
DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA

Oportunidades y Retos para el
Sector Privado

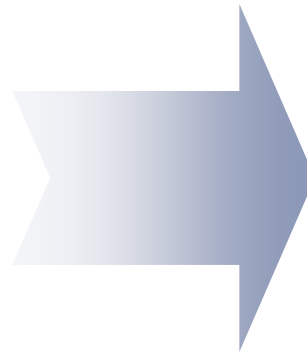


Miércoles, 16 de abril del 2008.

REZAGO EN INFRAESTRUCTURA EN LATINOAMERICA

Causas

- La prioridad ha sido mantener bajos déficit fiscales
- El “gasto” de inversión es considerado como gasto corriente
- Disminución del Sector Privado en proyectos de infraestructura



En 30 años de historia la mayoría de las economías latinoamericanas han probado todo excepto la inversión productiva.

70's ⇒ Políticas monetarias expansionistas que desencadenaron efectos inflacionarios.

80's ⇒ Altos déficit's públicos financiados con deuda externa.

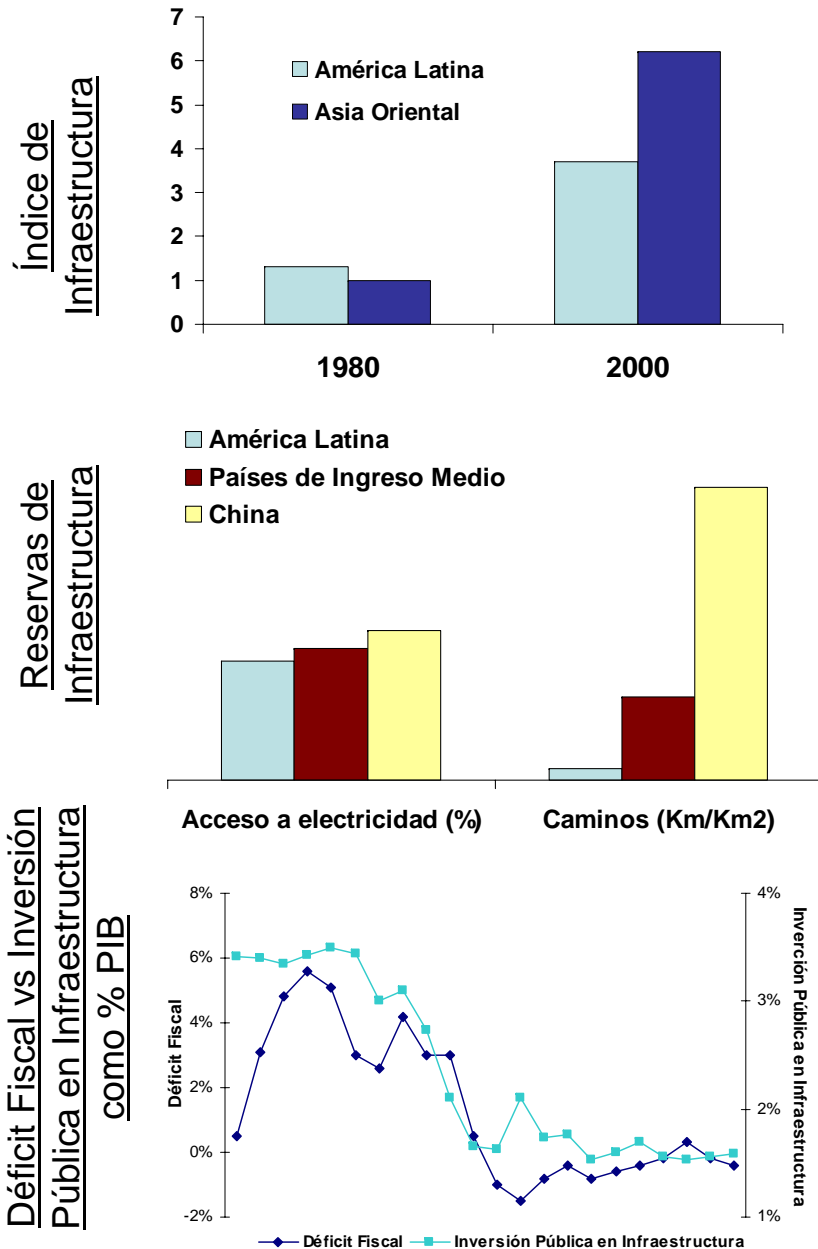
90's ⇒ Apertura comercial. Crisis económicas vía tipo de cambio y consumo con endeudamiento de las familias y las empresas.

00's ⇒ La acumulación de crisis aumenta las presiones sociales y los fenómenos migratorios (descapitalización humana). La prioridad ha sido estabilidad macroeconómica sin lograr crecimiento.

LA INVERSIÓN PRIVADA Y LIDERAZGO SON CRUCIALES AHORA:

- ✓ El Sector Privado puede complementar los esfuerzos del Sector Público
- ✓ La participación privada no reduce la necesidad de un rol activo del sector público. Las nuevas inversiones deben orientarse a aumentar la productividad y competitividad sin descuidar los objetivos sociales.

LAS ESTADISTICAS SON CONTUNDENTES



La experiencia a nivel mundial es clara en el sentido de que el desarrollo de la infraestructura física y humana ha generado un bienestar mayor para la sociedad y detonado una dinámica virtual de crecimiento, en esos países, que con una visión de largo plazo han tomado este rumbo.

	Inversión en Infraestructura como % del PIB	Crecimiento del PIB
China	7.3%	11.4%
India	6.5%	8.5%
Brasil	4.0%	5.1%
Colombia	5.8%	6.5%
Chile	5.8%	5.2%
México	3.2%	3.0%

Cifras correspondientes a 2007

¿CUÁL DEBERÍA SER LA TENDENCIA?

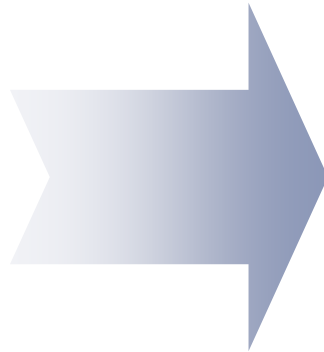
Los principales analistas del tema coinciden en que las medidas que deben tomarse se concentran en cuatro principales rubros:

- **Mayor inversión en infraestructura en la Región:** Actualmente el gasto en infraestructura es menos de 2% del PIB, cuando necesitaría entre 4% y 6% anual, durante 20 años, para mantenerse a la misma altura o bien alcanzar a países que antiguamente iban a la zaga de la Región.
 - **No sólo se debe invertir más sino que se debe invertir mejor:** Se requiere una mejor distribución de recursos entre inversión y mantenimiento. Las nuevas inversiones deben orientarse a aumentar la productividad y la competitividad sin descuidar los objetivos sociales.
 - **Rol activo de los gobiernos en la prestación de servicios de infraestructura:** La participación privada no reduce la necesidad de un rol activo del sector público. Los gobiernos aún deben regular la prestación de servicios así como complementar las inversiones en proyectos que no son rentables.
 - **La participación del sector privado es decisiva:** Para volver a conseguirla es necesario tener en cuenta las lecciones aprendidas en la última década. Se requiere mejorar la relación riesgo-rentabilidad de los proyectos.
-
-

OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA

Oportunidad

- La desaceleración económica de nuestro principal socio comercial ha motivado al Gobierno Federal a promover un Plan Nacional de Infraestructura que acelere el crecimiento del mercado interno con generación de empleos y generar mayores tasas de crecimiento y al mismo tiempo incrementar la competitividad del País.



El Plan Nacional de Infraestructura presentado en julio de 2007 por el Gobierno Federal plantea entre otros conceptos:


- ⇒ *Montos de inversión anuales de \$50 mil millones de dólares equivalente al 5.6% del PIB*
- ⇒ *Impulsar el mercado interno*
- ⇒ *Elevar el nivel de autosuficiencia y competitividad del País en un mundo globalizado*
- ⇒ *Creación de más de un millón de empleos permanentes y más del doble de empleos indirectos y eventuales durante los próximos seis años*

LA CREACIÓN DEL FONDO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, CONFIRMA LA PRIORIDAD DEL GOBIERNO Y SU INTERÉS PARA UNA RÁPIDA EJECUCIÓN

EVOLUCIÓN DE LOS ESQUEMAS DE PARTICIPACIÓN DEL SECTOR PRIVADO EN EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA


1980^s

- **El Gobierno:** elabora, ejecuta y financia los proyectos de infraestructura principalmente con recursos públicos


- 
- Recursos limitados
 - Rezago en infraestructura

1990^s

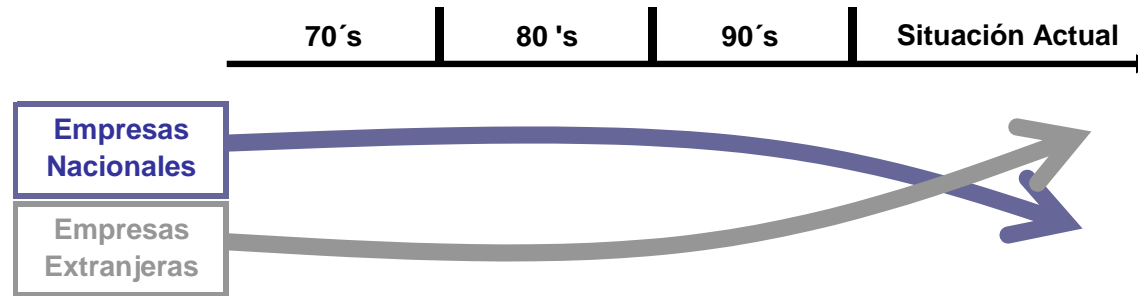
- Nuevo enfoque hacia el desarrollo de infraestructura
- Inicio de concesiones

- 
- Fracaso en el sector carretero explicado principalmente por:
 - ❖ Proyectos mal presupuestados (sobre costos)
 - ❖ Pronósticos optimistas de tráfico
 - ❖ Proyectos mal financiados (en plazo – en moneda – en tasa)

Finales de 1990^s- en adelante

- Lecciones aprendidas de contratiempos sufridos en proyectos anteriores
- 
- Búsqueda de nuevos y mejores esquemas de concesión
 - Surgimiento de esquemas en PPS (Proyectos de Prestación de Servicios)
 - Mejoramiento del Marco Regulatorio
 - Acceso a mejores condiciones de financiamiento

EVOLUCIÓN DE LA PARTICIPACIÓN DEL SECTOR PRIVADO, NACIONAL Y EXTRANJERO, EN EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA EN MÉXICO



70's y 80's

Industria Nacional

- Alto nivel tecnológico
- Capacidad de ingeniería (aproximadamente el 70% de los servicios de ingeniería eran desarrollados por empresas mexicanas)
- Capacidades de gestión y ejecución
- Integración y crecimiento de empresas mexicanas y producción nacional

90's en adelante

A partir de la crisis en el sector carretero hemos experimentado la participación creciente de empresas extranjeras

- Rezago en tecnología
- Pérdida de capacidad de ingeniería
- Pérdida de control interno
- Las empresas nacionales se han convertido en subcontratistas con condiciones desfavorables
- No hubo transferencia de tecnología ni aprendizaje para evolucionar

Es necesario reconstituir la capacidad de la ingeniería nacional así como apoyar prioritariamente el desarrollo de empresas mexicanas para que integren a través de alianzas, las tecnologías, experiencias y capitales que les permitan hacer frente a esta gran oportunidad.

AVANCES EN EL SECTOR DE INFRAESTRUCTURA

Principales Avances; Apertura a la inversión privada en sectores en los que antes no era posible, a través de nuevos y mejores esquemas de Asociación Público – Privado.

Sectores

Transporte

- Carreteras
- Ferrocarriles
- Puertos
- Aeropuertos
- Transporte Masivo

Energía

- A través de contratos Pidiregas y CPS para la prestación de servicios.

Agua

- Tratamiento
- Saneamiento
- Conducción
- Distribución

Inmobiliario

- Salud
- Educación
- Transporte
- Oficinas Públicas

Esquemas de Asociación Público - Privado

● Concesiones

● BOT

● CPS

● Arrendamiento

● PPS

● OPF

● Pidiregas (otros)

Objetivo:

- Complementar los recursos públicos
- Incorporar técnicas de gestión empresariales tendientes a mejorar la gestión de los servicios de infraestructura
- Proveer financiamiento de largo plazo
- Regulación que asegure la calidad y continuidad de los proyectos de infraestructura

LIMITACIONES Y RETOS

Para el Gobierno Federal

- Ejecución eficiente del Plan Nacional de Infraestructura

 - Aprovechamiento oportuno de las condiciones actuales del mercado y macroeconómicas

 - Reinversión de los recursos provenientes del sector público y privado en forma de contraprestaciones y su correcta asignación

 - Ofrecer las condiciones necesarias para el adecuado y acelerado desarrollo de empresas mexicanas para incrementar la producción nacional


 - Mejora continua del Marco Regulatorio

 - Descentralización y autonomía a Estados y Municipios que les permita gestionar el desarrollo de proyectos de infraestructura
 - Marco Regulatorio
 - Garantías de repago de las inversiones

 - Esquemas eficientes de obtención de tierras y de liberación de derechos de vía
-
-

LIMITACIONES Y RETOS

Para la Iniciativa Privada

- Capacidades de ejecución, tecnología e ingeniería 
- Mejoramiento en las capacidades de operación
- Mejora continua en las capacidades de análisis y estructuración de proyectos de infraestructura
- Correcta asignación de recursos
- Acceso a una base amplia de fuentes de financiamiento con mejores condiciones crediticias.

Hoy se estima que el 70% de los servicios de ingeniería en contratos públicos es realizado por empresas internacionales, lo cual inhibe el desarrollo tecnológico y empresarial de nuestro país.

Para el Sector Financiero

- Interés continuo por proyectos de infraestructura
 - Adecuada estructuración y asignación de riesgos que permita obtener financiamiento de la Banca Comercial así como de otros intermediarios financieros con condiciones favorables; en pesos a largo plazo y con tasas competitivas ante el entorno actual del sistema financiero
 - Aprovechamiento de los recursos provenientes de las administradoras de fondos de pensiones y accesibilidad a mercados bursátiles
-
-

LIMITACIONES Y RETOS DEL MARCO REGULATORIO

● **Igualdad de Condiciones para todos los Concursantes.**

Prever que todos los Interesados en participar en un Proceso Licitatorio estén en aptitud de hacerlo bajo bases iguales, sin desventajas para empresas de reciente creación.

● **Cambio del Mecanismo de Puntos y Puntajes.**

Establecer Reglas claras e iguales para todos los Procesos Licitatorios, independientemente de la Entidad Convocante.

Adecuación del Criterio de Experiencia y Especialidad, a efecto de establecer que es el personal de las empresas y no la empresa *per se* quien cuenta con el curriculum o experiencia.

● **Certeza y Obligatoriedad en los Contratos de Proyectos para Prestación de Servicios**

Certeza Jurídica respecto a la aprobación del Presupuesto correspondiente para el pago a los Particulares por la Provisión de Servicios de Disponibilidad en base a Contratos de Servicios de Largo Plazo (PPS)

● **Mitigación de Riesgos por Cambio de Ley**

Mayor Certeza Jurídica en casos de Cambios de Ley que afecten los Proyectos

● **Mecanismos para Liberación del Derecho de Vía Expeditos**

Mayor Seguridad Jurídica para los Concesionarios en casos de Retrasos por Liberación del Derecho de Vía.

● **Ambiental**

Definición clara de la Responsabilidad por parte de las Convocantes para la obtención del Dictamen de la Manifestación de Impacto Ambiental correspondiente.

AVANCES, CONDICIONES ACTUALES Y PERSPECTIVA PARA EL FINANCIAMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

- El sistema financiero ha evolucionado de tal forma que ahora contamos con un mercado desarrollado de derivados y de coberturas.
 - Actualmente la gran mayoría de los proyectos han sido financiados a través de la Banca Comercial por medio de créditos sindicados
 - La capacidad actual de la Banca Comercial es insuficiente para afrontar las necesidades de financiamiento que se desprenden del Plan Nacional de Infraestructura
 - La Banca Comercial será un participante activo en el otorgamiento de financiamiento a menor plazo con condiciones competitivas que permita financiar proyectos de infraestructura en su periodo de inversión y construcción mientras que estos se vuelven autosuficientes y logran una base estable de flujos
 - Brindar a la Banca Comercial una salida clara y sólida a los financiamientos otorgados a través de la colocación de financiamiento de largo plazo en los mercados bursátiles
 - Acceso a los recursos de administradoras de fondos para el retiro (Afores)
 - Los mercados financieros nacionales o internacionales son propicios para canalizar el ahorro de los fondos de retiro en proyectos rentables con flujos previsibles en el largo plazo.
-
-

OPORTUNIDADES PARA ACCEDER AL FINANCIAMIENTO DE LOS FONDOS DE PENSIONES

Situación Actual

● Fondo Actual:	\$86.8 Bn USD
● Crecimiento Anual:	12 - 14%
● Inversiones:	
Gubernamental	70%
Corporativos y Privado	7%
Instituciones Financieras	5%
Entidades Paraestatales	4%
Renta Variable	9%
Valores Internacionales	5%
TOTAL	100%

Oportunidades

1) Actualmente los proyectos de infraestructura cuentan con acceso a los fondos de pensión a través de emisiones de deuda en el mercado de capitales con instrumentos como Certificados Bursátiles y CPOs principalmente. Sin embargo es de destacar la escasa participación del sistema en dichos instrumentos.

2) A finales de marzo, dentro del nuevo régimen de inversión de las Siefors fueron incorporados Nuevos Instrumentos denominados Estructurados y diseñados para financiar proyectos de infraestructura de largo plazo desde la etapa de construcción y el crecimiento de empresas medianas;

● Instrumentos Estructurados

- Empresas que no tienen acceso a los mercados de capitales
- Capital Privado
- Proyectos productivos de largo plazo
- Infraestructura

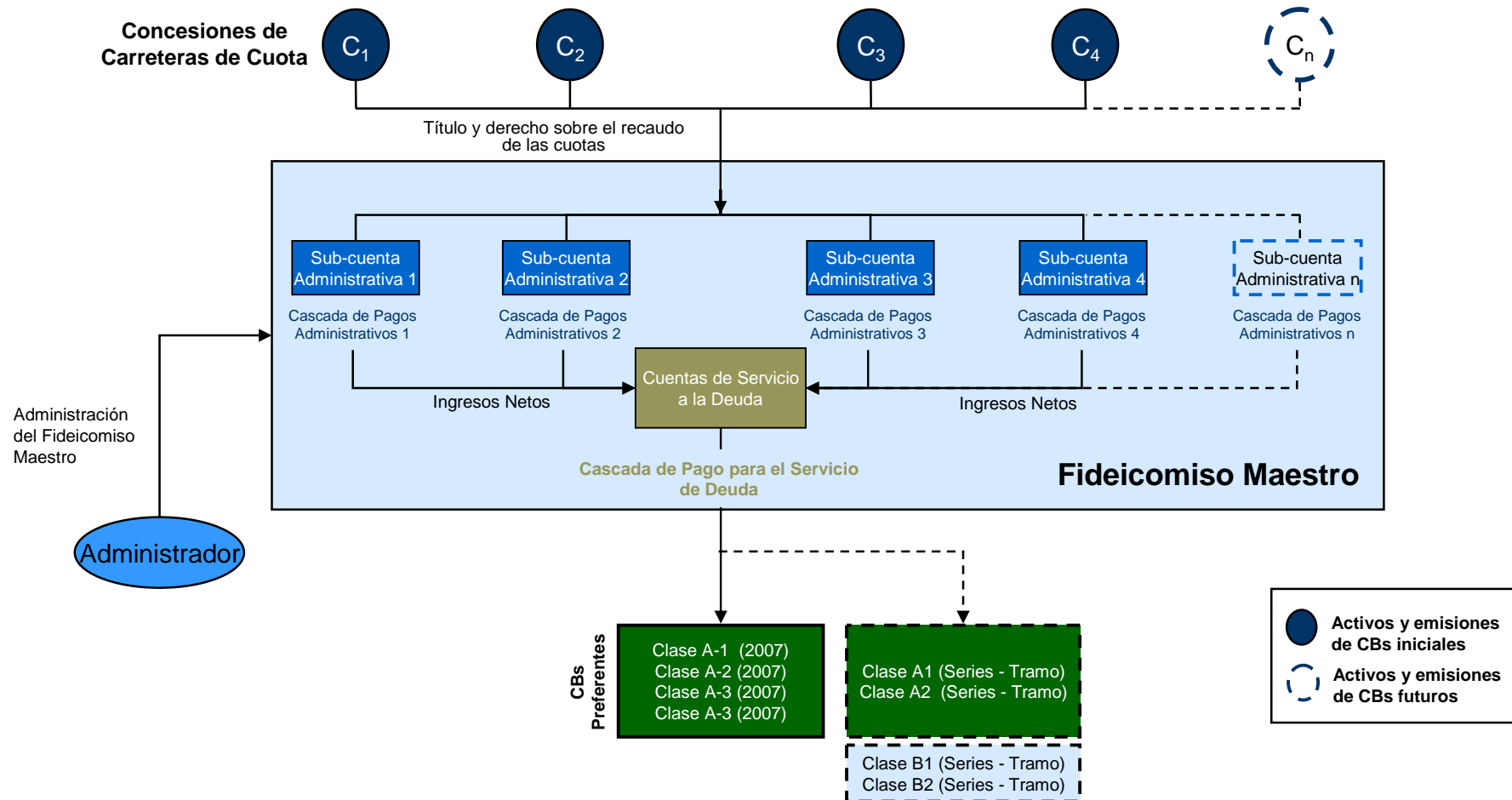
● FIBRAS
(Fideicomisos de Infraestructura y Bienes Raíces)

- Infraestructura
- Bienes Raíces

EN IDEAL ACTUALMENTE ESTAMOS LLEVANDO A CABO UNA COLOCACIÓN EN EL MERCADO

El objetivo fundamental es monetizar el portafolio de activos carreteros con el fin de contar con recursos que permitan la continua reinversión en proyectos de infraestructura. Dicha colocación se hará a través de Certificados Bursátiles y se ha estructurado de manera tal que permita la incorporación de nuevos proyectos carreteros una vez que estos entren en operación.


Estructura de la Operación



CONCLUSIONES

- Aprovechar la oportunidad histórica que se presenta derivada del rezago y la necesidad en infraestructura así como de la recesión externa para generar crecimiento económico, impulsar el mercado interno, elevar la competitividad de las empresas mexicanas y desarrollar el capital físico y humano de nuestro país.
 - Es necesario reconstituir la capacidad de la ingeniería nacional así como apoyar prioritariamente el desarrollo de empresas mexicanas para que integren a través de alianzas, las tecnologías, experiencias y capitales que les permitan hacer frente a esta gran oportunidad.
 - Existe la convicción del Gobierno y el interés del sector privado en participar y desarrollar la infraestructura del país. Un claro ejemplo de lo anterior es el primer proceso que se llevo a cabo para la venta del primer paquete carretero bajo el esquema de aprovechamiento de activos FARAC I.
 - La inversión en infraestructura impulsaría un nuevo y más dinámico crecimiento en la economía mexicana; además de impulsar un desarrollo regional equilibrado.
 - La generación de nuevos y mejores empleos seria inmediata.
 - En un mundo globalizado la infraestructura física y humana son de los factores más importantes para determinar la competitividad de un país.
 - Los mercados financieros nacionales o internacionales son propicios para canalizar el ahorro de los fondos de retiro en proyectos rentables con flujos previsibles en el largo plazo.
-
-

ESTAMOS VIVIENDO UN MOMENTO HISTÓRICO EN EL QUE ES NECESARIA UNA ACCIÓN CONCERTADA DE LA SOCIEDAD MEXICANA PARA IMPULSAR EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA.

- 
- Para asegurar la ejecución del Plan Nacional de Infraestructura será necesario integrar las voluntades de la sociedad de una forma que se asegure la ejecución y vigencia de dicha estrategia a través del tiempo. No es un esfuerzo coyuntural sino un programa multianual de desarrollo sustentable.
-
-