

LAS INFRAESTRUCTURAS COMO FACTOR DE COMPETITIVIDAD DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

José A. Herce

FEDEA y Universidad Complutense

Un buen camino o canal es una máquina, i la mas productiva de cuantas indirectamente influyen en la prosperidad de un país. Por su medio se economizan á la vez capital, trabajo y tiempo. Una comunicacion expedita haciendo afluir a los vendedores de los productos obtenidos en otros puntos, disminuye su precio; i aumentando el número de compradores de los productos locales hace subir su valor; facilita los cambios, i de consiguiente acelera la produccion.

Álvaro Flórez Estrada

Curso de Economía Política.

Imprenta Nacional, Madrid, 1848

Introducción

La competitividad es un término difícil de definir y de referir a una realidad amplia. ¿En qué consiste la competitividad de una economía, un territorio, una industria...? Cuando se alude a la competitividad de una empresa las cosas parecen volverse más sencillas y, sin embargo, un análisis detallado nos revela que unas empresas «dan» con la fórmula del éxito y otras no; una moneda fuerte perjudica a ciertas empresas y no a ciertas otras, todas ellas igualmente presentes en los mercados internacionales; etc. Muy a menudo se asocia la competitividad con los mercados exteriores, como si los mercados domésticos no fueran exteriores, a su vez, para las empresas del resto del mundo, dispuestas a invadirlos a la menor facilidad.

No descubro nada nuevo al decir que las raíces de la competitividad se hunden: a) en la gama de bienes y servicios que una economía puede producir, en su calidad, en sus prestaciones, en las garantías que incorporen; b) en

los procesos productivos que permiten obtener los anteriores, su flexibilidad, eficiencia relativa al coste (que no baratura); y c) en la estrategia de conquista, creación y mantenimiento de mercados. Todos estos elementos son sencillamente inabarcables en una sola fórmula y mucho menos para el conjunto de una economía.

En los elementos anteriormente descritos radica también la dificultad intrínseca de entender el problema de la competitividad y, sin embargo, se acude frecuentemente a comparaciones tales como que «las empresas alemanas son más competitivas que las empresas...». Por ello cabe preguntarse si existen factores de competitividad suficientemente generales como para basar en los mismos actuaciones amplias de fomento de la misma. Sin lugar a dudas tales factores existen y no necesariamente específicamente concebidos para dicho uso. Entre ellos se encuentran las infraestructuras de las que me ocuparé a continuación.

Factores de competitividad relevantes para las empresas

La competitividad de una empresa consiste en su capacidad para asociar, de manera durable, a los bienes o servicios que produce, ventajas reales y/o relativas en costes unitarios, calidad, garantía y variedad. Estas ventajas en multitud de casos serán específicas a cada empresa aunque pueden presentarse asociadas a la tecnología compartida por un sector, la especialización de una industria, la calidad de un recurso natural explotado por un conjunto de empresas, etc. en todo caso, constituyen ventajas de tipo genérico que se encuentran en la primera línea de la pugna permanente de toda empresa por adquirir una sólida posición competitiva. Las empresas estarán en posición de generarlas por sí mismas o de adquirirlas mediante las decisiones de localización oportunas.

Las infraestructuras, sin embargo, afectan de otra forma a la competitividad de las empresas y constituyen factores de competitividad de una especie muy distinta. En primer lugar, la extensión y calidad de las redes de transportes, telecomunicaciones, saneamiento, etc. son el resultado de decisiones de política pública encaminadas a satisfacer necesidades sociales y económicas, de los individuos y las empresas. Por otra parte, articulan el territorio permitiendo las relaciones activas entre los agentes establecidos en sus distintas localizaciones. En lo que se refiere a la economía, determinan la eficacia del mercado interno de un país o un grupo de países y, de esta forma, fortalecen la base local a la que las empresas abastecen. Estas, las empresas, a la vera de infraestructuras de calidad, ven su productividad reforzada sin coste para ellas o, alternativamente, agilizan sus decisiones de localización. En este punto, las infraestructuras pueden provocar efectos no deseados de deslocalización y costes de ajuste en los territorios que ven desaparecer sus actividades económicas. La intuición, sin embargo, sugiere que una buena política de infraestructuras es capaz de favorecer la interdependencia de los territorios antes que su alejamiento mutuo.

Factores de competitividad en economías abiertas

Los comentarios anteriores sobre los factores genéricos de la competitividad de las empresas se aplican igualmente a las economías abiertas. En este

caso, no obstante, es preciso que la economía cuente con un amplio y representativo plantel de empresas competitivas para ser, a su vez, competitivas. Así, se habla de la competitividad de las empresas alemanas, las japonesas, las coreanas, etc.

Además, el manejo del tipo de cambio y de la política anti-inflacionaria del país en cuestión será clave en la determinación del tipo de cambio real. Sin necesidad de entrar en consideraciones de política macroeconómica, sí conviene mencionar el devastador efecto que, a largo plazo, tienen las devaluaciones sin fundamento, la depreciación real basada en la inflación doméstica y, en general, la utilización no virtuosa de tales políticas con el objeto de ganar competitividad sin profundizar en los factores genéricos descritos en la sección anterior.

Los mercados internacionales son también mercados globales y las infraestructuras de transporte y telecomunicaciones son aquí, también, cruciales. Las autopistas de la información no constituyen solamente oportunidades de negocio para los operadores de los nuevos servicios. Estas oportunidades surgen al calor de la demanda de nuevos servicios que el resto de las empresas de la economía realizarán a fin de mejorar o mantener su posición competitiva. Las redes de transporte internacionales admiten desarrollos tecnológicos y combinaciones modales hoy todavía insospechadas. Las carreteras son ya almacenes de stock gracias a los métodos just-in-time y quizás veamos pronto unidades de ensamblaje o de producción sobre ruedas o en el aire, como vemos la transformación del pescado a bordo de los grandes congeladores.

En el marco de la UE, se asiste al pleno desarrollo del mercado interior desde 1992, lo que implica un intenso desarrollo regulatorio de signo fundamentalmente liberalizador. En este contexto, la importancia de las infraestructuras, con los rasgos futuristas anteriormente mencionados, se encuentra justamente reconocida en el libro blanco del Presidente Delors, aspecto en el que el documento es probablemente más certero y lúcido. Hasta la fecha, los desarrollos comunitarios, con esta orientación específica, han sido más bien modestos. Pero las cosas, al menos conceptualmente, han cambiado considerablemente con las iniciativas del mercado interior, las redes transeuropeas, el libro blanco, etc.

Factores de competitividad y ayudas estructurales comunitarias

Pero desde mucho antes de las iniciativas recién mencionadas, la UE ha venido practicando una serie de actuaciones de apreciable trascendencia para nuestro país. Estas son las actuaciones de los fondos estructurales y las ayudas que, fundamentalmente, las regiones menos desarrolladas de nuestro país han recibido desde su incorporación a la entonces CE hace ya casi diez años. Estas ayudas han redoblado su importancia cada cierto tiempo, a medida que se establecían los sucesivos Marcos de Apoyo Comunitarios. El cuadro 1 permite hacerse una idea de los montantes recibidos por nuestro país. Ha de advertirse que la manera correcta de leer los datos del cuadro no es su comparación con los montantes aportados al presupuesto comunitario, saldos por sí mismos favorables a nuestro país, ya que, en buena medida, los montantes aportados constituyen el ticket de entrada al club comunitario y,

a su vez, una pequeña parte de los perjuicios que se derivarían de la no pertenencia de España a la UE.

Cuadro 1
APORTACIONES Y RECURSOS ESPAÑA - UE
(miles de millones de pts. corrientes)

	Aportaciones a la UE	FEOGA- orientación	Recursos procedentes de la UE				Total	Saldo a favor de España
			FSE	Fondo de cohesión	FEDER	FEOGA- Garantía y otros		
1986	110,8	—	23,9	—	40,5	38,1	102,5	—8,3
1987	137,3	2,3	37,6	—	46,2	87,5	173,6	36,3
1988	223,0	5,9	38,7	—	69,6	268,2	382,4	159,4
1989	287,3	26,3	64,3	—	115,6	262,0	468,2	180,9
1990	374,7	15,5	53,1	—	138,2	287,5	494,3	119,6
1991	545,8	72,9	134,3	—	283,2	444,4	934,8	389,0
1992	647,8	77,6	107,0	—	313,4	477,3	975,3	327,5
1993	740,6	104,6	105,5	32,4	280,0	606,9	1.129,4	388,8
1994	803,4	46,9	77,3	60,6	259,6	705,9	1.150,3	346,9
TOTAL	3.870,7	352,0	641,7	93,0	1.546,3	3.177,8	5.810,8	1.940,1

Fuente: Boletín Estadístico del Banco de España.

Las ayudas estructurales proceden del FSE, el Fondo de Cohesión, el FEDER y el FEOGA-Orientación y están destinadas a la mejora de las infraestructuras de todo tipo y a las actividades productivas. Sus efectos han consistido no solamente en el estímulo de la actividad productiva, el empleo, etc. en las regiones menos desarrolladas, durante la fase de realización de las actuaciones, sino también en una mejora y renovación duraderas de los factores de competitividad asociados a las infraestructuras. También se han incrementado, para aquellos territorios, las posibilidades de entrar en relación activa con las regiones más desarrolladas. Este potencial ha de ser efectivamente cosechado por las empresas y los operadores privados.

Por otra parte, como todas las ayudas, a pesar de que las que aquí tratamos sean estructurales, estas actuaciones pueden tener efectos no deseados si, por ejemplo, favorecen a empresas o sectores llamados, de todas las maneras, a desaparecer en el curso de la globalización o favorecen a sectores monopolistas, cuyas prácticas de fijación de precios y salarios son contrarias a las de las empresas y sectores expuestos a la disciplina competitiva exterior o interior.

Balance de una década

De manera precipitada, puede establecerse un balance sintético de la pertenencia de nuestro país a la UE en la clave de la competitividad y las infraes-

estructuras. Desde su incorporación a la UE, nuestro país se ha beneficiado de una importante aportación de fondos comunitarios de finalidad estructural dirigidos fundamentalmente a la renovación de las infraestructuras de todo tipo y especialmente a las de apoyo a las actividades productivas. Por otra parte, todos los miembros de la Unión han asumido, desde 1992, el reto del establecimiento del mercado interior y el compromiso de liberalización interior y exterior que ello conlleva. Ambos elementos, en el caso de nuestro país, están relacionados y evocan constantemente la cuestión de la competitividad, clave de nuestro éxito en la UE.

Desgraciadamente, a mi juicio, la compleja dimensión de un término, sin embargo tan frecuentemente utilizado, como es el de competitividad apenas es claramente percibida y practicada por un puñado de empresarios y responsables políticos españoles cuyo número es insuficiente para vencer el fiel de la balanza en la dirección adecuada. En la asignatura de la percepción y el compromiso de la competitividad el balance no es positivo y las ayudas estructurales no están diseñadas para este fin.