



Comportamiento del gasto en transporte de las localidades urbanas y rurales en México

Gabriela Cruz González
Salvador Hernández García
Guillermo Torres Vargas
José Antonio Arroyo Osorno
José Alejandro González García

**Publicación Técnica No. 584
Sanfandila, Qro, 2020**

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE

**Comportamiento del gasto en transporte de las
localidades urbanas y rurales en México**

Publicación Técnica No. 584
Sanfandila, Qro, 2020

Esta investigación fue realizada en la División de Estudios Económicos y Sociales del Transporte del Instituto Mexicano del Transporte, por la Dra. en C. E. Gabriela Cruz González y el Dr. en C. E. Guillermo Torres Vargas.

Esta investigación es el producto final del proyecto de investigación interna OI-01/19.

Se agradece la colaboración del M. en I. Salvador Hernández García, M en I. José Antonio Arroyo Osorno y M. en I. José Alejandro González García.

Contenido

Índice de figuras		v
Sinopsis		vii
Abstract		ix
Resumen ejecutivo		xi
Introducción		1
Capítulo 1.	Descripción de las variables de “Transporte” en la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares	7
Capítulo 2.	Gasto en los hogares	13
Capítulo 3.	Gasto del rubro en transporte de los hogares en México, 2008-2018	21
Conclusiones		43
Bibliografía		45

Índice de figuras

Figura 2.1	Porcentaje de hogares en México, por entidad federativa y por tipo de localidad, 2008	17
Figura 2.2	Porcentaje de hogares en México, por entidad federativa y por tipo de localidad, 2018	18
Figura 2.3	Tasa de crecimiento anual 2008-2018 de los hogares en México, por entidad federativa y por tipo de localidad	19
Figura 2.4	Tasa de crecimiento anual del gasto en los hogares, por entidad federativa y por tipo de localidad, 2008-2018	20
Figura 3.1	Porcentaje del gasto en transporte de los hogares urbanos en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual	22
Figura 3.2	Porcentaje del gasto en transporte de los hogares rurales en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual	23
Figura 3.3	Porcentaje del gasto en transporte público de los hogares urbanos en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual	25
Figura 3.4	Porcentaje del gasto en transporte público de los hogares rurales en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual	26
Figura 3.5	Porcentaje del gasto en transporte foráneo de los hogares urbanos en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual	28
Figura 3.6	Porcentaje del gasto en transporte foráneo de los hogares rurales en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual	29

Figura 3.7	Porcentaje del gasto en adquisición de vehículos de los hogares urbanos en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual	31
Figura 3.8	Porcentaje del gasto en adquisición de vehículos de los hogares rurales en México, por entidad federativa, 2008 y 2019, y su tasa de crecimiento	32
Figura 3.9	Porcentaje del gasto en refacciones para vehículos de los hogares urbanos en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento	34
Figura 3.10	Porcentaje del gasto en refacciones para vehículos de los hogares rurales en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento	35
Figura 3.11	Porcentaje del gasto en combustibles para vehículos de los hogares urbanos en México, por entidad federativa, 2008 y 2108, y su tasa de crecimiento	37
Figura 3.12	Porcentaje del gasto en combustibles para vehículos de los hogares rurales en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento	38
Figura 3.13	Porcentaje del gasto en comunicaciones de los hogares urbanos en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento	40
Figura 3.14	Porcentaje del gasto en comunicaciones de los hogares rurales en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento	41

Sinopsis

El propósito de este trabajo es analizar el comportamiento y la estructura del gasto en transporte de los hogares en México en las localidades urbanas y rurales del país por entidad federativa para los años 2008 y 2018. Asimismo, se calculará la distribución del gasto en el rubro de “Transporte; adquisición, mantenimiento, accesorios y servicios para vehículos; y comunicaciones” por hogares para cada una de las 32 entidades federativas.

Se hará uso de estadísticas generadas del manejo de información a nivel de microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) 2008 y 2018 publicadas por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

Abstract

The objective of this work is to analyze the behavior and structure of household transport spending in Mexico in urban and rural localities of the country by state for the years 2008 and 2018. Also, the distribution of expenses will be calculated under the heading of “Transportation; acquisition, maintenance, accessories and services for vehicles; communications” by households for each of the country’s 32 states.

It will make use of statistics generated from the management of information at the microdata level of the National Survey of Household Income and Expenditure 2008 and 2018 published by the National Institute of Statistics and Geography.

Resumen ejecutivo

El propósito de este trabajo es analizar el comportamiento y la estructura del gasto en transporte de los hogares en México en las localidades urbanas y rurales del país por entidad federativa para los años 2008 y 2018. Se hará uso de las estadísticas generadas del manejo de información a nivel de microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) 2008¹ y 2018² publicadas por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

El gasto corriente monetario promedio trimestral estimado por el INEGI con datos de la ENIGH 2008 fue de 21 mil pesos. En el rubro de “Transporte, adquisición, mantenimiento, accesorios y servicios para vehículos; comunicaciones” fue de cuatro mil pesos.

Para el año 2018, el gasto corriente monetario promedio trimestral estimado fue de 31 913 pesos. En el rubro de “Transporte, adquisición, mantenimiento, accesorios y servicios para vehículos; comunicaciones” fue de 6 369 pesos.

El INEGI presenta para algunos rubros específicos el monto del gasto corriente monetario promedio trimestral para 2008: Transporte público: 1 128 pesos; Comunicaciones: 1 047 pesos; y Adquisición de vehículos: 431 pesos. Para el año 2018, los montos que presenta el INEGI del gasto corriente monetario promedio trimestral fueron: Transporte público: 1 657 pesos; Comunicaciones: 1 421 pesos; y

¹ El diseño de la muestra para la ENIGH 2008 se caracteriza por ser probabilístico. Los resultados obtenidos de la encuesta se generalizan a toda la población. El diseño es bietápico, estratificado y por conglomerados, donde la unidad última de selección es la vivienda y la unidad de observación es el hogar. El tamaño de la muestra es de 35 mil 146 viviendas. El periodo de levantamiento se llevó a cabo del 21 de agosto al 17 de noviembre de 2008. La cobertura geográfica es nacional. El desglose geográfico fue área urbana (localidades de 2 500 y más habitantes) y el área rural (localidades menores de 2 500 habitantes). www.inegi.org.mx

² El diseño estadístico de la ENIGH 2018, tiene un periodo de referencia de la información 2018. El marco de muestreo es el Marco Nacional de Viviendas (base CPV 2010). La unidad de muestreo es la vivienda particular. El diseño de la muestra es probabilístico, por conglomerados estratificados en dos etapas. Las unidades de observación son el hogar y las personas. La población objeto de estudio son los hogares y residentes en viviendas particulares. El tamaño de muestra nacional es de 87 826 viviendas que representan a 125 091 790 habitantes. La distribución de la muestra es Decenal por Entidad Federativa y ámbito Rural y Urbano. El periodo de levantamiento fue del 21 de agosto al 28 de noviembre de 2018. La cobertura geográfica es Nacional, por entidad federativa: urbana (localidad de 2 500 y más habitantes) y rural (localidad de menos de 2 500 habitantes). INEGI, ENIGH 2018, Presentación de resultados, julio 2019.

Adquisición de vehículos: 792 pesos. Estos rubros están dentro de los veinte principales rubros específicos del gasto.

El INEGI en la presentación de resultados de la ENIGH 2008, proporciona el dato de la distribución porcentual del gasto sólo para siete entidades federativas: Distrito Federal, Guanajuato, Jalisco, estado de México, Querétaro, Sonora y Yucatán.

En la presentación de resultados de la ENIGH 2018, el INEGI proporciona el dato de la distribución porcentual del gasto sólo para cuatro entidades federativas. Las dos de mayor gasto corriente promedio trimestral: Ciudad de México y Nuevo León; y las dos entidades federativas con menor gasto corriente promedio trimestral: Oaxaca y Chiapas. En Nuevo León, por ejemplo, calculó que para el rubro de “Transporte; adquisición, mantenimiento, accesorios y servicios para vehículos; comunicaciones” fue de 25%, mientras que para la Ciudad de México, Chiapas y Oaxaca fue del 18% en dicho rubro.

De ahí que uno de los objetivos de este proyecto sea calcular la distribución del gasto corriente monetario en el rubro “Transporte; adquisición, mantenimiento, accesorios y servicios para vehículos; comunicaciones” para cada una de las 32 entidades federativas del país. Asimismo, hacer el cálculo de gasto corriente monetario promedio trimestral por localidades rurales (localidades menores de 2 500 habitantes) y por localidades urbanas (localidades de más de 2 500 habitantes).

Esta investigación permitirá contar con información de utilidad para el diseño de políticas públicas enfocadas a realizar un gasto más eficiente de los hogares en el rubro de transporte por entidad federativa; pues de acuerdo con cifras del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) correspondientes a 2018, el 49.3% de la población se encontraba en condiciones de pobreza y pobreza extrema. Lo que significa que casi la mitad de la población no dispone de los ingresos que se requiere para satisfacer sus necesidades como son, alimentarias, de salud, de *transporte*, entre otras. En ese sentido, el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024, en su objetivo 3.6, señala que *“La infraestructura pública es un elemento fundamental para detonar el potencial económico de un país. Por un lado, la infraestructura social ayuda disminuyendo la disparidad de oportunidades acercando a la gente a servicios básicos como salud, educación y saneamiento. Por el otro, la infraestructura económica como carreteras, aeropuertos y puertos aumenta la capacidad productiva; reduce los costos de transacción; incrementa la actividad agropecuaria, industrial y de servicios; conecta a los pueblos y comunidades indígenas; y brinda a la sociedad más y mejores oportunidades, así como empleos mejor remunerados”*. Así pues, contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica de

³ Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, Gobierno de la República, p. 167.

la población, se verá reflejada en el uso eficiente del gasto monetario de los hogares en el rubro de “Transporte”.

En el primer capítulo, se muestra la descripción de las variables de “Transporte” bajo la concepción de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares, así como los resultados básicos de la composición de los hogares, sus integrantes y el gasto monetario corriente trimestral a nivel nacional. En el segundo capítulo, se presenta la importancia de la investigación alineada al Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 y al marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y las metas de la agenda 2030 para el desarrollo sostenible, así como también la referencia de algunos autores respecto al tema de la relación del transporte y la distribución del ingreso-gasto. En este capítulo también se presentan las estimaciones de la composición de los hogares en México para los años 2008 y 2018 por tipo de localidad, así como la composición del gasto en los hogares del país. En el tercer capítulo, se presenta un análisis del gasto que ejercen los hogares en los distintos rubros de transporte como son: gasto en transporte público, gasto en transporte foráneo, gasto en adquisición de vehículos, gasto en refacciones, gasto en combustible y gasto en el rubro de comunicaciones; dichas estimaciones son presentadas a nivel entidad federativa y por tipo de localidad. Así como también se presentan las tasas de crecimiento anual 2008-2018 de las variables antes mencionadas a nivel estatal en las localidades urbanas y rurales del país. Finalmente, se presentan las conclusiones.

Introducción

El propósito de este trabajo es analizar el comportamiento y la estructura del gasto en transporte de los hogares en México en las localidades urbanas y rurales del país por entidad federativa para los años 2008 y 2018. Se hará uso de las estadísticas generadas del manejo de información a nivel de microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) 2008⁴ y 2018⁵ publicadas por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

El gasto corriente monetario promedio trimestral estimado por el INEGI con datos de la ENIGH 2008 fue de 21 mil pesos. En el rubro de “Transporte, adquisición, mantenimiento, accesorios y servicios para vehículos; comunicaciones” fue de cuatro mil pesos.

Para el año 2018, el gasto corriente monetario promedio trimestral estimado fue de 31 913 pesos. En el rubro de “Transporte, adquisición, mantenimiento, accesorios y servicios para vehículos; comunicaciones” fue de 6 369 pesos.

El INEGI presenta para algunos rubros específicos el monto del gasto corriente monetario promedio trimestral para 2008: Transporte público: 1 128 pesos; Comunicaciones: 1 047 pesos; y Adquisición de vehículos: 431 pesos. Para el año 2018, los montos que presenta el INEGI del gasto corriente monetario promedio trimestral fueron: Transporte público: 1 657 pesos; Comunicaciones: 1 421 pesos; y

⁴ El diseño de la muestra para la ENIGH 2008 se caracteriza por ser probabilístico. Los resultados obtenidos de la encuesta se generalizan a toda la población. El diseño es bietápico, estratificado y por conglomerados, donde la unidad última de selección es la vivienda y la unidad de observación es el hogar. El tamaño de la muestra es de 35 mil 146 viviendas. El periodo de levantamiento se llevó a cabo del 21 de agosto al 17 de noviembre de 2008. La cobertura geográfica es nacional. El desglose geográfico fue área urbana (localidades de 2 500 y más habitantes) y el área rural (localidades menores de 2 500 habitantes). www.inegi.org.mx

⁵ El diseño estadístico de la ENIGH 2018, tiene un periodo de referencia de la información 2018. El marco de muestreo es el Marco Nacional de Viviendas (base CPV 2010). La unidad de muestreo es la vivienda particular. El diseño de la muestra es probabilístico, por conglomerados estratificados en dos etapas. Las unidades de observación son el hogar y las personas. La población objeto de estudio son los hogares y residentes en viviendas particulares. El tamaño de muestra nacional es de 87 826 viviendas que representan a 125 091 790 habitantes. La distribución de la muestra es Decenal por Entidad Federativa y ámbito Rural y Urbano. El periodo de levantamiento fue del 21 de agosto al 28 de noviembre de 2018. La cobertura geográfica es Nacional, por entidad federativa: urbana (localidad de 2 500 y más habitantes) y rural (localidad de menos de 2 500 habitantes). INEGI, ENIGH 2018, Presentación de resultados, julio 2019.

Adquisición de vehículos: 792 pesos. Estos rubros están dentro de los veinte principales rubros específicos del gasto.

El INEGI en la presentación de resultados de la ENIGH 2008, proporciona el dato de la distribución porcentual del gasto sólo para siete entidades federativas: Distrito Federal, Guanajuato, Jalisco, estado de México, Querétaro, Sonora y Yucatán.

En la presentación de resultados de la ENIGH 2018, el INEGI proporciona el dato de la distribución porcentual del gasto sólo para cuatro entidades federativas. Las dos de mayor gasto corriente promedio trimestral: Ciudad de México y Nuevo León y las dos entidades federativas con menor gasto corriente promedio trimestral: Oaxaca y Chiapas. En Nuevo León, por ejemplo, calculó que para el rubro de “Transporte; adquisición, mantenimiento, accesorios y servicios para vehículos; comunicaciones” fue de 25%, mientras que para la Ciudad de México, Chiapas y Oaxaca fue del 18% en dicho rubro.

De ahí que uno de los objetivos de este proyecto sea calcular la distribución del gasto corriente monetario en el rubro “Transporte; adquisición, mantenimiento, accesorios y servicios para vehículos; comunicaciones” para cada una de las 32 entidades federativas del país. Asimismo, hacer el cálculo de gasto corriente monetario promedio trimestral por localidades rurales (localidades menores de 2 500 habitantes) y por localidades urbanas (localidades de más de 2 500 habitantes).

Esta investigación permitirá contar con información de utilidad para el diseño de políticas públicas enfocadas a realizar un gasto más eficiente de los hogares en el rubro de transporte por entidad federativa; pues de acuerdo con cifras del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) correspondientes a 2018, el 49.3% de la población se encontraba en condiciones de pobreza y pobreza extrema. Lo que significa que casi la mitad de la población no dispone de los ingresos que se requiere para satisfacer sus necesidades como son, alimentarias, de salud, de transporte, entre otras. En ese sentido, el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024, en su objetivo 3.6, señala que *“La infraestructura pública es un elemento fundamental para detonar el potencial económico de un país. Por un lado, la infraestructura social ayuda disminuyendo la disparidad de oportunidades acercando a la gente a servicios básicos como salud, educación y saneamiento. Por el otro, la infraestructura económica como carreteras, aeropuertos y puertos aumenta la capacidad productiva; reduce los costos de transacción; incrementa la actividad agropecuaria, industrial y de servicios; conecta a los pueblos y comunidades indígenas; y brinda a la sociedad más y mejores oportunidades, así como empleos mejor remunerados”*. Así pues, contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica de

⁶ Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, Gobierno de la República, p. 167.

la población, se verá reflejada en el uso eficiente del gasto monetario de los hogares en el rubro de “Transporte”.

Por otra parte, se busca también dar atención al *objetivo prioritario 1 del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2020-2024*, el cual refiere: “*Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal*”⁷. La actual administración encontró que: “el problema público o área de oportunidad más significativa en este sector, es el relativo a que la cobertura y condiciones operativas de la Red Carretera Federal y las Redes Alimentadora y Rural, no permiten la conectividad eficiente entre los diferentes modos de transporte, además de presentar problemas de seguridad vial en el traslado de bienes y personas a lo largo y ancho del territorio nacional, generando un área de oportunidad en el abatimiento de los costos generalizados de transporte, a fin de impulsar el desarrollo económico y la inclusión en todas las regiones, en particular de las zonas aisladas y de alta marginación⁸”. Lo anterior, “afecta negativamente el cumplimiento del objetivo prioritario consistente en contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecten a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal que facilite el traslado de bienes y servicios, el cual busca atender a la población de México, en particular a los sectores más vulnerables como pueblos indígenas, niños y ancianos y mujeres y hombres que por su condición, necesitan acceso seguro y oportuno a servicios básicos como salud, educación, trabajo, entre otros, ya que normalmente habitan en zonas de difícil acceso y de alta marginación. Lo anterior en función de los principios rectores establecidos en el PND, como son; Economía para el bienestar, no dejar a nadie atrás, no dejar a nadie afuera y honradez y honestidad”⁹.

Los beneficios que se espera para la población, y que tienen relación con la presente investigación, de acuerdo al PSCT, es que “los usuarios que circulan por las redes federal y alimentadora cuenten con las condiciones de seguridad, confort y costos de operación razonables¹⁰”, así como también, “convergencia y menores

⁷ Diario Oficial de la Federación. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Decreto por el que se aprueba el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024. Jueves 2 de julio de 2020.

⁸ *Ibidem*.

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ *Ibidem*.

asimetrías en el desarrollo de las regiones del país con menores niveles de marginación y una distribución del ingreso más equitativa¹¹”.

Por su parte, el *objetivo prioritario 2* menciona el: “*Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular las regiones las de menor crecimiento, cuenten con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional*”¹². Las acciones alineadas en este objetivo, se orientan a “resolver el problema público relacionado con falta de una red de transporte sustentable, capaz de fomentar el desarrollo regional y atender las necesidades de traslado de la población mediante el acceso a una red de transporte amplia, que garantice una comunicación ágil, oportuna y segura entre los principales centros de producción y consumo, que sea competitiva y sustentable”¹³.

Así pues, dado que una de las problemáticas que se encuentran en el país es la conectividad eficiente en los traslados de las personas afectando el bienestar de la sociedad, es que se genera un área de oportunidad en el abatimiento de los costos, como lo señala el objetivo prioritario 1 del plan sectorial; da pie a esta investigación para analizar el comportamiento del gasto en transporte de los hogares en México, examinando la distribución del gasto en el rubro de Transporte; adquisición de vehículos; mantenimiento, accesorios y servicios para vehículos y comunicaciones.

En el primer capítulo, se muestra la descripción de las variables de “Transporte” bajo la concepción de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares, así como los resultados básicos de la composición de los hogares, sus integrantes y el gasto monetario corriente trimestral a nivel nacional. En el segundo capítulo, se presenta la importancia de la investigación alineada al Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 y al marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y las metas de la agenda 2030 para el desarrollo sostenible, así como también la referencia de algunos autores respecto al tema de la relación del transporte y la distribución del ingreso-gasto. En este capítulo también se presentan las estimaciones de la composición de los hogares en México para los años 2008 y 2018 por tipo de localidad, así como la composición del gasto en los hogares del país. En el tercer capítulo, se presenta un análisis del gasto que ejercen los hogares en los distintos rubros de transporte como son: gasto en transporte público, gasto en transporte foráneo, gasto en adquisición de vehículos, gasto en refacciones, gasto en combustible y gasto en el rubro de comunicaciones; dichas estimaciones son presentadas a nivel entidad federativa y por tipo de localidad. Así como también se presentan las tasas de crecimiento anual 2008-2018 de las variables antes

¹¹ *Ibidem*.

¹² *Ibidem*.

¹³ *Ibidem*.

mencionadas a nivel estatal en las localidades urbanas y rurales del país. Finalmente, se presentan las conclusiones.

1 Descripción de las variables de “Transporte” en la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares

El presente análisis está basado en las estadísticas (microdatos) proporcionadas por la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) 2008 y 2018 que proporciona el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

La ENIGH 2008 está formada por 8 bases de datos: características de las viviendas y de los hogares que habitan la vivienda y el factor de expansión; características sociodemográficas y ocupacionales de los integrantes del hogar; gasto efectuado con tarjeta de crédito o comercial; gasto y erogaciones de capital realizados por el hogar; ingresos no monetarios; ingresos y percepciones de capital de cada uno de los integrantes del hogar; negocios del hogar; principales variables por hogar.

La ENIGH 2018 está conformada por 11 bases de datos: viviendas; hogares; gastos en los hogares; erogaciones; gasto en tarjetas; población; ingresos; gastos de las personas; trabajos; agro y no agro; y una adicional donde se publica un resumen con información a nivel hogar llamada *CONCENTRADOHOGAR*.

El objetivo de la ENIGH (INEGI, 2019) es *proporcionar un panorama estadístico sobre:*

1. *Comportamiento de los ingresos y gastos de los hogares.*
2. *Características ocupacionales y sociodemográficas de los hogares.*
3. *Características de la infraestructura de la vivienda y su equipamiento.*

El diseño estadístico (INEGI, 2019) de la ENIGH 2018 es:

- *Diseño de la muestra: modelo probabilístico (por conglomerados estratificados en dos etapas).*
- *Población de estudio: los hogares y residentes en viviendas particulares.*

- *Tamaño de la muestra: 87 826 viviendas, representan a 125 091 790 habitantes.*
- *Periodo de levantamiento: 21 de agosto al 28 de noviembre de 2018.*
- *Cobertura geográfica: nacional, entidad federativa: urbana (localidades de 2 500 y más habitantes) y rural (localidades de menos de 2 500 habitantes).*

Trabajar con microdatos permite realizar un estudio más detallado de la distribución de los gastos monetarios de los hogares en el rubro de “Transporte”, es decir, cuánto destinan de su gasto corriente monetario en promedio los hogares en mantenimiento de vehículos, refacciones para vehículos, combustibles para vehículos y comunicaciones.

En este estudio, para el año 2008 se hace uso de la base de datos: *PRINCIPALES VARIABLES POR HOGAR*. Para el año 2018 se hace uso de la base: *CONCENTRADO HOGAR*, la cual es construida a partir de las 11 bases de datos y permite tener agrupada la información con la cual se obtienen los principales datos que el INEGI construye.

Con datos de la ENIGH 2008, se estimó que en los hogares de México el promedio del gasto corriente total monetario trimestral fue de 21 mil pesos. El rubro de “Transporte, adquisición, mantenimiento, accesorios y servicios para vehículos; comunicaciones” tuvo un gasto corriente monetario promedio trimestral de cuatro mil pesos.

Para el año 2018, se estimó con datos de la ENIGH 2018, que en los hogares de México el promedio del gasto corriente total monetario trimestral fue de 31 913 pesos. El rubro de “Transporte, adquisición, mantenimiento, accesorios y servicios para vehículos; comunicaciones” representó la segunda categoría¹⁴ del gasto corriente monetario promedio trimestral alcanzando los 6 369 pesos.

Por otra parte, de acuerdo con la ENIGH 2018, dentro de los veinte principales rubros específicos del gasto corriente monetario promedio trimestral, los rubros de *combustibles para vehículos, transporte público, comunicaciones, y adquisición de vehículos* forman parte de estos veinte rubros principales.

¹⁴ La categoría de “Alimentos, bebidas y tabaco” representó la primera categoría, alcanzando los 11 252 pesos del gasto corriente monetario promedio trimestral. INEGI, ENIGH 2018.

El INEGI¹⁵ (2019) define a las principales variables utilizadas para nuestro análisis como:

- **Ubicación geográfica:** contiene la ubicación geográfica de la vivienda.
- **Tamaño de la localidad:** tamaño de la localidad por número de habitantes¹⁶.
- **Factor de expansión¹⁷:** constituye el peso que se le da a cada unidad muestral para generalizar los resultados de la muestra a la población.
- **Ingreso corriente:** suma de los ingresos por trabajo, los provenientes de rentas, de transferencias, de estimación de alquiler y de otros ingresos.
- **Gasto corriente monetario:** es la suma de los gastos regulares que directamente hacen los hogares en bienes y servicios para su consumo.
- **Transporte:** gasto en transporte; adquisición, mantenimiento, accesorios y servicios para vehículos; comunicaciones.
- **Transporte público:** gasto en transporte público (metro o tren ligero; autobús; trolebús o metrobús; colectivo, combi o microbús; taxi, radio-taxi; autobús foráneo; otros transportes).
- **Transporte foráneo:** gasto en transporte foráneo (transporte foráneo; transporte ferroviario; transporte aéreo; servicio de carga y mudanza; cuotas de autopista; otros).

¹⁵ Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2018 ENIGH. Nueva Serie. Descripción de la base de datos. Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México, 2019.

¹⁶ Para efectos de este análisis, agrupamos la información en localidades urbanas (localidades con más de 2 500 habitantes) y localidades rurales (localidades con menos de 2 500 habitantes).

¹⁷ Una de las características distintivas de las encuestas probabilísticas en hogares es que las viviendas seleccionadas y las personas que residen en ellas representan a otras viviendas y personas de condiciones socioeconómicas similares. Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2018 ENIGH. Nueva Serie. Descripción de la base de datos. Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México, 2019.

- **Adquisición de vehículos:** gasto en adquisición de vehículos de uso particular (automóvil; camioneta; motoneta, motocicleta; bicicleta; otro).
- **Mantenimiento de vehículos:** gasto en refacciones, partes, accesorios, mantenimiento, combustibles y servicio para vehículos.
- **Refacciones para vehículos:** gasto en refacciones, accesorios y servicios para vehículos de uso particular (llantas; acumulador; refacciones; partes de vehículos; accesorios; servicios de afinación; otros servicios).
- **Combustibles para vehículos:** gasto en combustibles, aceites, reparaciones de llantas, pensiones y otros servicios para vehículos de uso particular (gasolina magna; gasolina premium; diésel y gas; aceites, lubricantes y aditivos; reparación de llantas; pensión y estacionamiento; lavado y engrasado; otros servicios).
- **Comunicaciones:** gasto en comunicaciones (instalación de la línea de teléfono particular; teléfonos celulares, paga inicial, equipo y accesorios; compra de tarjeta para servicio de teléfono celular; teléfono público; estampillas para correo, paquetería, telégrafo; otros servicios: internet público, fax público, etcétera; largas distancias de línea particular; llamadas locales de línea particular; teléfonos celulares-plan mensual; internet; paquete de internet y teléfono; paquete de internet, teléfono y televisión de paga)

Los primeros resultados básicos que se estimaron con los microdatos ENIGH 2008 fueron a nivel nacional, de éstos se obtuvo en primer lugar, el total de hogares y sus integrantes, obteniendo como resultado 27 876 625 total de hogares; y 111 760 640 total de integrantes. Otro resultado principal básico es el promedio del gasto corriente monetario total trimestral de los hogares en México el cual dio 21 775 pesos

Para el año 2018, los resultados básicos que se estimaron con los microdatos ENIGH 2018 fueron el total de hogares y sus integrantes, obteniendo como resultado 34 744 818 total de hogares y 125 091 790 total de integrantes. Otro resultado principal básico es el promedio del gasto corriente monetario total trimestral de los hogares en México el cual dio 31 913 pesos. La entidad federativa con el gasto corriente monetario promedio trimestral mayor fue la Ciudad de México, mientras que la entidad federativa con el menor gasto fue Chiapas. Un tercer resultado principal básico para el presente análisis es el promedio del ingreso

corriente total trimestral de los hogares en México, el cual dio como resultado 49 610 pesos, cuya principal fuente de ingreso fue el ingreso por trabajo.

Las estimaciones presentadas anteriormente, coinciden con los resultados publicados por el INEGI en presentación de resultados de la ENIGH 2018 a nivel nacional.

2 Gasto en los hogares

Esta investigación permitirá contar con información de utilidad para el diseño de políticas públicas enfocadas a realizar un gasto más eficiente de los hogares en el rubro de transporte por entidad federativa; pues de acuerdo con cifras del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) correspondientes a 2018, el 49.3% de la población se encontraba en condiciones de pobreza y pobreza extrema. Lo que significa que casi la mitad de la población no dispone de los ingresos que se requiere para satisfacer sus necesidades como son: alimentarias, de salud, de transporte, entre otras. En ese sentido, el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024, en su objetivo 3.6 señala que *“La infraestructura pública es un elemento fundamental para detonar el potencial económico de un país. Por un lado, la infraestructura social ayuda disminuyendo la disparidad de oportunidades acercando a la gente a servicios básicos como salud, educación y saneamiento. Por el otro, la infraestructura económica como carreteras, aeropuertos y puertos aumenta la capacidad productiva; reduce los costos de transacción; incrementa la actividad agropecuaria, industrial y de servicios; conecta a los pueblos y comunidades indígenas; y brinda a la sociedad más y mejores oportunidades, así como empleos mejor remunerados¹⁸”*. Así pues, contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar las actividades económicas y sociales de la población, se verá reflejada en el uso eficiente del gasto monetario de los hogares en el rubro de “Transporte”.

Dentro de este mismo eje general de Desarrollo Económico del PND y siguiendo en el objetivo 3.6: *“Desarrollar de manera transparente, una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a salvaguardar la seguridad nacional¹⁹”*. En este sentido, el analizar el gasto que realizan los hogares en el rubro de transporte permite dar posibles respuestas a este objetivo.

En su objetivo 2.8, el PND habla sobre el fortalecimiento para la accesibilidad y la movilidad eficiente, para ello señala que es *“necesario promover acciones para el*

¹⁸ Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, Gobierno de la República, p. 167.

¹⁹ *Ibidem.*, p. 167.

desarrollo regional del país a través de la implementación de proyectos estratégicos del Gobierno de México, y fomentar junto con los gobiernos locales esquemas de impulso a la movilidad urbana sustentable, priorizando los modos de transporte público y no motorizados²⁰. Como se verá más adelante en los resultados obtenidos, dentro del gasto en transporte, es el rubro de transporte público donde más porcentaje de su ingreso gasta los hogares.

El PND señala como finalidad de la acción gubernamental, *la mejora continua y sostenida de la calidad de vida y bienestar de la población*. Así pues, el analizar el comportamiento del gasto en transporte de las localidades urbanas y rurales en México, permitirá contar con información de utilidad para el diseño de políticas públicas enfocadas a mejorar la calidad de vida de la población.

Por otra parte, en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y las metas de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, esta investigación está alineada con el objetivo 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. Particularmente con el objetivo 9.1 donde se señala: *“Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos”*. En este sentido, al análisis presentado permitirá conocer la proporción de gasto que hacen los hogares en las poblaciones urbanas y rurales para transitar, pues el brindar a la población una infraestructura de calidad recae no sólo en apoyar el desarrollo económico de la población sino también en una mejor asignación de su ingreso en el gasto de transporte, ya sea transporte público, foráneo, adquisición de vehículos, combustible y/o comunicaciones.

Esta investigación contribuye también a la literatura mediante el análisis del comportamiento del gasto de transporte en los hogares de las localidades urbanas y rurales del país. En la teoría del crecimiento económico, Barro (1990) sugiere que las mejoras en la infraestructura de transporte están estrechamente relacionadas con el desarrollo económico. Una mejora en la infraestructura del transporte será capaz de facilitar la movilidad tanto de mercancías como de personas, esta movilidad puede estimular el comercio haciendo que se dé una especialización de las mercancías, así como también hacer posibles las economías de escala. Esta mejora en la infraestructura de transporte se verá reflejada también en la oferta del mercado laboral mediante la creación de más empleos y de más fácil acceso. Es así como una eficiente red de transporte puede contribuir al crecimiento económico como lo señala Fernald (1999), Straub (2007) y Rodríguez et. al. (2009).

La literatura dice que mejor transporte promueve el fácil acceso en el territorio, además de proporcionar a las personas un mayor y más rápido acceso a los mercados, escuelas, centros de salud, y demás servicios sociales con que cuenta

²⁰ *Ibidem.*, p. 116.

la población para mejorar el bienestar social de las personas. Los beneficios no son solamente de orden social, también está la parte económica, pues al haber una mejor red de transporte, se eleva la competitividad, lo que puede promover el desarrollo económico de un país. De este modo, este análisis puede proporcionar una orientación al tipo de infraestructura (camino rural o autopista) y servicios de transporte que se requieren en el país.

Otro estudio en el cual se relaciona el ingreso y el transporte es el presentado por Li y DaCosta (2013) en el cual se plantea asumir el modelo de Solow (Mankiw, 1992) en su versión aumentada, la cual combina con una versión de coeficiente de Gini (definida por Deaton, 1997), esta combinación de modelos permite presentar la hipótesis de que una mejor infraestructura de transporte puede estimular el crecimiento económico y, por lo tanto, elevar el ingreso promedio en las diferentes entidades.

Siguiendo los estudios internacionales sobre el tema, Mankiw (1992) propone el modelo de Solow-aumentado para la vinculación entre el transporte y la desigualdad de ingresos, construyendo un modelo de crecimiento económico mediante la introducción de una función de tipo Cobb-Douglas. En este modelo, el capital se divide en dos tipos: público y privado; a su vez, el capital público se va a dividir en la infraestructura de transporte y en el saldo de capital sin transporte. El capital privado se va a referir al capital humano, y finalmente, la población se va a dividir basada en el nivel de ingresos.

2.1 Composición de los hogares de México 2008-2018 por tipo de localidad

El primer análisis que se presenta en este estudio, es la composición de los hogares y el gasto monetario por entidad federativa y por tipo de localidad para posteriormente (capítulo tres) presentar un análisis del gasto monetario que ejercen los hogares en los distintos rubros del transporte como son: gasto en transporte público, gasto en transporte foráneo, gasto en adquisición de vehículos, gasto en refacciones, gasto en combustible y gasto en el rubro de comunicaciones. Así como también se presentarán las tasas de crecimiento anual de las variables antes mencionadas en los últimos diez años.

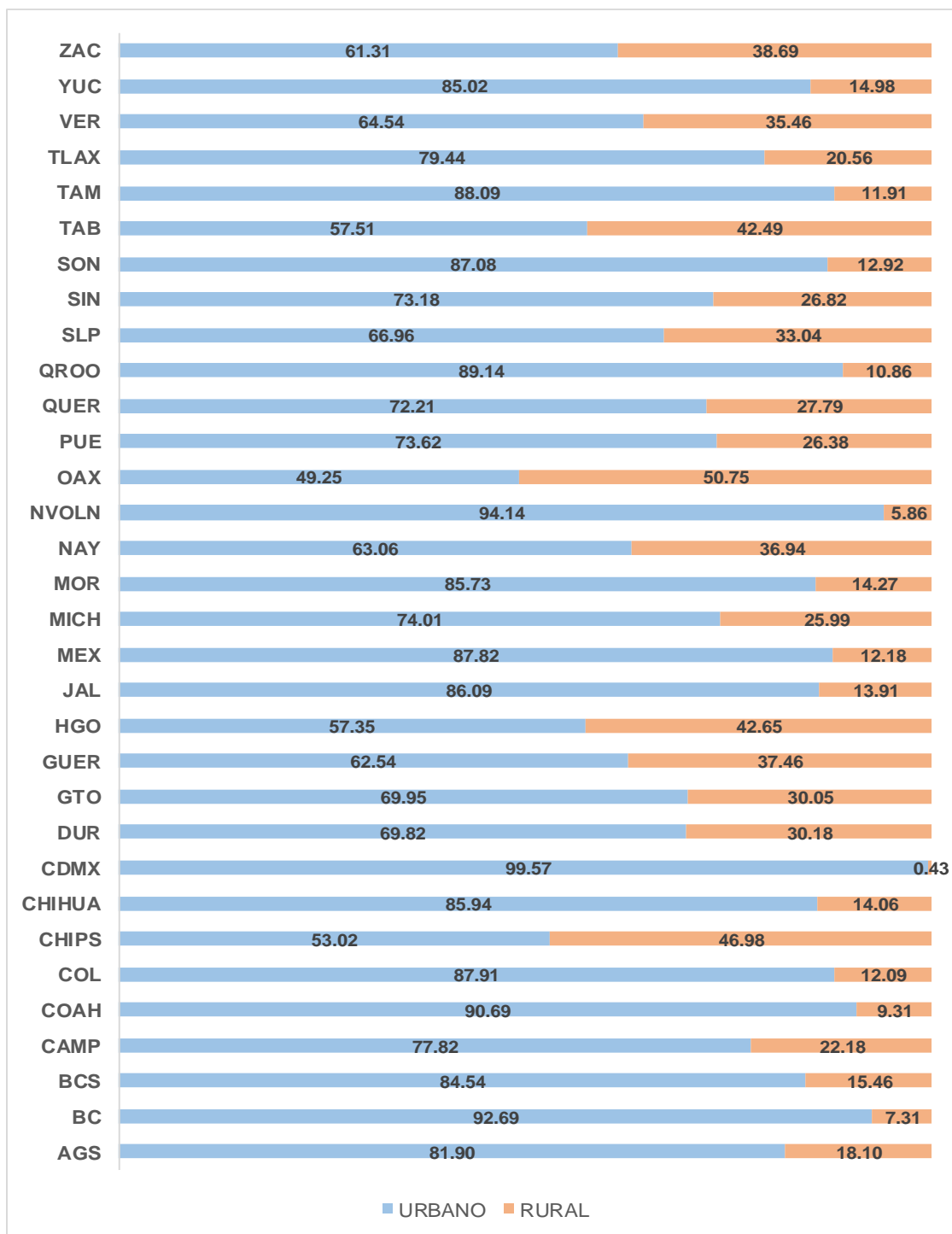
La tasa de crecimiento anual 2008-2018 de los hogares en México fue de 2.23 por ciento, al pasar de 27 a 34 millones de hogares en el país.

La figura 2.1 muestra el porcentaje de hogares por entidad federativa y por tipo de localidad para el año 2008, en general se puede observar que las entidades

federativas cuentan con mayor porcentaje de hogares en las localidades urbanas, excepto para el estado de Oaxaca donde el 49.25 por ciento de hogares son urbanos. Por otra parte, la entidad federativa que tiene el menor porcentaje de hogares en localidades rurales es la Ciudad de México con el 0.43 por ciento.

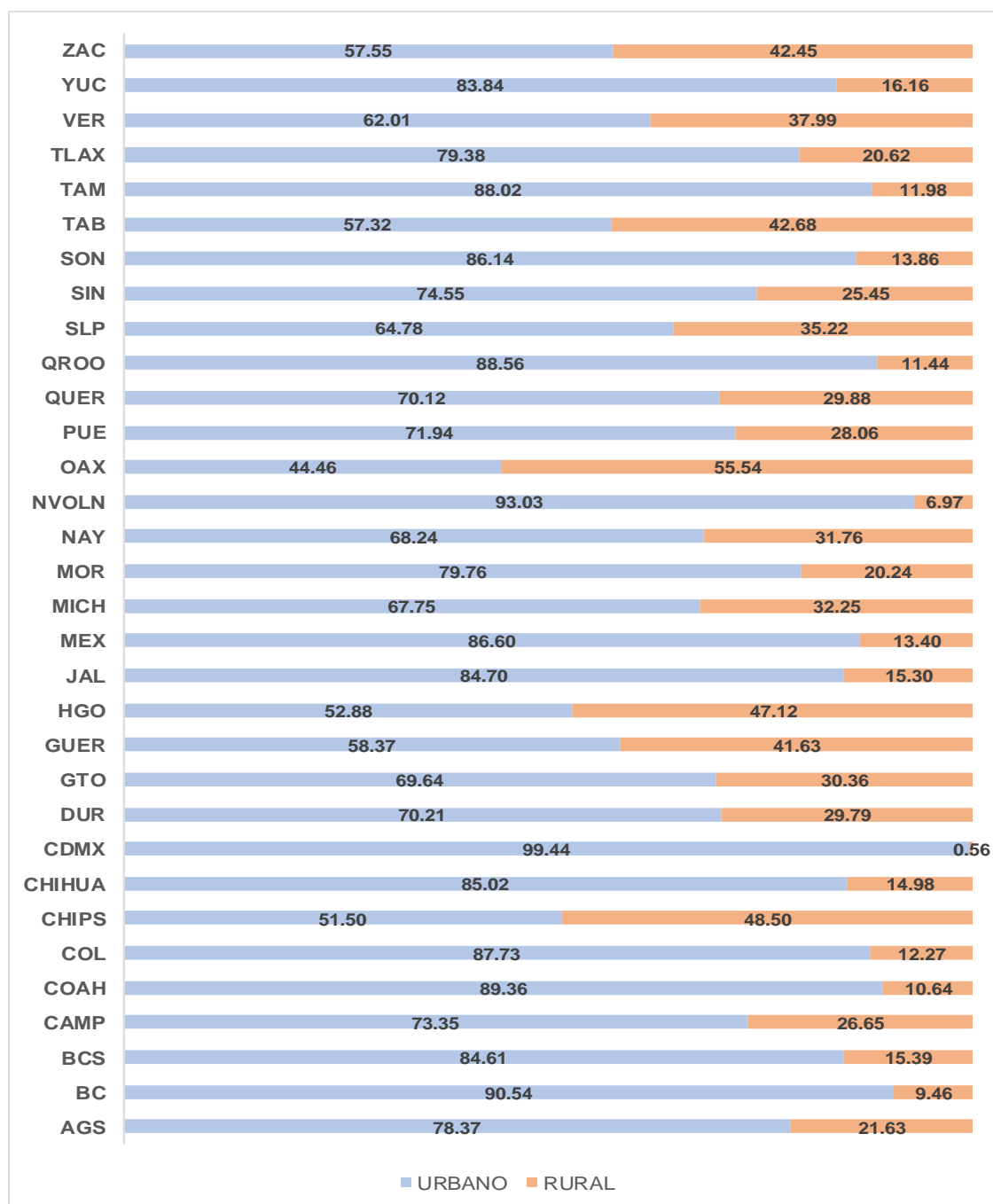
Para el año 2018, la figura 2.2 muestra el porcentaje de hogares por entidad federativa y por tipo de localidad, nuevamente se observa que la mayoría de los hogares se encuentran en localidades urbanas. Se observa que en el estado de Oaxaca nuevamente hay mayor porcentaje de hogares en localidades rurales (55.54%).

La figura 2.3 muestra las tasas de crecimiento anual 2008-2018 de los hogares en México para las localidades urbanas y rurales. Baja California Sur fue la entidad federativa con la tasa de crecimiento anual más alta para las localidades urbanas con el 4.75%, mientras que Zacatecas presentó la tasa de crecimiento anual más baja con el 0.34 por ciento. Para las localidades rurales, fue Morelos la entidad que presentó la tasa de crecimiento anual más alta con el 5.74%, mientras que Nayarit presentó la tasa de crecimiento anual más baja con el 0.66 por ciento.



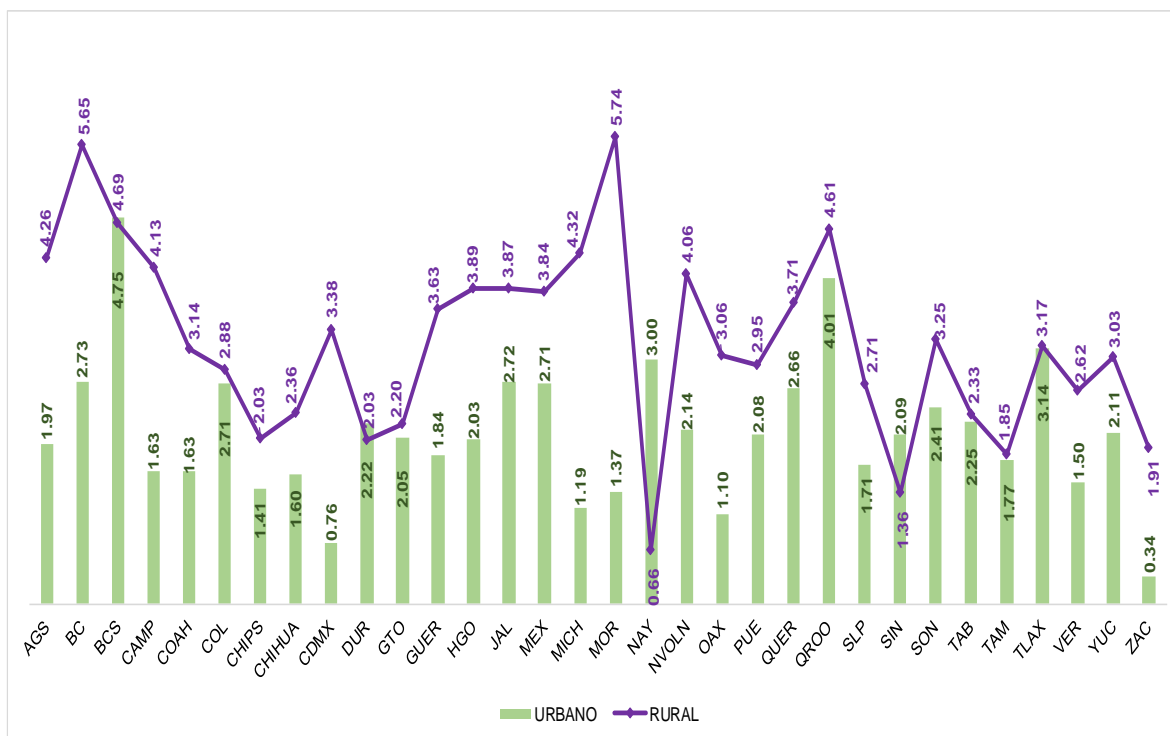
Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH 2008.

Figura 2.1 Porcentaje de hogares en México, por entidad federativa y por tipo de localidad, 2008



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH 2018.

Figura 2.2 Porcentaje de hogares en México, por entidad federativa y por tipo de localidad, 2018



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH 2008 y 2018.

Figura 2.3 Tasa de crecimiento anual 2008-2018 de los hogares en México, por entidad federativa y por tipo de localidad.

2.2 Composición del gasto en los hogares de México por tipo de localidad

De acuerdo al INEGI (2019), el *gasto corriente monetario* corresponde a la suma de los gastos regulares que directamente hacen los hogares en bienes y servicios para su consumo. Esta variable se construye con la suma de los gastos en alimentos, vestido, calzado, vivienda, limpieza, salud, transporte, educación, esparcimiento, transferencias personales. A nivel nacional, en 2008 los hogares tenían un gasto corriente monetario trimestral promedio de 21 mil pesos, para el año 2018 éste incrementó a casi 32 mil pesos, con una tasa de crecimiento anual de 3.90 por ciento.

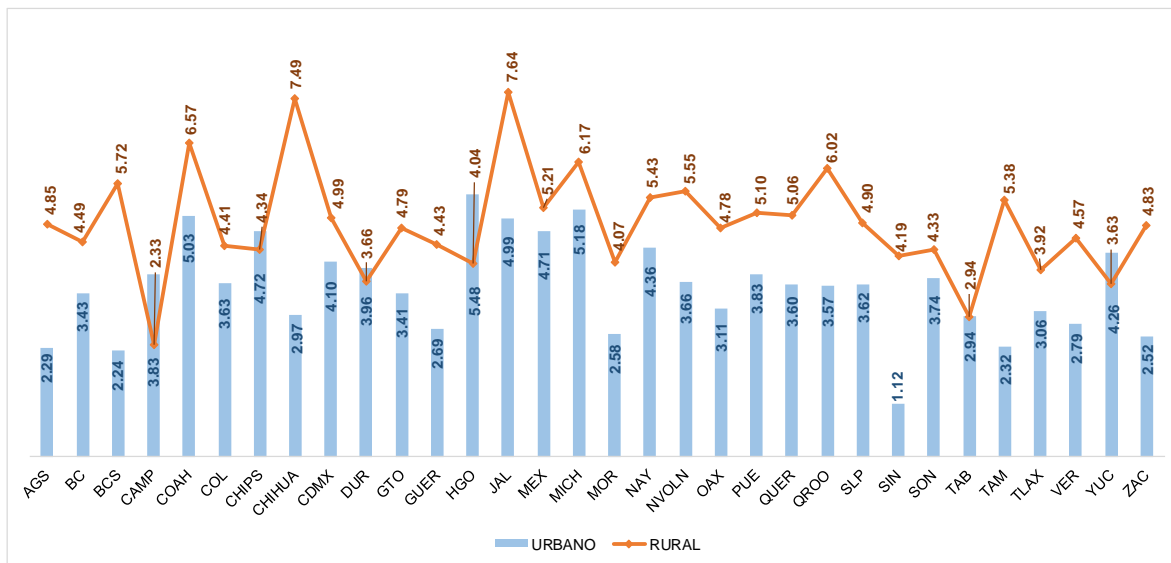
La figura 2.4 muestra la tasa de crecimiento anual del gasto en los hogares por tipo de localidad. En general, se observa que el gasto en las comunidades rurales creció más en comparación con las localidades urbanas. Aunque en valores absolutos el

gasto monetario en las localidades urbanas es mayor, por ejemplo, en el estado de Jalisco se observa que la tasa de crecimiento anual del gasto en las localidades rurales 2008-2018 fue de 7.64% y la de localidades urbanas fue de 4.99%; en valores absolutos, en 2008 el gasto de los hogares en Jalisco en las localidades urbanas fue de 25 622 pesos y para 2018 fue de 41 704 pesos, mientras que el gasto en las localidades rurales en 2008 fue de 13 537 pesos y en 2018 fue de 28 257 pesos.

Las entidades que presentaron las tasas de crecimiento anual 2008-2018 más altas del gasto en los hogares urbanos fueron: Hidalgo (5.48%), Michoacán (5.18%), Coahuila (5.03%) y Jalisco (4.99%). En los hogares rurales las tasas de crecimiento anuales más altas se presentaron en los estados de: Jalisco (7.64%), Chihuahua (7.49%), Coahuila (6.57%) y Michoacán (6.17%).

Por otra parte, las entidades que presentaron las tasas de crecimiento anual 2008-2018 más bajas del gasto en los hogares urbanos fueron: Sinaloa (1.12%), Baja California Sur (2.24%), Aguascalientes (2.29%) y Tamaulipas (2.32%); y en los hogares rurales fueron: Campeche (2.33%), Tabasco (2.94%), Yucatán (3.63%) y Durango (3.66%).

Lo anterior para el gasto corriente monetario total trimestral en los hogares de México, sin embargo, el presente análisis sólo se centrará en los gastos de los hogares en el rubro de *transporte* los cuales se analizarán en el siguiente capítulo.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH 2018.

Figura 2.4 Tasa de crecimiento anual del gasto en los hogares, por entidad federativa y por tipo de localidad, 2008-2018

3 Gasto del rubro en transporte de los hogares en México, 2008-2018

En este capítulo, se presenta un análisis del gasto que ejercen los hogares en los distintos rubros del transporte como son: gasto en transporte público, gasto en transporte foráneo, gasto en adquisición de vehículos, gasto en refacciones, gasto en combustible y gasto en el rubro de comunicaciones. Así como también se presentan las tasas de crecimiento anual de las variables antes mencionadas en los últimos diez años.

3.1 Gasto en “Transporte” por tipo de localidad de los hogares en México

En este apartado se va a presentar de manera general el gasto en *transporte* de los hogares en México por tipo de localidad. Esta variable está compuesta por la suma de los gastos en transporte público, foráneo, adquisición de vehículos, mantenimiento, accesorios y servicios para vehículos, y comunicaciones.

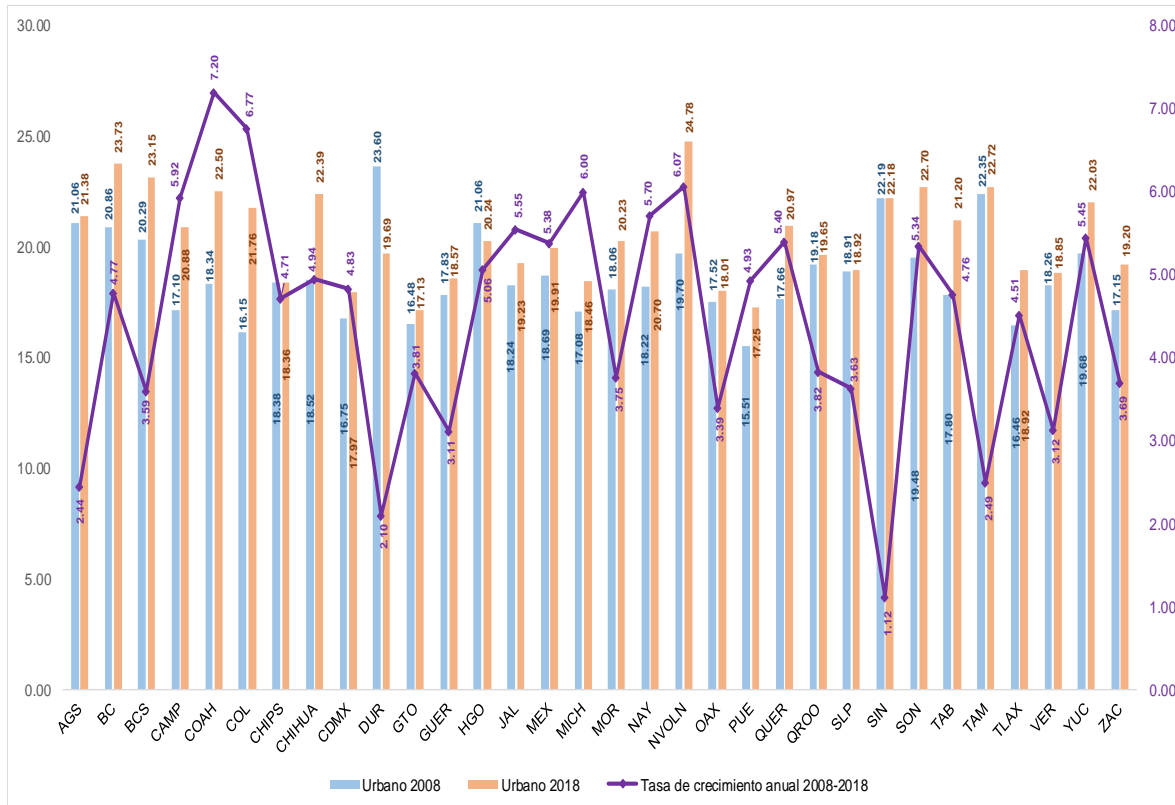
A nivel total nacional, el gasto de los hogares en transporte para el año 2008 fue en promedio de 4 008 pesos; para el año 2018 fue de 6 369 pesos. Su tasa de crecimiento anual 2008-2018 fue de 4.74 por ciento.

La figura 3.1 muestra el porcentaje del gasto en transporte de los *hogares urbanos* en México por entidad federativa y la tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto que presentaron los hogares en este rubro. Se observa que la entidad federativa con el mayor porcentaje de gasto en transporte para el año 2008 fue Durango con el 23.60% (es decir, que del 100% de los gastos que realizan los hogares urbanos de Durango, el 23.60% de éste es destinado al rubro de transporte). El estado que tuvo el menor porcentaje de su gasto corriente monetario fue Puebla con el 15.51 por ciento.

Para el año 2018, la entidad con el mayor porcentaje del gasto en transporte en los hogares urbanos fue Nuevo León con el 24.78% de su gasto corriente monetario;

mientras que el estado que menor porcentaje de su gasto monetario en transporte tuvo para localidades urbanas fue Guanajuato con el 17.13 por ciento.

La tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto en transporte en las localidades urbanas, muestra que Coahuila fue el estado que presentó la mayor tasa de crecimiento anual con 7.20%, mientras que Sinaloa tuvo la tasa de crecimiento anual más baja con el 1.12 por ciento.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2008 y 2018. Porcentajes calculados sobre el gasto monetario promedio trimestral en transporte consumido dentro del hogar.

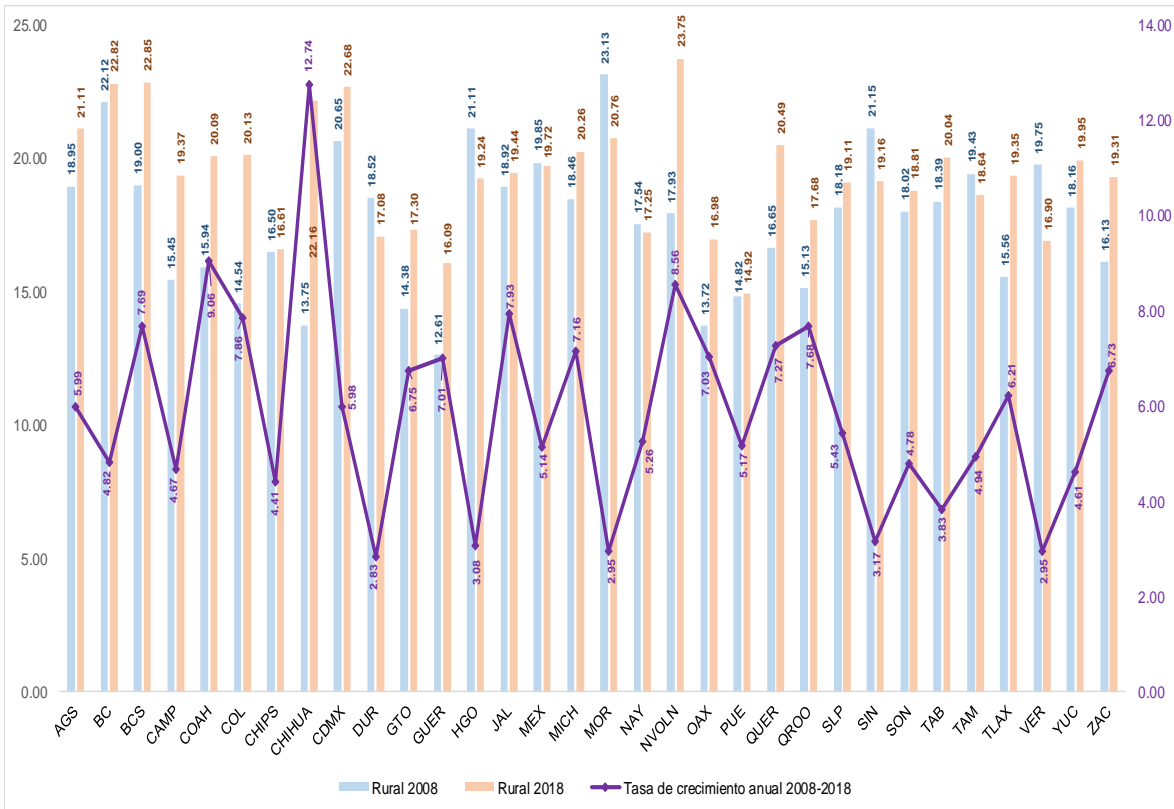
Figura 3.1 Porcentaje del gasto en transporte de los hogares urbanos en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual.

La figura 3.2 muestra el porcentaje del gasto en transporte de los *hogares rurales* en México por entidad federativa y la tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto que presentaron los hogares en este rubro. Se observa que la entidad federativa con el mayor porcentaje de gasto en transporte para el año 2008 fue Morelos con el 23.13% (es decir, que del 100% de los gastos que realizan los hogares rurales de Morelos, el 23% de éste es destinado al rubro de transporte). El estado que tuvo el

menor porcentaje de su gasto corriente monetario fue Guerrero con el 12.61 por ciento.

Para el año 2018, la entidad con el mayor porcentaje del gasto en transporte en los hogares rurales fue Nuevo León con el 23.75% de su gasto corriente monetario; mientras que el estado que menor porcentaje de su gasto monetario en transporte tuvo para localidades rurales fue Puebla con el 14.92 por ciento.

La tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto en transporte en las localidades rurales, muestra que Chihuahua fue el estado que presentó la mayor tasa de crecimiento anual con 12.74%, mientras que Durango tuvo la tasa de crecimiento anual más baja con el 2.83 por ciento.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2008 y 2018. Porcentajes calculados sobre el gasto monetario promedio trimestral en transporte consumido dentro del hogar.

Figura 3.2 Porcentaje del gasto en transporte de los hogares rurales en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual.

3.2 Gasto en “Transporte público” por tipo de localidad de los hogares en México

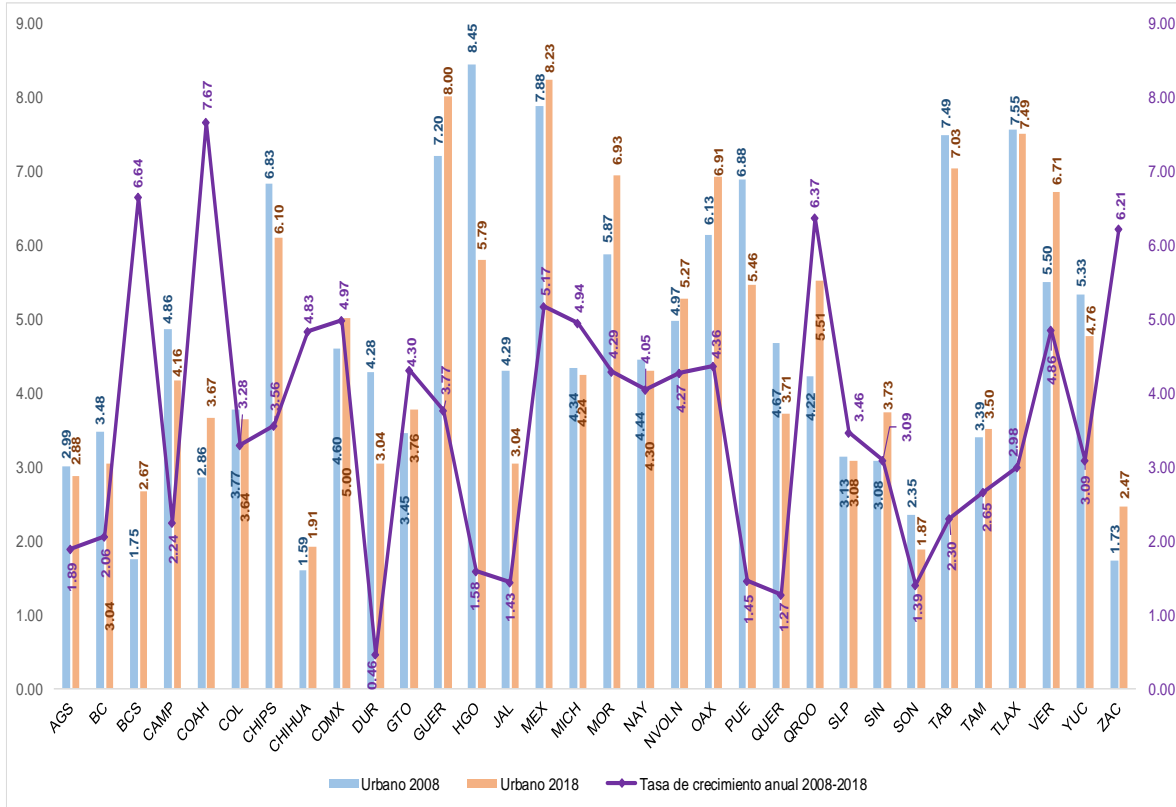
En este apartado se va a presentar el gasto en *transporte público* de los hogares en México por tipo de localidad. Esta variable está compuesta por la suma de los gastos en transporte público, ya sea metro o tren ligero; autobús; trolebús o metrobús; colectivo, combi o microbús; taxi; autobús foráneo.

A nivel total nacional, el gasto de los hogares en transporte público para el año 2008 fue en promedio de 1 119 pesos; para el año 2018 fue de 1 657 pesos. Su tasa de crecimiento anual 2008-2018 fue del cuatro por ciento.

La figura 3.3 muestra el porcentaje del gasto en transporte público de los *hogares urbanos* en México por entidad federativa y la tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto que presentaron los hogares en este rubro. Se observa que la entidad federativa con el mayor porcentaje de gasto en transporte público para el año 2008 fue Hidalgo con el 8.45% (es decir, que del 100% de los gastos que realizan los hogares urbanos de Hidalgo, el 8.45% de éste es destinado al rubro de transporte público). El estado que tuvo el menor porcentaje de su gasto corriente monetario fue Chihuahua con el 1.59 por ciento.

Para el año 2018, la entidad con el mayor porcentaje del gasto en transporte público en los hogares urbanos fue el estado de México con el 8.23% de su gasto corriente monetario; mientras que el estado que menor porcentaje de su gasto monetario en transporte público tuvo para localidades urbanas fue Sonora con el 1.87 por ciento.

La tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto en transporte público en las localidades urbanas, muestra que Coahuila fue el estado que presentó la mayor tasa de crecimiento anual con 7.67%, mientras que Durango tuvo la tasa de crecimiento anual más baja con el 0.46 por ciento.



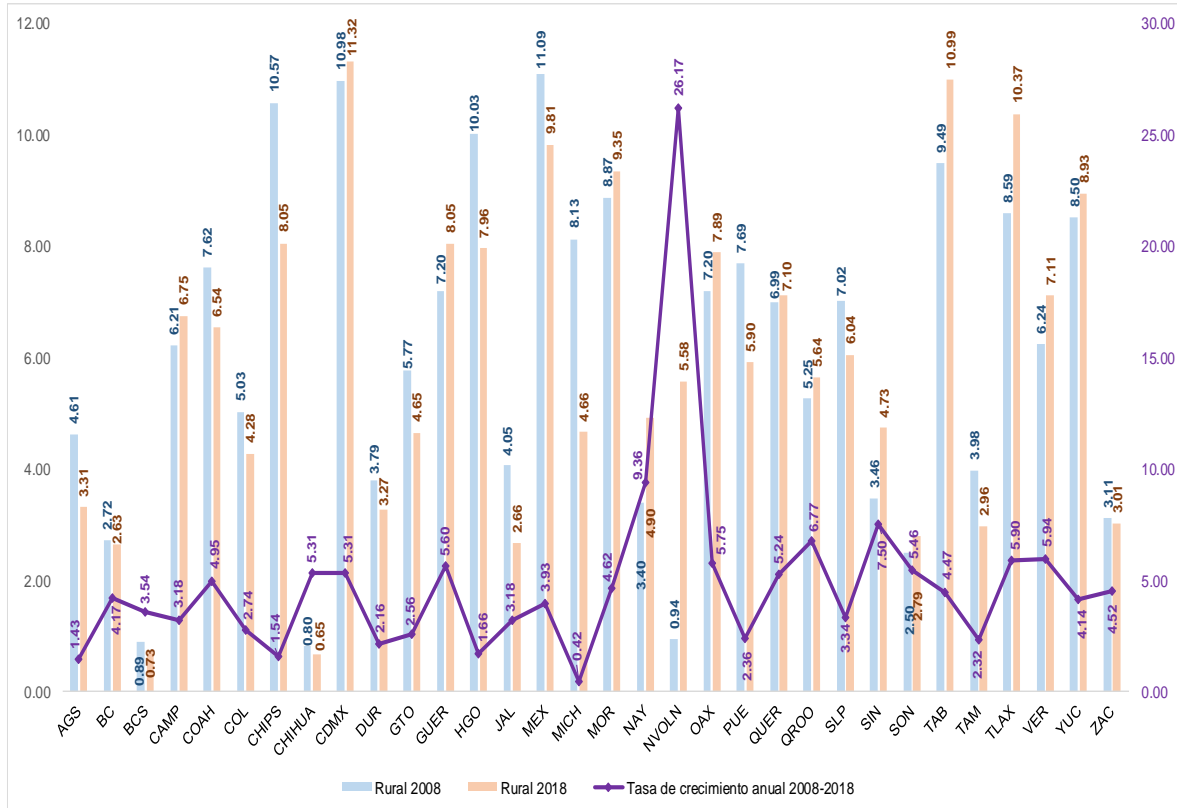
Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2008 y 2018. Porcentajes calculados sobre el gasto monetario promedio trimestral en transporte público consumido dentro del hogar.

Figura 3.3 Porcentaje del gasto en transporte público de los hogares urbanos en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual.

La figura 3.4 muestra el porcentaje del gasto en transporte público de los *hogares rurales* en México por entidad federativa y la tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto que presentaron los hogares en este rubro. Se observa que la entidad federativa con el mayor porcentaje de gasto en transporte público para el año 2008 fue el estado de México con el 11.09% (es decir, que del 100% de los gastos que realizan los hogares rurales del estado de México, el once por ciento de éste es destinado al rubro de transporte público). El estado que tuvo el menor porcentaje de su gasto corriente monetario fue Chihuahua con el 0.80 por ciento.

Para el año 2018, la entidad con el mayor porcentaje de gasto en transporte público en los hogares rurales fue la Ciudad de México con el 11.32% de su gasto corriente monetario; mientras que el estado que menor porcentaje de su gasto monetario en transporte público tuvo para localidades rurales fue Chihuahua con el 0.65 por ciento.

La tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto en transporte público en las localidades rurales, muestra que Nuevo León fue el estado que presentó la mayor tasa de crecimiento anual con 26.17%, mientras que Michoacán tuvo la tasa de crecimiento anual más baja con el 0.42 por ciento.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2008 y 2018. Porcentajes calculados sobre el gasto monetario promedio trimestral en transporte público consumido dentro del hogar.

Figura 3.4 Porcentaje del gasto en transporte público de los hogares rurales en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual.

3.3 Gasto en “Transporte foráneo” por tipo de localidad de los hogares en México

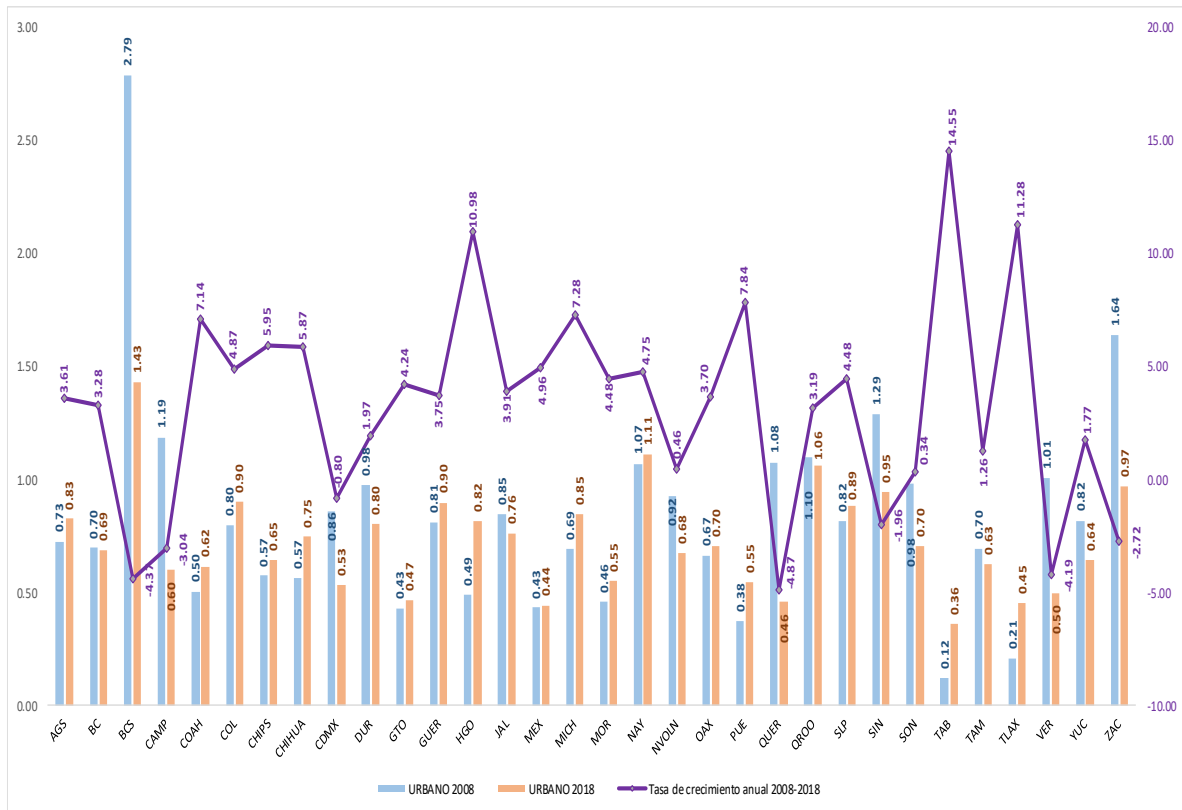
En este apartado se va a presentar el gasto en transporte foráneo de los hogares en México por tipo de localidad. Esta variable está compuesta por la suma de los gastos en transporte foráneo; transporte ferroviario; aéreo; servicio de carga y mudanza; cuotas de autopista.

La figura 3.5 muestra el porcentaje del gasto en transporte foráneo de los *hogares urbanos* en México por entidad federativa y la tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto que presentaron los hogares en este rubro. Se observa que la entidad federativa con el mayor porcentaje de gasto en transporte foráneo para el año 2008 fue Baja California Sur con el 2.79% (es decir, que del 100% de los gastos que realizan los hogares urbanos de Baja California Sur, el 2.79% de éste es destinado al rubro de transporte foráneo). El estado que tuvo el menor porcentaje de su gasto corriente monetario fue Tabasco con el 0.12 por ciento.

Para el año 2018, la entidad con el mayor porcentaje de gasto en transporte foráneo en los hogares urbanos fue nuevamente Baja California Sur con el 1.43% de su gasto corriente monetario; mientras que el estado que menor porcentaje de su gasto monetario en transporte foráneo tuvo para localidades urbanas fue Tabasco con el 0.36 por ciento.

La tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto en transporte foráneo en las localidades urbanas, muestra que Tabasco fue el estado que presentó la mayor tasa de crecimiento anual con 14.55%, mientras que Querétaro tuvo una tasa de crecimiento anual negativa con el -4.87 por ciento.

Otras entidades federativas que también mostraron tasas de crecimiento negativas en el gasto de transporte foráneo fueron: Baja California Sur (-4.37%), Campeche (-3.04%), Ciudad de México (-0.80%), Sinaloa (-1.96%), Veracruz (-4.19%), y Zacatecas (-2.72%).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2008 y 2018. Porcentajes calculados sobre el gasto monetario promedio trimestral en transporte foráneo consumido dentro del hogar.

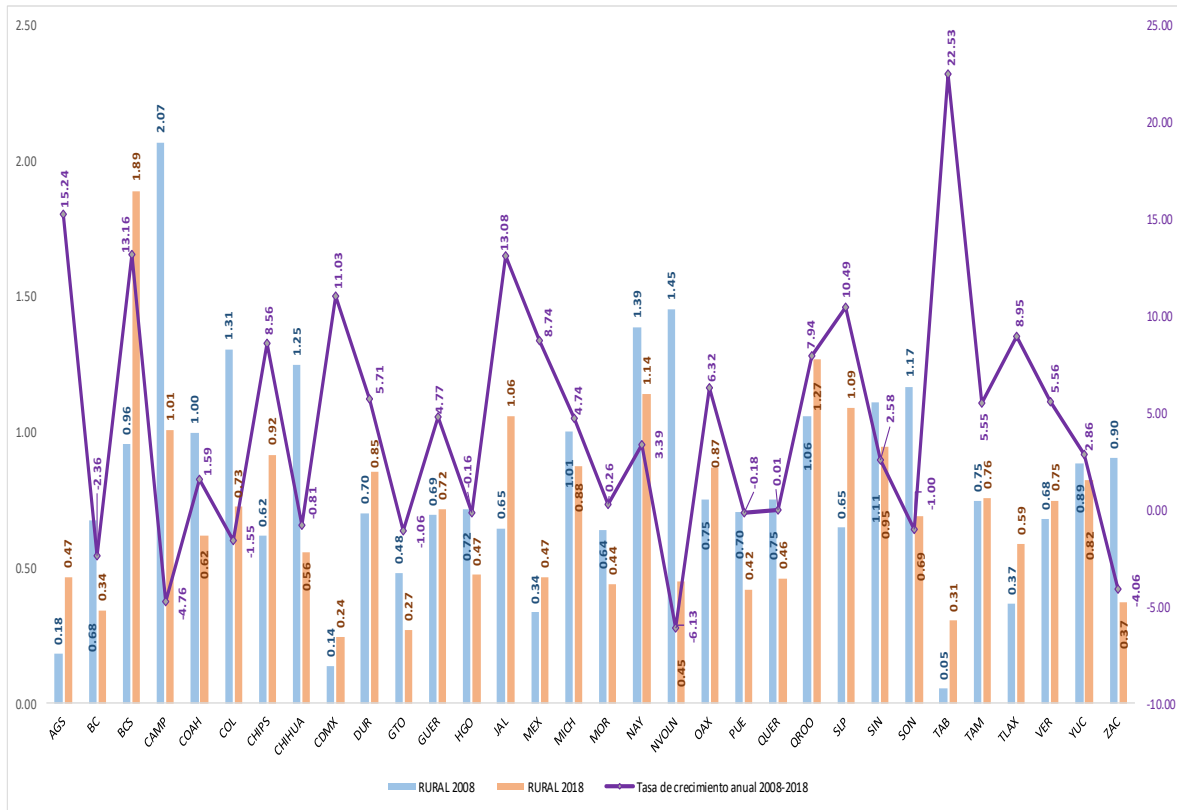
Figura 3.5 Porcentaje del gasto en transporte foráneo de los hogares urbanos en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual.

La figura 3.6 muestra el porcentaje del gasto en transporte foráneo de los *hogares rurales* en México por entidad federativa y la tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto que presentaron los hogares en este rubro. Se observa que la entidad federativa con el mayor porcentaje de gasto en transporte foráneo para el año 2008 fue el Campeche con el 2.07% (es decir, que del 100% de los gastos que realizan los hogares rurales de Campeche, el dos por ciento de éste es destinado al rubro de transporte foráneo). El estado que tuvo el menor porcentaje de su gasto corriente monetario fue Tabasco con el 0.05 por ciento.

Para el año 2018, la entidad con el mayor porcentaje de gasto en transporte foráneo en los hogares rurales fue Baja California Sur con el 1.89% de su gasto corriente monetario; mientras que el estado que menor porcentaje de su gasto monetario en transporte foráneo tuvo para localidades rurales fue la Ciudad de México con el 0.24 por ciento.

La tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto en transporte foráneo en las localidades rurales, muestra que Tabasco fue el estado que presentó la mayor tasa de crecimiento anual con 22.53%, mientras que Nuevo León presentó una tasa de crecimiento anual negativa de -6.13 por ciento.

Otras entidades federativas que también mostraron tasas de crecimiento negativas en el gasto de transporte foráneo fueron: Baja California (-2.36%), Campeche (-4.76%), Colima (-1.55%), Chihuahua (-0.81%), Guanajuato (-1.06%), Hidalgo (-0.16%), Puebla (-0.18%), Sonora (-1.00%) y Zacatecas (-4.06%),



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2008 y 2018. Porcentajes calculados sobre el gasto monetario promedio trimestral en transporte foráneo consumido dentro del hogar.

Figura 3.6 Porcentaje del gasto en transporte foráneo de los hogares rurales en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual.

3.4 Gasto en “Adquisición de vehículos” por tipo de localidad de los hogares en México

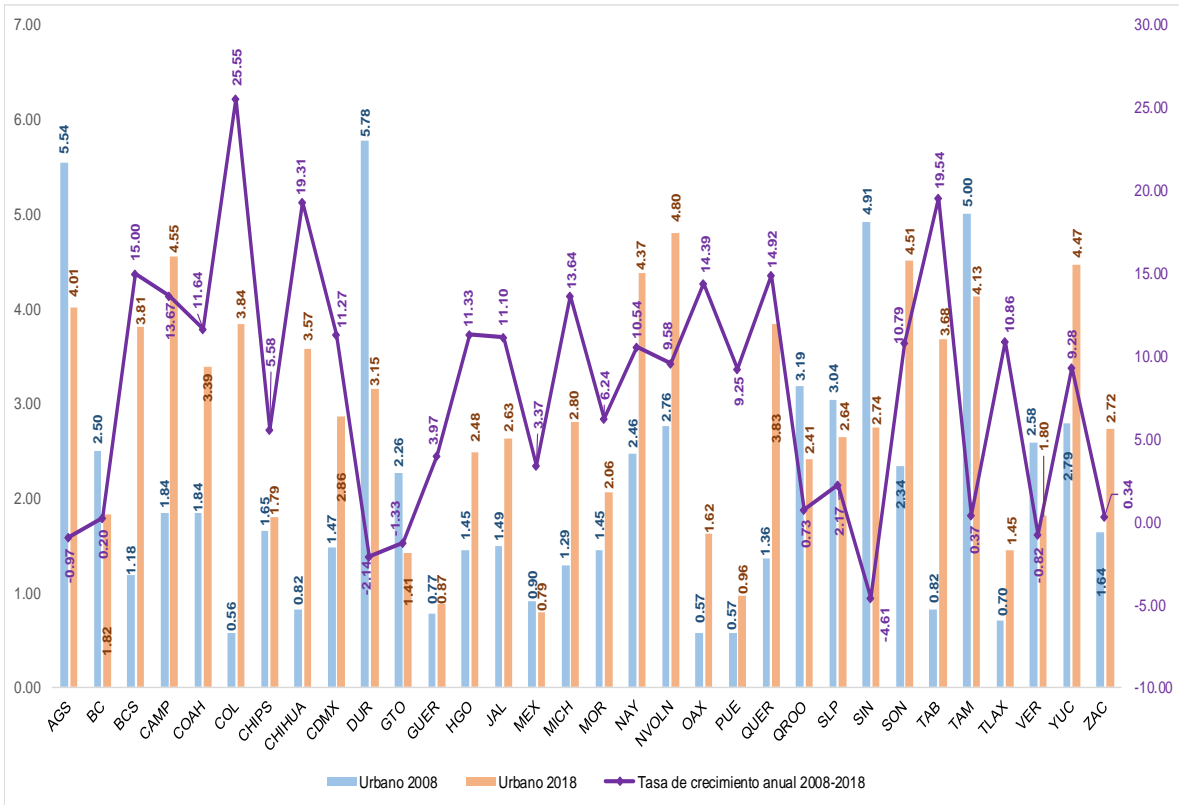
En este apartado se va a presentar el gasto en adquisición de vehículos de los hogares en México por tipo de localidad. Esta variable está compuesta por la suma de los gastos en adquisición de vehículos de uso particular, ya sea automóvil; camioneta; motoneta o motocicleta; bicicleta. A nivel total nacional, el gasto de adquisición de vehículos para el año 2008 fue en promedio de 427 pesos; para el año 2018 fue de 792 pesos.

La figura 3.7 muestra el porcentaje del gasto en adquisición de vehículos de los *hogares urbanos* en México por entidad federativa y la tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto que presentaron los hogares en este rubro. Se observa que la entidad federativa con el mayor porcentaje de gasto en adquisición de vehículos para el año 2008 fue Durango con el 5.78% (es decir, que del 100% de los gastos que realizan los hogares urbanos de Durango, el 5.78% de éste es destinado al rubro de adquisición de vehículos). El estado que tuvo el menor porcentaje de su gasto corriente monetario fue Colima con el 0.56 por ciento.

Para el año 2018, la entidad con el mayor porcentaje de gasto en adquisición de vehículos en los hogares urbanos fue Nuevo León con el 4.80% de su gasto corriente monetario; mientras que el estado que menor porcentaje de su gasto monetario en adquisición de vehículos tuvo para localidades urbanas fue el estado de México con el 0.79 por ciento.

La tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto en adquisición de vehículos en las localidades urbanas, muestra que Colima fue el estado que presentó la mayor tasa de crecimiento anual con 25.55%, mientras que Sinaloa presentó una tasa de crecimiento anual negativa de -4.61 por ciento.

Otras entidades federativas que también mostraron tasas de crecimiento negativas en el gasto de adquisición de vehículos fueron: Aguascalientes (-0.97%), Durango (-2.14%), Guanajuato (-1.33%), y Veracruz (-0.82%).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2008 y 2018. Porcentajes calculados sobre el gasto monetario promedio trimestral en adquisición de vehículos consumido dentro del hogar.

Figura 3.7 Porcentaje del gasto en adquisición de vehículos de los hogares urbanos en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual.

La figura 3.8 muestra el porcentaje del gasto en adquisición de vehículos de los *hogares rurales* en México por entidad federativa y la tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto que presentaron los hogares en este rubro. Se observa que la entidad federativa con el mayor porcentaje de gasto en adquisición de vehículos para el año 2008 fue Veracruz con el 7.05% (es decir, que del 100% de los gastos que realizan los hogares rurales de Veracruz, el siete por ciento de éste es destinado al rubro de adquisición de vehículos). El estado que tuvo el menor porcentaje de su gasto corriente monetario fue Chiapas con el 0.05 por ciento.

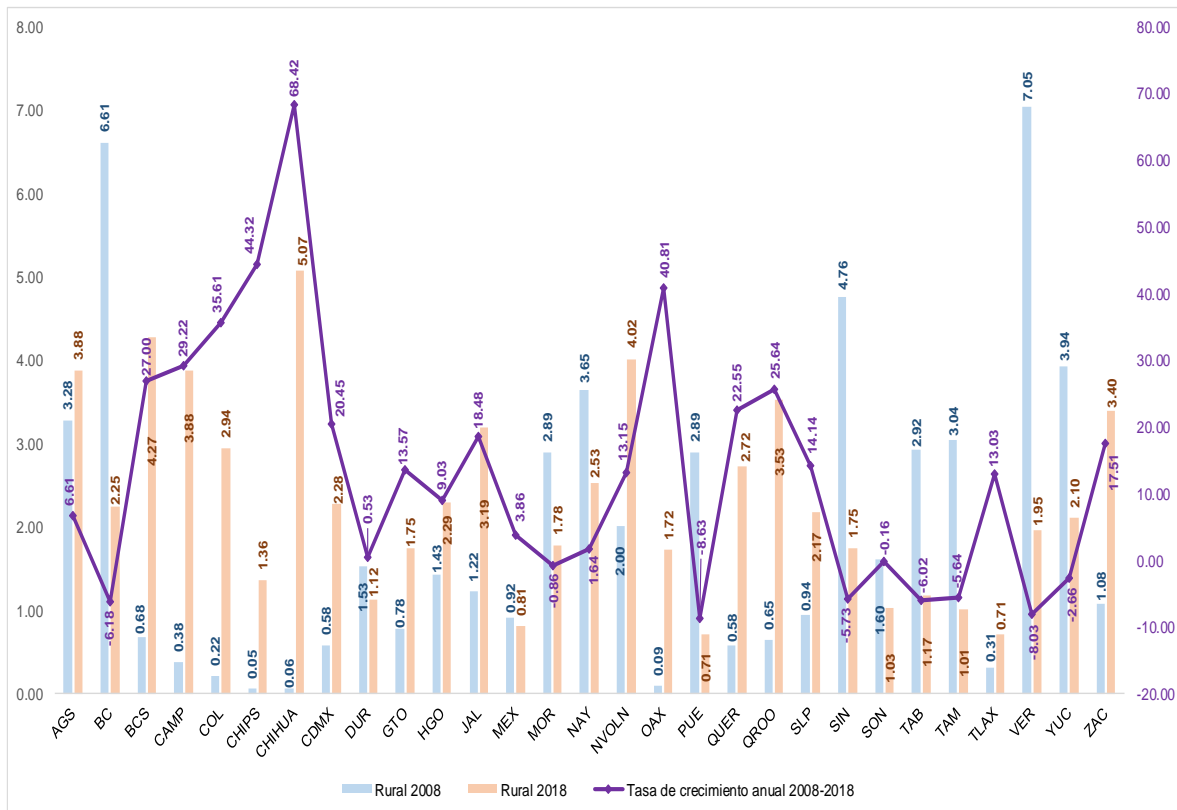
Hubo tres entidades federativas que no presentaron gasto en adquisición de vehículos para el año 2008: Coahuila, Guerrero y Michoacán.

Para el año 2018, la entidad con el mayor porcentaje de gasto en adquisición de vehículos en los hogares rurales fue Chihuahua con el 5.07% de su gasto corriente monetario; mientras que el estado que menor porcentaje de su gasto monetario en

adquisición de vehículos tuvo para localidades rurales fueron Puebla y Tlaxcala, ambas con el 0.71 por ciento.

La tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto en adquisición de vehículos en las localidades rurales, muestra que Chihuahua fue el estado que presentó la mayor tasa de crecimiento anual con 68.42%, mientras que Puebla presentó una tasa de crecimiento anual negativa de -8.63 por ciento.

Otras entidades federativas que también mostraron tasas de crecimiento negativas en el gasto de adquisición de vehículos fueron: Baja California (-6.13%), Morelos (-0.86%), Sinaloa (-5.73%), Tabasco (-6.02%), Tamaulipas (-5.64%), Veracruz (-8.03%) y Yucatán (-2.66%).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2008 y 2018. Porcentajes calculados sobre el gasto monetario promedio trimestral en adquisición de vehículos consumido dentro del hogar.

Figura 3.8 Porcentaje del gasto en adquisición de vehículos de los hogares rurales en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual.

3.5 Gasto en “Refacciones para vehículos” por tipo de localidad de los hogares en México

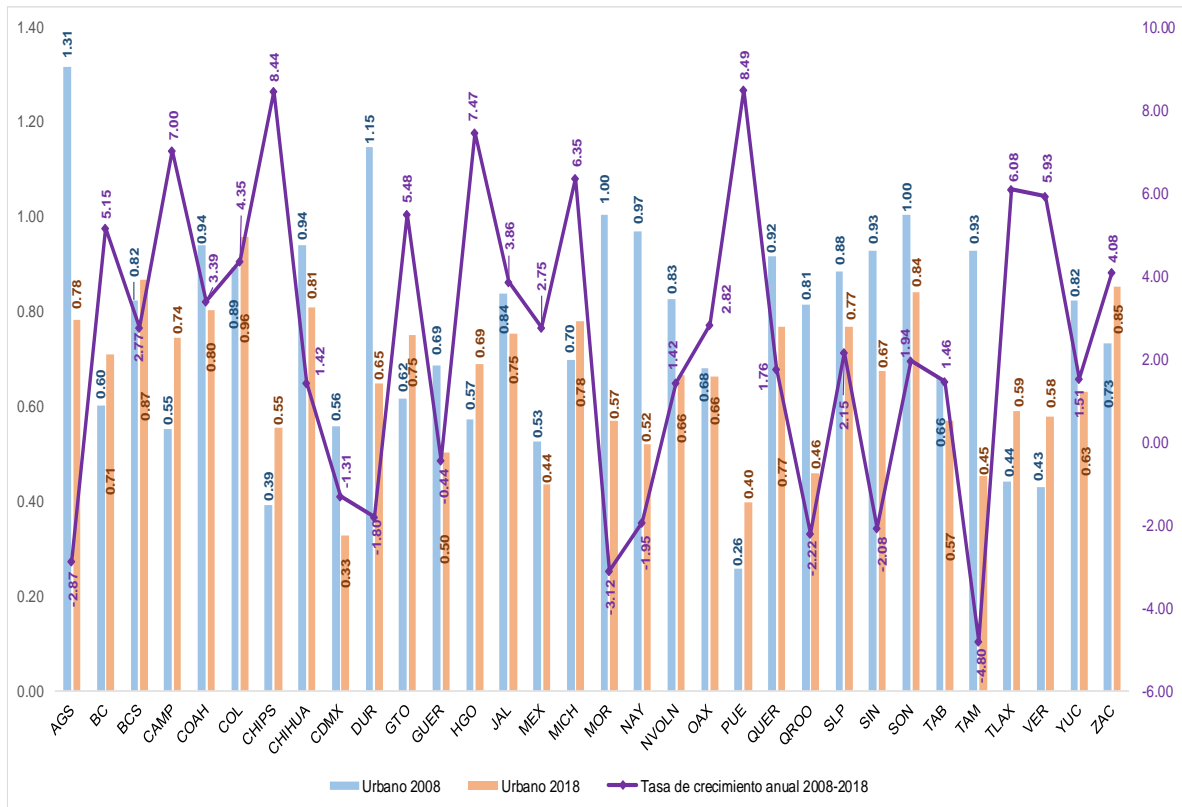
En este apartado se va a presentar de manera general el gasto en refacciones para vehículos de los hogares en México por tipo de localidad. Esta variable es el gasto en refacciones, accesorios y servicio para vehículos de uso particular. Las refacciones que se incluyen son: llantas; acumulador; refacciones como bujías, bandas, filtros, etcétera; partes de vehículos como vidrios, salpicaderas, etcétera; accesorios como espejos, manijas, antenas, etcétera; y servicios de afinación, alineación y balanceo.

La figura 3.9 muestra el porcentaje del gasto en refacciones para vehículos de los *hogares urbanos* en México por entidad federativa y la tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto que presentaron los hogares en este rubro. Se observa que la entidad federativa con el mayor porcentaje de gasto en refacciones para vehículos en el año 2008 fue Aguascalientes con el 1.31% (es decir, que del 100% de los gastos que realizan los hogares urbanos de Aguascalientes, el 1.31% de éste es destinado al rubro de refacciones para vehículos). El estado que tuvo el menor porcentaje de su gasto corriente monetario fue Puebla con el 0.26 por ciento.

Para el año 2018, la entidad con el mayor porcentaje de gasto en refacciones para vehículos en los hogares urbanos fue Colima con el 0.96% de su gasto corriente monetario; mientras que el estado que menor porcentaje de su gasto monetario en refacciones para vehículos tuvo para localidades urbanas fue la Ciudad de México con el 0.33 por ciento.

La tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto en refacciones para vehículos en las localidades urbanas, muestra que Puebla fue el estado que presentó la mayor tasa de crecimiento anual con 8.49%, mientras que Tamaulipas tuvo una tasa de crecimiento anual negativa de -4.80 por ciento.

Otras entidades federativas que también mostraron tasas de crecimiento negativas en el gasto de refacciones para vehículos en los hogares urbanos fueron: Aguascalientes (-2.87%), la Ciudad de México (-1.31%), Durango (-1.80%), Guerrero (-0.44%), Morelos (-3.12%), Nayarit (-1.95%), Quintana Roo (-2.22%), y Sinaloa (-2.08%).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2008 y 2018. Porcentajes calculados sobre el gasto monetario promedio trimestral en refacciones para vehículos consumido dentro del hogar.

Figura 3.9 Porcentaje del gasto en refacciones para vehículos de los hogares urbanos en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual.

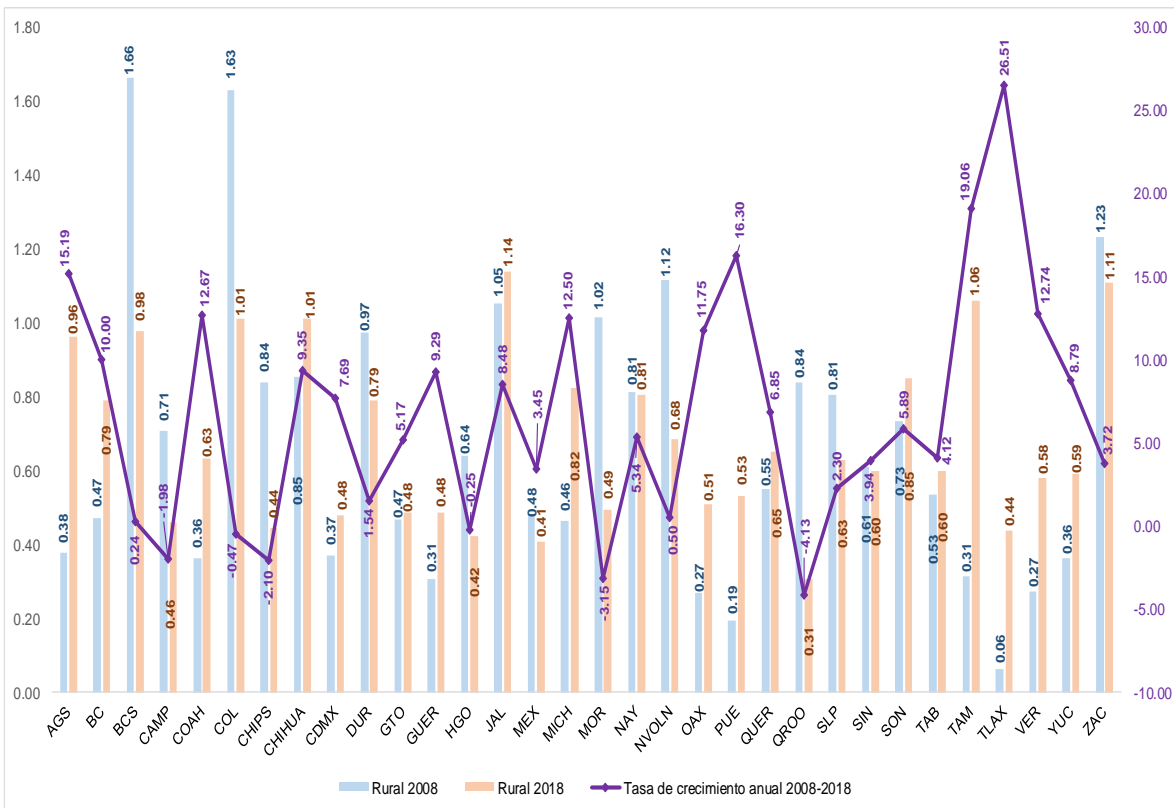
La figura 3.10 muestra el porcentaje del gasto en refacciones para vehículos de los hogares rurales en México por entidad federativa y la tasa de crecimiento anual del gasto que presentaron los hogares en este rubro. Se observa que la entidad federativa con el mayor porcentaje de gasto en refacciones para vehículos en el año 2008 fue el Baja California Sur con el 1.66% (es decir, que del 100% de los gastos que realizan los hogares rurales de Baja California Sur, el 1.66% de éste es destinado al rubro de refacciones para vehículos). El estado que tuvo el menor porcentaje de su gasto corriente monetario fue Tlaxcala con el 0.06 por ciento.

Para el año 2018, la entidad con el mayor porcentaje de gasto en refacciones para vehículos en los hogares rurales fue Jalisco con el 1.14% de su gasto corriente monetario; mientras que el estado que menor porcentaje de su gasto monetario en

refacciones para vehículos tuvo para localidades rurales fue Quintana Roo, con el 0.31 por ciento.

La tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto en refacciones para vehículos en las localidades rurales, muestra que Tlaxcala fue el estado que presentó la mayor tasa de crecimiento anual con 26.51%, mientras que Quintana Roo presentó una tasa de crecimiento anual negativa de -4.13 por ciento.

Otras entidades federativas que también mostraron tasas de crecimiento negativas en el gasto de refacciones para vehículos en los hogares rurales fueron: Campeche (-1.98%), Colima (-0.47%), Chiapas (-2.10%), Hidalgo (-0.25%), y Morelos (-3.15%).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2008 y 2018. Porcentajes calculados sobre el gasto monetario promedio trimestral en refacciones para vehículos consumido dentro del hogar.

Figura 3.10 Porcentaje del gasto en refacciones para vehículos de los hogares rurales en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual.

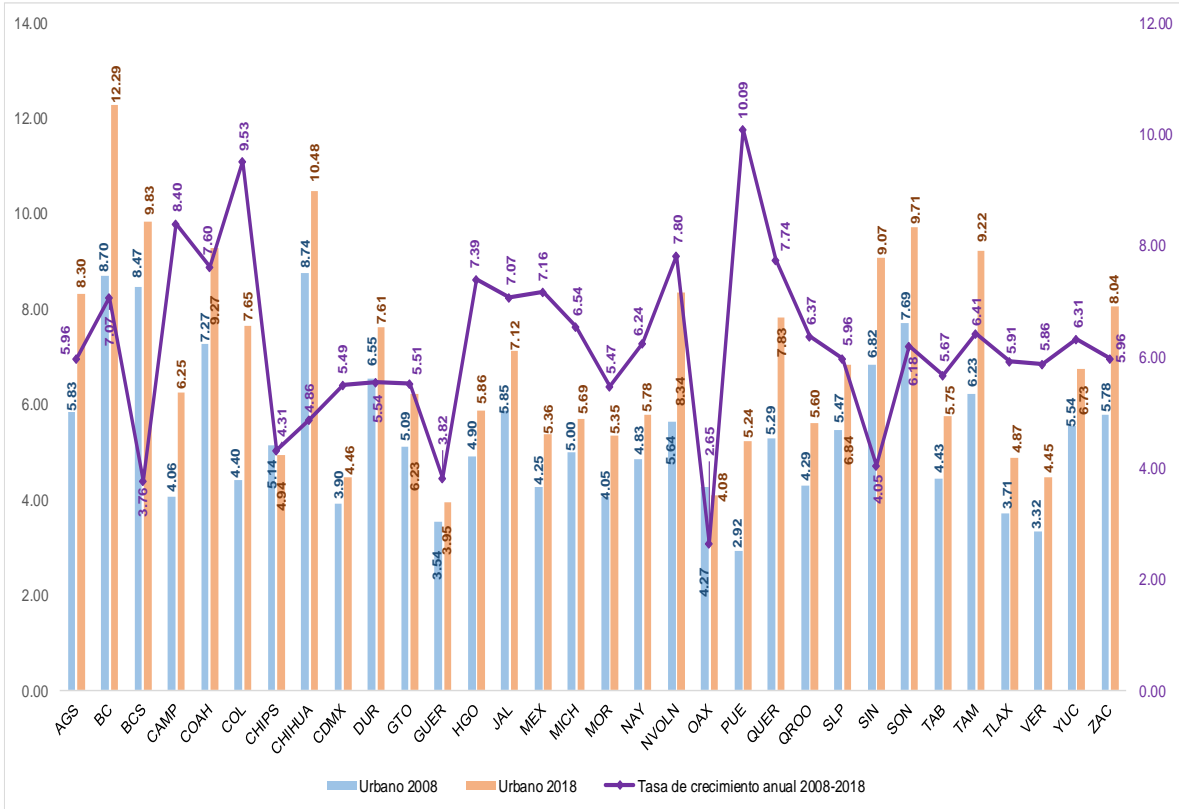
3.6 Gasto en “Combustible para vehículos” por tipo de localidad de los hogares en México

En este apartado se va a presentar de manera general el gasto en combustibles para vehículos de los hogares en México por tipo de localidad. Esta variable está compuesta por el gasto en combustibles, aceites, reparaciones de llantas, pensiones y otros servicios para vehículos de uso particular. Los combustibles, mantenimiento y servicios para vehículos abarcan: gasolina magna; gasolina Premium; diésel y gas; aceites, lubricantes y aditivos; reparación de llantas; pensión y estacionamiento; lavado y engrasado; y otros servicios como encerado, inflado de llantas, etcétera.

La figura 3.11 muestra el porcentaje del gasto en combustible para vehículos de los *hogares urbanos* en México por entidad federativa y la tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto que presentaron los hogares en este rubro. Se observa que la entidad federativa con el mayor porcentaje de gasto en combustible para vehículos en el año 2008 fue Chihuahua con el 8.74% (es decir, que del 100% de los gastos que realizan los hogares urbanos de Chihuahua, el 8.74% de éste es destinado al rubro de combustibles para vehículos). El estado que tuvo el menor porcentaje de su gasto corriente monetario fue Puebla con el 2.92 por ciento.

Para el año 2018, la entidad con el mayor porcentaje de gasto en combustible para vehículos en los hogares urbanos fue Baja California con el 12.29% de su gasto corriente monetario; mientras que el estado que menor porcentaje de su gasto monetario en combustible para vehículos tuvo para localidades urbanas fue Guerrero con el 3.95 por ciento.

La tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto en combustible para vehículos en las localidades urbanas, muestra que Puebla fue el estado que presentó la mayor tasa de crecimiento anual con 10.09%, mientras que Oaxaca tuvo la tasa de crecimiento anual más baja con el 2.65 por ciento.



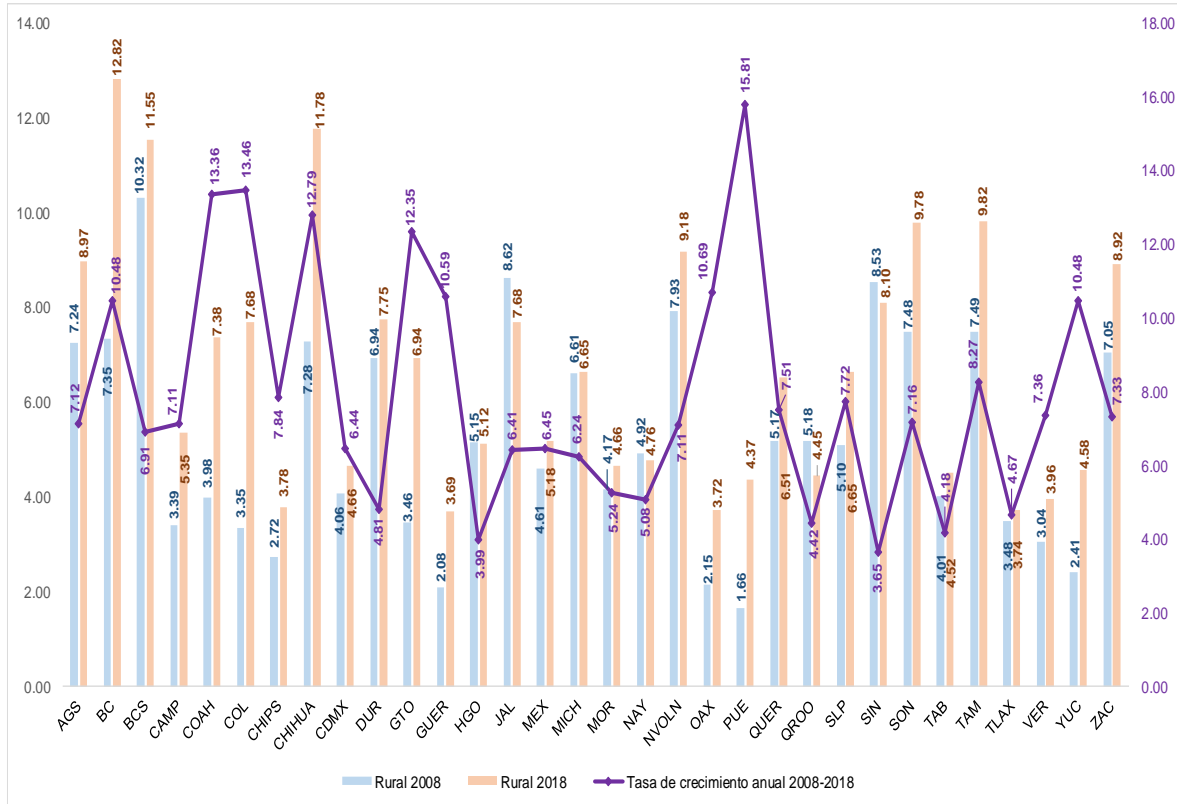
Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2008 y 2018. Porcentajes calculados sobre el gasto monetario promedio trimestral en combustible para vehículos consumido dentro del hogar.

Figura 3.11 Porcentaje del gasto en combustible para vehículos de los hogares urbanos en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual.

La figura 3.12 muestra el porcentaje del gasto en combustible para vehículos de los hogares rurales en México por entidad federativa y la tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto que presentaron los hogares en este rubro. Se observa que la entidad federativa con el mayor porcentaje de gasto en combustible para vehículos en el año 2008 fue el Baja California Sur con el 10.32% (es decir, que del 100% de los gastos que realizan los hogares rurales de Baja California Sur, el 10.32% de éste es destinado al rubro de combustible para vehículos). El estado que tuvo el menor porcentaje de su gasto corriente monetario fue Puebla con el 1.66 por ciento.

Para el año 2018, la entidad con el mayor porcentaje de gasto en combustible para vehículos en los hogares rurales fue Baja California con el 12.82% de su gasto corriente monetario; mientras que el estado que menor porcentaje de su gasto monetario en combustible para vehículos tuvo para localidades rurales fue Guerrero, con el 3.69 por ciento.

La tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto en combustible para vehículos en las localidades rurales, muestra que Puebla fue el estado que presentó la mayor tasa de crecimiento anual con 15.81%, mientras que Sinaloa presentó la tasa de crecimiento anual más baja con el 3.65 por ciento.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2008 y 2018. Porcentajes calculados sobre el gasto monetario promedio trimestral en combustible para vehículos consumido dentro del hogar.

Figura 3.12 Porcentaje del gasto en combustible para vehículos de los hogares rurales en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual.

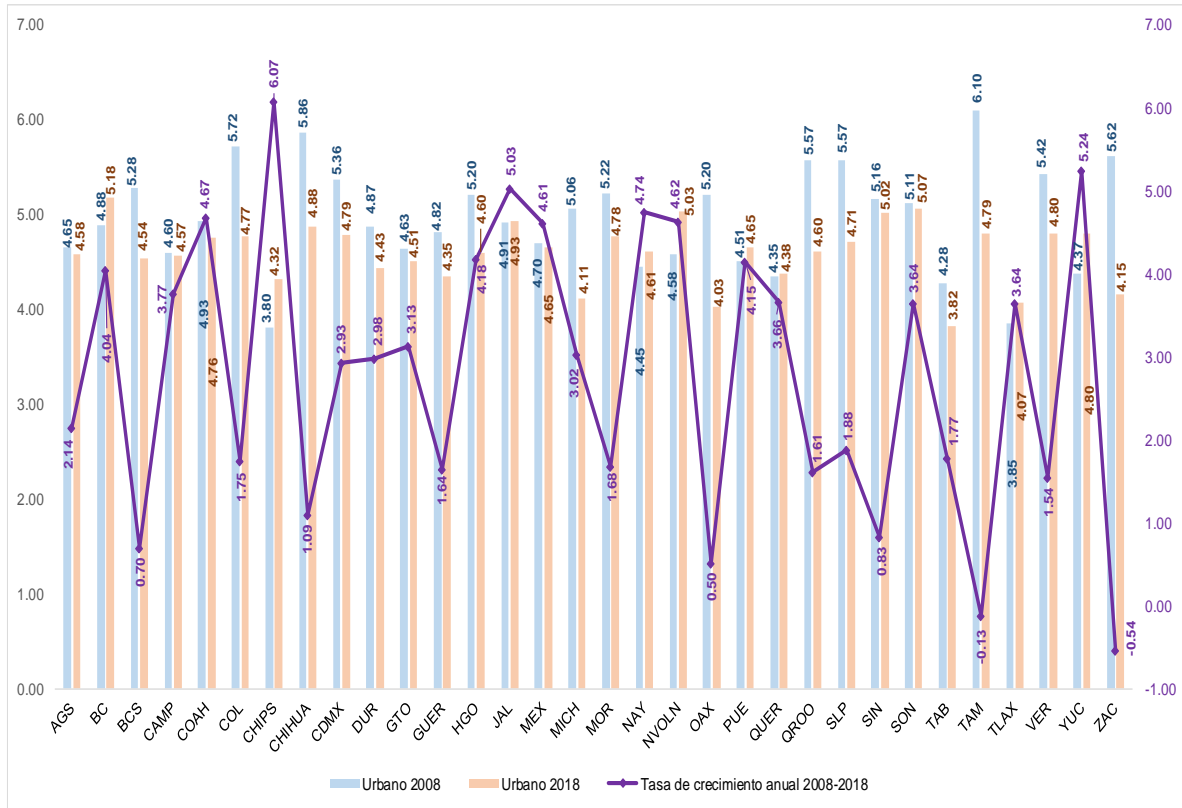
3.7 Gasto en “Comunicaciones” por tipo de localidad de los hogares en México

En este apartado se va a presentar el gasto en comunicaciones de los hogares en México por tipo de localidad. Esta variable está compuesta por la suma de los gastos de instalación de la línea de teléfono particular; teléfonos celulares, paga inicial, equipo y accesorios; compra de tarjeta para servicio de teléfono celular; teléfono público; estampillas para correo, paquetería, telégrafo; otros servicios: internet público, fax público, etcétera; largas distancias de línea particular; llamadas locales de línea particular; teléfonos celulares-plan mensual; internet; paquete de internet y teléfono; paquete de internet, teléfono y televisión de paga.

La figura 3.13 muestra el porcentaje del gasto en comunicaciones de los *hogares urbanos* en México por entidad federativa y la tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto que presentaron los hogares en este rubro. Se observa que la entidad federativa con el mayor porcentaje de gasto en comunicaciones para el año 2008 fue Tamaulipas con el 6.10% (es decir, que del 100% de los gastos que realizan los hogares urbanos de Tamaulipas, el 6.10% de éste es destinado al rubro de comunicaciones). El estado que tuvo el menor porcentaje de su gasto corriente monetario fue Chiapas con el 3.80 por ciento.

Para el año 2018, la entidad con el mayor porcentaje de gasto en comunicaciones en los hogares urbanos fue Baja California con el 5.18% de su gasto corriente monetario; mientras que el estado que menor porcentaje de su gasto monetario en comunicaciones tuvo para localidades urbanas fue Tabasco con el 3.82 por ciento.

La tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto en comunicaciones en las localidades urbanas, muestra que Chiapas fue el estado que presentó la mayor tasa de crecimiento anual con 6.07%, mientras que Zacatecas tuvo una tasa de crecimiento anual negativa con el -0.54 por ciento, Tamaulipas fue otra entidad que presentó tasa de crecimiento anual negativa con el -0.13 por ciento.



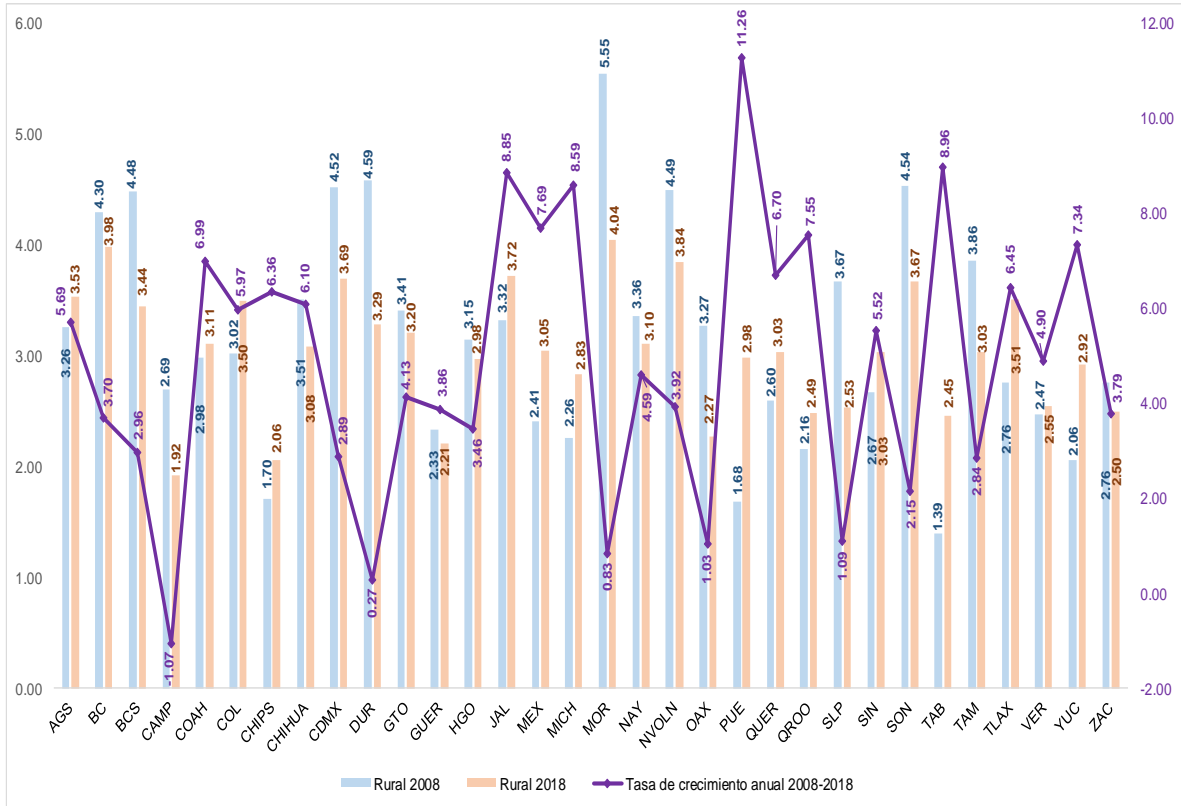
Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2008 y 2018. Porcentajes calculados sobre el gasto monetario promedio trimestral en comunicaciones consumido dentro del hogar.

Figura 3.13 Porcentaje del gasto en comunicaciones de los hogares urbanos en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual.

La figura 3.14 muestra el porcentaje del gasto en comunicaciones de los *hogares rurales* en México por entidad federativa y la tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto que presentaron los hogares en este rubro. Se observa que la entidad federativa con el mayor porcentaje de gasto en comunicaciones para el año 2008 fue el Morelos con el 5.55% (es decir, que del 100% de los gastos que realizan los hogares rurales de Morelos, el 5.55% de éste es destinado al rubro de comunicaciones). El estado que tuvo el menor porcentaje de su gasto corriente monetario fue Tabasco con el 1.39 por ciento.

Para el año 2018, la entidad con el mayor porcentaje de gasto en comunicaciones en los hogares rurales fue Morelos con el 4.04% de su gasto corriente monetario; mientras que el estado que menor porcentaje de su gasto monetario en comunicaciones tuvo para localidades rurales fue Campeche, con el 1.92 por ciento.

La tasa de crecimiento anual 2008-2018 del gasto en comunicaciones en las localidades rurales, muestra que Puebla fue el estado que presentó la mayor tasa de crecimiento anual con 11.26%, mientras que Campeche presentó una tasa de crecimiento anual negativa con el -1.07 por ciento.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2008 y 2018. Porcentajes calculados sobre el gasto monetario promedio trimestral en comunicaciones consumido dentro del hogar.

Figura 3.14 Porcentaje del gasto en comunicaciones de los hogares rurales en México, por entidad federativa, 2008 y 2018, y su tasa de crecimiento anual.

4 Conclusiones

En general se observa que actualmente las entidades federativas donde los hogares gastan más en el rubro de transporte son: Nuevo León, Baja California y Baja California Sur. Y los estados donde los hogares gastan menos en transporte son: Chiapas, Guerrero y Oaxaca.

Los rubros de transporte que tienen mayor gasto por parte de los hogares fueron: transporte público, combustibles y comunicaciones. Mientras que los rubros en los que los hogares gastaron menos fueron: transporte foráneo, refacciones y adquisición de vehículos.

En el rubro de transporte público en promedio se hacía un gasto en los hogares urbanos de 1 530 pesos; mientras que en los hogares rurales el promedio del gasto es de 1 240 pesos.

En el transporte foráneo, en promedio se hacía un gasto en los hogares urbanos de 249 pesos; mientras que en los hogares rurales el promedio del gasto es de 153 pesos.

En cuanto a la adquisición de vehículos, el gasto promedio que hacían los hogares urbanos fue de mil pesos y para los hogares rurales fue de 520 pesos.

El gasto en refacciones tuvo para los hogares urbanos un promedio de 225 pesos, mientras que el promedio del gasto en refacciones de los hogares rurales fue de 149 pesos.

Para el rubro de gasto en combustible, los hogares urbanos gastaron en promedio 2 400 pesos, y los hogares rurales gastaron en este rubro 1 400 pesos en promedio.

Finalmente, para el rubro de comunicaciones, los hogares urbanos gastaron en promedio 1 500 pesos, mientras que para los hogares rurales el gasto en comunicaciones fue de 670 pesos en promedio.

El PND señala como finalidad de la acción gubernamental, *la mejora continua y sostenida de la calidad de vida y bienestar de la población*. Así pues, el analizar el comportamiento del gasto en transporte de las localidades urbanas y rurales en México, permitirá contar con información de utilidad para el diseño de políticas públicas enfocadas a mejorar la calidad de vida de la población.

Por otra parte, en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y las metas de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, esta investigación está

alineada con el objetivo 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. Particularmente con el objetivo 9.1 donde se señala: “*Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos*”. En este sentido, al análisis presentado permitirá conocer la proporción del gasto que hacen los hogares en las poblaciones urbanas y rurales para transitar, pues el brindar a la población una infraestructura de calidad recae no sólo en apoyar el desarrollo económico de la población sino también en una mejor asignación de su ingreso en el gasto de transporte, ya sea transporte público, foráneo, adquisición de vehículos, combustible y/o comunicaciones.

La literatura dice que mejor transporte promueve el fácil acceso en el territorio, además de proporcionar a las personas un mayor y más rápido acceso a los mercados, escuelas, centros de salud, y demás servicios sociales con que cuenta la población para mejorar el bienestar social de las personas. Los beneficios no son solamente de orden social, también está la parte económica, pues al haber una mejor red de transporte se eleva la competitividad lo que puede promover el desarrollo económico de un país. De este modo, este análisis puede proporcionar una orientación al tipo de infraestructura (camino rural o autopista) y servicios de transporte que se requieren en el país.

Bibliografía

Cuevas, V. 2010, Competitividad internacional, productividad y costos laborales unitarios en la industria manufacturera, Frontera Norte, vol. 22, núm. 44, julio-diciembre, p. 7-39, México.

De Rus, G. 2009, La medición de la rentabilidad social de las infraestructuras de transporte, Investigaciones regionales, No. 14, p. 187-210, España.

Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares, 2008, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, microdatos, www.inegi.org.mx

Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares, 2018, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, microdatos, www.inegi.org.mx

García, L. y Sánchez, R. 2012, El papel del transporte con relación a los Objetivos de Desarrollo del Milenio, Serie: recursos naturales e infraestructura, CEPAL, Santiago de Chile.

Gutiérrez, L. 2008, La distribución del ingreso en México: un análisis regional, 1990-2004, Problemas del Desarrollo. Revista Latinoamericana de Economía, vol. 39, núm. 152, enero-marzo, p. 139-163, México.

Huerta, R. 2012, Pobreza, distribución del ingreso y renta básica. Economía-UNAM, vol. 9, núm. 26, p.68-81, México.

Ley del Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica, Última reforma DOF 14-07-14.

Muñoz, M. 2004, Determinantes del ingreso y del gasto corriente de los hogares. Revista de economía institucional, vol. 6, núm. 10, primer semestre, p. 183-199, Bogotá, Colombia.

Plan Nacional de Desarrollo, 2019-2024, Gobierno de la República.

Rodríguez, D. y López, F. 2010. Exportaciones y productividad laboral del sector manufacturero en México, Problemas del Desarrollo. Revista Latinoamericana de Economía, vol. 41, núm. 161, abril-junio, p. 41-58, México.

Sánchez, L. 2012, Hogares y consumo energético en México, Revista digital universitaria UNAM, vol. 13, núm. 10, p. 1-8.



Km 12+000 Carretera Estatal 431 "El Colorado-Galindo"
Parque Tecnológico San Fandila
Mpio. Pedro Escobedo, Querétaro, México
CP 76703
Tel +52 (442) 216 9777 ext. 2610
Fax +52 (442) 216 9671

publicaciones@imt.mx

<http://www.imt.mx/>