

La página 137 trae un esquema interesante de análisis, que puede contrastarse con la página 178 del Libro de Juan N. Ojeda y dedicados a los puertos de México en un mundo globalizados (2011). Este esquema fue propuesto por Iván Silva Lira y fue sugerido en Guatemala, La Antigua. Puede explicarse con algún detalle las posibilidades de aplicación de este esquema conceptual en otra oportunidad.

Quiero terminar recomendando comprar

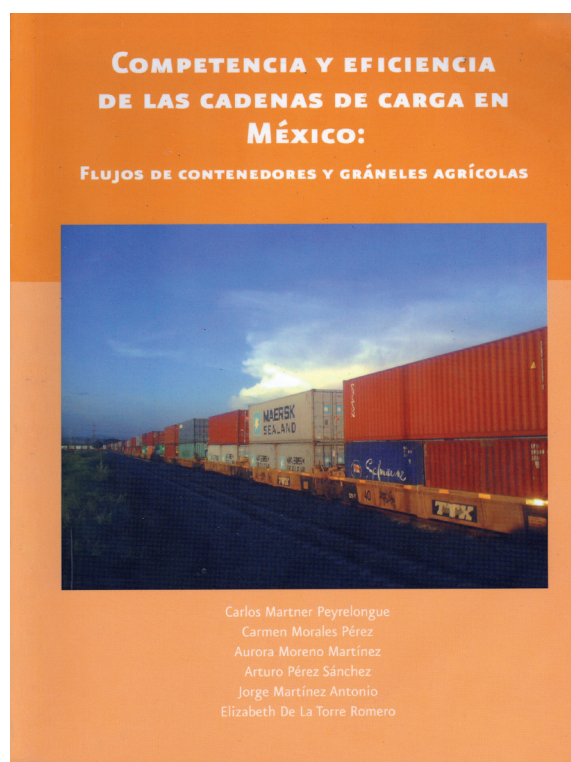
su libro y difundir el trabajo de suyo interesante, que merece ser editado también en prestigiosas editoriales nacionales. Que esta golondrina haga un verano.

Juan N. Ojeda Cárdenas

Universidad del Mar, Campús Puerto Angel
Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades

Recibido: 1 de diciembre de 2013.

Aceptado: 30 de diciembre de 2013.



Martner, C., Morales, C., Moreno, A., Pérez, A., Martínez, J. & de la Torre, E. 2011. Competencia y eficiencia de las cadenas de carga en México: flujos de contenedores y graneles agrícolas. Instituto Mexicano del Transporte, Querétaro, 194 pp.

Sólo vale la pena [...] hablar [de] aquellos libros que nos han conmovido, que no han sido escritos para el olvido sino para perdurar, [...] [y que] arremeten contra la arquitectura de nuestras creencias.

Luís Fernando Afanador

Muchas afirmaciones se han hecho en torno al sistema de transporte de carga en México, sin embargo, muy pocas tienen un respaldo científico. En un esfuerzo por diagnosticar los elementos que inhiben la competencia y la modernización del sector, y desmitificar el comportamiento actual de la oferta de los distintos modos del sistema, Carlos Martner del Instituto Mexicano del Transporte, publicó un libro en base a un estudio realizado para la Comisión Federal de Competencia, que analiza la competitividad, regulación y eficiencia del sistema de transporte de carga en el territorio mexicano. Se trata de un libro preciso y provocador que al esquematizar los flujos de importación y exportación de mayor impacto, en la dinámica del sistema de transporte de carga nacional –carga contenedorizada y graneles agrícolas–, no solo resulta seductor para el lector interesado en el escenario de los corredores “multimodales y convencionales” de transporte internacional de mercancías vinculados a puertos y fronteras, sino que también resulta útil al proveer diversos tópicos que pueden ser materia prima en el desarrollo de un sinnúmero de investigaciones y proyectos para optimizar el proceso de suministro de los bienes.

En “Competencia y eficiencia de las cadenas de carga en México” el autor se comunica con sus lectores a través de un lenguaje propio y claro, siempre con juicios, datos u opiniones muy pertinentes; invariablemente respaldados en citas que le permiten no dejar sus afirmaciones sin sustentar, dinámica que asegura una lectura fácil y placentera.

El libro está estructurado en cuatro apartados: la introducción general, los flujos de carga contenedorizada por puertos mexicanos, los flujos de granos por puertos marítimos y frontera norte, y conclusiones. El primer capítulo describe el entorno económico que define las relaciones comerciales internacionales y el rol que juega México en esta dinámica, asimismo se desarrollan los aspectos generales del proyecto de investigación: objetivos, alcances y metodología. Los capítulos centrales detallan, para cada grupo de carga analizada, la evolución -resultado de la mezcla de los cambios en las tendencias económicas, tecnológicas, políticas, y sociales del mundo, con la respuesta del estado mexicano para adaptar los elementos del sistema a tales transformaciones- y la situación actual de: a) la eficiencia y competitividad de la infraestructura de los principales nodos, modos y corredores de transporte, así como b) la competencia y regulación de los flujos de carga en el país.

El capítulo final recopila los apuntes más específicos del libro para definir al transporte como un fenómeno casuístico, y destaca como es que el entorno regulatorio y la articulación de los actores en cada flujo, dan lugar a contextos de competencia y eficiencia distintos entre ambos tipos de carga (p. 179). No obstante señala los aspectos comunes de las cadenas analizadas, lo que permite contrastar la situación del sistema Mexicano de transporte de carga, con los sistemas de carga ejecutados en otros países.

Ninguna de las afirmaciones expresadas en la publicación en cuestión resulta menos valiosa que otra, sin embargo, hay datos que deben ser destacados para estimular al lector. Obedeciendo al orden de la estructura planteada por el autor; al describir los flujos de carga contenedorizada por puertos mexicanos, se parte de las coyunturas que permitieron el crecimiento acelerado de los flujos de contenedores por Puertos mexicanos (de 1 millón de toneladas en 1985 a poco más de 25 millones de toneladas en 2008, menos del 0.6% mundial); el contenedor como vector de la globalización del comercio y unificador del transporte, el dinamismo económico de los países del Noreste y Sudeste asiático, y los

cambios en la política económica mexicana de entre los años 1980 y 1990 (del modelo de sustitución de importaciones al libre comercio internacional), el establecimiento de la Ley de Puertos de 1993 que ubicó a los Puertos mexicanos dentro del competitivo modelo landlord, característico de 41 de los 50 principales puertos de contenedores en el mundo. En un principio, el flujo de contenedores es captado por el litoral del Golfo de México, sin embargo hoy en día son los puertos del litoral del Pacífico (Manzanillo y Lázaro Cárdenas) quienes captan más del 60%, dato que denota una marcada competencia interportuaria, intensificada por los beneficios ofrecidos por la conexión que hacen posible los ferrocarriles (se demuestra en el libro, que el transporte de contenedores por ferrocarril presenta ventajas competitivas frente al autotransporte carretero, especialmente después de los 340 Km) con el hinterland que comparten (occidente, Bajío y centro del país). No obstante las facilidades operativas que ofrece el transporte ferroviario, existen algunas regiones donde el servicio se ve restringido por los derechos de paso y arrastres interlineales no resueltos desde que se privatizaron los ferrocarriles, bajo un modelo de concesión que segmentó la red nacional en tres segmentos principales. Por otro lado, en relación a los múltiples señalamientos en torno a la ineficiencia y elevados costos de los servicios portuarios, el libro expone múltiples indicadores que permiten tener una visión real de tal situación, este apartado sin duda amerita que los lectores dediquen un análisis profundo para entender el porqué de tales señalamientos. Con respecto al capítulo dedicado al flujo de graneles agrícolas; se destaca la importancia del maíz, sorgo, soya, trigo, frijol y arroz en la economía Mexicana, puesto que estos productos resultan imprescindibles para la subsistencia humana y animal. No obstante, al tratarse de bienes de baja densidad económica las variaciones de los fletes tienen una profunda relevancia en la determinación de sus precios (30% del valor de la mercancía corresponde a su transporte (p.95)), por lo que los modos de transporte marítimo y ferroviario presentan las mejores condiciones para movilizar

grandes volúmenes de este tipo de mercancía. Esta condición resulta muy importante, puesto que del volumen de comercio exterior de estos productos, México importó poco más del 95%. La firma del TLCAN y la volatilidad de los fletes marítimos, rediseñó las rutas de entrada de los granos, proceso en el que los puertos perdieron competitividad frente al ferrocarril, en el 2008 este último aumentó su participación en los flujos de granos para ubicarse en un 62% con respecto del total, mientras que los puertos solo atrajeron un 38%, de esta manera Nuevo Laredo, Ciudad Juárez y Piedras Negras se convirtieron en importantes nodos de acceso de los gráneles agrícolas, sin importar que los flujos no tuvieran como destino el norte, sino el occidente, Bajío y centro del país, esta tendencia se ha agudizado con la ejecución de mejoras en tecnología, infraestructura y logística de la cadena de suministro de los granos, específicamente con la implementación de convoyes tipo carrusel con trenes unitarios, que han posibilitado la reducción de tiempos de servicio. En el caso particular del Puerto de Veracruz, debido a su cercanía con los puertos de embarque de los granos provenientes de Estados Unidos (de donde se exporta el 80% del total de las importaciones mexicanas de gráneles agrícolas) el volumen de los flujos de ingreso fluctúa según las tarifas marítimas, en el 2009, a pesar de la aguda recesión económica mundial, el volumen importado por el puerto Veracruzano creció en más de un millón de toneladas. La proximidad entre los puertos de embarque y el puerto del Golfo de México le permite a este último diseñar estrategias para lograr revertir la tendencia decreciente de los flujos no especializados. Para el caso de otros puertos en donde el volumen de importación de gráneles agrícolas es bajo, las empresas ferroviarias han mostrado menor interés en desarrollar mejoras logísticas o establecer nuevas rutas. Ahora

bien, en referencia al análisis de la composición de costos de la cadena de suministro de granos que ingresan por la frontera norte, los indicadores muestran una tendencia a la igualación de costos por kilómetros en los dos países, sin embargo la sección dedicada dicho análisis muestra un vasto conjunto de información que bien vale la pena revisar.

Como se adelantaba al principio, este libro supone una reivindicación del paradigma del sistema de transporte de carga mexicano; obsoleto y sin posibilidades de rebasar, o por lo menos de alcanzar, los estándares de eficiencia internacionales, especialmente de las rancias operaciones implicadas en las maniobras en puerto. El autor ha realizado una magnífica mezcla de nuestro pasado y presente para dar los primeros pasos en el diseño del futuro que el sector transporte esté dispuesto a vivir. Los resultados de este libro están por encima de algunas carencias que se podrían encontrar a lo largo del texto. Quién reseña, encuentra una profunda disyuntiva para en un futuro hacer citas serias o de algún popular sitio de internet, que si no hubiera sido referido por Martner, podría no considerarse serio. Por otro lado, bajo la premisa de que la publicación se convertirá en toda una obra de referencia, resulta inevitable detenerse a criticar la austera calidad de la portada.

Estoy segura de que con esta publicación no podríamos comprender mejor las implicaciones de las Ciencias Marítimas en la titánica tarea de proponer soluciones que ayuden a subsanar algunas de las múltiples dolencias de la columna vertebral de la economía: Las cadenas de suministro. Unas veces con pasos más firmes; otras con pasos más zigzagueantes, pero siempre con perseverancia y tenacidad.

Beatriz Flores Delgado

Licenciatura en Ciencias Marítimas
Universidad del Mar, campus Puerto Ángel

Recibido: 30 de octubre de 2013.

Aceptado: 29 de noviembre de 2013.