

# La concentración en el sector transporte comercial por carretera

Marco Antonio Pérez  
Aguiles Montoya

## INTRODUCCION

Nuestro objeto de estudio es el transporte comercial por carretera, ya sea de pasajeros o de carga.

Este tipo de transporte puede subdividirse en 4 tipos:

a) Transporte urbano y sub-urbano, b) Transporte interurbano, c) Transporte interdepartamental y d) Transporte internacional. (Ver anexo A).

La información que se presentará es de los Censos Económicos 1979, tomo IV y sus datos corresponden al año de 1978. Para este año, la red vial nacional era de 12,053 kms., distribuida de la siguiente manera; carreteras pavimentadas: 1,518 kms., carreteras revestidas: 2,835.6 kms., no revestidas 4,397.1 kms. y transitables sólo en verano: 3,302 kms., presentando una densidad kilómetro por cada 100 km<sup>2</sup> de 57.3 lo cual no es más que la relación entre el número total de kms. de carretera entre la extensión territorial por 100).<sup>1/</sup>

A diferencia de otras informaciones censales, para el sector transporte comercial por carretera no existen datos referentes al valor agregado. Por lo tanto, se ha calculado restándole a los ingresos brutos de operación los gastos de operación.

Tampoco se encuentran datos referentes a la depreciación de los activos fijos, lo cual representa un obstáculo para el cálculo del excedente neto, en tanto que éste es el resultado de restarle al valor agregado la suma de remuneraciones pagadas y depreciación.

De modo que para calcular la depreciación hemos procedido a suponer una tasa del 15%<sup>2/</sup> la cual se le ha aplicado a los Activos Fijos al final del año. Obviamente tal procedimiento conduce a sobrestimar la depreciación y subestimar el excedente.

En este trabajo, como en otros realizados por el personal del Departamento de Economía, se busca establecer cuáles eran las condiciones de la actividad económica de pre-guerra y detectar el nivel de concentración de la propiedad de los medios de producción y consecuentemente de los ingresos. Colateralmente se establece otro tipo de información que nos permite completar parte de las causas del actual conflicto.

Conocer en forma cuantitativa las condiciones económicas de nuestro país es un paso necesario y fundamental para comprender las raíces del conflicto, así como para plantear posibles soluciones al mismo.

Esperamos que este trabajo, como otros realizados, cumplan los objetivos antes señalados.

## 1. VISION GLOBAL DEL SECTOR

El transporte comercial por carretera reviste una especial importancia dentro de la vida económica del país, ya sea en el ámbito de la producción en sentido estricto, como en el de la circulación lo cual, le asigna un carácter estratégico dentro del campo político. Precisamente debido a ello es que, en estos tiempos de guerra, ha sido blanco del sabotaje. Por otra parte, su importancia se confirma al observar cómo, ante los problemas que ha experimentado el transporte tradicional, han surgido otras formas de transporte, tales como los microbuses y los pick up y es que la vida económica del país se paralizaría si se paraliza el transporte.

A pesar de lo antes expuesto, en términos cuantitativos, el sector en sí, es uno de los más pequeños (ver anexo B). Cuenta únicamente con 304 empresas, de las cuales 274 se dedican al transporte de pasajeros y 30 al transporte de carga, (ver cuadro No. 1). El personal ocupado es de 3,773 y el remunerado de 3,461, presentando una relación personal remunerado ÷ personal ocupado de 0.917 ó 91.7%. Las remuneraciones pagadas ascienden a los 15.4 millones de colones, sus activos fijos son de 48.5 millones y presentan un valor agregado de 43.5 millones, un excedente bruto de 28.1 millones y un excedente neto de 20.8 millones de colones.

**Cuadro No. 1**  
**Datos generales del sector transporte comercial por carretera.**

	<b>Absolutos</b>	<b>Promedio por empresa</b>
Número de empresas.....	304	—
Personal ocupado.....	3,773	12.41
Personal remunerado.....	3,461	11.38
Remuneraciones pagadas*.....	15,418	50.717
Formación bruta de capital fijo*.....	6,671	21.944
Activos fijos*.....	48,565	159.753
Ingresos brutos de operación*.....	67,421	221.779
Gastos de operación*.....	23,825	78.371
Valor agregado*.....	43,596	143.407
Depreciación estimada*.....	7,285	23.964
Excedente bruto*a/.....	28,178	92.690
Excedente Neto* b/.....	20,893	68.726

Fuente: Ministerio de Economía. DIGESTYC, Censos Económicos 1979. Tomo IV.

\* Cifras en miles de colones.

a/ Excedente bruto = Valor agregado remuneraciones pagadas

b/ Excedente neto = Excedente bruto depreciación.

En promedio, cada empresa emplea a 12.41 personas, posee activos fijos de 159,753 colones y le corresponde 92,600 colones en concepto de excedente bruto y 68,728 colones de excedente neto.

La ocupación que reporta el sector por cada millón de inversión en activos fijos y gastos de operación es de 52.1 personas.

La productividad de cada persona remunerada es de ₡ 12,596 (relación entre valor agregado y número de personas remuneradas) y la productividad de cada colón invertido en remuneraciones es de 2.83 (Relación entre valor agregado y total de remuneraciones pagadas).

El total de equipo móvil presentaba el sector para el año de 1978 (31 de agosto) era de 1,531, de éste 1,217 correspondían al transporte de pasajeros y 314 al transporte de carga.

Según la organización jurídica de las empresas encontramos que del total de 304 empresas, 275 son empresas unipersonales, 9 sociedades colectivas, 1 sociedad de responsabilidad limitada, 4 sociedades anónimas, 7 sociedades anónimas de capital variable, 6 cooperativas y 2 con otra organización.

Para una mejor observación de lo anterior, desglosaremos los datos anteriores.

**Cuadro No. 2**  
**Empresas según organización jurídica**

	Transporte de pasajeros	Transporte de carga
Empresa unipersonal	256	19
Sociedad colectiva	6	3
Sociedad de responsabilidad limitada	1	—
Sociedad anónima	3	1
Sociedad anónima de capital variable	1	6
Cooperativa	6	—
Otra Organización	1	1
T O T A L	274	30

Fuente: Op. Cit.

Todas las formas jurídicas anteriores es posible re-agruparlas en 3: a) Unipersonales b) Sociedades y c) Cooperativas, y establecer cuál es la importancia relativa de cada una de ellas.

Contrario a lo que pudiera pensarse, el transporte de pasajeros por carretera no es controlado por las cooperativas. A nivel nacional únicamente controlan el 16.0% del Excedente Bruto, siendo la mayor proporción de éste para los empresarios individuales y en segundo lugar, para las sociedades de capital.

En el departamento de San Salvador, al cual corresponde el 42.67% del excedente bruto nacional, el mayor porcentaje de excedente bruto corresponde a las sociedades de capital con un 56.2% del 42.67% y un 23.2% para las cooperativas, pasando al último lugar los empresarios individuales.

Similar fenómeno ocurre con el personal remunerado y el valor agregado (ver cuadros No. 3 y No. 4).

**Cuadro No. 3**  
**Empresas según organización Jurídica Transporte de Pasajeros**

	No. de Empresa	%	Personal Remuner.	%	Valor agregado*	%	E.B.*	%
Unipersonales	256	93.43	1,366	49.74	14,678	45.74	9,640	46.88
Sociedades	12	4.37	809	29.46	11,304	35.22	7,627	37.1
Cooperativas	6	2.18	571	20.79	6,106	19.02	3,293	16.0
<b>TOTAL</b>	<b>274</b>	<b>100.0</b>	<b>2,746</b>	<b>100.0</b>	<b>32,088</b>	<b>100.0</b>	<b>20,560</b>	<b>100.0</b>

Fuente: Op. Cit. DIGESTYC

\* en miles de colones

**Cuadro No. 4**  
**Empresas según organización jurídica. Transporte de pasajeros**  
**(sólo departamento de San Salvador)**

	No. de Empresas	%	Personal remuner.	%	Valor agregado*	%	Excedente bruto*	%
Unipersonales	32	80.0	232	18.5	2826	19.3	1804	20.5
Sociedades	4	10.0	589	46.9	7649	52.3	4931	56.2
Cooperativas	4	10.0	433	34.5	4145	28.3	2040	23.2
<b>TOTAL</b>	<b>40</b>	<b>100.0</b>	<b>1254</b>	<b>100.0</b>	<b>14620</b>	<b>100.0</b>	<b>8775</b>	<b>100.0</b>

Fuente: Op. Cit. DIGESTYC.

\* en miles de colones

Se podría concluir de lo anterior que, el transporte urbano está controlado por sociedades tanto de capital como de personas con preponderancia de las sociedades de capital y que, por el contrario, el transporte no urbano radica en empresarios individuales fundamentalmente.

## II. NIVEL DE CONCENTRACION EN EL SECTOR TRANSPORTE COMERCIAL POR CARRETERA.

Si relacionamos las variables número de empresas, con activos fijos y excedente neto, para los tres tamaños de empresas, encontraremos que también en este sector existe concentración de la propiedad y consecuentemente de los ingresos.

Así tenemos que el 89.1% de las empresas posee el 36.8% de los activos fijos y les corresponde el 44.7% del excedente neto. Esta es la situación de la pequeña empresa. En el otro extremo encontramos a la gran empresa con 2.7% de los establecimientos, que posee el 38.6% de los activos fijos y le corresponde el 27.8% del excedente neto. La diferencia corresponde a la mediana empresa <sup>3/</sup>

Pero si agregamos mediana y gran empresa, tenemos que el 11.9% del total de establecimientos, poseen el 63.2% de los activos fijos y les corresponden 55.3% del excedente neto total (ver cuadro No. 5).

**Cuadro No. 5**  
**Información general del sector según tamaño de las empresas**  
**(valores absolutos y relativos)**

Tamaños	Pequeña empresa		Mediana empresa		Gran empresa		TOTAL
	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%	
Número de empresas	271	89.1	25	9.2	8	2.7	304
Personal ocupado	1,604	42.5	879	23.3	1,290	34.2	3,773
Personal remunerado	1,329	38.4	854	24.7	1,278	36.6	3,461
Remuneraciones pagadas*	5,083	33.0	3,982	25.8	6,353	41.2	15,418
Ingresos brutos de operación*	2,5801	38.3	16,637	24.7	24,983	37.0	67,421
Gastos de operación*	8,693	36.5	5,113	21.5	10,019	42.0	23,825
Valor agregado*	17,108	39.2	11,524	26.4	14,964	34.3	43,596
Activos fijos*	17,893	36.8	11,939	24.6	18,733	38.6	48,565
Depreciación*	2,684	36.8	1,791	24.6	2,810	38.6	7,285
Excedente bruto*	12,025	42.7	7,542	26.7	8,611	30.6	28,178
Excedente Neto*	9,341	44.7	5,751	27.5	5,801	27.8	20,893

Fuente: Op. Cit. DIGESTYC

\* Cifras en miles de colones.

Lo anterior seguramente resulte más claro si comparamos el excedente neto promedio para los tres tamaños de empresas.

Así tenemos que a las pequeñas empresas les corresponden en promedio 34 mil colones de excedentes neto, mientras que a las medianas 230 mil y a las grandes 2.6 millones de colones.

## II. 1 Otras categorías comparativas de los tres tamaños de empresas.

a. La relación valor agregado/personal ocupado nos indica que es en la pequeña empresa en donde cada persona ocupada agrega menos valor; en términos cuantitativos tal relación se nos presenta:

- Pequeña empresa = ₡ 10,665.00
- Mediana empresa = ₡ 13,110.00
- Gran empresa = ₡ 11,600.00

Y resulta evidente que es en la mediana empresa donde tal relación resulta superior. Lo anterior nos permitiría suponer que es más eficiente la mediana empresa que la pequeña y gran empresa.

b. Observaremos ahora, cuál es la relación personal remunerado/personal ocupado en cada uno de los tamaños de empresas:

- Pequeña empresa = 0.83
- Mediana empresa = 0.97
- Gran empresa = 0.99

Debido a los anteriores coeficientes, que nos indican un menor grado de

relaciones salariales en la pequeña empresa, podríamos obtener datos subestimados si relacionáramos el valor agregado con las remuneraciones pagadas, por elló, es que preferimos usar la relación valor agregado/personal ocupado.

c. Por otra parte, de mantenerse tal tipo de relaciones, la posible generación de empleo en cada tamaño de empresas por cada millón de inversión en activos fijos se nos presenta de la siguiente forma:

Pequeña empresa =	89.6 empleos
Mediana empresa =	73.6 empleos
Gran empresa =	68.8 empleos

Los datos anteriores (literales b y c) no son nada sorprendentes, tal situación se presenta, aunque con distintas proporciones, en los distintos sectores de nuestra economía. La gran empresa exige más inversión en activos fijos para generar un empleo que la pequeña empresa e igualmente, las relaciones salariales son más predominantes en la gran empresa que en la pequeña empresa, guardando una posición intermedia la mediana empresa.

### III. NIVEL DE CONCENTRACION POR TIPO DE TRANSPORTE

#### III. 1 Transporte de pasajeros.

La mayoría de empresas de este subsector la constituyen pequeñas empresas, un 91.6% del total, que generan el 40.4% del valor agregado, poseen un 39.4% de los activos fijos y les corresponden el 42.2% del excedente bruto y el 43.3% del excedente neto.

En el otro extremo se encuentran las grandes empresas con sólo un 2.2% del total de empresas, generan el 35.1% del valor agregado, poseen un 38.3% de los activos fijos y les corresponden el 32.1% del excedente bruto y el 29.4% del excedente neto.

Agregadas mediana y gran empresa tenemos que el 8.4% del total de empresas, generan el 59.6% del valor agregado, poseen el 60.5% de los activos fijos y les corresponde el 57.8% del excedente bruto y el 56.6% del excedente neto (ver Cuadro No. 6).

**Cuadro No. 6**  
**Transporte de pasajeros por tamaño de empresas**  
**(valores absolutos y relativos)**

	Pequeña empresa		Mediana empresa		Gran empresa	
	Absolutos	%	Absolutos	%	Absolutos	%
No. de empresas	251	91.6	17	6.2	6	2.2
Valor agregado*	12,957	40.4	7,877	24.5	11,254	35.1
Remuneraciones pagadas*	4,283	37.2	2,586	22.4	4,659	40.4
Excedente bruto*	8,674	42.2	5,291	25.7	6,595	32.1
Activos fijos*	16,177	39.4	9,107	22.2	15,726	38.3
Depreciación*	2,426	39.4	1,366	22.2	2,359	38.3
Excedente neto*	6,248	43.4	3,925	27.2	4,236	29.4

\* Cifras en miles de colones.

Fuente: Op. Cit.

Cuadro No. 7

## Transporte de carga por tamaño de Empresa (valores absolutos y relativos)

	Pequeña Empresa		Mediana Empresa		Gran Empresa	
	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%
Nó. de empresas	20	66.7	8	26.7	2	6.6
Valor agregado*	4,151	36.1	3,647	31.7	3,710	32.2
Remunerac. pagadas*	718	18.5	1,396	35.9	1,694	43.5
Excedente Bruto*	3,433	44.6	2,251	29.2	2,016	26.2
Activos fijos*	1,716	22.7	2,832	37.5	3,007	39.8
Depreciación*	266	22.7	425	37.5	451	39.8
Excedente Neto*	3,167	48.3	1,826	27.8	1,565	23.9

\* Cifras en miles de colones.

Fuente: Op. Cit.

Los efectos de la concentración se tornan más visibles cuando comparamos al excedente neto promedio en los tres tamaños de empresas.

Así encontramos que a la pequeña empresa le corresponden únicamente 24,892 colones en promedio en concepto de excedente neto. En cambio para la mediana empresa esta cifra se eleva a 230,882 colones; casi 10 veces más que a la pequeña. Y resulta muchísimo más elevada la cifra, cuando consideramos el excedente neto promedio para la gran empresa, ya que los datos nos indican un total de 706,000 colones para cada gran empresa.

### III.1.2 Otras categorías comparativas de los 3 tamaños de empresas.

a) La relación valor agregado/personal ocupado para cada uno de los tamaños de empresas se nos presenta así:

Pequeña empresa = ₡ 9,196.00

Mediana empresa = ₡ 12,137.00

Gran empresa = ₡ 11,507.00

Lo cual nos está indicando que el personal es mucho más eficiente en la mediana empresa, siguiéndole la gran empresa y quedando en último lugar la pequeña empresa.

b) En cuanto a la relación personal remunerado/personal ocupado para cada uno de los tres tamaños de empresas, los datos son:

Pequeña empresa = 0.82

Mediana empresa = 0.97

Gran empresa = 0.99

Los datos son similares a los que reporta el sector en su totalidad y guardan la misma relación que otros sectores de nuestra actividad económica: las relaciones salariales tienden a ser predominantes en la gran empresa, mientras que en la pequeña empresa siempre se encuentra mayor personal ocupado no remunerado bajo formas salariales.

c) En cuanto a la ocupación que registran las distintas categorías de empresas por cada millón de inversión en activos fijos, los datos son los siguientes:

Pequeña empresa =	87.1 empleos
Mediana empresa =	71.3 empleos
Gran empresa =	62.2 empleos

Los datos resultan inferiores a los promedios del sector, pero si guardan una relación constante, en tanto que es la gran empresa la que absorbe menos personal por cada millón de inversión en activos fijos, fenómeno que es común para todos los sectores de la actividad económica. En un caso como el del transporte la explicación de ello se encuentra en el empleo de trabajo familiar no remunerado, al menos bajo formas salariales, cosa que no se explicaría así para el caso de la industria manufacturera, por ejemplo, sino mediante una mayor mecanización.

### III.2 Transporte de carga

Este subsector también presenta cierto grado de concentración aunque es relativamente inferior al que se presenta en el transporte de pasajeros. Así tenemos que las pequeñas empresas que constituyen el 66.7% del total de unidades económicas, generan el 36.1% del valor agregado, poseen el 22.7% de los activos fijos y les corresponde el 44.6% del excedente bruto y el 48.3% del excedente neto.

Las medianas empresas representan el 26.7% del total de empresas y les corresponde el 27.8% del excedente neto.

Las grandes empresas conforman el 6.6% del total de establecimientos y les corresponde el 23.9% del excedente neto (ver cuadro No. 7).

Veamos ahora esta información en términos promedio, a fin de resaltar los efectos de la concentración.

Las pequeñas empresas con 85,800 colones en promedio de activos fijos, generan 207,550 colones de valor agregado promedio y les corresponde 158,350 de excedente neto por empresa.

Las medianas empresas con 354,000 colones en activos fijos promedio, generan 455,875 colones de valor agregado promedio y les corresponde 228,250 colones de excedente neto.

La diferencia se manifiesta en las grandes empresas, las cuales poseen un promedio de 1,503,500 colones de activos fijos, generan un valor agregado promedio de 1,855,000 colones y les corresponde un excedente neto promedio de 728,500 colones.

#### III.2.1 Otras categorías comparativas de los 3 tamaños de empresas.

a) Observamos primero la relación: valor agregado/personal ocupado, en los tres tamaños de empresas:

Pequeña empresa =	₡ 21,287
Mediana empresa =	₡ 15,856
Gran empresa =	₡ 11,891

A diferencia de todos los cálculos anteriores, en este sub-estrato del transporte es la pequeña empresa la que muestra una mayor productividad por persona ocupada, siguiéndole la mediana empresa y quedando en último lugar la gran empresa.

b) Establezcamos ahora, cuál sería la relación personal remunerado/personal ocupado, a fin de detectar en cuál tamaño de empresas existen mayores relaciones salariales:

Pequeña empresa = 0.92

Mediana empresa = 0.97

Gran empresa = 1.00

Como se observa en los datos anteriores, la gran empresa posee totalmente relaciones salariales, la mediana presenta un coeficiente igual que el de la mediana empresa en el transporte de pasajeros y la pequeña empresa, se aleja bastante de la situación de su homóloga en el transporte de pasajeros.

c) Finalmente, veamos cuál es la capacidad de ocupación de fuerza laboral en cada una de los 3 tamaños de empresas por cada millón de inversión en activos fijos. Así tenemos que:

Pequeña empresa = 113.6 empleos

Mediana empresa = 81.2 empleos

Gran empresa = 103.7 empleos

Aquí nuevamente surgen diferencias en cuanto al subsector transporte de pasajeros, como con relación a otros sectores de nuestra economía, la gran empresa supera en mucho a la mediana empresa y con la pequeña mantiene una diferencia poco significativa, aunque ésta (la pequeña empresa) sigue poseyendo una mayor capacidad de generar empleo por cada millón de inversión en activos fijos.

#### IV. A MANERA DE CONCLUSION

Resulta interesante corroborar que también en este sector de nuestra economía la concentración de la propiedad y consecuentemente de los ingresos es una realidad incuestionable. Así tenemos que solamente 8 empresas de un total de 304 poseen el 38.6% de los activos fijos y les corresponden un 30.6% del excedente bruto.

Si desglosamos el sector, en transporte de pasajeros y transporte de carga, tenemos siempre la misma concentración.

En el transporte de pasajeros son 6 grandes empresas las que poseen el 38.3% de los activos fijos y les corresponde el 32.1% del excedente bruto. Solamente 6 grandes empresas de un total de 274, controlan más de 1/3 de la actividad económica del sector.

En el transporte de carga son solamente 2 grandes empresas de un total de 30, las que poseen el 39.8% de los activos fijos y les corresponde un 26.2% del excedente bruto.

#### NOTAS

1. MIPLAN. Indicadores Económicos y Sociales Julio-Diciembre de 1981.
2. Tal es la tasa de depreciación de vehículos automotores y en el sector transporte constituyen la gran mayoría de los activos.
3. El criterio para establecer los tamaños de las empresas ha sido el del número de personas ocupadas, así consideramos:
  - a) Pequeñas empresas, las que poseen hasta 19 personas ocupadas;
  - b) Medianas empresas, de 20 a 99 personas ocupadas; y
  - c) Grandes empresas, las que poseen más de 100 personas ocupadas.

## ANEXO A

Algunas variables significativas según distintos tipos de transporte (datos absolutos y relativos)

	Urbano y suburbano		Interurbano		Interdepartamental		Internacional		TOTAL
	Absolut.	%	Absolut.	%	Absolut.	%	Absolut.	%	
No. de empresas	23	7.6	81	26.6	190	62.5	10	3.3	304
Personal ocupado	965	25.6	868	23.0	1,804	47.8	136	3.6	3,773
Personal remunerado	950	27.4	771	22.3	1,609	46.5	131	3.8	3,461
Remuneraciones pagadas*	4,654	30.2	3,340	21.7	6,524	42.3	900	5.8	15,418
Ingresos brutos de operación*	15,934	23.6	16,649	24.7	28,843	42.8	5,925	8.9	67,421
Gastos de operación*	5,471	23.0	6,579	27.6	10,116	42.4	1,659	7.0	23,825
Valor agregado*	10,463	24.0	10,070	23.0	18,727	43.0	4,336	10.0	43,596
Excedente bruto*	5,809	20.6	6,730	23.9	12,203	43.3	3,436	12.2	28,178
Activos fijos*	13,911	28.6	12,484	25.7	20,513	42.2	1,657	3.4	48,565
Depreciación*	2,087	28.6	1,873	25.7	3,077	42.2	248	3.4	7,285
Excedente neto*	3,722	17.8	4,857	23.2	9,126	43.7	3,188	15.2	20,893

\* Cifras en miles de colones.

Fuente: Ministerio de Economía. Dirección General de Estadística y Censos. Censos Económicos, 1979. Tomo IV.

## ANEXO B

### Comparación del Sector Transporte con otros sectores de la Economía (Empresas con más de 4 personas ocupadas)

	Transporte	Servicios	Comercio	Industria Manufact.
No. de establecimientos	304	736	1,349	1,128
Personal Ocupado	3,773	10,745	29,025	58,348
Personal remunerado	3,461	9,709	24,462	57,016
Remuneraciones pagadas*	15,418	50,201	198,834	325,054
Valor agregado*	43,596	172,223	958,863	1,258,326
Excedente Bruto*	28,178	122,022	760,029	933,272
Excedente Neto*	10,893	110,629	750,398	858,914
Valor agregado/per- sonal ocupado	11,555	16,028	33,036	21,566
Excedente neto/remu- neraciones pagadas	135%	220%	377%	264%
Personal remunerado/ personal ocupado	0.92	0.90	0.95	0.98

\* Cifras en miles de colones.

Fuente: Censos Económicos 1979. DIGESTYC. Tomos II, III y IV.