



Aspectos metodológicos en el vínculo entre recursos naturales y logística regional

Lorena García Alonso



NACIONES UNIDAS

CEPAL

Aspectos metodológicos en el vínculo entre recursos naturales y logística regional

Lorena García Alonso



Este documento fue preparado por Lorena García Alonso, Consultora de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en el marco de las actividades del proyecto “Integración logística para una explotación más sostenible de los recursos naturales en América Latina y el Caribe”; ejecutado por la CEPAL con financiamiento de la Cuenta de las Naciones Unidas para el Desarrollo.

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de la autora y pueden no coincidir con las de la Organización.

Publicación de las Naciones Unidas

LC/TS.2017/21

Distribución: Limitada

Copyright © Naciones Unidas, abril de 2017. Todos los derechos reservados

Impreso en Naciones Unidas, Santiago

S.16-01349

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), División de Publicaciones y Servicios Web, publicaciones@cepal.org. Los Estados Miembros de las Naciones Unidas y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Solo se les solicita que mencionen la fuente e informen a la CEPAL de tal reproducción.

Índice

Resumen	5
I. Teorías explicativas del crecimiento regional	7
A. La convergencia regional: teoría neoclásica.....	8
B. La divergencia regional: teoría del crecimiento endógeno	8
C. La consideración del <i>espacio</i> : la nueva geografía económica	10
D. Espacio e innovación: la nueva geografía económica del crecimiento.	12
II. La dotación de infraestructuras y el crecimiento regional	13
A. Relación entre la infraestructura de transporte y el crecimiento.....	15
B. Evidencia empírica.....	18
III. Los recursos naturales como motor de crecimiento	21
A. Evidencia empírica.....	24
IV. El concepto <i>enclave</i>	27
V. La estrategia de <i>especialización inteligente</i>	31
VI. La logística como vía de estímulo al crecimiento en las regiones ricas en recursos naturales	35
A. La mejora de las condiciones de transporte al servicio del aprovechamiento de los recursos naturales	38
B. La cooperación horizontal en el marco de la logística	40
VII. Valoración del impacto de la mejora de la red logística	45
VIII. Consideraciones finales.....	49
Bibliografía.....	53

Gráficos

Gráfico 1	Retroalimentación de la inversión en infraestructura y el crecimiento económico.....	16
Gráfico 2	Configuración de los encadenamientos de la actividad productiva.....	22
Gráfico 3	Elementos clave en la gestión logística.....	36
Gráfico 4	Impactos de la mejora del transporte no recogidos en el PIB	46
Gráfico 5	Marco conceptual de evolución de un conglomerado	50

Resumen

El efecto de un nuevo proyecto de infraestructura sobre la actividad económica de una región depende de las características regionales y de cómo se complementen éstas con la inversión realizada. Para que el incremento o mejoramiento en la dotación de infraestructura induzca un crecimiento regional es necesario un aumento efectivo de los servicios y de los salarios netos o una reducción del precio de los bienes no comercializables. Por ello, la mejora de la dotación de infraestructura debe contemplarse más como complemento de la actividad regional que como determinante del crecimiento (Grimes, 2014).

Cuando se trata de infraestructura de transporte, su mejora (o la de los servicios vinculados a ella) puede dar lugar a un incremento del tamaño o de la densidad de las aglomeraciones, produciendo esto una mayor accesibilidad, mayor interacción entre empresas y consumidores así como una ampliación del ámbito espacial dentro del cual dicha interacción puede tener lugar. En particular, la mejora de las condiciones de transporte, amplía la disponibilidad de mano de obra en los distritos industriales, expandiendo el potencial de los centros de abastecimiento o facilitando la interrelación entre los agentes económicos (Graham & Van Dender, 2011).

La explotación de los recursos naturales favorece la creación de empleo y la generación de riqueza en su región de origen, donde su impacto varía según la ubicación del yacimiento, la escala de actividad y, por supuesto de la infraestructura económica disponible. Se espera que los países con riquezas minerales estén en mejor disposición para crecer que el resto en tanto su riqueza natural amplía sus posibilidades de inversión e importación. No obstante, el vínculo entre la abundancia de recursos naturales y el desarrollo regional apenas ha sido estudiado, y los pocos trabajos publicados muestran resultados contradictorios al respecto.

Tradicionalmente se consideró que la distancia geográfica entre una región y sus socios comerciales, unida a su dotación de infraestructuras, determinaba su competitividad. Sin embargo hoy en día, la cuestión fundamental ya no es tanto cuál es la naturaleza o el origen/destino de los flujos, sino cómo estos se organizan y que tan eficiente es la cadena completa de suministro. Por esta razón, la logística entendida como la integración y coordinación de la gestión del transporte, la gestión de la catalogación, el almacenamiento, el embalaje, la manipulación y la entrega de la carga, además de la regulación y facilitación de los servicios, con el fin de alcanzar el mayor nivel posible de eficiencia social.

En este nuevo esquema logístico, la calidad de la red, la distribución geográfica de las instalaciones intermodales, el número de operadores o su grado de especialización y eficiencia condicionan también la competitividad de una economía (Liedtke & Friedrich, 2012), de modo que a medida que mejora el rendimiento logístico aumenta la probabilidad de que el país avance en términos de desarrollo (Sánchez, Tomassian & Perrotti, 2014).

Las industrias basadas en la explotación de los recursos naturales tienden a concentrarse allí donde se obtiene el recurso. Pero en el caso de las industrias extractivas, esta ubicación acostumbra a estar en lugares remotos, con carencias en la dotación de infraestructura que dificultan la interacción con otros sectores o mercados. Por esta razón, la explotación de los recursos naturales depende en mayor medida que otras actividades de los servicios de transporte y, paralelamente, el costo del transporte tiene un peso muy importante en sus costos variables de explotación. Consecuentemente, el desarrollo de la red logística en aquellos países en los que la industria extractiva tiene un peso elevado en la economía nacional acostumbra a amoldarse a sus necesidades. La clave por tanto del crecimiento sostenible parece estar en alcanzar un equilibrio dinámico en tres frentes: la acumulación de capital, la generación y difusión del conocimiento y la dotación de la infraestructura adecuada a las necesidades particulares de cada caso.

I. Teorías explicativas del crecimiento regional

La globalización y la reducción de los costos de transporte han conducido a la fragmentación del proceso de producción y a una creciente aglomeración espacial de la actividad productiva, cuyo resultado es un crecimiento económico desigual desde el punto de vista territorial. La razón es que tanto empresas como familias tienen un comportamiento racional: las primeras tratan de equilibrar su productividad con sus costos para maximizar beneficios, y las segundas comparan su renta y la disponibilidad de servicios y equipamientos con el costo de vida, atendiendo especialmente al precio de los bienes no comercializables. El resultado son flujos migratorios que alteran la productividad de las regiones, provocando cambios la retribución de sus factores de producción. Todos estos ajustes necesariamente repercuten en el volumen de comercio regional, que a su vez depende de factores tales como la geografía, la dotación de infraestructura o la estructura del sector del transporte, que se reflejan a través de los costos de transporte¹, y que son claves para la competitividad de cualquier economía.

El concepto de *equilibrio espacial* constituye el centro de atención del análisis económico regional. El objetivo de estimular el desarrollo a este nivel territorial ha propiciado avances en el plano teórico, pero aún no ha sido capaz de ofrecer un modelo estándar. La evidencia empírica indica que las conclusiones son muy sensibles a una serie de parámetros, tales como el tamaño de la muestra, el método de estimación utilizado, el periodo de tiempo considerado o la calidad de las variables

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=5_722

