

VI Congreso de Ingeniería Industrial COINI 2013
7 y 8 de noviembre de 2013

Centro Tecnológico de Desarrollo Regional
Facultad Regional San Rafael - Universidad Tecnológica Nacional
Los Reyunos, San Rafael, Mendoza, Argentina

EL FACTOR INFRAESTRUCTURA PARA MEDIR LA COMPETITIVIDAD EN LA REGIÓN DE LA PLATA, BERISSO Y ENSENADA.

Couselo, Romina E.¹, Da Tos, Jeremías, Williams, Eduardo A, Pendón, Manuela M.
¹ Cátedra de Formulación y Evaluación de Proyectos - Facultad de Ingeniería U.N.L.P.
1 y 47. La Plata. Buenos Aires. Argentina
¹romina.couselo@ing.unlp.edu.ar.

RESUMEN

El trabajo adquirirá el concepto de competitividad como el “conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad” de un país definida por World Economic Forum [1] donde agrupa los componentes determinantes de la competitividad en 12 pilares. Estos son: Institucionalidad; Infraestructura; Macroeconomía; Salud y educación primaria; Educación superior y entrenamiento; Eficiencia del mercado de bienes; Eficiencia del mercado laboral; Sofisticación del mercado financiero; Preparación tecnológica; Tamaño de mercado; Sofisticación de negocios e Innovación.

Se trabajará en el pilar Infraestructura, que es importante en la competitividad, el crecimiento y el desarrollo de los países. Ya que una eficiente infraestructura favorece la inserción en los mercados internacionales, contribuye a la integración entre regiones y mejora la calidad de vida de las personas.

Se investigará sobre Infraestructura física que comprende: La infraestructura general; Calidad de infraestructura de rutas; Desarrollo de la infraestructura férrea; Calidad de la infraestructura de los puertos; Calidad de la infraestructura del transporte aéreo; Calidad de la infraestructura de las comunicaciones; y Velocidad y costo de acceso a Internet.

El objetivo es obtener, a través de un relevamiento del sector industrial de la región de La Plata, Berisso y Ensenada, información acerca de la calidad de la infraestructura física regional. Comparar la infraestructura física del sector industrial a nivel regional, país e internacional. Y detectar información relevante del sector industrial acerca de infraestructura y competitividad en función a la mirada de los empresarios de la región.

Para lograr los objetivos, se obtendrá información primaria, mediante encuestas a empresas del sector y, luego de un análisis, obtener indicador de infraestructura y competitividad e información secundaria para obtener los mismos indicadores pero a nivel país e internacional.

La Investigación será de tipo exploratoria y de naturaleza cuantitativa, para resaltar aspectos de competitividad en función a la infraestructura regional.

Palabras claves: competitividad, infraestructura

ÁREA TEMÁTICA

D- Gestión Económica

1. Planteo del Problema

Las organizaciones desarrollan su actividad en el marco de un contexto del cual es parte e interactúa en forma permanente. El sector empresario necesita conocer las características de dicho entorno en el cual se desenvuelve. Estar informado sobre la situación y calidad de la infraestructura económica de la región resulta indispensable para que las compañías puedan desarrollar plenamente sus actividades.

En la actualidad la información oportuna regional sobre los detalles de cada elemento que compone la infraestructura económica resulta inexistente, insuficiente u obsoleta, lo cual erosiona la capacidad de las empresas de tomar decisiones en forma óptima. Dicha información permite también acercar a los potenciales inversores y emprendedores ayudando a focalizar sus esfuerzos para lograr mejorar la probabilidad de éxito futuro.

A la vez resulta interesante hacerse de la opinión de los referentes de las firmas de la región con el fin de identificar las ventajas y desventajas existentes, así como las oportunidades y amenazas latentes.

Según algunos de los analistas, la infraestructura cumple un papel determinante en la competitividad, el crecimiento y el desarrollo de los países. Una adecuada infraestructura favorece la inserción en los mercados internacionales, contribuye a la integración entre regiones y mejora la calidad de vida de las personas.

Por lo tanto la infraestructura, al incrementar la eficiencia y la productividad, impacta positivamente las economías nacionales. [1]

Merece mención la existencia de diversos estudios y análisis elaborados a partir de datos relevados globalmente por el Foro Económico Mundial que ponen en evidencia un descenso a nivel país en el ranking mundial de Infraestructura, lo que significa el deterioro o la falta de crecimiento en los indicadores que conforman la categoría. (ver Anexo)

Para superar dicha situación, recientemente desde el gobierno nacional se ha presentado un ambicioso plan con una gran cantidad de obras que buscarán revertir dicha tendencia decreciente y potenciar la economía local.

2. Objetivos de la Investigación

-Mostrar a través de un relevamiento, el estado y la calidad de la infraestructura física de la región de La Plata, Berisso y Ensenada.

-Comparar los elementos que conforman la infraestructura física medida en índices como pilar de la competitividad, de la región con el país y otros países.

-Detectar debilidades, oportunidades, amenazas y oportunidades de las mismas en función a la mirada de los empresarios de la región.

3. Evaluación del Problema

La infraestructura es fundamental para garantizar el funcionamiento eficiente de la economía, como también en la determinación de la ubicación de la actividad económica y los tipos de actividades o sectores que se pueden desarrollar en un caso particular.

Una Infraestructura bien desarrollada reduce el efecto de las distancias entre regiones, conectando mercados reduciendo así los costos. Además, la calidad y amplitud de la infraestructura impactan significativamente en el crecimiento económico y social de un país.

A la vez, el crecimiento de una economía permite dedicar mayores recursos al desarrollo de la infraestructura por lo que la dirección de causalidad no se da en una sola dirección, sino que se convierte en un círculo de potenciación con retroalimentación negativa, es decir con efecto positivo sobre el crecimiento.

Un sistema de transporte bien desarrollado; incluyendo la calidad de carreteras, ferrocarriles, puertos y transporte aéreo hace que los empresarios expongan sus productos y servicios a mercados de una manera segura y oportuna, lo cual facilita el movimiento de los trabajadores y materias primas.

Las comunicaciones y red de infraestructura son un requisito previo para el acceso a las regiones menos desarrolladas.

Las economías también dependen de los suministros de energía eléctrica que son libre de interrupciones y la escasez de modo que las empresas y las fábricas pueden trabajar sin obstáculos. (GAS)

Por último, un sólido y una amplia red de telecomunicaciones permite un flujo rápido y libre de la información, lo que aumenta eficiencia económica en general, ayudando a asegurar que las

empresas pueden comunicarse y tomar decisiones por los actores económicos, teniendo en cuenta toda la información relevante disponible.

4. Alcance de la Investigación

La metodología del trabajo se basó en la realización de encuestas a empresas de los distintos sectores económicos de la región comprendida por los partidos de La Plata, Berisso, y Ensenada.

5. Bases Teóricas

Se puede definir a **infraestructura** como el conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones – por lo general, de larga vida útil – que constituyen la base sobre la cual se produce la prestación de servicios considerados necesarios para el desarrollo de fines productivos, políticos, sociales y personales (BID, 2000).

Una clasificación de la infraestructura es aquella que los divide en cuatro grandes grupos, definidos según objetivo:

- Desarrollo económico: se encuentran transporte, de energía y de comunicaciones, así como las redes de abastecimiento de agua potable y de saneamiento.
- Desarrollo social: hospitales y escuelas
- Protección del medio ambiente: parques y reservas naturales, circuitos de ecoturismo y territorios que gozan de alguna protección en general.
- Acceso a la información y al conocimiento: redes de TV cable, los sistemas de educación a distancia, las estaciones de repetición y las redes de suministro de Internet, entre otras.

Las economías requieren redes de infraestructuras de comunicaciones, energía o transporte bien desarrolladas para expandir su mercado interno y competir internacionalmente.

En relación con el desarrollo hacia adentro, los países tienen el mismo requerimiento. Sin embargo, no sólo es importante la cantidad de infraestructura física disponible, sino también su calidad, condición que se hace extensiva a la prestación de los servicios que se originan en aquella.

La competitividad es la capacidad de un país de atraer y retener inversiones.

Según Porter, la prosperidad de un país depende de su **competitividad**.

El Institute for Strategy and Competitiveness de la Universidad de Harvard dice que: la competitividad es: “la que se basa en la productividad con la cual el país produce sus bienes y servicios”.

El WEF (WorldEconomicForum) define competitividad como el “conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad” de un país y agrupa los componentes determinantes de la competitividad en 12 pilares [2]

Los 12 pilares de la competitividad del WEF para medir la competitividad:

- Institucionalidad
- **Infraestructura**
- Macroeconomía
- Salud y educación primaria
- Educación superior y entrenamiento
- Eficiencia del mercado de bienes
- Eficiencia del mercado laboral
- Sofisticación del mercado financiero
- Preparación tecnológica
- Tamaño de mercado
- Sofisticación de negocios
- Innovación [3]

El Informe de Competitividad Global 2012-2013 evalúa la competitividad de 144 economías, proporcionando información sobre las causas de la productividad y la prosperidad.

La serie de informes sigue siendo la evaluación más completa de la competitividad nacional en todo el mundo [4]

El Índice de Competitividad Global se compone de un ranking global y 3 subíndices donde se conjugan los pilares asociados con requerimientos básicos; promotores de eficiencia y factores de innovación y sofisticación.

El índice de requerimientos básicos, conjuga los pilares de Instituciones, **Infraestructura**, Estabilidad Macroeconómica, Salud y Educación Primaria.

El Índice de Promotores de Eficiencia incorpora los pilares de Educación Superior y Capacitación, Eficiencia del Mercado de Bienes, Eficiencia del Mercado Laboral, Sofisticación del Mercado Financiero, Preparación Tecnológica y Tamaño del Mercado.

Finalmente, el Índice de Factores de innovación y sofisticación incorporan los pilares de Sofisticación Empresarial e Innovación.

Cada uno de los pilares tiene un peso definido, también determinado por procedimientos estadísticos, dentro de la categoría a la que pertenecen, ya sea: Requerimientos básicos, Promotores de Eficiencia o Factores de Innovación y Sofisticación [5]

El Índice de competitividad de los países que ha elaborado la FEM está basado en los mismos pilares de competitividad definidos anteriormente por el WEF

Este estudio lo elabora el proyecto de competitividad del FEM liderado por el profesor de económicas, Xavier Sala-i-Martin, de la Columbia University, de Nueva York, y es una suma del trabajo de distintas organizaciones estadísticas o académicas de cada país, en España, por ejemplo, el análisis lo completó el Centro de Competitividad de la escuela de negocios, IESE.

Por otra parte, existe el estudio de competitividad del IMD que sigue 327 criterios para su Índice bajo cuatro factores competitivos, que son:

- El rendimiento económico,
- La eficiencia del gobierno o de los gobiernos,
- La eficiencia de las empresas y del mundo empresarial y
- La calidad de la infraestructura.

El nivel de competitividad del país es importante porque los elementos que lo componen son **fundamentales para el crecimiento del país, para su productividad y para incentivar la inversión**, tanto de los inversores extranjeros como de los inversores internos. Un país competitivo permite su desarrollo de forma más eficiente y más rápida.

Es importante que las condiciones que ayudan a empresas a funcionar bien estén claras y que se mejoren cada vez más. Condiciones como las siguientes:

- Las que establecen y esclarecen los derechos de propiedad.
- Las que reducen los costos de resolución de disputas.
- Las que hacen más predecibles las interacciones económicas.
- Las que proporcionan a las partes contratantes importantes medidas legales de protección contra los abusos.

Siguiendo los parámetros de estos estudios u otros procedimientos, la competitividad de los países es importante ya que sus condiciones permiten a empresas comprometerse en sus inversiones y en su crecimiento. **Más inversión, más crecimiento, más productividad y más empleo** [6]

Para el IMD (International Institute for Management Development, de Lausana, Suiza), la competitividad se refiere a cómo una nación gestiona la totalidad de sus recursos y capacidades para aumentar la prosperidad de sus habitantes y agrupa los determinantes clave de la competitividad en 4 factores y 20 sub factores: desempeño económico, eficiencia de gobierno, eficiencia de negocios e **infraestructura**. [7]

El siguiente cuadro muestra un resumen de los factores considerados por cada una de estas metodologías de medición de la competitividad.

Desempeño económico	Eficiencia del gobierno	Eficiencia de las empresas	Infraestructura
Economía doméstica	Finanzas públicas	Productividad y eficiencia	Infraestructura básica
Comercio Internacional	Política fiscal	Mercado laboral	Infraestructura tecnológica
Inversión Extranjera	Marco Institucional	Finanzas	Infraestructura científica
Empleo	Legislación para los negocios	Prácticas gerenciales	Salud y medio ambiente
Precios	Marco social	Actitudes y valores	Educación

Fuente: World Competitiveness Yearbook, IMD International.

Otros indicadores considerados son: el Índice de Competitividad Regional del Reino Unido, el Índice de Competitividad de las Ciudades en Filipinas, y el European Competitiveness Index.

Todas las metodologías consideran los factores macroeconomía (desarrollo económico) y educación. Además de ellos, los factores institucionalidad, **infraestructura**, mercado financiero, preparación tecnológica e innovación también son utilizados en la mayoría de los índices salvo uno o dos.

Factor	WEF	IMD	Chile	Colombia	Ecuador	Reino Unido	Filipinas	Europeo
Institucionalidad	X	X	X	X	X		X	
Infraestructura	X	X	X	X	X		X	X
Macroeconomía	X	X	X	X	X	X	X	X
Salud	X	X	X	X				
Educación	X	X	X	X	X	X	X	X
Mercado laboral	X	X	X	X		X		
Mercado financiero	X	X	X	X	X		X	
Preparación Tecnológica	X	X	X	X	X			X
Mercado	X	X			X	X		
Sofisticación de negocios	X			X	X		X	
Innovación	X	X	X	X	X	X		X
Recursos naturales		X	X	X			X	

Fuente: Consejo Nacional de la Competitividad.

Infraestructura como pilar de la competitividad

A nivel de infraestructura, es relevante la existencia de infraestructura sanitaria y eléctrica, así como la existencia de una red de comunicaciones y transporte que integre las ciudades y regiones del país entre sí a fin de permitir el flujo de personas, bienes e información de una manera eficiente.

Tan importante como la existencia de la infraestructura es la calidad de la misma.

Así mismo, se optó por medir la infraestructura portuaria y aeroportuaria por su utilización más que por su capacidad, de esta forma el Índice premia la inversión eficiente en aumento de infraestructura.

6. Metodología de la Investigación

6.1. Población y Muestra

Se trabajó sobre un universo de 250 empresas, obtenidas del padrón de contribuyentes de los municipios de La Plata, Berisso y Ensenada, cuya producción se encuadra dentro de los siguientes sectores industriales: Productos Alimenticios, bebidas y tabaco; Textiles y Cueros; Industria de la Madera; Imprentas y Editoriales; Sustancias Químicas; Productos Minerales No Metálicos; Metálicas Básicas; Productos Metálicos, Maquinarias y Equipos.

El tamaño de la muestra se calculó mediante la siguiente expresión:

$$n = \frac{Z_{\alpha}^2 \cdot N \cdot p \cdot q}{e^2 \cdot (N - 1) + Z_{\alpha}^2 \cdot p \cdot q}$$

Donde:

N = 250 empresas (tamaño de la población)

p = prevalencia esperada del parámetro a evaluar, que en caso de desconocerse, se aplica la opción más desfavorable (p=0,5), que hace mayor el tamaño muestral

q = complemento de la prevalencia esperada del parámetro a evaluar, es decir $1 - p = 0,5$

Z = 1,96 para $\alpha = 5\%$, o sea un nivel de confianza del 95%

e = 9% error de muestreo

n = 81 empresas a encuestar (tamaño de la muestra)

Por ello se realizaron un total de 81 encuestas a distintas empresas de la región cubriendo las variadas ramas de actividad existentes.

6.2. Técnicas de Recolección de Datos

Para la elaboración del informe se utilizaron fuentes de información secundaria mediante informes económicos globales y regionales, bases de datos de empresas de la región e informes de competitividad. Las fuentes de datos han sido organismos gubernamentales nacionales – Administración Federal de Ingresos Públicos –, Municipalidades de La Plata, Berisso y Ensenada –en su sector Producción– y Cámaras Empresarias, Publicaciones de organismos especializados en mediciones internacionales.

A la vez se elaboró información primaria a través de las encuestas realizadas a las empresas que se encuentran dentro de la muestra obtenida en forma aleatoria de las nueve actividades del sector secundario de la región.

6.3. Técnicas de Análisis

Se trabajó sobre la infraestructura económica y de comunicación sin tener en cuenta la infraestructura social y la infraestructura del medio ambiente.

Se determinó el índice de infraestructura física para la región a través de los distintos pilares que la componen, luego se la comparó con los resultados del país, finalmente se los confrontó con los valores de otros países latinoamericanos y con los países mejor ubicados en el ranking global.

Cada uno de los pilares se define con base en un conjunto de indicadores. Estos indicadores son:

- datos duros, provenientes de fuentes oficiales nacionales e internacionales y
- los datos provenientes de la Encuesta de Opinión Ejecutiva (EOE)

La EOE constituye uno de los componentes principales del trabajo y es el elemento clave para que éste sea una medición anual representativa del entorno económico de una nación y su capacidad para alcanzar un crecimiento sostenido.

Los indicadores de la EOE están dados en una escala del **1 al 7**, donde 1 indica que es la posición más desfavorable para el indicador y 7, la más favorable. Los datos duros son normalizados a una escala del 1 al 7 para coincidir con los de la Encuesta Ejecutiva.

Infraestructura física:

- Calidad de la infraestructura en general

La infraestructura general en su región es (1=poco desarrollada e ineficiente, 7=entre las mejores del mundo)

- Calidad de la infraestructura de las rutas

De acuerdo con la calidad de las rutas en su región (excepto autopistas), la velocidad típica de manejo entre ciudades es (1=10 Km/hr, 7=150 Km/h)

- Desarrollo de la infraestructura férrea

El ferrocarril en su región es (1=poco desarrollado, 7=extenso y eficiente como los mejores del mundo)

- Calidad de la infraestructura de los puertos

Los servicios portuarios y las vías navegables interiores en su región son (1=poco desarrollados, 7=extensos y eficientes como los mejores del mundo)

- Calidad de la infraestructura del transporte aéreo

El transporte aéreo en su región es (1=infrecuente e ineficiente, 7=extenso y eficiente como los mejores del mundo)

- Calidad de la infraestructura de las comunicaciones

Nuevas líneas telefónicas para su negocio son (1=escasos y difíciles de obtener, 7=ampliamente disponibles y altamente confiables)

- Velocidad y costo de acceso a Internet

El acceso a Internet en su región es (1=lento y caro, 2=tan rápido y barato como en el resto del mundo)

En el caso de los indicadores obtenidos mediante la EOE, se utiliza el enfoque de promedios móviles que consiste en tomar para cada indicador, un promedio ponderado de los resultados de la EOE más reciente y los resultados de la Encuesta del año anterior. Las razones:

Hacer los resultados menos sensibles a un punto específico en el tiempo donde la encuesta haya sido administrada;

- Incrementar la cantidad de información disponible proveyendo una muestra ampliada y;
- Proporcionar una mejor aproximación de las apreciaciones de la comunidad de negocios a lo largo del año.

Los pesos de la muestra de cada año se determinan mediante procedimientos estadísticos.

Cada uno de los indicadores tiene un peso específico, determinado con procedimientos estadísticos, dentro de cada pilar.

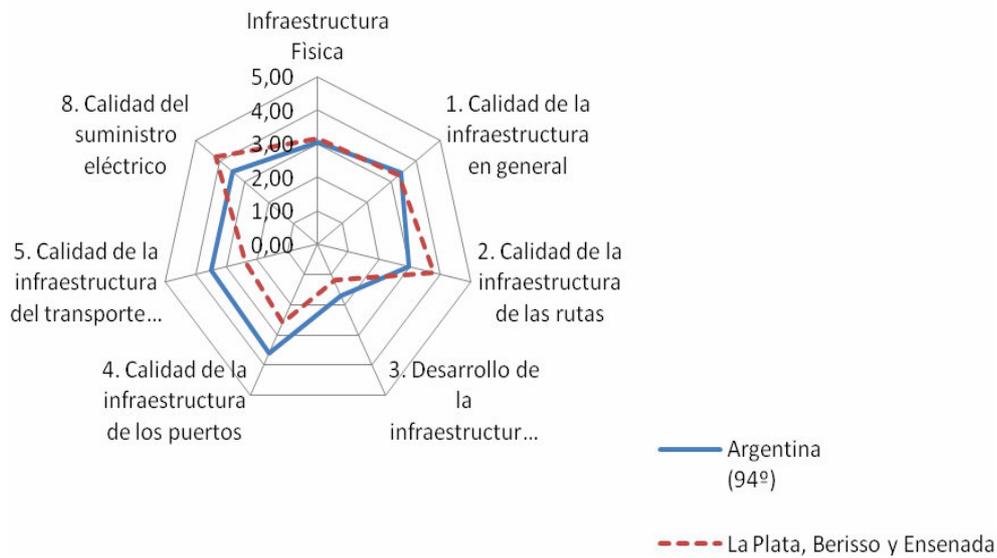
7. Resultados de la Investigación

Resultados para la Región de La Plata, Berisso y Ensenada

Comparación con Resultados de Argentina

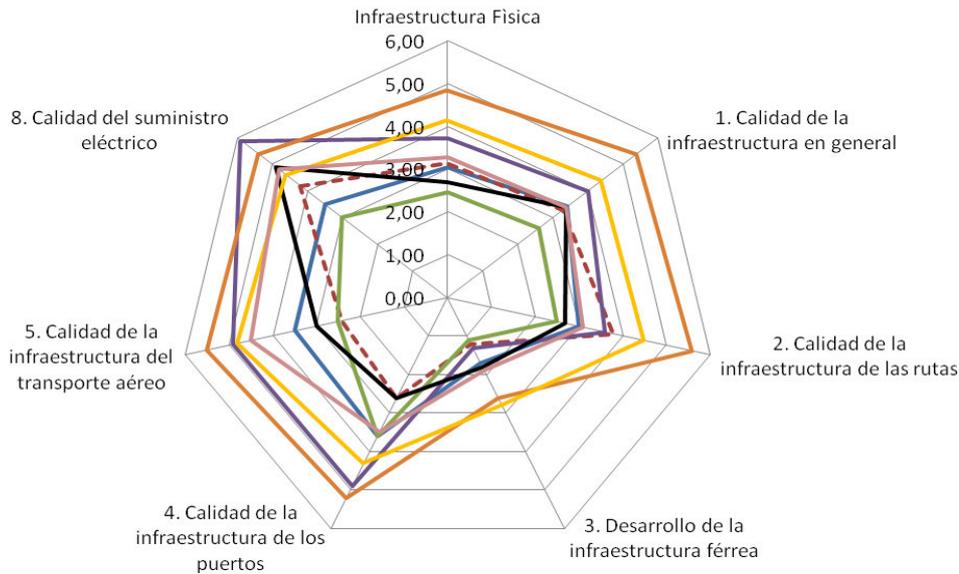
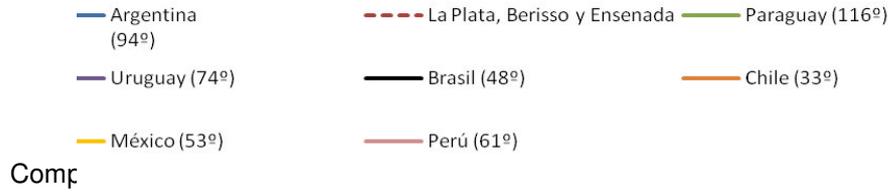
	Infraestructura Física	1. Calidad de la infraestructura en general	2. Calidad de la infraestructura de las rutas	3. Desarrollo de la infraestructura férrea	4. Calidad de la infraestructura de los puertos	5. Calidad de la infraestructura del transporte aéreo	6. Calidad de la infraestructura de las comunicaciones	7. Velocidad y costo de acceso a Internet	8. Calidad del suministro eléctrico
La Plata, Berisso y Ensenada	3.15	3.3	3.8	1.2	2.6	2.4	4.1	3.4	4.2

LP, B y E vs. Argentina

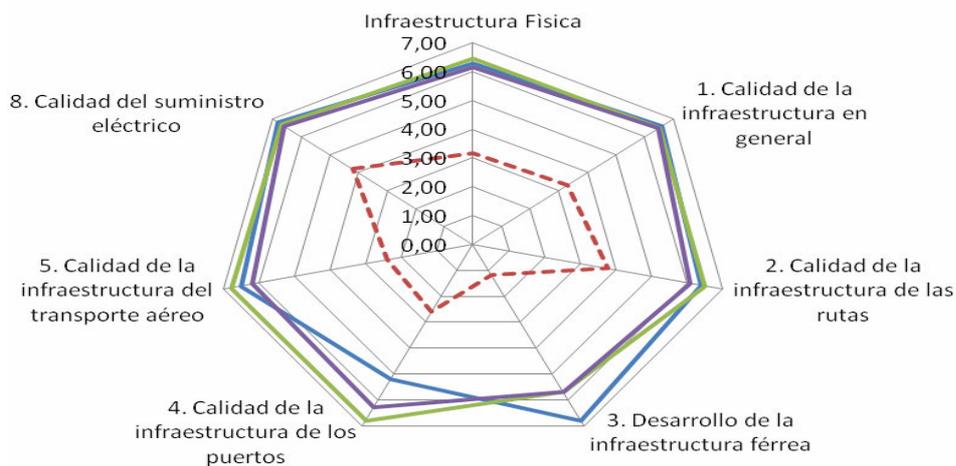


Comparación con otros países latinoamericanos

LP, B y E vs. Países Latinoamericanos



LP, B y E vs. Países mejor posicionados



Perfil de los encuestados

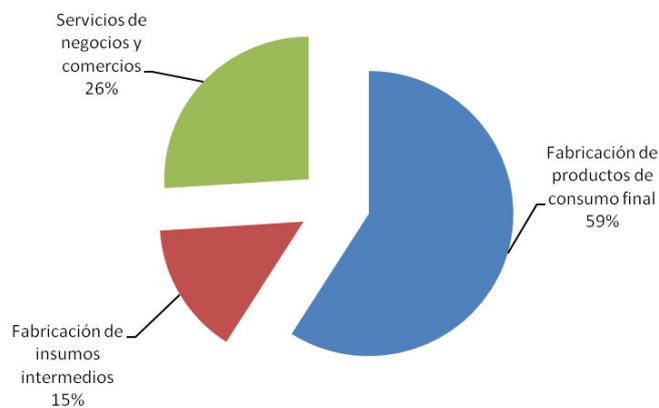
Para cada una de las personas que respondieron la encuesta se logró detallar:

- Tipo de negocio: Se establece cual es la línea de negocios que describe mejor a la empresa.
- Porcentaje de exportación sobre el total de su facturación: Se establece la participación de las ventas a mercados extranjeros sobre el total de la facturación.
- Posición en la empresa del respondente: Se determina cuál es el puesto que ocupa el encuestado en la empresa.

Línea de Negocios:

La mayoría de las empresas participantes de la encuesta se ubican como fabricantes de productos de consumo final

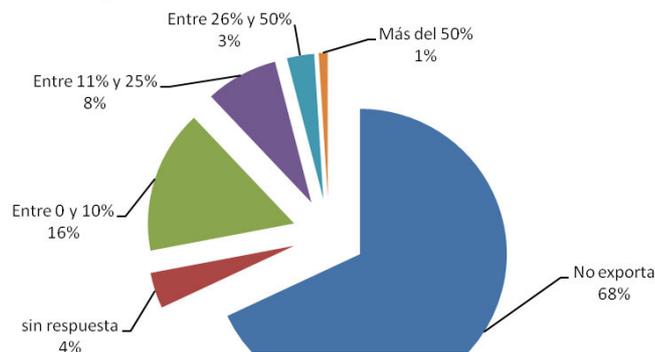
Línea de Negocios



Porcentaje de exportaciones sobre el total de facturación

Como puede observarse la mayoría de las empresas destinan su producción exclusivamente a abastecer el mercado interno del país.

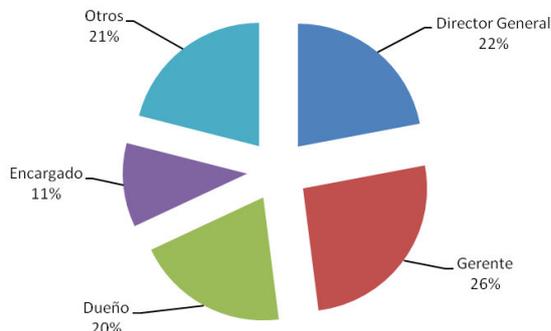
Exportaciones como % de facturación



Posición del encuestado en la empresa

Se evidencia que en la mayoría de los casos el personal que ha respondido la encuesta ocupa puestos jerárquicos dentro de las empresas, lo cual significa que cuentan con información y conocimientos detallados sobre las mismas

Posición en la empresa del encuestado



8. Conclusiones

Se puede considerar que existe una relación directa entre inversión, competitividad y crecimiento del PBI. Los países y regiones con mayores niveles de inversión son los más competitivos y, por ello, tienen mayores niveles de inversión y, en consecuencia, un mayor crecimiento económico. Sin embargo, alcanzar mejores índices de competitividad para las regiones requiere no solo cerrar la brecha de inversión en infraestructura, sino también mejorar otros componentes como la institucionalidad y gestión de gobierno, el desempeño económico, el buen clima de negocios, la innovación, el uso racional y sostenible de los recursos naturales, la preservación del ambiente y el acceso eficiente a servicios de salud y educación.

En referencia a la información obtenida sobre la infraestructura regional podemos decir que en principio se observa que en ninguno de los pilares componentes se presentan grandes variaciones en el orden de magnitud de los resultados en comparación con los datos existentes a nivel país.

Solo en los casos de Infraestructura de las rutas y calidad de suministro eléctrico, la región tiene indicadores que superan a los valores generales de la Argentina.

En el primer caso seguramente la existencia de la autopista Bs.As. – La Plata, con destino a la zona más poblada del país, resulte un factor predominante a la hora de explicar el fenómeno, en el segundo ítem mencionado probablemente el hecho de que la región se encuentre dentro de una de las zonas con mayor densidad demográfica merezca un cuidado mayor en cuanto a las estaciones de suministro eléctrico, reduciendo potenciales inconvenientes.

Es de esperar que con el actual potencial del nuevo puerto de La Plata el indicador correspondiente logre mejorar significativamente sus valores en el futuro.

Posteriormente contrastar los resultados de los países originarios del Mercosur y otros destacados de Latinoamérica se contempla la existencia de un conjunto de países que se entrecruzan dentro de valores similares, en el cual se ubica la región de LP, B y E, Paraguay, Perú, Argentina y luego Brasil con algunos pilares mejor apuntalados. Se destacan con resultados superiores e índices más equilibrados Uruguay, México y Chile.

Al analizar a los países de mejor desempeño en resultados se puede destacar un altísimo grado de simetría entre los diferentes pilares.

9. Recomendaciones

Dada la importancia mencionada de la calidad de infraestructura física en cada uno de sus pilares para el desarrollo económico de la región es de suma importancia establecer vías de acción que tiendan a equilibrar los resultados en busca de mayor simetría para la región bajo estudio, reforzando por ejemplo áreas como el transporte ferroviario, aéreo y puertos.

De todas formas es sumamente necesario llevar adelante un conjunto de acciones a nivel país para evitar relegar posiciones frente a los demás países y mejorar la situación actual. El plan propuesto por el gobierno para iniciarse el año próximo presenta una buena cantidad de medidas. (Ver Anexo)

10. Bibliografía

- [1] Klaus Schwab; Xavier Sala-i-Martin; Børge Brende. 2012. The Global Competitiveness Report 2012–2013. Datos de edición publicada por el World Economic. Foro en el marco de la Global. Red de Benchmarking. 2012
- [2] Reyes Juárez del Ángel Infraestructura y Competitividad. Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. México
- [3] Boscherini Favio, Poma Lucio Edición 2000 Territorio Conocimiento y Competitividad de las Empresas Ed: M/O y Davila Editores

11. Referencias y Anexos

- [1] EL COLOMBIANO | Medellín | Publicado el 1 de agosto de 2011
- [2] World Economic Forum, *The Global Competitiveness Report 2007-2008*
- [3] The Global Competitiveness Report 2007-2008
- [4] 06 de septiembre 2012: Fecha de Publicación. <http://www.weforum.org/issues/global-competitiveness>
- [5] Lanzamiento del Informe de Competitividad Global 2009-2010 del Foro Económico Mundial
- [6] En El Blog Salmón | La competitividad de los países en 2010 y La competitividad de los países para 2009, según IMD
- [7] Garelli, Stéphanie. Competitiveness 20 years later en *IMD World Competitiveness Yearbook 2008*, IMD, Lausana

ANEXO A

Artículo publicado día 23/12/2012 en "NACHRICHTEN FÜR AUSSENHANDEL" (Noticias para el comercio exterior) –

En Argentina, aumentaron en los primeros seis meses del año los gastos en infraestructura en 12,5 % en el sector vial y 13,1% en otros proyectos de infraestructura en comparación con el mismo período del año pasado.

El borrador de la ley presupuestaria prevé para el próximo año un importante endeudamiento para llevar a cabo una serie de proyectos de importantes de infraestructura. A este respecto, y dentro del marco de un acuerdo con China, se contempla una inversión en los próximos años de 7.600 millones de dólares para proyectos ferroviarios. Se prevé una inversión de 1.200 millones de dólares en proyectos para ampliar la infraestructura del sector. Asimismo, el gobierno planea en los próximos años, según el presupuesto, pedir un financiamiento de 3.900 millones de dólares para la construcción de un gasoducto en el noroeste del país. Para la construcción de centrales hidroeléctricas Condor Cliff, La Barrancosa, Chihuidos, Los Bancos, Portezuelo del Viento y Punta Negra se estiman 4.600 millones de dólares.

Para el próximo año se contempla una inversión en carreteras de 10.800 millones de pesos (2.600 millones de dólares). A esto hay que sumar los gastos de las provincias y comunas. La provincia de Buenos Aires quiere emitir bonos por un total de 1.100 millones de pesos para financiar la construcción de un segundo carril en la ruta nacional 6. Esta carretera es utilizada mayormente por el tránsito pesado y comunica, circunvalando la ciudad de Buenos Aires, los puertos Zárate y Campana en el Norte con los de La Plata, Berisso y Ensenada en el sur del Gran Buenos Aires.

Argentina y Chile planean una conexión por carretera que atraviese los Andes. El Paso de Agua Negra deberá conectar la provincia argentina de San Juan con la ciudad chilena de La Serena. Para ello, es preciso la construcción de un túnel de unos 14 km de longitud. En febrero comenzaron las obras del tramo de autopista de 96 km entre La Plata y San Isidro, que circunvalará Buenos Aires por el oeste. Los costos previstos ascienden a aprox. 2.000 millones de pesos. Se pretende convertir la ruta nacional 8 en una autopista de 170 km entre las ciudades Pilar y Pergamino.

El Gobierno argentino quiere reparar la línea de ferrocarril General Belgrano Cargas. Se deberán renovar 3.200 km de un total de 10.000 km de vías férreas lo que supone una inversión de 5.800 millones de dólares. Argentina y Chile planean de forma conjunta, la construcción de un túnel ferroviario a través de los Andes con terminales multimodales para el tránsito por vías férreas y rutas a ambos extremos. El tren eléctrico podría transportar 77 millones de toneladas al año, lo que significaría diez veces más que el tránsito actual. Se prevé que se comience con las obras el próximo año. El volumen total de inversión, que durará unos 10 años, prevé un alcance de 3.000 millones de dólares.

El Consorcio Aeropuertos Argentina 2000, que gestiona 33 aeropuertos en Argentina, ha comenzado con la construcción de una nueva terminal en el aeropuerto Jorge Newberry de Buenos Aires, inversión que supondrá 300 millones de pesos. El Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios se propone invertir el próximo año 564 millones de pesos en la ampliación de aeropuertos, que no están administrados de forma privada.

El Gobierno tiene previsto invertir el próximo año en el sector de suministro de agua potable y canalización 6.100 millones de pesos. La empresa estatal Aysa contempla en los próximos años inversiones de casi 2.700 millones de dólares en la ampliación del sistema de abastecimiento de agua. Hasta 2.400 millones de dólares se invertirán en el saneamiento de la cuenca Matanza-Riachuelo. Además se contempla una inversión de 1.000 millones de dólares en la construcción de tuberías de agua en distintas partes del país.

El enfoque de la inversión pública está en el sector energético. El Gobierno impulsa proyectos para la producción de electricidad con una capacidad total de más de 4.000 megavatios. Cada año deberán añadirse a la red un mínimo de 1.000 megavatios para evitar escasez. El borrador del plan presupuestario prevé inversiones de 7.900 millones de pesos para el sector de energía, combustible y minería.

Además, se planea un financiamiento por 1.200 millones de dólares para diversos proyectos de la industria estatal de energía atómica. En los proyectos más importantes se encuentran la central hidroeléctrica Condor Cliff y Barrancosa con una capacidad de 1.700 megavatios, así como Chihuidos, Los Blancos, Portezuelo del Viento y Punta Negra, para cuya financiación se prevén hasta 4.600 millones de dólares. Otras inversiones importantes en los presupuestos de los próximos años son la construcción de la central nuclear Atucha III con una capacidad de 1.000 megavatios, así como la del reactor Carem, la modernización para alargar la vida en 30 años del la central nuclear Embalse y la definitiva puesta en marcha de la central nuclear Atucha II con una capacidad de 745 megavatios. Se han calculado 4.200 millones de dólares para estos proyectos de centrales nucleares. Hasta el 2020 se pretende que una quinta parte de la producción de electricidad provenga de la energía nuclear, hasta el momento es algo menos de un 3%.

ANEXO B

Descenso Argentino en el Ranking mundial de Infraestructura

<http://www.diarioveloz.com/notas/96070-argentina-el-ranking-internacional-que-mide-el-nivel-infraestructura>

El país quedó por debajo de Brasil, México y Chile en relación a la calidad en los servicios a sus habitantes, ¿cómo influye en las inversiones?

En un informe llamado: "Construcción de un México Sustentable con Infraestructura de Clase Mundial" (CMIC), se muestra el nivel de infraestructura que poseen los países de acuerdo al Reporte de Competitividad del Foro Económico Mundial.

Este estudio tiene en cuenta la situación infraestructural de 144 naciones, entre ellas Argentina, que en los últimos años ha bajado su posición en el ranking.

Actualmente nuestro país se encuentra en el puesto 86, por debajo de Brasil (70), Chile(45) y México (68). A partir de 2006 Argentina descendió 14 lugares en la tabla que muestra la calidad de los servicios que ofrece; esto afecta a la imagen mundial del país a la hora de seducir a los inversionistas.

Esto sucede porque el informe CMIC evalúa los factores que hacen posible que un país crezca a largo plazo y es una fuente utilizada por los empresarios a la hora de elegir donde realizar negocios.

De este modo, en relación a la calidad de los sistemas y servicios portuarios estamos en el puesto 101, respecto a los ferrocarriles nos encontramos en el lugar 103, nuestro sistema eléctrico esta en el puesto 108 y las rutas en el puesto 106. El ranking es sobre 144, por lo tanto Argentina aparece por debajo de los puestos medios.

Solo en el ámbito de las comunicaciones telefónicas Argentina consiguió el puesto 50, superando a Brasil (55) y a Chile (68).