

ANALISIS DE LOS POSIBLES IMPACTOS POSITIVOS QUE PODRIA GENERAR LA
INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL
SURAMERICANA SOBRE LAS EXPORTACIONES DESTINADAS HACIA SURAMERICA
DE LA EMPRESA HACEB, UBICADA EN EL MUNICIPIO DE COPACABANA

Alejandro Valderrama Pulgarin 1019730

Merylin Marín Zapata 1019385

David Ramírez Uribe 1010455



Universidad de San Buenaventura

Seccional Medellín

Facultad de Ciencias Empresariales

Programa de Negocios internacionales

Medellín

2013

ANALISIS DE LOS POSIBLES IMPACTOS POSITIVOS QUE PODRIA GENERAR LA
INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL
SURAMERICANA SOBRE LAS EXPORTACIONES DESTINADAS HACIA SURAMERICA
DE LA EMPRESA HACEB, UBICADA EN EL MUNICIPIO DE COPACABANA

Alejandro Valderrama Pulgarin 1019730

Merylin Marín Zapata 1019385

David Ramírez Uribe 1010455



Mónica Marcela Moreno Pulido

Asesor(a)

Trabajo presentado como prerrequisito para optar el título de Negocios Internacionales

Universidad de San Buenaventura

Seccional Medellín

Facultad de Ciencias Empresariales

Programa de Negocios internacionales

Medellín

2013

Tabla de contenido

Introducción	5
1. Presentación de la empresa	7
1.1 Reseña histórica	7
1.2 Elementos corporativos.....	8
1.2.1 Misión	8
1.2.2 Visión.....	9
1.3 Portafolio de productos	9
1.4 Área de oportunidad.....	10
1.5 Formulación del problema	12
2. Objetivos	12
2.1 Objetivo general.....	12
2.2 Objetivos específicos	12
3. Justificación.....	13
4. Marco teórico	15
4.1 Marco de referencias.....	15
4.2 Marco de antecedentes.....	18
5. Diseño metodológico	52
5.1 Enfoque.....	52
5.2 Método	52

5.3 Tipo de investigación	52
5.4 Fuentes de información.....	53
5.4.1 Primarias	53
5.4.2 Secundarias	53
5.4.3 Terciarias.....	53
6. Resultados.....	54
6.1 Análisis de resultados	54
7. Conclusiones	58
8. Bibliografía	60

INTRODUCCIÓN

Con el pasar del tiempo, los países han venido dando grandes evoluciones en sus economías, por medio de la implementación de diversas estrategias que les facilita la interacción con otras economías diferentes a la suya, abriendo puertas a un expansionismo cada vez más global; de allí cabe resaltar la importancia que tienen los factores a implementar para el intercambio comercial que se deriva de dicho expansionismo; el factor de intercambio más evidente y quizás al que se le presta mayor importancia por parte de los gobernantes y comerciantes de cada país, es la infraestructura; puesto que de acuerdo a su estado de efectividad, y las conexiones que permita tener entre los países, lograr contribuir al desarrollo de las empresas que se logren beneficiar de estos aspectos.

Debido a lo anterior, se vienen dando convenios entre los estados para aumentar dicha eficacia en el traslado de mercancías y realizando acuerdos comerciales que minimicen las trabas que normalmente se dan en los cruces de fronteras internacionales; a su vez los países vienen realizando proyectos de infraestructura en conjunto, como es el caso del proyecto IIRSA; el cual es un modelo que pretende amenizar el comercio entre los países suramericanos y aportar al desarrollo económico de los mismos.

De llevarse a cabo este proyecto de integración en la infraestructura entre los países de esta región; se verán a su vez beneficiadas las empresas que se encuentren ubicadas en estos sectores, como es el caso de los empresarios antioqueños del sector de las manufacturas.

Es así que se tomara como referente a Industrias Haceb, para dar una mirada más a fondo sobre los posibles beneficios que puede traer el proyecto IIRSA a su beneficio. Pues la finalidad

del proyecto IIRSA es incrementar la eficiencia de las empresas en sus procesos logísticos y de intercambio comercial, permitiéndoles implementar un justo a tiempo dentro de la compañía y lograr una reducción de costos; por su mejora en el tiempo de entrega.

Para lograr los resultados esperados en el trabajo, se acudirá a la oportuna recolección de información, que ayudara a determinar el funcionamiento del proyecto IIRSA y la manera en como operar, a su vez se recolectara la información necesaria para visualizar el nivel productivo que actualmente está teniendo Industrias Haceb y analizar de qué manera le traerá beneficios el proyecto de integración regional en el momento de sus intercambios comerciales con los países que hacen parte de esta misma integración.

Finalmente en el trabajo, se buscan como resultados el mayor conocimiento que puede brindar el proyecto IIRSA por ser un proyecto que abarca todo el ámbito de logística internacional; al igual que se espera determinar el verdadero beneficio que podría obtener industrias Haceb en sus volúmenes de exportaciones, ventas y posicionamiento en Latinoamérica.

1. Presentación de la empresa

1.1 Reseña histórica

Industrias Haceb S.A. es una empresa 100% colombiana que manufactura y comercializa productos de calefacción y refrigeración doméstica y comercial.

Fue fundada por José María Acevedo en 1940, empezó como un pequeño taller de reparaciones eléctricas. En ese entonces en curso la segunda guerra mundial el abastecimiento de acero y demás metales era muy limitado debido al uso en la industria militar, lo que anulaba las importaciones de productos de acero, este limitante se convirtió en una oportunidad para la producción de elementos a base de este metal como hornillas, estufas, cocinetas, entre otros. Más de 70 años después de estos hechos Haceb se convertiría en empresa líder en el sector de electrodomésticos en línea blanca en Colombia.

Empezó en 1942 con fabricación de cocinetas, pasando a estufas eléctricas y calentadores. En 1966 da un paso gigante y amplía su producción a una línea de neveras porcelanizadas que debido a su éxito, se comenzó la construcción en 1984 de la planta de refrigeración.

Al paso de los años la marca Haceb empezó a fortalecerse en Colombia fundando así en 1993 sucursales en Cali, Bogotá, y Pereira.

En el 2002, Haceb se consolida en su principal planta de operaciones, en la moderna planta de calefacción norte, ubicada en el municipio de Copacabana - Antioquia dotada de equipos y sistemas de última tecnología lo que le permitió seguir expandiéndose en el mercado colombiano, posteriormente adquiere la marca ICASA y logra la consolidación total de producción nacional de neveras y refrigeración.

En el 2006 Haceb emprende su presencia internacional fundando las sedes de Ecuador, México y Venezuela y pronto en el 2008 empieza la construcción de la nueva planta de refrigeración que se convertiría en la más moderna de Latinoamérica en este año también funda su sede de Perú.

Actualmente Haceb es líder del sector de electrodomésticos en Colombia en las grandes superficies, con una participación de mercado del 23%, por encima de grandes compañías multinacionales como Whirlpool, LG, Mabe, Electrolux y Samsung.

A la fecha de hoy Industrias Haceb sigue siendo una empresa 100% colombiana, líder en Colombia en el sector de electrodomésticos que pasó de ser un pequeño taller de reparaciones a contar con alrededor de 3000 empleados y producir más de 2 millones de productos, con presencia en Colombia y 13 países en América, donde comercializa sus marcas propias Haceb e ICASA.

1.2 Elementos corporativos

1.2.1 Misión

Ofrecemos electrodomésticos con tecnología actualizada y diseño atractivo para el hogar y otros ambientes; cumplimos con las expectativas del mercado, con el compromiso de brindar el mejor servicio integral, estilo y calidad de vida. Llegamos a la región andina y otros países americanos de alto potencial.

Establecemos relaciones de mutuo beneficio, sostenibles, fundamentadas en nuestros valores corporativos. Logramos con nuestros proveedores y clientes generación recíproca de valor; con los empleados, oportunidades de desarrollo y progreso; con los accionistas aumento del valor de la compañía y con la comunidad de influencia, respaldo en sus planes de desarrollo y protección del medio ambiente.

1.2.2 Visión

Seremos la mejor opción para los hogares en Colombia, con creciente participación en los mercados internacionales, con electrodomésticos de tecnología actualizada y diseño atractivo.

Valores, políticas y/o principios

Industrias Haceb está fundamentado en:

- Liderazgo en servicio integral a nuestros clientes y usuarios de la región.
- El gran valor de nuestras marcas en la región.
- Flexibilidad y capacidad de respuesta.
- Procesos innovadores que agreguen valor.
- Personal competente y de alto desempeño.
- Alianzas de mutuo beneficio.
- Ser una empresa socialmente responsable.

1.3 Portafolio de productos

Industrias Haceb produce electrodomésticos clasificados en el mundo comercial como línea blanca enfocados especialmente en el ámbito doméstico y divide su producción así:

- **Línea de refrigeración:** producción de neveras convencionales, no frost, comerciales, y hieleras
- **Línea de lavado:** producción de lavadoras, lavadoras - secadoras y lavavajillas
- **Line de cocción:** producción de estufas, hornos domésticos, cubiertas, mesones, hornos microondas
- **Línea de aires:** aire acondicionado

- **Línea de calentadores:** calentadores eléctricos y a gas de paso y acumulación.
- **Electrodomésticos menores:** cafeteras, freidoras, capuchineras, licuadoras entre otros.

1.4 Área de oportunidad

Hoy en día gracias a la tendencia de los países hacia la globalización, los proyectos y estrategias para continuar con la apertura de mercados es cada vez más frecuente en las agendas y planes de los gobierno de los países suramericanos, muestra de ello es el ambiente comercial que vive la UNASUR desde principios del siglo XXI (Bouzas, 1993) y agregado a esto la consolidación de relaciones de cooperación internacional, instituciones democráticas y grandes acuerdos de intercambio comercial con el resto del mundo, que generan el reconocimiento de Sudamérica en el ámbito internacional.

UNASUR, una organización internacional creada en 2008 como impulso a la integración regional en materia de energía, educación, salud, ambiente, infraestructura, seguridad y democracia. Sus esfuerzos están encaminados a profundizar la unión entre las naciones suramericanas, bajo el reconocimiento de sus objetivos regionales, fortalezas sociales y recursos energéticos.

A partir de aquí surge la necesidad de generar valor a los productos con el fin de que estos sean competitivos en los mercados mundiales, es por esto que los países se ven en la obligación de trabajar juntos en la búsqueda de mejores alternativas de desarrollo, que les brinden los beneficios necesarios como conjunto a la totalidad de países.

Nace allí la iniciativa para la integración de la infraestructura regional suramericana en sus siglas IIRSA, un megaproyecto ambicioso de UNASUR que busca la integridad de las vías de comunicación tanto en infraestructura de transporte, comunicaciones y energía. Una iniciativa

que será desarrollado en conjunto por los gobiernos sudamericanos, bajo la premisa de actuar como conjunto; y con la cual surgen diversos proyectos con miras al alcance de este objetivo, tomando especial importancia aquellos que buscan unificar infraestructuras físicas, generando así los denominados “Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs).

Estos proyectos integrativos, se convierten en la justificación de los grandes acuerdos de comercio internacional, en aras de volver más dinámicas las operaciones de importación y exportación de los países. Para Colombia el IIRSA, se muestra como una alternativa sostenible para el futuro de algunas industrias nacionales, grandes y pequeñas, las cuales se podrían beneficiar enormemente si integran a sus planes de acción, estrategias enfocadas al aprovechamiento de los diferentes proyectos de integración.

Actualmente la empresa Haceb, posee relaciones comerciales con varios países suramericanos (añadir países), por lo que iniciativas de integración como la IIRSA, en busca de mejorar las condiciones de comunicación entre las naciones del cono sur, se muestran como posibles alternativas de desarrollo para sus operaciones comerciales. Por lo anterior la importancia del estudio y conocimiento de los planes de acción y composición de este megaproyecto, con el fin de establecer los posibles beneficios que podría generar y las acciones pertinentes que debería tomar Haceb y las demás empresas colombianas, con miras al aprovechamiento de esta iniciativa integracionista.

Formulación del problema

¿Cuáles son los posibles impactos positivos que podría generar la IIRSA sobre las exportaciones destinadas hacia Suramérica de la empresa antioqueña Haceb?

- ¿Cuáles son los factores claves que tiene la IIRSA como generador de desarrollo?
- ¿Cuáles son los principales problemas o factores que deterioran la operación de

exportación hacia Suramérica de la empresa antioqueña Haceb?

- ¿Qué medidas debe adoptar la empresa antioqueña Haceb, para lograr obtener reales beneficios de la IIRSA?

2. Objetivos

2.1 Objetivo general

Identificar los posibles impactos positivos que podría generar la IIRSA sobre las exportaciones destinadas hacia Suramérica de la empresa antioqueña Haceb

2.2 Objetivos específicos

- Determinar los factores claves contenidos en la IIRSA, que la muestran como una iniciativa de desarrollo.
- Identificar los principales aspectos que deterioran las operaciones de exportación hacia Suramérica de la empresa antioqueña Haceb
- Describir las medidas que debe adoptar la empresa antioqueña Haceb, para lograr obtener reales beneficios de IIRSA.

3. Justificaciones

La nueva era global exige a las empresas ser cada vez más competitivas, para no quedar rezagadas frente a su competencia en el exigente mercado actual, que se soporta con consumidores cada vez más informados y exigentes, información volátil y de fácil acceso, y políticas de libre comercio que buscan dinamizar las economías en desarrollo.

Actualmente con el fenómeno de la globalización, se ha buscado reducir las barreras comerciales entre los países por medio de acuerdos y tratados internacionales que buscan incentivar el intercambio entre dos o más naciones. Por esto es indispensable que los países cuenten con una infraestructura desarrollada para obtener una comercialización internacional apropiada; ya que esta permite la reducción de costos dentro del proceso logístico de las empresas, contribuyendo a que se pueda alcanzar un mayor nivel de competitividad en los mercados internacionales.

Es por esto que por medio de esta investigación se busca identificar los posibles beneficios que podría generar un megaproyecto en materia de infraestructura como lo es la iniciativa para la integración de la infraestructura regional suramericana, sobre las exportaciones hacia Suramérica de la empresa antioqueña Haceb.

De esta forma se podrá analizar si los posibles beneficios que puede adquirir Haceb, ayudaran a que la empresa pueda tener un incremento en sus volúmenes de exportación hacia países suramericanos, basándose en la disminución de sus costos logísticos de distribución y en la reducción de sus tiempo de tránsito internacional; generando así nuevos niveles de competitividad, para lograr competir en las nuevas posibilidades de mercado que generan los tratados comerciales firmados por el país.

Es evidente que la IIRSA promete un desarrollo económico y social para Sudamérica, Colombia como una de las economías emergentes de la región podría beneficiarse enormemente de adoptar las medidas necesarias, es por esto que esta investigación se enfocará principalmente en el eje andino y el eje amazonas que son las propuestas que tocan e intervienen en el territorio colombiano.

Esta investigación está influida en gran parte por la distribución logística internacional, que se puede definir como la organización de las actividades de aprovisionamiento de materias primas, productos semielaborados y componentes desde las fuentes de suministro de materias primas a los centros de producción y de estos, ya transformadas por el proceso productivo, a las plataformas o almacenes de distribución de forma que lleguen al mercado en perfectas condiciones y con un coste mínimo; pero a nivel internacional (Molins, 2011).

Lo cual es de gran importancia para el estudio de los Negocios Internacionales, puesto que brinda mayores conocimientos sobre los obstáculos que se pueden tener a la hora de realizar una exportación o importación, y permite analizar las diferentes alternativas que se pueden utilizar para mitigar o superar dichos obstáculos. También está enfocada al comercio internacional, ya que brinda la posibilidad de tener una mirada más amplia sobre la integración de los países, y todas las estrategias y programas que estos realizan para facilitar el comercio.

De cierta forma el análisis y los resultados arrojados por esta investigación, serán útiles en la comunidad académica ya que servirán de base para estudios posteriores sobre la IIRSA cuando esta se encuentre en operación.

Las empresas Antioqueñas de exportación e importación pueden empezar a establecer planes de desarrollo a partir de IIRSA, para buscar así aprovechar al máximo los posibles

beneficios que esta les pueda brindar, aportando así al crecimiento y desarrollo económico del país.

4. Marco teórico

4.1 Marco de referencia

Con el pasar de los años el mundo va sufriendo transformaciones acorde a las necesidades que el entorno exige, estas surgen debido a los cambios sociales que se producen por la globalización, el intercambio comercial y cultural entre los países. Estas nuevas necesidades, van acorde a la época y trascienden de manera veloz e impredecible.

En la búsqueda de las naciones por subsanar la gran variedad de necesidades que se les presentan, se ven en la obligación de participar en el mercado mundial, puesto que es a través del intercambio comercial que estas necesidades se pueden subsanar, ya sea con bienes que no se consigan en la oferta local o que simplemente su costo sea más bajo que el de la producción nacional.

Por esto los países comienzan a enfocarse en aquellas actividades en las que son más productivos y generan mejores resultados; ya sea por causas geográficas que les permitan acceder a bienes únicos o abundantes, o por el bajo costo de fabricación de los mismos, esto con el fin de acceder a mejores beneficios a la hora de realizar intercambios comerciales con otros países.

En el momento en que el comercio internacional se posiciona como una actividad indispensable para las economías de los países, comienzan a surgir teorías que pretenden sustentar el comportamiento económico, aparecen términos como competitividad, reducción de costos, calidad; que van brindando complejidad a la operación de intercambio comercial.

Ventaja absoluta

Esta teoría está sustentada por el economista Adam Smith quien basó sus investigaciones en las causas del comercio internacional y los beneficios que puede generar un libre comercio en donde cada país pudiera especializarse en la producción de aquellos bienes en los cuales tuviera una ventaja absoluta frente a otros países e importar aquellos otros bienes en los que tuviera una desventaja absoluta (González Blanco, 2011).

Ventaja comparativa

Cuando empiezan a intervenir los factores productivos en la economía de un país, estos tienden a especializarse en aquellos bienes cuya producción presenta un menor costo en su fabricación. A medida que pasa el tiempo la experiencia adquirida establece y consolida una ventaja frente a otros participantes del comercio internacional.

Esto se fundamenta en una de las teorías del comercio exterior denominada “Ventaja comparativa”, definida según el economista inglés David Ricardo, como la capacidad para producir un bien o servicio con un menor costo de oportunidad que otros productores (Hall & Lieberman, 2005).

Modelo de Heckscher-Ohlin

Otra teoría que fundamenta el intercambio comercial entre países, esta basa sus planteamientos en supuestos sencillos referentes a las características de los países involucrados, los más determinantes son la existencia de más de un factor de producción, que pueden presentar variación en su intensidad; y la igualdad de tecnología entre ambos países.

Como lo denomina (Torres Gaytan, 2005) en su libro Teoría del comercio internacional, a consecuencia del intercambio internacional y bajo ciertas condiciones de libre competencia, existe una tendencia a la disminución de las diferencias de costos y precios absolutos, pero sin

llegar a eliminarlas”, lo que se traduce en la especialización de los países en aquellos bienes que requieren altas cantidades de factores en los cuales son más abundantes

Se puede ver en este pequeño recorrido por las teorías de comercio internacional, que estas evolucionan según la necesidad de la economía mundial y naturalmente obedecen a un ciclo de maduración y búsqueda en la optimización de los intercambios comerciales globales. Más allá de estas teorías y siguiendo con el ritmo evolutivo del comercio internacional, se empiezan a idear medios que permitan y faciliten aún más el intercambio de bienes, se empieza a hablar de globalización, comunidades económicas y tratados de libre comercio.

A partir de las anteriores teorías del comercio, y tomando como referencias las necesidades de las naciones por buscar competitividad a través de la integración; comienzan a aparecer diversas estrategias que evolucionaron con el tiempo adaptándose a las exigencias actuales de los países.

Regionalismo abierto, en esta se crean mercados regionales donde se contaban con preferencias para los denominados socios integrantes, o como lo define (Guerrero Valencia, 2012) un proceso multidimensional directamente relacionado con las preferencias e incentivos domésticos de cada país, pero que también ha respondido al contexto del sistema internacional.

Integración negativa, que traduce en la eliminación total, parcial o progresiva de los diferentes obstáculos en movimiento de productos servicios y factores productivos (aranceles, vistos buenos, entre otros).

Integración positiva, que parte de la creación de una organismo o institución modificación de instrumentos e instituciones denominados supranacionales, con el fin de promover políticas comunes y cooperación mutua en ámbitos no necesariamente comerciales.

Regionalismo post-liberal, a diferencia de las anteriores etapas del pensamiento integracionista latinoamericano, se define en términos políticos al colocar como prioridad la búsqueda de nuevas estrategias de desarrollo atendiendo a los problemas de la región, pero ya no sólo en el ámbito económico, sino también y con mayor prioridad en los ámbitos político y social.

En este sentido, existe la percepción de que la integración debe orientarse a la resolución de problemáticas que son comunes a los países de la región como el narcotráfico, la pobreza, la justicia social, la infraestructura y energía, defensa y seguridad, trascendiendo así lo económico como leit motiv de la integración (Bywaters & Rodríguez, 2009).

4.2 Marco de antecedentes

A finales de la segunda Guerra mundial, se buscó la manera de expandir los mercados para intentar disminuir los daños causados por la guerra, favoreciendo así la reconstrucción de los países involucrados en el conflicto bélico. La idea era enfocarse en la reconstrucción de Europa y para esto se necesitaba una gran circulación especialmente de hierro y carbón esenciales para la operación de industrias e infraestructuras que aliviaran los grandes daños de infraestructura que arruinaron la economía del viejo continente; pronto se firmaría el tratado conocido como: Tratado constitutivo de la comunidad Europea del carbón y del acero, CECA.

Firmado en París, el 9 de mayo de 1951 por Alemania, Francia, Italia, Países Bajos, Bélgica y Luxemburgo. Iniciativa del entonces ministro de asuntos exteriores de Francia Robert Schuman que buscaba poner fin a las rivalidades entre Francia y Alemania, y desarrollar un interés económico común en la región, unificando la producción Franco alemana de estos bienes y su libre circulación en el continente. Esta estaría bajo el mando de una autoridad común abierta

a la participación de otros países europeos, dando así origen a la Unión Europea (Union Europea, 1950).

Actualmente la unión Económica Europea es la tercera potencia mundial, comenzando por la eliminación de barreras a la comercialización del carbón y el acero, pasando a ser una zona de libre comercio y finalmente consolidándose como un bloque económico exitoso, esto es evidencia que el intercambio de bienes entre los países por medio de acuerdos, tratados o alianzas, es un apoyo para el crecimiento de la economía interna de una Nación.

Siguiendo los pasos del coloso Europeo, y al ver los grandes resultados que ha obtenido la comunidad europea por apostarle a la integración y al beneficio común, los países latinoamericanos después de la década del 90; en la cual la premisa que más resonaba era la apertura económica para el desarrollo de los países. Comienzan los jefes de estados latinoamericanos a acudir a las Primeras Cumbres de mandatarios, dando lugar a los primeros acercamientos diplomáticos, encabezados por presidentes y ministros de relaciones exteriores, registrando así los primeros antecedentes de los actuales bloques económicos sudamericanos.

La República Argentina, la República de Bolivia, la República Federativa del Brasil, la República de Colombia, la República de Chile, la República del Ecuador, la República Cooperativa de Guyana, la República del Paraguay, la República del Perú, la República de Surinam, la República Oriental del Uruguay y la República Bolivariana de Venezuela son sus doce estados miembros. Panamá y México permanecen como observadores. Por la diversidad de países miembros, las lenguas oficiales son el español, el inglés, portugués y neerlandés (Unión de Naciones Suramericanas, 2008).



Imagen Unasur: <http://www.unasursg.org/inicio/organizacion/estados-miembros>

El objetivo de esta organización, es trabajar por integración regional en materias de infraestructura, energía, salud, educación, medio ambiente y el fortalecimiento de la seguridad latinoamericana. Desde su creación en el 2008 se han ejecutado varios proyectos en busca del objetivo de la organización tales como las carreteras que comunican a Brasil con el Pacífico y a Perú con el Atlántico, el gasoducto binacional entre Colombia y Venezuela entre otros.

La necesidad de ser más competitivos frente al mundo y generar valor agregado a sus productos, centra los esfuerzos de las naciones por reducir al máximo los sobre costos logísticos y reducir los tiempos de tránsito que estos conllevan, logrando así expandir el comercio e integrar las economías latinoamericanas.

El IIRSA surge oficialmente en la Primera cumbre de Mandatarios de América del Sur, en la ciudad de Brasilia, ideada por UNASUR para la unificación regional de infraestructura, sistemas de distribución energética y comunicaciones entre los países del sur del continente.

INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA

En el año 2000, durante la primera Cumbre Sudamericana, las 12 repúblicas que integran la actual Unión de Naciones Suramericanas, crearon la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), con el objetivo central de avanzar en la modernización de la infraestructura regional y en la adopción de acciones específicas para promover su integración y desarrollo económico y social.

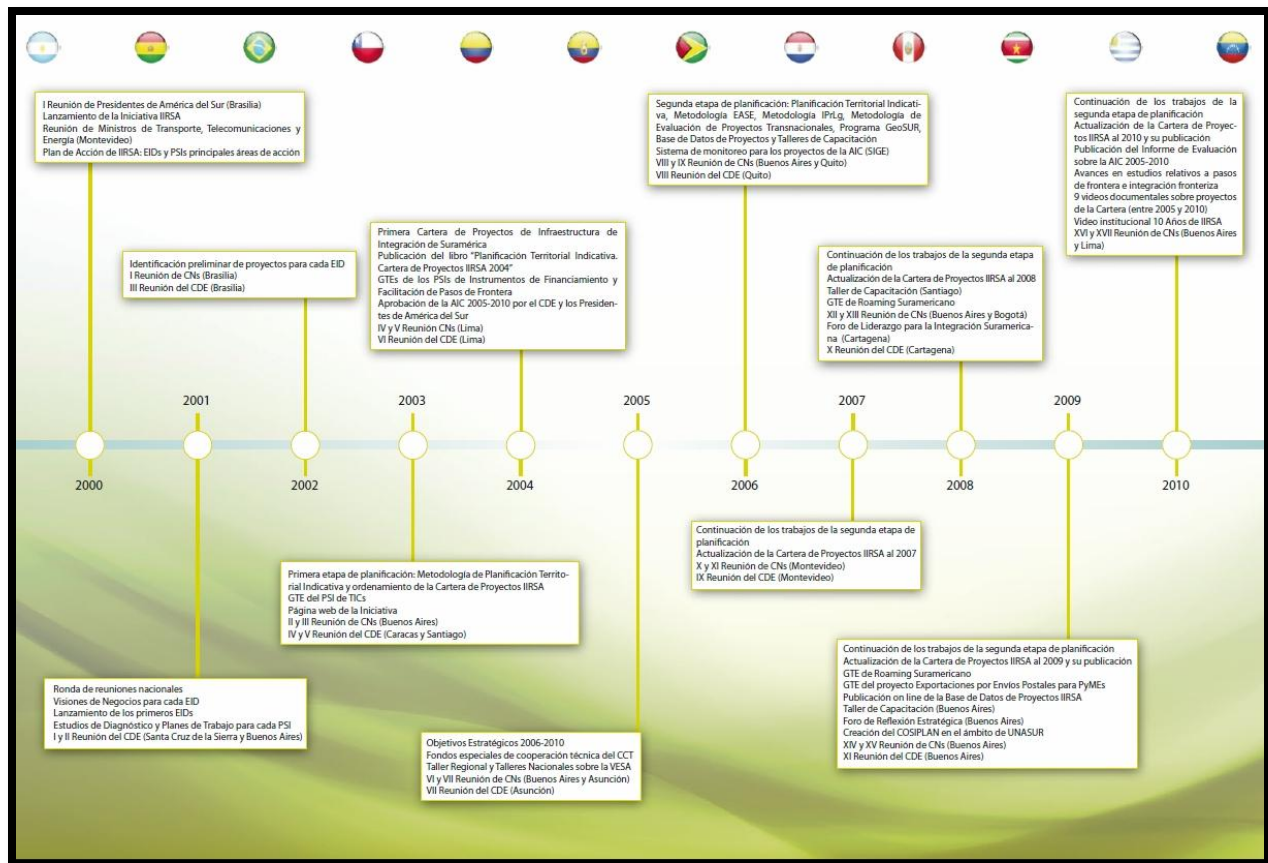


Imagen de los Principales aspectos de la evolución de la Iniciativa IIRSA 2000-2010:

<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menuItem=28>

Esta iniciativa cuenta con apoyo técnico y financiero del Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento, y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata. Los proyectos de Infraestructura comprenden la construcción y mejoramiento de carreteras, ferrovías, oleoductos, gasoductos, tendidos eléctricos, hidrovías, puertos, aeropuertos, represas, centrales hidroeléctricas, entre otros.

La IIRSA es el Foro Técnico para temas relacionados con la planificación de la integración física regional suramericana del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR). El COSIPLAN es la instancia dentro de UNASUR que tiene la responsabilidad de implementar la integración de la infraestructura regional.

La Iniciativa IIRSA cumple con las siguientes funciones;

1. Elaborar la planificación para la integración física regional de América del Sur.
2. Actualizar, evaluar y monitorear la ejecución de la Cartera de Proyectos de Infraestructura para la integración física regional.
3. Desarrollar y aplicar metodologías para enriquecer la Cartera de Proyectos, atendiendo criterios de desarrollo social y económico sustentables, preservando el ambiente y el equilibrio de los ecosistemas.
4. Actualizar, reformular y dar seguimiento a la Agenda de Implementación Consensuada.
5. Mantener permanente intercambio de información y colaboración con el Comité Coordinador.

6. Presentar al Comité Coordinador sus aportes para el Plan de Acción y el Plan de Trabajo Anual.
7. Presentar al Consejo correspondiente el informe de actividades realizadas.
8. Las demás funciones necesarias para el cumplimiento de sus objetivos y las que adicionalmente le asigne el Consejo.

La IIRSA se establece como el objetivo primordial de cooperación en la región, la cual se diferenciaba enormemente de los anteriores proyectos, porque no se centra únicamente en algún sector en específico, sino que busca ser multinacional, multisectorial y multidisciplinaria.

IIRSA se puede entender como un mecanismo institucional de coordinación de acciones intergubernamentales de los doce países Sudamericanos, con el objetivo de construir una agenda común para impulsar proyectos de integración de infraestructura de transportes, energía y comunicaciones.

El IIRSA centra sus esfuerzos en tres aspectos importantes de toda economía, Transporte (aéreo, vial, ferroviario y acuático), Energía (electricidad e hidrocarburos) y las Telecomunicaciones en general.

Hace mayor hincapié en transporte y energía, puesto son estos los que presentan estados más críticos en la actualidad. Las telecomunicaciones como lo plantean (Calderón & Servén, 2004), tenían un mayor desarrollo en América Latina en los años 80s, los niveles de infraestructura en telecomunicaciones superaba el esperado basados en los ingresos per cápita de cada país. Es por lo anterior que se destinan mayor cantidad de recursos para proyectos de transporte (57%) y energía (41%) en la IIRSA.

CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO (COSIPLAN)

Es la instancia de discusión política y estratégica, la cual se enfoca en la consulta, evaluación, cooperación, planificación y coordinación de esfuerzos, para la articulación de programas y proyectos que se implementaran en la integración de la infraestructura regional de los países miembros de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR).

Fue creado en la Tercera Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR realizada en la ciudad de Quito el 28 de enero de 2009.

El Estatuto y el Reglamento del Consejo fueron aprobados por los Ministros en la Primera Reunión Ordinaria del COSIPLAN (Buenos Aires, diciembre de 2009) y ratificados posteriormente por la Cuarta Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Georgetown, noviembre de 2010).

Estos instrumentos orientan el trabajo del Consejo a través de la definición de sus principios y objetivos y lo dotan de una estructura que le permitirá concretar las acciones encomendadas por los Presidentes, incluyendo a la Iniciativa IIRSA como su Foro Técnico de infraestructura.

En 2011 el COSIPLAN estableció dos instrumentos claves, enmarcados como los encargados de guiar el desarrollo de sus trabajos en los próximos 10 años.

Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE)

Producto de la discusión y consenso del COSIPLAN, y aprobado por los ministros de los estados, en la Segunda Reunión Ordinaria del COSIPLAN (Brasilia, noviembre de 2011) y ratificado por los Presidentes en la Sexta Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Lima, noviembre de 2012).

Reconoce los resultados alcanzados por la Iniciativa IIRSA en materia de integración de la infraestructura regional, especialmente:

- a) El desarrollo y aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa que dio como resultado una cartera consensuada de más de 500 proyectos de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones, organizada en nueve Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs)
 - b) La conformación de la Agenda de Implementación Consensuada (AIC) 2005-2010 que consiste en un conjunto de 31 proyectos prioritarios con fuerte impacto en la integración física del territorio.
 - c) El desarrollo de proyectos en materia de Procesos Sectoriales de Integración (PSIs)
 - d) El desarrollo y aplicación de nuevas herramientas y metodologías de planeamiento.
- Se fundamenta en el Tratado Constitutivo de UNASUR, y en el Estatuto y Reglamento del COSIPLAN. De los cuales se centra principalmente en:

- a) La integración energética para el aprovechamiento integral, sustentable y solidario de los recursos de la región”
- b) El desarrollo de una infraestructura para la interconexión de la región y de nuestros pueblos de acuerdo con los criterios de desarrollo social y económico sustentables”
- c) La integración industrial y productiva, con especial atención a las pequeñas y medianas empresas, cooperativas, redes y otras formas de organización productiva”

Programas Territoriales de Integración (PTIs)

Tienen como objetivo identificar e implementar acciones complementarias a los proyectos de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración en materia regulatoria y de planificación territorial. El propósito es avanzar sobre otros aspectos de la planificación territorial, con el

propósito de optimizar el manejo ambiental del territorio, sumar ingredientes de integración productiva y logística, armonizar temas de naturaleza regulatoria y normativa, y mejorar los impactos locales de la infraestructura.

Uno de los objetivos específicos del COSIPLAN detallado dentro del Plan de Acción Estratégico 2012-2022, consiste en "diseñar estrategias regionales de planeamiento para el desarrollo de infraestructura".

Dentro de las acciones concretas a realizar para dar cumplimiento a este objetivo se encuentran:

- a) Crear Programas Territoriales de Integración, que complementen la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración
- b) Definir una metodología para la creación de Programas Territoriales de Integración.

Herramientas y Metodologías de Planificación

En el transcurso de los primeros años de la Iniciativa IIRSA, se desarrollaron diversas metodologías y herramientas de Planeamiento Territorial con el fin de vincular la infraestructura con otras iniciativas que componen el proceso de desarrollo tales como aspectos productivos y logísticos, programas de uso sostenible y conservación del patrimonio natural, y políticas de facilitación de comercio y de las inversiones, entre otros. La utilización de estas herramientas, al articularse con los grupos de proyectos, podrían arrojar mayores beneficios para el desarrollo armónico de los territorios donde se localicen inversiones.

En este sentido se diseñaron y aplicaron;

Metodologías de Integración Productiva y Logística (IPrLg)

Permite la identificación de oportunidades de desarrollo productivo y la eliminación de cuellos de botella en los flujos logísticos que se desarrollan en las áreas de influencia de los grupos de proyectos de IIRSA.

La metodología revisada y la guía para la estructuración del informe final surgen como producto de la adecuación de esta herramienta en base a las experiencias obtenidas con las aplicaciones realizadas.

Metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE).

Tiene como objetivo contribuir a la planificación sostenible de infraestructuras a través de la aplicación de una herramienta consolidada que permita, tomando como escala de trabajo el área de influencia de los grupos de proyectos de la Cartera y/o los proyectos de la API, identificar con un enfoque preventivo acciones complementarias para potenciar, desde el punto de vista socio-ambiental y cultural, los efectos positivos de los proyectos y minimizar sus impactos negativos.

Esta metodología, tiene como características fundamentales brindar un marco metodológico práctico, rápido y de bajo costo para orientar en la definición de estrategias y de líneas de acción a los organismos y entidades responsables de la toma de decisiones a nivel continental, nacional y regional.

Uno de los objetivos detallado dentro del Plan de Acción Estratégico 2012-2022, consiste en "perfeccionar, difundir y aplicar metodologías y herramientas de Planeamiento Territorial". Es así que se continúa con los trabajos en marcha y se suman nuevos temas como el desarrollo e implementación de un Sistema de Información Georeferenciada y el desarrollo y aplicación de una Metodología para la Gestión de Catástrofes en la Infraestructura, entre otros.

Sistema de Información Geo referenciada - GEOSUR

Consiste en el establecimiento de un mecanismo efectivo, descentralizado y de alcance regional de disseminación y aplicación de datos geoespaciales en América del Sur. Cuenta con la participación de los institutos geográficos y los ministerios de ambiente de la región, el Instituto Panamericano de Geografía e Historia (IPGH), y la Red Interamericana de Información sobre Biodiversidad (IABIN).

Se contempla la implementación de:

- Una red descentralizada de servidores de mapas.
- Un mecanismo (geointegrador) que permitirá la visualización regional de los datos nacionales dispuestos en estos servidores.
- Mapas regionales de infraestructura de integración.
- Mapas regionales derivados de elevación (fuente: datos SRTM de 30 metros de resolución)

Gestión de Riesgos y Catástrofes en la infraestructura

Consiste en diseñar una Metodología para la Gestión de Catástrofes que permita contar con procedimientos claros para prevenir o reducir los efectos de eventos catastróficos (terremoto, maremotos, aluviones) que afecten las infraestructuras suramericanas, y establecer planes de recuperación de la conectividad y de la infraestructura pública.

Las pérdidas asociadas con eventos geológicos y climáticos han crecido sustancialmente a lo largo de las últimas décadas y con ello también las pérdidas económicas, debidas no solamente a la acción de los fenómenos naturales sino a las formas y tipos de obras construidas.

Los sectores primeramente afectados se relacionan con la infraestructura de transporte (aeropuertos, caminos, puertos), energía y comunicaciones, entre otros. Estos sectores forman

parte esencial del quehacer del COSIPLAN y del proceso de integración de los países suramericanos.

Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API)

Fue elaborada por los países miembros de la Unión de Naciones Suramericanas en el marco del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento. Aprobada simultáneamente junto con el plan de acción estratégico 2012-2022.

Esta Agenda consiste en un conjunto de 31 proyectos prioritarios, posee un carácter estratégico y de alto impacto para la integración física y el desarrollo socio-económico regional.

Su objetivo es promover la conectividad de la región a partir de la construcción y operación eficiente de la infraestructura, atendiendo a criterios de desarrollo social y económico sustentable, preservando el ambiente y equilibrio de los ecosistemas.

Los componentes de esta Agenda no son proyectos aislados, sino “proyectos estructurados”. Un proyecto estructurado es aquel que consolida redes de conectividad física con alcance regional, con el propósito de potenciar sinergias existentes y solucionar las deficiencias de la infraestructura implantada. Están compuestos por uno o más proyectos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, denominados “proyectos individuales”.

La API está compuesta por 31 proyectos estructurados y por 88 proyectos individuales, seleccionados con el consenso de los 12 países de América del Sur.

En el marco de IIRSA, por primera vez, América del Sur ha actuado como una unidad singular e integrada, siendo los resultados más significativos de este trabajo la conformación de la “Cartera de Proyectos IIRSA” en los sectores de transporte, energía y comunicaciones, y la creación de la “Agenda de Implementación Consensuada (AIC) 2005-2010”.

La Cartera de Proyectos IIRSA

La Cartera de Proyectos IIRSA se originó en 2004, y atravesó sucesivas actualizaciones a raíz de la profundización del proceso de planificación territorial en el marco de la Iniciativa. A fines de 2004 la Cartera estaba constituida por 335 proyectos de infraestructura.

En 2010, y en vistas a la culminación de la primera etapa del trabajo de la Iniciativa, se realizó el último ejercicio de actualización en el marco de IIRSA a través de reuniones de Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) de todos los Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs). El portafolio resultante estuvo compuesto por 524 proyectos.

La Agenda de Implementación Consensuada (AIC) 2005-2010

Se constituyó como una prioridad de ejecución para el período 2005-2010, con el propósito de acelerar la obtención de resultados concretos en proyectos de alto impacto para la integración física suramericana y concentrar la atención y esfuerzos de los países y de las instituciones multilaterales en la búsqueda de resultados visibles, con un impacto favorable en la atracción de inversiones para la región. Esto significó, además, poner énfasis en la preparación, financiación y ejecución de estos proyectos.

El objetivo de la **AIC** fue concentrar la atención y los esfuerzos de los doce países de Suramérica y de las agencias multilaterales en la búsqueda de resultados visibles en el contexto de IIRSA, aprovechando las sinergias y las oportunidades de coordinación y creación de consenso que genera la Iniciativa.

La focalización en un conjunto acotado de proyectos amplía la posibilidad de su ejecución, ya que facilita el establecimiento de prioridades por parte de los gobiernos, en un contexto en el que, en algunos casos, se experimentan restricciones fiscales, limitada capacidad de

endeudamiento público, así como una participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura que debe fortalecerse.

En este contexto, se puso en marcha un **Sistema de Información para Gestión Estratégica – SIGE**, para permitir generar mecanismos de información y monitoreo en las más altas instancias gubernamentales correspondientes. Esta era una herramienta de apoyo técnico a la gestión y monitoreo estratégico de los 31 proyectos de la (AIC) 2005 – 2010 de IIRSA, que permite monitorear entre otras, etapas críticas, metas físicas, gestión de restricciones, equipos de gestión, estados de situación, soluciones propuestas, inversión estimada y fuentes de financiamiento. El sistema almacena en su memoria todos los datos referidos a fechas de cambios de gestión, documentos técnicos, fotografías de obras, actores de referencia, que se introducen y se modifican en el tiempo, durante la etapa de gestión.

Como punto de partida para la conformación de la API, los países consensuaron aspectos centrales respecto a sus características generales:

- El desarrollo de la infraestructura de integración es una herramienta del desarrollo sostenible económico, social y ambiental.
- La Agenda está conformada por proyectos de alto impacto para la integración física regional, pudiendo ser estos nacionales, binacionales o multinacionales.
- Los 12 países están representados y existe equilibrio en el número de proyectos impulsado por cada país.
- Los proyectos son seleccionados por consenso a partir de los criterios definidos.
- Los proyectos buscan siempre que sea viable y conveniente el incremento relativo de los distintos modos de transporte.

- Los proyectos prioritarios podrán ser complementados por acciones en materia regulatoria y de planificación territorial que constituirán un Programa Territorial de Integración.
- Los proyectos de la AIC que no fueron concluidos podrán ser seleccionados para formar parte de la API, toda vez que cumplan con los criterios de la Agenda.

Los países acordaron cuatro criterios para la selección de los proyectos de la API.

- I. CRITERIO 1: El proyecto debe pertenecer a la Cartera de Proyectos del COSIPLAN, ser prioridad en la acción de gobierno y contar con compromiso de realización (evidenciada por asignación de fondos en planes plurianuales, legislación aprobada, presupuesto, etc.)
- II. CRITERIO 2: El proyecto dispone de estudios de factibilidad, o el país tiene asignados los recursos en el presupuesto para iniciar la ejecución de los mismos.
- III. CRITERIO 3: El proyecto consolida redes de conectividad con alcance regional. Existen sinergias transfronterizas.
- IV. CRITERIO 4: Existe oportunidad o necesidad de desarrollo de un programa de acciones complementarias para la prestación efectiva de servicios y el desarrollo sostenible del territorio, según las características y modalidades de cada proyecto.

ESTRUCTURA INSTITUCIONAL DE IIRSA

La estructura institucional de IIRSA, está basada en la coordinación de instituciones existentes de los países miembros y el apoyo técnico de tres agencias regionales de desarrollo.

Comité de Dirección Ejecutiva (CDE)

Es la instancia directiva de IIRSA, responsable de definir los lineamientos estratégicos y de aprobar los planes de acción de la Iniciativa, tomando en consideración las propuestas consensuadas surgidas de las reuniones de los Coordinadores Nacionales, de los Grupos Técnicos Ejecutivos, y del Comité de Coordinación Técnica así como de los propios países.

El CDE está integrado por representantes de alto nivel designados por los gobiernos de América del Sur, pertenecientes a aquellas entidades que los respectivos gobiernos consideren convenientes. En la mayoría de los casos está constituido por Ministros de Estado en los ámbitos de infraestructura o planificación.

En términos de su funcionamiento, el CDE se reúne anualmente con los objetivos centrales de considerar y evaluar las acciones realizadas en el marco de la Iniciativa y definir el plan de trabajo a ser ejecutado en el siguiente año.

Coordinaciones Nacionales (CNs)

Son el punto focal de cada país para la Iniciativa IIRSA. Tienen la doble función de coordinar el intercambio con las restantes Coordinaciones Nacionales en todas las instancias de IIRSA y la participación de los distintos organismos gubernamentales al interior de cada país.

Esta tarea de coordinación interministerial es relevante dadas las características multinacionales, multisectoriales y multidisciplinarias de la Iniciativa, a fin de que, además de los ministerios sectoriales (transporte, energía y comunicaciones), los ámbitos de Relaciones Exteriores, Planeamiento y Economía sean involucrados.

Las CNs tienen, en el marco de IIRSA, una relación directa con el representante nacional en el Comité de Dirección Ejecutiva (CDE), y adoptan en cada país la organización interna que más convenga a sus características institucionales. No obstante, en todos los casos, y con independencia de la organización adoptada, se define la figura del Coordinador Nacional. Los

Coordinadores Nacionales facilitan, igualmente, la participación de otros sectores de la sociedad (tales como el sector privado, gobiernos subnacionales o sociedad civil) en las actividades desarrolladas en IIRSA.

Las CNs lideran la ejecución del plan de trabajo de la Iniciativa. Para contribuir al desarrollo de sus tareas, realizan reuniones periódicas, generalmente dos veces al año, para analizar los avances en los planes de acción anuales aprobados por el CDE. Asimismo, trabajan de forma coordinada con las agencias regionales de desarrollo aglutinadas en el Comité de Coordinación Técnica en todo lo referente a las actividades de la Iniciativa. En este marco, preparan, en conjunto con el CCT, la agenda y la documentación necesaria para la reunión anual del CDE.

Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs)

Los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) constituyen el nivel de trabajo técnico de la Iniciativa. Analizan temas específicos relacionados con cada Eje de Integración y Desarrollo (EID) y Proceso Sectorial de Integración (PSI).

Los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTEs) constituyen el nivel de trabajo técnico de la Iniciativa. En principio se constituyó un GTE por cada EID y PSI y a medida que fueron evolucionando los trabajos de la Iniciativa, se constituyeron GTEs para otras instancias, por ejemplo, proyectos concretos (Exportación por Envíos Postales para PYMES y Acuerdo de Roaming Suramericano).

Los GTEs están integrados por funcionarios y expertos de los países, pertenecientes a aquellas agencias de gobierno que sean pertinentes de acuerdo a la agenda de trabajo del mismo. La conformación de la delegación de cada país para las reuniones de GTE es responsabilidad de las Coordinaciones Nacionales (CNs), que a su vez encabezan la delegación nacional. Las CNs también se ocupan de la distribución de información acerca de la agenda, resultados alcanzados y

próximos pasos al interior de cada gobierno. El Comité de Coordinación Técnica (CCT) y la Secretaría del CCT facilitan la realización de las reuniones de GTE brindando apoyo técnico, logístico y financiero, a fin de contribuir al cumplimiento de los objetivos de cada reunión.

Los objetivos y actividades de los GTEs surgen de las decisiones tomadas en relación al Plan de Trabajo Anual de IIRSA definido por el COSIPLAN. Actualmente, en el marco de COSIPLAN-IIRSA se está trabajando en los siguientes GTEs:

- GTE de los 9 Ejes de Integración y Desarrollo para actualización de la Cartera de Proyectos
- GTE sobre Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración y Sistema de Monitoreo Permanente
- GTE sobre Infraestructura en la Gestión de Riesgos y Catástrofes
- GTE sobre Integración Aérea
- GTE sobre Integración Comercial por Envíos Postales para MIPyMEs
- GTE sobre Metodología de Evaluación Ambiental y Social Estratégica (EASE)
- GTE sobre Metodología de Integración productiva y Logística (IPrLg)
- GTE sobre Pasos de Frontera
- GTE sobre Programas Territoriales de Integración
- GTE sobre Sistema de Información Geográfica y Cartografía

Comité de Coordinación Técnica (CCT)

Está integrado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

El CCT brinda apoyo técnico y financiero a los países en todos los temas relacionados a IIRSA, actuando como facilitador del proceso, coordinador de las actividades conjuntas y

depositario de la memoria institucional de la Iniciativa. Esta labor se centra en las áreas prioritarias definidas por el Comité de Dirección Ejecutiva y los Grupos Técnicos Ejecutivos.

Secretaría del Comité de Coordinación Técnica

El CCT cuenta con una Secretaría, con sede en el Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (BID-INTAL) en Buenos Aires, Argentina.

La Secretaría del CCT tiene asignadas tareas de coordinación con las Instituciones que componen el CCT y actúa como unidad de enlace y comunicación entre el CCT, las Presidencias Pro Témpore del Comité de Dirección Ejecutiva y las Coordinaciones Nacionales. Asimismo, la Secretaría realiza labores organizativas y logísticas vinculadas al desarrollo del programa anual de trabajo de la Iniciativa.

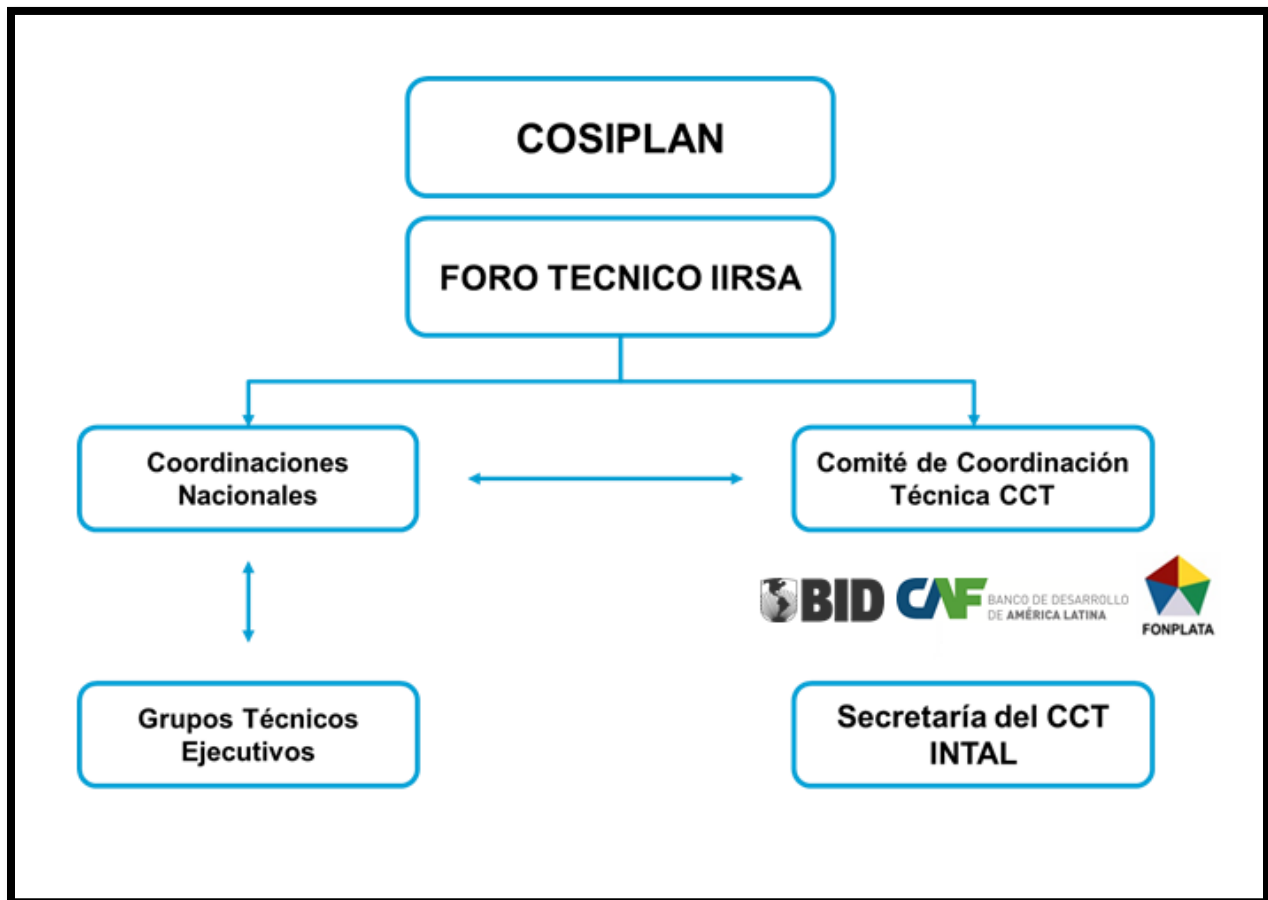


Imagen de la Organización de la Iniciativa IIRSA en el COSIPLAN:

<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menutemId=43>

Principios de IIRSA

El IIRSA bajo la concepción de mejorar la infraestructura, establece unos principios orientados a validar los objetivos, alcances y mecanismos de implementación de la iniciativa, para que estos sean actualizados y fortalecidos sucesivamente con el paso del tiempo. Los principios orientadores de IIRSA son;

1. Regionalismo Abierto

América del Sur es concebida como un espacio geo-económico plenamente integrado, para lo cual es preciso reducir al mínimo las barreras internas al comercio y los cuellos de botella en la infraestructura y en los sistemas de regulación y operación que sustentan las actividades productivas de escala regional. Al mismo tiempo que la apertura comercial facilita la identificación de sectores productivos de alta competitividad global, la visión de América del Sur como una sola economía permite retener y distribuir una mayor parte de los beneficios del comercio en la región y proteger a la economía regional de las fluctuaciones en los mercados globales.

2. Ejes de Integración y Desarrollo

Los Ejes de Integración y Desarrollo representan una referencia territorial para el desarrollo sostenible amplio de la región. Este ordenamiento y desarrollo armónico del espacio suramericano facilitará el acceso a zonas de alto potencial productivo que se encuentran actualmente aisladas o subutilizadas debido a la deficiente provisión de servicios básicos de transporte, energía o telecomunicaciones.

3. Sostenibilidad Económica, Social, Ambiental y Político-Institucional

El proceso de integración económica del espacio suramericano debe tener por objetivo un desarrollo de calidad superior que sólo podrá ser alcanzado mediante el respeto a los cuatro elementos de la sostenibilidad:

- I. Sostenibilidad económica, proporcionada por la eficiencia y la competitividad en los procesos productivos
- II. Sostenibilidad social, proporcionada por el impacto visible del crecimiento económico sobre la calidad de vida de la población en general
- III. Sostenibilidad ambiental, que implica el uso racional de los recursos naturales y la conservación del patrimonio ecológico para generaciones futuras
- IV. Sostenibilidad político-institucional, que consiste en la creación de condiciones para que los diversos agentes públicos y privados de la sociedad puedan y quieran contribuir al proceso de desarrollo e integración.

4. Aumento del Valor Agregado de la Producción

El desarrollo y la integración regional no deben ser simplemente para producir más de lo que tradicionalmente hemos producido, sino que debe ser un proceso de mejoramiento constante de la calidad y productividad de los bienes y servicios (mediante la innovación y la generación de conocimiento) para que la economía genere cada vez más riqueza para la sociedad.

Como parte del proceso de integración regional, nuestras economías deben reorientarse para conformar cadenas productivas en sectores de alta competitividad global, capitalizando las diversas ventajas comparativas de los países de la región y fortaleciendo la complementariedad de sus economías para generar valor agregado en la producción que se traduzca en beneficios amplios para todos.

5. Tecnologías de la Información

El uso intensivo de las más modernas tecnologías de informática y comunicaciones permite promover una transformación total de los conceptos de distancia y espacio a fin de superar barreras geográficas y operativas dentro de la región y acercar la economía suramericana a los grandes motores de la economía mundial.

La difusión y uso intensivo de estas tecnologías apoya una transformación no sólo de los sistemas productivos de la región, sino también del funcionamiento general de la sociedad, incluyendo los sistemas educativos, la provisión de servicios públicos y de gobierno, y la organización misma de la sociedad civil

6. Convergencia Normativa

Como parte de los requisitos para viabilizar las inversiones en infraestructura regional, es necesaria la voluntad política de los gobiernos para promover y facilitar el diálogo entre las autoridades reguladoras y de planificación de los países con el fin de lograr compatibilidad entre las reglas que rigen y orientan las actuaciones de la iniciativa privada en la región.

Coordinación Público - Privada

Los desafíos del desarrollo de la región plantean la necesidad de coordinación y liderazgos compartidos entre los gobiernos (en sus distintos niveles) y el sector empresarial privado, incluyendo tanto la promoción de asociaciones estratégicas público-privadas para el financiamiento de proyectos de inversión, así como consultas y cooperación para el desarrollo de un ambiente regulatorio adecuado para la participación significativa del sector privado en las iniciativas de desarrollo regional e integración.

Esta noción de liderazgo compartido es la base para un diálogo constante en gobiernos y empresarios en apoyo a la función planificadora y orientadora de los primeros, y facilitando las responsabilidades de financiamiento, ejecución y operación de proyectos de los segundos.

PLAN DE ACCION DE IIRSA

Las actividades desarrolladas en IIRSA desde el principio han buscado identificar los requerimientos de tipo físico, normativo e institucional para la planificación e implementación de la infraestructura de la integración suramericana, utilizándose para ello tres ámbitos diferenciados:

- La coordinación de planes e inversiones
- La compatibilización y armonización de los aspectos regulatorios e institucionales asociados
- La generación de mecanismos innovadores de financiamiento público y privado.

En el Plan de Acción de IIRSA se postuló el enfoque de los Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs), nuevas referencias geo-económicas para la planificación territorial suramericana, complementado por el desarrollo de acciones en materia de los Procesos Sectoriales de Integración (PSIs), espacios para la identificación y resolución de obstáculos de tipo normativo e institucional a fin de mejorar la competitividad y promover el crecimiento sustentable de la región.

Ejes de Integración y Desarrollo

Son franjas multinacionales de territorio en donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales. Para cada EID se identifican los requerimientos de infraestructura física, a fin de articular el territorio con el resto de la región, planificar las inversiones y mejorar la calidad de vida de sus habitantes

La identificación y definición del ámbito de acción de los EIDs ha sido el resultado de un análisis del territorio en torno a criterios técnicos objetivos y de un proceso de validación socio-política, a través de diferentes trabajos de campo.

Los principales criterios técnicos utilizados para el análisis del territorio son: cobertura geográfica de países y regiones; flujos existentes; flujos potenciales; y sostenibilidad ambiental y social. En IIRSA se identificaron diez EIDs:

1. Eje Andino
2. Eje Andino del Sur
3. Eje de Capricornio
4. Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná
5. Eje del Amazonas
6. Eje del Escudo Guayanés
7. Eje del Sur
8. Eje Interoceánico Central
9. Eje MERCOSUR-Chile
10. Eje Perú-Brasil-Bolivia

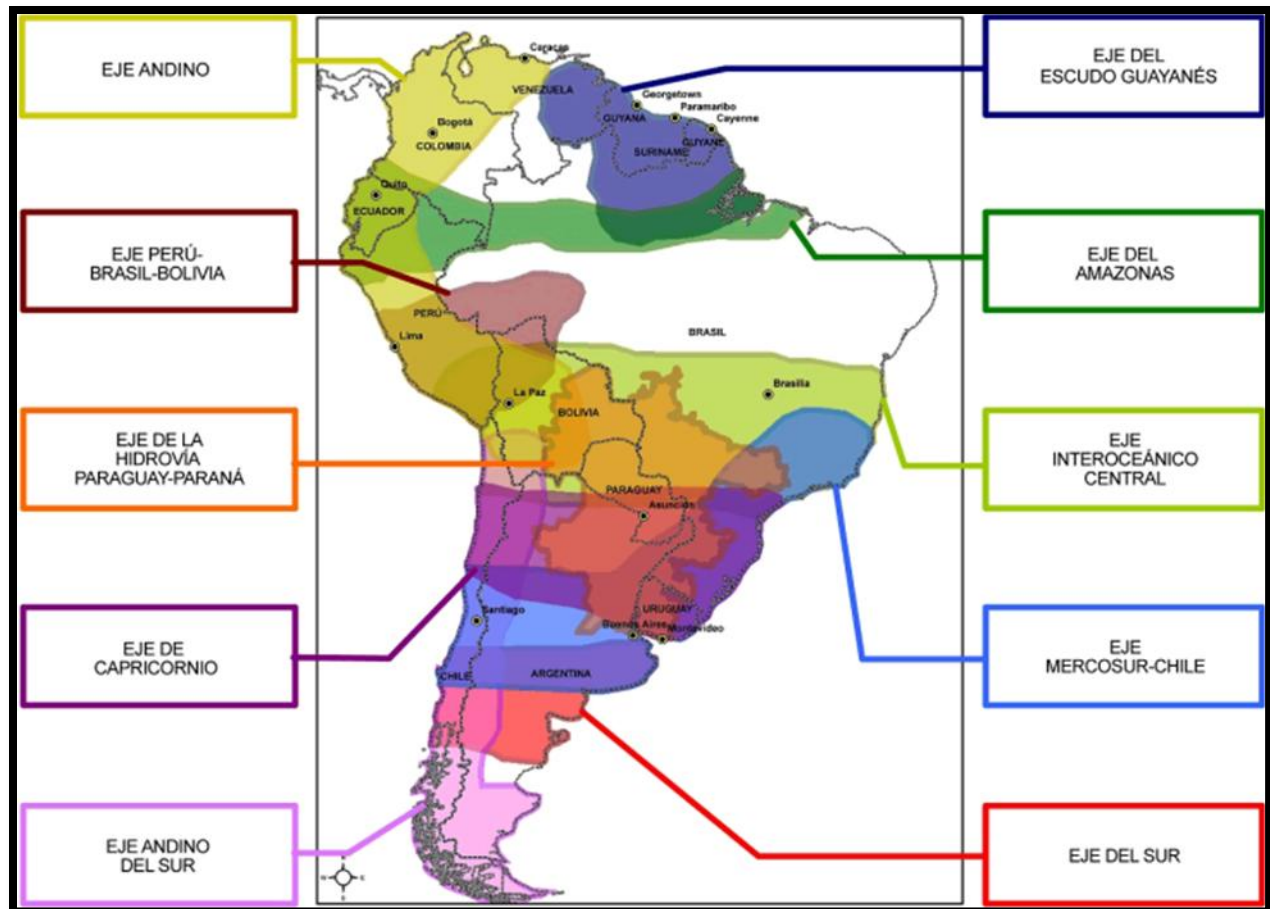


Imagen los 10 ejes de integración y desarrollo: <http://juanmgeo.wordpress.com/2012/08/29/iirsa-iniciativa-para-la-integracion-de-la-infraestructura-regional-sudamericana/>

Procesos Sectoriales de Integración (PSI)

Constituyen el otro pilar de IIRSA, conjuntamente con los EIDs. Los PSIs tienen por objeto identificar los obstáculos de tipo normativo e institucional que impiden el desarrollo de la infraestructura básica en la región y proponer acciones que permitan superarlos. Típicamente, estos PSIs procuran armonizar marcos regulatorios, como por ejemplo, la circulación en los pasos de frontera, o la mayor apertura en la navegación marítima y el transporte aéreo, o la integración de los mercados energéticos.

Algunos son específicos a determinado tipo de infraestructura, pero muchos son multisectoriales, por lo que se requieren de acciones coordinadas entre los países para remover dichos obstáculos al desarrollo y promover el uso eficiente de la infraestructura para la integración física.

En IIRSA se identificaron siete PSIs:

1. Instrumentos de Financiamiento de Proyectos de Integración Física Regional
2. Integración Energética
3. Facilitación de Pasos de Frontera
4. Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TICs)
5. Sistemas Operativos de Transporte Aéreo
6. Sistemas Operativos de Transporte Marítimo
7. Sistemas Operativos de Transporte Multimodal

En tal contexto, fueron definidas nueve líneas de acción básicas:

1. **Diseñar una visión más integral de la infraestructura**, La visión de la infraestructura para la integración se centra en el desarrollo sinérgico del transporte, la energía y las comunicaciones. Contempla también la interrelación con la infraestructura social, los aspectos ambientales y las tecnologías de la información basadas en el conocimiento.
2. **Encuadrar los proyectos dentro de una planificación estratégica a partir de la identificación de los EIDs regionales**, de esta forma se procura mayor eficiencia en las inversiones, coordinando los planes de las obras a realizar por los diversos países y enmarcándolos en una visión estratégica de la integración que otorgue prioridad a los grandes EIDs regionales

3. **Modernizar y actualizar los sistemas regulatorios e institucionales nacionales que norman el uso de la infraestructura**, se pone el mayor énfasis en los aspectos regulatorios e institucionales, que muy frecuentemente no permiten que se utilice adecuadamente la infraestructura existente, especialmente al nivel de los pasos de frontera, los sistemas de transporte multimodal y el transporte aéreo. También se procura avanzar en la armonización regulatoria y reglamentaria para permitir el desarrollo de nuevas inversiones y optimizar el uso de las existentes.
4. **Armonizar las políticas, planes y marcos regulatorios e institucionales entre los Estados**, Apuntando a los objetivos de la integración regional, se postula que debe avanzarse en la armonización de criterios para el diseño y la evaluación técnica, económica y ambiental integrada de los proyectos de infraestructura regionales, de modo de asegurar su sustentabilidad y minimizar los riesgos de discrecionalidad en la selección y apoyo a los mismos.
5. **Valorizar la dimensión ambiental y social de los proyectos**, se propone adoptar un enfoque proactivo en la consideración de las implicancias ambientales y sociales de los proyectos de infraestructura, estableciendo criterios propios y normas comunes, así como coordinación de acciones.
6. **Mejorar la calidad de vida y las oportunidades de las poblaciones locales en los ejes de integración regional**, se busca que las obras de infraestructura generen la mayor cantidad posible de impactos locales de desarrollo, evitando que sean sólo corredores entre los mercados principales.
7. **Incorporar mecanismos de participación y consulta**, para la definición y selección de los proyectos se procuran mecanismos que hagan efectiva la participación y la

contribución activa de las comunidades involucradas y del sector privado interesado en el financiamiento, construcción y operación de tales proyectos.

8. **Desarrollar nuevos mecanismos regionales para la programación, ejecución y gestión de proyectos**, a partir del Mandato Presidencial de Brasilia al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a la Corporación Andina de Fomento (CAF) y al Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), y las experiencias desarrolladas en la década previa, se establecen mecanismos para la gestión y el financiamiento compartido de proyectos de integración física.
9. **Estructurar esquemas financieros adaptados a la configuración específica de riesgos de cada proyecto**, este esfuerzo incluye la búsqueda de soluciones innovadoras, entre los gobiernos y los organismos financieros multilaterales, que alienten la concurrencia del capital privado, mediante estrategias comunes, así como soluciones e instrumentos creativos, con una adecuada distribución de riesgos y beneficios entre los sectores público y privado participantes.

ANÁLISIS DE LA ACTUALIDAD EXPORTADORA DE INDUSTRIAS HACEB S.A Y POSIBLES BENEFICIOS QUE PODRÍA BRINDAR IIRSA

Industrias Haceb, como todas las empresas que ingresan en la dinámica del mercado actual, y en busca de ser atractiva en entornos globales, comienza a realizar procesos de intercambio comercial con otros países. Importación de materias prima, insumos, tecnología o maquinaria; que aporte al proceso productivo de la empresa y se refleje en el producto final, Exportación de

productos terminados con alto valor agregado, que se muestren atractivos y alivien las necesidades de los consumidores de mercados extranjeros.

Actualmente Haceb realiza exportaciones a países suramericanos como Ecuador, Venezuela, Brasil, Chile, Bolivia y Perú. En sus propuestas de expansión y penetración de mercados, ha logrado abarcar la totalidad de países andinos, además de haber incursionado en los mercados brasileños y bolivianos; con un alto grado de aceptación de los consumidores hacia sus productos, basado en la calidad y la gran innovación que estos poseen.

Histórico de Exportaciones 2012

AÑO 2012	<i>Ene</i>	<i>Feb</i>	<i>Mar</i>	<i>Abr</i>	<i>May</i>	<i>Jun</i>	<i>Jul</i>	<i>Ago</i>	<i>Sep</i>	<i>Oct</i>	<i>Nov</i>	<i>Dic</i>	Total general Vehículos
CARTAGENA (40' HC)**	16	31	21	20	31	7	34	25	41	33	33	26	318
San Antonio del Táchira (Venezuela)*	51	4	11	1	1	7	28	24	11	37	42	51	268
TULCÁN (Ecuador)*	7	5	13	17	18	50	49	27	12	60	34	68	360
BUENAVENTURA(40' HC)**	5	11	9	14	9	6	5	5	9	10	12	23	118
UREÑA (Venezuela)*			9	8	11	15	5		4	7	25		84
Total general	79	51	63	60	70	85	121	81	77	147	146	168	1.148

**Datos presentados en unidades de Vehículos de carga sencillos (32-35m³).*

***Cartagena y Buenaventura, Unidades de Contenedores FEUS (40')*

Fuente: Industrias Haceb

Histórico de Exportaciones 2013

AÑO 2013	<i>Ene</i>	<i>Feb</i>	<i>Mar</i>	<i>Abr</i>	<i>May</i>	<i>Jun</i>	<i>Jul</i>	<i>Ago</i>	<i>Sep</i>	Total general Vehículos
CARTAGENA (40' HC)**	28	31	24	25	25	38	34	14	38	257
San Antonio del Táchira (Venezuela)*	5	5			1	1				12
TULCÁN (Ecuador)	24	7	22	23	35	59	57	26	41	294
BUENAVENTURA (40' HC)**	11	10	9	5	4	11	16	17	30	113
UREÑA (Venezuela)*	2		3	19	45					69
Total general	70	53	58	72	110	109	107	57	109	745

**Datos presentados en unidades de Vehículos de carga sencillos (32-35m³).*

***Cartagena y Buenaventura, Unidades de Contenedores FEUS (40')*

Fuente: Industrias Haceb

Ventas en Exportaciones 2013

Zona Cliente	Real	
	Venta	Volumen
Bolivia	\$ 572.355.278	780
Brasil	\$ 1.266.286.809	1.276
Ecuador	\$ 956.908.761	1.097
EEUU Miami	\$ 766.375.092	706
Honduras	\$ 499.956.591	457
México	\$ 1.341.062.132	760
Perú	\$ 393.494.210	459
Costa Rica	\$ 142.416.816	114
Chile	\$ 46.065.641	29
Guatemala	\$ 76.165.481	132
Panamá	\$ 238.857.613	297
Rep. Dominicana	\$ -	0
Venezuela	\$ 3.712.866.653	4.615
Total general	\$ 10.012.811.077	10.723

Fuente: Industrias Haceb

Dentro de los procesos de negociación que realiza Haceb, se denota con mayor claridad la utilización de los Incoterm (términos de negociación internacional) FOB y CIF, para el caso de las exportaciones Marítimas, y DAP para el caso de las exportaciones Terrestres. En cuanto a los puertos que manejan con mayor frecuencia como destino, se podrían citar: Callao (Perú), Puerto Limón (Costa rica), Santos (Brasil), Guayaquil (Ecuador), Puerto Cabello (Honduras), Altamira y Veracruz (México) , Caucedo (Rep Dominicana), La Guaira (Venezuela), Balboa (Panamá) y Arica .

Sin embargo, todavía son muchos los obstáculos que tienen empresas colombianas como Haceb, para poder desarrollar efectivamente los procesos de exportación. Uno de los principales problemas que deben afrontar, es el mal estado de la infraestructura vial que posee el país, sumada a los deficientes proyectos que se han estructurado tanto para el mantenimiento de las

actuales vías como para la generación de alternativas de movilidad que potencialicen los procesos comerciales.

A pesar de diversos tratados y alianzas estratégicas que ha venido desarrollando Colombia con otros países, no ha sido posible que las empresas colombianas aprovechen al máximo estos tratados; según (Gómez, 2013), en su artículo publicado en el portafolio; el mayor problema que se presenta es el atraso en la infraestructura vial que tiene el país; por lo cual es importante que el ministerio de Transito agilice los trámites para superar las barreras legales para el desarrollo de la infraestructura en el país y priorizar el acceso a los puertos para disminuir el tiempo de transito nacional, y que sea más factible el paso fronterizo de las mercancías.

Otro factor que influye negativamente en el proceso exportador, es la cantidad de trámites, y requerimientos exigidos por la legislación local a la hora de traspasar las fronteras colombianas, y por los gobiernos de los demás países para querer incurrir en sus mercados. Lo cual genera un deterioro en el proceso, traducido en mayores costos logísticos que se deben asumir y un mayor tiempo de tránsito al que debe ser sometido la mercancía.

Además intervienen otros factores fortuitos sociales y ambientales, dentro de los cuales se pueden contemplar derrumbes, desastres ecológicos o problemas en las vías causados principalmente por la fracturada geografía del país y su clima inestable; o también bloqueos o novedades en las carreteras debido a los diferentes procesos sociales que vive el país, en el desarrollo de su proceder político.

Como resultado de lo anterior un claro ejemplo es el que se presenta en las exportaciones destinadas a Venezuela, las cuales poseen dificultades en la nacionalización de los productos, y

demás trámites aduaneros para el ingreso al país, para lo cual se ha venido desde años atrás aplicando el término de negociación DAP, con el cual se pacta que la mercancía es entregada aun en territorio colombiano. También se han presentado algunas complicaciones en lo respectivo a los tiempos de entrega de la mercancía hacia Perú donde principalmente se exporta por vía marítima.

Son claras las falencias que posee Haceb en su proceso exportador, por lo que una iniciativa como IIRSA, que pretende trabajar por la integración regional de infraestructura y en determinados procesos sectoriales, los cuales afectan negativamente el tránsito y comercialización de mercancías; se muestra como una interesante alternativa para dar solución a estos numerosos baches en el tránsito internacional. En este sentido Haceb podría verse beneficiado por el plan de acción de IIRSA, gracias a sus componentes físicos y legislativos, que buscan mejorar las condiciones para los intercambios comerciales entre países suramericanos.

Dentro del contenido físico de IIRSA y contemplado en su plan de acción, encontramos los múltiples ejes de integración y desarrollo, que se vislumbran como esa solución perfecta para los problemas de la infraestructura latinoamericana en materia de transporte físico internacional. Estos ejes podrían convertirse en la herramienta que optimice el tránsito de mercancías, solventando los numerosos riesgos que se presentan en este y agilizando sus tiempos y movimientos durante toda la operación de exportación. IIRSA tan bien se plantea generar vías alternas de transporte, buscando la optimización de la fracturada infraestructura latinoamericana, dentro de los cuales se incluye el tránsito fluvial y férreo, integrándose así un verdadero tránsito multimodal.

Lo anterior brindaría a industrias nacionales como Haceb, la posibilidad de mejorar sus procesos de intercambio comercial, basado en las nuevas condiciones de transporte multimodal

que ofrece IIRSA, lo que le permitirá generar estrategias y planes exportadores que se adapten a sus necesidades, optimicen sus recursos, aumenten sus benéficos, y así poder acceder a una mayor participación en el difícil mercado global.

El complemento de IIRSA para esta propuesta en infraestructura, son los llamados procesos de integración sectorial, los cuales parten de la identificación de las falencias de tipo normativo e institucional, que deterioran los procesos comerciales. Uno de los más determinantes es el PIS que permite la facilitación y la modernización de los pasos de frontera, el cual centra estudios en analizar el tema de forma multidimensional, atendiendo a los aspectos económicos, legales, logísticos e informáticos, que involucra el transporte, especialmente enfocada al carretero. Convirtiendo así las fronteras en espacios de mejor y mayor integración, facilitando la movilidad de bienes y personas en la región.

Esta reducción de las restricciones de paso y de la normatividad, que generalmente retrasa los procesos comerciales, se podría traducir en primera instancia en una disminución significativa del tiempo de tránsito, y sumado a eso una reducción considerable en los gastos por trámites y requisitos aduaneros, lo que permitiría un ahorro significativo en el total de gastos logísticos en los que incurre la empresa, convirtiendo más competitivos sus productos en mercados internacionales.

También dentro de esos PIS's se contempla la posibilidad de establecer programas que fomenten la implementación de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, lo que permitiría a Haceb un incremento en la competitividad de la organización, aumentando el acceso a las tecnologías ya las bases de información, y con el mejoramiento de las redes de comunicación se podrían optimizar las relaciones comerciales.

Es así como IIRSA se muestra compatible con la filosofía de Industrias Haceb, debido a que ayudaría a la empresa a cumplir las metas de ventas a los países andinos y a la meta 2017 de utilidad operacional de 10.5% y un 4.5% de rentabilidad; considerando a su vez que una de las metas corporativas para Industrias Haceb es conquistar el mercado latinoamericano, el proyecto IIRSA podría ser de gran ayuda en el momento en que esté terminado en su totalidad, por medio de la unidad de infraestructura logrando que la empresa obtenga negocios exitosos, pues pueden reducir sus tiempos de entrega y por consiguiente reducir sus costos logísticos.

5. Diseño metodológico

5.1 Enfoque

La presente investigación posee un enfoque cualitativo, pues basado en las cualidades, busca describir y analizar el fenómeno o problemática, estableciendo así a partir de los resultados, teorías para su posterior aplicación.

Para este caso se pretende analizar posibles impactos positivos que generaría un proyecto de integración regional de infraestructura a Industrias Haceb, a partir sus características y cualidades, destacando sus ventajas y beneficios, con el fin de generar planteamientos o teorías, y determinar algunas posturas que debería adoptar dicha empresa para sacar el mayor provecho al proyecto en mención.

5.2 Método

El método a utilizar será el estudio de caso, ya que centrará sus esfuerzos en estudiar una unidad singular y específica, en orden de interpretar y comprenderla; a partir de allí generar conocimiento que aporte a la sociedad basado en los resultados del análisis de la información.

En este caso en particular, se estudiara los impactos que podría tener un determinado proyecto de integración regional, sobre un fenómeno específico de una empresa local, como lo son las exportaciones al sur del continente.

5.3 Tipo de investigación

Esta investigación es de tipo descriptivo, también llamadas investigaciones diagnósticas, a partir de una descripción detallada pretende determinar características, procesos, ventajas y beneficios que posea el objeto de estudio, para poder extraer sus rasgos más diferenciadores. Su objetivo es el de conocer de manera detallada el fenómeno de estudio a partir de la descripción detallada, no se limita solo a la recolección de datos si no que busca aportar al conocimiento

mediante el análisis de los resultados obtenidos, para extraer generalizaciones significativas y aplicables.

En base a lo anterior, esta investigación pretende aportar a Industrias Haceb, posturas o comportamientos que debería adquirir, para acceder a reales beneficios sobre los proyectos de integración regional.

5.4 Fuentes de información

5.4.1 Primarias

Son el resultado de una búsqueda e indagación en Industrias Haceb, provienen de fuentes oficiales, informes de exportaciones, de ventas, de estrategias de mercadeo y de las metas a cumplir por los departamentos de negociación, ventas y exportaciones.

5.4.2 Secundarias

Se acudieron principalmente a libros de macroeconomía, periódicos, y revistas de economía y coyuntura nacional.

5.4.3 Terciarias

Hacemos referencia a las páginas oficiales del proyecto IIRSA, de Industrias Haceb, UNASUR, y demás páginas electrónicas con información actualizada del día a día en Suramérica

6. Resultados

6.1 Análisis de resultados

Indudablemente el proyecto IIRSA está pensado para la facilitar la gestión logística que se necesita en la distribución de mercancías y agilizar el intercambio comercial en Latinoamérica. Para industrias Haceb, la cual es una empresa con grandes volúmenes de exportaciones a Suramérica es evidente su contribución al desarrollo comercial de la empresa y al aumento de sus exportaciones. Esto se puede aseverar según lo siguiente:

De acuerdo con las metas propuesta para 2017 por Industrias Haceb, hay una clara sinergia con el proyecto IIRSA, sin duda ayudaría a cumplirlas, puesto que sus énfasis en proyectos de infraestructura contribuyen en la distribución y presencia de la empresa en Latinoamérica:

En el área logística:

La integración en la infraestructura de transporte significaría grandes oportunidades de distribución a mayor escala, mejores tiempos, y menores costos, su alcance a zonas donde antes era difícil llegar con los productos, representaría para Industrias Haceb hacer presencia en Latinoamérica y afianzarse más en el mercado, agregando a esto el beneficio en la armonización regulatoria y reglamentaria que para Industrias Haceb ha representado algunos inconvenientes para entrar en el mercado venezolano, daría más confianza y agilidad en las negociaciones y ventas de su portafolio de productos.

Los propósitos para promover el uso eficiente de la infraestructura para la integración física, beneficiaran operaciones multimodales por las cuales se presentarían diferentes alternativas para el intercambio comercial; mencionando los sistemas operativos de transporte multimodal y la facilitación de pasos de frontera.

La integración de infraestructura eliminara los llamados cuellos de botella en los que incurren muy frecuentemente las exportaciones, sean por causas de ineficiencia estructural o incompetencia aduanera.

Al igual que sus exportaciones, Industrias Haceb también importa materia prima e insumos de diferentes países latinoamericanos, entre ellos Brasil, y Perú que incurren en un movimiento logístico por el continente, la agilidad y la pronta entrega se traduce para Industrias Haceb como un beneficio de costo el cual puede convertir en eficiencia en procesos, ahorro y transmitirlo al cliente, que se percibe como competitividad. Evidente en este caso el beneficio reciproco que representaría IIRSA

En área de expansión de mercados y posicionamiento:

IIRSA enfocara proyectos y esfuerzos a integraciones regionales, donde las metas a conseguir es el desarrollo zonal de las diferentes sociedades influyentes, esto representa para Industrias Haceb claras oportunidades de negocios. También aportaría al desarrollo y mejoramiento constante de calidad y valor agregado, logrando enlaces productivos que capitalizarían grandes ventajas comparativas a los países de UNASUR, y así fortaleciendo la competitividad de las economías latinoamericanas.

La visión de una integración regional fortalecería la economía suramericana con respecto a las demás economías del mundo, además de tener un efecto de blindaje para las fluctuaciones de la economía mundial, al estar inmersa en un bloque regional integrado por infraestructura, Industrias Haceb podría lograr un mayor posicionamiento de su imagen y marca en los países de UNASUR, además de tener preferencias arancelarias, con respecto a competencias de otras economías mundiales.

La apertura comercial que lograría Suramérica con la ejecución del proyecto IIRSA, facilitaría la identificación de sectores productivos y mercados de alta competitividad, como son el ejemplo de los países ubicados en el cono sur del continente: Argentina, Chile, Paraguay, Uruguay; donde la incursión de Industrias Haceb a estos mercados ha sido nula, el fácil acceso a estos mercados, la flexibilidad en las restricciones de entrada y por supuesto el ágil transporte de la mercancía proponen una gran oportunidad de apertura de mercados.

Sin embargo, este éxito estaría condicionado al comportamiento de la economía latinoamericana. Como lo plantea Industrias Haceb, la fortaleza y fluidez de la economía latinoamericana es un factor esencial para el éxito en la conquista de mercados. El desarrollo de la integración regional por medio de infraestructura logística e integración de mercados parecería no ser suficiente para lograr el éxito que IIRSA pretende. Las economías latinoamericanas tendrían que estar por lo menos en un ritmo estable, sin mayores fluctuaciones tendientes a bajar, para así garantizar un buen mercado, unas buenas ventas y por consiguiente un crecimiento para la empresa.

A pesar de la posibilidad de que este factor deteriore el funcionamiento de IIRSA, los últimos años respaldan la economía latinoamericana como una de las más fuertes y estables en momentos de crisis, resaltando a Chile, Colombia, Perú y Ecuador, estos dos últimos grandes compradores del portafolio de Industrias Haceb; es factible decir que para IIRSA, la economía mundial es un factor que debe de ser incluyente en el momento de proyectar los resultados. No obstante en el análisis para Industrias Haceb y el “efecto” IIRSA en su beneficio es factible la presunción de éxito por los antecedentes que se mencionan a continuación:

Gracias a su filosofía, Industrias Haceb ha enseñado que durante tiempos de crisis la buena planeación y el perseverancia a alcanzar las metas, son de alguna manera una

estabilidad que mantiene a la empresa a flote en un mar de crisis económica, como la presentada en 2001 donde la recesión económica a nivel mundial disminuyó la demanda de sus productos a nivel nacional e internacional, pero con las acertadas estrategias de planeación logró mantenerse y salir exitosa de este gazapo de la economía mundial (Industrias HACEB, 2013).

Por estas razones y otras más Haceb ha recibido el reconocimiento de una de las empresas más sólidas de Colombia. Para seguir con la tendencia de crisis mundiales, otro punto que se agrega para argumentar este factible éxito que tendría la empresa con el proyecto IIRSA, indudablemente es la solidez que ha presentado la economía latinoamericana frente al resto del mundo donde la recesión en los últimos años, 2001 y 2008, su efecto no fue tan notorio en el comportamiento de crecimiento económico a comparación con el resto de economías del mundo, especialmente Colombia, Chile, Ecuador y Perú quienes se mostraron más sólidos.

Por otro lado, su visión, y metas son proporcionales con los objetivos de IIRSA, por un parte Industrias Haceb busca un posicionamiento a nivel Latinoamérica y una conquista de mercados que desde el 2008 emprendió con la apertura de mercados en Venezuela, Ecuador y México; por la parte de IIRSA, que busca contribuir al desarrollo de la economía latinoamericana, el ágil comercio e intercambio de bienes y servicios por medio de integración en infraestructura, la que UNASUR llama integración latinoamericana.

En esta investigación, con base en la recolección de datos, experiencias y comportamientos históricos de la economía a nivel mundial, se podría aseverar que el éxito de Industrias Haceb con la puesta en marcha del proyecto IIRSA es a gran escala factible.

7. Conclusiones

- Considerando las diferentes formas en que la economía ha venido tomando lugar en las naciones y la forma en que estas se ven impactadas por cada pensamiento económico; en la actualidad todos los países, sin importar si son desarrollados o subdesarrollados, deben enfrentar el reto de la globalización; aunque para los países desarrollados es más fácil interponer acciones que les permita salir adecuadamente a competir en otros mercados sin deteriorar su economía interna, los países menos desarrollados sin embargo, deben buscar diferentes mecanismos como alianzas o uniones estratégicas que les permite tener ciertos valores agregados para el momento de salir a otros mercados. Este es el caso del proyecto IIRSA, que pretende por medio de esta integración regional, darle factores que aumenten la competitividad a las empresas que entran en la integración.
- Enfocando el proyecto IIRSA al sector exportador manufacturero de Antioquia, se toma como referencia de estudio a Industrias Haceb, con lo cual se logra analizar que si bien la empresa utiliza para sus negociaciones de exportación actualmente, criterios que la hacen ver como una empresa con un nivel competitivo rescatable en el sector manufacturero de otros países; en ocasiones se ve limitado su nivel de crecimiento por factores internos en el país debido a las falencias de políticas que le permiten al mismo avanzar en la elaboración de infraestructuras adecuadas que le disminuyan a la empresa tiempos de transporte de la mercancía y por consiguiente le permite reducción en sus costos logísticos; también se ve limitada por las barreras arancelarias que existen para ingresar a otros países. Es por lo anterior que considerando que IIRSA implementara medidas que le darán solución a las limitaciones en cuanto a infraestructura, barreras arancelarias, entre otras; se podrá llegar a

otros mercados ayudando a aumentar el nivel competitivo de la empresa, brindando también un crecimiento a la economía interna del país.

- Si bien el proyecto IIRSA puede beneficiar mucho a Industrias Haceb, por las ventajas que presenta, no es un factor determinante que asegure el aumento de las exportaciones de la empresa, puesto que se debe tener en cuenta el estado en que se encuentren las economías de los países a los cuales se les brinda una oferta exportable, considerar si realmente ese mercado objetivo se interesa por el producto y analizar las empresas que ya están posicionadas en el mercado de estos países debido a que Industrias Haceb entraría a competir en el mercado con esas empresas.

8. Bibliografía

- Bouzas, R. (Mayo de 1993). Apertura comercial e integración en el. Recuperado el 3 de Septiembre de 2013, de Sitio Web de Nueva Sociedad:
http://www.nuso.org/upload/articulos/2242_1.pdf
- Bywaters, C., & Rodríguez, I. (2009). UNASUR Y LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA: PROPUESTA DE UN NUEVO MODELO DEL REGIONALISMO POSTLIBERAL. REVISTA ENCRUCIJADA AMERICANA, 4-26.
- Calderón, C., & Servén, L. (2004). The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution. Santiago de Chile: Banco Central de Chile.
- Comunidad andina. (30 de Septiembre de 2005). Documentor Internacionales. Recuperado el 4 de Septiembre de 2013, de Sitio Web Comunidad andina:
http://www.comunidadandina.org/documentos/dec_int/casa_2005_2.htm
- Gómez, H. J. (10 de Abril de 2013). Análisis / Destabar la oferta exportable. PORTAFOLIO.
- González Blanco, R. (Enero de 2011). DIFERENTES TEORÍAS DEL COMERCIO INTERNACIONAL. Recuperado el 4 de Septiembre de 2013, de Sitio We de Revistas ICE:
http://www.revistasice.com/CachePDF/ICE_858_103-118__9F7A85DC90A777675E3E806341418974.pdf
- Grupo Propuesta Ciudadana. (Mayo de 2010). XIV CICLO DE FORMACION MÓDULO: LA INTEGRACIÓN TERRITORIAL EN EL CONTEXTO DE LA INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SUDAMERICANA – IIRSA. Recuperado el 3 de Septiembre de 2013, de Sitio Web de Grupo Propuesta Ciudadana:
<http://www.propuestaciudadana.org.pe/sites/default/files/cicloxiv.pdf>

- Guerrero Valencia, C. (13 de Septiembre de 2012). Construcción del concepto de "regionalismo abierto" en el ABC: el período 1990-2010. Recuperado el 4 de Septiembre de 2013, de Sitio Web de Universidad de Chile Instituto de Estudios Internacionales: <http://www.iei.uchile.cl/noticias/85032/construccion-del-concepto-de-regionalismo-abierto-en-el-abc>
- Hall, R., & Lieberman, M. (2005). Microeconomía principios y aplicaciones. Mexico D.F.: THOMSON.
- Industrias HACEB. (2013). Recuperado el 24 de Octubre de 2013, de Sitio Web de Industrias HACEB: <http://www.haceb.com/>
- Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional. (2012). Recuperado el 28 de Agosto de 2013, de Sitio Web de IIRSA - Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional: <http://www.iirsa.org>
- Martínez Coll, J. C. (2001). La integración europea. Recuperado el 3 de Septiembre de 2013, de Sitio Web de eumed.net Enciclopedia Virtual: <http://www.eumed.net/cursecon/17/17-3.htm>
- Molins, A. (2011). LOGÍSTICA INTERNACIONAL. Recuperado el 3 de Septiembre de 2013, de Sitio Web de Escuela de organizacion industrial: http://api.eoi.es/api_v1_dev.php/fedora/asset/eoi:75375/componente75373.pdf
- Torres Gaytan, R. (2005). Teoria del comercio internacional. Tucuman: Siglo veintiuno editores.
- Unión de Naciones Suramericanas. (2008). Recuperado el 3 de Agosto de 2013, de UNASUR Unión de Naciones Suramericanas: <http://www.unasursg.org/>

- Union Europea. (1950). Declaración de Robert Schuman, 9 de mayo de 1950. Recuperado el 3 de Septiembre de 2013, de Sitio Web de Union Europea: http://europa.eu/about-eu/basic-information/symbols/europe-day/schuman-declaration/index_es.htm