



www.eclac.cl



Edición No. 207, noviembre 2003

## INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE Y DESARROLLO PRODUCTIVO DE UNA REGIÓN AGRÍCOLA: UN CASO DE ARGENTINA

En un estudio reciente realizado por la CEPAL se analiza el desarrollo de la zona agrícola situada en el centro y norte de Argentina, por cuyos puertos sale más del 80% de las exportaciones agrícolas del país, en volumen. Las exportaciones del complejo agroindustrial equivalen al 58% del valor total de las ventas argentinas.

Es sabido que, en general, las inversiones en infraestructura contribuyen a la reducción de los costos de las empresas y al aumento de la productividad. La hipótesis central del estudio es que las inversiones en infraestructura de transporte constituyen una condición necesaria para el desarrollo productivo de una región, en particular aquella ligada al comercio exterior, como los puertos y las vías navegables.

En el caso de Argentina, se ha constatado una relación positiva entre la evolución de las prestaciones de servicios portuarios e hidroviarios (con menores costos y tiempos operativos, mayor confiabilidad y nuevos servicios), y la expansión de la frontera agrícola, el crecimiento de la productividad y la producción agrícola, y su industrialización.

Para mayores antecedentes sírvase contactar a Ricardo J. Sánchez, <[rsanchez@eclac.cl](mailto:rsanchez@eclac.cl)> o <[trans@eclac.cl](mailto:trans@eclac.cl)>.

### ¿Existe una relación entre las inversiones en infraestructura de transporte y el desarrollo regional?

La respuesta es afirmativa, puesto que las inversiones en infraestructura y el desarrollo económico de las regiones están relacionadas por el impacto sobre los costos empresarios. También tienen la capacidad de hacer más eficientes las cadenas de provisión de insumos, de almacenamiento y de distribución, aumentando la productividad de los factores, el bienestar de la población, y la competitividad. Pero, lejos de suponer una relación automática entre las inversiones en infraestructura y el desarrollo económico, la literatura económica tiende a tomarlas como una condición necesaria, pero no suficiente, y el grado del impacto dependerá de su articulación con otras variables, tales como el capital humano, los recursos naturales, el acceso al financiamiento y la tecnología, etc.

También es probable que las inversiones en infraestructura influyan en el perfil productivo del área, especialmente en regiones de producción básica, en la que generalmente la elasticidad precio de la demanda de transporte es grande, y por lo tanto cualquier mejora de las condiciones de precio del transporte tiene un efecto importante en la competitividad de las exportaciones, con respecto a la situación previa. Sin embargo, aunque en distinta medida, los efectos de ganancias en productividad por mejoras en el transporte también pueden esperarse en el conjunto de bienes transados internacionalmente, inclusive con aquellos que tengan una menor elasticidad precio de la demanda de transporte. En efecto, el proceso de la globalización de los mercados está conectado con mejoras en las tecnologías y disponibilidad de almacenamiento, transporte y comunicaciones, tal como se espera que ocurra frente a inversiones en infraestructura.

Una mayor o mejor infraestructura de transporte es una condición necesaria, más no suficiente, para lograr mejoras en la productividad de una región. ¿Por qué? La consecución de más eficientes sistemas de transporte **no depende solamente** de la provisión de una infraestructura física mejorada, conforme lo que se busca puede ser resumido en menores costos y tiempos operativos y mejores y más confiables servicios, pero que esto no dependerá solamente de la infraestructura, sino de la combinación de todas las partes que funcionan alrededor del mismo. ¿Cuáles son estas partes? La respuesta puede observarse en la Figura N°1: la infraestructura física, las condiciones de mercado creadas por las políticas del transporte y la regulación económica del mismo, y las características del mercado de operación del transporte.









