

Conclusiones

“No importa si el gato blanco o negro, lo importante es que cace ratones”
Proverbio Chino

La postura de este ensayo, como se estableció en la introducción, es neoliberal y se toman algunas bases neo-estructuralistas. No estamos en contra de algún tipo de intervención del Estado siempre y cuando éste conlleve al desarrollo económico del país. De aquí nuestra cita principal, refiriéndonos a la dualidad Estado-mercado. Sin duda uno no funciona sin el otro, pero creemos que hoy nuestro gobierno aún no está preparado tecnológicamente para cazar ratones por sí solo, por lo que necesita de la IED para desarrollar infraestructura. Sin embargo la importancia del Estado radica en la construcción de sus políticas industriales y en las medidas que tome para la atracción de IED; buscando una diversificación y a la vez evitando la monopolización.

La privatización portuaria da inicio en los años noventa y esto permite mayor interés por las comunicaciones internas y la formación de puertos secos. Una de las principales funciones de los puertos secos es agilizar las mercancías de sus principales puertos. En el caso de México; Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Veracruz y Altamira. En el 2010 se movieron más de 3.7 millones de TEU's a través de estos puertos. En la frontera norte, particularmente en el cruce comercial de Laredo, se movió otra cantidad similar. Su origen/destino viene de la zona del Valle de México y su área metropolitana¹²⁷. Así la con la construcción del puerto seco en Tepejé del Río se crea un nodo logístico potencial para el Valle de México.

Con lo anterior evidenciamos la justificación de este ensayo, que implica que los puertos secos son una herramienta para el flujo del comercio exterior. Ahora bien, el desarrollo de la infraestructura de la región y la atracción de IED vienen de la mano. Al ser Tepejé del Río una zona rodeada de parques industriales, la firma Grupo de Logística

¹²⁷ Francisco Junco, entrevista por Fiorella Sotelo, EXPROMAT, 12 de enero del 2012

Mexicano se enfocará en captar inversiones de más de cien millones de dólares, de empresas que utilizarán esta terminal como sede de operación.

La ubicación del puerto seco en Tepejí del Río, es de gran utilidad a la hora de buscar demostrar la capacidad de desarrollo del puerto seco, ya que se ubica en el corredor industrial México-Querétaro y es vecino del Arco Norte. Además de ser el único puerto seco con acceso a dos vías férreas; Kansas City y Ferrosur. Ésta última, a su vez se entronca con Ferromex.

Nuestro argumento central es que un puerto seco, por medio de la inversión privada, extranjera o doméstica, otorga al país y a la región en dónde se establezca; mayor producción, comercio exterior, tecnología y empleos. Retomando el argumento, decimos que a través del ejemplo de Veracruz, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Altamira, podemos observar la mejora en producción y comercio exterior, de aquí la necesidad de crear puertos secos.

De manera relacionada, en cuestión de tecnología, ambas empresas que invertirán en el puerto seco de Hidalgo, cuentan con la experiencia necesaria. HPH se encuentra como la empresa líder mundial portuaria y UNNE cuenta con la experiencia en transporte de carga y de combustible. Actualmente HPH emplea a tres mil mexicanos en los puertos con los que colabora en el país. Se tiene pensado que al finalizar las nueve etapas del puerto seco se otorgue empleo a cinco mil mexicanos.

El crecimiento económico de la región se desprende del mayor flujo de comercio exterior, así como de la inversión de nuevas empresas. Se busca que se desarrollen más puertos secos y la infraestructura terrestre mejore. Por la posición de México, éste se encuentra con una gran área de oportunidad para desarrollar su plataforma logística. Un ejemplo a seguir es Singapur, que actualmente es líder en logística; su plataforma le ha permitido un crecimiento económico. De ser un país periférico, se ha convertido en un país semi-periférico. Una de las ventajas de este país es que ha sabido aprovechar y colocar su IED.

En el caso de Europa se observa cómo los países del norte tienen mayor desarrollo portuario marítimo e interno; a su vez mayor ventaja competitiva. Se mostró en la

investigación realizada por Bojan, una comparación entre Europa del Norte y el Sudeste, resultando la segunda región mucho menos desarrollada. El promedio del PIB per cápita en Europa del Norte es cuatro veces mayor¹²⁸.

Con relación al razonamiento anterior, concluimos que el puerto seco de Hidalgo se establece como una infraestructura que otorgará ventajas competitivas a la región y confirmamos nuestra hipótesis; *los puertos secos son un elemento que flexibiliza el comercio internacional y otorga ventaja competitiva al país, así como a las entidades federativas que los establecen; un ejemplo de ello, es el caso del estado de Hidalgo, con el proyecto del puerto seco.*

Ahora bien, como mencionamos en el ensayo, la IED actualmente se encuentra enfocada con más del 80% proveniente de EUA y la Unión Europea. Este hecho hace que se vuelva un aspecto positivo que empresas de otros destinos como Hong Kong aporten IED al país. Sin embargo una de los cuestionamientos que podríamos realizar después de nuestra investigación y análisis del tema, es si la empresa líder portuaria está creando un monopolio con nuestros puertos.

HPH es dueño de seis concesiones mexicanas que se encuentran ubicados en los puertos que han desplazado productivamente a los demás puertos mexicanos, tal es el caso de Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Altamira. De esta forma, una de las investigaciones que podrían completar este ensayo, sería un estudio del sistema portuario (marítimo e interno) y analizar bajo que empresas privadas se encuentran y cómo funcionan las concesiones. Durante la investigación nos dimos cuenta que fue gracias a la privatización que Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Altamira ejercieran concentración portuaria y un crecimiento en el porcentaje de su producción; que a su vez los podría ayudar a convertirse en puertos hubs regionales. Sin embargo con la privatización, estos actuales y principales puertos han estancado a puertos como Tuxpan, Salina Cruz, Tampico, entre otros.

Precisamente, en el marco teórico se mostraba que uno de los argumentos principales en contra de la privatización portuaria era la transferencia de un monopolio del

¹²⁸ Bojan Beskovnik, "Managing And Organizational Changes of Intermodal Network in Transition Regions: The case of South-East Europe", *Transport Problems*, 2010, Vol, 5 Issue 3, 37-45.
http://transportproblems.polsl.pl/pl/Archiwum/2010/zeszyt2/2010t5z2_05.pdf (acceso enero 8, 2012)

sector público al sector privado. La privatización es inevitable si se quiere avanzar en esta área y con el fin de dar una continuidad a esta investigación, consideramos importante profundizar en el análisis del marco jurídico y las políticas que México está ejerciendo actualmente para canalizar la entrada de IED en este sector. De esta manera se podría revisar si ya existe un posible monopolio de HPH con los puertos de México. Asimismo, una comparación con Singapur ampliaría esta tesina, ya que se analizaría la forma en que el país ha recibido su IED, estudiando sus políticas industriales.

Otra área de estudio que indudablemente merece un seguimiento a este ensayo es la situación del ambiente. Mencionamos que actualmente el sector de transportes es el único sector con aumento en el impacto ambiental¹²⁹. Sin embargo con los puertos secos al realizarse la transportación interna por medio del ferrocarril y reducir el uso de la carretera, se disminuye la cantidad CO₂ y se ahorra energía. Nuestra propuesta es una investigación sobre el ferrocarril en México y buscar demostrar la importancia económica para su impulso. Desde los años cincuenta, con la innovación de las carreteras, éste dejó de tener importancia económica y productiva en México. Sin embargo sus beneficios son altísimos; menor costo y menor contaminación.

Así, este ensayo queda abierto a los proyectos que puedan llevar a México a ser una plataforma logística. Debemos tomar la globalización a nuestro favor; entrar a competir con las herramientas necesarias para empezar buscar un crecimiento económico acompañado de un desarrollo económico. Es necesario que México a través del análisis de su historia política-económica, así como de su marco jurídico, siga de cerca casos exitosos como el de Singapur y busque volverse un nudo intermodal internacional. *No importa si el gato es blanco o negro, lo importante es cace ratones.*

¹²⁹ Ville Henttu y Olli-Pekka Hilmola, "Financial and Environmental Impacts of Hypothetical Finnish Dry Port Structure", *Research in Transportation Economics*, 2011. <http://trid.trb.org/view.aspx?id=1123040> (acceso enero 12, 2012)