

PERSPECTIVAS DEL SECTOR EMPRESARIAL

Luis Foncerrada
Noviembre 2010

ESTRUCTURA DE LA PRESENTACIÓN

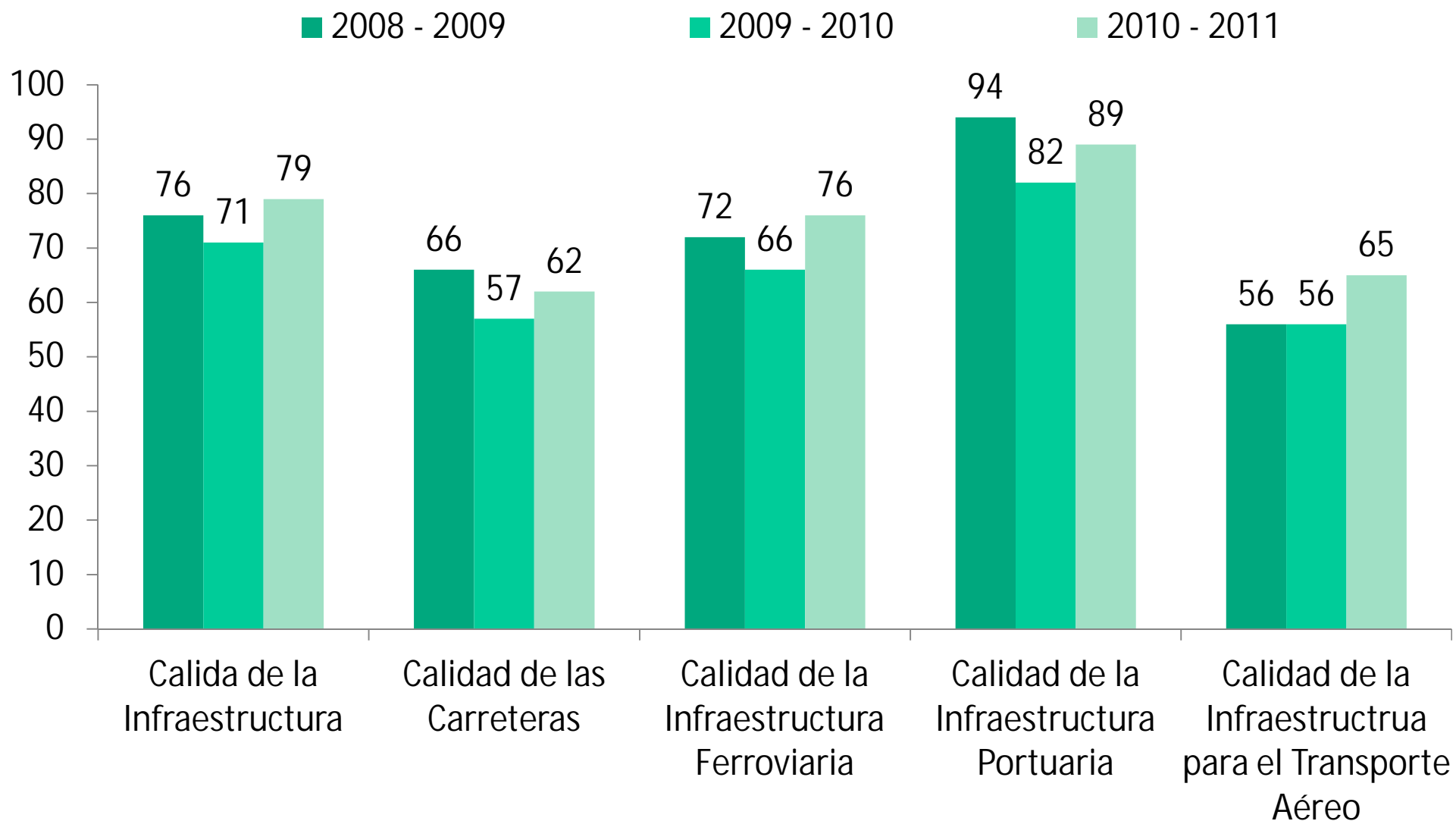


Esta presentación está estructurada en dos partes:

1. La primera parte recoge algunas recomendaciones del sector empresarial que tienen como objetivo mejorar las condiciones de logística y competitividad portuaria del país para sacar el mejor provecho de nuestra posición territorial estratégica y nuestra gran extensión costera
2. La segunda presenta un instrumento de inversión de suma utilidad para el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios

LOGÍSTICA y COMPETITIVIDAD PORTUARIA

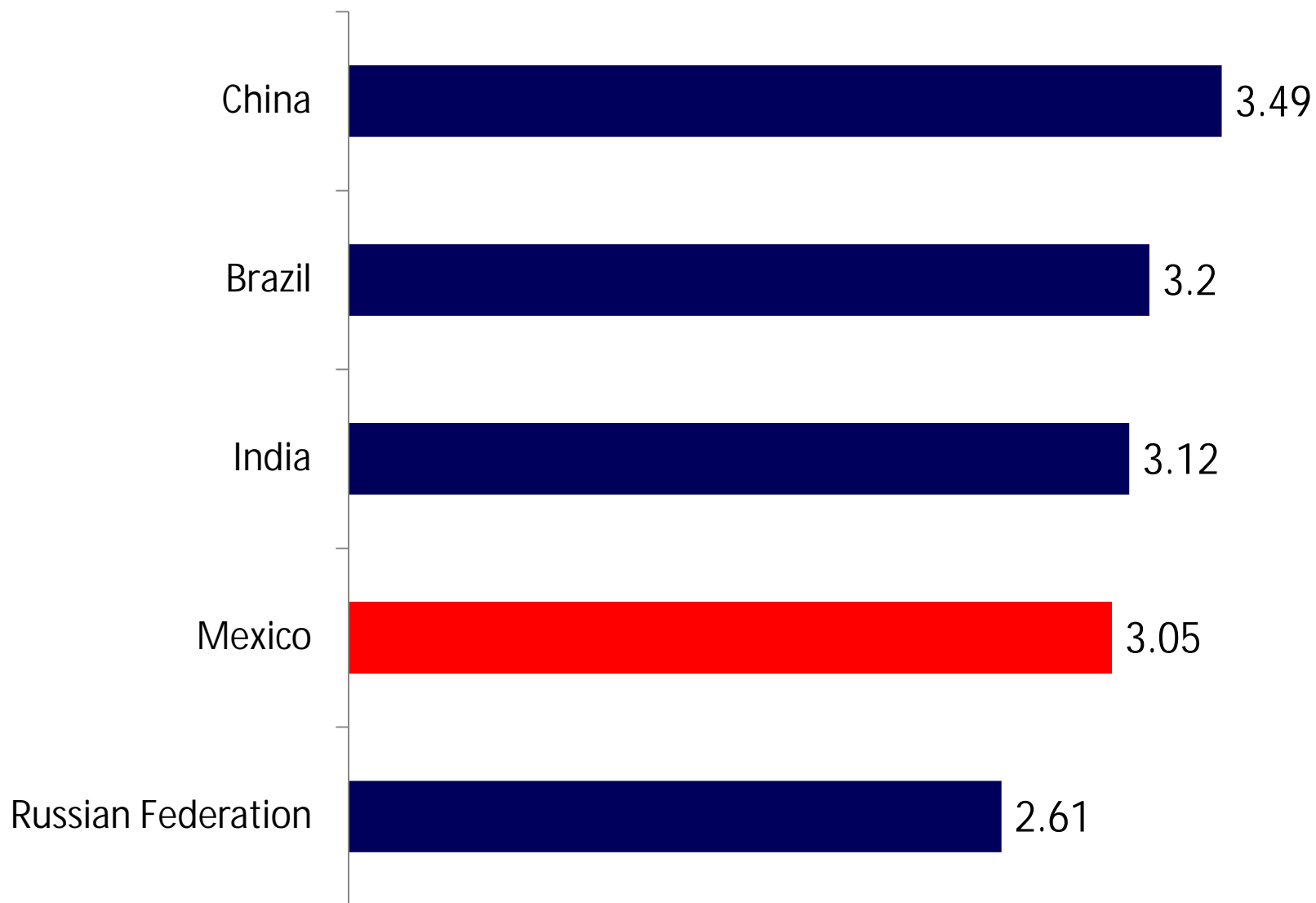
RANKING COMPETITIVIDAD DE MÉXICO



FACTORES MÁS PROBLEMÁTICOS PARA HACER NEGOCIOS



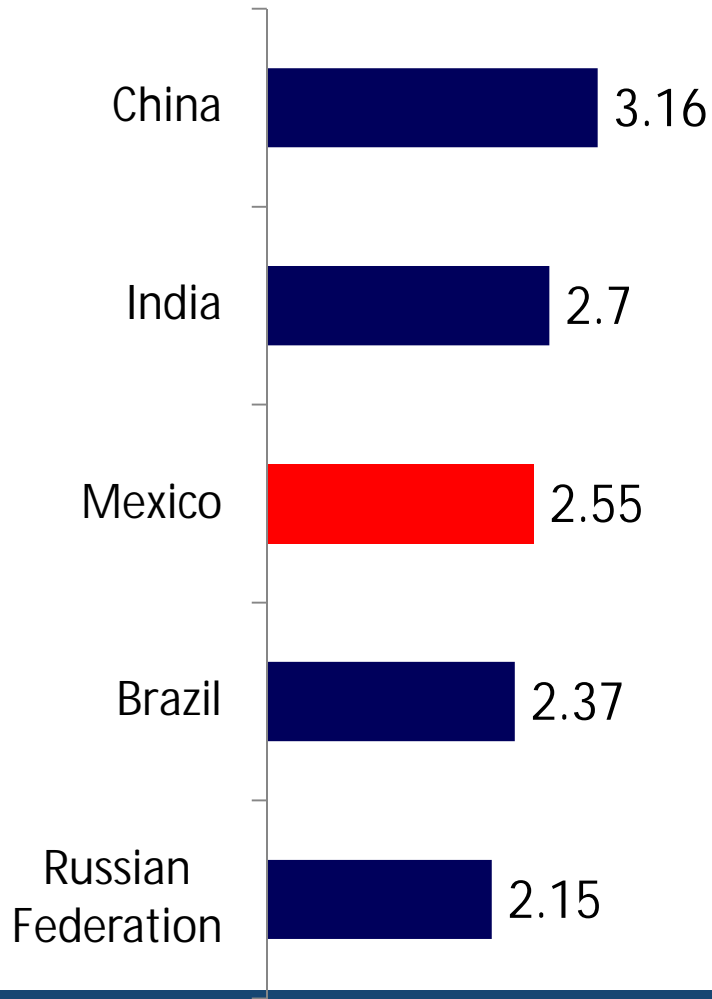
ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO



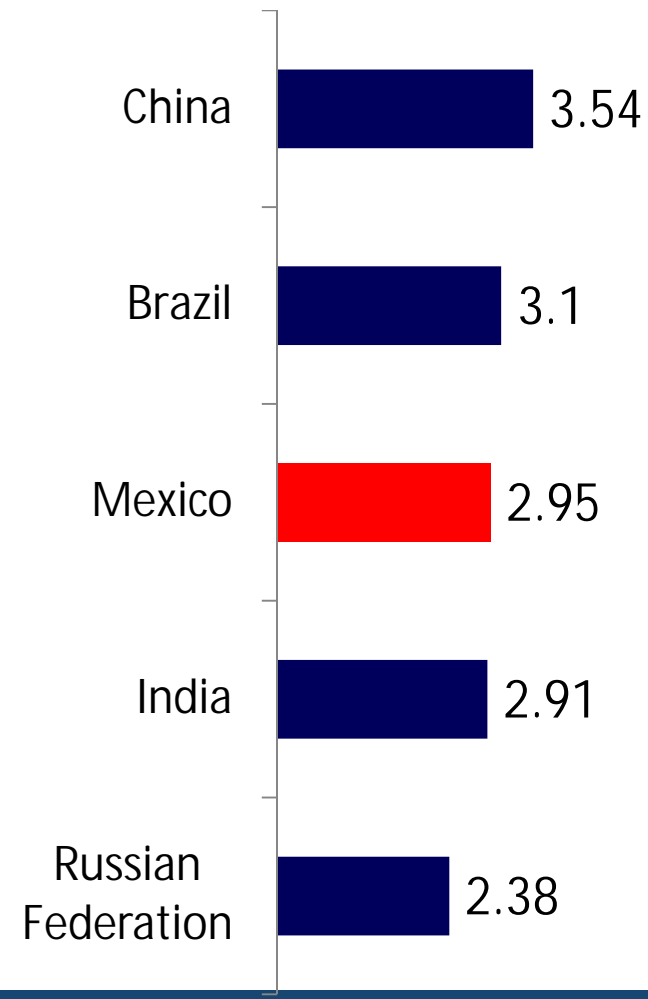
Fuente: Índice de Desempeño Logístico, Banco Mundial (2009)

Centro de Estudios Económicos del Sector Privado, A. C.

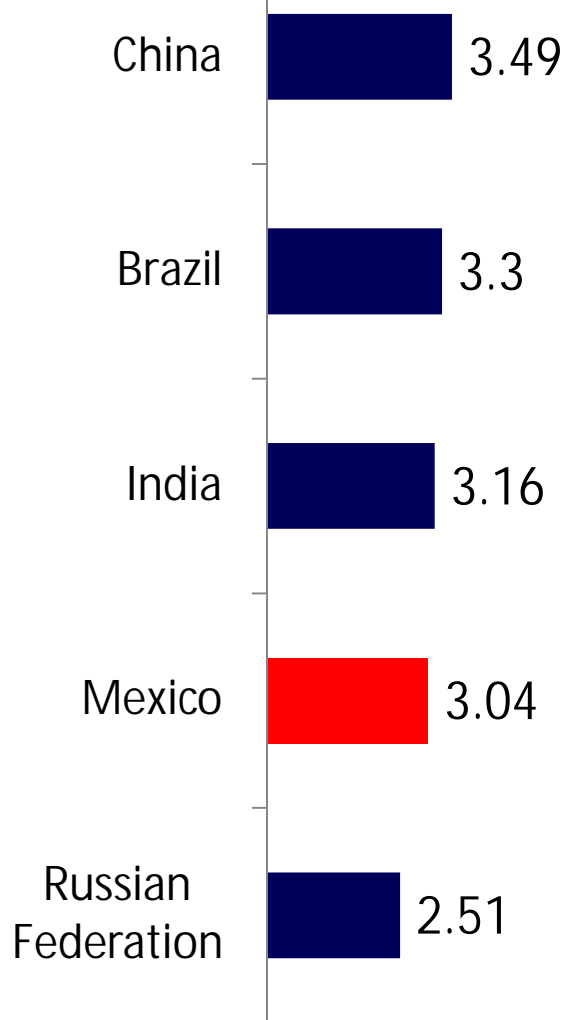
EFICIENCIA DEL PROCESO DE SALIDA DE ADUANAS



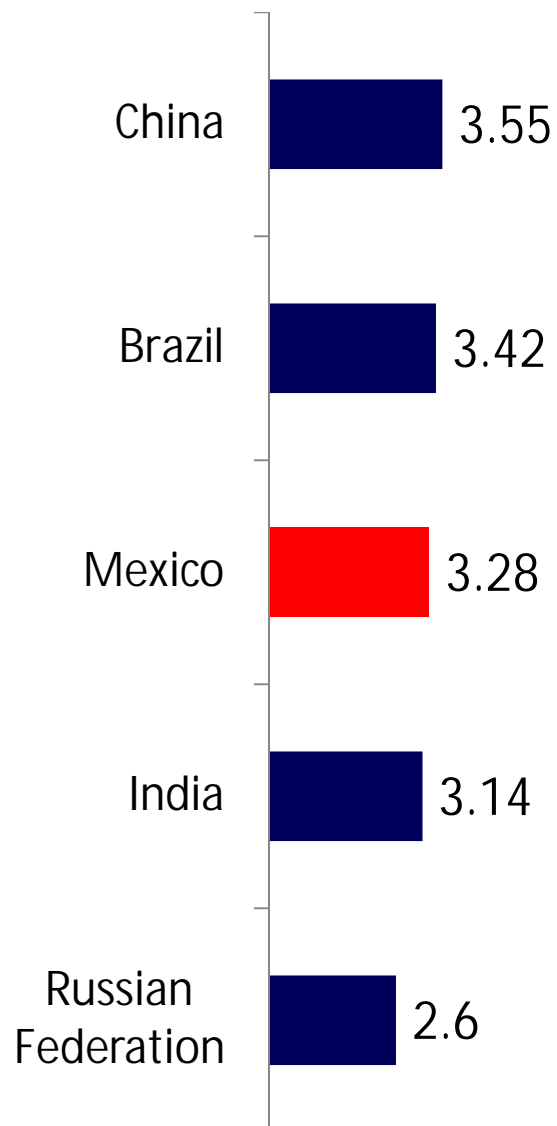
CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA RELACIONADA CON TRANSPORTE Y COMERCIO



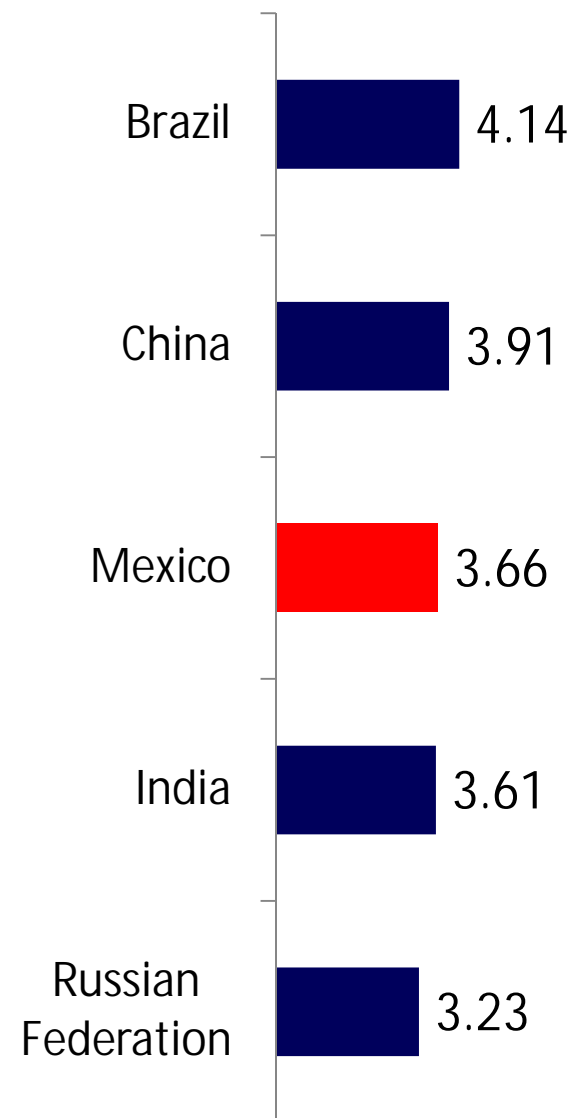
COMPETENCIA Y CALIDAD DE LOGÍSTICA



RASTREO Y SEGUIMIENTO



OPORTUNIDAD



RECOMENDACIONES DEL SECTOR EMPRESARIAL

✓ Establecer una política tarifaria que permita abatir los altos costos que actualmente se presentan para la operación de nuestros puertos, hoy ubicados entre los más caros del mundo

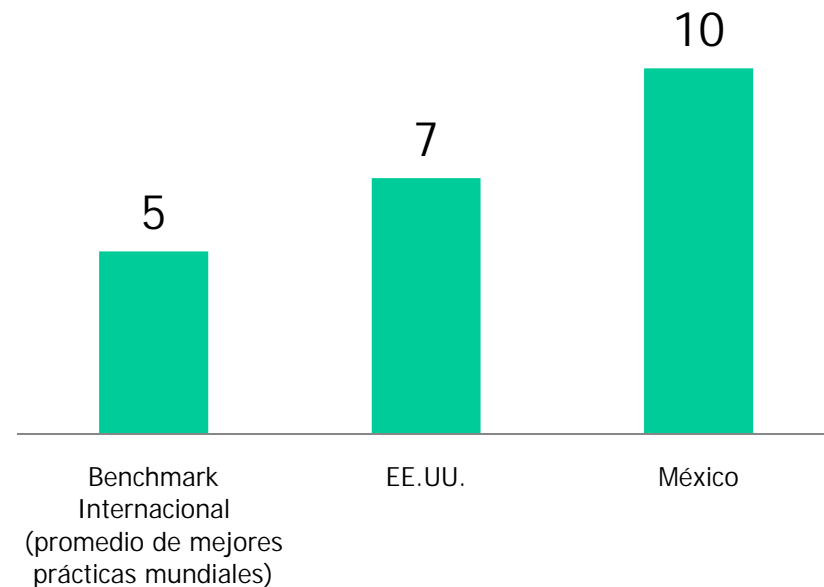
Con base en su experiencia en logística internacional, por favor seleccione las opciones que mejor describan el ambiente operacional de la logística en el país que trabaja	Porcentaje de participantes que contestaron alto/muy alto
	México
Las tarifas portuarias son	75%
Las tarifas aeroportuarias son	50%
Las tarifas del transporte terrestre son	37.50%
Las tarifas del transporte ferroviario son	12.50%
Las tarifas de almacenamiento/transbordo son	37.50%
Los honorarios de los agentes son	50%

REDUCIR TIEMPOS Y COSTOS DE OPERACIÓN



- ✓ Certificar el nivel de servicios aduanales
- ✓ Certificación del recurso humano que labora en las agencias aduanales
- ✓ Realizar una reingeniería de los procesos por tráfico y tipo de operación del despacho de las mercancías

Tiempos promedio de estadía de los contenedores en Recinto Fiscal (Días)



Tiempo promedio de estadía		
	Puerto	Aeropuerto
	Días	
2006	10	4
2009	7	2

SISTEMA EVALUACIÓN



- ✓ Tener un sistema de evaluación que permita analizar el desempeño de los actores que intervienen en las operaciones de importación y exportación

- ✓ Esto permitirá contar con indicadores sistemáticos en todas las aduanas para cada uno de los actores que intervienen en las operaciones de comercio exterior
 - Indispensable contar con estadísticas oportunas y confiables de STAT (Ship turn around time) ya que es el mejor indicador de desempeño portuario

AGILIZAR Y ABARATAR EL DESPACHO ADUANERO



- ✓ Reducir las 24 horas de solicitud previa que requieren los operadores portuarios para realizar servicios de maniobras
- ✓ Apresurar la liberación electrónica de la carga , en especial en el modo de transporte marítimo se puede liberar por lo menos 48hrs. Antes del arribo del barco, esto disminuiría un par de días la estadía de contenedores en puertos
- ✓ Evaluar la operación de desconsolidación de carga en tráfico aéreo y marítimo para instrumentar acciones para ordenar la operación y cobros de las empresas que prestan estos servicios
- ✓ Homologación de horarios de operación en instituciones gubernamentales que participan en el despacho de las mercancías (SAGARPA; PROFEPA, SALUD ETC:)

Cambios en el entorno logístico desde 2005

Desde 2005, los siguientes factores han mejorado o empeorado en el país donde trabaja	Porcentaje de participantes que contestaron mejorado o mejorado mucho
	México
Procedimientos de las Agencias Aduanales	37.50%
Otros procedimientos de autorización oficial	12.50%
Infraestructura para el transporte y el comercio	37.50%
Infraestructura para las telecomunicaciones y las TI	62.50%
Servicios logísticos privados	62.50%
Regulación relacionada con la logística	25%
Incidencia de la corrupción	40%

Fuente: Índice de Desempeño Logístico, Banco Mundial 2009

INTEGRACIÓN DE PROCESOS DE REVISIÓN EN MISMO LUGAR Y TIEMPO

- ✓ Integrar procesos de inspección y verificación de todas las autoridades involucradas en el desaduanamiento de mercancías en una sola entidad

COMPETENCIA

- ✓ Desarrollar esquemas para que importadores y exportadores puedan elegir a compañías maniobristas para la carga y descarga así como entradas y salidas de mercancías en los recintos fiscalizados

PROCESOS UNIFORMES E INFORMACIÓN OPORTUNA



- ✓ Elaborar un convenio de colaboración entre los actores logísticos orientado a integrar procesos que permitan intercambio de información clave y así optimizar el desaduanamiento de mercancías
- ✓ Evaluar la actualización del manual de operaciones aduaneras de acuerdo a las necesidades actuales y estandarizar la operación en el país

DESARROLLO Y APROVECHAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA

- ✓ Hoy en día ya contamos con numerosos puertos secos, sin embargo, su operatividad es muy baja:
 - Se requiere cambiar la regulación de los trámites de aduanas fronterizas y marítimas al interior de manera que se agilice el desahogo de contenedores
 - Las garantías que se exigen son elevadas (35%)
 - El autotrasporte especial (piso de acero) que debe contratarse es muy costoso y sube hasta 3 veces el costo del transporte
- ✓ Promover un mayor uso del ferrocarril
- ✓ Adoptar una política portuaria que ofrezca un tratamiento especial que mejore los costos en tráfico de cabotaje – como sucede en todas las naciones del mundo – y promover políticas de financiamiento de construcción y reparación de buques en astilleros nacionales

ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS

¿QUÉ SON LAS ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS?



- ✓ Son contratos en los que se encarga a un contratista, por un periodo determinado en función de la duración de la amortización o de las fórmulas de financiación que se prevean, la realización de una actuación global e integrada que además de la financiación de inversiones inmateriales, de obras o suministros necesarios para el cumplimiento de determinados objetivos de servicio público, comprenda alguna de las siguientes prestaciones:
- La construcción , instalación o transformación de obras, equipos y sistemas, así como su mantenimiento, actualización o renovación, su explotación o su gestión
 - La gestión integral del mantenimiento de instalaciones complejas
 - La fabricación de bienes y la prestación de servicios que incorporen tecnología para aportar soluciones más avanzadas y económicamente más ventajosas

TIPOS DE PPPs



- ✓ Terciarización (*outsourcing*)
- ✓ Arrendamientos y franquicias
- ✓ Concesiones
- ✓ Llave en mano:
 - ✓ Build-Operate-Transfer (BOT)
 - ✓ Design-Build-Finance-Operate (DBFO)
 - ✓ Design-Build-Operate-Transfer (DBOT)

Ejemplo:

La figura de Administración Portuaria Integral (API), es una institución privada con participación de las autoridades locales de la región en que se ubica cada puerto. Se trata de una concesión múltiple. Pero en realidad la operación es gubernamental.

La participación privada en puertos se puede fomentar mediante sistemas "BOT" (Build-Operate-Transfer), que implican que el gobierno no incurra en ningún costo, pero sigue siendo el dueño del puerto al finalizar el contrato. (ejemplo: Terminal del Pacífico en Panamá)

ARGUMENTOS A FAVOR DE LAS PPPs



- ✓ Permiten optimizar la distribución de riesgos entre sector público y el sector privado
- ✓ Mejoran la eficiencia en la gestión de proyectos debido a la mejor capacidad técnica, conocimiento específico del contratista y gestión de riesgos en las distintas fases del proyecto
- ✓ Potencian la capacidad presupuestal. Los recursos pueden ser utilizados en áreas donde el privado no va a invertir
- ✓ Permiten apalancar financieramente los proyectos
- ✓ La participación de entidades financieras moviliza el mercado financiero local y, al exigir análisis detallados del proyecto, reducen el riesgo
- ✓ Reducen los costos de las obras acortando los tiempos de ejecución y mejorando la asignación de recursos

ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS (PPPs) COSTO DE LA ESPERA PÚBLICA



**Brecha en
infraestructura
física y social
existente**



**Tiempo necesario
para que el Estado
reúna los recursos
para una obra
100% pública**



**Doble costo
en términos
de PIB, salud,
educación,
bienestar**

UN MARCO NORMATIVO PARA LAS PPPs



LEY DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS

- ┌ Iniciativa presentada por FCH en 2009
- ┌ Dictamen aprobado en los general en abril de 2010; pospuesto por falta de quórum
- ┌ Nuevamente pospuesto por falta de quórum el 7 de octubre.
- ┌ Aprobada finalmente el 12 de octubre por el Pleno del Senado y se turna a la Cámara de Diputados.
- ┌ La Cámara de Diputados recibe la Minuta el 14 de octubre y la turna a las comisiones unidas de Economía y de la Función Pública, con opinión de la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública
- ┌ Se espera su análisis y discusión después del 15 de noviembre en que termine el debate en torno al Presupuesto de Egresos 2011.

CONCLUSIONES

- ✓ Además de la simplificación regulatoria, la mejora de la logística y competitividad portuaria dependerá de que se cuente con una visión integral que favorezca el tener puertos bien integrados a través de un sistema intermodal de transporte y dotados de toda la infraestructura necesaria
- ✓ La escala y naturaleza de las operaciones portuarias requiere del uso de PPPs para facilitar la provisión de todo el rango de transportes y servicios de seguridad requeridos

Marinas turísticas

Las mismas recomendaciones, en particular sobre regulación.

Los casos de Italia y Francia

Italia unas cuantas marinas, sin servicios, sobre regulados,
Instalaciones viejas e inseguras, logística insuficiente
No existe un verdadero turismo náutico.

Francia Una marina cada 40 0 50 km. en el mediterráneo.
Instalaciones modernas, seguras y bien vigiladas.

Buena logística

El turismo náutico es enorme: tienen los mercados inglés,
alemán, nórdico y ahora el de Europa occidental
La regulación es sencilla, se fomenta la inversión

GRACIAS

www.ceesp.org.mx

LA INICIATIVA PROPONE:

- ✓ Los esquemas de asociación público-privada pretenden satisfacer necesidades colectivas con la participación conjunta del sector público y el sector privado, procurando una transferencia equitativa de riesgos entre uno y otro, a través de mecanismos flexibles que se traducen en una gran variedad de modalidades, según las necesidades de cada proyecto.
- ✓ De esta manera, el sector privado se convierte en un proveedor de servicios de la APF, con la obligación indirecta de construir la infraestructura necesaria para la prestación de tales servicios en los casos que así se requiera. La novedad de enfoque de estos esquemas es que el Estado celebrará un contrato para recibir del sector privado la prestación de un servicio y no la adquisición de activos fijos.
- ✓ La nueva Ley propiciaría una mayor seguridad y certeza jurídicas tanto para los particulares interesados como para los servidores públicos que intervengan en el desarrollo de estos proyectos que, por su naturaleza, requieren de largos períodos de maduración y desarrollo.

LA LEY PROPUESTA CONTEMPLA DOCE CAPÍTULOS:



- 1) Se refiere a las disposiciones preliminares, es decir la naturaleza de los esquemas de asociación público-privada a través de las disposiciones que las regularán: En primer lugar, la propia Ley; en segundo lugar, el contrato que celebre el sector público federal con las instancias del sector privado; y, en tercer lugar, las concesiones, permisos y autorizaciones que resultaren necesarias otorgar para la prestación de servicios respectivos.
- 2) Aborda la preparación e inicio de los proyectos. Destacando que, entre los estudios previos, se incluye el relativo a la rentabilidad social del proyecto así como a la conveniencia de llevarlo a cabo mediante un esquema de asociación público – privada en el que se comprenda un análisis respecto de las otras opciones existentes.
- 3) Regula la presentación de las denominadas “propuestas no solicitadas”. Así, prevé que los particulares interesados en desarrollar un proyecto de asociación público-privada, podrán presentar sus propuestas, sin que se hayan solicitado o hayan convocado a concurso por la APF.
- 4) Se refiere a la adjudicación de los proyectos, estableciendo que se adjudicarán mediante concurso público en el que puede participar cualquier interesado que cumpla los requisitos de la convocatoria y las bases correspondientes. Con el objeto de que participe el mayor número de interesados, no se establece la necesidad de distinguir entre concursos nacionales e internacionales. Las limitantes para los extranjeros se dejan a los ordenamientos específicos que regulen el proyecto de manera sustantiva.

- 5) Regula la adquisición de los bienes para desarrollar los proyectos. Entre estos se prevén distintas formas que podrán seguirse para adquirir los inmuebles, derechos y demás bienes necesarios. Se propone que la adquisición pueda realizarse por la dependencia o entidad que participe en el proyecto, por los particulares, o por ambas partes con la mayor flexibilidad.
- 6) Se refiere a los elementos que configuran un esquema de asociación público-privada, en particular a los contenidos mínimos de los contratos correspondientes así como a los derechos y obligaciones de los desarrolladores, los términos de los contratos y a los permisos, concesiones y otras autorizaciones que se requieran para la ejecución de un proyecto.
- 7) Se hace referencia a la ejecución de los proyectos, reconociendo que en estos, es la sociedad desarrolladora la responsable primaria de aportar los recursos necesarios para la ejecución de las obras de infraestructura. Ello no excluye que el sector público federal también aporte recursos, en cuyo caso deberá cumplir con los requisitos presupuestarios y de las disposiciones aplicables.
- 8) Regula la modificación y prórroga de los proyectos. Así, al tratarse de proyectos a largo plazo, al celebrarse el contrato es imposible prever todas las contingencias durante la vida del esquema, por lo que se regula la posibilidad de modificar los contratos durante el periodo de ejecución de los mismos.

9) La ley aborda con detalle las causales de terminación de los contratos de asociación público-privada con el propósito de dar certeza y seguridad jurídica a ambas partes en relación con los supuestos que motivan la terminación, entre los cuales se incluyen la cancelación, abandono o retraso en la prestación del servicio, la revocación de las autorizaciones necesarias para su prestación y las demás que deriven de la aplicación de los indicadores de desempeño previstos en el propio contrato.

10) Se refiere a la supervisión de los proyectos, el cual corresponderá a la Secretaría de la Función Pública desde la preparación, el inicio y la adjudicación de los proyectos. Sin embargo, la supervisión técnica de cada proyecto se realizará por parte de las dependencias o entidades coordinadoras de sector, toda vez que son las entidades especializadas en la materia correspondiente. En todo caso, las mismas podrán utilizar los servicios de agentes certificadores, así como los parámetros señalados en las disposiciones de la Ley de Metrología y Normalización.

11) Establece lo relativo a las infracciones y sanciones. En primer lugar en lo relativo a los servidores públicos la iniciativa determina que será la Secretaría de la Función Pública la que aplique las disposiciones correspondientes limitándolo a que de las investigaciones practicadas se advierta que el acto u omisión es grave o implica perjuicio patrimonial a la dependencia o entidad o bien, la comisión de algún delito, o no haber evitado un mal o perjuicio mayor al interés público. En estos casos la propuesta establece que sólo procederán las sanciones previstas en la Ley cuando los actos u omisiones hayan dado lugar a un enriquecimiento ilegítimo del servidor público.

12) Se refiere a la solución de controversias, prevé la solución de mutuo acuerdo y con apego al principio de buena fe de las diferencias técnicas o económicas entre las partes, a través de un comité de expertos que se integrará por tres expertos en la materia de que se trate designados uno por cada parte y el tercero por los dos anteriores. Este comité conocerá sólo de las divergencias técnicas o económicas y no de cuestiones jurídicas. Los dictámenes que el comité emita por unanimidad serán obligatorios para las partes.