

EL TRANSPORTE

Lic. Carola Sangueza
Soza

Año 2009

LOS SECTORES Y RAMAS DE ACTIVIDAD

- Sectores Primarios o Extractivos
- Sectores Secundarios o de Transformación
- Sectores Terciarios o de Servicios

Características del Sector Servicios

- Satisfacen necesidades inmateriales de la población.
- Son Intangibles.
- Son muy heterogéneas y de uso muy diverso.
- Son de consumo inmediato.

I. CONCEPTO DE TRANSPORTE

“Actividad de servicio a la producción y a la población cuya finalidad es facilitar el cambio de localización física de personas y bienes”.

Razones para cambiar de localización física y generar servicios de transporte

- Desigual distribución de los recursos.
- Especialización económica de los países y de las diferentes zonas de cada país.
- Localización de las actividades económicas y las economías de escala
- Localización de los asentamientos humanos
- Relaciones sociales entre comunidades
- Oportunidades culturales
- Control político y militar del territorio y de la población

Desigual dotación de recursos naturales, humanos y de capital

La desigual dotación de recursos **naturales, humanos y de capital** entre países y dentro de cada país obliga a transportar algunos recursos hacia los lugares donde se utilizan, sea para su transformación, sea para su consumo. Esto es obvio en el caso de los recursos naturales; por ejemplo, no hay tierras cultivables en los polos ni en los desiertos, ni petróleo en todos los países. Por ello, para utilizar el petróleo como recurso energético y para la producción de múltiples bienes de uso común (plásticos, fibras textiles artificiales, parafina, etc.) hay que transportarlo desde los lugares del mundo donde existe a todos los demás.

La especialización económica

A. Smith aplica al comercio internacional, señala que cada país se especializa en aquellas actividades en las que consigue producir con menores costes absolutos, de manera que puede exportar sus excedentes y, con los ingresos generados, adquirir los productos que necesita y que otros países producen a menor coste que él, de manera que todos los países logran un beneficio, gracias al comercio internacional.

La especialización económica (continuación)

David Ricardo para resolver las limitaciones de la teoría de A. Smith, desarrolla la teoría de la ventaja relativa en 1825 que, en síntesis, señala que cuando un país tiene ventaja absoluta en todas las producciones, se especializa en las que dicha ventaja es mayor y cuando tiene desventaja en todas las producciones se especializa en aquellas en que la desventaja es menor. Ni esta teoría ni la anterior explican el origen de las ventajas o desventajas

La especialización económica (continuación)

Herckschel y Ohlin con sus trabajos en los años veinte del siglo XX atribuyen la especialización económica de los países a la dotación de recursos básicos (naturales y humanos) y de capital, señalando que cada país se especializa en las actividades económicas que requieren en su producción aquellos recursos de los que dispone con más abundancia física (disponibilidad y accesibilidad física) y / o económica (más baratos), puesto que ésta es la causa de la ventaja absoluta o relativa respecto a otros países.

Localización de las actividades económicas

Tiene que ver con la dotación de recursos y la especialización, pero tiene su propia dinámica. Existen actividades que deben localizarse en zonas que cumplan determinados requisitos.

- Disponibilidad de Recursos Naturales -> actividades primarias
- Cercanía de materias primas y/o materiales y servicios auxiliares.
- Cercanía de los Recursos Humanos (actividades intensivas en mano de obra)
- Proximidad al mercado de uso o consumo de sus productos (bienes perecederos o frágiles).

Desarrollan servicios de transporte tanto de pasajeros como de mercancías

Localización de las actividades económicas (continuación...)

Hay otras actividades que no tienen este tipo de restricciones o predeterminaciones y para las cuales el lugar de localización física de su producción es indiferente desde el punto de vista de las exigencias tecnológicas del proceso productivo; en este caso los criterios de localización son de tipo esencialmente económico y uno de los factores que tiene mayor influencia en la toma de decisiones es precisamente la accesibilidad física y la disponibilidad de transporte. De esta manera el transporte, en este caso, no sólo es una consecuencia de la localización de las actividades económicas, sino que también llega a ser en la causa de la localización de muchas de ellas.

Las economías de escala

Se entiende por economías de escala la reducción unitaria de los costes fijos de los productos (bienes o servicios) y, por consiguiente, del coste total medio, generada por un elevado tamaño medio de la unidad productiva considerada.



Existe una tendencia a concentrar ciertas producciones en unidades cada vez más grandes



movimientos de mercancías (tanto de bienes intermedios como de productos terminados) y de personas (trabajadores, proveedores y clientes)

Economías de Escala

$$C^* = CT / N = (CF + CV) / N = CF / N + CV / N$$

C* = Coste Total Medio de Producción

N = Volumen de producción (número de unidades físicas)

CT = Conjunto de Costes Totales incurridos durante el período considerado.

CF = Costos en que se incurre independientemente del volumen de producción del período.

CV = Costos vinculados al volumen de producción y directamente proporcionales a éste.

La localización de los asentamientos humanos, las relaciones sociales entre comunidades y las oportunidades culturales

Asentamientos humanos en función de la disponibilidad de agua potable, de alimentos, de determinadas condiciones físicas favorables (clima, orografía, etc.) y condiciones básicas de defensa frente a los fenómenos incontrolados de la naturaleza, los animales y otras comunidades humanas.

Control político y militar del territorio y de la población

Thompson[1] consideran que una de las razones más poderosas del establecimiento del transporte es la existencia de **objetivos políticos y militares**, principalmente centrados en el control político de los territorios del país desde el centro político que lo dirige respecto a los principales asentamientos humanos, así como con las fronteras del país.

[1] R. Thompson (1971): Teoría económica del transporte, Alianza Editorial, Madrid

II. EL SERVICIO DEL TRANSPORTE

El transporte es una actividad económica de servicio tanto a la población como a la producción.



Existen 3 tipos de transporte:

- Transporte de Pasajeros
- Transporte de Mercancías y;
- Transporte Mixto (pasajeros y mercancías)

El servicio del transporte (continuación)....

El rasgo fundamental del servicio de transporte es que hay un desplazamiento físico de las personas y / o de las mercancías, entre dos puntos geográficamente separados por un medio natural (tierra, agua, aire o espacio exterior^[1]), desde un **punto de partida** haciendo un **recorrido o trayecto** hasta un **punto de llegada**.

MODO DE TRANSPORTE

El modo de transporte está determinado por el medio natural por el cual discurre el recorrido:



- Transporte Terrestre
- Transporte Acuático
- Transporte Aéreo

TRANSPORTE TERRESTRE

El medio natural por el que transcurre el recorrido es el suelo, sobre el que se interviene y se modifica en función de los diferentes medios de transporte a utilizar, a saber, construyendo caminos y carreteras, vías de ferrocarril y ductos superficiales y subterráneos (túneles, gasoductos, oleoductos y acueductos).

TRANSPORTE ACUATICO

El medio natural por el que transcurre el recorrido es el agua, sobre el que se interviene y modifica sólo excepcionalmente (canales artificiales, rectificación de cauces y costas, ductos subacuáticos, diques y muelles flotantes o anclados) Se subdivide en **transporte fluvial** (el que discurre por ríos y canales naturales o artificiales de agua dulce); **transporte lacustre** (el que discurre por lagos continentales); y **transporte marítimo** (el que transcurre por mares, océanos y canales marítimos)

TRANSPORTE AEREO

En este caso, el medio natural es el aire y la única transformación es el tendido de cables aéreos para conducir electricidad y comunicaciones telefónicas y telegráficas, aunque cada vez con mayor frecuencia estos transportes se hacen vía inalámbrica y / o con cables subterráneos o subacuáticos.

TRANSPORTE MULTIMODAL

La combinación de distintos modos de transporte en un recorrido se denomina **transporte multimodal** y se usa tanto en pasajeros como en mercancías. Históricamente, el predominio de uno u otro modo de transporte se ha establecido en función de la distancia a recorrer, la causa del viaje y una serie de variables económicas y tecnológicas, aunque el predominio del transporte terrestre tanto de pasajeros como de mercancías, así como del transporte de corta distancia