

Salir

por

la

frontera

por Sandra Beckwith

Si bien el futuro del TLCAN es incierto y los retos comerciales continúan, México sigue atrayendo a compañías extranjeras que buscan un acceso más fácil a la enorme base de consumidores estadounidenses.

**E**l tipo de cambio del peso mexicano cayó 13 por ciento a un mínimo récord de 20 pesos por dólar estadounidense el 9 de noviembre de 2016, un día después de que Donald Trump fuera elegido presidente. La caída se produjo en medio de las preocupaciones por el impacto de la presidencia de Trump en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), al cual Trump describió durante su campaña como el “peor acuerdo comercial de la historia”.

Además de decir que quiere renegociar los términos comerciales, el presidente comentó antes de las elecciones que consideraría un impuesto del 35 por ciento sobre los productos fabricados en México que se venden en Estados Unidos.

Lo que realmente sucederá con la nueva administración está por verse. Y si bien muchos de los involucrados en la logística transfronteriza aseguran que la incertidumbre ha creado problemas, consideran que el TLCAN necesita actualizarse para reflejar dos décadas de cambio.

“El crecimiento de Internet, las preocupaciones ambientales y decenas de otras cuestiones no se abordaron cuando se negoció el TLCAN”, señala Jordan Dewart, presidente del proveedor de logística tercero Yusen Lo-

gistics México. “Todos tenemos que estar de acuerdo en apoyar el desarrollo de los negocios. Las fábricas ya están en México, y la cadena de abastecimiento se ha mudado aquí, así que ¿a dónde vamos ahora?”

El impacto de cualquier cambio podría ser significativo, considerando que México es el tercer socio comercial de Estados Unidos. Canadá, el otro miembro del TLCAN, es el primer socio y China es el segundo. En 2015, \$531 mil millones de dólares en bienes se movieron en ambos sentidos entre Estados Unidos y México.

“Una cosa que espero no se pierda es lo estrecha que es nuestra relación con México”, observa Seth Stodder, secretario adjunto de la política fronteriza, de inmigración y comercial del Departamento de Seguridad Nacional (DHS, por sus siglas en inglés) durante la administración Obama. Stodder cita un estudio del Centro Wilson que muestra que casi 5 millones de empleos en Estados Unidos dependen del comercio con México.

Gran parte del comercio de Estados Unidos y la logística correspondiente se construyen alrededor de las industrias de vehículos, maquinaria eléctrica (incluyendo electrodomésticos), combustibles minerales e instrumentos ópticos y médicos, según la Oficina del Representante

de Comercio de Estados Unidos. México es también el segundo proveedor de productos agrícolas de Estados Unidos, que incluyen frutas y verduras, vino y cerveza y refrigerios. De hecho, el 80 por ciento de las exportaciones mexicanas van a Estados Unidos.

“Vemos que salen de México automóviles, electrodomésticos, artículos ligeros, aparatos electrónicos y productos agrícolas”, dice Troy Ryley, vicepresidente senior de TM Services, de México, para Transplace, un proveedor de logística tercero con sede en Texas.

Gran parte de ese comercio proviene de la inversión extranjera directa de las corporaciones globales que buscan la proximidad a la base de consumidores masiva de Estados Unidos -México es el décimo receptor del mundo, con una suma de más de \$30 millones de dólares en 2015. Los tres principales inversionistas extranjeros en México son Estados Unidos, España y Canadá. Los sectores mexicanos de finanzas, automotriz, electrónico y energético son los principales receptores.

Si bien el volumen de comercio entre Estados Unidos y México es significativo -y no es de extrañar, teniendo en cuenta la proximidad geográfica- sigue habiendo retos de logística causados por una serie de factores que incluyen el desequilibrio comercial, las regulaciones, la aduana y la delincuencia.

Los desequilibrios y las regulaciones comerciales están vinculados cuando se trata del flujo de remolques de tractores hacia y desde los dos países. El hecho de que

más mercancías fluyan de México a Estados Unidos que viceversa crea un desequilibrio en el equipo de transporte, los camiones que se dirigen hacia el norte y descargan en la frontera o en su destino final en Estados Unidos a veces regresan vacíos porque menos mercancías se dirigen hacia el sur.

Además, muchos transportistas estadounidenses son reacios a enviar sus remolques vacíos a México por varias razones, entre ellas las regulaciones que les prohíben ser transportados por tractores estadounidenses en territorio mexicano. Los tractores en las carreteras mexicanas necesitan ser propiedad de mexicanos y conducidos por ellos. Debido a eso, las compañías a menudo establecen un centro de distribución sin almacenamiento en una zona libre de fronteras, trasladando la mercancía de un remolque proveniente de México a otro que la lleva al norte hacia su destino en Estados Unidos. La mayoría de las veces, esto ocurre en Laredo, Texas, el puerto interior más activo entre los dos países, con más de \$183 mil millones en importaciones y exportaciones que se mueven a través de la frontera.

### Trabajar en las vías

Algunas compañías utilizan el ferrocarril para volver a surtir los contenedores vacíos en el centro de México. “Los cargadores suelen obtener un mejor precio cuando transportan contenedores vacíos por ferrocarril, porque hay menos riesgo”, asegura Mike Burkhart, director de



Penske Logistics ha servido a México por más de 20 años, brindando soporte transfronterizo para envíos, administración de transporte, administración de centros de distribución y almacenes, logística líder, distribución sin almacenamiento y seguimiento del material dentro de la planta.

la región de México, en la sede del 3PL C.H. Robinson en Minnesota. “A veces podemos hacer un paquete que funciona bien para un cargador que va hacia el norte”.

Transplace alienta a las empresas a resolver parte del desequilibrio mediante el uso de programas de distribución de puntos de entrada.

“Por ejemplo, una compañía con la que trabajamos estaba trasladando carga de México a Chicago y luego la enviaba de regreso a Dallas. Deberían estar distribuyendo desde Laredo, en vez de eso”, comenta Ryley, quien señala que Transplace tiene 600,000 pies cuadrados de espacio de almacenamiento allí. Ese espacio es valioso porque “Laredo tiene una ocupación de 99 por ciento”, explica.

### Hacen falta dos

“La realidad es que la mayoría de los movimientos de camiones completos son en efecto dos remolques que hacen el transporte”, comenta Carlos Cubias, vicepresidente del Centro de Excelencia de UPS. “La carga se desplaza hacia el norte hasta la frontera con Estados Unidos, donde un remolque se descarga en otro que lleva la carga al norte a Estados Unidos. Esto conlleva problemas de seguridad y la mercancía puede dañarse cuando se descarga, pero los transportistas estadounidenses no quieren que sus remolques entren en México”.

La reciente devaluación del peso sólo exacerbará este desequilibrio relacionado con el transporte. Debido a que el peso vale menos en Estados Unidos, la compra de bienes estadounidenses requerirá más dinero, lo que hará que los productos estadounidenses sean aún más inasequibles tanto para las empresas como para los consumidores mexicanos.

“Ese producto le costará ahora a una fábrica mexicana que compra en dólares 20 pesos por dólar en lugar de los 15 pesos que costaba en los últimos años”, añade Dewart. “Ya no comprarán materia prima en Estados Unidos por-

## Los transportistas pueden ahorrar de 15 a 20 por ciento en los costos de transporte por carretera usando el transporte marítimo de corta distancia entre Estados Unidos y México.

que no pueden darse el lujo de hacerlo. Eso significa un movimiento menos hacia el sur cuando necesitamos que haya más”.

### Congestión en la frontera

Un gran problema para las empresas que importan desde México hacia Estados Unidos son los retrasos fronterizos causados por el volumen elevado, los procesos aduaneros y las horas de cruce restringidas. “La gestión a través de la complejidad fronteriza es el principal dolor de cabeza de importadores y exportadores”, explica Cubias.

Una diferencia significativa entre las costumbres de México y de otros países como Estados Unidos y Canadá, agrega, es que las regulaciones mexicanas imputan responsabilidad a los agentes mexicanos, no a los importadores. Como resultado, los agentes aduanales mexicanos son más cautelosos porque son responsables de cualquier problema que se descubra más tarde.

Además, como los agentes aduanales mexicanos están limitados a cuatro puertos cada uno, una empresa que importa a través de varios puertos podría trabajar con más de un agente. Si bien el 70 por ciento de la mercancía pasa por Laredo, también hay otros puertos terrestres, aéreos y marítimos. Las regulaciones tampoco son consistentes entre sí.

“Dentro de todos esos puertos, los agentes y las autoridades portuarias a veces tienen requisitos diferentes”, prosigue Cubia. “La diferencia podría ser algo simple, pero aun así crea problemas porque se deben conocer los distintos procesos del puerto para gestionarlos con eficacia”.

Cada agente también usa su propio poder legal; los cargadores deben firmar un poder por cada agente involucrado. UPS recientemente aprovechó sus más de 25 años en México al negociar un nuevo y único poder legal nacional que abarca 27 puertos de entrada. Como resultado, los cargadores que utilizan UPS tienen menos papeleo y un



La infraestructura manufacturera y de transporte de México ha mejorado significativamente, convirtiendo al país en una sede atractiva para las compañías extranjeras que buscan un acceso más rápido a los clientes estadounidenses.



**DHL Express está probando un proceso previo al despacho de carga aérea en la Ciudad de México diseñado para ayudar a mejorar los retrasos en las aduanas.**

despacho de aduanas más eficiente en el país.

El volumen de Laredo crea atascos que podrían ser aliviados al ampliar el horario en los puntos de cruce. “El comercio funciona 24/7, pero las fronteras funcionan de 9 a 5”, observa Cubias. “Permitir que los camiones crucen a horas diferentes sería más fácil que construir más puentes y cruces”.

“Un cambio es fundamental para las operaciones futuras, en especial con el aumento que se espera en los volúmenes”, coincide Alex Graniewicz, director administrativo Penske Logistics México.

Stodder de DHS cita colaboraciones recientes diseñadas para ayudar a aliviar la congestión fronteriza. Estados Unidos y México están probando la inspección previa de carga en dos lugares. Uno de ellos es para el transporte aéreo hacia el sur de Laredo; el otro es para los productos agrícolas con destino al norte en Mesa de Otay, en Baja California. Una tercera localidad piloto en San Jerónimo, México, cerca de las ciudades fronterizas El Paso y Ciudad Juárez, hará una inspección previa de los envíos de artículos electrónicos con destino a Estados Unidos. DHL Express también está probando un proceso de despacho de aduanas previo para el transporte aéreo en la Ciudad de México.

Además, DHS está trabajando con el gobierno mexicano para dar prioridad a las mejoras en infraestructura fronteriza diseñadas para facilitar el flujo.

### **Soluciones para la oferta de transporte aéreo y marítimo**

DHL Express aboga por el envío aéreo de manera que la carga pueda volar literalmente sobre la congestión de las carreteras interiores o de la frontera. La entrega aérea también ofrece la ventaja de la velocidad, señala Antonio Arranz, gerente de DHL México. “DHL puede hacer entregas en muchas ciudades de México en 24 horas”, comenta.

Según Raúl Alfonso, vicepresidente ejecutivo y director comercial del Puerto de la Bahía de Tampa, Florida, un mayor uso del transporte marítimo puede ayudar a aliviar tanto la escasez de remolques como la congestión en las aduanas. El defiende el transporte marítimo más oportuno y menos costoso entre los puertos de la Costa Este y la Costa Oeste de Florida. Para prepararse, el Puerto de la Bahía de Tampa ha mejorado sus instalaciones con el fin de admitir los aumentos previstos en los fletes.

El puerto está construyendo en el muelle una instalación de almacenamiento en frío de 130,000 pies cuadrados diseñada para atraer a más navieras. Otra mejoría significativa es una autovía directa recientemente terminada entre el puerto y una interestatal importante que ofrece acceso rápido y fácil al creciente número de centros de distribución de la región.

“Considere las posibilidades para el transporte marítimo de corta distancia”, señala Alfonso. “Por mar, un envío tarda alrededor de tres días desde Veracruz hasta el

Puerto de la Bahía de Tampa y los problemas de la cadena de abastecimiento se reducen.” En comparación, añade, el transporte por carretera entre la Ciudad de México y Orlando tarda cuatro días más los retrasos fronterizos. Él estima que los cargadores podrían ahorrar entre el 15 y el 20 por ciento en los costos de camiones usando esta estrategia.

### Inversión en la seguridad

La seguridad tanto de los productos como de los trabajadores en México es otra preocupación. FreightWatch International informa que hubo 1,087 incidentes de robo de carga en la industria de camiones mexicana en 2015, un 73 por ciento más que en 2014. Compare eso con Estados Unidos, donde se reportaron sólo 754 incidentes cuando el número de mercancías es considerablemente mayor y se recorren más millas.

FEMSA Logística de México invierte en capacitación y tecnología para mantener seguros a los conductores y la carga, incluyendo la certificación ISO 39001 para la seguridad en carretera. “Tenemos un promedio de 0.126 accidentes por millón de kilómetros conducidos; en Estados Unidos, ese número es aproximadamente 0.6. Nuestro récord podría considerarse como punto de referencia de la industria en México”, comenta Ramiro Delgado, director de operaciones de FEMSA Logística en México.

Y mientras que muchos remolques incorporan tecnología GPS, FEMSA Logística tiene tecnología integrada que permite el uso de GPS en los camiones o GPRS al proporcionar a los conductores teléfonos inteligentes con seguimiento GPS y mucho más. Una aplicación telefónica

permite a la empresa realizar un seguimiento de la ubicación de los conductores y de los envíos, y proporcionar información que pueda cambiar la ruta para eludir el tráfico recientemente identificado o los problemas de seguridad. El software se integra con los sistemas de seguimiento de la cadena de abastecimiento.

Muchos analistas aseguran que el progreso en los más de 20 años del TLCAN ha superado con creces algunos de los desafíos. Por ejemplo, la infraestructura manufacturera y de transporte del país ha mejorado significativamente, convirtiendo a México en un asede aún más atractiva para las compañías extranjeras que buscan un acceso rápido a los clientes estadounidenses.

Un nuevo aeropuerto de \$9,000 millones de dólares programado para abrirse en el centro logístico de la Ciudad de México en 2020 es un punto positivo. Burkhart señala que las carreteras por lo general están en buen estado en centros de manufactura como Monterrey, el Bajío y la Ciudad de México, pero eso no se aplica a todo el país. “Afuera de esos clústeres y hacia el sur de México y la costa oeste entre Acapulco y Mazatlán, el territorio se vuelve rural y con zonas de cultivo de productos agrícolas”, agrega Burkhart. “Las carreteras en esos tramos no están al mismo nivel que en otras partes del país.” La seguridad también empeora allí, agrega.

El ferrocarril juega un papel pequeño pero importante en México, en particular para los fabricantes de automóviles y de electrodomésticos. Aun así, los ferrocarriles están operando a una capacidad del 60 al 70 por ciento, dice Delgado.



El Puerto de la Bahía de Tampa ha mejorado sus instalaciones para respaldar los aumentos previstos en los fletes de los cargadores que eligen el transporte marítimo para evitar la congestión fronteriza entre Estados Unidos y México.



**UPS amplió sus servicios en México para incluir opciones de entrega urgente, acelerada y estándar para todos los envíos, independientemente del tamaño.**

### **El poder de la gente**

No es ningún secreto que muchas compañías, en particular en Estados Unidos, establezcan la fabricación en México para aprovechar la mano de obra barata. Pero una mano de obra educada y capacitada es otra de las ventajas que el país ofrece tanto para la producción como para la logística.

“Estamos animados por lo que vemos desde una perspectiva de talento”, añade Burkhart. “Las universidades de México educan a gente capaz, que habla inglés, puede operar las plantas y manejar la estrategia. Reclutamos enérgicamente ese talento”.

“El perfil del especialista en logística internacional y empleado de primera línea en México es alguien que ha viajado a Estados Unidos, habla de dos a tres idiomas y tiene un título universitario”, explica Dewart. Todos los empleados de Yusen Logistics México tienen un título universitario, y todos los empleados de Yusen y C.H. Robinson son bilingües.

Georgia Tech facilita ese talento con su Centro de Innovación Comercial y Logística en la Ciudad de México. Establecida en 2011, la alianza con el Tecnológico de Monterrey se centra en mejorar el desempeño logístico de México y aumentar su competitividad comercial a través de servicios de educación, investigación y consultoría. El programa incluye oportunidades para que los estudiantes mexicanos obtengan títulos de maestría en ingeniería de la cadena de abastecimiento o ingeniería industrial en Georgia Tech en Estados Unidos.

“La calidad, el nivel de servicio y el compromiso de las

personas es la razón por la cual las empresas, incluidas las automotrices alemanas, siguen trayendo nuevos proyectos a México”, expone Graniewicz.

### **Futuro del comercio entre Estados Unidos y México**

El talento logístico también hace posible que los proveedores de servicios se comprometan con la región de manera significativa. Yusen Logistics, por ejemplo, está construyendo un almacén de 53,280 pies cuadrados en un parque industrial en la región del Bajío, un clúster de ensamble automotriz. Desde ahí, el 3PL planea ofrecer servicios de la cadena de abastecimiento automotriz a los fabricantes y sus proveedores de Nivel 1 y Nivel 2.

UPS también ha ampliado sus servicios en la región mediante la introducción de opciones de entrega urgente, acelerada y estándar para todos los envíos, sin importar el tamaño. La expansión hace que el transportista sea la única opción que ofrece entrega garantizada para envíos LTL y de paquetes.

El futuro del comercio entre Estados Unidos y México sigue girando en torno a la interdependencia entre las naciones y con Canadá. Los líderes de la industria, sin embargo, saben que deben seguir siendo flexibles.

“Lo más importante con lo que estamos lidiando es la falta de crecimiento económico en Estados Unidos”, advierte Burkhart. “Si el PIB aumenta incluso un par de puntos, tendrá un impacto enorme en México. Hemos estado en un mercado con poca actividad durante un periodo tan prolongado que cuando la demanda aumente, habrá límites en la capacidad. Tendremos que ser más creativos que nunca para satisfacer las demandas de Estados Unidos”.

Muchos consideran a los tres países del TLC como un bloque comercial unificado muy parecido a la Unión Europea, donde los bienes fluyen a través de las fronteras libres de impuestos y aranceles. “Dentro del TLCAN tenemos el potencial de ser el bloque comercial más grande del mundo y necesitamos un acuerdo que permita que los bienes fluyan de una manera más libre a través de las fronteras”, sostiene Dewart.

Stodder recuerda el tono de la Cumbre de Líderes Norteamericanos de 2016 a la que asistieron los presidentes de México y Estados Unidos y el primer ministro de Canadá. “La visión de esa cumbre abordó las oportunidades que la estrecha relación entre los tres países trae a nuestro pueblo”, explica. “No es sólo por la seguridad contra el terrorismo y el flujo migratorio, debemos considerar a Norteamérica como una oportunidad integrada”.

“México se ha convertido en un país manufacturero”, señala Arranz. “Eso está creando mucho ruido en Estados Unidos, pero la realidad es que muchos artículos también llegan a México desde Estados Unidos. La gente necesita entender qué tan integrados están los dos países”. ■