

MÉXICO OLVIDA SU POTENCIAL EN LOGÍSTICA

Se desaprovecha el tiempo para crear un proyecto que conecte con Asia y Europa: expertos

David Aguilar
david.aguilar@eluniversal.com.mx

El sistema de logística mexicana muestra signos de baja competitividad y escaso desarrollo que le impide aprovechar las ventajas que ofrecen los múltiples acuerdos bilaterales que México tiene con otros países y la posición geográfica con Estados Unidos.

Especialistas en la materia coinciden que se ha desperdiciado el tiempo para crear un proyecto logístico internacional que serviría como antelara para recibir o enviar embarques que llegan de Asia y Europa con tránsito hacia el mercado norteamericano o a la inversa.

El embajador de Panamá en México, Francisco Troya, apunta que es importante aprender de la experiencia de Brasil que gracias a su dinamismo económico y comercial alcanzado en la última década, se ha convertido en el centro de exportaciones más importante de América Latina, seguido de Panamá, que sin tener los recursos, el tamaño y la economía, el país centroamericano se ha posicionado como el segundo centro de logística de la región.

El cónsul expuso la importancia de contar con instalaciones modernas y tecnificadas que ayuden a reducir los elevados costos de operación y agilicen los movimientos de carga, serviría para atraer capitales y más empresas para que se establezcan en México.

De acuerdo con Alexander Suman, director general de Grupo Fidalex, es de vital importancia hacer promoción acerca de las ventajas que ofrece México, con el fin de dar a conocer la infraestructura digna que existe en el país, para recibir el flujo de carga que se mueve de manera transitoria por el mundo.

Hans J. Scheidel, director general de DB Schenker, la segunda compañía más grande del mundo en logística, sostiene que la estructura y la infraestructura del transporte en México está "algo desarrollada" pero todavía lejos de los sistemas que tenemos en países industrializados como Alemania, Francia, Suecia, etcétera.

El experto en logística de origen alemán, comenta "hay muchos retos, pero donde hay retos hay muchas oportunidades, por eso estamos aquí para ofrecer toda nuestra experiencia a nivel mundial donde operamos los diversos medios de transporte. Estamos convencidos de que México está en el camino de la consolidación como centro multimodal".

Emilio Roy Sacristán, presidente de la Asociación de Ferrocarriles (AMF), agrega "sin duda los tratados que tenemos desde hace muchos años, son una herramienta muy importante en competitividad, fuimos pioneros en esta actividad, sin embargo, lo único que nos ha ayudado es a reducir aranceles y eliminar impuestos para que los productos puedan entrar a otros países.

Hoy a muchos años de distancia de la firma del Tratado de Libre Comercio (TLC), cuando México debía convertirse en un eje comercial, ha sido desplazado como proveedor mundial por otros países, en este momento lo importante es buscar nuevas herramientas, con las que el país pueda mantener una competitividad en mercados internacionales.

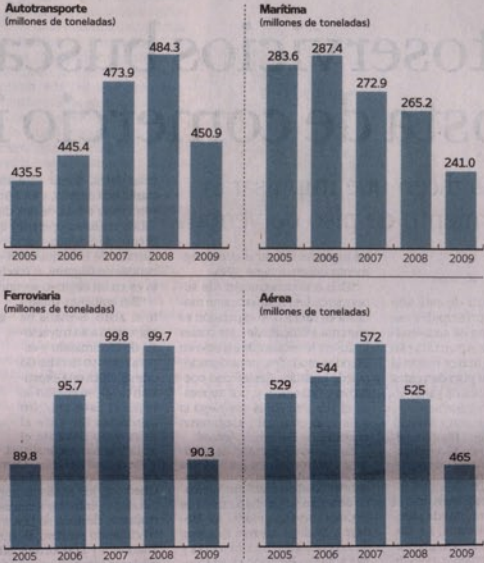
La logística es una de ellas, México debe de convertirse en un Hub importante para la región de Norteamérica, tenemos que capitalizar los 3 mil kilómetros que tenemos de frontera común.

No solamente para que lleguen a EU vía esta frontera las mercancías mexicanas, sino que nos vean otros países como centros de logística que les permita a ellos a un costo más accesible llegar con sus productos a la Unión Americana, agrega el director general de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles.

José Refugio Muñoz López, director general de la Cámara Nacional del Auto-transporte de Carga (Canacar), expone el problema que existe, es el caos comercial que existe, debido al poco desarrollo de infraestructura con que se cuenta para agilizar el movimiento de mercancías con excepción del transporte carretero. No hay conexión entre los principales puertos entre sí, carecen de sistemas donde puedan convivir los di-

MOVIMIENTO DE CARGA

El año pasado el movimiento de carga a través de los diferentes modos de transporte registró una caída de casi 8%, resultado de la recesión económica



Fuente: Subsecretaría de Transporte y Coordinación General de Puertos y Marina Mercante

Urge modernizar recursos para mover mercancías: especialistas

Bernardo Mendoza
bernardo.mendoza@eluniversal.com.mx

En lugar de trabajar en el desarrollo de infraestructura moderna y tecnificada, es importante sacarles jugo a los recursos con que contamos. México ya es un "Hub" de algún modo; hay otras cosas que deben mejorarse, como la legislación actual para ver como puede ser más fácil el intercambio. Bajar los costos en toda la cadena logística es demasiado caro para compararse con Panamá, considera Hans J. Scheidel.

Para poder convertirnos en un centro de logística mundial tenemos que trabajar en reducir los robos y el vandalismo constante que existe en trenes y en el auto-transporte, que impiden el desarrollo eficiente de los servicios logísticos, encarecen los costos y desincentiva la inversión y el uso de puertos mexicanos, dice Emilio Roy Sacristán.

El gobierno debe proponer incentivos fiscales que permitan a la industria acabar con rezagos; por ejemplo, el precio del diesel representa hasta 30% de los gastos de una operación, por lo que se deben implementar sistemas como lo hacen en Estados Unidos, apunta el especialista.

Roberto Michel explica que existen servicios portuarios que prácticamente están monopolizados, encareciendo así los costos de escala a puertos mexicanos, como es el caso de remolcadores y pilotaje, por lo que se requiere de la participación de más empresas para generar competencia y por ende optimizar las tarifas de dichos servicios.

En cuanto a derechos de puerto y ataque, deben existir esquemas de incentivos o descuentos que promuevan la eficiencia de las operaciones portuarias, transporte, de buques ro, en apoyo a ese eslabón de la cadena logística y que puedan traducirse en fletes marítimos más competitivos para los exportadores mexicanos.

Derivado de requerimientos de seguridad, cada día más estrictos por parte de las aduanas norteamericanas, en donde por consecuencia la aduanas mexicanas requiere alinearse en tráfico hacia Estados Unidos o en tránsito por puertos norteamericanos, los procesos y procedimientos aduaneros se han vuelto cada vez más complejos para los importadores, exportadores, navieras, agencias en general, para el transporte de carga, además de la necesidad del Sistema de Administración Tributaria (SAT) de cruzar información y documentación para propósitos y controles fiscales, que dicho sea de paso, función controladora que de forma indirecta, es cargada a los usuarios de puertos, aeropuertos y aduanas.

José Santa Marina, coordinador de sectores exportadores de ProMéxico, acota que el tema de transporte ha sido muy polémico, sobre todo por el Tratado de Libre Comercio (TLC) con Estados Unidos, por lo que tenemos que trabajar en mejorar las relaciones con nuestro principal socio en esta materia, para mejorar los sistemas que nos permitan tener una mayor competitividad en el ingreso de nuestros productos hacia los Estados Unidos.

CIRCULACIÓN

La infraestructura existente determina el movimiento de mercancías

Distribución de la carga por modo de transporte en 2009 (millones de toneladas y participación %)



Fuente: Subsecretaría de Transporte y Coordinación General de Puertos y Marina Mercante

IMPACTO

• La SE indica que las firmas exportadoras pagan sueldos 37% mayores que las que no exportan.

• En abril de 2010 las importaciones presentaron un incremento mensual de 2.73%, con lo que se mantienen una tendencia positiva.

• En el periodo enero-abril de 2010, el valor de las importaciones totales ascendió a 90,989 millones de dólares

Fuente: Banco de México

ferentes modos de movimiento de carga, afirma el ejecutivo.

El mercado de carga tiene potencial

De acuerdo con Ulises Cruz Garza, director comercial de Aeromexpress Cargo, el mercado de carga tiene mucho potencial y muchas oportunidades de crecimiento, pero esta todavía esta limitado

por la infraestructura que existe, nos frena para competir con otras naciones.

"Tenemos tela de donde cortar, pero necesitamos mejores instalaciones, más propicia para las tareas de carga.

Cuando nos comparamos con las terminales de Los Ángeles, Chicago o Nueva York, nos damos cuenta que estamos en otros dimensiones".



“ Para poder incentivar el sector es de vital importancia avanzar en el aprovechamiento de los múltiples acuerdos bilaterales e incentivar el mercado doméstico”

Roberto Michel
director de Wallenius Wilhelmsen



“ La estructura y la infraestructura del transporte en México está algo desarrollada, pero todavía lejos de los sistemas que tenemos en países industrializados, como Alemania o Francia”

Hans J. Scheidel
director general de DB Schenker



“ El problema comienza aquí, debido al poco desarrollo de infraestructura para agilizar el movimiento de mercancías, con excepción del transporte carretero”

José Refugio Muñoz López
director de Canacar



“ El mercado de carga tiene mucho potencial y muchas oportunidades de crecimiento, pero está todavía limitado por la infraestructura que existe, nos frena para competir”

Ulises Cruz
director comercial de Aeromexpress Cargo

Pero aún bajo estas condiciones Aeromexpress tiene una participación de 70% del mercado doméstico, en el internacional nuestra cuota es de 20%, esto quiere decir que de cada 100 toneladas, 20% las movemos nosotros.

El director general de la Canacar, considera viable la posibilidad de que México se pueda convertir en un centro logístico de clase mundial, siempre y cuando se pueda sacar tajada de las ventajas que ofrecen los 3 mil kilómetros de frontera que tenemos con Estados Unidos. Además de las dos puertos de conexión que tenemos hacia los océanos Pacífico y Atlántico que abren la posibilidad de exportar hacia Europa y Asia, comenta el empresario. El último factor que podría decir que es el más importante son los tratados de libre comercio que tenemos con el mundo, lo que nos hace un socio comercial potencial para los negocios.

Roberto Michel L., director general de Wallenius Wilhelmsen Logistics, dijo que para poder incentivar el sector es de vital importancia avanzar en el aprovechamiento de los múltiples acuerdos bilaterales. Se debe incentivar el mercado doméstico a través de reducciones de impuestos para atraer más compañías para utilizar los diferentes sistemas de

movimientos que operan en México. Asimismo, es fundamental en tener un mayor acercamiento comercial con los países que integran el BRIC (Brasil, Rusia, India y China) y con los que se incentivaría el intercambio comercial con diferentes regiones del globo.

Contamos con gran capacidad para competir en el exterior, de hecho, estamos ya cumpliendo en diversas mercados a niveles muy importantes. México ha sido seleccionado por compañías extranjeras para expandir sus plantas de producción como las automotrices, que desde hace uno o dos años se vienen dando transferencias de producción de otros países hacia la región para abastecer mercados extranjeros desde aquí. También están llegando plantas de maquinaria agrícola y de construcción.

Si logramos incrementar la eficiencia y competitividad en las operaciones de cada nodo logístico en el marco de una regulación adecuada, y cumplimiento cabal de los acuerdos bilaterales, nos permite a los actores de las distintas industrias el poder dar lo mejor de nuestros servicios y productos. Estoy convencido de que nos podemos convertir en un eficiente y competitivo centro de producción y distribución.