

INFRAESTRUCTURA VIAL Y MARÍTIMA COMO FACTOR DE COMPETITIVIDAD EN EL MERCADO INTERNACIONAL

Infraestrutura rodoviária e marítima como fator de competitividade
no comércio internacional

Santiago Pulgarin López¹; Laura Garcés Arcila²

¹ Supervisor de Comércio Exterior na Empresa REAFRIO. Administrador de Negócios Internacionais, pela Universidad Pontificia Bolivariana de Medellín, Colombia. MBA em Gerenciamento de Projetos, pela FGV. E-mail: spulgarinlopez@gmail.com.

² Administrador de Negócios Internacionais, pela Universidad Pontificia Bolivariana de Medellín, Colombia. E-mail: lagarcesa@gmail.com.

Data do recebimento: 11/02/2016 - Data do aceite: 29/04/2016

RESUMEN: Este trabajo abarca una temática delicada para los países de América Latina. En la actualidad, la región latinoamericana cuenta con una infraestructura vial y marítima precaria, en términos de competitividad. El hecho de que, en los últimos años, y a que actualmente se hayan expandido los mercados y las barreras de negociación, se hace necesario realizar un análisis del estado actual, describiendo su estado hoy en día, sus limitantes y sus retos a futuro, para poder así determinar los factores necesarios para mejorar la competitividad en la región, en términos de infraestructura vial y marítima. Detalles de tiempo, costos y calidad fueron abarcados ya que son un factor determinante a la hora de permanecer y posicionarse a nivel internacional.

Palabras clave: Infraestructura. Costos. Competitividad. Logística. Distribución física internacional. Tiempo. Exportación. Importación.

ABSTRACT: This work involves a delicate issue for the Latin America countries; today the Latin-American region has a poor road and maritime infrastructure in terms of competitiveness. The fact that in recent years and currently has expanded markets and trading barriers, it is necessary to analyze the current state, describing his state today, its limitations and its future challenges, and to determine the factors necessary to improve competitiveness in the region in terms of road and maritime infrastructure. Details of time, cost and quality were covered as they are a determining when to stay and position internationally factor.

Keywords: Infrastructure. Costs. Competitiveness. Logistics. International physical distribution. Time. Export. Import.

Introducción

Dado que los desarrollos en Infraestructura vial y marítima influyen o son un factor en la mejora de la competitividad internacional de un país, es evidente el atraso de la región latinoamericana, frente a otras, en niveles de competitividad debido a la deficiente infraestructura vial y marítima. Actualmente, a nivel regional, el mayor impedimento existente para un exportador e importador son los extras costos y tiempos que esta situación les genera. Aspectos como demoras en las importaciones y exportaciones, por documentación o por transporte logístico generan, extras tiempos y costos al productor y/o exportador, lo que pone sus productos en una posición desventajosa frente a los productos de otras regiones.

Es de ese número de problemas que nace una pregunta base a este artículo: ¿Serán las mejoras en infraestructura un factor que permita un posicionamiento favorable de la competitividad de la región latinoamericana en el escenario mundial? Dando soporte a ese gran interrogante, será necesario hacer un hincapié en la búsqueda de información, relacionado con el desarrollo de proyectos en infraestructura, en el mediano plazo, en la región, para así dar respuesta con los resultados obtenidos a si los proyectos en infraestructura actúan en pro de la competitividad de una región.

Competitividad e Infraestructura

Definición

Es necesario desarrollar, con antelación, un estudio de los conceptos de “Competi-

tividad” e “Infraestructura” que se utilizan como delineantes para dar respuesta a la pregunta anteriormente mencionada: ¿Serán las mejoras en infraestructura un factor que permita un posicionamiento favorable de la competitividad de una región a nivel internacional?

El Departamento Nacional de Planeación de Colombia, en su agenda interna, entien- de por competitividad de un país, o de una región, la “capacidad de producir bienes y servicios que compitan exitosamente en mercados globalizados, generen crecimiento sostenido en el largo plazo y contribuyan de esa manera a mejorar los ingresos y la calidad de vida de sus habitantes”. (2007 p.7). Se dice claramente que la competitividad está relacionada con factores diversos que deter- minan ese comportamiento de las actividades económicas de una región. Factores como infraestructura, conocimiento, capital huma- no, el medio ambiente, el posicionamiento geográfico, y el entorno macroeconómico.

Tal como describe el libro “La ventaja competitiva de las naciones” (PORTER, 1990), los determinantes de la ventaja de las naciones son, en primera instancia, las condiciones de los factores; el segundo, las condiciones de la demanda; el tercero, los sectores afines y de apoyo, y el cuatro, la estrategia, estructura y rivalidad de la empresa. Este hace también referencia a los factores de producción, que no son más que los insumos necesarios para competir en cualquier sector, tales como mano de obra, tierra cultivable, recursos naturales, capital e infraestructura.

Al llevar este concepto dentro del mar- co territorial regional, cuando se habla de competitividad en nuestra región, se puede

decir que, siempre y sin excepción, se hace referencia a los estándares de Michael Porter, por los cuales este modelo de Porter puede aplicarse no solo a los países de la región, sino que también puede ser empleado a las empresas para, así, tener una visión amplia de los factores de competitividad que se tienen y, así, hacer uso de esos.

Por el lado de la infraestructura, esta es entendida como aquellas obras que mejoran las instalaciones de un país o región. Estas mejoras pueden ser en vías, puertos y/o desarrollo de lugares públicos. Estas obras destinan sus beneficios a aumentar el bienestar de los habitantes de la región y mejorar la calidad de vida.

El nivel de competitividad de una región tiene una relación directa con el tema de infraestructura en el comercio internacional. Según el estudio realizado por el International Institute for Management Development (1995), en el cual se establecieron unos principios/patronos para la competitividad mundial, se determinó que aspectos como la inversión en investigación básica y la actividad innovadora de una región crean nuevos conocimientos cruciales para un país, además de que la inversión, a largo plazo, en infraestructura puede incrementar la competitividad de una empresa y, por consiguiente, tiende a incrementar el nivel de expectativas por la calidad de vida de esa región.

Impacto de Nuevos Proyectos de Infraestructura en una Competitividad de la Región Latinoamericana

Existen múltiples ventajas de la inversión en infraestructura de una región con relación al crecimiento de su economía y su desarrollo competitivo. Estas son evidentes por el desarrollo que la economía obtiene en el corto

y mediano plazo. Estos desarrollos resultan en la generación de condiciones que impulsan la atracción de capitales, lo que se traduce en una optimización de los niveles de competitividad exhibidos por la región. Es claro, pues que, entre mayores facilidades y mayor número de incentivos que otorgue esa región para crear negocios, evidenciará un aumento en la captación de capitales, así como en los retornos asociados a esa inversión. Sumado a esto, se puede ver que la población podrá ser parte de esos desarrollos en infraestructura, ya que la industria de la construcción es un gran generador de empleos en la región, esto traducido en un aumento de la renta de la población local, ya sea de carácter temporal o permanente.

Se observa, entonces, que la inversión en infraestructura es indispensable para el desarrollo económico y social de un país. Eso como facilitador a la hora de elevar la competitividad de la región, al satisfacer las condiciones básicas para el avance de las actividades productivas. Se evidencia, también, que los desarrollos en infraestructura son de mayor importancia en economías orientadas al comercio exterior, pues permite reducir costos de transporte y de transacción, además de tiempos.

Es así como las mejoras en infraestructura en una economía generan una serie de fuerzas que influyen en el desarrollo del comercio, esto evidenciado en la latente presión que generan estas mejoras en las decisiones de producción, de consumo y de ventas de los productores de la región. Es por eso que los exportadores latinoamericanos requieren de una red vial y portuaria óptima, que aporte a su competitividad de una manera satisfactoria. De esa forma, las actividades se desarrollarían a cabo adecuadamente, pero si, por el contrario la infraestructura no presentara las condiciones mínimas aceptables, eso se traduciría en sobrecostos y en desperdicio de recursos. Es así que, cuando una empresa

privada utiliza la infraestructura vial, la productividad de dicha firma crece porque esta combina su propio capital con la infraestructura existente, lo que provoca la reducción de sus costos unitarios (CORDANO; MEDINA, 2008, p.29).

El impacto de mejoras en infraestructura afecta, positivamente, al productor latinoamericano, ya que la reducción de costos generados por infraestructura se traduce en mejoras de eficiencia al productor, por ejemplo, mediante precios más competitivos. Eso también permite generar un uso más eficiente de los recursos, que permitirá incrementos en la producción.

Costos, Tiempo y Calidad

Es importante señalar cuáles son las variables que influyen para determinar si un país o una región son competitivos o no. Como se ha venido tratando anteriormente, en los diferentes ítems, para precisar si el desarrollo de la infraestructura de un país es un factor determinante de la competitividad. Se discute de la importancia que tiene la distribución física internacional, la cual es afectada directamente por la infraestructura vial y marítima de un país. Como distribución física internacional, se conoce a “un conjunto de operaciones necesarias para desplazar la carga desde un punto de origen a un punto de destino” (ALADI, 2003, p.16). Ese tipo de operaciones requiere una sincronización de los factores que giran alrededor para que el desplazamiento de la carga, de un punto a otro, sea completado.

Los principales factores de esa distribución son el costo, tiempo y calidad, de los cuales es posible partir para decir que si, se realizarán cambios en infraestructura vial y marítima de un país, este a su vez podrá manipular tales factores en miras de obtener más ventajas en el campo internacional, porque

así podrá brindar sus productos y servicios requeridos en los mercados internacionales al mismo tiempo en que se los puede brindar otro país.

En cuanto a la variable de costo, la distribución física internacional incurre en costos directos e indirectos que hacen de la operación una ventaja o una desventaja. Aunque los costos tienden a depender del desarrollo de vías fluviales, terrestres, ferroviarias y aeropuertos, hoy en un mundo globalizado, donde las tecnologías son el mayor aliado del hombre, se debería evidenciar que los costos de operación serán más reducidos, pero, en algunos casos, eso no es así. Actualmente, los gobiernos están buscando reducir los costos, disminuyendo los aranceles por medio de tratados económicos al igual que las mejoras en las vías para disminuir el importe de los fletes.

El alto costo actual se debe “a las asimetrías del entorno macroeconómico, a los desequilibrios del mercado y a las propias características de infraestructura física, operativas y normativas de cada corredor de comercialización internacional” (ALADI, 2003, p26). Con ese último, es posible evidenciar la diferencia que existe entre los costos que tiene que asumir un país desarrollado y los que asume un país en desarrollo. Sin embargo, entre un país y otro, también pueden existir cambios porque las políticas internas y las condiciones de cada país, tanto geográficas y culturales, marcan una diferencia y hacen que algunos tengan unos costos más elevados que otros.

A continuación, descrito en la tabla I, se expone un análisis realizado por la Comisión Económica de América Latina y el Caribe, donde se evidencian los sobrecostos del transporte intra latinoamericano como porcentaje del valor de las importaciones (CIF) para el año 2000, abarcando todos los modos de transporte y diferentes tipos de mercancía. El país de la región, que más

paga por el transporte de sus importaciones, provenientes de América Latina, es Uruguay, y lo sigue Ecuador, y que el transporte menos costoso de la zona es el del comercio de Brasil y México. Eso sin dejar de ser caros en comparación a los promedios internacionales (ALADI, 2003, p.26).

El tiempo es otro de los factores de la distribución física internacional. Es uno de los más importantes a la hora de hablar de competitividad debido a que, en el mundo globalizado, todo se rige por fechas; sin embargo, es uno de los más difíciles de controlar. Si una empresa, que se encuentra en la región, desea exportar sus bienes o servicios, debe tener presente el tránsito de su mercadería no sólo desde puerto o aeropuerto al lugar de destino, sino también el tránsito dentro del país, antes de llegar al puerto o aeropuerto. Estas fechas, que primordialmente son establecidas por los empresarios, hacen que el tiempo sea un factor de competitividad debido a que un bien o servicio final, entregado al mundo globalizado en menor tiempo que los demás, le da un valor agregado, además que permite que la persona que consume ese producto o servicio tenga una satisfacción por la entrega a tiempo.

Hoy día, la consigna es alcanzar la Calidad Total, es decir, la puesta en práctica de aquel conjunto de técnicas que se aplican a todas las actividades y procesos de la cadena de distribución (ALADI, 2003, p.37), cumpliendo con los estándares internacionales, con los estándares pactados por el cliente consumidor y por las especificaciones de cada uno de los mercados, a los cuales se pretende llegar.

Para llegar a ser una de las regiones más competitivas en el escenario global, será necesario cumplir con los estándares de desarrollo vial y marítimo, demandados por el comercio internacional. Es claro que se podrá trabajar en los patrones de calidad que son exigidos globalmente, y así ir alcanzando los estándares de competitividad. “Los objetivos de calidad en los servicios de transporte se logran atendiendo a los siguientes parámetros” (ALADI, 2003, p.38):

- Seguridad
- Disponibilidad
- Accesibilidad
- Itinerarios
- Tiempo (JIT / velocidad)
- Atención al Cliente
- Información
- Impacto Ambiental

Tabla I - Costos del transporte intralatinoamericano como porcentaje del valor de las importaciones CIF, 2000.

ORIGEN DESTINO	ARG	BRA	CHI	COL	ECU	MEX	PAR	PER	URU	VEN	Promedio
ARG		4.3	13.2	6.3	20.9	7.7	10.3	6.9	3.8	8.4	9.1
BRA	4.1		5.9	6.0	7.5	6.2	4.1	5.6	9.0	9.2	6.4
CHI	10.2	7.9		6.0	15.8	6.9	8.7	6.7	9.4	9.9	9.1
COL	10.7	6.5	8.4		4.5	6.0	11.9	4.7	8.6	6.2	7.5
ECU	11.6	7.1	7.5	4.8		7.9	25.4	5.9	9.6	7.6	9.7
MEX	5.4	5.7	6.9	4.7	9.6		5.2	8.6	7.0	7.6	6.7
PAR	6.3	14.0	10.5	6.5	7.6	10.2		15.6	3.4	9.2	9.3
PER	13.2	8.2	5.6	5.6	3.9	6.3	11.0		9.4	8.1	7.9
URU	4.9	7.3	38.8	5.2	31.3	13.1	2.1	7.8		7.5	13.1
Promedio (no ponderado)	8.3	7.6	12.1	5.6	12.6	8.0	9.8	7.7	7.5	8.2	

Nota. CEPAL, sobre la base de información de la BTI (Excluyendo petróleo y carbón).

Estos parámetros deben analizarse en cada uno de los medios de transporte terrestre, marítimo, fluvial, ferroviario y aéreo para, de este modo, estar al tanto de las ventajas, desventajas, fortalezas y debilidades. Aunque estos parámetros pueden ser un reto al momento de cumplirse ya que son dependientes de las empresas de transporte y el medio en que se encuentren.

Poniendo esos tres factores (costos, tiempo y calidad) con factores externos, se podría decir que la distribución física internacional necesita de una “infraestructura de avanzada” que se conoce como “formación de un sistema de redes de distribución interconectadas, estratégicamente, en ejes de integración e inter-operativas a través de interfaces modales (terminales de transporte o nodos de distribución) con categoría de plataformas logísticas y de redes y nodos de comunicaciones” (ALADI, 2003, p.46). Esa infraestructura de avanzada le brindará competitividad en la distribución física.

¿Por qué se habla de la competitividad en la distribución física y no en la infraestructura? Esto se debe a que, dentro de la distribución física, se encuentra la infraestructura, de tal modo que, para alcanzar la competitividad para la región latinoamericana, se debe completar varios ítems y así, cuando se haya cumplido con todos los requerimientos, y se esta perfeccionado la región (Latinoamérica), será altamente competitiva.

Los retos en infraestructura actual, considerando que el desarrollo en infraestructura en la región latinoamericana es fundamental para aumentar la competitividad en términos de comercio exterior, siendo este el paso que hace falta para que América Latina pueda desarrollarse hasta el punto de competir a la par con países europeos o asiáticos en el mercado internacional. Por ejemplo, la inversión en desarrollo portuario permitiría obtener una oferta más favorable y diver-

sificada para despachar productos y recibir mercancías. El desarrollo vial, en términos de carreteras que conecten las principales ciudades con los principales puertos de cada país, permitiría mejorar las condiciones logísticas y, por consiguiente, competitivas de los productos exportados, los cuales ven su valor incrementado, en lo mínimo, en un 25% hasta que llega al puerto de embarque.

El fortalecimiento de esas áreas en la región y, específicamente, en los países, permitirá reducciones de tiempos de transporte, documentación, trámites documentales, además de reducción en los costos extras generados por el estado de la infraestructura en cada país.

Estudios disponibles indican que un aumento de 1% en los kilómetros de carreteras llevaría a un aumento de 0.42% en el PIB de una nación. Además, en la literatura empírica del comercio internacional, se reconoce que los extra costos de comercialización, entre dos países, generan un impacto negativo sobre el comercio ya que inciden en el volumen de bienes negociados, ya que estos son directamente afectados por la infraestructura.

Para concluir, es evidente entonces que se hace necesario incrementar el nivel de capacitación para las empresas y el personal, para poder recibir los nuevos mercados con mejores estrategias y mayor preparación, haciendo de nuestros productos un atractivo no solo para los países con los cuales ya tenemos acuerdos económicos sino también para otros mercados potenciales. La capacitación en logística, distribución física internacional, trámites aduaneros, entre otros, determinará una ventaja competitiva a la hora de participar en el exterior.

Por otro lado, la inversión del sector privado es bastante importante en este tipo de proyectos, ya que son los primeros beneficiados. Los ejecutivos del sector privado tienen que estar pendientes de esta evalua-

ción para que, así, sus empresas y productos no se queden solo en el mercado local sino también en otros mercados. Es claro que los productos atienden estándares diferentes en el mercado externo y, por ende, traen beneficios a todos los departamentos dentro de la empresa, ya que son involucrados en un proceso de adecuación a las operaciones internacionales.

Se sugiere que nuevos proyectos sean realizados, en su mayoría, por entes privados, pues son los primeros beneficiados y se realizarían en un corto plazo ya que se explotarían para suplir la inversión.

Si se piensa en un escenario donde los productos que se exportan entre dos países son similares o iguales, el tiempo y el costo serán un factor diferenciador a la hora de ser competitivos en los diferentes países. Al tener un correcto balance entre esos factores, se logra que muchos más productos sean aceptados en los mercados internacionales,

para expandir nuestros horizontes y productos de exportación.

El alto costo actual se debe “a las asimetrías del entorno macroeconómico, a los desequilibrios del mercado y a las propias características de infraestructura física, operativas y normativas de cada corredor de comercialización internacional”.

El impacto de mejoras en infraestructura afecta, positivamente, al productor de la región latinoamericana, ya que la reducción de costos, generados por una inversión en infraestructura, se traduce en mejoras de eficiencia para el productor y exportador. Por ejemplo, mediante precios más competitivos, basados en reducción de costos extras, aumentados por fletes internos, reducción de tiempos y precios en transporte local, entre otros. Eso también permite generar un uso más eficiente de los recursos, que permitirá incrementos en la producción.

REFERÊNCIAS

- ASOCIACION LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI). **Incidencia del sistema de distribución física utilizado en la región en la competitividad de las exportaciones de los países y sobre los emprendimientos para desarrollar la infraestructura física regional.** Agosto, 2003. Disponible en: [http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/438f22281c05235303256848005ea465/29ed2a186f63312d03256d8f00593deb/\\$FILE/159.pdf](http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/438f22281c05235303256848005ea465/29ed2a186f63312d03256d8f00593deb/$FILE/159.pdf). Recuperado el: 10 jun. 2011.
- CORDANO, A. V. & MEDINA, L. B. (Septiembre de 2008). **CIES - Consorcio de Investigación Económica y Social**, de CIES - Consorcio de Investigación Económica y Social: <http://cies.org.pe/files/documents/DyP/DyP-39.pdf>. Recuperado el: 10 de Jun. 2011
- CORDANO, A. V.; MEDINA, L. B. **Ensayos sobre el Rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú.** CIES - Consorcio de Investigación Económica y Social, 2008.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN (Colombia). **Agenda interna para la productividad y la competitividad.** Bogotá, 2007. Disponible en: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwjNosjHpYDLAhVCIB4KHR_bCEsQFggdMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.mincit.gov.co%2Fdescargar.php%3Fid%3D61254&usq=AFQjCNGkA2hiI33vv3-tmJrTGPKd5YBfrQ&cad=rja. Recuperado el: 10 jun. 2011.
- INTERNATIONAL INSTITUTE FOR MANAGEMENT DEVELOPMENT. **Los Principios de los Factores de Competitividad.** 1995.
- PORTER, M. **La ventaja competitiva de las naciones.** Editora Vergara, 1990.