



EL MERCADO INMOBILIARIO INDUSTRIAL Y LA LOGÍSTICA

Por: Carlos Armando Caicedo Zapata

Durante el Business Real Estate SUMMIT 2012, evento organizado por la publicación *INMOBILIARE MAGAZINE*, una de las revistas hermanas de *Inbound Logistics México*, tuvimos oportunidad de escuchar y tomar nota, de cómo especialistas en el mercado inmobiliario y logístico están viendo la industria y qué sinergias están sumando entre las partes. Este es el resumen de un interesante diálogo entre directivos de empresas como Ferrovial, APL Logistics, Prologis, CEVA Logistics y CBRE.

Sin duda, uno de los motores de la economía del país se encuentra en el sector inmobiliario, y particularmente en el mercado industrial, en donde se ha apreciado un dinamismo importante en los últimos meses.

México cuenta con más de 27 mil kilómetros de ferrocarril que conectan al país con Estados Unidos, hacia el sur con Guatemala y también las costas tanto del Pacífico como del Golfo. Por otra parte, hay 85 aeropuertos, 16 puertos marítimos con conexiones internacionales, 126 mil kilómetros de carreteras y una frontera de 3 mil kilómetros con 52 puntos de acceso con Estados Unidos por donde transitan 4.5 millones de camiones y 70 millones de vehículos particulares al año.

¿QUÉ PUEDEN HACER LOS GOBIERNOS ESTATALES?

Bajo este contexto, el país ha avan-

zado de buena manera en el ámbito inmobiliario industrial y logístico, de hecho, los gobiernos tanto locales como estatales han venido desarrollando una serie de medidas con el fin de atraer inversión a sus regiones y además, potenciar los parques logísticos. La pregunta que debemos hacernos es: ¿Cuáles son estas medidas y qué ha faltado por hacer? Al respecto, Luis Gutiérrez de Prologis comenta: “Los gobiernos tienen como una de sus principales labores, atraer inversión, y después de la crisis, México ha tenido una carrera importante en materia logística, las compañías están recomponiendo la cadena productiva y por otra parte, están repensando su carrera global. México ha tomado ventaja de estas tendencias.”

Y es que en esta recomposición hay que citar dos mercados muy importantes: Asia y Estados Unidos con las exportaciones e importaciones que implica. Afirmo Luis Gutiérrez

que a nivel del gobierno federal, se tiene que estar creando la infraestructura de puertos, aeropuertos y dar las facilidades para que el movimiento de carga sea más fluido -esto incluye a las aduanas- y a su vez, crear los nodos en donde los distintos sistemas de transporte se junten para hacer el traslado de carga más eficiente.

“Las terminales intermodales son viables y hacen sentido en los nodos en donde se juntan los transportes, pero principalmente en donde hay población, porque es allí en donde se distribuyen la mayoría de las mercancías. Hay muchos proyectos en varios Estados en donde el gobierno coloca mucho dinero para esa infraestructura, pero donde desgraciadamente no se usa”, añade el ejecutivo de Prologis.

Gustavo Maya, Director de la División Marítima de la compañía CEVA Logistics, afirma que la infraestructura de puertos en México, hoy en día no está en la capacidad de re-



PANELISTAS:

Luis Gutiérrez – Director General PROLOGIS.

Gustavo Maya – Ocean Director CEVA LOGISTICS.

Ignacio Symansky – Managing Director APL LOGISTICS.

Isaac Franklin – Director General FERROVALLE y Presidente de la AMTI (Asociación Mexicana de Transporte Intermodal)

MODERADOR:

Lyman Daniels – Director General CBRE México.



cibir barcos superiores a una capacidad de 10,000 TEU's. En Panamá se están preparando para estos requerimientos que por ejemplo, el mercado Europeo estará buscando, ellos van a mover sus mercancías hacia el Medio Oriente, Asia y varios países de Latinoamérica y justamente el Canal

La frontera volverá a revivir, y con ello la oferta inmobiliaria en la región.

de Panamá y su ampliación les permitirá hacerlo. Se espera que el mercado inmobiliario industrial en este país se detone. México está rezagado en ese sentido, afirma el ejecutivo.

Para Ignacio Symansky de APL Logistics, en el mercado inmobiliario industrial y la logística se combinan varios factores, en su opinión, uno de los puntos más preponderantes, es que en los parques industriales se puedan realizar operaciones fiscales. "La idea es que se facilite el trabajo para tener parques industriales o nodos logísticos que bien puedan ser Recintos Fiscalizados Estratégicos o que se habilite en su totalidad a operaciones aduanales."

El error que han cometido algunos gobiernos estatales en opinión

de Isaac Franklin, Director General de Ferrovial, es que muchos de estos tratan de sentar terminales intermodales en lugares en donde la conectividad férrea no llega, pretendiendo darle a su Estado una vocación que no tiene y hasta queriendo generar un manejo de mercancías y desarrollo industrial que no está sustentado.

"Si se revisan las últimas inversiones de grandes manufactureras que se han realizado en el país, sobre todo en la industria automotriz, dentro de los criterios básicos para determinar la región en donde invertir, está la conectividad y en especial la ferroviaria, y por una sencilla razón, porque la mayoría de las exportaciones a uno de los socios principales de México que es Estados Unidos, van por ferro-



carril y el arribo de partes que llega por contenedores, igualmente se maneja por este medio. Es decir, ya hay una red muy hecha de logística automotriz que seguirá moviendo la mercancía por este medio”, comenta Isaac Franklin.

En tanto, se hace necesario que cuando los gobiernos deseen detonar en el Estado algún cluster, se tenga el volumen suficiente de mercancía para poder instalar una terminal intermodal, de lo contrario, no tiene sentido. En opinión de los panelistas, las inversiones tienen que ir aparejadas, de nada sirve que se inviertan grandes sumas de dinero en puertos, si no se tienen las carreteras y las vías férreas que permitan desalojar la mercancía. Cada proyecto tiene períodos de terminación diferente y hay que conjuntarlos. Debe existir una simbiosis entre el autotransporte y el ferrocarril.

EL CLIENTE CRECE DE LA MANO DEL DESARROLLADOR INDUSTRIAL Y EL OPERADOR LOGÍSTICO

En esta relación es importante la ubicación, por ejemplo, en el Valle de México hay una serie de nuevos usuarios, sobre todo logísticos, que en la medida que ellos crecen, el mercado inmobiliario industrial igualmente lo hace, lo mismo sucede en Guadalajara y Monterrey, ya que la logística facilita las operaciones. La tendencia de acuerdo a Ignacio Symansky de APL Logistics, es tener los Centros de Distribución cerca de los clientes, no obstante, estos terrenos son los más costosos.

“El 74% de la mercancía procedente del Puerto de Veracruz, el 24% de Altamira, el 71% de Lázaro Cárdenas y el 51% de Manzanillo, tienen como destino final el Valle de México, ya que los grandes centros de distribu-

El consumo del sureste ha crecido. Cancún y Mérida se erigen como oportunidades de desarrollo inmobiliario industrial.

ción y el gran consumo se ubica en esta zona. La tendencia del re-shoring entendida como hacer y elaborar componentes más cerca del ensamblador final, ira demandando la instalación y desarrollo de más plantas”, afirma Isaac Franklin de Ferrovalle.



SSAMéxico
Grupo Carrix

SSA México maneja una gran variedad de productos entre los que podemos mencionar **automóviles, productos de acero, productos forestales, carga general, granos, minerales y carga de proyecto.**

SSA México en Veracruz se especializa en **automóviles así como en bobinas de acero** ofreciendo un servicio confiable con la más alta **calidad y eficiencia.**





Gustavo Maya - CEVA LOGISTICS



Ignacio Symansky - APL LOGISTICS

LA LOGÍSTICA HA CAMBIADO EL MERCADO INMOBILIARIO INDUSTRIAL

De acuerdo a Gustavo Maya de CEVA Logistics, en efecto la logística ha cambiado y continuará aportando a la industria de los bienes raíces industriales componentes de cambio. “Muchas compañías manufactureras están regresando a México y esto debe detonar el trabajo y demanda del sector.”

“La frontera volverá a revivir”, afirma Ignacio Symansky. “Desde el punto de vista del sector inmobiliario, hay mucha oferta y hay que esperar a que dichos espacios sean demandados por la industria. Hacia el

El near-shoring vuelve a tener auge. México deberá aprovechar la oportunidad.

sur, también vemos un movimiento de consumo interesante, sobre todo por Cancún y Mérida”, concluye el ejecutivo de APL Logistics.

Para Isaac Franklin, la parte norte y centro, en especial el Bajío, tiene un

potencial de crecimiento interesante. “Para mi, Guanajuato es un ejemplo interesante y exitoso, es un estado pequeño, pero con muchas ciudades importantes, en donde se le brinda al inversionista redes de comunicación, acceso a personal calificado, buena ubicación geográfica y donde los desarrolladores inmobiliarios han tenido mucho trabajo, y pienso que continuarán teniéndolo.”

Finalmente, para Luis Gutiérrez: “Viene una ola y un ciclo que ojalá México pueda aprovechar como país y tomar ventaja: el regreso de varias compañías de manufactura a México.” ■



Isaac Franklin - FERROVALLE

