



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

2
201

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

LA IMPORTANCIA DEL AUTOTRANSPORTE DE
CARGA EN MEXICO COMO PARTE INTEGRAL DE
LA DISTRIBUCION FISICA DE MERCANCIAS PARA
EL DESARROLLO DEL COMERCIO EXTERIOR
DE MEXICO

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADA EN RELACIONES
INTERNACIONALES

P R E S E N T A:
MARIA DE JESUS AGUIRRE PEREZ



MEXICO, D. F.

1996

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Doy Gracias a Dios por todo
lo que he recibido en la vida

A mis Padres

Reynalda Pérez Liberato

Quien cubrió con su cariño y
fortaleza la ausencia de mi
Padre y supo guiarme por el
camino de la superación.

Miguel Aguirre Lozano

“ En Memoria “

A mis hermanas

Elizabeth y Aurora, por su apoyo
cariño y comprensión a pesar de
los momentos difíciles.

A todos mis amigos

Por su compañía, consejos y apoyo a lo largo de todo el trabajo.

A los profesores que revisaron este trabajo: Dr. Sergio Ruiz Olmedo, Lic. Alfonso Rodea, Lic. Oscar Medina y un agradecimiento muy especial a el Lic. Humberto Simoneen a quien admiro y respeto.

A mi asesor y amigo

Prof. Ignacio Martínez por su gran apoyo para la culminación exitosa de este trabajo.

A las personas que de alguna manera participaron e hicieron posible que este trabajo llegara a su terminación.

ÍNDICE

	PÁGINA
INTRODUCCIÓN.....	1
1 IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL	
1.1 Principales Factores que modifican y propician la importancia del Transporte.....	8
1.1.1 La Revolución Científico - Tecnológica y su impacto en el Transporte.....	17
1.2 Importancia del Transporte Internacional para los Bloques Económicos.....	22
1.2.1 Unión Europea.....	25
1.2.2 Cuenca del Pacífico.....	30
1.2.3 América del Norte.....	35
1.2.4 América Latina.....	39
1.3 El Transporte Internacional y los Organismos Internacionales.....	49
2 EL TRANSPORTE EN LA LOGÍSTICA INTERNACIONAL	
2.1 Logística de Comercio Internacional y Distribución Física.....	67
2.1.1 Factores que impulsan el desarrollo de la Logística.....	80

2.1.2	Importancia creciente de la Logística en las Empresas	82
2.1.3	Estrategias Logísticas para implantar Sistemas de Producción "Justo a Tiempo" ...	85
2.1.4	El Sistema de Transporte y su relación con el sistema Logístico	86
2.1.4.1	Servicios de Transporte	88
2.1.4.2	Transporte y Competitividad	89
2.1.4.3	Integración de Cadenas de Transporte.....	91
2.1.5	Prácticas Logísticas Corporativas.....	93
2.1.6	La Distribución Física y los Servicios.....	94
2.2	El Transporte Internacional de Carga en la DFI	95
2.3	Interrelación entre DFI y TIC.....	100
 3 MÉXICO Y EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN EL CONTEXTO DE LA LOGÍSTICA INTERNACIONAL		
3.1	La Situación Económica en México a raíz de la Crisis de 1994.....	102
3.2	Política de Comunicaciones y Transportes.....	110
3.2.1	Problemática del Autotransporte de Carga	114
3.2.2	Política de Modernización del Autotransporte de Carga.....	117

3.3 El Transporte Terrestre an el Marco del TLC.....	130
CONCLUSIONES.....	140
BIBLIOGRAFÍA.....	150
ANEXO 1.....	162

INTRODUCCION

El transporte desempeña un papel relevante, ya que constituye un instrumento de carácter estratégico para fomentar el crecimiento económico de cualquier país.

Es un medio que posibilita y favorece el cambio estructural, e instrumento indispensable para reorientar y modernizar el aparato productivo y distributivo de un país; debido a que, por un lado, permite que algunas empresas sean reubicadas a otras zonas del país más acordes a sus necesidades, y por el otro, facilita los intercambios que requieren los procesos de comercialización y distribución, tanto a nivel nacional como internacional.

El transporte y las comunicaciones han tenido una creciente importancia con el devenir de la historia, pero en la medida en que ha progresado la tecnología, en especial en décadas pasadas, entraron a formar un panorama distinto que caracteriza al desarrollo actual. La economía mundial ahora maneja un nuevo concepto en relación a la aplicación de la logística en las operaciones de comercio internacional. Así como, en la distribución de las mercancías, donde al transporte se le considera como parte integral del proceso productivo y del cual dependen en muchas ocasiones la disminución de los costos, que exige la globalización de la producción.

Un análisis retrospectivo del papel que ha tenido el sistema de transporte en los diferentes países y el tratamiento que se le ha dado en los organismos internacionales, revela cómo se fueron sucediendo los cambios en la integración del transporte y en las condiciones económicas, geográficas, sociales y políticas, hasta llegar a dar respuesta, como hoy, a procesos productivos tan exigentes como los basados

en los conceptos de *Justo a Tiempo o Cero Inventarios* ideados para competir en el contexto internacional.

A lo largo de los años, entre los diversos modos de transporte se distinguió el transporte marítimo como el más capaz de trasladar grandes volúmenes; en las pasadas décadas el 90% del comercio internacional empleo dicho modo. Pero ahora, debido a la Distribución Física de Mercancías como estrategia para la disminución de costos en el proceso productivo de un país y el aumento en los volúmenes de las mercancías objeto de comercio, es necesario, para el desarrollo adecuado de las economías, contar con un sistema integrado de transporte, que utilice, de ser preciso, todos los diversos modos, y que opere en forma eficiente y competitiva, permitiendo al país tener una base sólida que apoye las operaciones de su comercio nacional e internacional.

Sobre todo ahora que, surgen alianzas estratégicas, pactos y nuevos productos, que se abren otras rutas de comunicación y se establecen nuevos itinerarios que llegan a los puntos más distantes de la tierra ese sistema integrado se vuelve requisito sine-qua non. La competencia feroz que sostienen empresas de todos los países por la conquista de mayores mercados; la demanda creciente de satisfactores, que vienen a llenar necesidades primarias y secundarias; y la urgencia de llegar rápida y seguramente a los mercados, han obligado a los gobiernos y empresas a dar una importancia vital al sistema de transportación.

Los cambios sociopolíticos y económicos de los últimos años en el mundo, que afectaron de manera determinante al Transporte son: la conformación de bloques comerciales, la internacionalización del capital, la creciente competitividad de las empresas en los mercados mundiales y las nuevas tecnologías en los transportes. Todos estos hechos, llevaron

a los servicios a tener un nuevo papel, debido a las transformaciones que experimentó el sector industrial. Su importancia se encuentra en que el intercambio de mercancías va acompañado por los diversos servicios vinculados a la reparación, distribución, financiamiento, arrendamiento y comercialización, por citar algunos, que han alcanzado tal relevancia, que hoy son objeto de complejas negociaciones realizadas entre países, siendo su foro principal el GATT, hoy día la OMC, donde se estableció la necesidad de contar con un marco jurídico para poder tratarlos a nivel internacional de una manera adecuada, y al aumento de su comercialización pueda crear economías exportadoras de servicios. Hay que destacar que esta iniciativa fue iniciada por los Estados Unidos, ya que este sector tiene gran importancia para su economía.

Sin lugar a dudas, al día de hoy se plantea como requisito impostergable la transformación radical de la infraestructura, y la planeación del Sistema de Transporte multimodal, entendiéndose por ésta a la integración de las diferentes modalidades del transporte: el ferroviario, el marítimo, el aéreo y el carretero. En todos los países se da este fenómeno pero especialmente, en los países en desarrollo con grandes problemas de rezago en el sector, entre los cuales se encuentra México.

Nuestro país cuenta con una posición geográfica que se convierte en una ventaja competitiva natural, debido a sus amplios litorales en ambos océanos y su cercanía al mercado más importante del mundo. La puesta en vigor del TLC (del que en este estudio yo utilizare solo a los Estados Unidos por razones comparativas), es hoy en día una excelente oportunidad para incrementar nuestros mercados de exportación y aumentar el monto de la inversión extranjera directa en México, sumándose a aquellas ventajas y a las que ofrecen las negociaciones de acuerdos comerciales con diversos países de

América Latina, o las oportunidades ante la Cuenca del Pacífico, que significa para nuestro país el acceso a una región que representa el 50% del comercio de la población mundial, así como el Acuerdo Marco, que México firmó con la Unión Europea.

La participación exitosa de México en este mundo globalizado, está directamente relacionada con la modernización que se pueda efectuar en la economía en general, pero de manera fundamental en su transporte. Por esto es indispensable superar el rezago en reglamentos, infraestructura carretera, portuaria y ferroviaria que experimenta nuestro país.

Sobre el particular, el Plan Nacional de Desarrollo 1994-2000 establecido por el Dr. Ernesto Zedillo, establece las siguientes pautas en la materia:

- 1.- Consolidar el papel normativo y promotor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- 2.- reordenar la estructura organizacional y jurídica del sector;
- 3.- fortalecer la participación social y privada en el sector;
- 4.- destinar los recursos presupuestales a proyectos en proceso y aquellos que satisfagan criterios de rentabilidad social, económica, ecológica y financiera y por último;
- 5.- impulsar vigorosamente la colaboración con los gobiernos estatales y municipales en el sector.

Como puede observarse, es clara la intención del Ejecutivo Federal de asignar una gran importancia al sistema de transporte, pero de manera fundamental al autotransporte de carga, que es el principal modo utilizado en nuestro país,

debido a las condiciones geográficas del mismo; a la localización de los centros productores y a la necesidad de una distribución eficiente de las mercancías.

Una de las respuestas al reto que entraña el transporte, y que permitirá una mayor competitividad, es la actualización del marco normativo e institucional, ya que a través de la redefinición de las atribuciones del Estado en materia de transporte, permitirá una mayor participación de la inversión privada en el sector. Ya que si no se cuenta con una infraestructura adecuada que permita transportar rápida, eficaz y al menor costo las mercancías, México no podrá desarrollar su planta productiva, aún con la firma de los diversos acuerdos comerciales bilaterales regionales y multilaterales.

Hasta aquí, he tratado de dar relevancia al tema que elegí para desarrollar mi Tesis Profesional. A continuación describo de que manera está estructurada.

En el Primer Capítulo, analizo los principales cambios en la economía mundial que sostienen la importancia del transporte en la economía, así como, la trascendencia y forma de funcionamiento del mismo en los diversos bloques económicos en que hoy está dividido el Mundo. La última parte del Capítulo I la dedico a las negociaciones y al tratamiento del transporte en los organismos internacionales a partir de la década de los ochenta, cuando se intensifica el tratamiento de esta materia a nivel internacional.

En el Segundo Capítulo, Resumo las características, usos y aplicación que se asigna a la logística utilizada durante las 2 Guerras Mundiales y como se dan cuenta de su utilización en las operaciones de comercio internacional. También, describo el papel de la Distribución Física en la Logística Internacional y dentro de la misma el papel del Transporte

Internacional de Carga de acuerdo a la metodología del UNCTAD/GATT y un estudio elaborado por la Secretaria de Comunicaciones y el Instituto Mexicano del Transporte. Así como, las exigencias a los servicios de transporte por las innovaciones tecnológicas e innovaciones empresariales y el cambio a un mundo global con bloques regionales y acuerdos bilaterales y multilaterales.

En el Capítulo tercero, expongo las políticas que el gobierno mexicano tomó para el mejoramiento del sistema de transporte en general y del autotransporte de carga en particular, con el fin de hacer más competitiva a la industria nacional respondiendo a la política Justo a Tiempo o Cero Inventarios, y con ello participar activamente en el comercio internacional. También, se incluyen los cambios que se producen con la administración del Dr. Ernesto Zedillo, ya que a diferencia de la administración pasada a partir de diciembre de 1994, la economía en general, y por consecuencia el sector autotransporte de carga en México, se encuentra con un panorama distinto en el cual existe una gran incertidumbre por el futuro económico de nuestro país por la falta de un programa económico que permita continuar con el desarrollo que se tenía en la administración Salinista. Incluyo un pequeño análisis comparativo del autotransporte de carga norteamericano y el mexicano para dar algunos de los sectores en los que tenemos desventaja en este sector.

Conclusiones; en estas pretendo dar un panorama general resumido de la problemática que enfrenta el autotransporte de carga en México ante un mundo globalizado que cambia constantemente y sobre todo el cambio que se origina del sexenio Salinista donde se dan las condiciones para un repunte del sector autotransporte, pero desafortunadamente esto cambia con el inicio del nuevo sexenio.

Finalmente, se incluyen 1 anexo: En el Anexo, doy definiciones de que es la Logística cual es su origen y como posteriormente toma esta forma de organización la economía internacional para aplicarla en los procesos productivos; con esto pretendo que el lector tenga una mejor comprensión de lo tratado en el Capítulo II y no se vea a la concepción de la UNCTAD/GATT que yo tomo, como un todo establecido, sino como una forma de explicar los cambios en la economía internacional. También incluyó una nueva forma en que se manejan los datos de manera electrónica con el EDI que es utilizado actualmente por varios países asiáticos, europeos y algunos latinoamericanos para agilizar sus operaciones de comercio internacional y con ello a su vez mejorar las operaciones de transporte internacional de mercancías.

1. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

1.1. Principales Factores que Modifican y Propician la Importancia del Transporte

Lo que diferencia una época de otra no es tanto qué se produce sino cómo se produce y con qué instrumentos. (K. Marx 1876)

La economía internacional ha sufrido grandes modificaciones en las últimas tres décadas (60, 70 y 80), iniciando una nueva forma de encarar la producción, que " requiere un equipo con personal calificado; un método; recursos financieros y materiales; un propósito bien definido y acceso al mercado para vender los bienes producidos".¹ Este hecho ha afecto a nivel internacional las decisiones en relación a cada una de las partes que integran el proceso productivo. Una de las más importantes y poco analizadas es el transporte. Por lo tanto, para comprender el significado del mismo en el comercio internacional es necesario revisar los cambios en el panorama internacional y ver de que manera cambian la concepción e importancia del transporte.

Primeramente, y como antecedente, haré referencia a las dos décadas anteriores a las arriba referidas, lo que nos dará la referencia precisa sobre la magnitud de las transformaciones experimentadas.

Durante los años cuarenta y cincuenta, el poder económico estaba concentrado en los países industrializados de Estados Unidos y Europa Occidental, que juntos conformaban un polo, y el otro, con la Unión Soviética como centro. Los primeros países compartían los mismos intereses económicos, aceptaban explícitamente el liderazgo norteamericano y tenían establecidas pocas barreras al comercio provenientes de antes

¹ Sabato, Jorge y Mackenzie, Michael. La Producción de Tecnología Autónoma o Transnacional. Ed. Nueva Imagen, México 1982; pág.59

y después de la Guerra. Los sistemas mundiales en materia monetaria y de comercio requerían regularizarse, por lo que pronto surgen los Acuerdos de Bretton Woods y el GATT, respectivamente. Esta época es considerada de reconstrucción para las economías europeas.

El conflicto bélico dio lugar al nacimiento de fuertes tendencias multilaterales y al libre comercio (bajo supervisión norteamericana), ambas consideradas como condicionantes importante para el mantenimiento de la paz. Los países socialistas constituían un bloque político monolítico y un sistema económico el cual se encontraba prácticamente cerrado en relación al resto del mundo. La guerra fría inicia y pronto entra en su apogeo. Los países en desarrollo que funcionaban como proveedores de materias primas para los países desarrollados en conflicto, van perdiendo fuerza poco a poco, al ser desplazados por la producción de los países ricos. En Japón y Alemania Federal se daban procesos intensos de reconstrucción con ayuda norteamericana. En Estados Unidos seguía teniendo vigencia la doctrina Keynesiana de la intervención gubernamental para la protección del empleo.

En cuanto a transporte en general y hasta hoy el transporte marítimo es el modo que permite el traslado del mayor volumen de productos y por lo tanto es el de mayor importancia para el comercio entre las naciones, como lo demuestra el hecho de que se manejaba por vía marítima el 90% del intercambio internacional de bienes hasta fechas recientes². Un ejemplo de un país beneficiado por el mismo es Inglaterra, "la cual mucho de su desarrollo económico lo debe a haber poseído durante aproximadamente dos siglos, una flota mercante de primera magnitud, lo cual le permitió enviar y recibir productos de todo el mundo; ensanchar sus fronteras políticas

² INURED. La Apertura de México al Pacífico. Ed. SRS y INURED, México, 1990. pág. 139.

y económicas así como fijar muchas veces las "reglas del juego" comercial³.

Debido a que el transporte marítimo es el más desarrollado y utilizado en las operaciones comerciales, esto llevó a empresas y gobiernos a verlo como único medio de facilitar sus operaciones comerciales; por lo tanto, es frecuente que se opine que su tarea consiste en optimizar el funcionamiento de ese modo específico, sin tomar en consideración a los otros modos de transporte.

En los años sesenta, el panorama internacional empieza a sufrir cambios importantes, como es el inicio de la crisis a nivel internacional y la pérdida de vigencia del modelo de desarrollo basado en la industrialización por sustitución de importaciones. Un cambio profundo se produce en el reparto de la potencialidad económica e industrial entre Estados Unidos, Alemania Federal y Japón; esto, en base a la capacidad de cada nación para enfrentar la destrucción y distorsiones provocadas por la Segunda Guerra Mundial y salir airoso de ellas. Inician los primeros signos de estancamiento de la economía norteamericana y a pesar de ello, se incrementa la internacionalización del país, por una expansión y fortaleza de sus empresas internacionales y por la permanente utilización del dólar como moneda internacionalmente predominante. Esto llevaba implícito una mayor dependencia económica de este país con la evolución del ciclo internacional y del comportamiento de sus empresas en los mercados mundiales.

Inicia asimismo, el desarrollo del proceso de internacionalización de la producción y de la banca. Sumado a esto, las reducciones arancelarias crean un espacio amplio de competencia oligopólica internacional mediante el

³ Cardona, Francisco. Transportación Internacional (colección Comercio Internacional, tomo 82. sistema abierto), Ed. Instituto Politécnico Nacional, México, 1985, pág. 9

entrelazamiento cada vez más profundo de los mercados nacionales y de la apertura de nuevas fronteras a la inversión.

La consolidación de las bases industriales, rivales en Europa y Japón, la estructuración de un sistema de países socialistas con sus propias fronteras de regulación y la conformación de las estructuras oligopólicas productivas y financieras transnacionales, así como la pérdida progresiva del monopolio tecnológico de Estados Unidos y la tendencia de deterioro de la situación británica y la aparición del término competitividad. Son factores que, unidos, relativizarán el poder económico de Estados Unidos como potencia hegemónica pero sin lograr reemplazarla como la base de sustentación de un ordenamiento económico internacional.

Es esa una etapa en la cual prácticamente toda Latinoamérica buscó soluciones de salida al subdesarrollo estructural por la vía pacífica: la del reformismo y la legalidad, o por la vía armada, que significó el nacimiento de importantes movimientos de guerrilla⁴.

⁴ Gutiérrez, María Teresa. "De Viejos y Nuevos Paradigmas: La Teoría Latinoamericana del Desarrollo y la Economía Internacional". Problemas del Desarrollo No. 79, ED. UNAM e IIEC, México, octubre-diciembre de 1989, pág.63-64

En el transporte se dan los primeros indicios de vinculación entre los diferentes modos. A esto, como veremos seguiría la época más importante y que marca la situación internacional de manera decisiva, la década de los setenta ¹.

A principios de los años sesenta los Acuerdos de Bretton Woods empiezan a evidenciar fallas, debido a que no se ideó un mecanismo automático mediante el cual las reservas del mundo pudieran crecer con el comercio y la economía mundial. Una segunda debilidad del sistema nacido en Bretton Woods - aun que algunos podrían atribuirle a la manera como se manejó más que a su estructura- consistió en que los problemas de balanza de pagos de algunos países- que invariablemente denotaban déficit, fueron manejados aisladamente. El tercer problema fue la incapacidad de respuesta del sistema frente a los flujos desestabilizadores de capital, los cuales se agudizaron a fines de los años sesenta y principios de los setenta.

El liderazgo de los Estados Unidos más que nunca es cuestionado debido a la incapacidad norteamericana de controlar sus desequilibrios económicos reflejados en "la experiencia de 1971, cuando Estados Unidos presenta un déficit comercial de 2.3 billones de dólares, acumulado después de varios años de baja en el excedente comercial, que fue seguido en 1972 por un déficit de 6.4 billones de dólares. El total de las importaciones alcanzó un monto promedio ligeramente por encima de los 50 billones de dólares en los primeros dos años de la década de los setenta."²

¹ Documento de Trabajo del Comité de Autotransporte de Anierm. México, 1992.

² Mc. Ewan, Arthur, "Comercio Internacional de Estados Unidos, Inestabilidad Económica y Luchas Políticas". UNAM, IIEC. Problemas del desarrollo No.79, octubre-diciembre 1989, pág. 31

* A mediados de los años setenta era claro que la corporación global se convertía en un sistema mundial las corporaciones globales habían aprendido la integración global de la producción como extensión lógica del abastecimiento mundial. Este proceso se manifiesta en la relocalización de ciertas industrias intensivas en capital fuera de las naciones centrales y en el reconocimiento de que los productos y los mercados globales estaban finalmente maduros.³

Como consecuencia de lo anterior, se inicia una fase de relocalización industrial, ante la evidencia que el fin de la fase de expansión había llegado. Se rompe con el sistema monetario de paridades fijas y con el patrón de cambio dólar-oro, donde el dólar era el medio de reserva internacional; se profundiza en el escenario mundial el fenómeno de estanflación. Asimismo experimentan la pérdida de competitividad algunas de las ramas industriales, frente a los productos manufacturados provenientes de los nuevos países industrializados los NIC's.

Todo esto llevó a los países industrializados a realizar importantes procesos de modernización tecnológica, así como ajustes en sus estructuras productivas, con la finalidad de otorgar a sus aparatos industriales mayor competitividad y eficiencia para impulsar el crecimiento económico, atacar la inflación y el desempleo, y disminuir la dependencia estratégica de las materias primas. Estos cambios reorientaron el patrón de industrialización mediante un ajuste productivo, tecnológico y financiero en los sectores industriales en crisis, promoviendo el despegue de nuevas industrias acordes con la revolución tecnológica y con el comportamiento de la demanda.

En tanto, muchos países en desarrollo ponían de manifiesto su inconformidad con el papel que habían venido desempeñando

³ Borrego, John. "La Economía Global". Investigación Económica No.191, enero-marzo de 1990; pág.159

como proveedores de materias primas e importadores de manufacturas. Esta época se considera como de inflación mundial, de escasez de petróleo y de endeudamiento excesivo de los países en desarrollo, pero a la vez de expansión del capital financiero y de las corporaciones multinacionales. Se cuestiona la postura intervencionista del estado, lo que dio como resultado que el proceso de reestructuración se concentrara sobre las actividades industriales que presentaban las siguientes características:

"Industrias altamente consumidoras de energéticos; industrias con plantas y líneas de producción poco flexible para ajustarse de manera relativamente rápida a los cambios tecnológicos y del mercado; industrias en declinación con su relación productividad-salario, industrias altamente dependientes de la importancia de materias primas; industrias con fuerte competencia por parte de los países recientemente industrializados"⁴

El decenio de los ochenta se puede considerar como la consolidación de todo lo iniciado en los setenta. Destaca de manera especial las corporaciones globales que de acuerdo con John Borrego, eran responsables del 80 al 90% del los intercambios a nivel mundial.

Las naciones desarrolladas se ufanan de colocarse a la vanguardia en la liberalización comercial, aunque en la práctica continuaron aplicando barreras no arancelarias a las importaciones procedentes de las naciones en desarrollo e hicieron cada vez más selectivo el acceso a los mercados. Para los países en desarrollo significó una época de retroceso ya que no llevaron a cabo una transformación económica acelerada.⁵

⁴ Villareal, René. México 2010. De la Industrialización Tardía a la Reestructuración Industrial; Diana, México 1988. pág 62

⁵ Agcsin, Manuel y Tussie, Diana. "Nuevos Dilemas en la Política comercial para el Desarrollo". Comercio Exterior Vol.43, No.10, octubre de 1993.

Los cambios económicos, tecnológicos y políticos dieron como resultado una modificación sustancial en los volúmenes de carga, y por ende, en la infraestructura del transporte internacional de mercancías. Esto llevó a la necesidad de contar con un transporte marítimo más eficiente, en el cual fuera posible transportar las mercancías de manera más rápida, económica y segura reduciendo las estadías en los buques y en puerto; esto, dio origen al contenedor como un instrumento de unitarización y concentración de las cargas. Los cambios que experimentó el transporte marítimo influyeron en el transporte interior y viceversa.

En los años setenta empieza a surgir en Europa el contenedor de transporte terrestre utilizado por los ferrocarriles europeos y el cajón móvil, innovaciones que mejoraron la eficiencia del transporte terrestre. Estas innovaciones provocaron uno de los cambios más significativos en la tecnología del transporte marítimo con las actividades de los modos terrestres.

Como resultado de los cambios ocurridos durante tres décadas en la economía internacional, surge una nueva tendencia denominada "Globalización", que no es otra cosa que considerar que un producto ya no tiene una nacionalidad definida, sino que con el concurso de diversos países, de acuerdo a sus ventajas comparativas se elaboran diferentes partes del mismo.

"La globalización es la transformación de un conjunto de economías nacionales interdependientes en una sola economía global con procesos de producción y comercialización distribuidos por todo el mundo, en función de ventajas comparativas a nivel global."⁶

⁶ CIDAC, El Acuerdo de Libre Comercio México-Estados Unidos (Alternativas para el Futuro). Diana, México 1988. pág. 62

De acuerdo con Borrego las características del mismo son: producción internacionalizada bajo el control centralizado; dimensión masiva y gigantescos recursos financieros de la unidad institucional básica; determinismo y vanguardismo tecnológico y una concentración del poder económico alto y en crecimiento continuo. En un sentido muy real, este nuevo sistema domina ahora la economía mundial, ya sea "desarrollada", "subdesarrollada" o "socialista". Tanto cuantitativa como cualitativamente, aumenta e intensifica continuamente su esfera de operación y control, intentando liquidar todos los sistemas de producción y acumulación.¹

A mi parecer John Borrego no menciona dos factores que revisten mucha importancia y que son resultado de la globalización: la creciente importancia del sector servicios, y la nueva división del trabajo, que ahora requiere de personal cada vez más especializado y preparado y aumenta el contenido tecnológico y mecanizado de los productos.

La globalización de la economía va a permitir la expansión del comercio internacional para la provisión de insumos y para la distribución y comercialización del producto, convirtiendo al mundo en un solo mercado.

Este proceso tan importante ya era expresado por Killingsworth en 1979 de una manera muy acertada definiéndolo así:

"En el siglo pasado, un conjunto de nuevas comunicaciones canales, camiones, ferrocarriles- pavimentaron literalmente el camino para una revolución industrial. En este siglo, nosotros somos testigos del establecimiento de un nuevo sistema de comunicaciones y del lanzamiento de una tecnología que será tan revolucionaria como la máquina de vapor (...). Pero mientras que la revolución industrial se llevó a cabo por la acción de centenares de pequeños empresarios, la próxima revolución tecnológica será cualitativamente diferente. Porque todo parece indicar que ella será controlada, en el mejor de los casos, por una docena de grandes empresas, y en el peor, sólo por una o dos corporaciones masivas".

¹ Borrego, John. Op. Cit., pág. 159

² Sabato, Jorge y Mackenzie, Michael. La Producción de Tecnología Autónoma o Transnacional. Nueva Imagen. México 1982. pág. 65

1.1.1 La Revolución Científico Tecnológica y su Impacto en el Transporte

La revolución científico tecnológica inicia la tercera revolución industrial, que tuvo su periodo de desarrollo entre 1945-1970. Desde comienzos de 1950, con el vertiginoso desarrollo de la física nuclear, se desarrolla la revolución tecnológica en la electrónica, en la biotecnología y en la informática.

Nuevas formas de producción y productos especialmente destinados a facilitar y acelerar los anteriores procesos productivos y los de prestación de servicios se desarrollan en Estados Unidos, Japón y Europa y éstos tratan de expandirlos por el mundo.

Así pues, la ciencia y la investigación, en esta nueva etapa, revisten gran importancia para el desarrollo económico. Lo anterior permite la producción continua de energía, el abaratamiento de los insumos y de las materias primas con las que los países poco industrializados concurrían al mercado internacional.

Dentro de este proceso, la revolución tecnológica adquiere una importancia trascendental, pues modifica y potencia la composición de cuatro áreas: 1) instrumentos avanzados para estudiar, explorar y conocer la materia; 2) medios auxiliares y aparatos de computación para el almacenamiento, manejo y procesamiento lógico de información; 3) medios de transporte y 4) biología molecular.

Frente a lo anterior, nuevas alternativas económicas, sociales e industriales aparecen en el mundo en confluencia con el nuevo desarrollo tecnológico acrecentando el ya alto nivel de interdependencia económica internacional. Mas aún,

con el desarrollo de los medios de comunicación y de transporte modernos, se consolida la tendencia a la descentralización y dispersión de las actividades productivas de las grandes empresas de los países de alto desarrollo industrial, mientras los procesos de investigación y de diseño se centralizan o se relocalizan de acuerdo con las necesidades crecientes de eficiencia.

Así pues, en la medida en que se incrementaba el comercio mundial, unos países ampliaban su dominio industrial y tecnológico; otros ensanchaban la brecha científica y tecnológica que los separaba de los anteriores; y finalmente, unos cuantos acortaban esta distancia. Se reforzó, de modo más racional y planificado, la previa división del trabajo establecida luego de la Segunda Guerra Mundial.

Las instituciones económicas, políticas y financieras internacionales fueron el soporte y la base de este nuevo proceso. En este, el abaratamiento de los costos de las materias primas y de la mano de obra eran aprovechados para flexibilizar los procesos productivos, de administración y de operación de las plantas que las grandes empresas esparcían por el mundo.⁹

La tecnología llevó a una mayor diferenciación del producto y a su innovación continua. Esto concentró la producción en las empresas grandes que podían cubrir los gastos de capital necesarios. Por definición, los productos diferenciados compiten en el estilo, la calidad o el modelo, además de el precio, y esto crea la posibilidad de un comercio sectorialmente equilibrado entre los países.¹⁰

⁹ Dávila, Francisco. "La revolución científico-técnica, la globalización industrial, la formación de bloques y los nuevos cambios mundiales". Relaciones Internacionales no. 58, abril-junio de 1993, Centro de Relaciones Internacionales-FCPyS-UNAM, pág. 15

¹⁰ Tussie, Diana. Los Países menos desarrollados y el Sistema de Comercio Mundial. Un desafío al GATT. FCE, México 1988, pág. 5-7.

Lo anterior llevó a un explosivo aumento de los volúmenes del comercio mundial y da matiz muy diferente en algunos aspectos del mismo. Los cambios llevaron a un costo del dinero sin precedentes, que hizo prácticamente prohibitivo en muchos casos, y siempre oneroso, el tener grandes inventarios en planta, con los correspondientes almacenamientos. El costo financiero de estos capitales inactivos reviste la máxima importancia, ya que llevó a las empresas a nuevas políticas empresariales en la industria y la producción: una de las más importantes es la denominada "Justo a Tiempo"¹¹, encaminada a minimizar inventarios, incluidos tránsito, almacenes, períodos de maniobra, etc.

Este pensamiento y necesidad empresariales, aunado a la existencia de una tecnología moderna de transportes y comunicaciones e informática, produjo los cambios en el transporte, que en realidad son la agudización de una situación conceptual presente desde un principio y es que hoy más que nunca la eficiencia del transporte esta ligada a una serie de factores adicionales al simple costo del servicio, a veces independientes a él y a veces contrarios al mismo. Estos factores son de naturaleza muy variada y casuística e incluyen la oportunidad en el mercado, la seguridad en la entrega, la puntualidad del arribo, la seguridad en la mercancía transportada y la confiabilidad del servicio, entre otros y suelen tener influencia directa en el costo total para el usuario.¹²

Hoy, el peso de los factores anteriormente citados cambian la concepción del transporte. Considerandolo como un eslabón importante de una cadena más amplia, que es el comercio. Para

¹¹ En el capítulo 2 en el Punto 2.2.1.1, se describe lo que significa la política de "Justo a Tiempo".

¹² Instituto Mexicano del Transporte. "Sistema Integral de transporte" IMT. (publicación técnica No. 2). Querétaro, Qro 1988. pág 1-12

lograr su participación activa en la cadena. Se ve ahora como un transporte integral o multimodal.

"Sistema multimodal es un concepto donde el transporte es un sistema que inicia en la puerta de una fábrica y termina en la puerta del cliente. Es un fenómeno integrado que toma en cuenta condiciones de mercado, ventajas de presencia, necesidad de reducir inventarios, oportunidad de entrega y todo el conjunto de factores ajenos al transporte mismo que lo integran favorablemente en la Cadena Comercial."¹¹

El Transporte Multimodal

El transporte multimodal internacional tiene remotos antecedentes, que se identifican con la creación del contenedor en 1921 por el New York Central Railway. Otro ferrocarril, el British Railroad System de la Gran Bretaña inició en 1929 el servicio tierra/mar para conectarse con el macizo continental. Después, durante la Segunda Guerra Mundial, el ejército norteamericano usó masivamente los contenedores en servicio tierra/mar; y finalmente, en 1966, se inició la utilización masiva de los contenedores con fines comerciales, cuando Mc Lean puso en servicio el buque "Fairland", que fue adoptado previamente para transporte exclusivo de contenedores en la ruta del Atlántico Norte.

A partir de estos antecedentes, se dio un crecimiento explosivo, en el manejo de cargamentos contenerizados, simultáneo al aumento de las embarcaciones especializadas (barcos graneleros, mineraleros, petroleros, transportadores de automóviles, etc.) así como al de embarcaciones mixtas, que combinan el transporte de carga general suelta con la carga unitizada en contenedores. Ello requirió el desarrollo de equipos de maniobras especializados para cargar y descargar contenedores de los barcos, y para movilizarlos dentro de las terminales diseñadas para el manejo de los

¹¹ Ibidem, pág 7

contenedores cargados y vacíos que componen el tráfico de productos contenerizados.

La concentración de los grandes volúmenes de carga en terminales portuarias y la necesidad de usar los vínculos terrestres, obligó a las economías a coordinar esfuerzos entre ambos medios, y así reducir los costos para mover más ágilmente las mercancías en beneficio de usuarios.

Posteriormente, en los Estados Unidos se registraron los mayores adelantos en la tecnología del transporte, específicamente en su conexión con el ramo naviero en donde la gran competencia trajo como resultado una constante búsqueda por reducir todos los elementos de costo de transporte, especialmente en la porción terrestre. La introducción del contenedor provocó uno de los mayores cambios en la historia del ferrocarril.

Como resultado de la necesidad de poder mover unidades a distancias medias y largas a un bajo costo surge la necesidad de adaptar carros de ferrocarril especialmente para el tráfico de contenedores. La primera generación de carros conocidos con plataformas son "Piggy Back" o "Flat Cars"; de esta innovación se desprenden dos modalidades de transporte:

C.O.F.C. (Container on Flat Car), el cual consiste en mover contenedores solos sobre plataformas, principalmente hacia aquellos destinos en los cuales se cuenta con suficiente equipo de carga y descarga.

T.O.F.C. (Trailer on Flat Car), el cual consiste en transportar un contenedor con chasis a un trailer sobre el equipo de ferrocarril hacia destinos de baja intensidad de tráfico que no cuentan con infraestructura de carga y descarga de equipo.

A finales de la década de los 70 surgieron una serie de ideas para fabricar equipo de ferrocarril que permitiera transportar contenedores de manera más económica y eficiente. De ahí nace la necesidad de crear un concepto de un carro que pudiera mover dos niveles o tiras de contenedores. El resultado de estas investigaciones fue un carro formado por 5 plataformas articuladas, de piso deprimido, con la capacidad de transportar hasta 10 unidades de 20 pies y de 5 unidades de 40 pies, con múltiples combinaciones.

Otro importante adelanto tecnológico lo constituyó el "Road Railer" el cual básicamente consiste en una caja de trailer con adaptador (fijo o móvil), que le permite circular por las vías de ferrocarril sin necesidad de ser cargado en ningún tipo de plataformas. Debido a que el adaptador tiene suspensión de aire, este tipo de carros puede transportar cualquier clase de productos, al no necesitar equipo de arrastre. Estas unidades pueden ser movidas por una pequeña máquina, lo cual representa un importante ahorro de combustible. Adicionalmente, el "Road Railer" puede ser operado con menos de la mitad del personal de rampa necesario para cargar y descargar otro tipo de equipos convencionales. Estos adelantos tecnológicos provocaron una transformación radical en la calidad y precio de los servicios terrestres.¹⁴

Todos estos cambios dieron origen a una nueva concepción del transporte, considerando ahora como una necesidad que los países establezcan un sistema multimodal o integral para responder a los retos del contexto internacional.

1.2 Importancia del Transporte Internacional para los Bloques Económicos

¹⁴ Comité de Transportes ANIERM. "Los requerimientos de Infraestructura de Transporte en México ante la creación de Bloques Económicos, México, 1993", pág. 1-30

En un escenario donde se dan mayores dependencias, marcadas por los ciclos de auge y de crisis del desarrollo de los países, donde se vislumbra más claramente la globalización comercial y la formación de bloques económicos, los países se ven en la necesidad de competir con una nueva y agresiva política de modernización, para asegurarse un lugar en el mercado mundial, donde aparecen nuevas esferas de especialización, nuevas formas de producir, y con ello la necesidad de mayores innovaciones en los productos, así como nuevas formas de organización (Justo a Tiempo), que resultan de la tercera revolución científico tecnológica que nos llevo a la globalización.

Así, las tendencias hacia una nueva fase integrativa de alcance mundial se mueven alrededor de las comunicaciones vía satélite; sistemas de computación; y sistemas de información, mundiales, que son capaces de procesar transmitir y distribuir enormes volúmenes de datos. Todo lo anterior, revolucionó la eficiencia de modo acelerado de la productividad de las economías que los están adoptando tanto en lo tocante a la producción de bienes tradicionales como la de nuevos productos.

Este nuevo panorama nos lleva a una mayor competencia entre países para captar, además de los mercados nacionales, un sector del mercado internacional, ya no solo en base a algunas ventajas comparativas propias de cada país, sino profundizando la productividad y la eficiencia que bajo una nueva realidad internacional, las ha convertido en factores primordiales para penetrar y permanecer en ciertos mercados. Los precios competitivos, la calidad y oportunidad de entrega de un producto, representa ahora elementos básicos a contemplarse en cualquier transacción comercial internacional. La oferta de un producto sin mercado carece de

sentido y para hacer llegar éste producto a un mercado, se hace necesaria la presencia del transporte¹⁵.

Esto cambia la concepción de los países para adaptar sus procesos productivos a las recientes tendencias de la economía mundial, encaminadas hacia los bloques económicos que representan para sus exportaciones la posibilidad de venta en mayores mercados, a escalas más grandes.

De lo anterior, surge la necesidad de que cuenten con sistemas nacionales de transporte eficientes y de bajo costo, con una adecuada cobertura de las zonas rurales y enlaces apropiados con los sistemas de transporte de los países vecinos y de los copartícipes en el comercio, en que se tengan debidamente en cuenta el contexto regional y el mundial.

Para un país como el nuestro, que quiere aprovechar las ventajas que ofrece el TLC que nuestro país firmó con los Estados Unidos y Canadá, así como los que se concluyeron con países Sudamericanos y de Centroamérica, sin olvidar los mercados de Europa y la Cuenca del Pacífico resolver la incógnita del transporte es vital.

Bajo este esquema es importante abordar, así sea en una visión resumida, la importancia y alcances del transporte internacional para los bloques económicos, a la luz de la competencia por los mercados internacionales.

La competencia por los mercados lleva a los países a eficientar el transporte de mercancías como apoyo a la constante búsqueda de obtención de divisas en otros mercados, impulsando la creación inmediata de sistemas de transporte

¹⁵ Martínez, Luis. "México y las Conferencias Marítimas" II Seminario y Exposición Nacional. "El Transporte Integral de Carga y su Proyección al Siglo XXI", Ed AMIT, BANORRAS, INT Y AMIERN, México, 29, 30 y 31 de octubre 1990, pág. 16

multimodal que distribuyan más eficientemente los productos originados por sus mercados internos.

De esta forma, se piensa, cada región o área de influencia será alimentada desde cualquier lugar del país y hacia cualquier punto del mismo ya sea por barco, ferrocarril, camión o avión, dando como resultado un sistema multimodal que permita concentrar el equipo y los recursos humanos en aquellas rutas con mayor volumen y rentabilidad.

1.2.1 Unión Europea

La Unión Europea profundiza sus niveles de integración llevándolo no solo al terreno comercial sino industrial y tecnológico para enfrentar el rezago ante Japón y Estados Unidos. Por ello no podemos ignorar el peso económico y político de una Europa integrada que significa:

un mercado de más de 300 millones de consumidores que representan el 7.7% del total mundial, en cuanto al sector externo, estos países compran y venden el 65% de lo que se exporta e importa en el mundo.¹⁶

El atractivo del mercado, lleva a México a la necesidad de establecer la diversificación para reducir la vulnerabilidad y riesgos con flujos comerciales más estables, sobre todo en situaciones de inestabilidad económica.

Si tomamos en cuenta otras ventajas para nuestro país como son la supresión de importantes barreras comerciales, fiscales, bancarias financieras y monetarias, que eliminan las barreras " invisibles" del comercio que se disfrazaban bajo normas sanitarias, de supervisión fiscal, industriales, de comercio justo y de protección al consumidor y muchas

¹⁶ PAN, México un Eslabón Multidireccional en un Mundo Multipolar. México 1990. pág 47

otras más, y adicionalmente se liberan las restricciones bancarias y financieras que permiten a los bancos de cualquier país miembro de la Unión instalarse en cualquiera de los demás países miembros, algo que en Estados Unidos no es posible, podemos tener un marco para los negocios muy atractivo.

No hay que dejar de lado que a nivel interno ya se vislumbra un ambiente proteccionista hacia el exterior de la comunidad, reflejado a través de cuatro conceptos rectores: reciprocidad, normas transitorias, industria naciente y contenido local, las cuales son enfocadas hacia los campos de automóviles, servicios financieros, computación, aparatos electrónicos, medios de comunicación, obras públicas y telecomunicaciones, todos ellos discutidos ampliamente en el desaparecido GATT.

Sin embargo, para México la Unión Europea representa el segundo socio comercial a nivel de bloque, y España nuestro tercer socio comercial. Solo por ese hecho, nuestro país debe realizar una política comercial más agresiva y efectiva con la Unión Europea.

La perspectiva de un mercado más amplio y fortalecido, pero también más protegido, sin duda plantea un reto difícil para México. Por ello si queremos incursionar en este amplio y rico mercado la estrategia necesaria debe valorarse adecuadamente para establecer posibles alianzas estratégicas con países europeos en aspectos tales como planes conjuntos de inversión en áreas industriales específicas; desarrollo y transferencia de tecnología y por que no, transportes. Con esto el país puede estar en posición de acceder a este atractivo mercado y con ello obtener las divisas tan necesarias para nuestro país. Empero, ello sera posible solo si se plantean desde ahora metas realistas y estrategias inteligentes.

Hay que añadir a lo anterior, que la Unión Europea es uno de los bloques que más experiencia ha tenido en cuanto a la modernización del transporte, un ejemplo de esto lo encontramos en el hecho de que, en el plano mundial, la Comisión Económica para Europa (CEPE) de la Organización de las Naciones Unidas, creada en 1947, es uno de los órganos regionales actualmente existente que forma parte del Consejo Económico y Social de la ONU, tiene su sede en Ginebra y esta constituida por 34 países miembros de Europa y América del Norte. La CEPE actúa como un foro para la cooperación económica regional y multilateral entre países con sistemas económicos y sociales diferentes, y abarca el comercio, la industria, la ciencia, la tecnología, el medio ambiente, el transporte y otras áreas del quehacer económico.

Dentro de las actividades destinadas a facilitar los procedimientos de intercambio comercial internacional, la CEPE se ocupa de elaborar mensajes normalizados para el intercambio electrónico de datos entre computadoras (IED)¹⁷ aplicables a las transacciones comerciales internacionales.

Las normas de las Naciones Unidas en materia de intercambio electrónico de datos para la administración del comercio y el transporte elaboradas en el seno de la CEPE son aceptadas mundialmente como patrón universal para el IED en el comercio internacional, el transporte y actividades conexas.¹⁸

Uno más de los acuerdos especiales en materia de transporte, es la puesta en marcha en la UNCTAD del Programa Especial sobre Facilitación del Comercio, FALPRO, y que coordina la CEPE. Entre sus objetivos centrales están los siguientes:

¹⁷ Ver anexo II

¹⁸ UNESCO. Informe sobre la Comunicación en el Mundo. Francia, 1990. pág. 19.

- a) normalización de los documentos utilizados en las operaciones de comercio exterior y transporte internacional;
- b) simplificación y racionalización de las operaciones de comercio exterior y transporte internacional;
- c) eliminación de la intervención consular en los actos de comercio y transporte internacional;
- d) establecimiento en la región de uno o más regímenes de tránsito aduanero internacional;
- f) simplificación y armonización de los diversos controles aplicables a las mercancías en los puntos o lugares de cruce de las fronteras marítimas, terrestres y aéreas;
- j) adopción de un régimen uniforme sobre el contrato de transporte terrestre y la responsabilidad civil de los porteadores o transportistas;
- k) análisis de los convenios internacionales sobre transporte multimodal, mercancías peligrosas, contenedores, seguridad de contenedores, código de conducta de las conferencias marítimas y otros pertinentes, y de sus efectos y proyecciones en el comercio exterior y en el transporte internacional de los países miembros.¹⁹

En el plano interno la Unión Europea ha venido participando a través del Sistema de Tránsito TIR concertado en 1949, Sistema que entró en vigor fue en 1960 y modificado en 1975, para incorporar la experiencia adquirida en la práctica con el funcionamiento del sistema, y con ello introducir los progresos técnicos y adaptarlos a los cambios ocurridos en la esfera aduanera y de transporte.

¹⁹

La facilitación del Comercio Internacional, Documento de ALADI/SBC/Estudio 6, pág. 5.6

El Convenio TIR de 1975 ha sido suscrito por 44 Partes Contratantes, entre ellas la Unión Europea. Su esfera de aplicación comprende toda la región europea, abarcando también el norte de Africa, el Oriente, el Atlántico. Son también Partes Contratantes los Estados Unidos de América y Canadá, al Igual que Chile y Uruguay en América del Sur.

El Objetivo del sistema TIR, es facilitar en la mayor medida posible el movimiento de mercancías con precinto aduanero en el tráfico internacional y para dar a los países de tránsito la seguridad y las garantías necesarias en el plano aduanero.

Por supuesto, una exigencia previa para el funcionamiento satisfactorio de un sistema de esta índole (este sistema es hasta el momento el único sistema universal de tránsito existente), es que los trámites correspondientes no sean ni demasiado intrincados para los funcionarios de aduanas ni demasiado complejos para los transportistas y sus agentes.

Con este sistema se dan grandes ventajas para el comercio y para los transportistas. Las mercancías pueden cruzar las fronteras nacionales con interferencias mínimas por parte de las administraciones aduaneras. Reduce los obstáculos tradicionales a la circulación internacional de mercancías, y se estimula con ello el desarrollo del comercio internacional.

El TIR, al reducir las demoras de tránsito, hace posible a las economías el beneficiarse de reducciones importantes en el costo del transporte, colaborando en adición a constituir aduanas modernas, donde son muy escasos los controles físicos del tráfico; asimismo, han aumentado las labores de investigación fiscal, financiera y contable de los operadores.

El resultado más destacado de esta evolución ha sido la no interrupción de los flujos físicos y una mayor eficacia en la represión del fraude, al eliminar en forma casi absoluta los contactos directos entre funcionarios y usuarios, minimizando en la práctica la discrecionalidad y la corrupción.

Todo lo anterior demuestra el gran dinamismo de la Unión Europea, con un potencial en los ramos tecnológicas, financieras y de transporte; los países como México deben aprovechar esta experiencia derivando de ella prácticas más sanas y modernas de tráfico internacional.

1.2.2 Cuenca del Pacífico

La Cuenca del Pacífico ha sido durante las últimas décadas y es en la actualidad, una de las regiones más dinámicas del mundo en términos de crecimiento, producción y comercio exterior; por lo tanto, es una región que representa un gran interés comercial para cualquier economía.

La Cuenca surge de la integración de la economía japonesa con las economías del sudeste asiático y también por las alianzas estratégicas y estrecha competencia con empresas estadounidenses. "Después del primer shock petrolero de 1973, que provocó un déficit en la balanza comercial japonesa de 10 mil millones de dólares, y la exitosa marcha económica de los tigres de Asia, constituyen la premisa básica de la Cuenca del Pacífico"²⁰, como una potencia económica y financiera capaz de enfrentar los retos del escenario internacional.

*En 1962, los países ubicados en el área asiática del Pacífico representaban el 9% de la producción mundial de manufacturas mientras que Estados Unidos se adjudicaban el 30 por ciento, y Europa Occidental el 11 por ciento. En 1985, la porción del Pacífico había llegado a 13%, en tanto que la norteamericana

²⁰ Villareal, Rene. Op. Cit., pág. 334.

bajó a 29% y Europa Occidental a 25%. Asimismo, en tan sólo 15 años el monto del comercio se incrementó de 300 billones de dólares en 1970 a más de 1,800 billones en 1985. En la actualidad, más del 40% del comercio mundial se realiza en la Cuenca.²¹

Algo que es importante ver es que a la Cuenca no sólo se integran países de Asia sino están Estados Unidos, Australia, Canadá y Nueva Zelanda entre otros, países con alto nivel de ingreso y abundante dotación de recursos naturales lo que representa una mayor oportunidad en la diversificación de los mercados.

El que un país como Japón, integrante de la Cuenca, haya decidido abrir su mercado interno a los exportadores e inversionistas extranjeros, representa grandes oportunidades para México, que podría utilizar en beneficio propio esas facilidades, dadas las características de la región:

- Japón es una potencia económica de primer orden que ha sido capaz de resolver cualquier crisis que pudiera poner en riesgo su estabilidad económica frente a terceros; muchas enseñanzas podemos derivar los mexicanos del estudio de la historia y la actual economía japonesa, no para trasplantarlos sino cuando menos entender los cambios y procesos que lo llevaron a ser una potencia económica, para con ello sacar conclusiones acertadas y guiar así mejor nuestro criterio en las futuras relaciones entre México y Japón. Un ejemplo es la importante reforma agraria de postguerra, que cooperativizó a la casi totalidad de los campesinos. De igual manera, aliarse con Japón puede atraer coinversiones, que nos permitan obtener tecnología adecuada a nuestras necesidades; establecer una nueva estrategia de transformación productiva a través de inversiones y joint-ventures en sectores productivos, y servicios de los países

²¹ Ibidem, pág. 330

de ambos márgenes de la Cuenca para atraer más porcentaje de inversión extranjera directa.

Como en los otros bloques, las operaciones de transporte son importantes para su desarrollo. Basado principalmente en la ampliación de la informática en las operaciones de transporte.

"Como un elemento para incorporarse al proceso de competitividad los japoneses han comprendido la importancia de que Europa, y Medio Oriente son un corredor de vinculación estratégica para Asia, disponen de sistemas de transporte multimodal a través de la Rusia siberiana que permiten a sus productos entrar en Europa con reducciones de alrededor del 20% en los costos de transporte".²²

Uno de los avances más notables alcanzados en los últimos tiempos por ciertos países de la región ha sido la adopción de redes de comunicaciones que facilitan el intercambio electrónico de datos (IED), tales como el TRADELINK y el PORTNET, ambos de Singapur; el TRADELINK de Hong Kong y el TRADEGATE de Australia y el NZEDIA de Nueva Zelanda. A este servicio se suman ya más de 500 usuarios de IED, destacándose entre los más activos las empresas ferroviarias, la industria farmacéutica y la industria de repuestos automotores.

En los países de Asia, las nuevas técnicas de intercambio electrónico de datos han significado la agilización de los trámites entre las diferentes partes, ya sean agentes de carga, operadores portuarios, transportistas o agentes marítimos. Al mismo tiempo, tanto los exportadores como los importadores han podido conectarse a las redes

²² SELA. "La Agenda Económica de América Latina y el Caribe". Revista del SELA. No.37, octubre-diciembre 1993. pág.2.

internacionales de comercio para atender mejor a las exigencias de sus clientes o acceder a nuevos mercados.²³

El comercio de México con los países de la Cuenca es relativamente pequeño si consideramos el alto potencial económico de la región. Alrededor de 60 por ciento del total del comercio de nuestro país con la región creció a una tasa promedio anual de 23.5 por ciento entre 1989 y 1992, alcanzando un valor de 18,666.6 millones de dólares; 6,233 millones corresponden a exportaciones y 12,433.6 millones a importaciones.

En 1992, la Cuenca represento 5.2 por ciento del comercio total de México con el mundo. Estas naciones son el tercer mercado para los productos mexicanos, en ese año 2.6 por ciento de las exportaciones totales tuvieron como destino a la Cuenca. Asimismo, las importaciones de la zona representaron el 8.3 por ciento del total importado por nuestro país.²⁴

La inversión procedente de la región en nuestro país es casi exclusivamente de origen japonés que en el período de enero de 1989 a junio de 1994 fue de un 2.4 por ciento.²⁵

Para México, la atracción de "Cuenca del Pacífico" se deriva de su gran potencial económico, financiero y tecnológico que, bajo una estrategia conciente y coherente con nuestro interés o proyecto nacional, debe de aprovecharse para impulsar las grandes transformaciones económico-industrial que demanda el país.

²³ CEPAL-ONU. "La Vinculación entre la facilitación, la logística y la competitividad internacional. *Boletín FAL*, año XV, no.86, enero-febrero de 1991, pág.1-2

²⁴ Blanco, Herminio. *Las negociaciones Comerciales de México con el Mundo*. FCE, México 1994, pág.153-154

²⁵ SECOFI. *Resultados de la nueva política de inversión extranjera en México 1989-1994*, México, pág.17

En términos generales, las condiciones que México ofrece para configurar una mutua atracción con la Cuenca son:

- México cuenta con extensas costas de alrededor de 7 mil kilómetros que lo comunican con la región del pacífico,
- más de 3 mil kilómetros de frontera con el mercado más grande e importante de la Cuenca;
- ser puente de unión entre la Cuenca del Pacífico y las economías de Europa;
- los más importantes socios comerciales de México se ubican en esta región;
- la oportunidad de acceder a nuevos mercados que nos permita diversificar la alta concentración de nuestro comercio con estados Unidos;
- oportunidad de establecer proyectos industriales conjuntos, "Joint Ventures", con los países líderes en el desarrollo y aplicación de tecnologías de punta;
- establecer políticas de inversión extranjera de carácter selectivo y complementación que bajo un criterio de mutuo beneficio generen empleos, exportaciones manufactureras y transfieran tecnología y;
- aprovechar que la vertiginosa transformación tecnológica se encuentra fundamentalmente concentrada en las economías japonesa y estadounidense.²⁶

Su participación en los organismos de cooperación del Pacífico como el Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico (PBEC); Consejo de Cooperación Económica del Pacífico (PECC) y el de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC).

Por último, los japoneses tienen la necesidad de obtener recursos naturales que ellos, por ser un país pequeño, no tienen, y que le son indispensables.

²⁶ Villareal Rene. México de la industrialización tardía a la restructuración industrial. Diana, México 1988, pág. 336-337

1.2.3 América del Norte

Ante la unificación europea y el avance de la Cuenca del Pacífico y con el objeto de competir de una manera más efectiva en el contexto mundial, se busca el mejor camino que asegure el acceso a los mercados internacionales y minimice la desviación que pueda ocurrir al comercio de la región de América del Norte, derivado de la tendencia actual hacia una integración regional. Esto se cristaliza en el Acuerdo Trilateral de Libre Comercio entre México, Canadá y Estados Unidos, para ampliar y tener acceso al mercado en términos más equitativos.

La vinculación económica con Estados Unidos han sido siempre trascendental para nuestro país. En el mercado norteamericano se ha concentrado tradicionalmente la mayor parte de nuestro comercio exterior y de ese país ha provenido la gran mayoría de la inversión extranjera que hemos recibido.

"En los años de 1965 y 1966, aproximadamente el 67% de las exportaciones mexicanas se destinan al mercado norteamericano; el 65 por ciento de la inversión extranjera en México es de origen estadounidense; y aproximadamente el 30 por ciento de nuestra deuda externa fue prestada por bancos comerciales norteamericanos, hay que agregar a esto nuestra frontera económica de alrededor de 3,000 km y la persistencia de flujos migratorios de México hacia Estados Unidos."²¹

Los intereses de México en esta región pueden basarse en la persistencia de la crisis económica en México, caracterizada por la necesidad de altos ingresos de divisas, tanto para la reactivación y desarrollo económico, como para el pago de las obligaciones relacionadas con la deuda externa.

Aquí, más que en ningún bloque, surge la necesidad de establecer un red de comunicación que permita el acceso a los

²¹ Villareal, Rene. Op.Cit.pág 320

países integrantes del Acuerdo a través de sus fronteras, para obtener beneficios a través de los costos reducidos en materia de transporte, logrando ventajas competitivas frente a terceros países. Pero para ello, es necesario adecuar la infraestructura mexicana, la cual ha estado rezagada o poco desarrollada frente a los Estados Unidos y Canadá . Por ello que resultaba impostergable la actualización y modernización del Sistema Nacional del Transporte.

Dentro de este Sistema que está en proceso de establecerse, el Transporte Terrestre ha tomado gran importancia, ya que en México la mayor parte del transporte de personas y mercancías se hace por carretera. Además, más de la mitad de las mercancías que vendemos a Estados Unidos también van por carretera.

Con la entrada en vigor del Tratado se ha dado un incremento en el tránsito de mercancías y como consecuencia se necesita una flota mayor de camiones y trenes para el movimiento de mercancías. Pero esta mayor flota debe responder a los requerimientos del transporte de carga, que hasta hoy no han sido cubiertos por la situación que viviera México de protección hacia el transporte en todos sus aspectos; a ello contribuyó la excesiva regulación por parte del estado.

Dentro del TLC se da un Capítulo al transporte terrestre, en el cual se establece un calendario para la remoción de barreras a la prestación de servicios de transporte terrestre entre México, Canadá y Estados Unidos, y para el establecimiento de normas técnicas y de seguridad compatibles sobre transporte terrestre. El TLC preve un aumento gradual de la competencia en el servicio transfronterizo a fin de propiciar igualdad de oportunidades en el mercado de transporte terrestre de América del Norte. Las disposiciones acordadas tienen el objetivo de garantizar que las industrias de transporte terrestre de los tres países alcancen mayor

competitividad, sin quedar en desventaja durante el período de transición hacia el libre comercio.

Calendario de liberalización

Servicios de camiones y autobuses. A partir de la entrada en vigor del tratado, Estados Unidos se comprometió a modificar la moratoria que aplicaba al otorgamiento de permisos para la prestación de servicios de camiones y autobuses, para permitir a los operadores mexicanos de autobuses turísticos y fletados brindar servicios en el mercado transfronterizo estadounidense. Las compañías canadienses de camiones y autobuses no están incluidas en la moratoria estadounidense. Canadá seguirá permitiendo que los operadores de servicio de camiones y autobuses mexicanos y estadounidenses obtengan la autorización de prestar sus servicios en Canadá con base en el principio de trato nacional.

Tres años después de la firma del Tratado, México permitirá a las compañías de autotransporte canadienses y estadounidenses, hacer entregas transfronterizas y recoger carga en sus estados fronterizos, y Estados Unidos permitirá a empresas mexicanas prestar los mismos servicios en territorio fronterizo estadounidense. En la misma fecha México permitirá un 49 por ciento de Inversión canadiense y estadounidense en empresas de autobuses y de camiones de carga que proporcionen servicios internacionales de carga (comprendida la distribución punto a punto de dicha carga en territorio mexicano). Estados Unidos mantendrá su moratoria al otorgamiento de permisos para la prestación de servicios internos de autotransporte de carga y de pasajeros, permitiendo únicamente la participación minoritaria de inversionistas mexicanos en empresas estadounidenses.

Tres años después de la entrada en vigor del Tratado, Estados Unidos permitirá que las empresas de autobuses de México inicien la prestación de servicios transfronterizos con

itinerario fijo, de y hacia cualquier parte de los Estados Unidos, México otorgará el mismo trato a las compañías de Canadá y Estados Unidos.

Seis años después de la entrada en vigor, Estados Unidos permitirá a las compañías de autotransporte de carga de México, el acceso transfronterizo a todo su territorio para prestar sus servicios. México otorgará el mismo trato a las compañías de autotransporte de carga de Canadá y Estados Unidos.

Al séptimo año de la entrada en vigor del Tratado, México permitira un porcentaje de 51 por ciento de inversión canadiense y estadounidense en compañías mexicanas de autobuses y camiones que presten servicios internacionales de carga. Al mismo tiempo, Estados Unidos eliminará la moratoria al otorgamiento de servicios para la operación en Estados Unidos de empresas de camiones de carga y autobuses con capital 100 por ciento mexicano.

Diez años después de la entrada en vigor del Tratado, México permitirá un 100 por ciento de inversión extranjera en empresas de camiones de carga y autobuses. Los países miembros no estarán obligados a eliminar restricciones a la inversión en transporte de carga internacional.²⁸

Lo anterior, es solo por escrito ya que a partir de diciembre de 1995 se produce por parte de el gobierno norteamericano la primera reacción de incumplimiento del Tratado, al impedir el paso de los autotransportistas mexicanos argumentando que no cumplen con las normas de seguridad exigidas por las autoridades norteamericanas; tambien, se dan una serie de operativos de verificación de licencias a conductores mexicanos por que de acuerdo a su criterio, las licencias

²⁸ SECOFI. Resumen del Tratado de Libre Comercio entre México, Canadá y Estados Unidos, México 1993, pág. 14

expedidas por la Secretaría de Comunicaciones, tienen un número mayor de dígitos que los que se plantean en el manual elaborado en 1993 en los Estados Unidos, como siempre esto demuestra una vez más las injusticias en cuanto a trato comercial se refiere ya que a pesar de haberse comprometido al firma el Tratado ahora pretenden solo ser ellos los beneficiados sin dar cabida a los mexicanos.

Ahora los Estados Unidos quieren que los compromisos en materia de autotransporte de carga sean diferidos por uno o dos años más pero sólo a los transportistas mexicanos, esto crea serios problemas entre ambos países; por lo que México debe ser firme y exigir que se cumpla lo estipulado en el TLC al pie de la letra o si se cambia algo que sea de manera recíproca para los firmantes del Tratado.

Si sumamos a lo anterior que a criterio de empresarios y transportistas mexicanos el plazo es breve para enfrentar eficazmente la competencia con transportistas extranjeros, por la problemática de transporte en México, debe el gobierno Mexicano defender fuertemente a los transportistas mexicanos si quiere que realmente se fortalezca nuestro comercio exterior. Esto lo analizare con detalle en el capítulo 3.

1.2.4 América Latina

Por último América Latina como una opción que mantenga nuestra identidad complementando esfuerzos para mantener la viabilidad económica y la soberanía política de la región.

Este es de los mercados más importantes para nuestro país ya que enfrentamos los mismos problemas y retos, lo cual constituye una premisa básica para la instrumentación de acciones conjuntas en el terreno de la integración y la complementación para enfrentar a los otros bloques económicos.

Hasta inicios de los años ochenta, América Latina vivió momentos difíciles reflejados en pocos avances frente a los diversos procesos e instrumentos de integración que se implementaron.

Los cambios en la economía mundial afectaron de una manera similar a todos los países latinoamericanos que presentaban un desarrollo incipiente en su planta productiva, y que a principios de los noventa, empieza a cambiar con la firma de acuerdos comerciales que les permiten integrarse al contexto internacional en forma más competitiva.

Con lo anterior, esperan eliminar o cuando menos disminuir los efectos recesivos y los desequilibrios comercial y fiscal que la economía norteamericana con sus medidas de saneamiento, de mayor proteccionismo y políticas monetarias restrictivas de altas tasas de interés provocaron en todas las economías.

Asimismo, el incremento del neoproteccionismo y la gradual y sostenida sustitución de materias primas llevaron al endeudamiento de la región a alrededor de 400 mil millones de dólares, que en todos los países en desarrollo los llevó a requerir de una solución definitiva que haga posible la recuperación del crecimiento y la atención de las demandas sociales de su población.

Para todas y cada una de esas economías, la integración y la complementación representan una opción para impulsar la reactivación económica de la región mediante la superación de los obstáculos estructurales que han frenado su crecimiento.

Bajo esta perspectiva, México tendría mayores ventajas que más adelante en algunos sectores le permitirán participar

más en los mercados de América Latina que de apoyarlos en la reactivación de sus plantas productivas significan buenos mercados para los productos mexicanos por su cercanía.

Con los esfuerzos en conjunto podrían contrarrestar las tendencias comerciales por medio de desgravaciones arancelarias, preferencias comerciales para las naciones latinoamericanas de menor grado de desarrollo o la eliminación de las restricciones para lograr la transformación y modernización de su planta industrial.

Acuerdo Comercial México-Chile

Se firma el 22 de septiembre de 1991, este acuerdo constituye el segundo más amplio del continente, después del suscrito entre Estados Unidos, Canadá y México, es el primero en su género en la región. El mismo está enmarcado en el contexto del proceso de integración establecido por el Tratado de Montevideo 1980, para intensificar las relaciones económicas y comerciales en América Latina.

El Acuerdo de Complementación Económica entre México y Chile, como su nombre lo indica, tiene como objeto obtener una complementación económica entre los dos países y abarcar un amplio programa de cooperación y complementación económica. Su firma es de gran importancia para los dos países por que, no obstante la distancia geográfica que los separa, la apertura comercial y el saneamiento que ambos han hecho de sus economías, muestra su deseo de profundizar, diversificar y consolidar sus relaciones a través de un mayor intercambio y cooperación económica.

El acuerdo, al estar enmarcado dentro del Tratado de Montevideo 1980, puso de manifiesto que México y Chile no pretenden constituir un bloque cerrado, sino que están dispuestos a ampliar y profundizar sus relaciones en muy diversos campos con los signatarios de dicho Tratado y

abiertos a proporcionar y recibir una cooperación económica acorde con los nuevos procesos de globalización internacional.

México, aprovechando esta cooperación, mostro su interés de participar en forma abierta en el mercado de Chile y en el resto de los países del continente, especialmente en los que han avanzado más en los procesos de apertura de su economía. Con esto México pretende reafirmar sus vínculos culturales con América Latina y desde el punto de vista político como un medio de equilibrar el TLC.²⁹

El objetivo principal del acuerdo es eliminar las barreras arancelarias y no arancelarias a las importaciones a fin de diversificar e incrementar el intercambio entre los dos países. Asimismo, pretende estimular la inversión de un país a otro y el establecimiento de empresas con capitales de ambas naciones y de terceros países; incrementar los servicios de transporte marítimo y aéreo.

El convenio se divide en Programas de Liberación; Reglas de Comercio y los Otros Temas entre los más importantes destacan: la liberalización comercial; los aranceles se eliminarán de modo gradual en cuatro años 10 por ciento el 1 de enero de 1992 hasta desaparecer del todo en 1996; los de un grupo de productos se reducirán más lentamente y se eliminarán por completo en un lapso de dos años más.

Del lado chileno, entre sus productos figuran barniz, pintura, vidrio, fibra de poliéster, ladrillos y azulejos; del lado mexicano, huevo, uvas, muebles de madera, mantequilla y grasas animales. Asimismo, hay un grupo de productos - 46 chilenos y 59 mexicanos- considerados muy

²⁹ Calderón, Guillermo. "Acuerdo de Complementación Económica entre México y Chile". Mundo de la Exportación, México, diciembre de 1990, pág. 57-58

sensibles a la competencia que se excluyeron de la liberalización.

Dado que el acuerdo es bilateral y establece una zona de libre comercio, cada país mantiene políticas comerciales independientes con terceros. Las barreras a estas economías no se han incrementado y cada parte puede disminuir sus barreras a naciones fuera del acuerdo.³⁰

Reglas de Comercio; para propiciar un adecuado desarrollo de las relaciones comerciales bilaterales, el Acuerdo contiene un conjunto de reglas entre las que destacan:

1) Origen; el régimen de reglas de origen de las mercancías establece un 50 por ciento del valor agregado nacional para que los productos se beneficien del programa de liberación, existiendo la posibilidad de fijar requisitos específicos para productos o sectores especiales.

2) Cláusula de Salvaguarda; para evitar la utilización de medidas proteccionistas en el comercio bilateral y atender adecuadamente los problemas, que pudieran surgir como resultado de la aplicación del programa de liberación, se definieron cláusulas de salvaguardia, transparentes, temporales y no discriminatorias.

3) Solución de diferencias; para la solución ágil, de las diferencias que surjan de la interpretación aplicación o incumplimiento del Acuerdo, se diseñó un mecanismo neutral que incluye la realización de consultas entre las partes; la mediación de la Comisión Administradora del Acuerdo y, en última instancia, el arbitraje por medio de paneles.

³⁰ Gray, Patricia. "Acuerdo Chile-México. ¿ una forma de integración viable?". Comercio Exterior, vol.45, núm.2, México, febrero de 1995, pág.126

4) Prácticas Desleales de Comercio; las partes signatarias condenaron el dumping y toda práctica desleal de comercio, así como el otorgamiento de subvenciones a la exportación y otros subsidios internos de efectos equivalentes.

5) Tratamiento en Materia de Tributos Internos; con el propósito de no alterar las condiciones de competencia, ambos países se comprometen a otorgar a las importaciones originarias de la otra parte un tratamiento no menos favorable que el que apliquen a los productos nacionales similares en materia de impuestos, tasas y otros gravámenes internos.

6) Transporte Marítimo y Aéreo; para proporcionar un servicio eficaz de transporte que apoye un incremento sostenido de las relaciones económicas bilaterales, el Acuerdo establece libre acceso a las cargas marítimas del comercio exterior a los buques de bandera nacional de ambos países, así como a aquellos que se consideran de bandera nacional, conforme a sus respectivas legislaciones. También permite a las empresas aéreas de ambos países la prestación de servicios aéreos regulares y no regulares para puntos que no esten más allá de la Ciudad de México y Santiago de Chile.

7) Promoción Comercial; Para apoyar el desarrollo del comercio bilateral, las partes concertarán programas de promoción que comprendan la realización de muestras, ferias y exposiciones, así como reuniones y visitas recíprocas de empresarios.

8) Otros Temas; para atender aspectos importantes de las relaciones económicas entre Chile y México, el Acuerdo contiene una serie de disposiciones sobre temas vinculados con el comercio como son: inversiones, compras

gubernamentales, servicios, normas técnicas, cooperación económica y administración del Acuerdo.³¹

Tratado de Libre Comercio entre Costa Rica y México

A fines de 1990 México inició el acercamiento con el istmo centroamericano para renovar los lazos económicos y de cooperación que se habían debilitado años atrás; ello ante la urgencia mexicana de responder a los embates de una de sus peores crisis económicas y la necesidad de centroamérica de enfrentar el estancamiento económico, la inestabilidad política y las graves consecuencias de los enfrentamientos armados que diezmaron las economías de varios países.

Con base a esto se realizó una reunión en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, los días 10 y 11 d enero de 1991, entre los presidentes de México, Costa Rica, el Salvador, Honduras, Guatemala y Nicaragua. Como fruto de este encuentro se suscribieron tres documentos (los Acuerdos de Tuxtla); la Declaración de los Presidentes; el Acta de Tuxtla y un Acuerdo General de Cooperación. En este último se asentaron los compromisos en materia política, económica, técnica, científica, educativa y cultural. Los compromisos establecidos en la ciudad chiapaneca generaron una intensa actividad negociadora -de carácter multilateral y bilateral- en la que destacó el impulso y dinamismo del diálogo entre México y Costa Rica.³²

Así, después de intensas negociaciones el 5 de abril de 1994 se firma el Acuerdo Comercial con Costa Rica. Este tratado es uno de los más completos y avanzados que se han suscrito en América Latina. El Tratado cubre los siguientes temas: trato nacional y acceso de bienes al mercado, sector agropecuario, medidas fitozoosanitarias, reglas de origen, procedimientos

³¹ SECOFI. Tratado de Libre Comercio entre México y Chile. México 1991. pág. 8-11

³² "México y Costa Rica: los nuevos senderos de la integración". Comercio Exterior; vol. 44, núm. 11. México, noviembre de 1994, pág. 950-954

aduaneros, medidas de salvaguarda, disposiciones en materia de prácticas desleales, principios generales sobre el comercio de servicios, entrada temporal de personas de negocios, medidas de normalización, compras del sector público, inversión, propiedad intelectual, administración del tratado y solución de controversias.

Los sectores mencionados son negociados y tienen las mismas características que el Tratado de Libre Comercio firmado con Canadá y Estados Unidos; por lo que considero importante destacar solo el sector servicios que incluye al transporte terrestre que en este caso es importante señalar que ya se tenía desde 1990 un memorándum de entendimiento en transporte terrestre de carga para facilitar los flujos comerciales bilaterales; el transporte marítimo y el aéreo también son considerados en este rubro.”

Acuerdo de Libre Comercio del Grupo de los Tres

El 17 de julio de 1991, al amparo de un Memorándum de entendimiento de Libre Comercio, se iniciaron las negociaciones para llegar al Acuerdo de Libre Comercio del grupo de los 3 (México, Colombia y Venezuela), y se firma el 13 de junio de 1994, entrando en vigor a partir del 1o de enero de 1995.

Con la firma del Acuerdo Trilateral se espera incrementar el comercio exterior con estos países que en valor ha representado una proporción mayor que el que se realiza con Chile y Costa Rica.

El acuerdo del G-3 contempla una rápida apertura de bienes y servicios, mecanismos sobre normas técnicas, medidas fitozoosanitarias, inversión, compras gubernamentales, solución de controversias, aplicación de medidas de

³³ SECOFI. "Tratado de Libre Comercio entre Costa Rica y México. México, 1994, pág. 9-60.

salvaguarda para evitar daños a sectores específicos de las tres economías.

El Acuerdo firmado es compatible con el GATT y con las preferencias negociadas en el marco de ALADI y permite la Adhesión de otros países latinoamericanos y del Caribe.

Se decidió una reducción de aranceles de forma gradual, es decir, una desgravación de 10 por ciento anual hasta llegar a la eliminación total de impuestos en un período de 10 años desde su entrada en vigor.

De acuerdo a los plazos de desgravación que se establecieron, nuestro país abrirá su mercado a Colombia con un 50 por ciento y a Venezuela en 1 por ciento. Mientras que México podrá ingresar a Colombia con un 40 por ciento de sus productos y a Venezuela será de 1 por ciento, de manera inmediata y libre de aranceles.⁴

Acuerdo de Libre Comercio México-Bolivia

En abril de 1983, México y Bolivia suscribieron un acuerdo parcial. Asimismo, el 27 de abril de 1984, estos 2 países suscribieron una preferencia arancelaria regional. Los Presidentes de México y Bolivia establecieron las bases para la suscripción de un acuerdo de complementación económica, en el marco de la Reunión del Grupo Andino celebrada en diciembre de 1991, en Cartagena de Indias, Colombia. Así el 10 de septiembre de 1994 se suscribe en Río de Janeiro Brasil, el Tratado de Libre Comercio México-Bolivia. Los objetivos son:

- dar acceso preferencial a los productos de cada país a sus mercados;

⁴ ANIERM. "Acuerdo de Libre Comercio del G-3 México, Colombia y Venezuela". Carta ANIERM. núm. 142, año 12, vol. xxvii, México, junio de 1994, pag. 12

- fortalecer los sectores agrícola y de servicios de ambos países y;
- propiciar la inversión.

Las áreas que comprende el Tratado son: acceso a mercados para productos industriales; sector agropecuario, medidas fito y zoonitarias, reglas de origen y medidas de salvaguardas, prácticas desleales de comercio, servicios, normas técnicas, compras del sector público, inversión, propiedad intelectual, solución de controversias y procedimientos de adhesión.

El sector servicios es importante destacarlo por que es ahí donde se encuentra el transporte que es el tema tratado en este trabajo ; los principios básicos establecidos en materia de servicios son: trato no discriminatorio, trato de la nación más favorecida y la no obligación de tener presencia física en el país en el que se proveen los servicios. El trato no discriminatorio significa que cada país importador otorgará al proveedor extranjero de servicios un trato equivalente al que proporciona a sus nacionales."

Algo que es importante destacar es la necesidad de que México tome conciencia en la cercanía de los mercados latinoamericanos los cuales a través de varias décadas han creado grandes tramos carreteros que si bien no han tenido un mantenimiento adecuado por los problemas económicos sufridos por los países, esto representa un gran avance y una oportunidad de México para sumarse a estos esfuerzos y lograr la construcción de la Súper carretera que una a todo el continente, para el logro de un mercado que pueda enfrentar a los otros bloques comerciales. Estos esfuerzos se reflejan en la CEPAL que cuenta con infinidad de estudios y acuerdos

³⁵ ANIERN. "Acuerdo de Libre Comercio México- Bolivia". Carta ANIERN, n.º 148, año 12, vol. XXVII, México, diciembre de 1994, pág. 13-14

entre los países latinoamericanos desde la década de los ochenta, en materia de transporte terrestre.

1.3 El Transporte Internacional y los Organismos Internacionales

Los países en general, a partir de la Segunda Guerra Mundial se dan cuenta de la necesidad de crear organismos internacionales que fortalezcan la paz y seguridad mundial a través de acciones que permitan a los países desarrollarse de forma equilibrada.

Actualmente es indudable que el nuevo despegue industrial, crea nuevos objetivos para los organismos internacionales, ya que con la revolución industrial y tecnológica donde la donde la microelectrónica, la informática, la biotecnología y la biogenética aparecen como las ramas industriales de punta; ha vuelto indispensable que los organismos, incluyan estos temas para lograr a nivel global, un incremento y expansión del comercio internacional bajo reglas claras.

Para lograr lo anterior, se volvió necesario para los países, en general, pero principalmente los países en desarrollo modificar y adecuar sus procesos productivos a los requerimientos internacionales, dictados por las innovaciones tecnológicas.

Dentro de los sectores que más preocupa a los países en desarrollo y desarrollados, se encuentra el transporte, el cual con el nuevo contexto, en ocasiones marca la diferencia en los costos de producción.

Los esfuerzos por parte de los organismos internacionales para la promoción y facilitación del comercio internacional se han tratado en múltiples ocasiones pero debido ha la amplitud de las reuniones destacó las que considero más importantes.

Organización de las Naciones Unidas (ONU), surge en San Francisco en 1945. Entre sus principios básicos es promover la cooperación internacional en el terreno a) económico a través, de la Asamblea General que coordinan los esfuerzos en favor de un mejor desarrollo de los países. Aquí menciono algunos de los esfuerzos en favor del transporte y las comunicaciones:

De las reuniones que importan al trabajo son las relativas al transporte entre las que destacan:

En la Organización de las Naciones Unidas, durante la Asamblea General, en junio de 1980; se analizó el tema **"La función crucial de la Infraestructura Institucional y Material en el Desarrollo de los Transportes y las Comunicaciones"**.

En esta reunión los organismos especializados: La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Unión Postal Universal (UPU), la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OMCI) contribuyeron con el planteamiento de una estrategia para asegurar que la comunidad internacional entera participe efectivamente en una nueva estrategia internacional de desarrollo económico y social para los países en desarrollo, siendo uno de los puntos cruciales la infraestructura en materia de transportes y comunicaciones.

Esta infraestructura es indispensable para lograr la eficiencia del proceso productivo. Esto, aunado a la experiencia adquirida en el Segundo Decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo, y los esfuerzos realizados hasta ese momento por establecer un nuevo orden económico internacional, dieron numerosos ejemplos de la manera en que

los servicios infraestructurales inadecuados, tanto en el plano institucional como en el material, han obstaculizado en forma impresionante las actividades nacionales e internacionales en pro del desarrollo, ya que el carácter cada vez más técnico y complicado de los modernos equipos y servicios contribuyen inevitablemente a confirmar la función crucial de la infraestructura como requisito indispensable para instaurar un proceso de desarrollo continuo y fructífero.

Para 1981, la Asamblea General analizó la importancia del transporte y las principales cuestiones que requiere atención por parte de los países en desarrollo, para que el transporte no llegue a entorpecer su desarrollo; sino por el contrario sea un elemento que apoye el mismo. De las dos reuniones anteriores se concluyó que:

"Las cuestiones principales de transporte en el decenio de 1980 fueron y siguen siendo:

- 1) Infraestructura (construcción, mantenimiento, reparaciones, utilización);
- 2) Facilitación, que incluye las normas y reglamentación y gestión;
- 3) Planificación y
- 4) Financiamiento.³⁶

Junto al núcleo de acción de Naciones Unidas, cabe citar también a otros organismos internacionales que trabajan en materia de facilitación de los procedimientos de comercio y transporte internacional, si bien con óptica más sectorial, en razón de la naturaleza y de los objetivos de sus tareas específicas. En el caso, por ejemplo, de los trabajos que desarrollan, en la órbita de sus respectivas competencias, el Consejo de Cooperación Aduanera, la Organización de Aviación Civil

³⁶ "Principales Cuestiones de Transporte que Interesan a los Países en Desarrollo 1981-1990". Documento de la ONU 1981, pág. 1-3

internacional, la Organización Consultiva Marítima Internacional, etc.

Los países de Cento y Sudamérica no han estado al margen de estos esfuerzos y encontramos acciones colectivas en campos específicos, en una u otra región, que muestran orientaciones positivas que marcan la base para encaminar esfuerzos más intensos y comprometidos en este campo.

En Centroamérica, cabe señalar el Acuerdo Centroamericano de Circulación de Carreteras del 8 de junio de 1958, el Acuerdo para la Importación Temporal de Vehículos por Carretera, algunos aspectos del Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración Económica Centroamericana del 10 de junio de 1958 y el Tratado General de Integración Económica Centroamericana del 13 de diciembre de 1960 y, finalmente, el Acuerdo Centroamericano sobre Señales Viales Uniformes del 10 de junio de 1958.

Los países de Sudamérica, desde principios de los años setenta y a través de diversos foros regionales también comienzan a adoptar medidas y a desarrollar acciones con la finalidad de facilitar el comercio y el transporte, algunas de las cuales se han ido perfeccionando con el paso del tiempo, tanto en sus objetivos como en los mecanismos utilizados para alcanzarlos.

Así, en materia de transporte por carretera entre los países del Cono Sur (Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, además de Bolivia y Perú) se suscribió en 1966 el primer Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre, que fue sustituido en 1977 por otro más perfeccionado, en el cual se advierten grandes progresos organizativos y técnicos con respecto al anterior y una

evidente influencia de los avances registrados en la misma materia entre los países europeos.

Asimismo, comenzó a funcionar un foro de singular importancia, constituido por la Reunión de Ministros de Transporte y Obras Públicas del Cono Sur, donde se analiza anualmente toda la problemática del transporte por carretera de esta parte del continente. El convenio suscrito en 1977 surgió justamente de este foro." Entre las reuniones destacan:

Reunión del 28 de mayo al 10 de junio de 1990, en Santiago de Chile. En la misma participaron las delegaciones de Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. En calidad de observadores representantes de Brasil, la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), la Asociación Latinoamericana de Transporte Automotor por Carreteras (ALATAC), la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) y diversas organizaciones empresariales de transportistas.

En la Comisión I (transporte), formada por las subcomisiones aduanas, seguros y ferrocarriles, se analizó entre otros, el estado de avance de los acuerdos y convenios firmados en reuniones anteriores. Al respecto, las delegaciones de Chile, Paraguay, Perú y Uruguay suscribieron el Acuerdo 1.6 (XVI) Convenio Sobre Transporte Internacional Terrestre como acuerdo de alcance parcial en el marco de ALADI. Considerando la importancia que reviste este convenio para el desarrollo del transporte terrestre entre los países del Cono Sur, se solicitó que se tomaran las medidas pertinentes para que entrara lo más pronto posible en vigencia. Por otro

³⁷ ALADI. "Facilitación del Comercio Internacional". ALADI/ERC/Estudio 6, 3 de marzo de 1983, pág. 1-f

lado, se logro el consenso de la importancia que reviste el transporte multimodal y la necesidad de impulsar su desarrollo en la región, para lo cual se decidió mantener su tratamiento en las agendas de las reuniones de ministros.

La Subcomisión de aduanas, analizó los aspectos aduaneros del Acuerdo 1.6 (XV) y el Acuerdo 1.59 (XIV) facilitación de trámites en fronteras y del tránsito internacional terrestre. Se acordó recomendar a la comisión de transporte la adopción de documentos separados para el Manifiesto Internacional de Carga por Carretera (MIC) y la Declaración de Tránsito Aduanero (DTA). En la Subcomisión de Seguros se analizó: la Póliza Unica de Responsabilidad Civil del transportador Carretero en Viaje Internacional y el Certificado de Seguro Bilingue aprobados en la XV y la XVI reuniones respectivamente. Encontrandose estos acuerdos en plano funcionamiento, faltaba solamente suscripción de convenios entre compañías aseguradoras de algunos países por lo que se instó a éstas a su pronta formalización.

En la Comisión II (Obras Públicas e Integración Tecnológica), los delegados trataron entre otros temas relacionados con el Acuerdo 2.16 (XVI), uniformidad de las diferentes reglamentaciones de tránsito vigentes y el Acuerdo 2.25 (XVI), uniformidad de requisitos para la circulación de vehículos de transporte terrestre internacional. Luego de un análisis, se realizaron modificaciones e incorporaciones de nuevos artículos a los mencionados acuerdos.³⁴

³⁴ CEPAL/ONU. Boletín FAL. año XIV, núm.83, julio-agosto de 1990, pág.4

La Reunión del 11 de noviembre de 1992, se celebró en Punta del Este Uruguay participaron las delegaciones de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. Como observadores ALAF, ALADI, ALACAT, BID, CEPAL, la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC) y la OEA.

Entre los diversos acuerdos logrados en la Reunión, destacan: Acuerdo 1.6 (XIX) modificación del artículo 16 del Convenio sobre Transporte internacional Terrestre para establecer un mecanismo ágil y adecuado de nivel técnico-político para asegurar la aplicación del Acuerdo.

Acuerdo 1.53 (XIX): se aprobó el Contrato de Transporte y la responsabilidad Civil del porteador en el transporte Internacional de Mercancías por Carretera, para ser suscrito como Acuerdo de Alcance Parcial al amparo del Tratado de Montevideo de 1980.

Acuerdo 1.109 (XIX) se acordó requerir a las autoridades de las cuales dependen los servicios aduaneros de los países miembros, que procedan al reconocimiento de los precintos aduaneros de las mercancías en tránsito amparadas por el formulario MIC/DTA, y transportafas en contenedores o en camiones-furgones al 1 de marzo de 1993.

Acuerdo 1.112 (XIX) se acordó crear grupos de trabajo en cada país, los que, en un plazo no mayor de seis meses, deben estudiar los documentos sobre la materia presentados en diferentes foros, de forma de avanzar hacia una normatividad común sobre transporte multimodal en la región.

Acuerdo 1.113 (XIX) se acordó destacar la necesidad de capacitación con los fines de uniformar, difundir y aplicar o implementar el transporte multimodal.”

” CEPAL/ONU. Boletín FAL. añoXVI, núm.100, diciembre de 1992, pág.1

Entre los países del Grupo Andino (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela) rige la Decisión no.56 adoptada en 1972, cuyo objetivo es el de promover la integración física de la subregión con el objetivo de permitir la creación del mercado subregional, facilitando la realización del transporte internacional por carretera entre los países andinos. La Decisión anterior ha sido complementada por la Decisión no. 56-A, de 1973, que establece los formularios que deben ser usados en el transporte realizados al amparo de la Decisión no.56.

La CEPAL y el INTAL, tienen a su cargo la realización de diversas tareas de apoyo técnico a los foros regionales antes mencionados que han sido y son de singular importancia, sea para la preparación de estudios e investigaciones destinadas a despertar el interés de los gobiernos y de sectores determinados o analizar aspectos de la problemática del transporte regional, sea para la prestación de apoyo técnico en la gestación y puesta en marcha de las principales iniciativas surgidas o estudiadas en los aludidos foros regionales.⁴⁰ Un ejemplo de los documentos que elabora es el libro titulado "Caminos: Un nuevo enfoque para la gestión y conservación de redes viales" (LC/L 693, julio de 1992) preparado por la unidad de Transporte de la CEPAL con el apoyo del Gobierno de la República Federal Alemana, el mismo revela cifras alarmantes respecto al deterioro de las principales rutas latinoamericanas y del Caribe, y propone urgentes soluciones para evitar el colapso vial y un gasto desmesurado en la reconstrucción de la red.⁴¹

⁴⁰ ALADI. "La Facilitación del Comercio Internacional". ALADI/SEC/Estudio 6, 3 de marzo de 1983, pág. 1-6

⁴¹ CEPAL/ONU. Boletín FAL. año XVII, núm.103, abril-mayo 1993, pág. 1

Los países de ALADI no han estado marginados del movimiento anterior, si bien en ellos comenzo más tardíamente y los beneficios producidos distan mucho todavía de ser generales y apreciables, pese a los esfuerzos que han realizado en la materia algunos organismos regionales a partir de los años sesenta.

Justamente, la necesidad de salvar pronto la distancia existente en este campo y la conveniencia de impulsar y coordinar mayormente los esfuerzos latinoamericanos, afin de aprovechar la experiencia de otras regiones y evitar duplicaciones de tareas y desperdicio de los recursos disponibles, impulso a la Secretaría General de ALADI a poner en marcha un programa de acción de carácter regional, que permita acanalizar los esfuerzos nacionales públicos y privados y facilitar el logro de avances concretos en el corto, mediano y largo plazo.

La ALADI, cuenta como punto de partida con los esfuerzos realizados por la ALALC, algunas veces enfocadas directamente y, otras, indirectamente, en favor de la facilitación del comercio y del transporte entre los países miembros. Entre los primeros cabe señalar, en materia comercial, la armonización de los datos contenidos en los documentos aduaneros utilizados en las operaciones de importación y exportación, la adopción de documentos normalizados de importación y exportación, la exoneración de gravámenes y restricciones a la importación de muestras sin valor comercial, etc; y, en materia de transporte, la adopción de la Resolución 254 (IX) sobre documentos uniformes para la recepción y despacho de naves y la CEP/Resolución 403 que estableció, en uno de sus anexos, un modelo de normas para la armonización de las reglamentaciones nacionales sobre tránsito aduanero.

Entre los segundos, pueden destacarse en materia comercial, la armonización de las bases técnico formales de los aranceles aduaneros nacionales (nomenclatura, valoración de mercancías y tipo de gravámenes aplicables); utilización de una nomenclatura común para la ejecución del programa de liberación del intercambio recíproco, la armonización de los criterios nacionales para el establecimiento de las estadísticas de comercio exterior, etc, y en materia de transporte, la suscripción del Convenio de Transporte por Agua.

Desde sus inicios, la ALADI se preocupó por la facilitación del transporte, que constituye un elemento de desarrollo fundamental para América Latina, y pronto comienza a abocarse a la tarea de establecer las bases de una programación que abarca también el tránsito comercial, cuya implementación debe efectuarse por etapas sucesivas. Por lo complejo del tema. Un primer resultado de lo anterior fue la convocatoria, en noviembre de 1981, de la Primera Reunión de Expertos sobre facilitación del tránsito aduanero, oportunidad en la que se ahondó en el examen de las posibilidades de adopción del Convenio TIR y se verificó el grado de aceptación que esta iniciativa tendría entre los países de la región, particularmente, los del Cono Sur del Continente.

Un segundo esfuerzo lo constituyó el patrocinio y el apoyo técnico brindado para la realización de la Primera Conferencia de Transporte Internacional por Carretera convocado por el Gobierno de Uruguay y la Unión Internacional de Transporte Internacional por Carretera (IRU) celebrada en Montevideo, en 1982.⁴²

Se realizaron diversas reuniones a lo largo de los años ochenta, con la finalidad de mejorar el transporte, un

⁴² ALADI. ALADI/SEC/Estudio 5. "La Facilitación del Comercio, 3 de marzo de 1983, pág. 7-8"

ejemplo claro es la Quinta Reunión del Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores de la ALADI, que se celebró en la Ciudad de México.

Entre las numerosas resoluciones adoptadas por el Consejo de Ministros de la ALADI, cabe destacar la Resolución 25(V) sobre la Cooperación Regional en Materia de Transporte, para cuya aprobación los ministros considerando cuatro hechos:

- 1) Que el transporte constituye un servicio de significativa importancia para el comercio y el turismo de los países miembros;
- 2) que existen en la región mecanismos subregionales de transporte que es conveniente aprovechar, reconociendo su dinámica propia y favoreciendo su progresiva interconexión e integración;
- 3) que las actividades de transporte enfrentan diversos obstáculos y limitaciones de carácter económico, administrativo y tecnológico que afectan la prestación eficiente de los servicios y su competitividad internacional;
- 4) que en el marco de las actividades de la Asociación deben priorizarse adecuadamente las acciones orientadas a profundizar de forma oportuna la cooperación en materia de transporte para facilitar el comercio y el turismo intrarregionales.

En este sentido, El Consejo de Ministros encomendó al Comité de Representantes que promoviera actividades orientadas a fortalecer la cooperación regional en materia de transporte, con el fin de propiciar la realización de acciones de apoyo al desarrollo de los mecanismos subregionales de transporte e impulsar una mejor interconexión de los mismos.

Para tales efectos, el Comité de Representantes estableció las prioridades correspondientes para la acción de la Secretaría General y de los Organismos auxiliares especializados en materia de transporte, tomando en cuenta el Programa de Acción de Mediano Plazo para la Facilitación de Acción del Comercio y el Transporte ALADI/CR/Resolución 74 del 22 de julio de 1987 y los esfuerzos privados que se vienen desarrollando en la región, tales como el Sistema Integrado de Transporte para América Latina (SITAL).

El Programa de Acción para la facilitación del transporte de Mediano Plazo de la ALADI para la facilitación del transporte y el comercio contempla:

- la simplificación de los procedimientos y de la documentación del transporte y el comercio internacional y el rol de las comunicaciones en general y de las telecomunicaciones en particular en la facilitación del transporte y del comercio internacional;
- la normalización de los documentos utilizados en las operaciones del transporte y del comercio internacional;
- la simplificación y racionalización de los controles aplicables al ingreso y egreso de mercancías en los puntos habilitados para ello; estudiar la conveniencia de adhesión por todos los países miembros al Convenio de las Naciones Unidas sobre la Armonización de los controles de mercancías en las fronteras, suscrito en Ginebra el 21 de octubre de 1982;
- recomendar la adhesión y puesta en vigor de los convenios de la OMI y la OEA para facilitar el tráfico marítimo, simplificación de los formalidades, requisitos y trámites de documentos para la recepción y despacho de naves y para el tratamiento de sus pasajeros, tripulación, carga y equipaje; promoción del uso de documentos obtenibles a través de sistemas de procesamiento electrónico de datos para la recepción y despacho de buques, sugerir acciones destinadas a

la simplificación de la intervención consular en los actos del transporte y el comercio internacional.

2) Otros aspectos aduaneros que afectan el transporte
- negociación en la región de acuerdos sobre regímenes de tránsito aduanero internacional; facilitación de los sistemas de despacho de las mercancías exportadas y nacionalización en destino de las importadas; estudios para el establecimiento de regímenes promocionales de muestras comerciales; racionalización de los controles aplicables a los envíos postales.

3) Aspectos específicos del transporte internacional
- realizar estudios tendientes a compatibilizar las distintas legislaciones nacionales sobre tránsito y señalización de vehículos; establecimiento de términos interiores de carga; adopción de un régimen uniforme sobre el contrato de transporte terrestre y la responsabilidad civil de los parteadores o transportistas; facilitación del uso o intercambio de contenedores y armonización en el tratamiento aduanero aplicable a ellos;

4) Análisis del rol de las comunicaciones en general y de las telecomunicaciones en particular en la facilitación del transporte y del comercio internacional.⁴³

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) el aumento constante de la distancia que separaba económicamente a los países desarrollados de los países en desarrollo y el deseo de buscar una solución a esto a través de una modificación de las reglas que rigen el comercio internacional habían llevado al Consejo Económico y Social a proclamar, a mediados de 1962, la necesidad de

⁴³ CEPAL/ONU. Boletín FAL. año XVII, núm 103, abril mayo 1993, pág. 1

celebrar una conferencia internacional sobre problemas del comercio en relación con el desarrollo. La Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo se celebró en Ginebra en 1964.

Las comisiones del UNCTAD para la solución de los problemas relacionados con el desarrollo económico de los países son: I Productos Básicos; II Comercio de Manufacturas; III Transacciones Invisibles; IV Financiación y Transporte Marítimo; V Especial de Preferencias; VI Transmisión de Tecnología y VII Cooperación Económica entre países en desarrollo. El establecimiento de estas comisiones corresponde justamente a los problemas existentes en el comercio internacional.

Los problemas de los Países de Menor Desarrollo (PMD) no se refieren solamente a balanza comercial o la balanza de capitales, sino que afectan además a la balanza de servicios y dentro de ésta se han destacado los problemas de transporte marítimo y los fletes. Hasta el punto que la IV Comisión de la II UNCTAD estuvo específicamente dedicada a estos temas en el contexto de las relaciones comerciales. El problema es de interés para los PMD por tres razones fundamentales:

- a) Los PMD son, en general, periféricos, y casi siempre muy distantes de los grandes mercados internacionales como Europa, Estados Unidos y Japón. Por Tanto, el Peso del Transporte en el precio final es muy fuerte;
- b) como la fuente principal de recursos exteriores de los PMD son los productos básicos, que, generalmente, tienen escaso valor por unidad de peso (en contra de lo que sucede con las manufacturas y los bienes de equipo), por lo cual, unido a las largas distancias, la incidencia del transporte en el precio final de los productos exportados por los países de menor desarrollo llega a representar el 20 por ciento del 100 por ciento del CIF del producto.

c) la tercera razón es que los PMD a través de sus flotas o de sus barcos abanderados bajo pabellón de conveniencia (de Liberia a Panamá) absorben prácticamente el 100 por ciento del transporte mundial. Ello es posible merced al sistema de libre competencia para los transportes de carga que, sin embargo, se ven atemperada para los propios industriales por los mecanismos de las conferencias navieras o fletes.

Lo realizado hasta 1990 en la UNCTAD sobre transporte marítimo se concreta a los siguientes convenios:

1) Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, concluida en 1974, entro en vigor en 1985. Significa que gradualmente las Conferencias van perdiendo su total autonomía, para tener que asumir el Código que permite una mayor presencia de los PMD.

2) Reglas de Hamburgo; concluidas en 1978, que no permitirán a los armadores declararse exentos de responsabilidad frente a los cargadores.

3) Convenio sobre transporte multimodal, concluido en 1980, destinado a conseguir que con un sólo documento una misma carga puede ser objeto de transporte en distintos modos (barco, ferrocarril, carretera y aire). Pensado fundamentalmente para agilizar los sistemas de contenerización, cada vez más frecuentes.

Por último, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre las condiciones de matriculación de buques; reunida en 1982 y 1983, estudió los problemas del dominio casi total que las flotas con pabellón de conveniencia ejercen sobre las cargas a granel y los hidrocarburos líquidos.⁴

⁴ Tamames, Ramón. Estructura Económica internacional. Alinza, México, 1991, pág.173-175

A lo largo de este apartado, he dado algunos ejemplos de la importancia que reviste el transporte en el desarrollo económico de los países latinoamericanos.

Desde la década de los sesenta y que con motivo de los cambios en la economía mundial, llevó a los organismos a partir del Tercer Decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo, a adecuar las políticas y objetivos hacia la integración y superación de los problemas internos para enfrentar la globalización. Ahora, podemos decir que, los diversos organismos tienen un objetivo común la facilitación del comercio y el transporte. Algunos de los elementos que hay que considerar para resolverlos son:

- La infraestructura para el transporte de carga se caracteriza por unir los centros de consumo con las fuentes de abastecimiento de los mercados internos;

- La poca rehabilitación y falta de reconstrucción vial, realizada por los gobiernos que según estimaciones del Banco Mundial tiene en la actualidad un costo total de al menos 25 mil millones de dólares, lo que significaría un gasto de 2,500 millones de dólares cada año durante el próximo decenio.⁴⁵

- La escasa o nula utilización de la tecnología en transporte.

- las diferencias que existen entre países o grupos de países respecto a las normas sobre pesos y dimensiones de los camiones; Así como, las diferencias en cuanto a las vías férreas.

⁴⁵ CEPAL CNT. Boletín FAL año XVIII, no.103 abril-mayo 1993. pág.2

- Otro elemento a considerar es la gran variedad de situaciones debidas a las disparidades en cuanto a ingreso, población, tasas de crecimiento y condiciones de urbanización.

Con esta perspectiva, puedo decir que la tarea de los países latinoamericanos es crear las condiciones que posibiliten la integración de las economías nacionales para enfrentar la competencia de los bloques de otras regiones geograficas. Esta tarea implica riesgos y posibilidades para los países de América Latina que podrían superar algunos de sus problemas económicos tanto en lo particular como en lo general con estrategias bien planeadas.

Para lograr lo anterior es condición necesaria que los países cuenten con un sistema eficaz de transporte, como elemento esencial del desarrollo socio económico nacional e instrumento de comercio para el intercambio de mercancías y requisito del desarrollo rural. Así, junto con la explotación racional de sus recursos naturales y el establecimiento de plantas industriales más fuertes, se obtendrá la debida articulación de los diversos sectores protagonistas del desarrollo.

2. EL TRANSPORTE EN LA LOGISTICA INTERNACIONAL

Ya en el capítulo 1 describí los principales cambios que registra la economía mundial, que dan como resultado el proceso de la **globalización**, que se caracteriza por un gran dinamismo y la cada vez más estrecha vinculación de los procesos productivos, y que trasciende las fronteras nacionales convirtiendo al mundo en un solo mercado donde cada país juega un papel específico.

La prosperidad económica así como la soberanía de los países, depende de manera crucial de su capacidad para allegarse y desarrollar recursos como: un aparato productivo flexible, eficiente y competitivo; una fuerza de trabajo altamente calificada; habilidad para desarrollar y adaptar tecnologías innovadoras que reduzcan costos; e incentivar el surgimiento de empresas financieramente sanas. Todo lo anterior, para adecuarse con agilidad, y flexibilidad respecto de los cambios en los patrones internacionales de la demanda.

En este contexto, aparecen en el proceso productivo elementos que anteriormente no se consideraban, como es, la logística, que se convierte en una arma para abatir los altos costos en que las empresas cuyas actividades se orientan al comercio internacional deben incurrir para la distribución física de sus productos, y donde el transporte juega un papel de suma importancia.

Vale destacar que se calcula que entre un 30 y un 50% del valor de mercado del producto, está representado por los gastos de transporte internacional, desde el punto de origen hasta el de destino final.

Simplemente por este hecho, se ha vuelto indispensable examinar cómo reducir los costos y ampliar las posibilidades de negocios para que las empresas puedan colocar sus

productos en los mercados externos en condiciones de mayor competencia.

No cabe duda que el grado de apertura de las economías, conjujada con la inversión interna y externa, mejoramiento de los recursos humanos y el acceso a la tecnología han dado condiciones competitivas a los países exportadores. Un elemento que ha contribuido a este aumento de participación en los mercados internacionales de varios de sus productos y sectores es la **Logística Internacional**.⁴

2.1 Logística de Comercio Internacional y Distribución Física

Los cambios ocurridos en el área de comercio internacional son un reflejo de la globalización e internacionalización de la economía mundial.

Durante la última parte de la década de los ochenta se dan una serie de nuevas definiciones y/o redefiniciones de numerosos términos relacionados con la importación y exportación.

La internacionalización de la economía y la complejidad del comercio internacional crearon problemas adicionales de limitaciones y restricciones para la competitividad de las exportaciones e importaciones tanto de países en desarrollo como a los desarrollados. Esta preocupación se puso de manifiesto por parte de los participantes en la actividad comercial que tienen de común denominador el hacer del intercambio comercial un negocio de mutuo beneficio para ellos.

En este contexto, aparece la Logística de comercio internacional que representa una oportunidad para disfrutar

⁴ CEPAL/OMU. Boletín FAL no. 86, año XV, enero-febrero 1991, pág.1

los beneficios de una transacción comercial bien planeada, que se refleje en una balanza comercial superavitaria.

El inicio de los modernos sistemas de logística⁴ los encontramos durante la Segunda Guerra Mundial, cuando se establecen estrategias para mover a las fuerzas armadas, con una planeación tal que pudieran acercarse de forma efectiva y oportuna, hasta las posiciones del frente de batalla; quedando simultáneamente en contacto permanente con la línea de avituallamiento.

Al transformarse la economía de guerra en economía de paz, el comercio vio que podía utilizar todas estas estrategias para mover, disponer y localizar sus recursos para lograr un resultado determinado en aquellas empresas que tenían que distribuir productos y llegar hasta el último rincón tratando de gastar lo menos posible. Esto las llevó a aprovechar las ventajas de una logística bien planeada; los países desarrollados se percataron de que un contrato bien concebido en los planos técnico, comercial y financiero podía resultar en perjuicio de la empresa si alguno de los constantes incidentes logísticos viniesen a perturbar la buena realización prevista (ver anexo 1 al final).

Es importante destacar que la significación de la logística como formulación de una lógica, y en particular de una racionalización de la conducción de flujos, conduce a la acepción moderna de la logística en la empresa como regulación de flujos físicos de mercancías.

Así, la logística es concebida como técnica de control y de gestión de flujos de materias primas y de productos, desde sus fuentes de aprovisionamiento hasta sus puntos de consumo. El análisis del costo del transporte como un componente de

⁴ Ver Anexo I al final

los costos de transferencias, revela los costos anexos, que constituyen la primera etapa hacia la elaboración de costos logísticos que engloba todos los gastos asociados a la intervención sobre los ritmos de emisión, transmisión y recepción de mercancías en las diferentes fases de aprovisionamiento, la producción y la distribución.

El enfoque de sistemas aplicado a la comprensión de la circulación conduce a la concepción de la logística como sistema. Así, la satisfacción de la demanda es el objetivo de la construcción del sistema logístico de la empresa; directa o indirectamente marca el ritmo de los procesos de distribución, producción y aprovisionamiento. La regulación de los flujos de materias primas y de productos se basa en la previsión de la demanda, el control de inventarios y la programación de la producción.

La significación de la logística en la empresa ha evolucionado según la elaboración del concepto de desplazamiento. Si el desplazamiento es concebido de una manera "pasiva", la logística es determinada como una fase obligada del proceso producción-distribución. En este caso la logística se orienta a la gestión de las operaciones de transporte para reducir al mínimo los costos (de transporte) que merman el margen de utilidad.

En cambio, una concepción "activa" del desplazamiento, transforma éste en una opción estratégica para la empresa: el desplazamiento es un "momento" del proceso de producción-distribución; en este caso un gasto es un costo autónomo que puede transformarse progresivamente en un polo generador de ganancias sobre el conjunto del proceso de producción.

Así, la logística, como lógica de la circulación es, simultáneamente:

- Una opción fundamental de integración del control de la circulación física de mercancías en la estrategia global de la empresa.

- Un esfuerzo permanente de concepción y organización de un sistema de circulación de flujos físicos perfectamente regulados hacia arriba (producción-aprovisionamiento) y hacia abajo (producción-distribución), cuyo diseño y realización es plenamente ejercido por la empresa y;

- Un modo de gestión de operaciones de circulación de mercancías, ya sea con medios propios o subcontratados, que aseguran su control por la empresa."

Siendo que la logística aparece como un progreso técnico que las empresas emplean para atender los efectos de la baja tasa de ganancia, asegurando la implantación de acciones a nivel interno - el recurso a la división técnica, social y espacial del trabajo - y externo - contrarrestar la escases de capital -, su repercusión sobre el sector transporte es relevante.

La innovación logística impacta al prestador de servicios de transporte - que es obligado a adaptarse para integrar una cadena de transporte" en el marco de una cadena logística", y

" SCT y IMT. Logística una Visión Sistémica, Documento Técnico No. 14, México, Sanfandila, Queretaro, 1995, pág. 1-6

" **Cadena de Transporte:** la materialización de la circulación física de una cadena logística implica una cadena de transporte: la recepción, el acondicionamiento, la transferencia física, la recepción y la gestión del conjunto de estas operaciones, que aseguran que una mercancía se desplace entre dos puntos del espacio.

" **Cadena Logística:** es la implantación de la logística para la realización y control de un segmento de la circulación. Así, la distribución física de los productos, la gestión de aprovisionamiento de materias primas definen familias de cadenas logísticas.

al conjunto del aparato productivo a través de los prestadores de servicios logísticos - la empresa al externalizar las operaciones logísticas frecuentemente impulsa al prestador de servicios de transporte a realizar actividades que antes no consideraba como almacenamiento, consolidación de carga, ruptura de cargas para distribución, etc, que luego el prestador puede ofrecer a otras empresas.

Así, la logística no sólo implica una adecuación de la oferta de servicios de transporte y la creación de un mercado potencial, sino también el fomento a la producción de una nueva generación de servicios de transporte con contenido logístico¹¹. Esta acción estructurante de la logística conduce a un reagrupamiento de prestadores de servicios de transporte y a una división en subsectores moderno y tradicional.

Es razonable especular que la ampliación a servicios logísticos de los prestadores del subsector moderno tengan un efecto singularmente benéfico para las pequeñas y medianas empresas industriales en general pobres en su concepción logística. Asimismo, la realización de plataformas logísticas de transporte, esfuerzo de este mismo subsector, puede difundir un proceso de innovación en el subsector tradicional. esta es una explicación de lo que la logística de acuerdo a un estudio elaborado por la Secretaría de Comunicaciones y el Instituto Mexicano del Transporte la cual permite conocer mas acerca de la definición de logística y su importancia en las operaciones de comercio.

¹¹ Después de toda una serie de graves contratiempos debidos a un mal dominio del transporte y de sus servicios conexos, se vio la necesidad de estudiar los medios que llevaran a una operación planeada y segura: la **Distribución Física Internacional**.

La logística de los intercambios comerciales se definió en función de cuatro criterios: **el producto deseado, en el lugar indicado, en los plazos establecidos y a un costo competitivo (ver cuadro 2. 1).** Al respecto UNCTAD/GATT define la Logística Comercial Internacional (LCI) de la siguiente manera:

"Es el sistema que integra las funciones de producción, comercialización y distribución física para la gestión estratégica del abastecimiento, movimiento y almacenamiento del inventario de insumos y productos terminados con el flujo de información requerida en una operación de comercio internacional".

Todo el sistema de la LCI va a girar en torno al producto (carga), y su eficacia dependerá de la gestión de las tres funciones claves que la ocupan y que a saber son la **producción, comercialización y distribución física del mismo.**

Esto se relaciona con el comercio internacional en tanto que, sus tres actividades principales: la producción de los bienes a ser comercializados; la exportación de los productos finales o insumos intermedios, y la importación de productos de uso o consumo directo o como insumos industriales, son realizadas a través de las tres funciones principales de la LCI, de cualquier empresa que trabaja en comercio exterior.

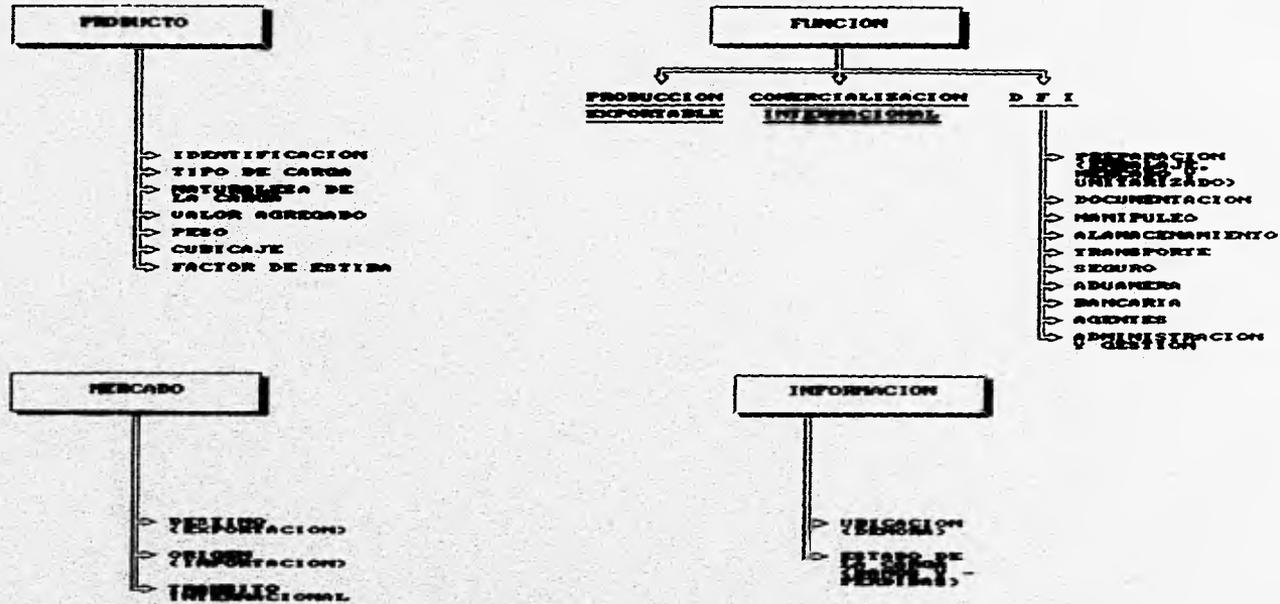
Con la utilización de la LCI de una forma coordinada entre producción, comercialización y distribución se logra una operación rentable, se encuentra que existen elementos comunes a las tres costos, precios, tiempo, calidad, riesgos, compras y ventas de productos e insumos (cuadro 2.2). La meta final común a las tres funciones dentro del sistema de la LCI es lograr el objetivo corporativo de:

"satisfacción del consumidor Justo a Tiempo (JAT) con Calidad Total (CT)".

³² UNCTAD/GATT. ITC/INF164. La red de los Canales de Comercialización, las Cadenas de Comercio y los Corredores de Comercio Internacional en la Logística Comercial Internacional (LCI), Ed. Oficina para América Latina y el Caribe, División de Cooperación Técnica. 21 de agosto de 1991, pág.2

CUADRO 2.1

ALCANCE DE LA LOGISTICA COMERCIAL INTERNACIONAL (LCI)



FUENTE: DOCUMENTO ITC/INF
 UNCTAD / OATT
 21 DE AGOSTO 1991

CUADRO 2.2

RELACION ENTRE PRODUCCION EXPORTABLE, COMERCIALIZACION INTERNACIONAL Y DFI			
OBJETIVO CORPORATIVO: SATISFACCION DEL CONSUMIDOR			
IMPACTO: COSTO, TIEMPO Y CALIDAD DEL PRODUCTO Y DEL SERVICIO			
AREAS	PRODUCCION EXPORTABLE	COMERCIALIZACION INTERNACIONAL	DISTRIBUCION FISICA INTERNACIONAL
OBJETIVOS FUNCIONALES	CALIDAD ACEPTABLE Y PRECIO ADECUADO (COSTO)	IDENTIFICACION Y SATISFACCION DE LOS REQUERIMIENTOS DEL CONSUMIDOR AL PRECIO ADECUADO	LUGAR COSTO TIEMPO CALIDAD CANTIDAD
ACTIVIDADES BASICAS	PRODUCTO	MERCADERIA	CARGA
	DISEÑO ADAPTACION AL MERCADO PROCESO PRODUCTIVO	INVESTIGACION Y SEGUIMIENTO DE MERCADO DESARROLLO Y PROMOCION DEL PRODUCTO COSTOS Y PRECIOS CANALES DE COMERCIALIZACION.	PREPARACION MANIPULEO ALMACENAJE DOCUMENTACION TRANSPORTE SEGUROS
NIVELES DE CONTROL	TIEMPO DE PRODUCCION NUMERO DE RECHAZOS	RETROALIMENTACION DEL CONSUMIDOR EXPANCIÓN O RETRACCION VENTAS	PLAZO DE ENTREGA TIEMPO DE TRANSITO

FUENTE: DDCUMENTO ITC/INF
UNCTAD/GATT 21 DE AGOSTO DE 1991

Ahora bien, la ejecución de una venta de exportación o de una compra de importación, tiene lugar cuando el producto es trasladado desde su origen (punto de producción) hasta un destino acordado (clientes o consumidor), considerando dicho traslado como Distribución Física Internacional (DFI).

Siendo el producto el punto focal de todo el sistema de LCI, él mismo deberá seguir un flujo continuo como un ciclo dentro del Canal de LCI (ver cuadro 2.3).

"Canal de LCI es la trayectoria secuencial de las operaciones para llenar la brecha espacial y de tiempo entre países productores y consumidores, vinculados geográficamente exportadores e importadores para la entrega del producto (carga) a los consumidores en el mercado objetivo Justo a Tiempo (JAT) y con Calidad Total (CT)".

Lo anterior, nos lleva a considerar que la ejecución de las diversas operaciones para la movilización del producto (carga) hasta su destino final requiere todo un flujo de negociaciones que tienen lugar entre los actores del sistema productores, exportadores e importadores y los proveedores de servicios de la LCI, en particular con aquellos que ofrecen servicios para las operaciones de DFI y de transporte internacional de carga (TIC).

Uno de los objetivos centrales de la LCI es mantener un flujo continuo del producto (Carga) a través del ciclo de la importación, producción internacional y exportación. Por consiguiente una de las prioridades es facilitar el flujo en forma ininterrumpida del producto, detectando los problemas eventuales que puedan surgir y ejecutando las prácticas de solución que se formulen.

[REDACTED]				
[REDACTED]				
[REDACTED]				
PRODUCCION EXPORTABLE	GESTION DE PRODUCCION	UNIDAD DE PRODUCCION	-	PROCESO PRODUCTIVO: • DISEÑO • ADAPTACION • ESPECIFICACIONES • TECNOLOGIA • COSTO Y TIEMPO
COMERCIALIZACION INTERNACIONAL	GESTION DE COMPRA/VENTA INTERNACIONAL (EXPORTACIONES/IMPORTACIONES)	UNIDAD DE COMERCIALIZACION O ABASTECIMIENTO	COMERCIALIZADORA	ESTUDIO DE MERCADO: • INVESTIGACION Y SEGMENTACION • DESARROLLO Y PROMOCION DEL PRODUCTO • COSTO Y PRECIOS • CANALES DE COMERCIALIZACION.
DISTRIBUCION FISICA INTERNACIONAL	GESTION DE LA D. F. I. (EXPORTACIONES/IMPORTACIONES)	UNIDAD DE D. F. I.	AGENTE TRANSITORIO O. T. M. NVCCO / VCCO	COSTO, TIEMPO Y CALIDAD DE LOS SERVICIOS DE LOS COMPONENTES DE LA CADENA DE D.F.I.
F U E N T E : DOCUMENTO I.T.C./INF U.N.C.T.A.D./GATT 21 DE AGOSTO DE 1991				

Por tanto, siendo el suministro, movimiento y almacenamiento del producto (carga) uno de los aspectos más importantes de la LCI su función principal es la Distribución Física Internacional (DFI).

"DFI" es el conjunto de operaciones que para el desplazamiento de la carga desde su lugar de fabricación o producción en el país de origen hasta el local del importador en el país de destino, requieren una ejecución secuencial denominada cadena de DFI, con una duración total que se llama tiempo de tránsito, que implica costos, tiempo y calidad, para el cumplimiento de la orden de pedido "justo a tiempo JAT"⁵⁴.

Como se observó en la definición, la DFI es la serie de operaciones que van a permitir el traslado físico de un producto desde el local del exportador hasta el local del importador constituyendo "la cadena de distribución física; en la cual cada operación requiere la contratación de un servicio. De donde, se derivan los tres parámetros básicos de la DFI: costo, tiempo y calidad (ver cuadro 2.4).

Podemos decir entonces que, un producto competitivo en precio y calidad en el país que lo produce puede limitar su potencial de venta en el mercado internacional por una logística mal planeada e incompleta de la DFI.

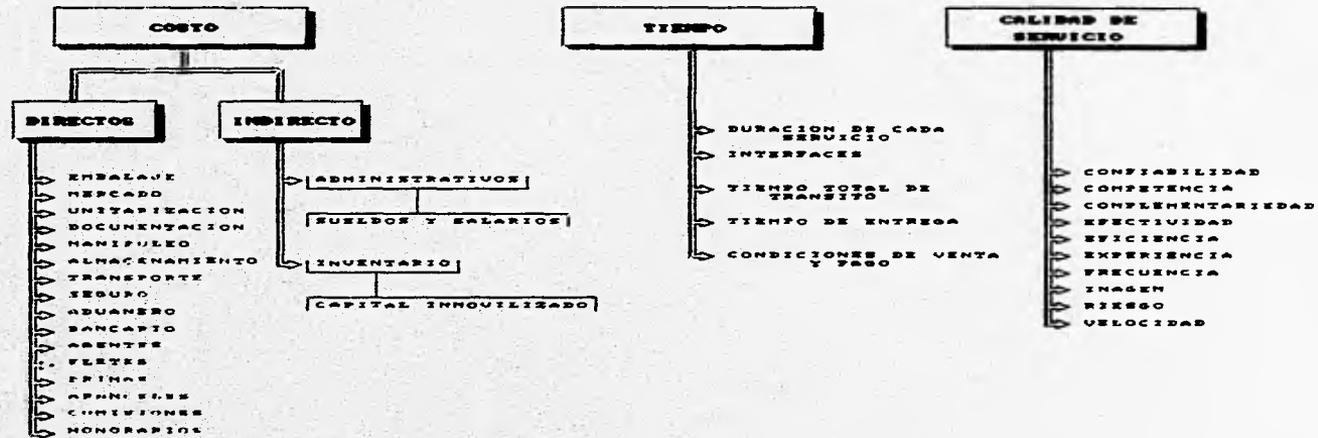
De ello resulta que el perfeccionamiento de una compra-venta internacional depende en gran parte de la utilización del análisis de costo y tiempo de la cadena de distribución física. Las funciones que debe desempeñar la distribución física son:

- diseño y desarrollo de la función (cambios tecnológicos en acceso, control y procesamiento de información, en embalajes y medios para el manejo de productos, cambios en línea de productos, en política de organización y mercados);

⁵⁴ UNCTAD/GATT. "La Distribución Física Internacional. Gestión Determinante de una Empresa de Comercio Exterior". ITC/INT/161, octubre de 1990. pág.14

CUADRO 2.4

ALCANCE DE LA DISTRIBUCION FISICA INTERNACIONAL



FUENTE: DOCUMENTO ITC/INFORMAS
21 DE AGOSTO DE 1991

- formulación de políticas de distribución física (políticas de venta, servicio a clientes, inversiones financieras en inventarios, líneas de productos, selección de prestatarios de servicios logísticos);
- administración del subsistema (transporte y tráfico, control de inventarios, gestión de prestatarios, operaciones de depósitos, recepción y expedición, procesamiento de pedidos, atención al cliente, procesamiento de información);
- coordinación de otras funciones (depende de los productos, proceso de producción, características del mercado y tipo de estructura corporativa); y
- relaciones públicas y representación de funciones.

Cabe mencionar, en este punto, que la distribución física en el marco de la LCI, como vimos al inicio del apartado, es utilizada, por países desarrollados como una forma de lograr competitividad en el mercado global. No así en las pequeñas y medianas empresas exportadoras de los países en desarrollo que no dominan en absoluto las técnicas de la DFI.

En el capítulo primero se hablaba de los esfuerzos por parte de los organismos internacionales por establecer un transporte adecuado que hasta ahora no han tenido resultado por diversas causas entre las que mencioné las de carácter económico, político y social. La prueba es que los países latinoamericanos, incluido México, no controlan el transporte y padece: las consecuencias de sus incidentes imprevistos, sus limitaciones e inconvenientes. Por lo tanto, el progreso de los países se vuelve igualmente dependiente del dominio de la Logística Internacional y por ende de la Distribución Física.

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

Ello ha provocado que se vuelva imprescindible que los gobiernos y los participantes en las actividades de comercio internacional, se convensen de implementar mecanismos de asistencia definidos entre autoridades y los mismos organismos internacionales, para crear una estrategia real de disminución de costos en el área de la DFI, en relación con su columna vertebral: el transporte que esta presente siempre como un elemento de desarrollo de las economías.

2.1.1 Factores que Impulsan el Desarrollo de la Logística

El desarrollo de la logística ha sido impulsado fundamentalmente por cambios en los consumidores, tendencias en procesos y organización de la producción, evolución en tecnologías de gestión y la dinámica del entorno socio-político-económico.

Los cambios en los consumidores que han generado mayores desafíos logísticos se refieren a cuestiones de distribución espacial y a los patrones de consumo. La brecha espacial entre producción y consumo que debe resolverse por medio de la logística se ha modificado; por un lado más población es urbana, por otro, frecuentemente la población marginada es tomada en cuenta a pesar de estar en porciones del territorio menos accesible que con la movilidad espacial ha aumentado, más medios de transporte con innovaciones tecnológicas acercan más al consumidor al producto.

Cambios en la propensión a consumir, prácticamente la eliminación de la autosuficiencia, y el énfasis en la demanda de una canasta diversificada de productos (modelos, colores, marcas, etc.) amplían y complican los mercados potenciales atendibles por la firma. Los consumidores adquieren identidad de clientes y exigen un servicio que se transforma en objetivo logístico.

Por otro lado, la estabilización de los costos de producción (ya sea por maduración tecnológica o por menores incrementos marginales en la productividad de la mano de obra) así como la banalización de la tecnología de producción y la valorización relativa de la ingeniería de producto, enfrentan a la firma a una doble competencia: más competidores y más productos intercambiables o sustitutos.

Un impulso inmediato para el desarrollo de la logística deriva de la necesidad de colocar en el mercado más oportunamente y con el menor costo un producto. Más aún, las estrategias de despliegue espacial de la producción, en particular de firmas transnacionales con operación multiplanta que aprovechan ventajas competitivas locacionales, exigen una nueva logística de reconstrucción de sistemas productivos ahora en segmentos espacialmente deslocalizados.

El desarrollo de medios de telecomunicaciones e informáticos (desarrollo de PC versátiles y de costo decreciente así como de "software" comercial para operaciones específicas, la nueva teleinformática, por la mayor y nueva oferta (telegfonía digital, fax, transmisión de datos), aunado a mejores y nuevos medios para tratar la información "scanner", terminales remotas), han generado una nueva tecnología de gestión empresarial. La logística se impulsa en un nuevo manejo de la información asociada a la mercancía.

También la dinámica del entorno socio político-económico ha favorecido el desarrollo de la logística. La influencia de la experiencia militar herencia de las guerras mundiales y las guerras post-coloniales en Vietnam, Africa y las secuelas de la guerra fría y de los grandes proyectos tecnológicos "emblema" nacional (la conquista del espacio, la producción de aviones supersónicos) se ha transmitido del medio de defensa y su círculo de proveedores a todas las firmas. La globalización de la economía y el considerar al mundo como un

solo mercado mundial (se ha visto acentuados por los acuerdos regionales bilaterales y multilaterales de libre comercio, la Unión Europea, la Cuenca del Pacífico y el derrumbe del bloque socialista), todo esto plantea un nuevo desafío para una logística de distribución física internacional que debe integrarse en canales de comercialización innovadores; nuevas estrategias de mega distribución en mercados nuevos y el impulso de tecnologías logísticas sofisticadas.

Finalmente, la necesidad de nuevos enfoques a problemas emergentes de impacto mundial como la necesidad de atender a comunidades afectadas por desastres (terremotos, huracanes, hambres, etc.) y la protección al medio ambiente y monitoreo al cambio global exigen maneras más eficientes de gestión de flujos de recursos que se han favorecido por transferencia de técnicas y el desarrollo de la logística corporativa."

2.1.2 Importancia Creciente de la Logística en las Empresas

1.- El incremento en el número de alternativas para conciliar costos y niveles de servicios al cliente; contenerización, difusión del empleo de micro y minicomputadoras, sofisticación informática en sistemas de comunicaciones, cambios en velocidad de transferencias física (uso de aviones exclusivos para carga).

2.- La significación de aprovechar oportunidades de escases en la disponibilidad de medios de transporte público.

3.- El impacto de alzas en el precio de combustibles y de la demanda estacional sobre el costo del transporte, en relación a la red de almacenes, el costo de capital en inventarios y las áreas de mercado.

4.- Las mayores exigencias de control sobre el flujo de mercancías conforme se hace más compleja la diversidad de la línea de productos.

5.- La tendencia a acentuar el proceso de división espacial y en particular internacional de la producción.

De igual importancia, ha sido el desarrollo paralelo de la forma de organización empresarial vinculada con la logística la técnica empresarial Justo a Tiempo, que también requiere de un tipo de servicio logístico, por tanto un saervicio de transporte específico que cumpla las exigencias de una empresa que desea ser competitiva.

La Técnica Empresarial Justo a Tiempo

La corriente de cero inventarios o mejor conocida como Justo a Tiempo busca, como su nombre lo indica, reducir al mínimo los niveles de existencias de partes y componentes, materias primas e incluso productos terminados. Esta filosofía, adaptada del sistema KANBAN japonés, involucra un gran esfuerzo de coordinación de proveedores y clientes para que las entregas se realicen directamente "Justo a Tiempo", en las líneas de producción del fabricante y en los estantes del distribuidor.

Este esquema, al minimizar las existencias, tiene un efecto inmediato en el monto de las inversiones para capital de trabajo y en los niveles de endeudamiento de las empresas. Todo esto significa que el almacén se va encontrar en las carreteras, obligando a las empresas de transporte a entregar justo a tiempo, llevandoles a incrementar su capacidad de gestión, flexibilidad, confiabilidad y seguridad en el transporte.

A raíz de esta tendencia, es posible estimar que la evolución de la LCI se basa en movilizar volúmenes menores pero con

mayor frecuencia. En tal contexto, adquirirá particular significado las relaciones entre los transportistas y los usuarios, por lo que resulta indispensable que cada eslabón de la cadena de transporte cumpla su rol en forma satisfactoria y con mayor profesionalismo.

Para las empresas de transporte que desean competir en mercados cada vez más eficientes, es necesario que sean capaces de responder de forma oportuna a esas transformaciones, con el fin de evitar el riesgo de verse excluidas de los mercados. En tal sentido, ellas deben preocuparse de:

- Tomar en consideración la evolución de la organización logística, a la cual el transporte se subordina;
- Desarrollar un entendimiento claro del proceso industrial al cual desean contribuir, teniendo en cuenta las exigencias del vendedor y del comprador;
- Incrementar la participación de los trabajadores del sector mediante programas de capacitación y entrenamiento;
- Proporcionar mejor calidad y confiabilidad en los servicios que prestan a los usuarios;
- Ofrecer a los usuarios información más oportuna y exacta sobre el movimiento físico de mercancías, utilizando para este fin la interconexión a las redes de comunicaciones y sistemas computacionales de sus clientes.

Para la empresa orientada al comercio exterior, tanto mayor es la adopción de las innovaciones tecnológicas en su esfera de trabajo, mayor importancia (similar a la de los departamentos de producción, mercadotecnia y compras)

adquirirá el departamento de logística de administración de material y transportes.

A futuro, en la estructura organizativa de las empresas grandes y medianas habrá departamentos de transporte centralizados, que asuman la responsabilidad completa de toda la distribución.

La filosofía de Justo a Tiempo se ha extendido a la Dsitribución Física, y en particular en la logística de comercio exterior, donde cada vez se reconoce más que la competitividad de un producto en un mercado está definida por la oportunidad en tiempo y en lugar que se coloca en él. Tal vez los ejemplos más significativos son la distribución internacional de automóviles, la distribución de alimentos perecederos con fecha de caducidad como los derivados lácteos y la distribución de productos farmacéuticos.

Más aún, el enfoque Justo a Tiempo ha facilitado que la logística se conciba como la maniobra estratégica corporativa para introducir el tiempo real en la producción. Los sistemas integrados de administración de ventas permiten programarr la distribución del producto, la producción y el aprovisionamiento de insumos con base en previsiones reales derivadas de ventas consumadas antes de que el lote de producto esté aún disponible. Se habla de Justo a Tiempo Total, Cero Inventarios, o de "Flujos Tensos"³⁶.

2.1.3 Estrategias Logísticas para implantar Sistemas de Producción Justo a Tiempo

1.- Flexibilizar los métodos de transporte.

³⁶ IMT y SCT. "Logística una Visión Sistemica", Documento técnico No. 14, Sanfandila, Qro., México 1995, pág.46.

- 2.- Especializar el equipo de los transportistas para acondicionar insumos (materiales, partes semiterminadas) en la manera en que serán requeridos en la línea de producción.
- 3.- Secuenciar las recepciones según la programación en tiempo real de la producción (uso de código de barras).
- 4.-Automatizar descargas.
- 5.- Multiplicar los puntos de descarga-recepción minimizando los desplazamientos hacia el punto de la línea de producción donde se utilizarán los insumos.
- 6.- Evitar todo papeleo en recepción, haciendo la documentación de manera electrónica (EDI con proveedores ver anexo 1 al final).
- 7.- Diseñar sistemas integrados de manejo mecánico - automático de materiales.
- 8.- Diseñar sistemas (bandejas, cintas rodantes, etc.) y "buffers para stocks".

El JAT conduce a una nueva visión logística de la empresa, misma que comprende no sólo la organización de la producción sino también la adecuación del entorno de la empresa.

2.1.4 El Sistema de Transporte y su Relación con el Sistema logístico

El sistema de transporte materializa el desplazamiento físico concebido en las cadenas logísticas de aprovisionamiento, reconstrucción de la producción y distribución física de los productos de las empresas.

³⁷ *Ibidem*, pág.74

Las combinaciones de transporte permiten establecer cadenas de transporte modales, intermodales y multimodales. Las cambiantes características de la oferta, y en particular de la calidad de servicio, exigen un proceso continuo de toma de decisiones en la gestión del tráfico en sistemas logísticos.

Los costos del transporte afectan directamente la localización de las plantas de producción, los almacenes, los puntos de aprovisionamiento de materiales y productos intermedios, los puntos de venta del producto y el acceso de los consumidores.

La disponibilidad del transporte y su costo definen la factibilidad económica de diseñar y operar cadenas de transporte, relativizando el costo de los factores de la producción, facilitando el redespiegue espacial de segmentos del proceso productivo, permitiendo a la firma aprovechar ventajas comparativas de un territorio y ganar ventajas competitivas en relación a otras empresas.

Los requerimientos de inventario están influenciados por el modo de transporte utilizado: sistemas de transporte más veloces y más caros se asocian a "stocks" más pequeños. Sería imposible diseñar sistemas logísticos integrados Justo a Tiempo sin el progreso técnico en el transporte.

El empaque y el embalaje, y en menor medida el envase mismo del producto, están determinados por la cadena de transporte en la que se introduce para su distribución física. el uso de paletas, reciclables o desechables, la adopción de contenedores, el empleo de acondicionantes especiales (film de polietileno de alta densidad, cojines de amortiguamiento inflables, etc.) se asocian al desempeño de los modos de transporte que integran la cadena.

Según el tipo de transporte que se asigne a la planta de manufactura se definirán procedimientos y se diseñaran equipos específicos para el manejo tanto de los materiales y partes semiterminadas como del producto: ductos, tolvas y bandas transportadoras para manejo a granel, muelles de descarga y carga para determinado tipo de vehículos, etc.

Por otro lado las metas del servicio influyen sobre las políticas de selección del modo de transporte, según situaciones de inventarios en diferentes puntos de venta, según tipo de productos y según categoría de los clientes.

Fianlemente, según sea el nivel de integración en la firma del sistema de información asociado a los flujos de materiales y productos mejor podrá utilizarse las facilidades del transporte.

2.1.4.1 Servicios de Transporte

Las características y el nivel de calidad de los servicios de transporte modales y de la coordinación intermodal, multimodal son la clave para definir la política de gestión de tráfico. Uno de los aspectos más relevantes que la función logística debe monitorear es la evolución tecnológica de los servicios. Por ejemplo: En el servicio de transporte de mercancías por carretera; mejoras en la red de carreteras (alineamientos horizontal y vertical) así como la construcción de nuevas autopistas mejoran el desempeño del autotransporte; la desreglamentación de la operación facilita una oferta más competitiva (cobrimiento del territorio con rutas alternativas, diversificación de la oferta, importancia del servicio a "usuarios" descuentos por volumen y por frecuencia); mejoras técnicas en los medios materiales de producción: i) diseño aerodinámico, amortiguación de gas, sistemas de frenos computarizados; ii) equipo de arrastre especializado con materiales innovadores, más resistentes y más ligeros, y sistemas para facilitar procesos de

información integrados a bordo, (en terminales y con antenas en oficinas de usuarios). esto permite nuevos diseños de empaque y embalaje así como redimensionar los lotes de reposición de almacenes y de entrega a clientes finales.

También el uso de computadoras a bordo para mejorar la gestión de la operación de la flota de vehículos permiten integrar aún más los sistemas de información logísticos con terminales en las oficinas de los usuarios, para un mejor seguimiento del flujo físico de materiales y producto.

2.1.4.2 Transporte y Competitividad

Un sistema de transporte eficiente y barato contribuye a aumentar la competitividad en los mercados, así como a aumentar las economías de escala en la producción y a disminuir los precios de los productos.

Con un sistema de transporte poco desarrollado (como en el caso de México), las áreas de mercado se reducen a las que rodean a la firma inmediatamente a los lugares de producción. En estos casos si los costos de producción son extremadamente bajos pueden compensarse los altos costos del transporte y atender un segundo mercado, en competencia con un centro de producción que tradicionalmente lo atiende.

Si los costos relativos del transporte son menores por que existe una oferta diversificada que permite integrar adecuadas cadenas de transporte, es probable que diferentes centros de producción compitan en mercados distantes.

También un transporte desarrollado estimula de manera indirecta la competitividad cuando permite la colocación en el mercado de productos que ocasionalmente no pueden ser atendidos por la producción total (un ejemplo tradicional son las frutas y hortalizas fuera de estación).

Los mercados mas amplios permiten economías de escala en la producción. cuando los mercados mueven mayor volumen de producción puede hacerse una utilización más intensa de los medios de producción, situación a la que generalmente sigue una especialización del trabajo, la facilidad de integrar cadenas de transporte adecuadas a costos razonables permite una división espacial del trabajo, no sólo a nivel domestico en las naciones sino también internacionalmente (la cual se fomenta por la tendencia a establecer acuerdos de libre comercio). Paralelamente, el progreso técnico permite descomponer el proceso productivo en fases simples las cuales pueden desplegarse en el espacio territorial según ventajas competitivas locacionales, que especializan al territorio, y recomponerlas en sofisticadas cadenas de logística y transporte.

El progreso en el transporte contribuye a la reducción de los precios de los productos. Ya que es un componente importante en el proceso de formación del precio del producto al consumidor."

Por todo lo anterior, un usuario para elegir un modo de transporte exige: cobertura territorial de los servicios; desempeño en tránsito (confiabilidad de tiempo de entrega, número de accidentes en la ruta, etc); disponibilidad, estado mecánico y limpieza del equipo; costo de los servicios puerta a puerta; disponibilidad de interfase computarizada con el transportista, elaboración de reportes sobre envíos, procedimientos adecuados de facturación, información oportuna sobre carga en tránsito; manejo de la carga sin pérdidas ni reclamaciones; colaboración con la orientación mercadotécnica de la firma; estabilidad financiera de la empresa transportista cuando una empresa no puede obtener

" Ibidem, pág.90

esto opta por una flota propia de vehículos lo que incrementa enormemente sus costos restándole competitividad.

2.1.4.3 Integración de Cadenas de Transporte

los transportes se organizan para asegurar los desplazamientos físicos de bienes en las diferentes fases de la actividad de la empresa - aprovisionamiento, producción y distribución - el envío de materias primas desde los proveedores hasta las unidades de producción, las transferencias de productos semiterminados entre fábricas, y el envío de productos terminados desde éstas hasta los depósitos o directamente a los clientes.

Cada desplazamiento físico se organiza en una cadena logística, la que estructura una cadena de transporte. La cadena logística se define con base en un conjunto de parámetros logísticos y son:

- a) Los puntos del espacio entre los que debe realizarse el desplazamiento, y la distancia entre ellos;
- b) el volumen y el peso de los bienes a transportar en un período normalizado;
- c) la naturaleza de los bienes y las características del embalaje;
- d) el lote de las expediciones;
- e) el plazo admisible de envíos y la duración de la movilización del desplazamiento, según diferentes alternativas técnicas;
- f) las restricciones de otros componentes de la red logística (número, capacidad y localización de los depósitos; ritmo y tamaño de las series de producción, etc.);

g) la infraestructura de transportes existente y su posible adecuación;

h) el precio del flete y el costo total de la cadena según diferentes alternativas.

Las principales áreas de intervención de la logística son:

1) la gestión del parque de vehículos, cuando se trata de transportes por cuenta propia;

2) la selección de prestadores de servicios de transporte y conexos, y la determinación de la naturaleza de los contratos;

3) la programación de los transportes en los límites impuestos por los otros programas de actividad de la empresa y el control de la ejecución de los movimientos. Esta intervención se realiza a través de medios:

- los contratos con prestatarios;

- los métodos y procedimientos de gestión del parque propio (circuitos, frecuencia, etc);

- los mecanismos de control y seguimiento de movimientos en general un sistema formalizado de información, muchas veces estructurado con mecanismos informales, por ejemplo: enlaces telefónicos entre estaciones de ferrocarril o estaciones de reaprovisionamiento para autotransporte.

Cada cadena logística - por ejemplo la distribución física de una división de productos - estructura una cadena de transporte; esta puede visualizarse como la materialización de los desplazamientos físicos implícitos en la cadena

logística. Los principales parámetros de la cadena de transporte son:

- * puntos de expedición y recepción;
- * dirección de flujos de bienes;
- * equipo para el manejo de carga en puntos de expedición y recepción;
- * empleo de infraestructura de transporte modal en una perspectiva intermodal/multimodal;
- * identificación y operación de rupturas de tracción y de carga;
- * unidades de carga;
- * características del acondicionamiento de la unidad de carga;
- * medios de información para el control y seguimiento de desplazamientos;

2.1.5 Prácticas Logísticas Corporativas es la modalidad en que se estructuran las cadenas logísticas, y por ende las de transportes, en una empresa determinada, es decir " la manera como se realizan en la empresa las actividades asociadas al transporte". Los componentes de mayor interés en las prácticas logísticas corporativas en relación al transporte son:

- a) la posición de la actividad de transporte en la función logística;
- b) la significación relativa del transporte realizado por medios propios respecto al potencial empleado de medios de terceros;
- c) la evaluación de la oferta de medios de transporte de terceros y su adecuación a las necesidades de la empresa;
- d) la selección y combinación de modos técnicos; y

e) las formas de gestión de medios propios y los de prestatarios (contratos⁴⁰).

2.1.6 La Distribución Física y los Servicios

Los países desarrollados como vimos al inicio del apartado se dan cuenta de las ventajas de crear sistemas logísticos para el mejor funcionamiento de la actividad económica de sus industrias, en tanto que los países en desarrollo han mantenido una creciente preocupación por los saldos desfavorables en los servicios de la balanza de pagos, entre otras razones por los costos de los servicios correspondientes a las operaciones de distribución física internacional (DFI), de ellas, ciertos rubros, como los pagos por fletes y primas de seguros que representan un significativo monto de divisas.

Uno de los instrumentos clave para mantener o mejorar la eficacia y la efectividad de las transacciones comerciales internacionales con el exterior es la gestión de la DFI en los negocios que emprenden las empresas.

La misma, juega un papel de vital importancia para lograr que dichos beneficios se transfieran microeconómicamente a nivel de empresarios, usuarios y proveedores de los servicios de DFI, para mejorar la rentabilidad de sus transacciones comerciales y la prestación de sus servicios.

Pero también tiene impacto a nivel macroeconómico a nivel de país, mediante la generación de divisas como aporte a la balanza de bienes y servicios de la balanza de pagos.

³⁹ En general en los contratos de transporte entre firmas y transportistas no se especifica la ruta que estos deben seguir para alcanzar la localización del destinatario. Esto es una práctica común cuando se hacen cotizaciones puerta a puerta, y es ya clásico en cadenas intermodales.

⁴⁰ *Ibidem*, pág. 93-97

La importancia de la DFI se puede observar si tomamos en cuenta que las estadísticas basadas en encuestas realizadas en varios lugares del mundo asignan a grosso modo, un 45% a la función de producción internacional, un 30% a la función DFI y un 25% a la función de marketing internacional o gestión de abastecimiento importados y/o nacionales. Por tanto, es clave en una empresa dedicada a la producción para el mercado internacional dedicar el esfuerzo necesario a la gestión de la DFI. Dentro de la misma se plantean 2 modalidades a elegir:

a) Delegar, a un agente transitario u operador de transporte multinacional (OTM) la realización de toda la operación dentro del llamado servicio puerta a puerta.

En este caso, el gerente de la DFI tendrá a su cargo las funciones de selección del agente a ser contratado, supervisión del servicio que preste; y control del cumplimiento del agente conforme a las condiciones y términos de entrega y pago con el cliente extranjero.

b) Logística propia, en cuyo caso la empresa deberá tener la infraestructura física y humana para implementar toda la operación de DFI o contratar solamente algunos de los servicios de proveedores externos.

2.2 El Transporte Internacional de Carga en la DFI

La realización óptima de una transacción comercial externa culmina con la movilización física de la mercancía (carga) hasta el lugar acordado entre el vendedor (exportador) y el comprador (importador), dentro de los términos acordados en el contrato de compra-venta internacional, coordinado con los contratos de transporte, seguros y pagos que con ayuda de los Incoterms, facilita la elección más apropiada para la movilización de la carga. De lo anterior se deriva que siendo

el desplazamiento de la carga (producto) el aspecto más importante de la DFI, el transporte internacional de carga (TIC) se constituye en su componente principal, aunque no único:

"El TIC es la operación de trasladar productos o mercaderías (carga) proveyendo un servicio a un precio denominado flete, desde el lugar de producción o fabricación (exportador), luego al lugar de almacenaje y de ahí hasta el lugar de embarque internacional. Seguidamente al lugar de desembarque internacional, luego al lugar de almacenaje, hasta el lugar del cliente extranjero (importador), y ulteriormente hasta el lugar de consumo".

El transporte internacional de carga es el núcleo alrededor del cual se ha desarrollado la DFI. Aún cuando la comunidad de usuarios de transporte acepta este concepto desde tiempo atrás, en la práctica el mismo recibe una atención marginal dentro de la toma de decisión de las empresas de comercio exterior y de los mismos países, esto se comprueba al ver algunos datos del significado de la Distribución Física:

"Algunas cifras de los costos de distribución física se reparten así: 35% transporte; 20% procesamiento de pedidos y actividades administrativas; 20% a costos de capital en inventario y lotes de producción en tránsito, impuestos y seguros; 15% almacenamiento y 10% a otros conceptos".⁶¹

A pesar de esto es frecuente ver una situación de caos en la unidad responsable de embarques al exterior, debido a la falta de información y a la capacidad insuficiente de gestión.

Las mercancías son enviadas frecuentemente con un embalaje y marcado equivocados; documentación incorrecta; mal unitarizados; erróneamente almacenados; manipuladas sin cuidado; con fletes mal negociados; cobertura excesiva de seguro; aranceles aduaneros casi desconocidos; agente y bancos no adecuados, etc. Toda esta serie de errores

⁶¹ Ibidem, pág. 16

⁶² De Buen, Oscar, "Integración del transporte para la competitividad nacional y empresarial", Rev. Comercio Exterior, Bancomext, Vol. 42, No. 1, México, enero de 1992.

conduce a la elección de un modo de transporte y cadena de DFI incorrecta, que se traduce en una operación costosa y que consume tiempo.

El tiempo representa un parámetro crucial en la DFI y está estrechamente ligada con el costo. Cada operación de DFI requiere de un periodo para su ejecución y su duración depende y varía con cada modo de transporte.

La duración del transporte en si mismo es la operación más importante de toda la cadena de DFI. Los medios o vehículos de cada medio de transporte; ferrocarril, camión, barco o avión, tienen su propia velocidad promedio de tiempo el cual depende del tipo de servicio que ofrece. Por ejemplo, los servicios arrendados "charter" son en general más rápidos que los servicios regulares, tanto en el transporte marítimo como en el aéreo. La duración de un viaje puede variar entre unas pocas horas hasta varias semanas.

Por tanto, el empresario, exportador o importador, para la elección de una cadena, tienen que considerar principalmente el componente del costo de transporte, para la DFI de su producto y de acuerdo a los servicios disponible en cada país para que pueda obtener un ahorro que le permita ser competitivo, ya que en la producción y la comercialización de los productos es imposible o muy difícil ahorrar, debido a la competencia. Sin embargo, la distribución del producto puede marcar el ahorro en los costos para beneficio del empresario y de los consumidores si se planea adecuadamente.

En muchos casos los otros componentes de costos de la cadena han sido tomados en cuenta solamente en forma marginal. Sin embargo, para la elección correcta debe tomarse considerarse también:

- El contrato de compra-venta internacional;
- El factor de estiba de la carga y la relación peso/volumen por modo de transporte;
- Los servicios de transporte disponibles en los países involucrados; y
- El análisis comparativo de costo-tiempo.⁶³

Ahora bien aunque el TIC es el eje de todo el sistema de LCI, es sólo dentro del marco de la DFI, como parte del sistema de LCI, que puede ser considerado dentro de tres parámetros básicos de la DFI, a saber, costo, tiempo, y calidad de los servicios.

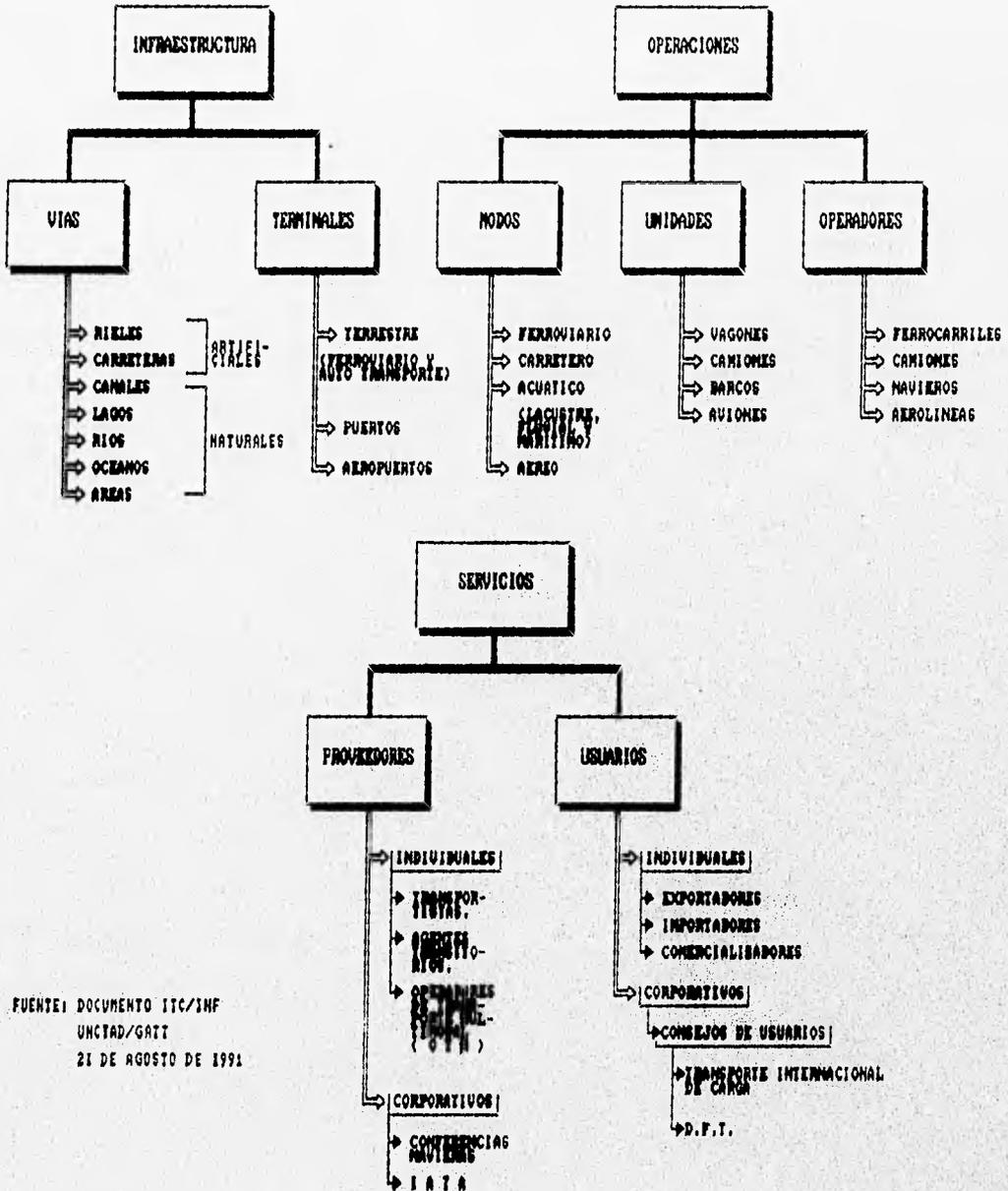
De acuerdo a esta estructura funcional, el transporte internacional de carga tiene tres componentes principales; infraestructura, operaciones y servicios. (ver cuadro 2.5)

Los usuarios, exportadores e importadores, de esta importante actividad pueden tener solamente un margen de maniobra, en el área de servicios, al poder negociar individual o corporativamente, con los proveedores de los servicios (transportistas).

⁶³ Centro de Comercio Internacional, UNCTAD/GATT "Elección de una cadena de distribución física internacional (DFI) una metodología de análisis comparativo I". Centro de Comercio Internacional, UNCTAD/GATT, ITC/INF/50/REV. 1 28 de julio de 1989, pág.6.

CUADRO 2.5

ALCANCE DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA (I T C)



FUENTE: DOCUMENTO ITC/INF UNCTAD/GATT 21 DE AGOSTO DE 1991

2.3 Interrelación entre DFI y TIC

los elementos comunes son:

- **El costo**, está representado por el precio de los servicios de las operaciones que se contratan de proveedores o se ejecutan dentro de la misma empresa.

En la DFI, los componentes de costo directo más importantes son los correspondientes al embalaje y marcado de la carga, su unitarización (paletización y/o contenerización), manipuleo; almacenamiento; transporte; seguro de carga; documentación aduanera; costos bancarios y agentes. Entre los componentes de costo indirecto encontramos a los administradores y el costo del inventario.

- **El tiempo**, representado por la duración total de todas las operaciones y las interfases. Otro aspecto a ser considerado en este parámetro son las condiciones de compra-venta internacional pactadas que prevén el tiempo de entrega y los términos de pago de la mercancía.

- **La calidad de los servicios**, representado por: las calificación de los proveedores como confiabilidad y experiencia, eficacia, efectividad e imagen; las características de los servicios (competencia y complementariedad inter e intraservicios); y particularmente, las características del transporte (frecuencia de itinerarios y velocidad de los vehículos) y el riesgo por daño, pérdida o demora a la carga en toda la DFI, que suele ocurrir durante el manipuleo (ruptura de la unidad de carga) y el transporte.⁶⁴

A manera de resumen mencionare los elementos de la LCI, de la DFI y del TIC, de acuerdo a la definición del UNCTAD/GATT.

⁶⁴ CEPAL/ONU. Boletín FAL, año KV, no. 92, diciembre de 1991, pág. 4.

- La Logística de Comercio Internacional integra cuatro elementos principales.

- * El producto
- * La función
- * El mercado
- * La información

- La Distribución Física Internacional integra tres parámetros básicos:

- * El costo
- * El tiempo
- * La calidad de los servicios

- El Transporte Internacional de Carga integra tres componentes principales:

- * La infraestructura
- * Las operaciones
- * Los servicios⁴⁵

⁴⁵ UNCTAD/GATT. ITC/INF164, op. cit., pág. 25

3. México y el Servicio de Autotransporte en el contexto de la logística Internacional

Las nuevas tecnologías modifican productos y procesos en la actividad industrial; el comportamiento de la empresa por dentro y sus relaciones externas se están transformando mediante un nuevo estilo gerencial, basado en la flexibilidad productiva y organizativa, el cambio técnico constante, las relaciones de cooperación y el beneficio mutuo, la calidad creciente y la adaptación al consumidor ¹. Esto representa la necesidad de modernizar los servicios conectados con el comercio exterior, entre los que figura en forma destacada el sistema de transporte y su infraestructura.

Esto, representa la necesidad de modernizar los servicios conectados con el comercio exterior, entre los que figura en forma destacada el sistema de transporte y su infraestructura, para dar repuesta a los avances que la revolución científico-tecnológica introdujo como son: las nuevas políticas empresariales que afectan la estructura productiva, el comercio internacional y los servicios de transporte en todo el mundo.

Esto nos lleva a considerar de vital importancia el estudio del sistema de transporte vinculado con la actividad productiva y el comercio exterior. Un estudio como el que se propone daría respuesta a los problemas que existen en el sector transporte, tales como:

- Necesidad de una coordinación entre las modalidades de transporte y su planificación integrada;
- adaptación de cada modo a las necesidades de su demanda típica;
- implementación de innovaciones técnicas acordes a la realidad del país;

¹ Pérez, Carlota "La modernización Industrial en América Latina y Herencia de la Sustitución de Importaciones". Comercio Exterior, vol. 46, núm.5, México, mayo de 1996, pág.351

- oferta de seguridad a través del territorio a la carga transportada; y
- preparación de planes de infraestructura.

Con los cambios en el escenario económico mundial, un país que quiere desarrollarse, competir a nivel internacional debe poner en práctica inmediatamente un plan de modernización y ampliación de su sistema de transporte, más aun si esta empeñado en crecer, como es el caso de México, apoyándose en el comercio exterior. En consecuencia, el buen funcionamiento de los servicios de transporte constituyen una de las condiciones esenciales para el desarrollo.

El transporte está incluido en la infraestructura económica de un país; de él depende el desplazamiento de los bienes y servicios indispensables en las actividades de los distintos sectores económicos. Es posible lograr la especialización del trabajo, la productividad y el intercambio de actividades, en el grado en que se pueda transportar con rapidez y eficacia a las personas y a las mercancías.

En el proceso de LCI, el costo es determinado por el tiempo de tránsito⁶⁶ el cual involucra al transporte y sus servicios en cuanto a:

- La salida de la línea de fabricación o lugar de producción y el embalaje de exportación;
- preparación de la carga;
- operaciones de manipuleo y transporte entre el local del exportador y el punto de embarque internacional.

⁶⁶ El cual está formado por la suma de los tiempos de todas las operaciones para la movilización física de la carga a lo largo de toda la cadena de DFI

- transporte principal entre los puntos de embarque y desembarque internacional respectivamente.
- operaciones de manipuleo y transporte entre el punto de desembarque internacional y el local del importador.

3.1 La Situación Económica en México a partir de la Crisis de 1994

Con la crisis de diciembre de 1994 ya son cuatro las crisis económicas que de manera consecutiva se han presentado en los últimos cuatro sexenios (Echeverría/1976, López Portillo/1982, Miguel de la Madrid/1987 y la actual con Salinas/1994). Pero de todas las crisis la que ha ocasionado mayores problemas a la economía mexicana es la de diciembre de 1994.

Es importante definir las causas de la crisis económica que inició con la devaluación de diciembre de 1994 y entender su verdadera naturaleza para saber de que manera afecta a los sectores vinculados con la actividad productiva del País.

Si bien el programa de estabilización basado en pactos, así como la renegociación de la deuda externa de 1989, crearon las condiciones para contener, así fuera temporalmente, el proceso inflacionario y alentar la recuperación de la economía.

Debemos tener en cuenta que nuestro país, es una economía que no ha alcanzado un desarrollo sostenido que permita decir que somos un país con alto grado de desarrollo. Sobre todo si tenemos en cuenta estos elementos:

- México ha desatendido sus sectores productivos;

- es una economía que consume bienes y servicios del exterior desatendiendo su planta productiva y su nivel de empleo; esto reduce su capacidad adquisitiva y achica su mercado interno;
- emplear el tipo de cambio como "arma competitiva" para fomentar exportaciones, además de estar prohibido por el FMI, resulta muy peligroso para una economía como la nuestra, que antes de exportar requiere de cuantiosas importaciones de maquinaria, equipo y bienes intermedios, los cuales se encarecen con la devaluación.

Las estadísticas del gobierno nos presentaron una economía mexicana altamente exportadora de productos no petroleros, lo que a la larga se tradujo en escases de divisas y factor de devaluación causando grandes problemas a la economía nacional.

- La apertura comercial indiscriminada sin el fortalecimiento y apoyo de los sectores productivos llevó al fracaso a muchos industriales, que primero contaban con una protección exagerada por parte del gobierno y de repente los lanzan sin ningún apoyo a enfrentar a productos del exterior con mejor calidad, precio y sobre todo con las más altas tecnologías en sus procesos productivos. También se deja de lado el desempleo siendo que una economía no puede funcionar si no hay compradores ⁶¹

La crisis de diciembre de 1994 se vincula a las limitaciones estructurales del sistema productivo, a una reforma económica basada en la privatización generalizada; apertura comercial y financiera indiscriminada que afectó a buena parte del sistema productivo.

2 Contreras, Alfonso. "El sexenio mágico". El Financiero, secc. Enfoques, 13 de mayo de 1995, México, pág 27-a

⁶¹ Arguelles, Antonio. El Nuevo Modelo de Desarrollo Económico. (textos para el cambio 113). Ed. Miguel Ángel Porrúa, México, 1994, pág 6.

Si bien, diversos grupos económicos se modernizaron y reorientaron su producción hacia el mercado externo, también se presentaron problemas graves en algunas cadenas productivas y de comercialización; ciertos sectores enfrentaron dificultades para su supervivencia - como la industria de bienes de capital-, y las empresas medianas, pequeñas y micro sufrieron graves quebrantos. El rezago del sector agropecuario se agravó.

En pocos años México se convirtió en una de las economías más abiertas del mundo. La renegociación de la deuda externa en 1989 permitió revertir la transferencia neta de recursos al exterior provocada por el pago del servicio del débito en las condiciones pactadas en 1982. Sin embargo, el desequilibrio de la balanza comercial reapareció alcanzando niveles sin precedente a partir de 1992. La tendencia estructural al desequilibrio externo se manifestó de nuevo pero en proporciones ampliadas, acicateada por la apertura externa y los efectos en la demanda agregada de los crecientes flujos de capital provenientes del exterior.

Como resultado de la recuperación de la economía en el período 1982-1992; de la apertura comercial profundizada por los pactos con fines de contención de los precios internos mediante la competencia externa, y de la sobrevaluación del peso debido al empleo del tipo de cambio como ancla antiinflacionaria, el déficit en cuenta corriente se multiplicó por diez. La sobrevaluación del peso contribuyó al dinamismo de las compras externas.

El desequilibrio comercial y la creciente integración comercial y financiera del país a la economía mundial, con el bloque de América del Norte, en especial con Estados Unidos, acentuaron la dependencia y la vulnerabilidad de la economía mexicana respecto de los flujos de capital del exterior que setornaron indispensables para financiar la balanza de pagos.

En el lapso 1989-1993 el ,déficit acumulado en la balanza en cuenta corriente ascendió.

Aunque la inversión extranjera directa (IED) creció de manera significativa, la mayor parte de los flujos de capital fueron de cartera, atraídos básicamente por los altos rendimientos ofrecidos en México en momentos en que las tasas de interés bajaban en Estados Unidos para estimular la recuperación económica.

El creciente desequilibrio de la cuenta corriente de la balanza de pagos demandaba cada vez más flujos de capital externo; éste se atrajo mediante tasas reales de interés superiores a las de otros mercados. Sin embargo, más adelante ese premio resultó insuficiente por lo que se emitieron Tesobonos con el fin de asegurar a los inversionistas la absorción de posibles pérdidas cambiarias.

Así, más que configurarse un modelo secundario-exportador fundado en una base productiva más sólida, surgió una suerte de modelo terciario-importador, basado en el predominio de las actividades financieras, comerciales y especulativas y el ingreso de productos y capitales del exterior.

La política monetaria restrictiva aplicada desde finales de 1992 desaceleró el crecimiento, debilitó al sistema financiero y agravó el problema de las carteras vencidas.

Por lo visto anteriormente, la crisis a que dio lugar la devaluación de 1994 se vincula a un fenómeno de sobreendeudamiento interno y externo que, al combinarse con la pérdida de dinamismo de la economía, aceleró las tendencias deflacionarias manifestadas desde 1993. El despliegue de esa tendencia agudiza la recesión y el desempleo, seca el crédito, pone contra la pared al sistema financiero y dificulta la posibilidad de alcanzar una pronta

recuperación. Paradójicamente, el nuevo sobreendeudamiento se gestó al tiempo que se daba por resuelta la crisis de la deuda de 1982.

La renegociación de la deuda externa de 1989 representó una aproximación novedosa, al aceptarse por primera vez la reducción del principal y la baja de las tasas de interés. Empero, su efecto principal recayó, como se señala en las expectativas de los agentes económicos, al reforzar el programa de estabilización e impulsar los flujos de capital provenientes del exterior. Sin embargo, no representó un alivio importante del servicio de la deuda externa.

Difícilmente podía aceptarse que la crisis de la deuda externa estaba resuelta. Aunque el sector público no rebasó durante el sexenio los límites de endeudamiento exterior aprobados por el Congreso, su principal impulso provino de las grandes empresas y grupos privados, así como de los bancos comerciales.

Al endeudamiento empresarial y bancario habría que añadir la extraordinaria emisión de Tesobonos, los cuales (aunque se emitían en pesos y formalmente eran deuda interna), ante la agudización del desequilibrio en la cuenta corriente de la balanza de pagos, la creciente fragilidad cambiaria y atizada por los sucesos asociados a ambas y atizada por los sucesos políticos, se convirtieron en deuda externa de cortísimo plazo o en fuga de capitales.

Conforme se acrecentaba la dependencia de los flujos de cartera del exterior y se encendían focos rojos en el sector externo, el mercado interno de dinero adquirió características: al mayor peso de los inversionistas extranjeros en la compra de los títulos de deuda pública y la mayor participación relativa de los tesobonos en la circulación total de valores.

El sobreendudamiento de la economía y el crecimiento acelerado del déficit en cuenta corriente se manifestaron con fuerza. Los flujos de capital del exterior se interrumpieron debido al ahondamiento de los desequilibrios internos acumulados, la sobrevaluación de la moneda, el incremento de las tasas de interés en Estados Unidos - que hizo más atractiva y segura la compra de bonos de ese país-, y los acontecimientos políticos. Esos hechos coincidieron con la relajación de la política monetaria mexicana para estimular la recuperación de la economía, en un entorno electoral. A pesar de la caída de las reservas internacionales se decidió aumentar el crédito interno y ampliar los préstamos de la banca de desarrollo para mantener la liquidez de la economía.

La devaluación de diciembre no previó a cabalidad los consensos necesarios con los inversionistas, ni implicó un cambio de la política monetaria, ni consideró con anticipación el alza de las tasas de interés, ni se utilizaron y manejaron adecuadamente en términos de expectativas los fondos extraordinarios autorizados en Estados Unidos a raíz de la muerte de Luis Donaldo Colosio en marzo de 1994, ni se construyeron las redes de seguridad necesarias para enfrentar un eventual ataque especulativo. La ampliación de la banda de fluctuación en cincuenta centavos se decidió en un momento en que las reservas monetarias ya eran muy bajas. Nora Lusting señala " como la regla cambiaría se modificó cuando las reservas ya habían bajado demasiado, la medida se salió de control: no se puede ceñir a un simple aumento del techo de la banda y - pasados un par de días y luego la fuga de 5,000 millones de dólares-, la cotización del dólar se tuvo que dejar a las fuerzas del mercado. El tipo de cambio entró en un régimen de flotación ¹. La fuga de

¹ Guillén, Arturo. "Opciones frente a la crisis de México". Comercio Exterior, vol.46, núm.4, México, abril de 1996, BANCOMEXT, pág.321-324

capitales generó una aguda crisis financiera y acentuó las tendencias deflacionarias de la economía presentes desde 1993.

Para salir de la crisis se hace necesario efectuar transformaciones profundas y definitivas. La crisis del modelo exportador y la situación económica y financiera del país convierten la tarea transformadora en un proceso muy complejo. La estrategia económica reclama cambios de fondo. No hay que regresar a viejos modelos que han demostrado su ineficacia, no se debe aislar al país de las tendencias internacionales de globalización e integración de bloques regionales, ni de pretender sustituir las ineficiencias del mercado con el intervencionismo indiscriminado del Estado. Es necesario crear una política que vincule a todos los sectores productivos como lo propone la Logística Internacional que nos da grandes oportunidades y ventajas para ser competitivos en nuestros productos.

El gobierno del Presidente Ernesto Zedillo a creado el Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 y el Programa de Política Industrial y Comercio Exterior. Pero hasta el momento no hemos visto grandes avances.

3.2 Política de Comunicaciones y Transportes

Para alcanzar un desarrollo adecuado de los servicios y la infraestructura de comunicaciones y transportes el gobierno se apoya en el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000.

El propósito de este programa es plantear los objetivos, estrategias y precisar las acciones que con la finalidad de que la infraestructura y los servicios en el sector sean

adecuados, modernos y eficientes. Entre sus objetivos fundamentales destacan:

- Conservar, modernizar y ampliar la infraestructura del transporte y las comunicaciones, a fin de impulsar el crecimiento económico; la integración regional; y el desarrollo social.
- Mejorar la calidad, acceso, eficiencia y cobertura de los servicios de transporte y comunicaciones, con el propósito de apoyar la competitividad y productividad de la economía⁶⁶
- Contar con la infraestructura y los servicios de transporte y comunicaciones, con niveles de seguridad suficientes que permitan el tránsito de personas y bienes, a través de las vías generales de comunicación, con tranquilidad y confianza.

Lineamientos estratégicos para alcanzar los objetivos:

- Fortalecer el proceso integral del sector, sustentando en una visión de mediano y largo plazo;
- adecuar el marco jurídico que rige el sector, con el propósito de fortalecer la función rectora, normativa y promotora de la Secretaría; y otorgar seguridad jurídica a la inversión privada, así como en la prestación de los servicios;
- promover la participación privada en el desarrollo de la infraestructura, y fomentar la competencia en la prestación de los servicios, con el fin de incrementar su seguridad, eficiencia y calidad;

⁶⁶ SCT. Programa Nacional de Modernización del Transporte 1990-1994, pág. 1-20

- otorgar prioridad, en la asignación de los recursos presupuestales, a la terminación de proyectos en proceso y a la realización de nuevas obras que satisfagan criterios de rentabilidad social y económica y que comuniquen a los principales centros de producción y consumo del país;
- impulsar, en apoyo al federalismo y en coordinación con los gobiernos estatales de desconcentración y descentralización de funciones, responsabilidades y recursos del sector;
- promover el uso de mecanismos financieros adecuados al desarrollo de proyectos de infraestructura;
- integrar los diferentes modos de transporte en un sistema multimodal, que vincule de manera eficiente a los centros de producción con sus mercados;
- actualizar el marco regulatorio, mejorar la infraestructura y la vigilancia e instrumentar programas y campañas, que permitan prevenir accidentes;
- promover la integración de los diferentes servicios de comunicaciones, con el fin de ofrecer enlaces nacionales e internacionales, incorporando el uso de tecnología de punta y;
- consolidar la transformación organizacional y administrativa del sector, para volver más eficiente y apoyar la rectoría, regulación y promoción a cargo de la autoridad federal⁴

En cuanto al desarrollo tecnológico la secretaría habla de un punto que me parece importante destacar y se refiere a

⁴ Secretaría de Gobernación. Diario Oficial de la Federación, lunes 25 de marzo de 1996, pág. 7

fortalecer la infraestructura de instalaciones y laboratorios del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) y se proseguirá fomentando la investigación, el desarrollo tecnológico y la adaptación de nuevas tecnologías, así como la capacitación y formación de personal;

- Continuación con los trabajos del inventario levantado, coordinadamente con los Centros SCT, a fin de completar el registro de la Infraestructura de transporte en un sistema informático;

- llevar a cabo trabajos de investigación en materia de conservación de carreteras;

- continuar los estudios sobre las diferencias regionales iniciar el estudio comparativo entre el transporte para el comercio exterior e interior;

- investigar nuevas tecnologías en materia de infraestructura carretera, ferroviaria, cabotaje marítimo y de la logística en el transporte;

- realizar cursos, de acuerdo con las necesidades del sector y sobre servicios de transporte rural, distribución física internacional de carga, sistemas integrados de transporte y conservación de carreteras y;

- apoyar la definición de las estrategias financieras y tarifarias del sector, mediante la elaboración de los estudios correspondientes ⁵

Bajo este marco general analizaré sólo el autotransporte de carga que, a mi parecer es el más importante dentro del

⁵ SCT. Programa de Trabajo de la SCT, pág.32

Sistema de transporte multimodal, lo que se verá a lo largo de este capítulo.

3.2.1 Problemática del Autotransporte de Carga

Desde los inicios de la administración Salinista se advirtió la necesidad de desarrollar un programa de desregulación, debido a que en la etapa proteccionista se introdujeron multiplicidad de regulaciones, que Salinas pretendía reducir, en especial sus distorsiones, causadas por la protección. Sin embargo, en la mayoría de los casos, estas regulaciones eran propiciadas por grupos de interés que buscaban limitar la entrada de competidores externos y beneficiarse con las restricciones que les permitían gozar de diversos privilegios, en detrimento de la población a la cual ofrecían productos de baja calidad y con costos excesivos. La problemática del autotransporte de carga es una muestra clara de la conveniencia y necesidad de desregulación para fomentar la competitividad de la industria.

El autotransporte de carga en México se rezagó considerablemente en el proceso de modernización económica, debido a que fue regido durante más de 50 años por un marco regulatorio que debilitó la competitividad hasta convertirlo en un servicio insuficiente, inoportuno, costoso y de baja calidad. Así, el transporte carretero de carga, principal medio de movilización, empezó a volverse uno de los principales problemas económicos.

Por sus ventajas naturales con respecto a otros modos de transporte, el automotor ocupa una posición predominante, moviliza más del 90% de los pasajeros y 60% de la carga total.

La prestación de los servicios de autotransporte de carga se caracterizaban, al igual que el resto de la economía, por la

existencia de esquemas proteccionistas que impedían la participación de la iniciativa privada, inhibían la competencia y generaban pocos alicientes para mejorar el servicio y uso suficiente de los recursos.

Esta situación facilitaba además operaciones monopólicas en la prestación de los servicios por rutas; estimulaba la existencia de prestadores irregulares; la evasión de impuestos; y costos ficticios para poder operar y ofrecer el servicio, derivados de la obligatoriedad de pertenecer a una empresa o de contratar a través de las centrales de servicios de carga, centrales que resultaban escasas y obsoletas.

Los transportistas mediano y pequeño no eran sujetos de crédito y el elevado precio de los camiones nuevos los hacía inaccesibles para la mayoría de ellos, con lo que la posibilidad de renovar sus flotillas se veía remota.

También, el transportista enfrentaba dificultades para encontrar personal, ya no digamos capacitado, sino responsable, pues los trabajadores preferían la seguridad que ofrece una industria a trabajar como transportista lo cual sujetaba su salario a la demanda de trabajo, además del peligro de manejar sin una adecuada capacitación y el peligro de la desgastada red carretera.

El sistema de caminos nacionales se volvió inadecuado e insuficiente para el tráfico actual. La demanda de servicios era superior a la capacidad de oferta de este sistema, no existiendo facilidades para cargar y descargar en los principales puertos marítimos y terrestres; además, existía una escasez del servicio para los pequeños y medianos usuarios debido a los procedimientos usados por las grandes empresas públicas y privadas para asegurarse el servicio.

Entre los principales problemas que se detectaron en el autotransporte de carga destacan:

- Su incipiente coordinación con otros modos de transporte y la obsolescencia e insuficiencia del equipo por el rezago en la renovación de la flota vehicular, cuya edad promedio rebasa aun hoy en día, los 12 años;
- una estructura de rutas que implicaba un alto grado de concentración del servicio, ya que en su mayoría partían en forma radial de la ciudad de México hacia puntos fronterizos, ello constituyó una limitante para la movilización eficiente de los bienes, así como para el comercio interior y exterior;
- la duplicidad entre algunas modalidades que, en ocasiones, redujo el campo de acción de los empresarios. En el servicio de carga particular, por ejemplo, no se permitía que los industriales o comerciantes ofrecieran sus servicios a terceros para evitar regresos improductivos en vacío;
- el encarecimiento del servicio debido al deterioro de la infraestructura, lo que eleva los gastos de mantenimiento del equipo.
- esquema tarifario de carácter fijo que dificultaba las negociaciones del flete con base en la frecuencia, los volúmenes de carga y las variaciones estacionales, en perjuicio de los usuarios y prestadores del servicio lo que inhibía el pleno aprovechamiento de los recursos.

- un funcionamiento inadecuado de algunas de las centrales del servicio de carga;
la resistencia de éstas a incorporar nuevos socios, así como el incumplimiento de sus compromisos en la prestación de determinados servicios y la imposición de trabas a la libre contratación.

Con todos estos problemas, el principal transporte utilizado en México se encontró en desventaja para hacer frente al nuevo contexto internacional.

Por tal motivo, el gobierno mexicano ha intentado cambiar su actitud, obedeciendo a la nueva función del Estado como rector de la economía y promotor del desarrollo, en lugar de asumir una actitud paternalista, como lo había hecho anteriormente en la economía en general.

Bajo esta premisa resulta indispensable analizar, definir y explicar cómo se dan los cambios bajo qué bases y cuáles son los resultados.

3.2.2 Política de Modernización del Autotransporte de Carga

La modernización y el cambio estructural del autotransporte de carga, se ubican en la necesidad de adecuar los servicios de carga a la política económica del país. La cual permitiría a México su inserción en el contexto internacional y al interior permitiría disminuir desigualdades económicas y sectoriales, abasteciendo con oportunidad, flexibilidad y bajo costo para el empresario en todas las zonas y rutas nacionales. Lo que además redundaría en el fortalecimiento de la planta productiva nacional.

La base del cambio en autotransporte está dada por el Convenio del 7 de julio de 1989, dando origen a:

a) Que la oferta del autotransporte se adecuara a las demandas del tráfico, evitándose el regreso de unidades vacías;

b) Que la red federal de carreteras se constituyese en ruta única para los concesionarios del servicio en todo el país;

c) Que la carga y descarga de mercancías se vuelva libre en cualquier punto de la República;

d) Que cualquier persona física o moral pueda obtener la concesión para la transportación de productos;

e) Que la autorización de dichos permisos se flexibilizara mediante la simplificación de trámites y requisitos y pudiese ser obtenida en entidades estatales;

f) Que las centrales de servicio y de carga, se reestructuran administrativa y operativamente, el usuario puede contratar libremente en cualquier punto, al concesionario que mejor convenga a sus intereses;

g) Que los autotransportistas puedan elegir entre acudir a las centrales de carga o bien operar independientemente;

h) Que se autoriza al transporte de carga especializada a trasladar todo tipo de mercancías con excepción de carga peligrosa.⁶⁹

El proceso de desregulación del autotransporte de carga pretende la eliminación de trabas administrativas y la eliminación de deficiencias de operación que limitaban la

⁶⁹ Documento de discusión del Comité de Autotransporte de Anierm, México, mayo de 1992, pág. 1-10

entrada de inversiones privadas. Dando como resultado el aumento en la prestación del servicio.

El proceso incluye la reestructuración de todas las centrales de carga del país y la actualización de sus reglamentos operativos, así como proporcionar los elementos básicos para promover una mejor y mayor coordinación entre el autotransporte de carga, los ferrocarriles (bastante rezagados y poco competitivos), el transporte marítimo y el aéreo. Consecuentemente con ello se busca lograr obtener el sistema integral de transporte tan necesario para propiciar el desarrollo efectivo de la planta productiva nacional a través del transporte multimodal que prevé la utilización de contenedores en el interior del país, para la movilidad de las cargas con mayor rapidez y la prestación del servicio puerta a puerta.

Para lograr lo anterior se han tomado las siguientes medidas:

- Modernizar del marco normativo y apertura a la competencia;
- renovar, ampliar y modernizar de la flota vehicular;
- flexibilizar la estructura tarifaria;
- apoyar al comercio exterior;
- modernizar la realización de maniobras en zonas federales terrestres;
- incrementar de la seguridad en carreteras;
- mejorar y modernizar de la infraestructura carretera y
- reestructurar de todas las centrales de carga del país con la actualización de sus marcos normativos.

3.3 Alcances y Resultados de la Modernización en el Autotransporte de Carga

La base del cambio modernizador en el autotransporte fué el Reglamento del Autotransporte Federal de julio de 1989, a lo largo del sexenio salinista se fueron dando diversas

disposiciones para adecuar el marco normativo del sector a las exigencias de modernización requerida por el país.⁷⁰

Por su parte, el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, publicado el 7 de julio de 1989 en el DOF, permitió eliminar la exclusividad de las empresas para la prestación del servicio, así como la supresión de la obligación de utilizar las centrales de carga.

Se permite, así, la eliminación de tiempos muertos a través de la utilización del contenedor, que es indispensable en el comercio y la industria moderna, ya que la carga por vía marítima se lleva cabo en su mayoría en contenedores.

El Transporte Terrestre, sea por ferrocarril o carretera, también utiliza cada vez más el contenedor, especialmente en posiciones de atraque de puertos o de estacionamiento en terminales, las cuales suelen tener un costo elevado.

Las empresas multimodales pueden llevar a cabo la coordinación de los modos de transporte. Sin ser Propietarias de la mayor parte del equipo lo que las lleva a contratar a proveedores de diversos modos (autotransporte, ferrocarril y barcos) que de otra forma estarían dispersos.

Esto deriva en disminución de los costos de transportación, libertad contractual para que el usuario decida si utiliza o no una empresa de servicios multimodales, permitiendo la eliminación de intermediarios cuando no son necesarios. Libera a usuarios de contratar en centrales de carga, crear una mayor agilización del comercio exterior por los diversos modos de transporte.

⁷⁰ Martínez, Gabriel y Fárber Guillermo. Desregulación Económica (1989-1993) (una visión de la modernización de México). Ed. FCE, México, 1994, pág.7.

La desregulación del autotransporte de carga, la nueva normatividad del transporte multimodal abrió la posibilidad a los agentes de carga y consolidadores de convertirse en empresas multimodales y competir entre sí.

El Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, respondió a la inexistencia de una reglamentación adecuada para estos productos, lo cual ocasionaba accidentes debido a la falta de precaución con que se manejaban las cargas. En el mismo se reglamenta la identificación de unidades, especificaciones y equipamiento de vehículos motrices y unidades de arrastre a utilizar, la documentación requerida para los residuos peligrosos, así como la descripción e información complementaria del producto que se transporta.

Como complemento del Reglamento se elaboró un listado de sustancias y materiales peligrosos más usualmente transportados.¹¹

Por otra parte, La Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal se constituyó como la base legal para que los caminos, puentes y el autotransporte constituyeran el apoyo requerido para el crecimiento económico y social del país. Sin embargo, para facilitar su aplicación se requiere de los reglamentos para los servicios de pasaje, turismo y carga, así como los relativos al arrendamiento de vehículos de autotransporte federal, con el fin de dar mayor seguridad a los inversionistas.

Al mismo tiempo, El Reglamento sobre Pesos y Dimensiones de los Vehículos, publicado el 26 de enero de 1994 en el DOF, definió un esquema para disminuir gradualmente el sobrepeso de las unidades que transitan en la red carretera con el fin

¹¹ Secretaría de Gobernación. Publicado en el DOF el 4 de marzo de 1994.

de evitar el deterioro acelerado de la infraestructura carretera, lo que ocasiona un incremento en los costos del transporte por carretera restándole competitividad frente a los otros modos.

El Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares del 22 de noviembre de 1994 publicado en el DOF, fue instrumentado para facilitar la aplicación de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte. Este reglamento tiene como objetivo central regular los servicios de autotransporte federal de pasajeros y turismo, carga y servicios auxiliares. En cuanto al autotransporte de carga, marca la clasificación de la carga en dos tipos: general y especializada, así como la obligación de sujetarse a la NOM, sobre el peso y dimensiones máximas con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal.

Tales disposiciones permiten un control estricto del peso y las dimensiones con que circulan los vehículos del autotransporte y de esta forma propician mayor seguridad a los usuarios del camino y disminuyen el desgaste de las carreteras.

Con la entrada en vigor de este reglamento se derogaron los siguientes reglamentos:

- Para el Servicio Público de Autotransporte Federal de carga (7-07-1989);
- para el servicio Público de Autotransporte de Pasajeros (30-05-1990);
- para el Autotransporte Federal exclusivo de Turismo (9-03-1990).

Estas reglamentaciones modernizaron el marco normativo y propiciaron la apertura a la competencia. Sin embargo esto prueba una vez más la necesidad de contar con una

reglamentación uniforme que permita concentrar todas las disposiciones del autotransporte en una sola para facilitar las operaciones de transporte de carga, así como la interpretación de sus artículos. Sin embargo el Reglamento no ha entrado en vigor porque los transportistas no cumplen con las exigencias técnicas que exige Estados Unidos. Que son muy inferiores al peso que se maneja en México.

En cuanto a la Norma Oficial publicada en el DOF el 29 de noviembre de 1994, fue elaborada con base en las condiciones de la infraestructura carretera nacional tomando en cuenta las características y especificaciones del parque vehicular existente, por lo que no tiene congruencia con ninguna reglamentación internacional sobre la capacidad, peso y dimensiones de los vehículos. Es así lo que en esta área nos falta lograr que nuestra norma se ajuste a los niveles internacionales de nuestros socios comerciales y más ahora que el tratado esta en vigor. Sin la adecuación de la norma para transportistas, el panorama que se presenta es de perdida de usuarios al enfrentar a las poderosas empresas transportistas norteamericanas que cuentan con los recursos, las dimensiones y pesos adecuados, así como con el personal capacitado y sobre todo con tecnologías altamente desarrolladas y con un parque vehicular moderno.

En cuanto a la normatividad para el transporte de residuos peligrosos, se iniciaron reuniones entre México-Canadá y- Estados Unidos a partir de 1994, para crear normas aplicables en los tres países, pero la experiencia muestra que las reglamentaciones se respetan en los Estados Unidos, en tanto que en México se cometen actos ilícitos por falta de control y seguridad en las carreteras. Si sumamos la poca importancia que nuestras autoridades dan al problema, hay opiniones de que estamos retrocediendo en lugar de avanzar.

Continuando con el tema del TLC vemos que por diversas razones históricas y económicas, más del 75 por ciento de la producción nacional proviene del altiplano, lo cual hace indispensable que nuestras exportaciones e importaciones tengan que ser transportadas por vía terrestre a los puertos marítimos y fronterizos y viceversa. Por tanto, el autotransporte se convierte en la columna vertebral y el modo más importante de movilización interna; su flexibilidad y disponibilidad le permiten integrar rápida y fácilmente diversas regiones del país a la economía nacional. El gobierno Salinista reconoció esta importancia y le dio un gran impulso a este sector.

Tomando en cuenta lo anterior, para lograr la competitividad en nuestra economía y transporte internacional, resulta indispensable la modernización de la infraestructura y equipos terrestres.

Lo anterior se demuestra en el aumento en los volúmenes transportados en los años de 1988 y 1994, donde se observa que el volumen de toneladas movilizadas por el autotransporte creció 31.2 por ciento aumentando de 298 millones de toneladas en 1988 a 391 millones de toneladas en 1994.¹²

Por lo que respecta al transporte de pasajeros, el autotransporte movilizó en 1988 1760 miles de pasajeros aumentando a 2399 en 1994, representando un aumento de 36.3 por ciento. Haciendo un comparativo entre estos años vemos que este medio manejaba el 57.85 por ciento de la carga del total movilizado en 1988 y para 1994 representaba el 62.3 por ciento del total movilizado.

Analizando los volúmenes de carga y de pasajeros movilizados en estos años por los otros medios observamos que el

¹² SCT. Informe de Labores 1994. Anexo del VI Informe de Gobierno 1994, pág. 1-18.

ferroviario, principal competidor del autotransporte de carga, en 1988 representó 11.11 por ciento de la carga y 1.0 por ciento del transporte de pasajeros, el marítimo, en carga manejó el 31 por ciento y 0.23 de pasajeros; y el aéreo con respecto a carga fue de 0.04 por ciento, y pasajeros tan solo el 0.9 por ciento.

Para 1994, el uso del transporte ferroviario decreció a 2.91 por ciento con respecto al total de carga movilizada, en pasajeros retrocedió un 0.5 por ciento, el marítimo decreció 1.5 por ciento en cuanto a carga y en pasajeros disminuyó 0.03 por ciento y el aéreo no tuvo una participación significativa en cuanto a carga transportada y en pasajeros tan solo significó un 0.22 (ver cuadro 3.1).

Esto demuestra que los esfuerzos del gobierno salinista por lograr un autotransporte eficiente dieron algunos avances al sector, el hecho de que el autotransporte este a la cabeza del manejo de carga y pasajeros demuestra su importancia sobre los otros medios (ver cuadro 3.2) y que su pequeño crecimiento se debe a el apoyo recibido durante el sexenio.

Para la actual administración a cargo del Dr. Ernesto Zedillo, las cosas cambian ya que lo que se había avanzado se viene a bajo con la crisis de 1994. El camino a seguir por el Presidente es apoyo y fomento al mejoramiento del transporte; pero hasta ahora se han enfocado al transporte ferroviario y aéreo. Esto nos lleva al mismo camino de mala planeación integral de todos los sectores para la creación de cadenas de transporte que permitan responder a los cambios mundiales.

Durante el gobierno del Presidente Salinas, se realizaron modificaciones a la reglamentación del autotransporte de carga para solucionar los problemas de rezago del sector. Sin embargo, aun persisten problemas en cuanto a la capacidad

CUADRO 3.1

ESTRUCTURA DEL PASAJERO Y CARGA EN EL TRANSPORTE					
	1993	%	1994	%	%
TOTAL					
CARGA	516.70	100.00%	627.90	100.00%	
PASAJEROS	1.799.80	100.00%	2.399.40	100.00%	
CARRETERO					
CARGA	298.90	57.85%	391.00	62.30%	4.45%
PASAJEROS	1.760.90	97.80%	2.354.00	98.10%	0.30%
FERROVIARIO					
CARGAS	57.40	11.11%	51.30	8.20%	-2.91%
PASAJEROS	18.50	1.00%	13.20	0.50%	-0.50%
MARITIMO					
CARGAS	160.30	31.00%	185.40	29.50%	-1.50%
PASAJEROS	4.20	0.23%	4.90	0.20%	-0.03%
AEREO					
CARGA	0.01	0.04%	0.20	n. s.	n. s.
PASAJEROS	16.30	0.90%	27.30	1.12%	0.22%

ELABORACION PROPIA CON BASE A: INFORMES LABORALES 1993-1994, S.C.T.
ANEXO DEL VI INFORME DE GOBIERNO 1994)

ESTADÍSTICAS

ESTADÍSTICAS DE PASAJEROS Y CARGA EN LOS MEDIOS DE TRANSPORTE								
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	%
TOTAL								
CARGA	516.70	524.50	534.90	548.60	571.80	601.00	627.90	100.00%
PASAJEROS	1.799.80	1.888.90	2.007.90	2.113.70	2.233.90	2.360.40	2.399.40	100.00%
CARRILERO								
CARGA	298.90	309.80	314.70	327.80	341.10	367.00	391.00	62.30%
PASAJEROS	1.760.80	1.851.00	1.966.60	2.071.60	2.189.90	2.319.40	2.354.00	98.10%
FERROVIARIO								
CARGA	57.40	53.90	51.00	46.40	48.70	50.40	51.30	8.20%
PASAJEROS	18.50	15.90	17.10	14.90	14.70	10.90	13.20	0.50%
MARITIMO								
CARGA	160.30	160.70	169.10	174.30	181.80	183.40	185.40	29.50%
PASAJEROS	4.20	3.50	3.80	4.80	4.90	4.80	4.90	0.20%
AEREO								
CARGA	0.10	0.10	0.10	0.10	0.20	0.20	0.20	n.s
PASAJEROS	16.30	18.50	20.40	22.40	24.40	25.30	27.30	1.20%

FUENTE: INFORME DE LABORES 1993-1994. S.C.T.

financiera y a la rentabilidad debido a la competencia desleal a nivel interno, demostrado con la entrada de unidades de carga de forma ilegal de las cuales el gobierno no tiene un control; altos costos en los equipos, así como las cargas impositivas y elevadas cuotas de peaje por kilómetro de carretera que en nuestro país son en promedio 5.2 veces mayores a las de los Estados Unidos.” estos problemas se han agravado en la actual administración.

Al final del sexenio 1988-1994, el autotransporte se realizaba a lo largo de una red de caminos y carreteras de 307 142 kilómetros, con 6 mil 294 kilómetros de nuevas autopistas, rehabilitación de 44 kilómetros de la red troncal de carreteras. En el medio rural se construyeron 10 mil kilómetros de carreteras alimentadoras y de caminos vecinales.¹⁴

Con la consolidación de los avances del proceso de desregulación del autotransporte de carga y de pasajeros, a través de la liberación de rutas y simplificación de autorizaciones para viajes internacionales y de fletamento, se promovió una mayor competencia en el autotransporte y se favoreció la disponibilidad de unidades. En 1988 contaba nuestro país con 153 403 vehículos para servicio de carga y en 1994 con 332 100 unidades lo que representó un aumento de 178 697 unidades. En el sexenio del Presidente Salinas aumentó la flota vehicular en un 91 por ciento, representando un promedio 23.8 a diferencia del período de Miguel de la Madrid, en el que tan sólo creció 0.6 por ciento.

¹³ Geona, José Luis. "Zona Libre", El Financiero, secc. comercio exterior, 28-09-93, pág. 20

¹⁴ SCT. Informe de Labores 1994. SCT, Anexo del VI Informe de Gobierno 1994, pág. 1-124

A pesar de esto, según datos de la Unión de Crédito para el Autotransporte a cargo de Miguel Quintanilla:

"Se carece de recursos para seguir apoyando la transformación del sector, por que el parque vehicular sigue siendo obsoleto y para modernizarlo se requiere adquirir anualmente 20 mil unidades nuevas y sólo se obtienen entre 4 mil y cinco mil unidades. Así mismo reconoció que el sector contrajo una severa deuda en dólares por el financiamiento que se les dio para adquisición de tractocamiones y trailers y ahora sufren embates por su cartera vencida".¹⁵

Apoyando lo anterior, la CANACAR dio a conocer la necesidad de renovar alrededor del 50 por ciento de más de 230 mil unidades que ya están obsoletas.¹⁶ Ahora debido a la grave crisis financiera que se presenta en diciembre los transportistas enfrentan débitos por 25 mil millones de nuevos pesos y una caída del mercado de 60 por ciento. Se habla de que es tan grave la situación que podrían desaparecer más de cuatro mil empresas con tres mil unidades y los 150 mil hombres camión. Las deudas del sector autotransporte con la banca tienen origen en la promesa del gobierno salinista de una bonanza económica, misma que se incumplió con los problemas de diciembre de 1994, situación que se suma a las dificultades que provocó la desregulación de 1989.

Los autotransportistas tuvieron que adquirir deudas para modernizar su flota vehicular con costo en dólares, por lo cual los intereses se elevaron considerablemente al

¹⁵ Calderón, Lino. Tipos de Transporte. *El Financiero*, secc. sector externo (análisis), 03-02-1995, pág. 29-A.

¹⁶ Hernández, Jaime. "Denuncia Canacar la Introducción Ilegal de 20 mil unidades". *El Financiero*, secc. comercio exterior, 20-12-1994, pág. 25.

registrarse la devaluación. Por lo que los transportistas requieren más tiempo para el pago de interés y capital.⁶

si sumamos a lo anterior, el aumento en combustibles, refacciones y cuotas de autopistas y los derechos portuarios y aeroportuarios, los transportistas no pueden continuar con la renovación del parque vehicular por falta de recursos, y si añadimos que los créditos resulta onerosos para los transportistas, se da la necesidad de replantear nuevamente la cuestión de las tarifas y el refinanciamiento de los créditos otorgados.

Además, existe una competencia desleal que ejercen más de 20 mil unidades que se han introducido ilegalmente al país, y han generado un mercado informal que compite deslealmente con las compañías establecidas. Con la administración del Dr. Zedillo se pretende realizar un nuevo padrón vehicular para evitar que esto siga afectando a los autotransportistas.

Por otra parte, las altas cuotas de peaje de autopistas han propiciado que a pesar de contar con modernas autopistas, éstas no sean utilizadas y por tanto se sobreutilizan las viejas carreteras ocasionando un desgaste de la infraestructura y mayores costos de operación por los excesos de carga manejados por los transportistas.

Estó se pretendía evitar con la Norma Oficial de noviembre de 1994, y a través de la planeación de períodos más largos para el pago de los créditos con el fin de que los particulares recuperen sus costos. Como contraste con la sobreutilización de las carreteras viejas, sólo se utilizó el 10 por ciento de los cuatro mil kilómetros construidos de nuevas carreteras.

⁶ Hernández, Jaime. "Peligran más de 4 mil empresas de autotransporte". El Financiero, secc. Economía, 19 de diciembre de 1995.

Existe también lentitud en las maniobras de carga y descarga, mismo que repercute en la productividad de los equipos al no ser utilizados al máximo. Por falta de coordinación y modernización en los otros medios de transporte y el equipo de maniobra

Un elemento a considerar es que algunos transportistas no son empresarios expertos que tengan conocimientos en materia económica y administrativa, por lo que es necesario crear un plan de capacitación adecuada sobre todo en esta época de cambios como la que vivimos, el transportista tiene problemas para mantener su negocio y tiende a reaccionar en vez de planear, pierde la perspectiva de mediano y largo plazo indispensables para un negocio como el de los transportes que está compuesto en su mayoría por pequeños y medianos empresarios.

Un elemento indispensable para el buen funcionamiento del autotransporte de carga y que posibilita la prestación del servicio, es la infraestructura carretera a la que en el período salinista se le dio un gran apoyo. Hay que considerar que en México, las carreteras desafortunadamente se construyen para atender necesidades de transporte ya existentes en lugar de promover el desarrollo de una región, como es el propósito de un proyecto carretero.

En nuestro país debido a la incapacidad financiera del gobierno de absorber el costo de la infraestructura, y como uno de los cambios modernizadores, el gobierno decidió permitir la inversión privada en la Infraestructura carretera. Así durante el período 1988-1994 el gobierno concesionó la construcción de nuevos tramos carreteros a la iniciativa privada. En la administración actual se pretende continuar con esto, pero en base a una reglamentación provechosa para usuarios y transportistas.

Entre las empresas más importantes: " Grupo Mexicano de Desarrollo (GMD), que controlaba hasta junio de 1993 el 65% de las concesiones. " Después, le siguen Ingenieros Civiles Asociados (ICA), Triturados Basálticos y Derivados (TRIBASA)."

Asimismo, la administración salinista reconoció que la solución de los problemas por los que atraviesan los autotransportistas de carga no sólo dependen de la SCT, sino que se requiere de la participación de las secretarías de Hacienda, de Comercio y en general de todos los interesados en actividad productiva del país.

3.4 El Transporte Terrestre en el Marco del TLC

Ya en el capítulo I se mencionó que una zona de libre comercio en América del Norte permitiría a México enfrentar en mejores condiciones la competencia internacional en los campos del capital, la tecnología y el mercado, y vincularse con éxito a la nueva dinámica de la economía internacional.

En el marco que plantea la logística internacional, dando como resultado nuevas exigencias a los servicios de transporte, se incluye en el texto del acuerdo un apartado sobre servicios debido a la importancia internacional de este sector y al significado para América del Norte, en particular los servicios representan dos terceras partes de la economía de la región.

El tratado reconoce la importancia del sector servicios y establece las reglas para su intercambio entre los tres países, en dos grandes rubros: El Comercio Transfronterizo de

" Villegas, Claudia. "Controla el Grupo Mexicano de Desarrollo 65% de los Proyectos Carreteros Concesionados por la SCT"; El Financiero, secc. negocios, 17-06-91.

" Hernández, Jaime. "Desistirá SCT de Concesionar las Carreteras a la Inversión Privada"; El Financiero, secc. economía, 19-07-94, pág.28.

Servicios y los Servicios Financieros. El primer rubro tema se incluye el tema de interés de esta investigación, que es el Transporte Terrestre, para el cual se señalan como principios generales:

- Trato Nacional;
- Principio de la Nación Mas Favorecida y
- Principio de no obligatoriedad de residencia.

Con ello, se otorga la facilidad, a un proveedor de un servicio la posibilidad de proporcionarlo en cualquier país de la región, independientemente de su domicilio permanente. Así pues, sobre estos principios, los tres países acordaron reglas específicas de liberación en diversos servicios transfronterizos.

El autotransporte de pasajeros y de carga, se acordó la apertura del sector en forma gradual, para permitir la modernización de las empresas mexicanas a las condiciones de competencia internacional.

Los plazos establecidos para la liberalización del sector del transporte terrestre en el marco del TLC son:

De inmediato; Estados Unidos y Canadá permitirán que los operadores mexicanos de autobuses turísticos puedan manejar en su territorio.

Tres años después; Las compañías podrán entrar y recoger carga internacional en los estados americanos ubicados en la frontera y en lo que respecta a la inversión extranjera se permitirá el 49 por ciento en empresas de autobuses y de transporte de carga internacional. México otorgara derechos similares a sus contrapartes.

Seis años después; los territorios de los tres países quedarán totalmente abiertos al cruce transfronterizo de autotransporte de carga.

Séptimo año; el porcentaje de inversión extranjera permitida en el sector se incrementará en Estados Unidos a 100 por ciento, mientras que en México sólo a 51 por ciento. y será hasta el décimo año cuando nuestro país permita un porcentaje de inversión extranjera de 100 por ciento.

Se incluye, además, un mecanismo de salvaguarda temporal para evitar cualquier trastorno provocado por la liberación del sector del autotransporte que repercuta en su modernización. Asimismo, se establecerá un mecanismo para compatibilizar las normas técnicas y de seguridad del autotransporte terrestre, lo que reducirá los riesgos de accidentes y los costos de mantenimiento carretero.

Asimismo, se prevé una incidencia positiva de las disposiciones mencionadas en un 70 por ciento del comercio que México realiza con Estados Unidos.⁹

Ahora bien, esto es en cuanto a lo plasmado en el Documento del TLC, pero ahora es importante ver cuál es la realidad en México, ¿Tenemos la suficiente infraestructura para enfrentar lo negociado?, ¿Los empresarios mexicanos (micro y pequeños) están listos para competir?.

El sector del transporte terrestre en el marco del TLC, para contestar las preguntas formuladas, tomando como base de la comparación sólo la relación entre México y los Estados Unidos, debido a la importancia de nuestra relación comercial con la potencia económica a lo largo de toda nuestra historia, los aspectos a considerar son: flota vehicular, regionalización, nivel de organización empresarial, tarifas,

⁹ Serra, Jaime. Conclusión de la Negociación del Tratado de Libre Comercio entre México, Canadá y Estados Unidos V, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. 14 de agosto de 1992, pág. 1-20

abastecimiento de insumos, regulaciones, infraestructura y costumbres de manejo.

En cuanto a la flota vehicular, México cuenta con 332,100 mil unidades de las mismas se reconoce que el 50 por ciento necesita renovación, esto trae como consecuencia que las unidades existentes no respondan a la demanda interna ya que son necesarias 20 mil unidades anuales para el tráfico actual.

Se pensó que tal situación era algo pasajero que tenía solución por las condiciones de bienestar, seguridad y confianza en la política económica del país, pero a partir de la crisis de diciembre de 1994, donde se da una devaluación drástica que afectó enormemente a los industriales pequeños y medianos por la inestabilidad que se generó, uno de los sectores más afectados fue el del autotransporte, ya que se suspendió el Programa de Modernización Vehicular de Carga iniciado en 1990.

Los créditos otorgados por aproximadamente mil millones de dólares pagan ahora tasas de hasta 50 por ciento⁸⁰. Lo anterior pone en peligro a más de cuatro mil empresas del auto transporte y 50 mil hombres-camión⁸¹.

En Estados Unidos la flota vehicular es de aproximadamente 6 millones de unidades, con una amplia gama de servicios especializadas, lo que les permite un incremento en la flexibilidad de la oferta y mayor productividad de su equipo. Además, el reemplazo promedio varía de 5 a 7 años.

⁸⁰ Tristán, Georgina. "México no Denunciará el TLC, pero se opone a mayor apertura", El Financiero, secc. comercio, 15-02-95, pág.18.

⁸¹ Hernández, Jaime. "Reabrir el Tratado, Piden Autotransportistas" El Financiero, secc. comercio exterior, 14-02-95, pág.24.

Las empresas norteamericanas otorgan los servicios de transporte en forma organizada y con procesos logísticos completos, lo que permite enormes ahorros a sus clientes, además de la seguridad que tiene el cliente de que su producto va a llegar en las mejores condiciones y a un buen costo. Parte importante son sus avanzados sistemas de comunicación, que permiten saber en que punto exacto se encuentra la carga para mayor seguridad.

Ubicación de la Flota, en México el 70 por ciento de los vehículos se concentra en los estados fronterizos con Estados Unidos y en entidades del centro y del Golfo. En Estados Unidos el 70 por ciento se concentra en la costa este y en 3 estados de la costa oeste.²

Nivel de Organización Empresarial, Estados Unidos cuenta con un alto nivel de organización, lo que les permite capitalizarse para modernizar frecuentemente sus equipos mientras que en México se cuenta con una organización incipiente o nula por lo que se vuelve indispensable una renovación periódica, pero en realidad esto en algunos casos imposible debido a lo costoso de los créditos para la obtención de unidades nuevas.

Tarifas: En Estados Unidos las tarifas están desreguladas y son registradas y publicadas en el Centro de Comercio Internacional.

En México hay la posibilidad de negociar las tarifas entre usuario y transportista, de acuerdo a la clase de carga, sistema de pago, tipo de unidad, Etc.. No se realiza ningún registro ante la SCT.

² Borrador para discusión del Comité de Autotransporte Aniera, mayo 1992, pág.50

Abastecimiento de Insumos: En México el parque vehicular es de fabricación nacional y dada la falta de modernización y renovación en cuanto a tecnología, la utilizada en México resulta anticuada y obsoleta. En tanto en los Estados Unidos existe un abundante abastecimiento de insumo y empleo de tecnología de punta.

Regulaciones: En Estados Unidos al autotransporte de carga es regulado por las autoridades Estatal y Federal, lo mismo sucede en Canadá y México, pero a diferencia de los dos últimos Estados Unidos. cuenta con diversos órganos federales y estatales que llevan a cabo toda una reglamentación en materia de contaminación ambiental, normas de seguridad, combustibles, Etc.; creando un proteccionismo muy difícil de vencer.

Infraestructura y Costumbres de Manejo: Estados Unidos cuenta con carreteras muy diferentes a nuestro país en cuanto a anchura, curvatura, velocidades, capacidad de peso, mantenimiento, señalización y tiempo de duración.

En México no existe una institución o banco de proyectos que permita dar una continuidad a una obra pública, al país le resulta oneroso cerrar los proyectos y abrirlos hasta nuevas administraciones o en definitiva ya no tocarlos nuevamente y dejarlos en el olvido hasta que se vuelva un problema que obstaculiza el desarrollo de las actividades económicas de los involucrados en las actividades económicas.

Como anteriormente lo hizo Miguel de la Madrid, Salinas pretendió que en su sexenio se diera una continuidad a los proyectos para eliminar estas situaciones ¹³ - claro que esto

¹³ A partir del sexenio de José López Portillo, se empezó a plantear la necesidad de planeación y continuidad de programas y proyectos a través del Programa Global de Desarrollo 1980-1982, después vendría Miguel de la Madrid con el Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988 y Carlos Salinas con su Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994.

esta contenido en el discurso, falta ver la realidad y la disposición del Presidente Zedillo para cumplir con esto.

También es importante mencionar que en México no existe la asociación entre productores, aunque por parte del gobierno ya se inició un proyecto de empresas integradoras que pretende unir las capacidades de varios empresarios pequeños que realizan una misma actividad, creando con ello la suma de capacidades, acceso a financiamiento adecuado a la realidad los empresarios, mayor acceso a las tecnologías y mayores facilidades en cuanto a trámites administrativos.

Otro punto relevante es la señalización, que en México no cumple con los requerimientos internacionales establecidos por la ONU, debido a las diferencias en las costumbres de manejo. Como ejemplo de esto tenemos la utilización de rocas o trapos para indicar algún problema en carreteras, lo que en la práctica es conocido por los transportistas mexicanos pero no por los extranjeros.

Las diferencias en los pesos y dimensiones del autotransporte de carga entre los tres países representan barreras a la prestación de servicios de transporte terrestre e impiden establecer normas técnicas y de seguridad compatibles entre los signatarios del acuerdo (ver cuadro 3.3)

Cuadro 3.3

TRANSPORTE PESADO EN EL TLC

VEHICULO	ESTADOS UNIDOS		MEXICO		CANADA	
	Long.	PBV	Long.	PBV	Long.	PBV
Tractor	48/53	80	48	91.4	48/53	102
Semi-trailer						
Multi-trailer	65	80	92	170	72/82	137

PBV: Peso bruto vehicular

Fuente: Colegio de Ingenieros Civiles de México.

La infraestructura es otro punto en el cual nuestro país tiene grandes desventajas ya que responde de manera parcial a la circulación nacional, esto quedó confirmado con las declaraciones hechas por Emilio Gamboa titular de la SCT en 1994, quien afirmó que:

" la próxima administración deberá superar rezagos y enfrentar retos en la ampliación de la infraestructura de comunicaciones y transportes pues en seis años se requerirán inversiones de alrededor de 48 mil millones de dólares, a efecto de avanzar en la construcción de un país nuevo".⁸⁴

En cuanto a la planeación de las carreteras en México, se realizó con base a un tránsito determinado, lo que significará que cualquier aumento causará un daño antes de lo previsto. Si a lo anterior añadimos la falta de mantenimiento en las carreteras y el sobrepeso de la carga que manejan los autotransportistas, nos da como resultado la necesidad de aumentar los recursos para evitar esto. Como es común en México, no se ha realizado esta planeación.

Otro punto es que en México no existe la suficiente red telefónica y de auxilio que permita a los transportistas manejar con mayor seguridad y a los empresarios saber el lugar donde se encuentra su carga, por lo que se han incrementado los asaltos a transportistas en las carreteras.

Para responder a lo anterior una empresa privada inició en 1993, la implementación del SAT que es un sistema que permite a las empresas saber la ubicación de la unidad y a los

⁸⁴ Sección Infraestructura. "Reconoce SCT el Rezago de México frente al Avance Tecnológico"; El Financiero, 6-07-94, pág. 23.

transportistas pedir ayuda para ayudar a la captura de los delincuentes, pero esto es todavía un proyecto aun no se ha adoptado para beneficio de la industria. Esto es de suma importancia si tomamos en cuenta lo que nos exige la logística internacional de una distribución física de la mercancía adecuada que permita ahorrar tiempo y recursos en este proceso.

Un problema más, y que a mi manera de ver es uno de los más graves porque ya se habla de legislación penal, es en cuanto a la responsabilidad civil en un accidente. Cuando un extranjero se viera involucrado en un accidente, los problemas iniciarían debido a que la justicia mexicana en algunos casos es muy lenta en la aplicación de justicia y una empresa extranjera no estaría dispuesta a perder tiempo en un juicio o a exponer a sus trabajadores a esto.

En cuanto a los mexicanos involucrados en un accidente en territorio norteamericano no sabríamos cual sería el trato al que se le sometería. Por tanto este punto debe ser tomado en cuenta por los países signatarios del acuerdo para evitar que se cometan abusos o injusticias por parte de las autoridades respectivas.

En este contexto, es de esperarse que buena parte de los vehículos mexicanos se vean imposibilitados de operar en las carreteras de los Estados Unidos dadas las disposiciones que regulan longitud, carga por eje, altura, Etc.. En el caso contrario los vehículos de las empresas extranjeras pueden satisfacer sin problemas las normas de uso fijadas por nuestras carreteras.

La situación financiera de las empresas mexicanas, como ya se ha demostrado, no es lo suficientemente fuerte como para iniciar un proceso de altas inversiones en compra de equipo

nuevo, reorganización y adiestramiento, al menos a corto plazo.

Bajo un esquema de fuerte competencia, el tiempo es un factor determinante, pues muchas empresas están imposibilitadas para soportar una situación de extrema falta de liquidez derivada de una situación competitiva, típicamente caracterizada por bajos precios en el servicio y grandes erogaciones de equipo.

Los transportistas pueden tener una oportunidad en la cobertura de rutas no conectadas directamente con el comercio internacional o en las demandas de empresas de envíos esporádicos o a corto plazo, porque una gran empresa de logística internacional, no absorbería estas cargas, pues le resultaría costoso.

Por todo lo anterior, es necesario que se analicen, todos y cada uno de los aspectos mencionados anteriormente al momento del establecimiento de las comisiones para la solución de controversias previstas en el marco del Tratado de Libre Comercio, en las que México debe prepararse adecuadamente para que no se cometan actos que perjudiquen al sector autotransporte y a los usuarios. Si no se realiza una negociación óptima, en esta materia no se podrá aprovechar el Tratado ni los acuerdos posteriores con otros países, ya que estará presente la poca atención por parte de nuestro gobierno a la protección de los intereses mexicanos.

CONCLUSIONES

La economía internacional sufrió grandes cambios durante las décadas de los años 70 y 80, como son las nuevas tecnologías, conformación de bloques económicos (Unión Europea, Cuenca del Pacífico y TLC), transnacionalización del capital y auge del sector servicios, entre otros, dando como resultado el proceso de globalización que ha llevado al mundo a convertirse en un solo mercado. Todo ello ha propiciado una transformación en el proceso productivo, el cual ahora utiliza personal altamente calificado, un solo método de organización durante todo el proceso productivo y maquinaria con alto contenido tecnológico, todo lo anterior con la finalidad de adaptarse más rápidamente a las exigencias de los consumidores y con ello obtener oportunidad de acceder a una parte del mercado nacional y después al internacional. Esta situación ha originado cambios profundos en cada una de las partes que integran el proceso productivo obligando a los países que quieren competir a modernizar sus economías.

Uno de los factores más importantes y poco considerados a pesar de su importancia, es el transporte, que en un mundo tan competido como el de hoy, puede marcar la diferencia de costo de un producto para competir más ventajosamente.

Los cambios económicos, tecnológicos y políticos dieron como resultado una modificación sustancial en los volúmenes de carga, y por ende, en la necesidad de una infraestructura del transporte internacional de mercancías. El transporte marítimo por ejemplo, se vio ante la necesidad de ser más eficiente considerando que se ha caracterizado por manejar el 90 por ciento de la carga mundial; en este sentido se buscó la manera de transportar mercancías de manera más rápida, económica y segura reduciendo las estadías en los buques y en

puerto, esto, dio origen al contenedor como instrumento de unitarización y concentración de la carga. Estos cambios que experimentó el transporte marítimo influyeron en el transporte interior y viceversa.

En los años setenta surgió en Europa el contenedor de transporte terrestre utilizado por los ferrocarriles europeos y el cajón móvil, innovaciones que mejoraron la eficiencia del transporte terrestre. Estas innovaciones dieron origen a uno de los cambios más significativos en la tecnología del transporte en todas sus ramas; integrando de manera más estrecha las actividades de transporte marítimo con las actividades de los modos terrestres.

La tecnología aplicada en el proceso productivo llevó a una mayor diferenciación del producto y a su innovación continua, esto concentró la producción en las empresas grandes que podían cubrir los gastos de capital necesarios para obtener éxito en el mercado internacional. Por definición, los productos diferenciados compiten en el estilo, la calidad, el modelo y el precio, por lo que resulta difícil ahorrar en maquinaria o en la comercialización del producto y es aquí donde radica la importancia de la distribución de los productos desde su origen hasta el destino final, ya que al planear adecuadamente la distribución podemos obtener un ahorro significativo.

Este panorama dio origen a un costo del dinero sin precedentes, que hizo prácticamente prohibitivo y oneroso el tener grandes inventarios en las plantas, con los correspondientes almacenamientos. El costo financiero que ocasionaban los capitales inactivos llevó a las empresas a adoptar nuevas políticas empresariales en la industria y la producción una de las más importantes es la denominada "Justo a Tiempo" o también llamada "Cero Inventarios",

encaminada a minimizar inventarios, incluidos tránsito, almacenes, periodos de maniobras, etc.

El pensamiento y necesidad empresarial, aunado a la tecnología moderna de transporte, comunicaciones e informática produjo los cambios en la importancia del transporte. Es en este momento cuando se vincula al transporte con factores adicionales al simple costo del servicio entre ellos la oportunidad en el mercado, la seguridad en la entrega, la puntualidad del arribo, la seguridad en la mercancía transportada y la confiabilidad del servicio, que tienen influencia directa en el costo total del producto.

De esta forma, se vuelve indispensable para cualquier país contar con un sistema de transporte eficiente y de bajo costo, con una adecuada cobertura de las zonas rurales y enlaces apropiados con los sistemas de transporte de los países con lo cuales se va a comerciar. Esta preocupación la muestran creando mecanismos internos para agilizar sus operaciones nacionales y buscando el camino para aplicarlos a nivel internacional y con ello facilitar su comercio. Un ejemplo es la Unión Europea con el acuerdo en materia de transporte puesta en marcha en la UNCTAD del Programa Especial sobre Facilitación del Comercio FALPRO y coordinado por la CEPE, que busca facilitar las operaciones de comercio y transporte entre sus socios comerciales. En tanto, a nivel interno aplica el Sistema de Tránsito TIR; por su parte la Cuenca del Pacífico aplica la informática en sus operaciones de comercio y transporte; como es la utilización de redes de comunicación que facilitan el intercambio electrónico de datos (IED).

En lo que respecta a los países de América Latina sus esfuerzos los han conjuntado a través de organismos internacionales como ONU, ALADI y la CEPAL entre los más

importantes, en ellos han obtenido grandes avances pero por razones de tipo político, económico y social no las han aplicado de una manera obligatoria. En lo interno cada país realiza esfuerzos a través de programas de gobierno o de ayuda a organismos financieros pero como no cuentan con un plan integral de fortalecimiento del comercio, o si lo tienen no lo aplican rigurosamente por diversas causas, su avance es mínimo. En este sentido es conveniente que estos países con graves problemas económicos implanten un programa integral que les permita salir de la situación crítica que viven de subdesarrollo.

La internacionalización de la economía y la complejidad del comercio internacional crearon problemas adicionales de limitaciones y restricciones para la competitividad de las actividades de comercio internacional tanto de países en desarrollo como desarrollados. Esta preocupación se puso de manifiesto por parte de los participantes en la actividad comercial que tienen de común denominador el hacer del intercambio comercial un negocio de mutuo beneficio para ellos. En este contexto, aparece la Logística de Comercio Internacional que representa una oportunidad para disfrutar los beneficios de una transacción comercial bien planeada; que se refleje en una balanza comercial superavitaria.

Así surgen diferentes interpretaciones de lo que es la logística que durante las guerras se utilizó para el avituallamiento de las tropas. Una de las definiciones de la logística aplicada al comercio y que a manera de ver es muy completa es la utilizada por la UNCTAD/GATT que define a la Logística de Comercio Internacional (LCI) como un sistema que integra las funciones de producción, comercialización y distribución física para la gestión estratégica del abastecimiento, movimiento y almacenamiento del inventario de insumos y productos terminados con el flujo de información requerida en una operación de comercio internacional.

En este sistema el producto es la parte principal y su eficiencia dependerá de la gestión de sus tres funciones claves: la producción, comercialización y distribución física del mismo. Lo anterior, se relaciona con el comercio internacional en tanto que sus tres actividades principales: la producción de los bienes a ser comercializados; la exportación de los productos finales o insumos intermedios, y la importación de productos de uso o consumo directo o como insumos industriales, son realizadas a través de las tres funciones principales de la logística de comercio internacional (LCI) de cualquier empresa que trabaja en comercio exterior. La meta final del sistema de la LCI es lograr el objetivo corporativo de "satisfacción del consumidor Justo a Tiempo (JAT) con Calidad Total (CT).

Así pues el suministro, movimiento y almacenamiento del producto (carga) es uno de los aspectos más importantes de la LCI, esto indica entonces que una de las funciones principales es la Distribución Física Internacional (DFI), teniendo una logística bien planeada nos da un producto competitivo en precio, tiempo y calidad.

Derivado de lo anterior, vemos que dentro de la DFI el desplazamiento del producto (carga) es uno de los aspectos más importantes de la DFI, dentro de la cual el Transporte Internacional de Carga (TIC) se vuelve uno de los componentes principales. El TIC es el núcleo alrededor del cual se ha desarrollado la DFI, y aún cuando la comunidad de usuarios de transporte acepta este concepto desde tiempo atrás; en la práctica el mismo recibió una atención marginal durante mucho tiempo dentro de la toma de decisiones de las empresas de comercio exterior y de los mismos países. Por ello, era frecuente ver una situación de caos en la unidad responsable de embarques al exterior, debido a la falta de información y a la capacidad insuficiente de gestión.

Las mercancías son enviadas frecuentemente con un embalaje y marcado equivocados; documentación incorrecta; mal unitarizados; erróneamente almacenados, manipulados sin cuidado; con fletes mal negociados; cobertura excesiva de seguro; aranceles aduaneros casi desconocidos; etc. Toda esta serie de errores es por falta de una elección incorrecta del modo de distribución, que se traduce en una elección incorrecta del modo de distribución, que se traduce en una operación costosa y que consume tiempo.

Todos los cambios en el comercio internacional llevaron a una necesidad urgente de modernizar los servicios conectados con el comercio exterior, entre los que figura en forma destacada el transporte y su infraestructura. ¿Qué hace ante esto un país como México el cual quiere competir en el mercado internacional?; debe poner en práctica inmediatamente un plan de modernización y ampliación de su sistema de transporte, más aún si está empeñado en crecer, apoyándose en el comercio exterior.

En consecuencia esta necesidad ya sentida desde los años ochenta, lleva a nuestro país a modernizar su transporte en general, y de manera particular el autotransporte de carga.

El Autotransporte de carga en México se rezagó considerablemente del proceso de modernización de la economía, debido a que fue regido durante más de 50 años por un marco regulatorio que debilitó la competitividad hasta convertirlo en un servicio insuficiente, inoportuno, costoso y de baja calidad. Así, el autotransporte, principal medio de movilización, empezó a volverse un problema económico.

Por sus ventajas naturales con respecto a otros modos de transporte, el automotor ocupa una posición predominante, moviliza más del 90 por ciento de los pasajeros y el 60 por ciento de la carga total. La prestación de los servicios del

sector se caracterizaba por la existencia de esquemas proteccionistas que impedían la participación de la iniciativa privada; inhibían la competencia y generaban pocos alicientes para mejorar el servicio y uso suficiente de los recursos.

Esta situación facilitó operaciones monopólicas en la prestación de los servicios por rutas; estimuló la existencia de prestadores irregulares y la evasión de impuestos; costos ficticios para poder operar y ofrecer el servicio, derivados de la obligatoriedad de pertenecer a una empresa o de contratar el servicio a través de las centrales de servicios de carga que resultaban escasas, costosas y obsoletas. Con estos problemas, el principal transporte utilizado en México se encontró en desventaja para hacer frente al nuevo contexto internacional. Por tal motivo, el gobierno mexicano ha intentado cambiar esta situación, obedeciendo a la nueva función del estado como rector de la economía y promotor del desarrollo, en lugar de asumir una actitud paternalista, como lo había venido haciendo anteriormente.

La modernización y el cambio estructural del autotransporte de carga, se ubicó en la necesidad de adecuar los servicios de carga a la política económica del país, la cual permitiría a México su inserción en el contexto internacional y al interior disminuir desigualdades económicas sectoriales, abasteciendo con oportunidad, flexibilidad y bajo costo para el empresario en todas las zonas y rutas nacionales, beneficiando con ello a los consumidores. La base del cambio en el sector fue el Convenio de julio de 1989, y el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional publicado en julio de 1989.

Después de estó, en el período del presidente Carlos Salinas se da un apoyo decidido al sector de Comunicaciones y Transporte, donde el autotransporte surge como uno de los más

más importantes e inician las modificaciones en base a el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, El Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, La Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, El Reglamento sobre Pesos y Dimensiones de los Vehículos, El Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares y la Norma Oficial sobre Pesos y Dimensiones con las que pueden circular los vehículos de autotransporte.

Así mismo, se logró la creación de una Unión de Crédito que permitió renovar cerca del 50 por ciento de la flota vehicular, se liberaron rutas, se simplificaron los trámites para obtener permisos, creció la infraestructura carretera, pero debido a los problemas en las concesiones a los particulares los pagos por peajes, se incrementaron ocasionando que sólo se utilizara el 10 por ciento de la nueva red carretera, esto da un panorama alentador para el desarrollo del autotransporte y pensar optimista hasta de poder competir con los transportistas de Estados Unidos; pero de un momento a otro el panorama irreal se descubre y al finalizar el sexenio de Carlos Salinas e iniciar el del Presidente Ernesto Zedillo, las cosas se salen de control y estalla la crisis en diciembre de 1994, con lo cual los pocos avances logrados se van a pique además, de que surgen nuevos problemas que requieren un plan que de soluciones para este sector.

Entre las posibles soluciones puedo mencionar las siguientes:

- Frenar la introducción ilegal de camiones y semirremolques que el presidente Ernesto Zedillo ha propuesto solucionar con la actualización del padrón vehicular, esperemos que sea realmente a fondo y eliminando la corrupción en el registro.

- Aplicar de manera rigurosa la normatividad que rige actualmente al autotransporte, de tal manera que no haya ningún incentivo para su incumplimiento, y así evitar el desgaste prematuro de la infraestructura carretera;

- Determinar una tarifa de referencia para así contar con una guía de negociación que permita superar la incertidumbre actual. En dicha determinación participaría autoridades, usuarios, y transportistas;

- Seguir concesionado a la iniciativa privada la infraestructura carretera pero con base en una reglamentación y estudios viables que restrinjan las acciones de los particulares para no poner en peligro al sector, y que les permita a ellos recuperar su inversión, para que de como resultado un beneficio para la industria nacional, que depende en gran medida de este medio de transporte;

- Reducir el impuesto al uso o tenencia de vehículos de carga;

- incorporar a los autotransportistas a proyectos con capital privado para la instalación de básculas, centros de verificación, ferropuertos y terminales marítimas entre otros.

- crear programas de financiamiento para que se modernice la flota vehicular definitivamente y con unidades que contengan características similares a nuestros competidores norteamericanos, por lo que con el cumplimiento de los plazos establecidos para el sector autotransporte en el TLC, estamos en una posición de gran desventaja y si seguimos retardando este proceso los norteamericanos pueden a corto plazo dar el servicio en todo el territorio, ocasionando la desaparición de muchos empresarios pequeños y medianos que

nunca van a tener recursos suficientes para ofrecer servicios logísticos integrales, si no se les abren caminos y opciones para competir.

- Fomentar la modernización con tecnología moderna en las operaciones de transporte, que ya se contempla a cargo del Instituto Mexicano del Transporte en esta nueva administración.

- Crear programas de capacitación para los micro y pequeños empresarios que no cuenten con los recursos para proporcionárselos a ellos mismos; así como, asesoría técnica al adquirir sus unidades.

La Logística de Comercio Internacional ofrece una opción para México pero para que funcione, deben tener un marco adecuado a lo largo de todo el proceso productivo para no caer en incumplimientos o irregularidades que afectan a la economía en su conjunto. El Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 y el Programa de Política Industrial y Comercio Exterior contienen puntos rescatables para subsanar algunos de los problemas que enfrentan en la actualidad, pero no contemplan la realidad que nos aqueja y de la cual hasta el momento no vemos una solución real.

Bibliografía

ALADI. "La Función Crucial de la Infraestructura Institucional y Material en el Desarrollo de los transportes y las Comunicaciones. Nota de las Secretarías de la Organización de Aviación Civil Internacional, la Unión Postal Universal, la Unión Internacional de Telecomunicaciones y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental". Doc A/AC.196/19, Naciones Unidas, Asamblea General, 22 de mayo 1980, pp 50

Alzati, Fausto y Eduardo Andrade. Ensayos sobre la Modernidad en México en la Economía Internacional. Ed.Diana, México, 1989. 318pp.

AMIT, BANOBRAS, IMT y ANIERM. II Seminario y Exposición Nacional "El Transporte Integral de Carga y su Proyección al Siglo XXI" (Memoria), México 29,30,31 de octubre de 1990, pp.474

Andere, Eduardo y Kessel, Georgina (Comp). México y el Tratado Trilateral de Libre Comercio Impacto Sectorial. Ed. McGraw-Hill, México, 1976. 371pp.

ANIERM. Documentos de Discusión del Comité de Autotransporte mayo de 1993, pp. 35

Arguelles, Antonio. El nuevo modelo de desarrollo económico (textos para el cambio 113), Miguel Porrúa, México, 1994, pp. 29

Cardona, Francisco. Transportación Internacional (serie Sistema Abierto) Tomo 82, Instituto Politécnico Nacional, México 1985, pp. 60

Cavazos, Manuel. La Economía Mexicana: Evolución y Perspectivas, Diana, México, 1989, pp. 21-28

Centro de Investigación para el Desarrollo, A.C., El Acuerdo de Libre Comercio México-Estados Unidos (Alternativas para el Futuro), Diana, México, 1988, pp. 291

Centro de Investigación para el Desarrollo, A.C., La Conversión Industrial en México (Colección Alternativas para el Futuro). Ed. Diana, México, 1989. 143pp.

Centro de Investigación para el Desarrollo, A.C. Infraestructura y Desincorporación (Alternativas para el Futuro), Diana, México 1990, pp. 121

Centro de Investigación para el Desarrollo, A.C., El Reto de la Globalización para la Industria Mexicana". Ed. Diana, México, 1989. 175pp.

Centro de Investigación para el Desarrollo, A.C. Tecnología e Industria en el Futuro de México (Alternativas para el Futuro), Diana, México 1989, pp.231

CEPAL. "Los Servicios de Transporte en el Comercio Exterior de los Países de la Asociación Latinoamericana de Integración ALADI", LC/R550, 3 de diciembre de 1986, pp. 1-9

CEPAL. "La Evolución de las redes de Transporte Terrestre en América Latina", LC/R.707, 9 de noviembre, 1988, pp. 9-19

Escuela Interamericana de Administración Pública, Proyectos de Transportes Planificación e Implementación (V.IV). Ed. Limusa, México, 1979. 164pp.

Fajnzylber, Fernando. La Industrialización Trunca de América Latina (economía), Nueva Imagen, México 1983, pp. 19-103

González, Carlos. Ponencia. "El Marco Legal y la Desregulación del Autotransporte", II Seminario y Exposición Nacional, El Transporte Integral de Carga y su Proyección al Siglo XXI, IMT y SCT, pp. 73-81

IMRED y SRE. La Apertura de México al Pacífico, México, 1990, pp. 137-143

Instituto Mexicano del Transporte y Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Sistema Integral de Transportes. Ed. IMT (Publicación Técnica No.2), Querétaro, 1988. 53pp.

Instituto Mexicano del Transporte y Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La Integración del Transporte de Carga como Elemento de Competitividad Nacional y Empresarial. Ed. IMT (Publicación Técnica No.24, Querétaro, 1991. 81pp.

Instituto Mexicano del Transporte y Secretaría de Comunicaciones y Transportes. El Transporte Terrestre y la Descentralización. Publicación Técnica No. 1, Querétaro, Oro.1988.

Martínez, Gabriel y Fárber Guillermo. Desregulación Económica (1989-1991) (una visión de la Modernización de México), FCE, México, 1994, pp. 356

Memoria del I seminario Latinoamericano de Reconversión Industrial (22-24 de junio de 1982), Ixtapa Zihutanejo, (Tomos II), sección de obras de Economía Latinoamericana, FCE, México, 1982, pp.65-75

Minian, Isaac. Industrias Nuevas y Estrategias de Desarrollo en América Latina. CIDE, México, 1986, pp. 75-248

Multibanco Comermex, S.A. Guía Básica del Exportador Mexicano 1992. México, pp.60

Naciones Unidas. México una Economía de Servicio (PNUD) Reporte del Proyecto Mex/87/026, Nueva York, 1991. 257pp.

ONU. "Principales Cuestiones de Transporte que Interesan a los países en Desarrollo 1981-1990". Documento de la ONU Nueva York, 1983, pp. 1-24

ONU/CEPAL. Revista de las Naciones Unidas, no. 83. Nueva York, 1990, pp 1-10.

ONU/UNCTAD. Informe sobre Comercio y El Desarrollo, Nueva York, 1988, pp.137-201

ONU. México una Economía de Servicios, Reporte del Proyecto Mex/87/026, UNCTAD, Nueva York, 1991, pp. 110

ONU. "La Industria de transporte Regular Internacional y la Competitividad del Comercio Exterior de los Países de América Latina y El Caribe", CEPAL, febrero de 1989, pp.47

ONU. Documentos Oficiales de la Asamblea General, Trigésimo Segundo Período de Sesiones, Suplemento No.38, A/32/38, Nueva York, pp.20

ONU. "El Sistema de Tránsito TIR", ECE/TRANS/TIR2, Comisión Económica para Europa, Nueva York, 1992, pp.1-25

Patiño, Gustavo. "Intervención para el Quincuagésimo Aniversario de la ANIERM", Subsecretaría de Transporte, México, febrero de 1994, pp.45

Poder Ejecutivo Nacional. Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994. Secretaría de Gobernación, pp 460 470

Partido Revolucionario Institucional, México en la Economía Internacional Tomo 1, México 1993, pp.182

Sabato, Jorge y Mackenzie, Michael. La Producción de Tecnología Autónoma o Transnacional. Nueva Imagen, México 1982, pp. 1-70

Salinas, Carlos. V Informe de Gobierno, 1993. Secretaría de Gobernación, México.

Salinas, Carlos. VI Informe de Gobierno 1994, Secretaría de Gobernación, México.

SCT. Programa Nacional de Modernización del Transporte 1990-1994, pp. 142

SCT. Programa Nacional de Modernización de la Infraestructura del Transporte 1990-1994, pp. 57

SCT. Informe de Labores 1994. Anexo del VI Informe de Gobierno, pp.124

Seara, Modesto. Derecho Internacional Público, Porrúa, México, 1986, pp.721

Seara, Modesto. Tratado General de la Organización Internacional; FCE, México, 1982, pp.1103

SECOFI. Programa Nacional de Modernización Industrial y del Comercio Exterior 1990-1994, pp. 50

SECOFI. Programa para la Modernización y Desarrollo de la Industria Micro, Pequeña y Mediana 1991-1994, pp.32

Senado de la República. Información Básica Sobre el GATT y el Desarrollo Industrial y Comercial de México. Ed. Senado (Serie Cuadernos del Senado-55), México, 1985. 62pp.

Serra, Jaime. México y la Ronda Uruguay del GATT 1992, SECOFI, México, 1992.

Serra, Jaime. "Conclusión de la Negociación del Tratado de Libre Comercio entre México, Canadá y Estados Unidos V, SECOFI, 14 de agosto de 1992, pp. 43

Solís, Leopoldo. La Realidad Económica Mexicana (retrovisión y Perspectivas), Siglo XXI, México, 1984, pp 205-211.

Stanback, Thomas M. Servicios La Nueva Economía. Ed. Publigráficos S.A., 1984, pp. 159

Tamames, Ramón. Estructura Economía Internacional, Alianza Editorial, México 1990, pp 494

UNESCO. Informe Sobre la Comunicación en el Mundo, Francia 1990, pp.1-10

UNCTAD/GATT. "La red de los Canales de Comercialización, Las Cadenas de Comercio y Los Corredores de Comercio Internacional en la Logística Comercial Internacional (LCI). Oficina para América Latina y El Caribe", División de Cooperación Técnica, CCI, 21 de agosto de 1991, pp. 27

UNCTAD/GATT. "Elección de una Cadena de Distribución Física Internacional (DFI) Una Metodología de Análisis Comparativo 1, ITC/INF/50/Rev. 25 de julio de 1989, pp.27

UNCTAD/GATT. "La Distribución Física Internacional Gestión Determinante en una Empresa de Comercio Exterior 1", octubre, 1990, pp.26

UNCTAD. El Transporte Marítimo en 1991, Informe de la Secretaría de la UNCTAD, Nueva York, 1993, pp.117-120

Villareal, René. México 2010 De la Industrialización Tardía a la Reestructuración Industrial, Diana, México 1988, pp.399

Villareal, René. Mitos y Realidades de la Empresa Pública y Racionalización o Privatización?, Diana, México, 1988, pp.221

Witker, Jorge y Jaramillo, Gerardo. El Régimen Jurídico del Comercio Exterior de México. Ed. UNAM, México, 1991. 390pp.

Bibliografía

Agosi, Manuel y Tussie, Diana. "Nuevos Dilemas en la Política Comercial para el Desarrollo". Comercio Exterior no.10, BANCOMEXT, vol.43, octubre de 1993, pp 899-912

Borrego, Jhon. "La Economía Global". Investigación Económica no 191, Facultad de Economía-UNAM, México, enero-marzo de 1990, pp. 157-206

Bravo, Luis. "México Frente a las Negociaciones Internacionales sobre Servicios", Comercio Exterior, vol. 38, núm 1, enero de 1988, pp. 26-29

Calderón, Javier. "Beneficio para Empresas: El programa de Distribución Carga Nocturna". secc. Análisis. El Financiero, 15-06-94, pp. 36-A

Calzada, Fernando. "México, El Tercer Mundo y El Comercio Internacional". Investigación Económica no. 180., abril- junio 1987, Facultad de Economía-UNAM, pp.37-62

Carner, Françoise. "La Inversión Extranjera en el Sector de los Servicios en México", Revista Banamex, México, 1990, pp. 43-45

Clairmante, Frederick y Cavanagh, John. "Las empresas Transnacionales Y los servicios la Última Frontera". Vol.36, num.4, abril de 1986, pp. 46-50

CEPAL/ONU Boletín FAL no. 83, año XIV, julio-agosto, 1990, pp. 1-4

CEPAL/ONU. Boletín FAL no. 86, año XV, enero-febrero, 1991, pp. 1-4

CEPAL/ONU. Boletín FAL no. 92, año XV, diciembre, 1991, pp. 1-4

CEPAL/ONU. Boletín FAL no. 95, año XVI, marzo-abril, 1992, pp. 1-4

CEPAL/ONU. Boletín FAL no. 100, año XVI, diciembre, 1992, pp. 1-4

CEPAL/ONU. Boletín FAL no. 101, año XVII, enero, 1993, pp. 1-4

CEPAL/ONU. Boletín FAL no. 103, año XVIII, enero-febrero, 1994, pp. 1-4

Dávila, Francisco. "La revolución científico-técnica, la globalización industrial, la formación de bloques y los nuevos cambios mundiales", Relaciones Internacionales, no. 58, abril-junio de 1993, Centro de Relaciones Internacionales, FCPyS, México, pp. 15-23

De Buen, Oscar. "Integración del Transporte para la Competitividad Nacional y Empresarial", Comercio Exterior, BANCOMEXT, vol. 42, no.1, enero de 1992, pp.2-13

Durán, Andrea. "Como ser Mejor y Lograr Mayores Utilidades", Transporte y Turismo no.998, febrero de 1994, México, pp.18-19

GATT. "Conjunto Inicial de Medidas en Materia de acceso a Mercados de la Cuadrilátera", Focus GATT, boletín de información, agosto-septiembre de 1993, Ginebra, pp. 1-20

Gaona, José Luis. "Zona Libre", El Financiero, secc. Comercio Exterior. 28-09-1993, México, pp.20

Hernández, Jaime. "Algunas Diferencias en el Plan de Autopistas: E. Gamboa", El Financiero, secc. Economía, 28-07-1994, México, pp. 21

Hernández, Jaime. "Reabrir el Tratado, Piden Autotransportistas", El Financiero, secc. comercio exterior, 14-02-1995, México, pp. 24

Hernández, Ma. Cristina. "México en el Comercio Internacional de los Servicios ", Comercio Internacional BANAMEX, vol.2, núm.4, diciembre de 1990, México, Banco Nacional de México, pp. 62-68

Hernández, Ma. Cristina. "El Concepto de Desarrollo en las Negociaciones sobre Servicios en la Ronda Uruguay", Comercio Exterior, vol. 40, núm 8, México, agosto de 1990, pp. 755-766

Mateo, Fernando de y Carner, Françoise. "Las Negociaciones en torno de los Servicios en la Ronda Uruguay", Comercio Exterior, vol.44, núm. 11, México, noviembre de 1994, pp. 6-20

Mateo, Fernando de y Carner, Françoise. "El Sector Servicios en México: un diagnóstico preliminar", Comercio Exterior, vol.38, núm.1, enero de 1988, pp. 3-14

Mateo, Fernando de. "El Comercio Internacional de Servicios y los Países en desarrollo", Comercio Exterior, vol. 40, núm. 7, México, julio de 1990, pp. 595-609

Malpica, Luis. "El sector Servicios en el GATT, Efectos en la actividad aseguradora", Comercio Exterior, vol. 38, núm. 11, México, noviembre de 1988, pp. 999-1006

Martínez, Ifigenia. "El Sistema Monetario Internacional y El Problema de la Deuda Externa", Problemas del Desarrollo no. 79, octubre-diciembre, IIEc-UNAM, México, 1989, pp. 5-50

Mc. Ewan, Arthur. "Comercio Internacional de Estados Unidos, Inestabilidad Económica y Luchas Políticas", Problemas del Desarrollo No. 79, IIEc-UNAM, México, octubre-diciembre 1989.

SELA. "La Agenda Económica de América Latina y El Caribe", Revista SELA, núm. 37, octubre-diciembre de 1993, pp 19-29

Tristán, Georgina. "México no Denunciará el TLC, pero se opone a mayor apertura", El Financiero, secc. comercio, 15-02-1995, México, pp. 18

ANEXO I DEFINICIONES DE LOGISTICA

Logística, parte del arte militar que atiende al movimiento y avituallamiento de las tropas en campaña.

Logística en organización Militar; es la rama que se ocupa de la actividad que asegura a las fuerzas armadas todo el material preciso para combatir en las mejores condiciones de eficiencia. Se subdivide en operaciones y en servicios logísticos.

Las operaciones logísticas; comprenden las distintas actividades de desplazamiento de tropa y medios mediante los sistemas de transporte terrestre, aéreo y marítimo.

Los servicios logísticos; comprenden, a su vez, varios organismos por medio de los cuales se efectúan los reaprovisionamientos, la agrupación o reunión de los recursos necesarios para las operaciones, la evacuación, la recuperación del material damnificado, control policiaco en las zonas comprendidas por las operaciones, trabajos de viabilidad, etc.

En el transcurso de la Primera Guerra Mundial el servicio logístico fue decisivo para compensar las ingentes pérdidas de material y el gran consumo de municiones que se producía en las primeras líneas; pero los más colosales servicios logísticos de la historia militar fueron puestos en práctica en el curso de la Segunda Guerra Mundial, cuando por la enorme extensión de los frentes y el gran número de países participantes, los ejércitos eran sostenidos, a costa de ingentes gastos por medio de convoyes navales y aéreos.

Logística Empresarial; aplicación de métodos matemáticos a todas las actividades de una empresa, mercancías, personal, ventas, fabricación, etc. El objetivo primordial es asegurar que todos los elementos que intervienen en el proceso productivo se encuentren situados en el óptimo en cuanto a cantidad, tiempo y lugar donde se requieren.⁸⁵

Logística Comercial; término procedente de las técnicas militares, que se utiliza para designar el conjunto de operaciones y fuerzas relacionadas con el envío de productos terminados, desde las unidades de producción hasta los

⁸⁵ PAL. Enciclopedia Internacional PAL, (tomo decimo cuarto), Ediciones Mensajero, España, pág. 309.

consumidores (Distribución Física- Política de Distribución)."

Logística; conjunto de conocimientos, técnicas y procedimientos que tratan todo lo referente al análisis, optimización y control del flujo de los materiales en el ámbito de la empresa, desde las mismas fuentes de suministro, a través de la fabricación y de los canales de distribución, hasta llegar a manos de los consumidores."

Logística-Logistics; su objetivo es el envío de productos terminados, según indique el departamento de mercadotecnia, al lugar donde y cuando son necesitados en la forma más económica. Se ocupa también del movimiento de productos desde el proveedor hasta la firma que los utilizará, ya sea para la producción o sus distribución ulterior.

La Logística es el resultado de que la moderna empresa está reconociendo la importancia de la revolución del transporte (nuevas necesidades han aparecido y nuevos medios son empleados en la actualidad, y la interrelación que existe entre las funciones de transporte, producción y ventas.

La Logística de los Negocios; se ocupa de algo más que solamente preparar hojas de rutas, seleccionar transportadores y dirigir el movimiento de bienes; también le concierne otros asuntos que afectan la eficiencia del movimiento y su costo. Tales asuntos son:

- 1.- La ubicación de las plantas en lo que se refiere a la disponibilidad, costo y eficiencia del transporte.
- 2.- Resolver problemas de almacenaje en lo que afecta al transporte.
- 3.- Seleccionar el óptimo modo de transportar un movimiento determinado de productos.
- 4.- El estudio de las tasas de fletes, tarifas y sus clasificaciones.

* Ortega, Enrique. Nuevo Diccionario de Marketing, Ed. Madrid, España, 1990, pág. 262.

" Planeta. Diccionario Enciclopédico Planeta, Ed. Planeta, Barcelona España, 1981, pág. 349.

5.- Determinar el tamaño óptimo del envío en relación a los requerimientos de los departamentos de producción y mercadotecnia.

6.- Política de inventarios, en la medida que se relaciona con el transporte.

7.- Asuntos de envase y embalaje relacionados con el transporte.

8.- Contratación de transportes, alquiler de vehículos y arreglos con transportadores particulares.

9.- Legislación, regulación y otras políticas que afectan los asuntos del transporte.

10.- Adaptar el uso de instrumentos económicos y técnicas estadísticas en la solución de problemas de transporte. Experimentación, investigación y desarrollo apropiado a la función general de logística.

La importancia de esta función variará, naturalmente, según el negocio de que se trate."

Logística: conjunto de análisis, programas, instrucciones, métodos de trabajo, etc, que necesita el equipo del servicio de informática para llevar a cabo las misiones que le son encomendadas y resolver sobre la marcha los problemas que plantea la organización. La logística representa todo el aporte intelectual y metodológico que permite sacar provecho del equipo material que constituye al instrumento de trabajo."

Logística: en su acepción más amplia, es la disciplina que trata de formular de un modo riguroso la lógica. Tradicionalmente, la logística es, también, el arte militar que estudia el movimiento, transporte y estacionamiento de las tropas fuera del campo de batalla. Es la referencia más antigua de la Logística como control de flujos (el de los recursos para la batalla).

" Fischer, Konrad. Glossary of Marketing Terms, Ed. Limusa-Wiley, S.A., México, 1972, pág. 132.

" Serraf, Guy. Diccionario Metodológico de Mercadotecnia, Ed. Trillas, México, 1988, pág.137.

La significación de la logística como formulación de una lógica, y en particular de una racionalización de la conducción de flujos, conduce a la acepción moderna de la logística en la empresa como regulación de flujos físicos de mercancías.

Así la logística, es concebida como técnica de control y de gestión de flujos de materias primas y de productos, desde sus fuentes de aprovisionamiento hasta sus puntos de consumo.

La ASLOG (Association de Logisticiens dé Entreprises Francia) define la logística como el conjunto de actividades que tienen por objetivo la colocación, al menor costo, de una cantidad de producto en el lugar y en el tiempo donde una demanda existe.

Entonces, la logística involucra todas las operaciones que determinan el movimiento de productos, localización de unidades de producción y almacenes, aprovisionamiento, gestión de flujos físicos en el proceso de fabricación y embalaje, almacenamiento y gestión de inventarios, manejo de productos en unidades de carga y preparación de lotes a clientes, transportadores y diseño de la distribución física de productos.

Por su parte, la SOLE (Society for Logistics engineers-USA) expresa que la logística es el arte y la ciencia de la gestión, de la organización y de las actividades técnicas, relativas a las necesidades , a la concepción y a los medios de aprovisionamiento y de manejo de cargas, que sirven de soporte a los objetivos, las previsiones y la operación de la empresa.⁹⁰

Distribución Física y Logística son términos empleados con frecuencia, en forma indistinta para referirse a actividades asociadas con el manejo de mercancías. El Nacional Council of Physical Distribution Management (NCPDM) ha definido a la distribución física como un término empleado en la manufactura y el comercio para describir el amplio rango de actividades que tienen que ver con el movimiento eficiente de los productos terminados desde el ángulo de la línea de producción al consumidor, y en algunos casos incluye el

⁹⁰ Antún, Juan. "Cadenas Logísticas de Transporte" en II Seminario y Exposición Nacional "El Transporte Integral de Carga y su Proyección al Siglo XXI", Editores Asociación Mexicana de Ingeniería de Transporte A.C, Colegio de ingenieros Civiles, ANIERM y BANOBRAS, México, 29 al 31 de octubre de 1990, pág. 264-265.

movimiento de materias primas desde la venta de abastecimiento hasta el principio de la línea de producción. estas actividades incluyen el flete de transportación, almacenaje, manejo de materiales, empaque protector, control de inventarios, selección de sitios para la planta y almacén, procesamiento de órdenes, pronósticos de mercado y servicios a clientes.

El término logístico, aun cuando extraído de la milicia se puede referir en forma similar a todas estas actividades y más. Se define como "el procuramiento, distribución, mantenimiento y remplazo de material y de personal.

De las definiciones anteriores podemos inferir ciertas características de actividades logísticas o de distribución.

Primero; aun cuando algunas de ellas son bastante diferentes, todas están relacionadas entre sí por el común enlace de un flujo eficiente de mercancías.

Segundo; la decisión de involucrar una de las actividades logísticas puede forzar automáticamente una decisión que afecte otra actividad.

Tercera; de las actividades logísticas es que una decisión concerniente con ellas puede reflejarse en otra división o función de la firma, si se aumenta el número de puntos de distribución, se requerirá capital de trabajo adicional para inventarios.

Cuarta; las actividades logísticas pueden ser empleadas como elementos de la estrategia de mercadotecnia. Otra característica es que una pequeña reducción en sus costos puede aumentar sustancialmente las utilidades. Lo anterior es a causa de la proporción tan grande de costos en que se incurren en una empresa.

Por ejemplo, en el caso de productos alimenticios, los costos de la distribución física representa cerca del 35% de las ventas por dólar.

Sexta; emerge de estas definiciones es que a la logística se le contempla mejor como sistema. Existen componentes que llevan a cabo diferentes funciones pero unidas entre sí por el flujo de mercancías. La integración y manejo de diversas actividades se enaltecen considerablemente cuando al proceso

se le mira como un subsistema del canal general de mercadotecnia."

Distribución; se emplea como sinónimo de mercadeo o comercialización. Este término también se utiliza algunas veces para referirse a la extensión de la cobertura del mercadeo por el o los productos de una empresa."

Distribución; son las decisiones y actividades necesarias para conseguir el traspaso de los bienes o servicios desde su origen de producción a su lugar de uso y consumo, tanto si intervienen intermediarios como si no.

Sistema de Distribución; comprende el conjunto o la combinación de actividades, forma de venta y los intermediarios, que constituyen un todo unitario y coherente, necesario para hacer llegar la mercancía del productor al consumidor o usuario."

EDI

El EDI (Electronic Data Interchange- Intercambio Electrónico de Datos) consiste en un intercambio de información comercial que emplea medios electrónicos entre quienes intervienen en una transacción comercial, esto es, entre exportadores, importadores, intermediarios, autoridades públicas, entre otros, que con arreglo a un formato estructurado y sin necesidad de ninguna interpretación humana ni retranscripción se comunican.

Es una operación comercial internacional, el tiempo y el esfuerzo que requiere la mecanografía, la impresión, la copia, el cotejo y verificación, la corrección, el estampillado, la firma, la comprobación, el archivo y la localización de la masa de papeles que se exigen son muy grandes. De hecho suelen circular de 360 copias entre 27 interlocutores radicados en distintos países.

" Bell, Martín. Biblioteca de Mercadotecnia Tomo 3, Ed. Compañía Editorial Continental, S.A. de C.V., México, 1982, pág. 316.

" Fischer, Konrad. Glossary of Marketing Terms, Ed. Limusa-Wiley, S.A., México, 1972, pág.85.

" Plaza Jones. Marketing Mix I, La Empresa, Dirección y Administración, Ed. Plaza Jones Editores, S.A., Barcelona, 1990, pág.10.

Ahora bien, si uno de ellos no recibe la información que necesita para desempeñar su función a su debido tiempo, puede quedar interrumpido el movimiento de las mercancías. Eso, a su vez, contribuirá a que se cree una congestión en puertos o almacenes, mantendrán inmovilizados los camiones en la frontera, acarreará un riesgo de hurtos o deterioros, producirá demoras y como consecuencia final, provocará el aumento en el costo total de la transacción comercial internacional.

Con la aplicación del EDI se agiliza las diferentes etapas de la operación comercial internacional, además de posibilitar que los controles y procedimientos oficiales se aceleren.

Cuando varias partes intervienen en ese proceso, resulta posible una comunicación directa similar entre pares de computadores (por ejemplo, entre las de exportadores o importadores y las de los servicios aduaneros, como ocurre en ciertos países, o entre transitorios y navieras.

El EDIDACT es el lenguaje universal del EDI (por ejemplo, el Número de la factura o la fecha de embarque).^m

^m Cepal. *Boletín FAL*, año XVI, no. 98, agosto- septiembre de 1992.