

## *TRANSPORTE Y LOGÍSTICA EN LA ECONOMÍA MUNDIAL*

*Daniel Díaz Fuentes*

Cornell University & Universidad de Cantabria

Los sistemas de transportes y logística han estado estrechamente relacionados a las transformaciones históricas en el comercio, la inversión y la movilidad del capital humano a escala mundial. La movilidad de personas y mercancías a lo largo del tiempo y el espacio (Díaz-Jara 2007), y la accesibilidad territorial han sido el núcleo central de los cambios estructurales de la economía y de la integración regional (Colomb y Santinha 2014). Las oportunidades comerciales y de inversiones han sido, en gran medida, el resultado de transformaciones en las infraestructuras de transporte y de innovaciones en la logística que han permitido la movilidad y el acceso a los mercados y a recursos físicos y humanos. Una parte importante del flujo de actividad económica y social se deriva así de los sistemas de transportes y del desempeño logístico de las naciones, regiones y personas (Arvis et al. 2012). Sin embargo, junto a su impacto positivo sobre la economía y la sociedad, los sistemas de transporte y comunicaciones también tienen efectos y externalidades negativas, tales como la congestión, la contaminación o los accidentes. Además, transporte y la logística constituyen un conglomerado de actividades comerciales con atributos operativos y técnicos propios, tales como los costos de transporte, capacidad, eficiencia, fiabilidad y velocidad. Los sistemas de transporte están evolucionando dentro de un conjunto de relaciones entre la oferta de servicios de transporte, dependiente de la infraestructura y la capacidad operativa de la red, y la demanda, que responde a las necesidades de movilidad y accesibilidad de bienes, servicios y recursos físicos y humanos.

El impacto del transporte y la logística en la economía es un tema que ha recibido y está atrayendo una creciente atención científica y política. Por un parte, la comunidad científica, en distintas áreas que van desde las ciencias sociales hasta las medioambientales y la ingenierías, ha aumentado significativamente el número y la calidad de los congresos y publicaciones científicas.

cas. Valga como ejemplo Transport Research en sus diversas series sobre Política y Práctica (A), Metodología (B), Tecnologías emergentes (C), Transporte y medioambiente (D) o Logística y Transporte (E). Por otra, es un tema de creciente atención que va desde los gobiernos regionales y nacionales hasta los organismos internacionales. En este sentido, tanto desde iniciativas regionales como continentales (por el reciente debate sobre la financiación de infraestructuras de transporte en Asia entre el Banco Asiático de Desarrollo y el nuevo Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura; en América por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) de Naciones Unidas, el Banco Interamericano de Desarrollo y la CAF-Banco de Desarrollo de América Latina; o en la Unión Europea por el Banco Europeo de Inversiones, y el programa marco de I+D H2020). Por último, y lo más importante para esta revista, el transporte, la logística es uno de los temas claves de la evolución y perspectivas de la economía mundial. Esto se puede observar en las conferencias y publicaciones de las principales organizaciones internacionales como la OCDE, el International Transport Forum, las agencias especializadas del sistema de Naciones Unidas como CEPAL y UNCTAD, y el Banco Mundial (UNCTAD 2010, Arvis et al 2012 y World Bank 2014).

Desde la Sociedad de Economía Mundial (SEM) no solo hemos notado la gran relevancia del tema sino, también, la necesidad de estimular el análisis y el debate interdisciplinar de alcance global. Con este objetivo, hemos organizado sesiones especializadas en Transporte y Logística en la Economía Mundial en los últimos tres congresos de la SEM, en concreto en la XV REWEM 2013 de Santander, la XVI REM-WEM 2014 de Cádiz y la próxima XVII REM-WEM 2015 en Gijón. Además en 2012 lanzamos una convocatoria abierta para este número especial que ha conducido hacia un proceso competitivo de evaluación de ensayos que nos ha llevado a seleccionar los cinco más notables; pero el área de Transporte y Logística en la Economía Mundial no se cierra con esta sección especial sino que queda abierta a futuras contribuciones tanto en los próximos congresos de la SEM como en la sección general de esta revista.

La sección especial de este número de REM reúne cinco trabajos de grupos de investigación consolidados, el primero, en la CEPAL de Naciones Unidas en Santiago de Chile, y el resto en las universidades de Cantabria, La Coruña, Oviedo, Politécnica de Valencia y Valencia.

Esta sección especial se abre con el artículo de Ricardo J. Sánchez, Georgina Cipoletta Tomassian y Daniel Perrotti de la CEPAL, Naciones Unidas, quienes examinan teórica y empíricamente la importancia del desempeño logístico en el desarrollo económico de las naciones. Tras sintetizar el debate teórico económico los autores estiman con diferentes modelos econométricos la probabilidad de que un país pueda alcanzar un mayor nivel de desarrollo económico nacional en función de su desempeño logístico. Para este objetivo, utilizan el índice de desarrollo logístico elaborado por el Banco Mundial en base a encuesta bianuales en 160 países (World Bank 2014). Una de sus principales contribuciones es hallar unos resultados significativos del desempeño logístico

en el desarrollo económico de las naciones, lo cual tiene implicaciones de política económica para el desarrollo.

En segundo lugar se encuentra un estudio de Fernando González Laxe, Carlos País Montes y María Jesús Freire Seoane de la Universidad de A Coruña. Estos especialistas analizan el *Foreland* y la conectividad del principal puerto colombiano, Cartagena de Indias, un puerto que resulta modélico en el área del Caribe y que cuenta con una especial vinculación con el Canal de Panamá. La evaluación de tendencias y perspectivas desde 2008 a 2011 les llevan a concluir que este puerto ha aumentado la cantidad de movimientos de mercancía general y contenedorizada, en particular, con el área portuaria del Canal de Panamá. Con lo cual, predicen perspectivas comerciales y oportunidades de inversión positivas ante la próxima ampliación de dicho canal.

En tercer término se introduce el trabajo de Rosa Puertas Medina y María Luisa Martí Selva de la Universidad Politécnica de Valencia y Leandro García Menéndez de la Universidad de Valencia. Este grupo utiliza, también, el índice de desempeño logístico (World Bank 2014), como variable explicativa del comercio exterior de la Unión Europea. Además, en el ensayo se identifican otros componentes del IDL que entre 2005 y 2010 han afectado el comercio exterior de acuerdo a sus dificultades de transporte en la cadena de valor. En términos metodológicos, se estiman modelos de gravedad en dos etapas para 2005 y 2010, y se concluyen que la competitividad logística de los países es un determinante de su posicionamiento exportador. Además, se observa que la eficiencia de las empresas exportadoras depende de la logística como principal determinante del coste y el rendimiento de su cadena de valor. Estos resultados les llevan a extraer recomendaciones de política comercial, en concreto, la necesidad de una mejora en los servicios logísticos y una mayor integración de las infraestructuras y una coordinación de los servicios públicos y privados.

El cuarto artículo corresponde a Pelayo Arbués, José Baños, Matías Mayor y Patricia Suárez de la Universidad de Oviedo, quienes presentan una modelización de la movilidad personal de larga distancia en el territorio nacional. Dado el creciente número de desplazamientos interurbanos (*commuting*) y las innovaciones en el sistema de transporte ferroviario y aéreo, el tema es de creciente importancia y está atrayendo un gran interés por parte de académicos y responsables políticos, en particular, en la Unión Europea (Espón 2013). Para este objetivo, los autores examinan las variables sociales, económicas, demográficas y geográficas de la movilidad personal de más de 50 km. Este tipo de desplazamiento, que constituye una parte creciente del total de distancia recorrida, estaría aumentando la accesibilidad y la integración territorial, pero también la congestión y la contaminación. Los investigadores detectan así algunos de los factores de la demanda de viajes de larga distancia, tales como el modo, la duración o la distancia, y las características de los usuarios, mayoritariamente varones, jóvenes, o personas con mayores ingresos.

Por último, pero no por ello menos importante, la sección culmina con el artículo de Xosé Luís Fernández, Pablo Coto-Millán, Pedro Casares-Hontañón,

Juan Castanedo y Miguel Ángel Pesquera de los departamentos de Economía y Transportes de la Universidad de Cantabria. En este caso, se presenta un estudio del mercado de transporte por carretera en la Unión Europea, en la que se estima su eficiencia técnica durante el período 2004-2012. El estudio resulta de relevancia mundial, dado que el mercado de transportes de la Unión Europea ha sido objeto de reformas regulatorias significativas para garantizar la competencia entre las empresas que operan en este sector (European Commission 2012). Estos especialistas destacan el impacto positivo en la eficiencia del sector como resultado de la desregulación y liberalización del sector y, también, del uso de plataformas logísticas y de tecnologías de la información y las comunicaciones; por el contrario, el aumento en el precio del petróleo tuvo un efecto negativo sobre la eficiencia técnica del transporte por carretera.

Estos cinco trabajos contribuyen, así, a comprender, teórica y empíricamente, el impacto del transporte y la logística en distintas áreas de la economía mundial, en particular de América y Europa. Por una parte, la consecuencia del desempeño logístico en el desarrollo económico de las naciones y, en la competitividad exportadora de las empresas de la UE. Por otra, los efectos de las transformaciones en los sistemas de transporte como son: la ampliación de las infraestructuras de transporte marítimos en el área del Caribe (Canal de Panamá y Puerto de Cartagena de Indias), la creciente movilidad del transporte interurbano de pasajeros que afecta la accesibilidad y la movilidad territorial y, por último, la eficiencia de las empresas de transporte por carreteras en la UE.

## REFERENCIAS

- Arvis, Jean-François; Mustra, Monica Alina; Ojala, Lauri; Shepherd, Ben; Saslavsky, Daniel. (2012). *Connecting to Compete 2012 : Trade Logistics in the Global Economy*. World Bank, Washington, DC.
- Colomb C. And Santinha G. (2014) "European Union Competition Policy and the European Territorial Cohesion Agenda: An impossible Reconciliation? State Aid Rules and Public Service Liberalization through the European Spatial Planning Lens", *European Planning Studies* 22 (3), 459-480.
- Díaz-Jara, Sergio 2007, *Transport Economic Theory*, Elsevier Science.
- ESPON (2013) *SeGI. Indicators and perspectives for services of general interest in territorial cohesion and development*. <http://www.espon.eu...>
- European Commission (2012) *Monitoring consumer markets in the European Union* [http://ec.europa.eu/consumers/consumer\\_research](http://ec.europa.eu/consumers/consumer_research).
- Molle W (2007) *European Cohesion Policy*, Routledge, Milton Park, Abingdon, Oxon.
- UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). 2010. "A Comparison of the LPI and the LSCI." *Transport Newsletter* 46: 7-8. [http://archive.unctad.org/en/docs/webdtitlb20103\\_en.pdf](http://archive.unctad.org/en/docs/webdtitlb20103_en.pdf).
- World Bank (2014) *Logistic Performance Index*, World Bank, Washington D.C. <http://lpi.worldbank.org/>