



JUSTO A TIEMPO

POR SERGIO GARCÍA

Logística Compartida, una contribución para la supervivencia humana.

(Última de tres partes)

Distribución de automotores

Una de las industrias que mayor dinamismo mostró en los últimos 15 años es la fabricación de vehículos automotores en sus diversos segmentos, tanto de automóviles, como de vehículos comerciales y de camiones pesados.

Lo anterior se explica en las tasas de crecimiento mundial de la población, que en el último medio siglo han cuadruplicado el número de habitantes. Países como México pasaron de poco más de 25 millones de mexicanos en 1950 a 100 millones en 2002, con lo que la demanda de mayores servicios de transporte tanto de personas como de bienes ha resultado en el incremento de las flotas privadas y públicas.

A ello también contribuyeron los flujos migratorios de las poblaciones rurales hacia las urbanas, lo que no sólo incrementó la demanda de vehículos, sino que la concentró en macro zonas metropolitanas que todavía continúan expandiéndose.

El fenómeno se potenció con la integración de México a las corrientes de comercio mundial lo que se tradujo en una disminución del precio de adquisición de vehículos nuevos y a la paulatina disminución del precio de los usados, que en el mediano plazo, tenderán a llegar a los estándares de los países desarrollados.

La globalización abrió la puerta a marcas automotrices de todo el mundo, muchas de las cuales habían salido del mercado mexicano desde la década de los 60. Esto ha dado pie a un importante intercambio de vehículos a nivel global, donde nuestro país contribuye en buena medida, tanto en el envío de la producción nacional a muchos mercados, como en la recepción de unidades procedentes de Europa, Asia y de las regiones norte y sur de nuestro propio continente americano.

Cada marca ha venido desarrollando su propia logística, seleccionando puertos marítimos y fronterizos de entrada y salida en función de sus propios canales y de sus preferencias logísticas de movilización terrestre. Aunque los vehículos de los diferentes segmentos y tamaños finalmente van a los mismos mercados -determinados por el volumen

de venta por plazas y los puntos de distribución- subsiste el celo de cada marca, quienes prefieren sub-utilizar madrinadas de autotransporte o trineles ferroviarios, antes de permitir que unidades de otra marca viajen en ellas.

En ese sentido, se antojan propuestas como las siguientes:

Potenciar la vocación de puertos, fronteras y terminales automotrices, concentrando en dos puntos por litoral y dos por frontera, los flujos de importación y exportación.

Crear centros interiores especializados de distribución automotriz, con acceso al ferrocarril y con apoyo del autotransporte, para racionalizar los movimientos.

Crear corredores de transporte que unan a los principales centros emisores y receptores de vehículos para que se aprovechen los volúmenes concentrados con importantes economías de escala y disminución de costos por unidad.

Propiciar los tráficos bidireccionales en el uso de equipos de transporte en sus distintas modalidades, para la movilización de vehículos tanto en flujos internacionales como domésticos.

Especializar los puntos seleccionados en operaciones, resguardo, maniobras y trámites aduanales, que propicien la eficiencia, reduzcan riesgos, daños a las unidades y mejoren los tiempos de origen a destino.

No obstante que el tema fue tratado en el evento internacional que reunió en 2007 en México a lo más granado de la industria internacional automotriz en materia de prácticas logísticas y de distribución, no se ha llegado todavía a medidas de logística compartida que aprovechen mejor la infraestructura portuaria y fronteriza, la disponibilidad de espacios desperdiciados de transporte y a la creación de centros de acopio y distribución que reduzcan los recorridos y movimientos, con importantes ahorros no sólo económicos sino de impacto ecológico.

Seguramente las turbulencias de los altos costos de energéticos, el estancamiento del crecimiento económico mundial y un menor poder adquisitivo de la población, empujarán a la industria a considerar las medidas.

sgarciamac@bolmail.com

Abre Intermodal México centro en Pantaco

PURI LUCENA

Intermodal México inaugurará en julio un centro de distribución y consolidación fiscal en la terminal de Pantaco, en la capital del país. Con este nuevo servicio, sus clientes podrán reducir entre tres y cinco días el tiempo de sus operaciones y lograrán ahorros de hasta 400 dólares por contenedor.

El director general de la compañía, Hilario Gabilondo, se mostró confiado con el éxito de las instalaciones, que cuentan con una superficie de cinco mil 700 metros cuadrados. Los estudios de mercado elaborados por la empresa arrojan que el sector demanda al menos 30 mil metros cuadrados, por lo que se espera que en un plazo de seis meses la ocupación esté al cien por ciento.

Por ello, Gabilondo señaló que los



Reducirá tiempo de operación.

planes de Intermodal México pasan por la puerta en marcha de otra bodega de estas características en la Ciudad de México, aunque su ubicación aún no está determinada. Si las expectativas se cumplen, también en Silao, en el estado de

Guanajuato, y en Monterrey, Nuevo León, se tiene previsto la apertura de dos centros en un plazo aproximado de un año.

El director de la compañía resaltó que ésta es la única bodega de este tipo para mercancías transportadas en tren, ya que actualmente el servicio sólo se oferta para carga que ingresa al país por vía marítima o por el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

El centro tendrá una capacidad para más de cuatro mil 500 posiciones en racks y más de cinco mil 700 toneladas y supuso un desembolso de dos millones de dólares. Gabilondo afirmó que para la empresa fue una ventaja poder aprovechar una bodega desocupada de Ferrovial, con quien puso en marcha el proyecto, lo que le permitió ahorrar en las instalaciones y dedicar la mayor parte de la inversión a sistemas de información.

Pocos contenedores

Sufren navieras en México

MIGUEL ÁNGEL CASTILLO

La reducción de las importaciones a México, sobre todo de las provenientes de Europa, se debe a diversos factores, entre ellos la alta cotización del euro, lo que afecta a las navieras en cuanto a disponibilidad de equipo se refiere.

El presidente de la Asociación Mexicana de Agentes Navieros AC (AMANAC), Felipe Bracamontes, señaló que este desbalance afecta directamente a las mercancías que deben ser enviadas al exterior, pues no hay suficientes contenedores.

Navieras consultadas confirmaron ese fenómeno, y agregaron que si bien en este momento se vive una buena temporada, con buques prácticamente llenos, en algunas ocasiones se ha tenido que negar el servicio a aquellos exporta-

dores que no programaron y reservaron sus embarques con suficiente tiempo.

Por lo mismo, algunas de las empresas de transporte marítimo ha optado por aplicar reglas más rígidas en cuanto a la devolución de equipo, aplicando recargos a quienes sobrepasen cierto número de días.

Maersk Line aplicará un costo por tiempo adicional en la carga y descarga de equipo a partir del 1 de julio próximo, dando un máximo de seis horas como tiempo límite y cobrando 25 dólares extras por contenedor a partir de la séptima y hasta la doceava hora.

En caso de exceder las 12 horas, el cargo será de 200 dólares por contenedor, siendo esta misma cantidad por cada día extra.

CMA-CGM implementó un cargo



Habrà sanción por carga y descarga.

por concepto de entrega de equipo vacío en depósitos interiores. En el caso de esta compañía, será de 175 dólares por contenedor para las ciudades de México, Querétaro, Guadalajara y Monterrey.

En frontera con Nuevo Laredo

Continúa proyecto integral ferroviario

PURI LUCENA

La empresa ferroviaria Kansas City Southern de México (KCSM) y los gobiernos de Tamaulipas y Nuevo Laredo continúan con los avances del anteproyecto de modernización urbana Proyecto Ferroviario Nuevo Laredo 2008-2010, en el que se incluyen los planes para el nuevo puente fronterizo de la ciudad.

La primera parte del documento contempla la construcción de siete pasos a desnivel en el actual puente interna-

cional de intercambio ferroviario, el llamado Puente Negro, para lo cual se prevé una inversión de 350 millones de dólares, monto que podría provenir, según un comunicado de KCSM, del Plan Nacional de Infraestructura 2007-2012, así como de las aportaciones de los gobiernos municipal y estatal y la propia compañía ferroviaria.

Por otra parte, KCSM reiteró que antes de finalizar el año presentará a los gobiernos de México y Estados Unidos la solicitud de permiso para construir el

nuevo cruce fronterizo en Nuevo Laredo.

"El puente ferroviario tiene que ser por Nuevo Laredo, ya que los estudios demuestran que es la zona más viable desde el punto de vista económico y logístico", señaló José Zozaya, presidente de KCSM.

Actualmente, Puente Negro tiene una capacidad para 35 trenes diarios, aunque transitan entre 22 y 25. El nuevo cruce aumentaría su potencial hasta 90 máquinas por jornada, y las estimaciones prevén que en diez años el tránsito llegue a 50 por día.