

EN MÉXICO, EL FERROCARRIL ESTÁ DE SUERTE

LA PERCEPCIÓN DEL MERCADO NORTEAMERICANO

LA CRECIENTE DEMANDA DE LOS FABRICANTES, LA MODERNIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL SERVICIO MEJORADO, Y UNA CAMPAÑA PARA APROPIARSE DE UNA MAYOR PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO PROMETEN UN CRECIMIENTO MAYOR DEL SERVICIO FERROVIARIO EN EL INTERIOR DE MÉXICO Y EN TODA LA FRONTERA CON ESTADOS UNIDOS.



por Merrill Douglas

El ferrocarril es un tema de actualidad en México, y se está ganando más aceptación cada año. El ferrocarril más grande del país, Ferrocarril Mexicano (Ferromex), vio un aumento de 6.6 por ciento en su volumen de carga en 2011 comparado con 2010, y un aumento de 13.9 por ciento en los ingresos, según el director general de la compañía, Rogelio Vélez. El segundo transportista ferroviario más grande de México, Kansas City Southern de México (KCSM), informa que movió 15.9 por ciento más vagones de carga en los tres primeros trimestres de 2011 que en el mismo periodo de 2010. Estas cifras representan la creciente demanda de transporte ferroviario tanto a nivel nacional como entre México y Estados Unidos.

La tendencia a la subcontratación cercana (nearshoring) es un motor para este crecimiento. Gracias a los altos precios del petróleo y de los salarios, Asia ya no es el lugar de bajo costo más indicado para las empresas que fabrican productos para el mercado estadounidense. El incremento de las empresas que construyen fábricas en México ha impulsado el flujo de materiales que se dirigen del sur de Estados Unidos a México, y los productos terminados que se dirigen al norte.

La ubicación central de México es un segundo factor en el renacimiento ferroviario del país. “Está en medio de dos mercados de plena actualidad: América del Norte y América del Sur”, expone Jim Commiskey, vicepresidente de desarrollo de negocios y automotriz de Pacer International de México, con sede en Dublín, Ohio, un proveedor de servicios logísticos cuya cartera incluye una variedad de servicios de transporte de carga intermodal. “México ofrece acceso a las materias primas de Estados Unidos, y a países como Brasil que producen acero y otros requisitos indispensables de manufactura.”

Una tercera causa es el hecho de que la industria ferroviaria en México ha estado tratando de ponerse al día desde que la nación privatizó sus ferrocarriles en la década de 1990.

“El ferrocarril en México estaba poco desarrollado debido a que la compañía ferroviaria propiedad del Estado, Ferrocarriles Nacionales de México, dejó de invertir en él en los años inmediatamente anteriores a la privatización”, comenta Vélez. Cuando el sector privado se hizo cargo, las nuevas empresas ferroviarias empezaron a mejorar la red y a comercializar sus servicios en gran medida. La abundancia de oportunidades se sigue aprovechando.

A medida que los ferrocarriles mexicanos invierten en mejoras que vuelven sus servicios más confiables, los consignadores están más propensos a considerar el ferrocarril, en particular el intermodal, como una alternativa menos costosa a los camiones de trayectos largos, asegura Paul Hirsch, vicepresidente de operaciones en México de Hub Group, un proveedor de servicios intermodales, carreteros y logísticos con sede en Grove Downer, Illinois.

“Muchas corporaciones grandes intentaron utilizar el transporte intermodal en el pasado, cuando la infraestructura y los proveedores de servicios eran insuficientes, y se encontraron con que no funcionaba”, señala. “Ahora lo están intentando otra vez.”

UN POCO DE HISTORIA

El sistema ferroviario actual de México comenzó a tomar forma en 1995, cuando

el gobierno mexicano anunció sus planes de privatización. El ferrocarril estadounidense Kansas City Southern (KCS) y la empresa mexicana Transportación Marítima Mexicana (TMM) formó una empresa conjunta para comprar la concesión del Ferrocarril del Noreste. KCS compró la participación de TMM en 2005 y cambió el nombre del ferrocarril de Transportación Ferroviaria Mexicana a Kansas City Southern de México (KCSM).

En 1998, la empresa minera Grupo México y el ferrocarril estadounidense Union Pacific (UP) se unieron para comprar la Concesión del Noreste, con lo cual se creó Ferromex.

En 2005, Grupo México compró un tercer ferrocarril mexicano, Ferrosur, que operaba en el sureste de México. Tras varios años de superar retos legales, Grupo Ferromex está fusionando actualmente Ferrosur con Ferromex.

Ferromex y KCSM ofrecen servicios transfronterizos en colaboración con KCS, UP y BNSF Railway. Los ferrocarriles estadounidenses y mexicanos pasan carga de una jurisdicción a la otra en los seis cruces fronterizos principales. Las partes de Estados Unidos de estos cruces se encuentran en San Ysidro y Calexico, California; Nogales, Arizona, y El Paso, Eagle Pass y Laredo, Texas.

Con frecuencia, la transferencia de mercancía entre un ferrocarril mexicana-



El ferrocarril mexicano Ferromex gastó \$330 millones en equipo nuevo y en la modernización de la infraestructura en 2011, incluyendo \$72 millones para mejorar la línea de ferrocarril y \$35 millones para mejorar las terminales ferroviarias y la pista de apoyo.

EN MÉXICO, EL FERROCARRIL ESTÁ DE SUERTE



no y uno estadounidense consiste sencillamente en un cambio de manos debido a que los trámites aduaneros de importación y exportación se presentan ante las autoridades aduaneras de México y Estados Unidos antes de que la mercancía se cargue.

En el caso de un tren de UP que cruza hacia la red de KCSM en Laredo, por ejemplo, “los operadores salen del tren en la frontera y pasan los controles a sus homólogos de KCSM”, explica Commiskey. “Asimismo, los trenes de KCSM que se dirigen al norte se entregan a Union Pacific para su movimiento en Estados Unidos. Los empleados que operan los trenes están obligados a presentar sus documentos personales

y los trámites aduaneros para entrar a Estados Unidos y México.”

Gran parte de la carga que atraviesa las pasarelas internacionales atiende las necesidades de la industria automotriz. Pacer, por ejemplo, lanzó su servicio “México directo” hace 20 años para dar servicio a los fabricantes de automóviles con fábricas en México.

Todos los fabricantes de automóviles importantes en Norteamérica, incluidos GM, Ford, Chrysler, Toyota y Honda, utilizan los servicios de Pacer hacia y desde México, añade Commiskey. Los proveedores de nivel I que sirven a dichos fabricantes constituyen otro grupo de clientes importante.

“También damos servicio a una variedad de fabricantes de productos electrónicos, particularmente en Tijuana y Ciudad Juárez, y a fabricantes de elec-

trodomésticos en las áreas más grandes de Monterrey y San Luis Potosí”, señala.

Circulación en dos sentidos

Los fabricantes en México envían el producto terminado a los mercados del norte de Estados Unidos, mientras que las materias primas se mueven hacia el sur por ferrocarril para abastecer las líneas de producción en México.

“Un fabricante de electrodomésticos, por ejemplo, envía acero laminado y virgen al sur para ser estampado en lavadoras y refrigeradores”, comenta Commiskey. “Más industria está llegando a México”, advierte Bernardo Ayala, vicepresidente de marketing y ventas de UP México. “Esto está aumentando la demanda de materias primas, así como la necesidad de servicios de transporte para mover los productos en el interior de México, hacia los puertos o a Estados Unidos.”

Los fabricantes de automóviles también forman parte del segmento de clientes principal para los servicios de Hub Group desde y hacia México. Además, el volumen intermodal de Hub hacia y desde México se compone de lo que se conoce como FAK (todo tipo de mercancías). “Los electrodomésticos, productos alimenticios, bebidas y productos industriales representan del 60 al 70 por ciento de nuestra carga total”, añade Hirsch.

Algunos fabricantes de México han elegido ese país como una alternativa más económica a China. La tendencia a la subcontratación cercana impulsa un aumento del volumen de carga que se transporta a lo largo del corredor que conecta los centros industriales de México con las terminales intermodales de Estados Unidos, como la que Kansas City Southern opera en el CenterPoint Intermodal Center en Kansas City, afirma Chris Gutiérrez, presidente del grupo de desarrollo económico Kansas City SmartPort.

“Los costos del transporte de México a Estados Unidos son de 75 a 80 por ciento más bajos que los de Asia, por lo que estamos viendo que llega mucho más distribución de manufactura a este corredor”, prosigue Gutiérrez.

Además de promocionar las ventajas del corredor intermodal de KCSM a empresas que fabrican en México,

DESASTRES Y DEMANDA

A medida que los desastres naturales afectan las cadenas de abastecimiento, influyen en la demanda y en el transporte, a veces para bien y a veces para mal. El transporte ferroviario en México no es la excepción.

Una cosecha de maíz no lograda tuvo grandes repercusiones para un ferrocarril mexicano y su socio estadounidense en 2011. “Uno de nuestras materias primas más importantes es el maíz del estado de Sinaloa en el noroeste de México”, asegura Rogelio Vélez, director ejecutivo del ferrocarril mexicano Ferromex.

Esa región cosecha cinco mil millones de toneladas de maíz en un año típico. “Pero en febrero de 2011 el 90 por ciento de la cosecha se perdió debido al clima frío”, advierte Vélez. Como resultado, Ferromex vio una caída en su volumen agrícola de casi un 10 por ciento en 2011. “Parece ser que la cosecha en 2012 también será muy pobre, debido a la sequía”, añade.

Como el maíz es un alimento básico de la dieta mexicana, la nación buscó suministros en otros lugares. “La escasez abrió la puerta a más exportaciones de maíz de Estados Unidos hacia México”, observa Bernardo Ayala, vicepresidente de marketing y ventas de Union Pacific Railroad (UP) México. “Eso nos dio un gran impulso a principios de 2011.”

Ferromex ha estado trabajando con UP y BNSF Railway para traer más maíz de Estados Unidos a México a través de su eficiente servicio de “tren trasbordador”. “Operamos trenes de 110 carros desde el punto de origen en Estados Unidos hasta el destino sin paradas”, añade Vélez. “Los trabajadores los descargan en menos de 24 horas.”

Otro desastre que ocurrió en 2011 causó contratiempos en la fabricación de automóviles en México, pero no logró reducir la demanda de los servicios ferroviarios. Cuando el terremoto y el tsunami de marzo de 2011 en el norte de Japón cerraron las fábricas de autopartes en ese país, la consiguiente escasez de componentes afectó las plantas de ensamblaje en México. Nissan, por ejemplo, paró la producción en México en abril y finales de mayo.

Pero el cierre sencillamente tomó el lugar del periodo vacacional de verano habitual de Nissan, que la compañía utiliza para dar mantenimiento a la planta.

“Los volúmenes de carga de UP no han disminuido; de hecho, estamos viendo lo opuesto”, asegura Ayala. “Los cierres de los fabricantes de equipos originales en México no son tan prolongados como en años anteriores.”

8^o SIMPOSIO INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA Y COMPETITIVIDAD



**"HERRAMIENTAS DE OPTIMIZACIÓN DE LA CADENA DE
ABASTECIMIENTO Y COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA PARA EL TLC"**

CICLO NACIONAL

Medellín
Abril 12 y 13
Plaza Mayor

Bogotá
Junio 07 y 08
Fundación LOGYCA

Barranquilla
Agosto 16 y 17
Barranquilla Plaza

Cali
Junio 20 y 21
Hotel Dann Carlton

ORGANIZA



High Logistics Group

PATROCINAN



AVALES INSTITUCIONALES



MEDIOS DE DIFUSIÓN



Mayores Informes:

Medellín: (4) 421 8427 - 446 5977 - comercialhl@logisticaonline.com

Bogotá: 315 353 3208 - logisbogota@logisticaonline.com

Cali: 317 436 7284 - logiscali@logisticaonline.com

Barranquilla: 311 682 0012 - logisbarranquilla@logisticaonline.com

www.simposioshlg.com



EN MÉXICO, EL FERROCARRIL ESTÁ DE SUERTE



KCS y Kansas City SmartPort también se están comercializando hacia empresas que actualmente importan de Asia, pero son buenos candidatos para la subcontratación cercana.

La agricultura también ha contribuido a la expansión del tráfico transfronterizo. “Bartlett Grain y otros comerciantes de materias primas agrícolas tienen puntos de consolidación en Kansas City y mueven su carga a México”, agrega Gutiérrez.

Junto con esos segmentos de clientes importantes, algunos sectores menos obvios están aumentando los volúmenes en las líneas ferroviarias mexicanas. “El motor del crecimiento para Ferromex en 2011 ha sido los vagones de ferrocarril nuevos que se construyen en México”, dice Vélez. El volumen en esa categoría tuvo un aumento repentino de 88 por ciento en 2011. Las cargas de botellas de vidrio aumentaron 86 por ciento.

Grupo México matriz de Ferromex, que opera una gran mina de cobre en Sonora, México, fue el responsable de otro incremento en el volumen. En 2010, la mina reanudó su operación después de una huelga de tres años. “Los envíos de ácido sulfúrico se reanudaron en 2011, lo que impulsó el aumento de 58 por ciento de Ferromex en ese producto básico”, asegura Vélez. El ferrocarril transporta ácido sulfúrico, un subproducto de la extracción de cobre, para su exportación a Estados Unidos y Chile.

Otro factor importante en el crecimiento del ferrocarril mexicano es

el surgimiento del Puerto de Lázaro Cárdenas, en la costa del Pacífico, como una alternativa a los puertos de contenedores de la Costa Oeste en Estados Unidos. “Lázaro Cárdenas es un puerto de gran volumen, pero en los últimos cuatro o cinco años la actividad de los contenedores se ha multiplicado”, asegura Gutiérrez.

NUEVO IMÁN DE CONTENEDORES

Hutchison Port Holdings inició las primeras operaciones de contenedores en Lázaro Cárdenas en 2007. “Desde entonces, Lázaro Cárdenas ha sido el puerto de mayor crecimiento de Norteamérica”, comenta Patrick Ottensmeyer, vicepresidente ejecutivo de ventas y marketing de KCS, cuya empresa ferroviaria asociada KCSM ofrece el único servicio de trenes en el puerto.

En la actualidad, Lázaro Cárdenas puede manejar aproximadamente una capacidad de un millón de TEU (unidades equivalentes de 20 pies), y se espera que esa cifra se incremente de 2.2 millones a 2.5 millones de TEU en el largo plazo. México ha anunciado sus planes para nombrar una segunda concesión de contenedores en Lázaro Cárdenas, la cual ofrecerá a la larga una capacidad similar a la de la instalación de Hutchison.

Kansas City SmartPort ha trabajado con KCS desde finales de la década de 1990 para comercializar el corredor ferroviario de Lázaro Cárdenas a Kansas City. “Presionamos tanto a los importadores estadounidenses como a los exportadores asiáticos para que consideren el corredor no sólo por la carga que se mueve hacia México, sino por la car-

ga que ingresa a Estados Unidos”, explica Gutiérrez.

Esa estrategia parece estar dando frutos. “A partir de diciembre de 2011, nuestro tráfico de contenedores a través de Lázaro Cárdenas aumentó 31 por ciento hasta septiembre”, reconoce Ottensmeyer. “Con la expansión continua de las operaciones de contenedores en Lázaro Cárdenas, KCS debe registrar un crecimiento sólido de dos dígitos en el volumen durante un periodo prolongado.”

Junto con la mejora de su capacidad para mover contenedores, Lázaro Cárdenas abrirá una nueva instalación de manejo de carga a granel en 2012. “Esta instalación aumentará el volumen de las materias primas pesadas y voluminosas, como el carbón y el mineral de hierro, que podrían moverse a través del puerto”, prosigue Ottensmeyer.

Sin importar si los contenedores se mueven desde y hacia los puertos, o en el interior de México, el transporte intermodal seguirá ofreciendo a los proveedores de servicios ferroviarios e intermodales una gran cantidad de oportunidades.

“Estados Unidos es un mercado intermodal maduro”, sostiene Hirsch. “Los consignadores entienden los pros y los contras, la estructura tarifaria y los picos de temporada.”

Esto no ocurre en México, donde la mayor parte de carga todavía se mueve por camión. “A los transportistas y proveedores de servicios aún les queda una gran participación en el mercado por capturar mediante la venta de las economías del transporte intermodal”, observa.

Las mejoras que los ferrocarriles mexicanos han hecho a su infraestructura constituyen un gran punto de venta. El envío por ferrocarril en México solía ser una aventura. “Un envío podía tardar 10 días o 30 días para llegar a su destino”, recuerda Hirsch. “El transportista no podía decir cuándo iba a llegar.” Commiskey cita la modernización de la terminal de KCSM en Monterrey como otra mejora significativa. “En 2007, la rampa de Monterrey fue insuficiente para el mercado”. Tanto la carretera que conduce a las instalaciones como la rampa

Kansas City Southern mantiene los trenes rodando entre Estados Unidos y México mediante la inversión en infraestructura y seguridad en sus terminales intermodales de ambos países.



ACTO DE EQUILIBRIO

Las opiniones varían respecto al grado de equilibrio en el tráfico ferroviario entre Estados Unidos y México. “Está bien equilibrado: alrededor del 60 por ciento se dirige hacia el sur a México y el 40 por ciento se dirige hacia el norte a Estados Unidos”, observa Bernardo Ayala, vicepresidente de marketing y ventas de Union Pacific (UP) México.

Sin embargo, el panorama se ve diferente para el proveedor de servicios intermodales Hub Group. “México es un mercado de tres a uno para el transporte intermodal”, comenta Paul Hirsch, vicepresidente de operaciones en México de la compañía. “La mayoría de nuestros clientes más importantes mueven carga hacia el norte.”

Ese desequilibrio genera un desafío. Si los contenedores que se dirigen al norte llegan a sus destinos en Estados Unidos y no encuentran carga para transportarla de regreso, ¿cómo puede la compañía mover esos contenedores vacíos de manera rentable hacia el sur para recargarlos?

La solución está en la sociedad de Hub con UP. “UP nos ayuda a resolver los problemas con las tarifas de cargadores sufeños específicos de modo que podamos asegurarnos de ser competitivos”, afirma Hirsch. UP y Hub también colaboran en la optimización del transporte de contenedores vacíos. UP lleva a los contenedores a Dallas y Houston, donde la demanda del servicio intermodal de entrada es mayor que la demanda del servicio de salida. “En lugar de enviar los contenedores vacíos a California, donde se les necesita”, dice Hirsch, “los reubicamos en un mercado mexicano como Monterrey, los cargamos y luego los enviamos a California”.

misma requerían mejoras y la instalación necesitaba modernizarse.

Todo eso ha cambiado. “La rampa está completamente pavimentada”, asegura Commiskey. “KCSM añadió una línea de la pista, así que hay mucho espacio para almacenar equipo y para que los nuevos ascensores aceleren la descarga. Toda la terminal está rodeada por una valla tipo cadena y alambre de púas, por lo que es muy segura.” Los ferrocarriles han estado haciendo mejoras similares en todo México, y esas inversiones han producido beneficios

importantes para los consignadores.

Ferromex gastó \$330 millones en equipo nuevo y mejoras a la infraestructura en 2011, incluyendo \$72 millones para mejorar la línea de ferrocarril y \$ 35 millones para modernizar las terminales ferroviarias y la pista de apoyo. “Hemos invertido \$2.1 mil millones de dólares para mejorar la infraestructura en los 13 años que llevamos operando”, señala Vélez.

MAYOR SEGURIDAD

Junto con la modernización de la infraestructura ferroviaria, los ferrocarriles mexicanos y sus socios estadounidenses han estado mejorando la seguridad, para asegurar que la carga que se mueve dentro de México o al otro lado de la frontera llegue en buen estado y libre de contrabando.

“Tanto KCSM como Ferromex trabajan duro para lograr que los procedimientos de seguridad en México sean iguales a los de Estados Unidos”, comenta Ayala de UP. Estas medidas de seguridad incluyen el uso de máquinas de rayos X para examinar el contenido de los vagones, perros que buscan artículos peligrosos en los trenes y cámaras de alta velocidad que vigilan los vagones que pasan en busca de puertas abiertas o sellos rotos. Si se detecta contrabando en un tren, los agentes aduanales pueden aislar contenedores intermodales individuales para inspeccionarlos.

KCSM presume de un registro de seguridad sólido. “En 2010, el índice de reclamaciones de los clientes por robo, vandalismo o accidentes para todos los envíos que se movieron por KCS en México fue de 0.02 por ciento”, dice Ottensmeyer. “Eso significa que 99.8 por ciento de todas las cargas que transportamos se movieron sin una reclamación por parte de los clientes.”

Los múltiples niveles de seguridad y las disposiciones de seguridad de KCSM incluyen un enfoque para mantener la velocidad del tren, lo que reduce la posibilidad de incidentes.

“Los trenes realmente se están moviendo ahora”, aclara Hirsch. “No se detienen, por lo que nadie puede irrumpir en un tren en reposo.” Ya sea que estén en movimiento o detenidos, los contenedores intermodales de doble apila-

miento cargados en los vagones góndola representan un obstáculo formidable para los criminales. Un contenedor viaja abajo en la caja del vagón, por lo que es imposible abrir la puerta más de un metro, y el segundo viaja en la parte superior. “Para la mayoría de los ladrones su blanco serán los camiones y no los trenes que miden 6 metros de alto, a los que tendrían que subir con un soplete para tratar de forzar la entrada,” advierte Commiskey.

La actividad criminal en México en los últimos años ha hecho que los retos de seguridad de los transportistas ferroviarios sean más difíciles de enfrentar. En Ferromex, las iniciativas recientes para reforzar la seguridad incluyen la sustitución de los guardias de seguridad privados, a quienes no se permite portar armas, con agentes armados de la Policía Federal. Esos agentes protegen los trenes, tanto en tránsito como en las terminales.

“Pagamos por la seguridad que nos brindan”, observa Vélez. Pero Ferromex no ha podido aumentar el número de agentes armados tan rápido como los funcionarios de la compañía quisieran. Aun cuando la seguridad de la carga los consignadores es de primordial importancia, Ferromex también acude a la policía para proteger sus propias operaciones. En particular, los ladrones que estaban robando gasolina de los motores en el estado de Zacatecas constituyeron todo un reto para el ferrocarril.

Ferromex no sólo perdió dinero en el combustible, sino que los robos interrumpieron las operaciones. “Quince o 20 locomotoras quedaron varadas porque tenían que abastecerse de combustible”, explica Vélez. Como los funcionarios federales empezaron a proteger el equipo en Zacatecas en septiembre de 2011, se ha puesto fin a las pérdidas.

El transporte ferroviario en México sigue gozando de una gran cantidad de potencial de crecimiento. El ferrocarril transporta el 42 por ciento de la carga en Estados Unidos y el 60 por ciento en Canadá, pero sólo el 26 por ciento en México. “Si nos concentramos en incrementar esa proporción a 35 o 40 por ciento”, agrega Vélez, “nuestra industria logrará tener verdaderas oportunidades de crecimiento en el volumen.” ■