

Los altos costos logísticos y las deficiencias de infraestructura para el transporte de productos: otro punto de vista

Ronald Fischer - Universidad de Chile

Evaluación general: Los autores hacen un buen trabajo al describir el reto y sugerir soluciones, pero me gustaría añadir algunos aspectos que requieren una mayor atención. No se presenta ningún cálculo de beneficios generales, pero esto es perfectamente razonable en vista de la naturaleza de las políticas.

Los elevados costos logísticos reducen tanto la competitividad como el crecimiento, aunque pienso que el efecto sobre el crecimiento se ha exagerado. Por ejemplo, un país escasamente poblado como Argentina no necesita la densidad de carreteras de un país densamente poblado como Corea y contar con ella sería ineficiente.

Otros aspectos:

Recomendaciones en cuanto a la infraestructura – Lo único que le falta a las recomendaciones es una mención del papel que cumplen los intereses locales y regionales. No obstante, esa participación se puede lograr mediante la propuesta de que los usuarios paguen una fracción mayor de los costos de la infraestructura por la vía de peajes, etc.

También está claro que la asignación de fondos a obras de infraestructura pública en la región es ineficiente y que la participación del sector privado puede aportar ventajas. En este contexto, resulta sorprendente que los autores no mencionen el papel de las PPP. La gestión privada de carreteras puede constituir un aporte importante a la eficiencia. De igual modo, las cargas impuestas por la ineficiencia se pueden reducir mediante la privatización de su gestión, tal como ha demostrado Chile en los últimos años.

Los autores dejan de mencionar algunos costos ocultos relacionados con sus recomendaciones. En particular, un aumento considerable del gasto puede abrumar a las burocracias a cargo de los servicios públicos, hacer aumentar las ineficiencias y abrirle un campo más amplio a la corrupción, y conceder franquicias al sector privado puede darles a los gobiernos una excusa para pasar por alto las limitaciones presupuestarias normales para fines de ventaja electoral. Estas cuestiones ponen de relieve la necesidad, mencionada por los autores, de contar con instituciones sólidas para la selección de proyectos.

Recomendaciones en cuanto a los costos logísticos – No estoy convencido de la existencia de una logística ineficiente al nivel de empresa cuya corrección corra por cuenta de la competencia. Esta cuestión es quizá una respuesta a la insuficiencia del marco regulatorio o la monopolización de la prestación de servicios. Aunque la propuesta de reformas del marco regulatorio es sólida, esas propuestas se han venido haciendo desde hace al menos 20 años con pocos resultados. Este trabajo, desafortunadamente, no presenta recomendaciones más específicas en cuanto a las vías más acertadas para la aplicación de las reformas.

Recomendaciones en cuanto a la facilitación del comercio internacional – En esta sección se presentan siete propuestas de ámbito reducido relativamente separadas y convengo plenamente con todas ellas. Resulta interesante ver cómo Chile se ha convertido en una economía extremadamente abierta al registrar grandes avances en varias de ellas. A despecho de las desventajas geográficas, el país tiene los costos logísticos más bajos entre todos los países de América Latina considerados por los autores.

Conclusiones: Los autores han reunido una gran cantidad de datos y los han empleado con buenos resultados. Hacen recomendaciones razonables pero que no son de fácil logro debido a los intereses velados que se oponen a las mismas. No obstante, el caso de Chile demuestra que tales reformas pueden impulsar el crecimiento al mismo tiempo que protegen a los sectores más pobres de la sociedad.