

INFRAESTRUCTURA Y COMPETITIVIDAD

Reyes JUÁREZ DEL ÁNGEL

SUMARIO: I. *Introducción*. II. *Los avances en la infraestructura*. III. *El reto en los aspectos logísticos*. IV. *Algunas acciones en marcha*. V. *Conclusiones*.

I. INTRODUCCIÓN

Este asunto es fundamental debido al contexto en el que se insertan hoy las economías de los países; por lo cual el desarrollo del tema infraestructura y competitividad se dividirá en cinco rubros, de los cuales el primero será una descripción general acerca de la competitividad, así como la manera en la que algunas Instituciones están midiendo la competitividad, tanto en México, como en el resto del mundo.

Como segundo aspecto los avances que se han logrado en materia de infraestructura, así como también el puesto que ocupa México en este campo. En la tercera parte, se sentarán las bases de los cambios que se le pueden hacer a la infraestructura y el gran problema acerca de la interacción de la infraestructura con otros elementos, como la logística; en un cuarto aspecto se abordarán algunas acciones que permiten avanzar de manera importante y, por último, expresaré algunos comentarios.

II. LOS AVANCES EN LA INFRAESTRUCTURA

1. *Definición de competitividad*

Es la capacidad de un país de atraer y retener inversiones, este concepto es el que utilizan la mayoría de los países a través del mundo.

Tabla 1

País/ año	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Japón	21	13	11	9	10	7	8
Corea	23	21	18	29	19	24	11
China	39	33	44	46	48	54	34
México	42	45	47	48	59	58	52

Eduardo Sojo, de la Secretaría de Economía, durante el evento Situación de la Competitividad de México 2006, dijo: “A pesar de los avances que México ha registrado en materia de competitividad en los últimos años, es claro que hemos evolucionado a menor velocidad que muchos de nuestros competidores y que en un mundo tan globalizado ir más lento que los demás equivale a retroceder”.

2. *Quién debe impulsar la competitividad*

La competitividad es un esfuerzo conjunto entre el gobierno y el sector privado.

A. *Gobierno*

- Marco macroeconómico estable y predecible.
- Infraestructura física y moderna en buenas condiciones de operación.
- Programas de desarrollo tecnológico, educación y salud que aprovechen y enriquezcan el capital humano del país.
- Marco jurídico-institucional adecuado, que asegure la preservación de la propiedad privada.

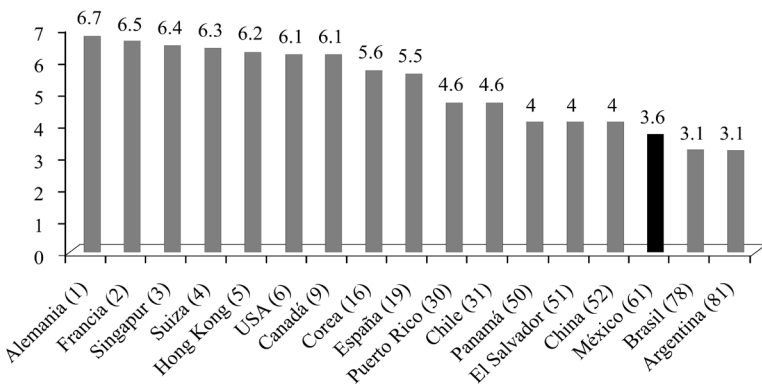
B. *Empresas*

- Detectar y aplicar las mejores prácticas administrativas.
- Reducir sistemáticamente los costos.
- Desarrollar productos innovadores.
- Utilizar logística de clase mundial.

México ocupa en la clasificación mundial el número 52 y en cuanto a infraestructura tenemos el lugar 61 de acuerdo al número publicado en 2008 en el Foro Mundial; con respecto de 2007 se ganaron tres lugares; aún así países como Alemania, Francia, Singapur, Suiza, Estados Unidos y Canadá son los países con quienes realizamos la mayor parte de los intercambios de carácter comercial y éstos a su vez, ocupan los primeros 10 lugares en la clasificación; sin dejar de lado que existen países como Puerto Rico y Chile, que ocupan mejores lugares que el nuestro, aunque estos países cuenten con economías relativamente más pequeñas que la nuestra.

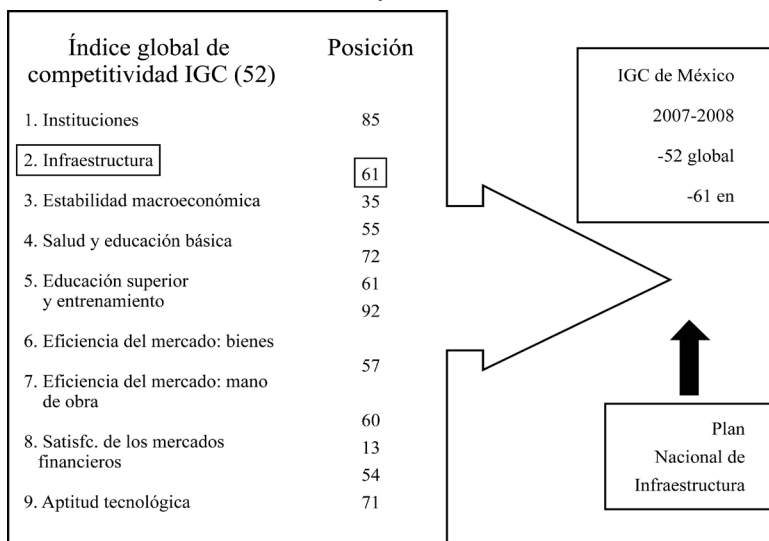
A continuación se muestra de forma gráfica cómo es que están ubicados los países en cuanto a su nivel de competitividad en infraestructura.

*Gráfica 1. Competitividad de la infraestructura 2007-2008
Foro Económico Mundial*



A continuación, los 12 parámetros en los que se basa el Foro Mundial para medir el índice de competitividad de los países:

Gráfica 2



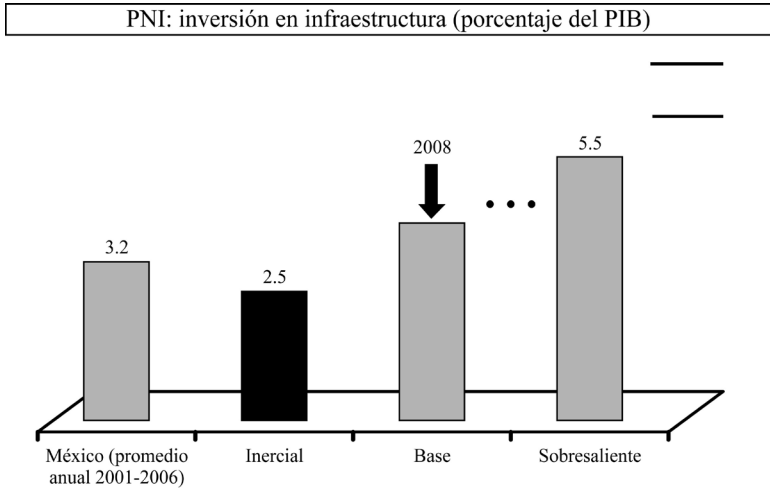
Como se verá, no sólo se tiene un problema de competitividad en infraestructura sino también en cuanto a instituciones, educación y eficiencia en el mercado en mano de obra, mostrándonos que son ramas que también necesitan importante atención.

Una destacada posición que ocupa nuestro país es en el tamaño del mercado, donde México ocupa el lugar número 13 de las economías mundiales, y en la estabilidad macroeconómica donde se ocupa el lugar número 35.

México ha pasado de estar invirtiendo un 3.2% del Producto Interno Bruto de su economía a una cifra de 4% para 2008, y se espera que a finales del sexenio pueda incrementarse medio punto más; las expectativas que tiene el gobierno actual serán de 5.5% lo cual, si es alcanzado, conllevaría un gran logro para el mejor posicionamiento del país.

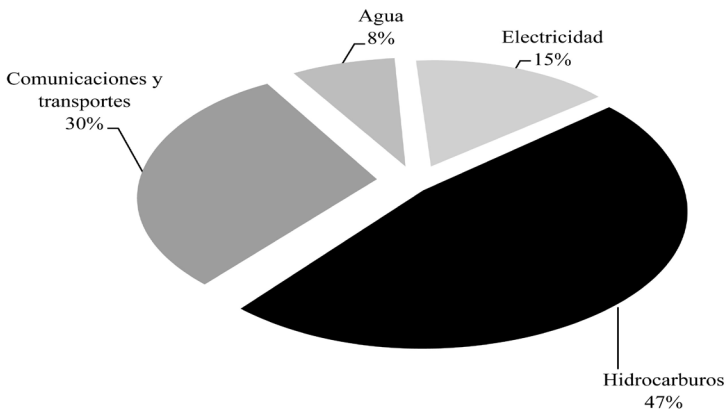
En economías como la chilena y la china, es contrastante lo que se invierte del PIB con respecto a lo que se invierte en México en infraestructura.

Gráfica 3



Gráfica 4

México: inversión en infraestructura (2007-2012) (distribución porcentual)



Para implementar la agenda de competitividad se requiere: inversión pública y privada, capacidad institucional para planificar, ejecutar y regular, y previsión y monitoreo de los beneficios esperados. Las necesidades de la inversión pueden distribuirse entre el sector público y el privado.

- México ha publicado el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012.
- México tiene hoy uno de los programas más exitosos en materia de atracción de capital privado; principalmente al sector carretero.
- Los procesos de atracción de capital en las distintas vertientes (concesiones, PPs a aprovechamiento de activos) han atraído a los jugadores de clase mundial.
- Se cuenta con una cartera de proyectos que mantiene el interés de los inversionistas.
- Se ha creado el Fondo Nacional de Infraestructura como brazo financiero público de impulso a la inversión privada.

Esto requiere capacidad del Estado para planificar y ejecutar proyectos, ajustar regulaciones, mantener sistemas de información y medir impactos. También se requiere fortalecer institucionalmente a las aéreas involucradas prácticamente en todos los frentes para la adecuada preparación de los proyectos.

Se anticipa un reto en aspectos de orden regulatorio, no sólo en los temas de infraestructura sino en la operación.

III. EL RETO EN LOS ASPECTOS LOGÍSTICOS

México es una de las economías más globalizadas en el mundo, pues cuenta con una serie de tratados con más de 42 países, en cuanto al comercio exterior la mayoría de las transacciones las realizamos con Estados Unidos y Canadá (77%), Europa ha venido en descenso con un 9%, y otros bloques han venido creciendo, como es el caso de Asia, con un 10%, debido a su gran

desarrollo económico que les permitió pasar de un 4% hace no muchos años, al porcentaje que ahora tienen, esto gracias a que México en el comercio exterior sirve como puente entre el mercado estadounidense con el resto del mundo.

El aspecto de la logística es muy importante debido a que prácticamente alrededor de 60% de la economía está relacionada con los temas del comercio exterior, es decir, el tamaño de las importaciones y exportaciones abarca 60% de la economía de México.

El tema de los métodos que se emplean para poder medir que tanto la logística es un tema esencial para el desarrollo de la competitividad, es difícil de interpretar y de poder medir, por lo que se basa en tres aspectos:

- El enfoque macro de costos logísticos como el porcentaje del PIB basado en las cuentas nacionales, en cuanto a costos de porcentaje del PIB requiere muchos supuestos y brinda resultados generales.
- El enfoque micro acerca del desempeño logístico basado en encuestas a empresas, en cuanto a costos logísticos en porcentajes de ventas, así como otros indicadores de desempeño, en los cuales se necesitan muestras grandes para poder arrojar resultados más acertados.
- La percepción reciente *logistics reception index*, es un ejercicio nuevo del Banco Mundial, acerca del uso de nuevos indicadores y empresas especializadas en la recepción de información.

Los resultados de esta última percepción arrojan que los países que se encontraban en los primeros lugares de competitividad, en cuanto a logística, siguen teniendo una posición privilegiada, México rebasa en este caso a Brasil y a Perú, aunque aun así sigue estando en una posición no muy favorecedora, gracias a factores como el tiempo de tramitación administrativa, el tiempo medio de importación, el tiempo medio de exportación, costos de los contenedores, cuánta mercancía se pierde o se daña, etcétera, los cuales son considerados para la medición de la logística.

IV. ALGUNAS ACCIONES EN MARCHA

Un claro ejemplo es el tráfico de contenedores que representan el vehículo más importante para el traslado de la carga, pues este tema ha crecido muy por encima de las economías mundiales, y se espera que dentro de algunos años no baje de 7.6%.

1. *El régimen de tráfico en contenedores continúa creciendo*

- Crecimiento anual de doble dígito.
- Volúmenes de carga similares en el Golfo y en el Pacífico.
- Mayor dinamismo en el Pacífico (Manzanillo) con 1.4 millones de TEUs en 2007, por el incremento de los intercambios con Asia.
- Cambios en la composición de los mercados, con un menor crecimiento del tráfico en Europa.
- Menor presión para el puerto de Veracruz.
- Mayor presión sobre Manzanillo y Lázaro Cárdenas.

Falta mucho por hacer, ya que en comparación mundial se ocupa el lugar 115 al respecto y aunque se registrara un crecimiento de 20% se tendría que trabajar más. Por lo tanto se aplicarán una serie de estrategias de desarrollo de los principales puertos mexicanos; Colonet, Manzanillo, Cuyutlán, Lázaro Cárdenas y Veracruz. Los temas principales a resolver para el tráfico con Asia serán:

2. *Corredor Manzanillo-Laredo*

- Volver eficiente la operación portuaria para no saturar la capacidad portuaria y puesta en marcha de las expansiones previstas.
- Mejorar la coordinación de las dependencias oficiales.

3. *Corredor Lázaro Cárdenas-Laredo*

- Competitividad ferroviaria.
- Infraestructura carretera resuelta.

4. *Proyecto Punta Colonet*

- Desarrollo conjunto del puerto y del enlace ferroviario.
- Garantizar mecanismos expeditos de paso por Estados Unidos.

5. *Corredor Veracruz-Distrito Federal*

- Dar solución al problema de saturación de la capacidad portuaria.
- Terminal intermodal terrestre.
- La coordinación de las dependencias oficiales.
- Operadores intermodales para aumentar la eficiencia.

6. *Corredor Altamira-Monterrey*

- Competitividad ferroviaria.
- Infraestructura carretera (al norte y al centro del país en proceso).

7. *Corredor del Istmo*

- Plan de despegue de la economía regional.
- Intermodal transoceánico requiere de impulso y promoción con las líneas navieras.
- Desarrollo de operadores multimodales con tecnología de la información y procesos adecuados de revisión de la carga de paso entre ambos litorales.

8. *Algunas opciones propuestas para mejorar*

- Instrumentar un marco de cooperación entre autoridades, usuarios y prestadores de servicio para lograr una mayor eficiencia.
- Diseñar un sistema de información del intermodalismo orientado al mercado, para el monitoreo de los costos logísticos integrales.
- Promover la creación de empresas integrales de servicios intermodales mediante alianzas estratégicas que garanticen una importante participación nacional.
- Desarrollar la infraestructura de apoyo en la introducción de un nuevo marco legal (nueva ley temporal), tecnologías modernas, capacitación, difusión de intermodalismo, disponibilidad de seguros a precios competitivos.

V. CONCLUSIONES

Es importante acelerar el desarrollo de la infraestructura y para ello se requiere un reto de tipo institucional para el desarrollo de dicha infraestructura, así como también para su seguimiento y monitoreo.

En el ámbito logístico se necesitan comprimir costos en la cadena de abastecimientos, adoptar mejores prácticas logísticas, así como alinear intereses entre todos los actores; para de esta forma consolidar la visión que tiene el gobierno, la cual consiste en colocar a México como una plataforma logística a nivel mundial, esto por la gran cercanía que se tiene con Estados Unidos.

Así como el impulso al transporte intermodal, como una de las nuevas formas que permitan instrumentar un Pacto Nacional de Competitividad, entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Economía.