pública. El empleo del criterio de valor del servicio puede conducir a la realización conjunta de objetivos económicos y sociales; es decir, se posibilita tomar en cuenta, simultáneamente, las consideraciones de eficiencia y de bienestar social: De acuerdo con esta estrategia, es posible optimizar aplicando la regla de cobrar un precio o tarifa superior al costo marginal a aquellos usuarios que cuenten con una mayor capacidad de pago y un precio inferior 5/ a los usuarios con menor capacidad de pago. Bajo estas circunstancias es posible satisfacer en forma simultánea el objetivo de eficiencia económica, así como el criterio social o político. Por supuesto que el problema operativo de diferenciar entre usuarios y establecer restricciones al uso del medio de transporte puede resultar demasiado difícil o demasiado costoso de resolver.6/

Es conveniente enfatizar que las dos estrategias que se emplean con mayor frecuencia (o, al menos, las que recomiendan con mayor frecuencia los economistas) han sido las de costo marginal de largo plazo y costo marginal de corto plazo. La decisión sobre el empleo de alguna de ellas depende de consideraciones prácticas de cada caso en particular. El criterio de costo marginal de corto plazo es más recomendable cuando existen las siguientes condiciones:

a) Ajuste flexible de los precios (tarifas) a cambios en los costos de operación.

b) La competencia en el mercado del servicio tiende a pura (no existe competencia oligopólica ni monopolio).

c) Los administradores poseen la capacidad de predecir con precisión aceptable los cambios en los costos y precios.

En caso de que exista una situación de mercado competitiva, de tal manera que sea recomendable la igualación de la tarifa con el costo marginal de corto plazo, estas condiciones conllevan implicaciones positivas sobre la asignación de recursos; además, el criterio se constituye en un buen indicador para la toma de decisiones en inversiones para la expansión de la capacidad de servicio en el sector.

Por el contrario, el argumento en favor del empleo del criterio de costo marginal de largo plazo toma en cuenta las siguientes consideraciones: En primer lugar, los esquemas de tarifas carecen de la flexibilidad necesaria para responder con prontitud a los cambios en los costos de tal manera que se posibilite seguir la regla de igualar el precio

---

5/ Se trata en este caso de un precio subsidiado, donde el monto del subsidio sería $S = CMg - P_b$, en términos unitarios. El precio al grupo con mayor capacidad de pago sería $P_a = CMg + S$.

6/ Entonces el monto del subsidio podría ser $S = (Mg - (P_b + CD)$ donde CD representa el costo unitario del trabajo administrativo de discriminar entre usuarios. P_a seguiría siendo igual a $CMg + S$. Esto supone que CD es pagado enteramente por los usuarios de menores ingresos.

al costo marginal de corto plazo. En otras palabras, en los servicios de transporte, al igual que en muchos otros mercados, los ajustes de precios son lentos; por lo general se requiere autorización gubernamental para realizar ajustes en las tarifas, y los procedimientos burocráticos consumen tiempo.

Una segunda consideración es que existen ciertas razones para dudar de que los usuarios de servicios de transporte posean en realidad la precisión suficiente para predecir cambios en las tarifas bajo un régimen de costo marginal de corto plazo. De esta manera, es posible que las decisiones de localización residencial y de inversión pueden resultar erróneas a largo plazo: Las decisiones de localización se derivan de una serie de datos tales como el precio de los servicios de transporte; por ejemplo, la unidad familiar puede tomar la decisión de establecer su residencia lejos del lugar de trabajo del jefe [7/] de la familia si predice que el precio del transporte permanecerá estable. De no ser así, a largo plazo el costo de transporte puede resultar superior al ahorro resultante de comprar un terreno más barato en la periferia del área urbana.[8/]

7/ Siendo este el principal factor de localización residencial. Otros factores, tales como disponibilidad de escuelas y áreas comerciales, se distribuyen con mayor uniformidad en el área urbana.

8/ Evidentemente suponiendo que los lugares de trabajo se concentran en el centro del área urbana.

Por lo menos desde un punto de vista teórico, la única alternativa que pudiera resultar preferible a la aplicación de los criterios anteriormente mencionados sería la estrategia de determinación del precio óptimo del segundo mejor, que en este contexto consistiría en la aplicación de un sistema de precios que maximizara el bienestar total de la sociedad tomando en consideración la existencia de diferencias sistemáticas entre costos marginales y precios en el resto de la economía, incluyendo las diferencias inducidas por imperfecciones de mercado, por la aplicación de impuestos directos, subsidios, etc. El espíritu de este tipo de criterio es implementar un sistema de precios que compense los efectos de otras distorsiones para incrementar el nivel de bienestar general de la sociedad.

En favor del criterio de segundo mejor ("Second Best") puede plantearse la consideración de que el criterio de determinación de precios según el costo marginal deriva su propiedad de eficiencia en base a la premisa de que tal regla se observa en todos los sectores de la economía; es decir, suponiendo que en el resto de la economía los precios se determinan de acuerdo al costo marginal, lo mismo debe ocurrir en el caso de los servicios de transporte. Evidentemente la premisa resulta ser poco realista al confrontarse con la naturaleza de los mercados en cualquier economía. En este caso la cuestión empírica importante es si la información estadística que se requiere para aplicar el criterio del segundo mejor puede obtenerse a un costo razonable [9/] y también

9/ Lo cual incluye tiempo tanto como empleo de recursos humanos y físicos.

si la magnitud de las imperfecciones en el resto de la economía es en realidad tan alta como para invalidar el criterio de costo marginal.

Un comentario final: Puede considerarse que para decidir sobre la selección de una estrategia de precios debe tomarse siempre en cuenta tanto las preferencias subjetivas de los usuarios y los objetivos de los empresarios (cuando las empresas de servicio sean privadas) como los objetivos de la política pública, es decir, objetivos generales sociales y de desarrollo económico, Por ejemplo, se puede tomar la decisión de determinar las tarifas del transporte de carga a un nivel inferior al costo marginal, con el propósito de subsidiar las actividades productivas usuarias de los servicios del transporte, sobre todo aquellas que inciden más favorablemente sobre el bienestar social (tal sería el caso de actividades que operan con altas proporciones de trabajo sobre capital y que, por lo tanto, son generadoras de empleos) y financiar estos subsidios mediante impuestos sobre el consumo de bienes y servicios de lujo y/o importados. De cualquier manera, es imprescindible que estas empresas cuenten con ingresos suficientes para cubrir sus costos, pues de otro modo lo más probable que ocurra es que se descapitalicen.

B. Criterios para Evaluar Estrategias de Precios.

La discusión que sigue está basada en el trabajo de Adler,[10/] y está encaminada a exponer una serie de consideraciones sobre el análisis de los efectos que resultan de la selección de estrategias alternativas para la determinación de los precios en el sector de los transportes. Los comentarios se organizan de acuerdo a los diferentes tipos de efectos, es decir:

a) Efectos distributivos,

b) Consecuencias sobre la localización,

c) Inflación, Cambio Tecnológico y Política Monetaria,

d) Consideraciones Prácticas,

e) Evaluación.

Adentrándonos en el tema de la evaluación de estrategias para la determinación de tarifas, podemos considerar que la selección de una determinada estrategia de tarifas no puede dejar de constituir una cuestión de política pública, dado que los servicios de transporte comparten una serie de características de bien público;[11/] lo menos que se puede afirmar es que lo que ocurre con los transportes afecta de manera

10/ Véase H. A. Adler: "Evaluación Económica de Proyectos de Transporte.", en A. Fromm (ed): La Inversión en el Transporte y el Desarrollo Económico. Troquel. Buenos Aires, 1974.