

Infraestructura de Transporte en México: Retos y Oportunidades

Extracto del Reporte sobre las Economías Regionales Julio – Septiembre 2016, Recuadro 3, pp. 37-38, Diciembre 2016

Introducción

La existencia de una infraestructura adecuada resulta fundamental para el desarrollo económico de un país o región, en la medida que esta fomenta la competitividad e impulsa el crecimiento (Straub, 2008).¹ En particular, la infraestructura de transporte impulsa el desarrollo económico ya que, entre otras cosas: i) disminuye los costos de comercialización y genera una mayor integración de los mercados; y ii) promueve la movilidad de los factores de la producción (Banerjee *et al.*, 2012).

Dada la relevancia que la infraestructura de transporte juega en el crecimiento y desarrollo económico de un país, este Recuadro utiliza información recabada en la Encuesta Mensual de Actividad Económica Regional del Banco de México durante octubre de 2016, y describe: i) los principales tipos de infraestructura de transporte que utilizan las empresas del país; ii) los retos que estas empresas detectan en torno al uso de dicha infraestructura; y, iii) sus expectativas sobre la posibilidad de que estos temas puedan ser resueltos en un futuro cercano.²

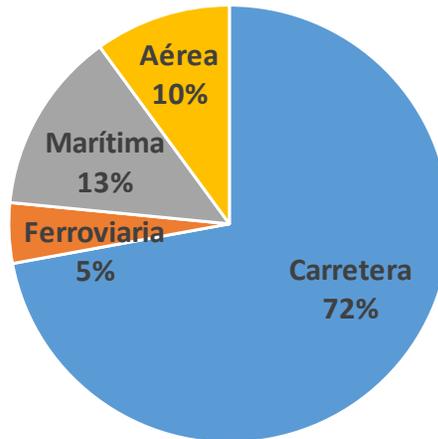
La Infraestructura del Transporte en México

Los responsables de las empresas consultados por el Banco de México para la elaboración de este Recuadro expresaron que la infraestructura de transporte que más emplean las empresas para el movimiento de insumos, bienes intermedios y finales, es la carretera (72 por ciento), seguida por la *marítima y portuaria* (13 por ciento), *aérea* (10 por ciento) y *ferroviaria* (5 por ciento; Gráfica 1).

¹ Conviene destacar que, relacionado con el vínculo entre infraestructura y crecimiento económico, ha existido un debate sobre la causalidad entre estas dos variables, que se remonta a los trabajos de Rostow (1959) y Fogel (1962), donde el primero postula que la infraestructura causa al crecimiento, mientras que el segundo propone la causalidad en sentido inverso. Hoy se tiende a reconocer que la causalidad va en ambas direcciones (Sylos Labini, 1993; Straub, 2008).

² De acuerdo con el Foro Económico Mundial en su reporte 2016 - 2017, México se ubicó en el lugar 33, entre 138 países, en cuanto a la calidad de su infraestructura de transporte, con lo cual avanzó tres lugares respecto al reporte anterior (2015 - 2016).

Gráfica 1
Distribución del Uso de Infraestructura de Transporte
 Porcentaje

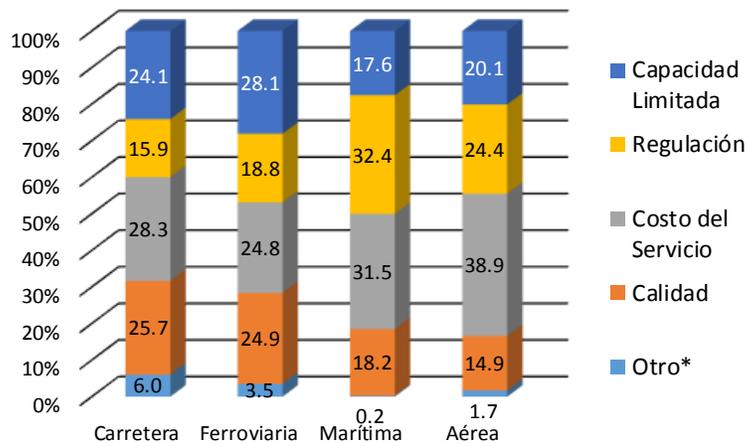


Fuente: Elaboración del Banco de México con base en los resultados de la Encuesta Mensual de Actividad Económica Regional.

Las fuentes consultadas identificaron también los principales retos que, en su opinión, enfrenta la infraestructura de transporte que emplean en sus empresas. En particular, se consideraron cuatro aspectos: i) capacidad limitada; ii) sobre-regulación; iii) elevado costo de utilización de la infraestructura; y iv) mala calidad del servicio.

Al interior del grupo de contactos empresariales que afirmó utilizar al menos un tipo de infraestructura de transporte, se identificó a aquellos que mencionaron al menos un factor que afecta su utilización. Así, en la infraestructura carretera, el rubro que más señalaron fue el elevado costo del servicio (28.3 por ciento), seguido por la baja calidad de la infraestructura (25.7 por ciento). En cuanto a la infraestructura ferroviaria, los que más mencionaron fueron la limitada capacidad de la red (28.1 por ciento) y la mala calidad del servicio (24.9 por ciento). Con respecto a la infraestructura marítima y portuaria, el tema que recibió el mayor número de menciones fue la sobre-regulación del sector (32.4 por ciento), seguido por el costo de utilización de la infraestructura (31.5 por ciento). Finalmente, en relación con la infraestructura aérea, destacaron el costo del servicio (38.9 por ciento) y la sobre-regulación (24.4 por ciento; Gráfica 2).

Gráfica 2
Principales Retos que Enfrenta la Infraestructura de Transporte
 Porcentajes

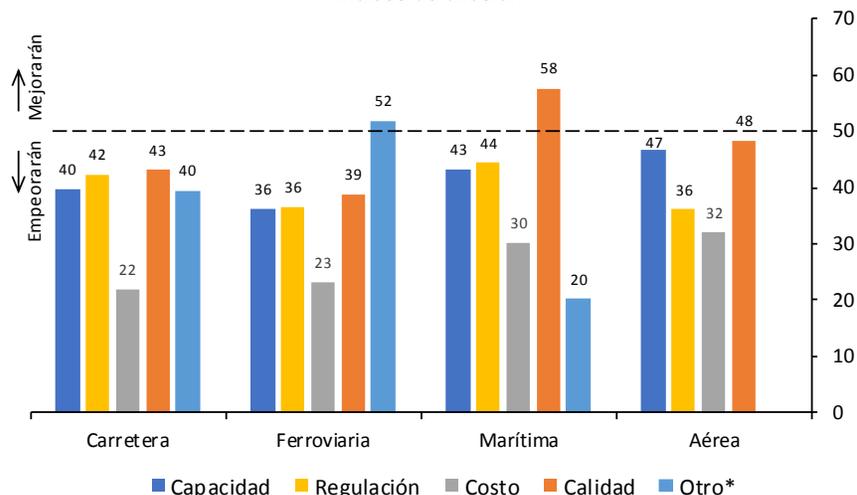


*/ "Otro" se refiere, principalmente, a aspectos relacionados con la inseguridad.

Fuente: Elaboración del Banco de México con base en los resultados de la Encuesta Mensual de Actividad Económica Regional.

La última pregunta atendida por los responsables de empresas fue relativa a cómo anticipan que evolucionen los factores que identificaron en los diferentes segmentos de infraestructura que utilizan; es decir, si esperan que estos mejoren, se mantengan sin cambio, o empeoren (Gráfica 3).

Gráfica 3
Expectativas de Cambio en los Principales Retos de la Infraestructura de Transporte para los Sigüientes 3 Años
 Índices de difusión ^{1/}



1/ Cada índice de difusión se construye como un promedio de las respuestas de los representantes de las empresas sobre las expectativas de cambio en los principales retos de la infraestructura de transporte para los siguientes 3 años: “disminuirá”, que tiene un valor de 1.0; “seguirá igual”, que vale 0.5; y “empeorará” con un valor de 0.0. Un índice de difusión mayor a 50 indica una expectativa favorable respecto a la evolución futura de los retos que enfrenta actualmente la infraestructura de transporte; si el índice es menor a 50, ello refleja una expectativa de deterioro; y, si el índice es igual a 50, revela que las fuentes consultadas no anticipan cambios.

*/ “Otro” se refiere, principalmente, a aspectos relacionados con la inseguridad.

Fuente: Elaboración del Banco de México con base en los resultados de la Encuesta Mensual de Actividad Económica Regional.

En general, las fuentes consultadas identificaron áreas de oportunidad en los diferentes tipos de infraestructura para los próximos años. En particular, destacaron el tema de los costos en todos los tipos de infraestructura de transporte y, en menor medida, aquellos relacionados con la capacidad, la regulación y la calidad de dicha infraestructura, si bien se mostraron más optimistas en lo que se refiere a la calidad del transporte marítimo.

Consideraciones Finales

Una infraestructura de transporte eficiente es esencial para que una economía pueda aspirar a tasas de crecimiento más elevadas y, en particular, para impulsar la competitividad de aquellas regiones del país que enfrentan elevados costos para trasladar los bienes que producen y los insumos que demandan, facilitando así el acceso a nuevos mercados y la diversificación de los destinos de exportación.

Las fuentes consultadas identificaron diversas áreas de oportunidad para ampliar la capacidad, disminuir los costos y mejorar la calidad y la regulación de la infraestructura de transporte en México. En particular, los directivos empresariales destacaron el uso de esquemas como las Asociaciones Público Privadas (APP) para buscar fuentes alternativas de financiamiento, el fortalecimiento y la modernización del marco legal y regulatorio a fin de agilizar la provisión de los servicios de infraestructura (en particular, marítima y área), así como la adopción de mejores procesos de evaluación y adjudicación de proyectos.

Referencias

- Banerjee, A., Duflo, E., y Qian, N. (2012). "On the Road: Access to Transportation Infrastructure and Economic Growth in China". National Bureau of Economic Research Working Paper, No. 17897.
- Fogel, R. (1962). "A Quantitative Approach to the Study of Railroads in American Economic Growth: A Report of Some Preliminary Findings." The Journal of Economic History, Vol. 22, No. 2.
- Foro Económico Mundial, Informe Global de Competitividad 2015 - 2016.
- Rostow, W. (1959). "The Stages of Economic Growth." The Economic History Review, Vol. 12, No. 1.
- Straub, S. (2008). "Infrastructure and Growth in Developing Countries: Recent Advances and Research Challenges." Policy Research Working Paper 4460. The World Bank. January.
- Sylos Labini, P. (1993). Nuevas Tecnologías y Desempleo. Fondo de Cultura Económica, México.