

Opini3n financiera

COORDENADAS

El desorden de los tráileres

ENRIQUE QUINTANA



Las recientes tragedias en las carreteras del País han puesto en el escenario al sector del autotransporte de carga.

De hecho, apenas ayer, diversos grupos de transportistas realizaron un paro **demandando la prohibici3n de los dobles semirremolques** y pidiendo que ya no aumente el precio del diesel.

En toda esta discusi3n hay que ver qué sectores y dependencias son los que intervienen para entender la l3gica de sus posiciones e intereses.

Existe un amplio bloque de transportistas, que van desde empresas grandes que tienen decenas de camiones hasta los llamados "hombres-cami3n", donde es el propietario el que opera la unidad. Se agrupan en organizaciones como la **Canacar, Conatram, Amotac**, entre otras.

Las grandes empresas del País, como las de alimentos, bebidas y otros productos de consumo, tienen sus propias flotas de camiones, por lo que no usan los servicios de los transportistas. Se concentran en la **Asociaci3n Nacional de Transporte Privado (ANTP)**.

Al interior del Gobierno hay por lo menos dos instancias que tienen que ver directamente con los temas econ3micos del transporte de carga. La **Secretarí de Economí**, que tiene la perspectiva de la competitividad y el comercio, y la **Secretarí de Comunicaciones y Transportes**, que lo ve desde la perspectiva de la seguridad y la infraestructura.

Adicionalmente, para prop3sitos de ejecuci3n de la normatividad, tambi3n est3 la **Secretarí de Seguridad P3blica**, de la que depende la **Policía Federal**, que es la policí que vigila las carreteras federales.

Y no se puede perder de vista las ventajas fiscales especiales que tiene este sector. De acuerdo con el Presupuesto de Gastos Fiscales de la **SHCP**, por **facilidades administrativas**, el autotransporte federal (tanto de carga como de pasajeros, no se hace desglose) tiene **beneficios fiscales por 3 mil 624 millones de pesos**.

Todo esto s3lo en el ámbito federal, sin considerar las instancias estatales e incluso municipales.

El conflicto que hoy vemos y que se desató con los accidentes tiene que ver con **los choques de varios intereses**.

El más obvio es el que representan los transportistas. Quieren que se limiten los pesos y dimensiones de los camiones, con objeto de aumentar su negocio. La relaci3n es muy simple: **a menos volumen permitido, más viajes** y por lo tanto más negocio.

Claro que no lo expresan de esta manera, sino que argumentan la seguridad. En el caso de los que tienen su pro-

pia flota o **los que contratan a los transportistas**, la explicaci3n de su posici3n es la opuesta: a más peso permitido, menos viajes y por tanto **menos costo en fletes**. Y, desde luego, el argumento es que el tama3o no afecta la seguridad, sino las condiciones mecánicas de los camiones o la falta de condiciones adecuadas de sus operadores.

La SCT, desde tiempo atrás, ha pugnado por una reducci3n de pesos y dimensiones, simplemente por el desgaste adicional al que se somete a la infraestructura carretera. Sin embargo, Economí no simpatiza con ello por el impacto negativo en la competitividad que implicaría. Y Hacienda lo que quisiera es que se quitaran los tratamientos fiscales especiales al sector.

Y en el caso de los encargados de aplicar la ley, los de la Policía Federal, andan más ocupados detectando narcos en las carreteras que supervisando tráileres.

Total, como ve, lo que destaparon los lamentables accidentes de las últimas semanas es una situaci3n en la que se requiere poner orden... incluso al interior del propio Gobierno.

enrique.quintana@reforma.com



COLABORADOR INVITADO

Caso Walmart

VERÓNICA BAZ



El reportaje del domingo pasado en el diario The New York Times que trata sobre los millones que gastó Walmart en sobornos para su expansi3n en México no sorprende a nadie. Pero, por muchas razones, ha causado reacciones interesantes y dado pie a las siguientes reflexiones. Veamos.

Todas las transnacionales se enfrentan y se seguirán enfrentando a un dilema: ¿seguir las reglas de su país de origen y/o códigos de ética globales, aunque esto entorpezca su capacidad de expansi3n internacional, o adoptar el modus operandi local, con el riesgo de ser sancionados? En el caso de Walmart, el Departamento de Justicia de los Estados Unidos lleva una investigaci3n de oficio por prácticas corruptas, mientras que en México no se está llevando a cabo ninguna investigaci3n, pues falta una denuncia, y difícilmente nos podemos imaginar la construcci3n de una tienda sin sobornos a las autoridades.

Es interesante que se utilice la velocidad como excusa. En la nota de The New York Times se comenta que los sobornos fueron utilizados para lograr una rápida expansi3n de Walmart en todo el País. No dudo que las autoridades, al pedir un soborno, pongan de pretexto el tiempo. Sin embargo, un proceso lento tampoco está exento de corrupci3n. En el País se requieren sobornos simplemente para avanzar, independientemente de la velocidad.

Walmart es el blanco perfecto pero hay otros casos de corrupci3n. Por poner s3lo un par de ejemplos, Tyson Foods, que exporta pollos a México, y Siemens, la empresa de ingeniería más grande de Europa, han sido sancionadas por prácticas corruptas en México.

Hay ventajas de que sea una empresa pública. Lo que lleva a Walmart a tomar medidas drásticas ante el escándalo, entre ellas la designaci3n de un "zar" anticorrupci3n, es su naturaleza pública y la caida en el valor de su acci3n. ¿Habría reaccionado igual la empresa si fuese privada? Probablemente no. En ese sentido, si bien se critica mucho la búsqueda de ganancias a corto plazo por parte de las empresas públicas, queda claro el aspecto positivo de la rendici3n de cuentas a los inversionistas, reguladores y la sociedad.

En México, la energí de quienes abogan por el "bienestar" se va a las causas equívocas. Intelectuales y activistas reaccionaron cuando se construyó un Walmart cerca de Teotihuacán. El tono era que se estaba violando la soberanía nacional porque desde la pirámide uno no podía evitar ver aquella tienda, símbolo del capitalismo a ultranza. Sin embargo, no recuerdo a nadie que, a raíz de eso, haya enfocado su lucha en combatir los sobornos que se otorgan para poder conseguir permisos de construcci3n, no s3lo en Teotihuacán, sino en todo México.

El costo de la corrupci3n es enorme, pero hay pocos incentivos a corregirlo. México pierde millones de pesos y oportunidades de empleo cada segundo como resultado de la incertidumbre que existe en torno a invertir en el País. Pero nadie se siente personalmente agraviado por esto. Pedimos agua, seguridad, precios bajos, etc., pero pocos exigimos a los políticos transparencia, rendici3n de cuentas y honestidad. Quizás en este proceso electoral, sobre todo en las elecciones que tendremos para gobernador y presidentes municipales, más mexicanos podamos poner la lupa sobre este vital tema.

Verónica Baz es Directora General del Centro de Investigaci3n para el Desarrollo A.C. (CIDAC) y recibe comentarios en verobaz@cidac.org y en @VeronicaBaz.

COLABORADOR INVITADO

Demanda china, ¿y México?

ENRIQUE DUSSEL PETERS



En América Latina y en México seguimos con una visi3n muy distorsionada e insuficiente sobre China. ¿Qué estamos esperando para reaccionar a éstos? Tal vez valga la pena especificar a qué nos referimos.

Primero, China con certeza **continuará siendo la economí más dinámica entre las 10 más grandes del mundo en el mediano plazo**. El actual Doceavo Plan Quinquenal para 2011-2015 y recientes estimaciones calculan un crecimiento cercano al 7.5 por ciento anual, con lo que sería todavía por lo menos tres veces superior al de cualquiera de las otras grandes economías globales. Es cierto que el crecimiento del 10 por ciento de las últimas tres décadas no continuará, pero su dinamismo no podrá compararse con ninguna economí similar.

Segundo, China –concretamente el Partido Comunista Chino y todas las instancias del sector público (gobierno central, provincias, ciudades y municipios)– han decidido desde 2008-2009 llevar a cabo **un grupo de dramáticos cambios estructurales de su modelo de desarrollo**. Así como a finales de los ochenta China inició con un profundo proceso de apertura y de integraci3n al proceso de globalizaci3n, con diversas etapas durante tres décadas, estas decisiones en 2008-2009 tambi3n modificarán sustantivamente el futuro de China. Las decisiones tomadas serán de las mismas dimensiones.

Tercero, las medidas tomadas por parte de China son resultado, sobre todo, de un par de apreciaciones en torno a su **creciente dependencia de las exportaciones**: a) la generalizada inestabi-

lidad de las economías globales y concretamente de sus principales socios comerciales y receptores de sus exportaciones; y b) las crecientes controversias con Estados Unidos y la Uni3n Europea, además de múltiples paneles en contra de China en la OMC.

Cuarto, el superávit en cuenta corriente como porcentaje del PIB llegó a ser del 9 por ciento en 2007 y disminuyó a alrededor del 2 por ciento en 2011, mientras que **ya desde 2008 la contribuci3n de las exportaciones al crecimiento del PIB fue cercano a cero o negativo**; como contraparte, la demanda interna desde entonces contribuyó con la totalidad del crecimiento del PIB. Es decir, la reorientaci3n hacia el mercado interno ya es un hecho desde entonces.

Quinto, **China claramente buscará incrementar de manera masiva sus importaciones** y reducir el crecimiento de sus exportaciones, así como incrementar su inversi3n extranjera hacia el exterior con el objeto de profundizar la reorientaci3n hacia el sector de servicios y de mayor valor agregado. La masiva urbanizaci3n planteada hasta 2030 son parte de este proceso para incrementar su demanda interna y reducir el peso de las exportaciones, así como incrementar la reorientaci3n económica hacia el centro y occidente de China.

Todo lo anterior significa que la demanda global de China, de por sí la más dinámica en la última década, aumentará masivamente: además de alimentos y bebidas, material de construcci3n, múltiples minerales, bienes de consumo, transporte y, por supuesto, bienes de capital y equipo sofisticado para lograr un efectivo proceso de escalamiento tecnológico.

Las expectativas anteriores tambi3n

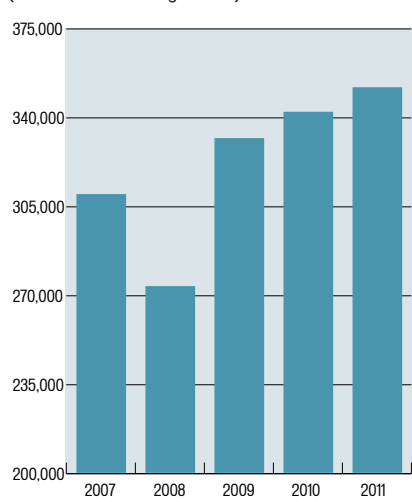
son una invitaci3n a elaborar un **Programa de Exportaci3n a China** sustentado en los resultados de un proyecto sobre oferta exportadora efectiva y estratégica de México a China, además de un **Fondo de Atracci3n de Inversi3n China**, ambos con base en las experiencias y diagn3sticos detallados por parte de la Secretarí de Economí, ProMéxico, Sagarpa y el sector académico, entre otros. Las contrapartes chinas ya han señalado su interés en invertir en proyectos de gran envergadura como un tren bala/rápido, el desarrollo de infraestructura (puertos y aeropuertos), la cadena autopartes-automotriz y la electr3nica, así como en el turismo. La experiencia con China en estos rubros en la última década ha reflejado que se requiere de financiamiento e instituciones dedicadas al tema: funcionarios, informaci3n y capacidad de propuestas y diálogo puntual que, por el momento, no existe con la calidad y el tama3o demandado.

Considerando todo lo anterior, **¿cómo plantea México integrarse a esta demanda**, tanto en términos generales –en cuanto a tratados comerciales preferenciales y relaciones arancelarias y no arancelarias– y, sobre todo, en qué productos o sectores? ¿Cómo pensamos prepararnos para este proceso global que ya inició hace casi un lustro y en el cual todavía no hemos participado? **Sería importante escuchar la opini3n de expertos, pero sobre todo de los partidos políticos y sus candidatos que han brillado por su ausencia sobre el tema puntual de China.**

Profesor del Posgrado en Economí y Coordinador del Centro de Estudios China-México de la UNAM <http://dusselpeters.com>

El transporte de carga en México

(Unidades motrices registradas)



Fuente: SCT

TUS UTILIDADES
CON INVERSI3N EXPRESS

TUS UTILIDADES
SIN INVERSI3N EXPRESS

- ▶ Te paga los **intereses por adelantado**
- ▶ Elige el plazo de 1 a 365 días
- ▶ Contrata desde \$5,000 M.N.



Invierte y gana.

Visita: www.hsbc.com.mx/inviertehoy Síguenos: [facebook.com/HSBCMX](https://www.facebook.com/HSBCMX) [youtube.com/HSBCMX](https://www.youtube.com/HSBCMX)

HSBC

Incumplir tus obligaciones te puede generar comisi3n e intereses moratorios. Tasa máxima aplica para montos mayores a un millón de pesos y en plazos a partir de 180 días. La tasa puede variar en funci3n del indicador base CETE 28 días. GAT 4.52%. Antes de Impuestos. Informativo. Fecha de cálculo al 08/03/2012. Calculado bajo un monto de inversi3n de \$1,000,000 M.N., en adelante y un plazo de 180 días. Sujeto a cambio sin previo aviso, el cálculo específico por operaci3n se entrega al momento de la contrataci3n. Vigencia de la promoci3n del 17 de abril al 04 de junio de 2012.

IPAB Inversi3n Express se encuentra protegida por el Instituto para la Protecci3n al Ahorro Bancario (IPAB) hasta por un monto equivalente a 400 mil UDIS por cliente por Instituci3n, lo anterior de conformidad con las disposiciones legales que regulan dicho Instituto. Cobertura Nacional. Moneda Nacional. Conoce más detalle de los beneficios y requisitos de Inversi3n Express en www.hsbc.com.mx. HSBC y su logotipo son marcas registradas en México.