

BOOM “emergente”

No solo el Perú, ¡todo el mundo está invirtiendo! La inversión en infraestructura a nivel mundial está alcanzando cifras récord gracias a los países emergentes.

El mayor boom de inversión de la historia de la humanidad está en camino y, a diferencia de épocas anteriores, esta vez son las economías emergentes quienes lo lideran. Actualmente, más del 50% de la inversión en infraestructura se realiza en estos países, donde los llamados BRIC (Brasil, Rusia, India y China) y algunos países del Medio Oriente son los más destacados.

PROYECCIONES ARRIBA

Según The Economist, se estima que los países emergentes invertirán durante el presente año cerca de US\$ 1.2 billones en infraestructura, lo cual equivale al 6% de su PBI conjunto y prácticamente dobla al mismo ratio promedio calculado para las economías desarrolladas.

Por si estos números no fueran lo suficientemente asombrosos, recientemente Merrill Lynch revisó al alza sus proyecciones sobre la inversión en infraestructura en los mercados emergentes de US\$ 1.25 billones a US\$ 2.25 billones anuales para los próximos tres años. Este nuevo cálculo se explicaría porque muchos gobiernos estarían adoptando políticas mucho más agresivas en pos de agilizar las inversiones; sin embargo, la burocracia (y en algunos casos la incompetencia de

los funcionarios públicos) continúa siendo un riesgo para el desarrollo (a tiempo) de este tipo de proyectos. Por esta razón, hay que recalcar la importancia del paquete de decretos legislativos que se aprobaron bajo las facultades del TLC. Sin duda, un gran avance.

Toda esta preocupación de los países en desarrollo por invertir más está sustentada en el tremendo déficit en infraestructura que acarrear desde hace años, principalmente en energía eléctrica, transporte y agua. Justamente, ahora que estas economías están creciendo sostenidamente a tasas relativamente altas (en algunos casos de dos dígitos), es cuando los “cuellos de botella” por la falta de una infraestructura adecuada empiezan a ser un serio limitante para continuar con su desarrollo e, incluso, un factor que contribuye a las presiones inflacionarias en el mediano y largo plazo (porque su PBI crece por encima de su potencial).

De acuerdo con estimaciones del Banco Mundial, un incremento del 1% en el stock de infraestructura de un país está asociado con un incremento del 1% en el PBI. En esta misma línea, cabe resaltar que la teoría económica y la evidencia empírica señalan que los países que

tienen menores costos de transporte tienden a ser más abiertos al libre comercio y a disfrutar más rápido y en mayor plenitud los beneficios que este genera. Esto explicaría, entre otros factores estructurales, el

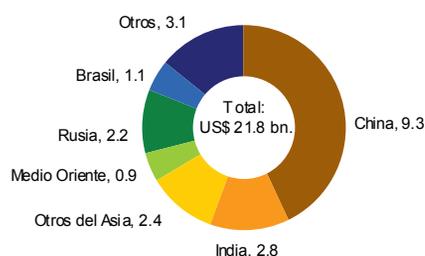
porqué los países del este del Asia han crecido y siguen haciéndolo a una mayor velocidad que los de Latinoamérica.

Del mismo modo, no se puede perder de vista el impacto que tiene el desarrollo de infraestructura en la sociedad. Así, por ejemplo, invertir en agua potable y salubridad no solo mejora la calidad de vida de la gente, sino que potencia el capital humano y, por lo tanto, incrementa su productividad. Igualmente, el desarrollo de infraestructura vial permite que cada vez más personas estén conectadas con el mercado (local e internacional), lo que genera un impacto directo en sus economías.

Por otro lado, conforme las economías en vías de desarrollo vayan creciendo, los ingresos de sus habitantes también lo harán, junto con sus deseos de mejorar su calidad de vida. Cada vez serán más los que vivan en ciudades o quieran hacerlo, por lo que la urbanización se expandirá y, con ella, la demanda de electricidad, transporte, agua, desagüe, salud, educación, entre otras necesidades básicas, y la de una debida planificación urbana (¿alguien dijo transporte público masivo y eficiente?) que los Estados deben cubrir, más aún en el siglo XXI.

Esta situación ya se está viviendo en países como China e India (ver cuadros) y, sin ir muy lejos, en el Perú. Al igual que en estas potencias emergentes, hoy en día, gracias a nuestro buen performance económico, contamos con los recursos necesarios para ir cerrando la enorme brecha en infraestructura que tenemos. Aprovechemos esta oportunidad y no dejemos que se nos “pase el tren”... una vez más.

PROYECCIÓN 2008-2017: INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA EN PAÍSES EMERGENTES (billones de US\$)



Fuente: The Economist.

INFRAESTRUCTURA vial, portuaria y aeroportuaria

Malasia: hub en el sudeste asiático. ¿Podrá el Perú seguir sus pasos?

Recientemente, la ministra Verónica Zavala expresó su deseo de convertir el Callao en el puerto eje de la costa sudamericana del Pacífico. Si bien se está avanzando, el Perú tiene aún una brecha de inversión en infraestructura de transporte de US\$ 7,684 millones (IPE 2005).

CONECTANDO EL PERÚ

La infraestructura portuaria presenta, por su parte, un déficit de inversión de US\$ 695 millones. En ese sentido, la modificación de la Ley del Sistema Portuario Nacional (Ley N° 27943), a través del D. L. N° 1022, y el programa de concesiones incentivarán las inversiones necesarias para reducir la brecha. El politizado sindicato de ENAPU sostiene que el proceso de concesiones planteado amenaza su estabilidad laboral. Las autoridades han desechado estos argumentos ya que, una vez concesionado un puerto, el operador necesitará personal y lo lógico será que recurra a los trabajadores de ENAPU más calificados. Asimismo, la ministra Zavala aseguró que en los contratos que suscriba el Estado con los operadores exigirá que se respeten los puestos de trabajo. Es importante que ante estas presiones el Estado no dé un paso atrás en los programas de concesiones de infraestructura en general: portuario, aéreo o de carreteras.

Precisamente, el tema de la red vial es aún más crítico. A nivel nacional se estima que se requieren US\$ 6,829 millones para hacerle frente a la falta de carreteras. Elaborar un plan de desarrollo vial resulta complejo, pero de vital importancia. Los planes de desarrollo de comercio (PENX, PERX, etc.) elaborados por el MINCETUR

deberían servir para identificar los nichos de producción al interior del país y desarrollar la conectividad requerida.

En estos últimos años, el transporte de productos por vía aérea ha adquirido un rol más protagónico a nivel internacional, creciendo el número de toneladas por milla a una tasa del 8.4% anual desde 1975. La principal razón detrás de esto es la reducción de costos y el mayor intercambio de bienes de alta calidad, donde el costo de transporte aéreo es proporcionalmente menor. En muchos de los casos, la impaciencia del consumidor por obtener el producto lo lleva a asumir el costo extra y, en otros, por tratarse de productos perecibles, la velocidad de entrega es un factor primordial. Por último, se ha enfatizado el uso de aviones para hacerle frente a la incertidumbre de la demanda. Según Hummels, la ventaja del transporte rápido es equivalente a haber reducido los aranceles de los productos manufacturados del 32% al 9% en el periodo 1950-1998.

EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO EN MALASIA

En la década de los noventa Malasia se impuso el objetivo de desarrollar su principal aeropuerto, el Kuala Lumpur International Airport (KLIA), como el hub aéreo del sudeste asiático. Pese a la alta competencia de la región, el gobierno de Malasia adoptó una política de establecer acuerdos de cielo abierto a nivel regional y subregional y de manera unilateral. A nivel del ASEAN, se estableció la liberalización total de los servicios de carga aérea para diciembre del 2008 y una política de cielos abiertos (itan necesaria en el Perú!) en

la región para el año 2015. A nivel subregional, junto a Singapur, Brunei, Camboya y Tailandia, acordó la liberalización completa de todos los servicios de carga aérea. Por último, de manera unilateral, firmó una serie de acuerdos de cielos abiertos con EE.UU., Taiwán, Nueva Zelanda, entre otros. Estas medidas mejoraron el nivel de conectividad de Malasia en la región.

Pero todos estos esfuerzos por desarrollar la política de cielos abiertos no hubiesen dado los resultados esperados sin el acompañamiento de un paquete de inversión en infraestructura aeroportuaria y vial. Primero, en 1992, se privatizó la empresa administradora de los aeropuertos, con el compromiso de incrementar la capacidad del KLIA de 25 millones de personas por año en 1998 a más de 75 millones de personas y 5 millones de TM por año en el 2015 (el Jorge Chávez apenas transportó 217,776 TM en el 2007). Asimismo, se priorizó el desarrollo de un segundo aeropuerto en Senai, al sur de Malasia, para hacerle frente a Singapur.

Adicionalmente, se optó por un paquete de concesiones en la red vial. Entre las obras viales más importantes destacan la ampliación del puente Penang (el número de carriles pasaría de dos a tres en los 13 km de recorrido) y la construcción del segundo cruce Malasia-Singapur, que requeriría una inversión de US\$ 500 millones. La mayoría de las decisiones del gobierno han dado buen fruto: hoy en día, el KLIA es uno de los aeropuertos más importantes de la región y es un caso exitoso que el Perú puede tomar como referencia en su proceso de desarrollo.

El comercio de CARBONO

¿Una oportunidad para el Perú?

En 1997 se aprobó el Protocolo de Kyoto, a través del cual los países desarrollados se comprometían a reducir sus emisiones globales de gases de efecto invernadero (GEI). Este protocolo entró en vigencia en el 2005 y su objetivo es reducir en un 5.2% las emisiones de GEI globales sobre los niveles de 1990, para el periodo 2008-2012.

EL NACIMIENTO DEL MERCADO DE CARBONO

Es una consecuencia de la implementación del Protocolo de Kyoto a través de tres mecanismos. El primero es el "Comercio de Emisiones" entre países que exceden los topes establecidos y aquellos con sobrantes de emisión de carbono. El segundo es el de "Implementación Conjunta", mediante el cual los países miembros podrán adquirir entre ellos unidades de reducción de emisiones que resulten de proyectos menos contaminantes. Finalmente, está el mecanismo de "Desarrollo Limpio", que permite que los países del acuerdo puedan comprar reducciones certificadas de emisión de carbono, provenientes de proyectos ejecutados en países en desarrollo.

Actualmente, el mercado de carbono se muestra muy dinámico y es dominado principalmente por Europa. Según PointCarbon, en la European Climate Exchange se negoció, en el 2007, el 87% del mer-

cado de carbono y el valor del mercado global se estimó en € 40 mil millones, habiéndose incrementado un 80% con relación al 2006. Para el 2008, se proyecta en € 62.6 mil millones. Por su parte, el volumen total fue de 2.7 Gton (109), lo que significa un aumento del 64% con relación al 2006, mientras que para el 2008 se proyecta en 42 Gton. El precio en el "comercio de emisiones" se encuentra alrededor de € 22 por tonelada métrica de carbono, previéndose un precio en el mercado de futuros, para el 2012, de € 35. Por otro lado, el precio de una tonelada métrica de carbono en el mecanismo de "Desarrollo limpio" se encuentra alrededor de € 15, con un precio futuro, para el 2012, de € 24.

EL MERCADO DE CARBONO EN NUESTRO PAÍS

Perú, por no ser un país desarrollado, no puede beneficiarse directamente de los mecanismos de "Comercio de Emisiones" y de "Implementación Conjunta", pues estos son exclusivos para los países desarrollados participantes en el Protocolo de Kyoto. Sin embargo, sí puede acceder al mecanismo "Desarrollo Limpio", el cual permite que los países del Protocolo compren reducciones de emisiones certificadas, provenientes de proyectos ejecutados en países en vías de desarrollo.

Actualmente, Latinoamérica participa con el 25% de la oferta total de proyectos de mecanismo de desarrollo limpio a nivel mundial, y el Perú, de acuerdo con el Fondo Nacional del Ambiente, se ha consolidado entre los 10 primeros países a nivel mundial en ofertar este tipo de proyectos. En el 2007, nuestro país contó con un portafolio de 71 proyectos, que representaron inversiones de cerca de US\$

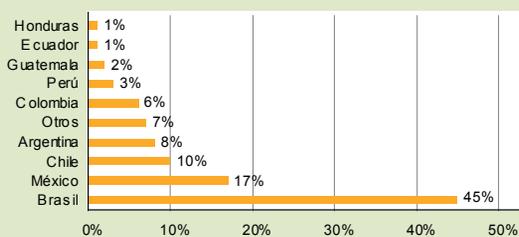
3 billones y permitirán la reducción de emisiones de CO2 en más de 20 millones de toneladas.

UNA OPORTUNIDAD PARA PERÚ

Para posicionar al Perú como una potencia en Latinoamérica hacen falta algunas políticas que deberán ser lideradas por el Ministerio del Ambiente. Hoy en día, los proyectos en el mecanismo de desarrollo limpio se centran en el sector energía y en la reforestación de tierras. Más que un objetivo ambiental, las políticas deben estar orientadas a atraer inversiones nacionales e internacionales, fundamentalmente de Europa, que es el principal comprador de las reducciones de emisiones de carbono. Los empresarios deben tomar en cuenta que al participar en proyectos para la reducción de dichas emisiones pueden incrementar su rentabilidad o volver sus inversiones rentables, al añadir a sus ingresos los obtenidos por aquellas.

Adicionalmente, si bien se ha avanzado con la Ley Forestal y de Fauna Silvestre, es necesario mejorar las políticas que permitan una mayor explotación de las tierras para el desarrollo del mercado de carbono en Perú. De acuerdo con los analistas, lo primero que debe hacerse es una evaluación detallada de las tierras deforestadas. Se estima que hay nueve millones de hectáreas deforestadas que permitirían obtener reducciones de emisión de carbono, pero no se sabe exactamente dónde están. Al mismo tiempo, podría requerirse un catastro con el fin de determinar las condiciones de dichas tierras, pues muchas no son continuas y no tienen título, son propiedad precaria de las comunidades, están ocupadas por colonos o tienen derechos preexistentes. ■

VOLUMEN DE REDUCCIÓN DE EMISIONES CERTIFICADAS EN LATINOAMÉRICA (2007)



Fuente: CDM Pipeline.