

5 Retos y Oportunidades para México

México, como economía emergente, ha fincado gran parte de su desarrollo en la capacidad y habilidad de insertarse al proceso del comercio globalizado. En las décadas posteriores al inicio de la apertura comercial, y en particular a partir de la firma del TLCAN, la economía mexicana ha experimentado una transformación de primer orden. En este contexto, el transporte como actividad de servicio vinculada a todas las ramas económicas (sobre todo las manufactureras) y, como eslabón indispensable de las cadenas de distribución física de materias primas y productos terminados, juega un papel preponderante en la competitividad de las cadenas productivas y del entramado empresarial, principalmente por la creciente vinculación del país con los mercados del exterior.

La logística y el transporte son la columna vertebral del desempeño productivo del país y un impulsor de nuevas inversiones en infraestructura. En el contexto actual de apertura comercial y globalización, el ordenamiento logístico es fundamental para elevar la competitividad tanto de los sectores productivos como de las empresas, al reducir costos y tiempos en el proceso de procuración de abastancimientos y de distribución, acciones en las que los distintos modos de transporte de carga deben participar de manera coordinada y direccionada.

El entendimiento comercial con Norteamérica, otorga a México una ventaja competitiva extraordinaria para colocar los bienes producidos nacionalmente en uno de los mercados más grandes del mundo. El Tratado de Libre Comercio

México-Unión Europea (TLCUE), sigue siendo un camino competitivo para diversificar nuestras relaciones económicas, tanto por el destino de nuestras exportaciones, como por las fuentes de insumos para nuestras empresas. Asimismo la participación del país en las negociaciones del Acuerdo de Asociación Transpacífica (TTP, por sus siglas en inglés), actualmente la negociación comercial plurilateral más relevante y ambiciosa a nivel internacional, constituye una valiosa oportunidad para impulsar el comercio y fomentar la integración comercial de la economía nacional en la región Asia-Pacífico. No obstante, para aprovechar todas estas oportunidades, y muchas más que brinda el mundo global, es necesario mejorar y afianzar y las ventajas que presenta el país para el fortalecimiento del comercio exterior y el mercado interno.

México reúne muchas de las condiciones para convertirse en la **Plataforma Logística de América**; entre otras, está una posición geográfica privilegiada por su cercanía con Estados Unidos, buen clima casi todo el año y una geografía que permite conectar al océano Pacífico con el Atlántico. No obstante, tiene un camino que recorrer todavía para que sea considerado un destino con la fortaleza de mover con rapidez y a bajo costo las mercancías. El país debe articular una plataforma logística y mejorar la infraestructura de transportes en carretera, ferroviaria, aérea y portuaria para permitir el traslado de carga de forma segura, eficientemente y a costos competitivos.

Es decir, México requiere implantar una política integral orientada a consolidar el trinomio logística + infraestructura + transporte. Lo anterior en virtud de que existe una desarticulación operativa entre modos de transporte, la cual no sólo se pone de manifiesto en la falta de entendimiento entre empresas de transporte y la ineficiente infraestructura que limita la intermodalidad, sino también se refleja en la propia política pública que responde al arreglo institucional actual. Por ejemplo, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, que sería elaborado

tomando como punto de partida el Plan Nacional de Desarrollo, finalmente responde a la estructura organizativa de la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual operativamente está dividida por modos, lo cual provoca que se trabaje de manera desvinculada tanto en la construcción e instrumentación de políticas como en el ejercicio del presupuesto. Asimismo otros instrumentos de políticas públicas, como el Programa Nacional de Infraestructura y la Agenda de Competitividad en Logística, no presentan fuertes vínculos entre ellos ni con el Programa Sectorial.

Es importante que desde del Gobierno Federal se emprendan y se concreten iniciativas para consolidar un sistema nacional de plataformas logísticas, que vaya mucho más allá de programas modales y sectoriales aislados, sino que asuma el trinomio logística + infraestructura + transporte desde la visión holística, a fin de establecer las prioridades y los proyectos estratégicos para el desarrollo de la infraestructura y los servicios logísticos en el país y por ende para el crecimiento competitivo de los servicios de transportes.

5.1 Valor del sistema integrado del transporte de carga

Con la globalización, el comercio entre países se ha acrecentado de manera exponencial, incluyendo el papel relevante de México. De acuerdo con la Organización Mundial de Comercio, en 2010 nuestro país se ubicó como el 10º país exportador e importador con el 2.5% y el 2.6% del total de exportaciones e importaciones mundiales, respectivamente²⁸. Es evidente que los diferentes modos de transporte, carretero, ferroviario, marítimo y aéreo, permiten a los sectores productivos nacionales comprar insumos para su producción, y vender gran variedad de mercancías a distintos países.

²⁸ Organización Mundial de Comercio (2011): Informe sobre el Comercio Mundial. 2011,

En la mayoría de las economías, el comercio exterior se vincula no sólo con la contenerización de la carga, sino específicamente con el transporte marítimo. Sin embargo, en el caso de México la proporción es diferente pues, en promedio uno de cada seis contenedores destinados al comercio exterior se mueve por mar y los otros cinco atraviesan la frontera norte del país por la vía terrestre²⁹. Esto es producto de la concentración del comercio de México con Estados Unidos, sobre todo a partir de la entrada en vigor del TLCAN. Aun cuando el comercio exterior de México se ha diversificado, Estados Unidos continúa siendo el destino de casi el 81% de los productos mexicanos.

A lo largo de la historia, el comercio exterior de México ha mostrado una significativa vinculación con la economía norteamericana. Lo anterior, se debe principalmente a la cercanía geográfica y a la necesidad de mano de obra barata y de materias primas mexicanas. Destacan como modos de transporte en el intercambio comercial de México con Norteamérica, el autotransporte de carga y los ferrocarriles.

El autotransporte es el medio que mayor participación ha presentado en la movilidad de exportaciones mexicanas hacia Estados Unidos durante el período 1995-2010, con una participación de 71.3%. No obstante, en el periodo 2006-2010, se advierte que otros medios de transporte han ganado presencia en las exportaciones que se movilizaron; esto fue el caso del transporte ferroviario y del transporte por agua.

²⁹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Instituto Mexicano del Transporte (2011). Manual estadístico del sector transporte.

Tabla 6 México: Participación de los modos de transporte en las exportaciones hacia Estados Unidos 1995-2010. (Porcentajes del valor)

| Medio de transporte | 1995-1999 | 2000-2005 | 2006-2010 | 1995-2010 |
|---------------------|------------|------------|------------|------------|
| Transporte aéreo | 3.4 | 3.3 | 2.4 | 2.9 |
| Transporte por agua | 11.9 | 13.1 | 17.3 | 14.7 |
| Autotransporte | 71.2 | 74.2 | 69.0 | 71.3 |
| Ferrovionario | 13.5 | 9.4 | 11.3 | 11.0 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 |

Fuente: Consultores Internacionales, S.C. © con información de Estadísticas de Transporte de América del Norte. Disponible en: <http://nats.sct.gob.mx/nats/sys/siteContent.jsp?i=2>

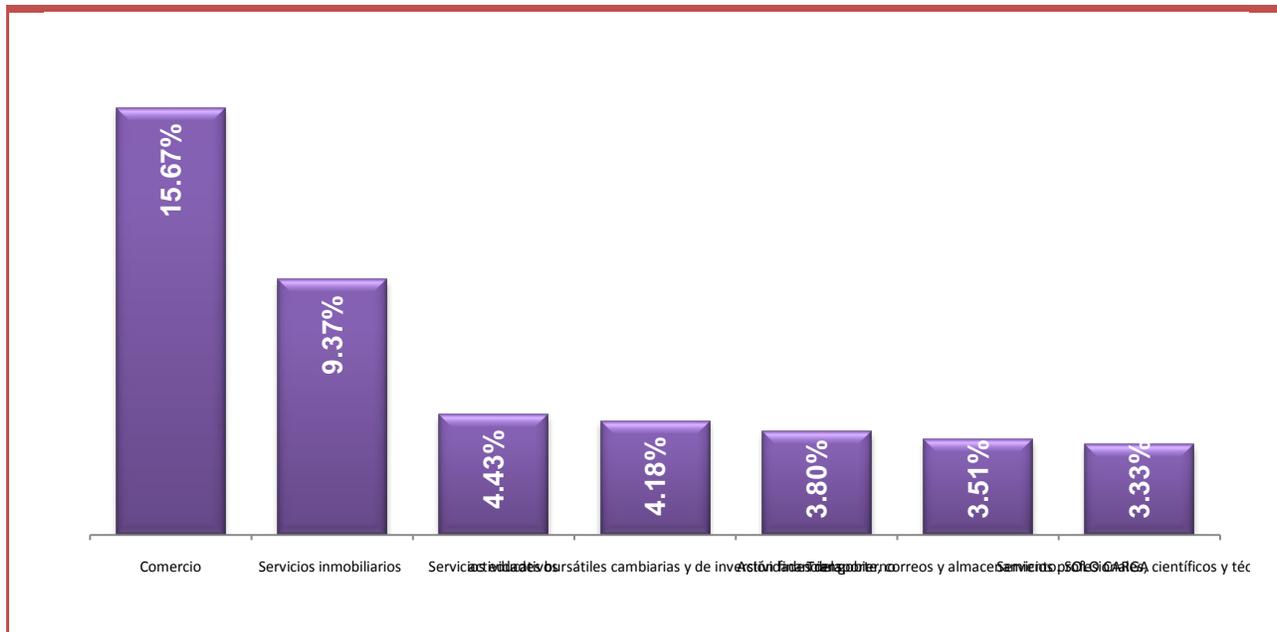
Valor económico

El sector transporte de carga es una actividad de notable peso económico dentro del sector terciario y en el conjunto de la economía mexicana. Tiene incluso un mayor valor estratégico como referente de competitividad en general y como instrumento para gestionar la globalización de la economía.

La totalidad del **subsector del transporte** —todos los modos y mercados— de carga y pasajeros, ha mantenido un crecimiento sostenido en los últimos 10 años; aporta aproximadamente el **7% del Producto Interno Bruto** (promedio del periodo 2000-2011). En el caso particular del **transporte de carga**, éste **genera en promedio el 3.5% del PIB**, superando el aporte que realizan sectores de la industria manufacturera.

Ilustración 16 México: Aportación al PIB del sector transporte de carga

(TCMA 2000-2011)



Fuente: Consultores Internacionales, S.C. con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Sistema de Cuentas Nacionales de México.

Dentro del sector de los servicios, el transporte ocupa el sexto sitio, similar a la contribución de las Actividades del gobierno (3.8%) y Servicios profesionales, científicos y técnicos (3.3%). Su dinamismo es superior al crecimiento nacional, medido por su tasa media anual de crecimiento, durante el periodo del 2000 al 2011: mientras que la producción nacional creció en 1.8%, el sector del transporte de carga, lo hizo en 2.6% en el mismo periodo.

El sector del transporte de carga, mantiene una planta de personal de poco más de un millón de personas directamente, destacando la ocupación en autotransporte de carga, que representa en promedio el 47% respecto al sector de transporte en general.

Tabla 7 Sector transporte: Empleo directo generado, 2003-2010.

| Subsectores | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Transporte aéreo | 22,381 | 23,615 | 24,059 | 23,990 | 24,152 | 24,569 | 23,931 | 22,311 |
| Transporte por ferrocarril | 13,983 | 13,605 | 13,529 | 13,516 | 14,070 | 14,351 | 14,150 | 14,292 |
| Transporte por agua | 9,933 | 9,545 | 10,422 | 10,428 | 10,184 | 10,125 | 9,599 | 10,151 |
| Autotransporte de carga | 950,965 | 955,720 | 985,347 | 1,024,761 | 1,050,380 | 1,074,539 | 1,047,676 | 1,065,486 |
| Servicios postales | 20,062 | 19,618 | 19,838 | 19,757 | 19,910 | 21,012 | 21,585 | 19,432 |
| S. mensajería y paquetería | 28,110 | 28,334 | 27,796 | 29,158 | 30,965 | 31,141 | 33,310 | 37,355 |
| Otros * | 1,001,574 | 1,028,165 | 1,035,263 | 1,044,067 | 1,074,323 | 1,062,426 | 1,057,464 | 1,084,282 |
| Total sector transportes | 2,047,008 | 2,078,602 | 2,116,254 | 2,165,677 | 2,223,984 | 2,238,163 | 2,207,715 | 2,253,309 |

* Otros incluyen transporte de pasajeros, correos y servicios de almacenamiento.

Fuente: Consultores Internacionales, S.C. con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Sistema de Cuentas Nacionales de México.

El crecimiento del empleo muestra tasas positivas de crecimiento a excepción de servicios postales (-0.45%). Sobresale el área de Servicios de mensajería y paquetería (4.15%) con movimientos positivos durante los últimos 7 años. En relación con el empleo en otros sectores de la economía, el sector de transporte de carga, se encuentra en el décimo sitio de importancia.

Tabla 8 Sector transporte: 10 Sectores con mayor empleo en la economía mexicana, 2003-2010. (Miles de persona)

| Periodo | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009p/ | 2010 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Total | 34,567 | 35,037 | 35,214 | 36,207 | 36,612 | 36,740 | 35,253 | 35,579 |
| Agricultura, ganadería y pesca | 6,927 | 6,694 | 6,415 | 6,583 | 6,356 | 6,073 | 6,016 | 6,135 |
| Comercio | 4,478 | 4,590 | 4,718 | 4,912 | 5,064 | 5,206 | 5,065 | 5,167 |
| Construcción | 4,406 | 4,730 | 4,852 | 5,234 | 5,421 | 5,670 | 5,043 | 4,892 |
| Industrias manufactureras | 5,037 | 5,058 | 5,076 | 5,089 | 4,960 | 4,745 | 4,243 | 4,312 |
| Otros servicios excepto actividades del gobierno | 2,442 | 2,468 | 2,524 | 2,592 | 2,705 | 2,722 | 2,736 | 2,797 |
| Actividades del gobierno | 1,741 | 1,725 | 1,749 | 1,770 | 1,820 | 1,841 | 1,887 | 1,937 |
| Servicios educativos | 1,807 | 1,825 | 1,862 | 1,876 | 1,901 | 1,912 | 1,927 | 1,937 |

| Periodo | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009p/ | 2010 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
| Servicios de apoyo a los negocios y manejo de desechos | 1,671 | 1,716 | 1,698 | 1,726 | 1,786 | 1,845 | 1,773 | 1,775 |
| Alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas | 1,300 | 1,315 | 1,316 | 1,312 | 1,316 | 1,319 | 1,295 | 1,304 |
| Transportes y correos CARGA | 1,053 | 1,058 | 1,089 | 1,129 | 1,157 | 1,184 | 1,158 | 1,177 |

Fuente: Consultores Internacionales, S.C. con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Sistema de Cuentas Nacionales de México.

Inversión pública y privada en el sector

Durante el periodo 2000-2012, la inversión en infraestructura en el sector transportes ha sido de las más altas; se incrementó en términos reales de 23,082 millones de pesos en 2000 a 67,046 millones en 2012. La aportación pública ha sido la más importante con un 65.2% del total en promedio. Por modo, **la mayor inversión la ha recibido el sector carretero con el 70.2% promedio en el periodo**, seguido de los puertos con el 12.7%, los ferrocarriles con el 10.6% y el restante se ha destinado a los aeropuertos.

Tabla 9 México: Inversión pública en infraestructura
(Millones de pesos de 2003)

| | 2000 | 2005 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011* | 2012** |
|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Total | 14,670 | 34,151 | 33,966 | 42,142 | 47,783 | 47,377 | 52,110 |
| Carretera | 12,914 | 25,845 | 26,955 | 34,724 | 40,402 | 40,124 | 43,696 |
| Ferroviaria | 64 | 100 | 1,625 | 3,298 | 2,175 | 2,717 | 4,103 |
| Aeroportuaria | 407 | 6,062 | 2,327 | 1,164 | 1,547 | 776 | 983 |
| Portuaria | 1,285 | 2,143 | 3,059 | 2,956 | 3,659 | 3,760 | 3,328 |

* Preliminar ** Estimada **Fuente:** Consultores Internacionales, S.C. ® con información del VI Informe de Gobierno 2012 S.C.T.

En la estructura de la inversión de la infraestructura ferroviaria, se aprecia una mayor proporción de fuentes privadas, registrándose un 72% en promedio del total al sector durante 2000-2012, correspondiendo esta situación a la misma

privatización del sector. En la portuaria la inversión privada ha representado un 43.5% para el mismo período, si bien en los últimos tres años la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha incrementado los recursos destinados a este tipo de servicio. En lo que respecta al sector aeroportuario la mezcla público-privada es equivalente en porcentajes de participación.

Tabla 10 México: Inversión privada en infraestructura
(Millones de pesos de 2003)

| | 2000 | 2005 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011* | 2012** |
|----------------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Total | 8,412 | 16,306 | 13,153 | 10,883 | 10,256 | 11,733 | 14,936 |
| Carretera | 579 | 8,104 | 3,426 | 5,121 | 4,150 | 3,267 | 10,195 |
| Ferroviaria | 4,373 | 2,544 | 4,318 | 2,474 | 2,744 | 4,483 | 1,338 |
| Aeroportuaria | 1,501 | 1,088 | 1,560 | 1,196 | 1,516 | 1,731 | 1,241 |
| Portuaria | 1,959 | 4,570 | 3,850 | 2,093 | 1,846 | 2,253 | 2,163 |

* Preliminar ** Estimada

Fuente: Consultores Internacionales, S.C. ® con información del VI Informe de Gobierno 2012 S.C.T.

Es indudable que la inversión pública, vista especialmente a través del Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012, ha privilegiado la modernización de la red carretera nacional, que considera construcción y rehabilitación. Destacan por montos de inversión los destinados a: la ampliación de la carretera San Pedro-Cabo San Lucas en Baja California Sur; la ampliación de la Campeche-Mérida; la ampliación de la México-Cuautla-Chalco en el Estado de México; la rehabilitación de las avenidas Morones Prieto y Constitución en Monterrey, Nuevo León, entre otras.

En lo referente a infraestructura ferroviaria, la inversión privada se ha canalizado principalmente al mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura que tienen en concesión, así como a la adquisición, mantenimiento y conservación de fuerza tractiva, de arrastre y sistemas de comunicación. Se ha modernizado la infraestructura de talleres; ampliado los cruces fronterizos ferroviarios, así como

los patios, laderos y túneles; reforzado los puentes; y se ha instalado señalización y sistemas operativos y de comunicación más eficientes, los cuales incorporan tecnologías más avanzadas. Por parte del sector público, la inversión se ha destinado a obras de infraestructura como lo son los libramientos ferroviarios en varias zonas del país; destacan los libramientos de Manzanillo, de Celaya y de Ciudad Juárez. También se ha ejecutado una inversión importante en la reubicación de patios en Durango y obras relacionadas con el puente internacional de Nuevo Laredo.

El principal proyecto aeroportuario que ha recibido inversión por parte del sector privado es el nuevo aeropuerto de Palenque, Chiapas. La inversión pública ejercida a través de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) se ha dirigido principalmente a obras de equipamiento, ampliación y rehabilitación de aeropuertos.

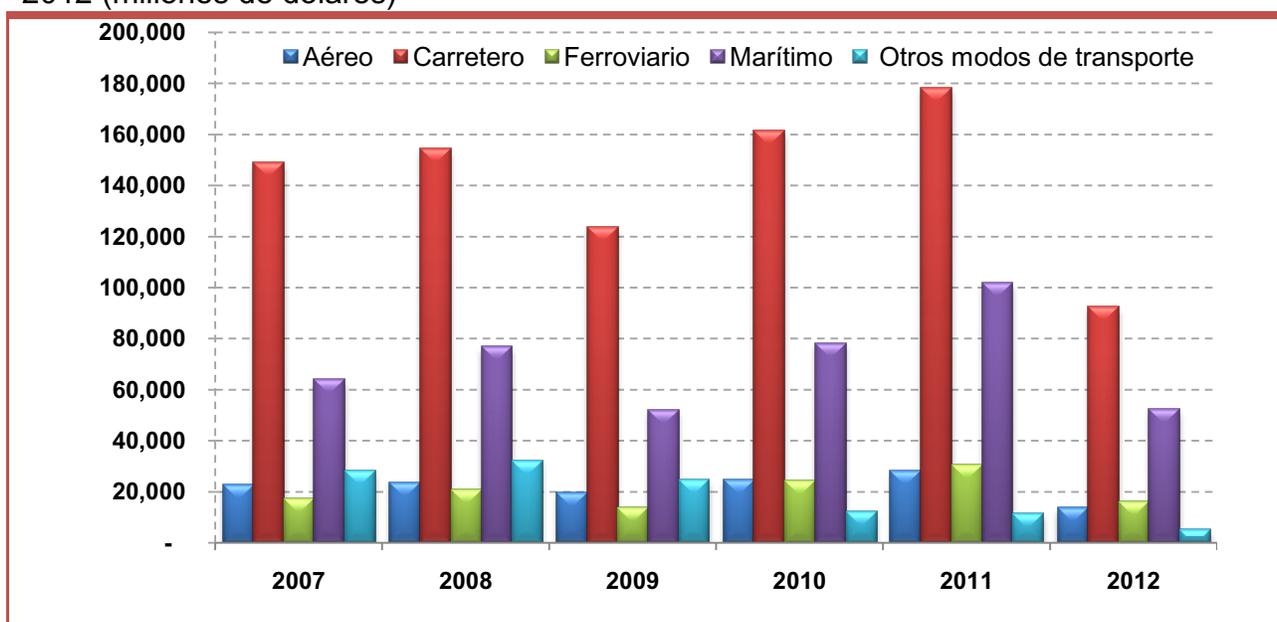
En el caso portuario, los recursos que se han aplicado al sector se han destinado a la ampliación de muelles en los puertos de Manzanillo, Mazatlán, Guaymas y Puerto Vallarta. Los recursos públicos se han empleado para la rehabilitación y ampliación de zonas portuarias como Boca del Río, Varacruz; San Blas Nayarit, Coyutlán Colima y Puerto Chiapas, entre otros.

Como puede apreciarse en el breve recuento de obras de infraestructura realizadas en los últimos años, **la actividad turística es la que ha condicionado la derrama de las inversiones, dejando a la infraestructura logística y de carga en un segundo plano.** Esta situación no favorece la consecución de la premisa que buscaría crear las bases para un sistema de carga inter y multimodal eficiente, por lo que es necesario priorizar objetivos y acciones en este sentido.

Comercio exterior por modo de transporte

Tradicionalmente, las estadísticas de los flujos comerciales con el exterior es presentada de manera total en términos del valor de las mercancías, y sólo de manera parcial en términos de peso y volumen. Esta situación se debe a que los registros aduanales —la fuente oficial de primera instancia para conocer acerca de las transacciones comerciales—, obedecen básicamente a fines de control de las disposiciones arancelarias, cumplimiento de reglas de origen, y la contabilidad de la balanza de pagos, entre otros, temas para los que el dato de valor de las mercancías es adecuado y suficiente.

Ilustración 17 México: Valor de las exportaciones por modo de transporte, 2007-2012 (millones de dólares)

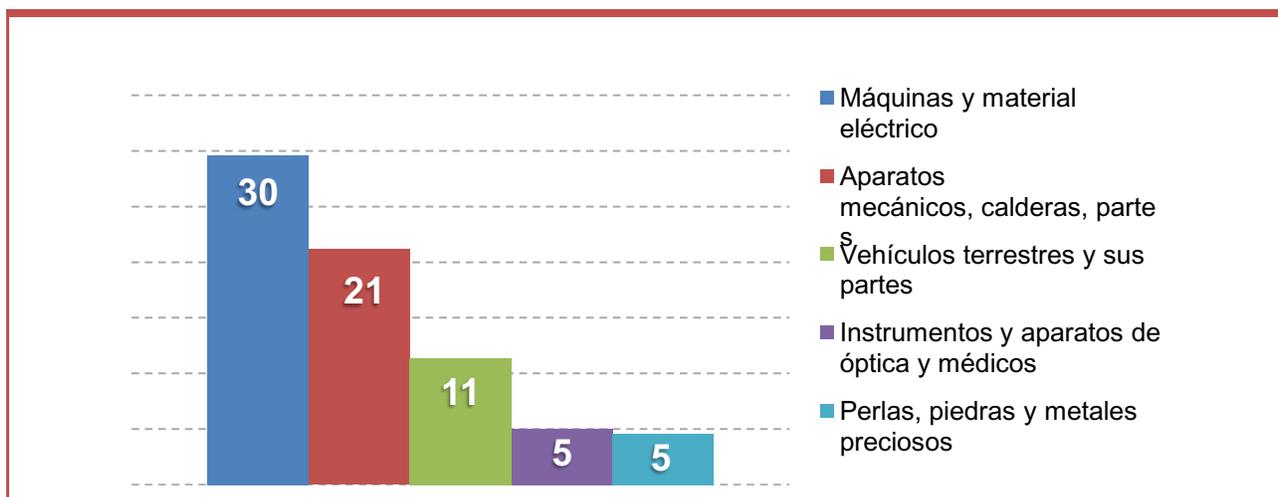


Fuente: Consultores Internacionales, S.C. © con información de Grupo de Trabajo de Estadísticas de Comercio Exterior, integrado por el Banco de México, INEGI, Servicio de Administración Tributaria y la Secretaría de Economía.

La gráfica anterior ilustra cómo ha sido la participación de los modos de transporte en las exportaciones mexicanas. Se aprecia el declive en 2009 a causa de la crisis en Estados Unidos, así como el creciente dinamismo que está tomando el sector marítimo.

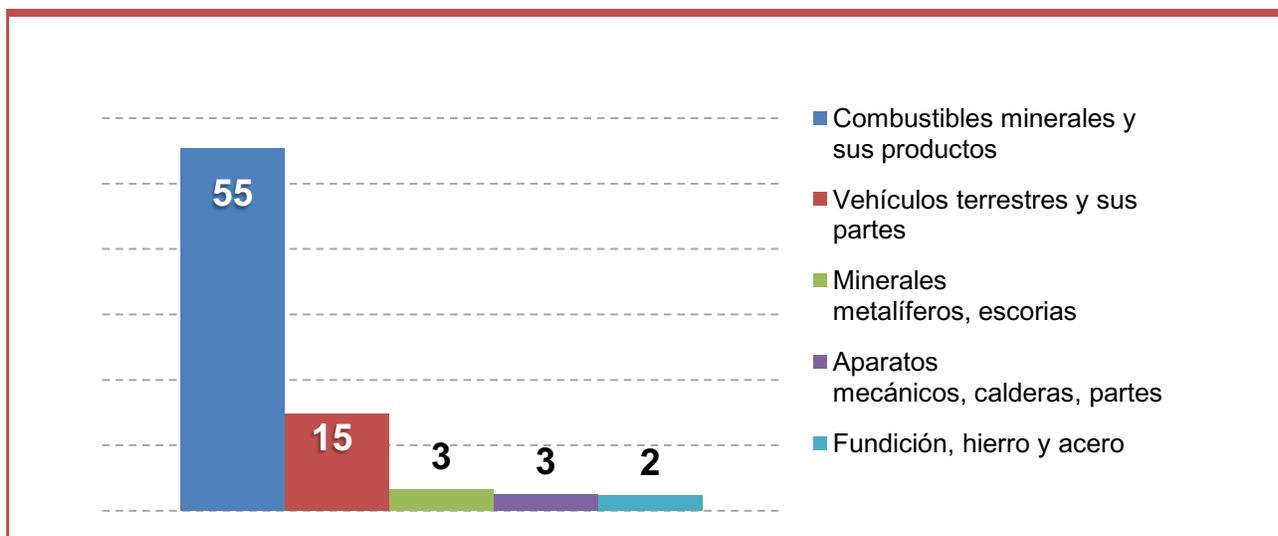
Ahondando, se presenta la participación de cada modo, de conformidad con las mercancías que mueven:

Ilustración 18 Transporte Carretero México 2011: Principales mercancías transportadas comercio exterior (porcentaje)



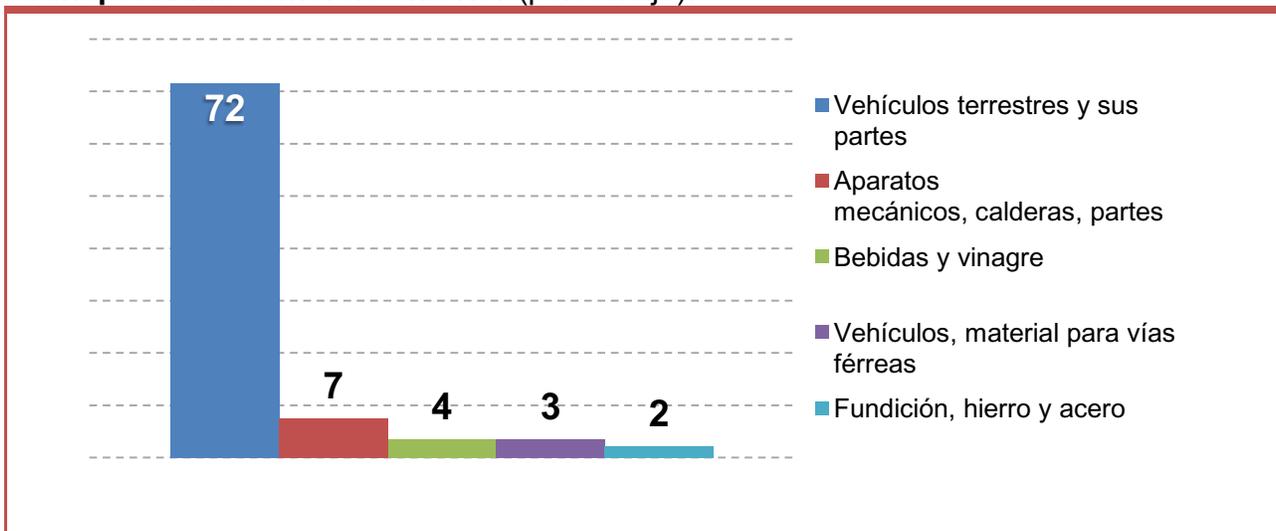
Fuente: Consultores Internacionales, S.C. ® Con información de Grupo de Trabajo de Estadísticas de Comercio Exterior, integrado por el Banco de México, INEGI, Servicio de Administración Tributaria y la Secretaría de Economía.

Ilustración 19 Transporte Marítimo México 2011: Principales mercancías transportadas comercio exterior (porcentajes)



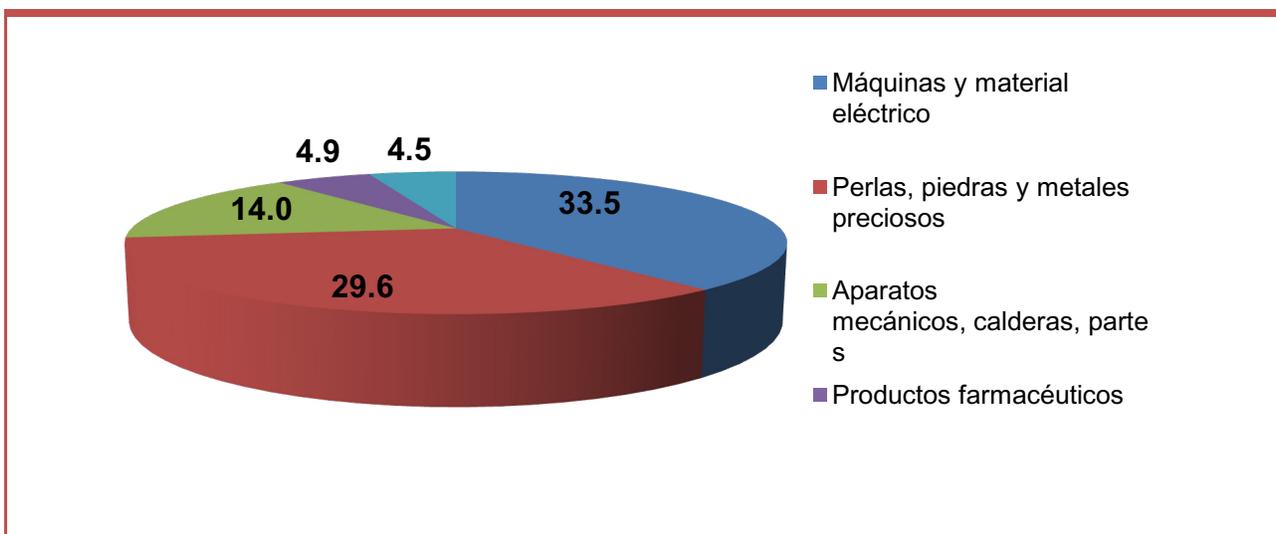
Fuente: Consultores Internacionales, S.C. ® , información Grupo de Trabajo de Estadísticas de Comercio Exterior, integrado por el Banco de México, INEGI, SAT y la Secretaría de Economía.

Ilustración 20 Transporte Ferroviario México 2011: Principales mercancías transportadas comercio exterior (porcentaje).



Fuente: Consultores Internacionales, S.C. ® Con información de Grupo de Trabajo de Estadísticas de Comercio Exterior, integrado por el Banco de México, INEGI, Servicio de Administración Tributaria y la Secretaría de Economía.

Ilustración 21 Transporte Aéreo México 2011: Mercancías transportadas comercio exterior (porcentaje).



Fuente: Consultores Internacionales, S.C. ® Con información de Grupo de Trabajo de Estadísticas de Comercio Exterior, integrado por el Banco de México, INEGI, Servicio de Administración Tributaria y la Secretaría de Economía.

En las gráficas anteriores se ilustra que, si bien existen cierto tipo de mercancías cuyo traslado es exclusivo de algún modo (como el caso de los combustibles en el sector marítimo) también existen varias mercancías comunes a más de un tipo de servicio de transporte, como son materiales eléctricos, vehículos terrestres, material óptico y médico, industrias claves de la actividad manufacturera nacional, lo que dicta justamente la demanda de crear políticas públicas articuladas y direccionadas para toda la cadena logística.

Potencial estratégico del transporte de carga

En México, la logística es uno de los desafíos con mayor potencial de desarrollo debido a la integración que puede alcanzar con los sectores productivos, en particular con la industria manufacturera, tanto en las operaciones de comercio interior, como en el comercio exterior si se trata de los diferentes modos de transporte. Lo anterior, considerando que la cadena logística nacional no cubre a cabalidad las necesidades reales en las cadenas de abasto hacia Norteamérica y otros socios comerciales actuales y futuros.

México se caracteriza por ser una de las economías más abiertas a la inversión y al comercio; esta integración a la globalización exige, especialmente en el ámbito de los sectores de los bienes manufacturados, contar con acceso a servicios logísticos, comerciales y de transporte de carga eficiente y confiable. Si bien el país ha avanzado mucho en este rubro, aún tiene mucho camino por recorrer. Esta aseveración se constata al realizar un mapeo del potencial productivo, sobre todo de la industria manufacturera, de las distintas regiones económicas del país *vis a vis* de las actividades de comercio exterior por modo de transporte, en función de la infraestructura logística con la que actualmente se cuenta. De acuerdo con el INEGI, la industria manufacturera a nivel de entidades federativas se concentra en cinco grandes grupos:

1. Industrias alimentaria, de las bebidas y del tabaco
2. Maquinaria y equipo, incluye la industria automotriz, eléctrica y electrónica.
3. Derivados del petróleo y del carbón; industrias química, del plástico y del hule
4. Fabricación de productos a base de minerales no metálicos
5. Industrias metálicas

Las entidades federativas más destacadas en estos sectores son marcadamente los estados más desarrollados: Distrito Federal, México, Nuevo León y Jalisco, seguidos en general de estados fronterizos.

Tabla 11 México: Estados más destacados por grupo de sector económico (Según su contribución en el PIB sectorial)

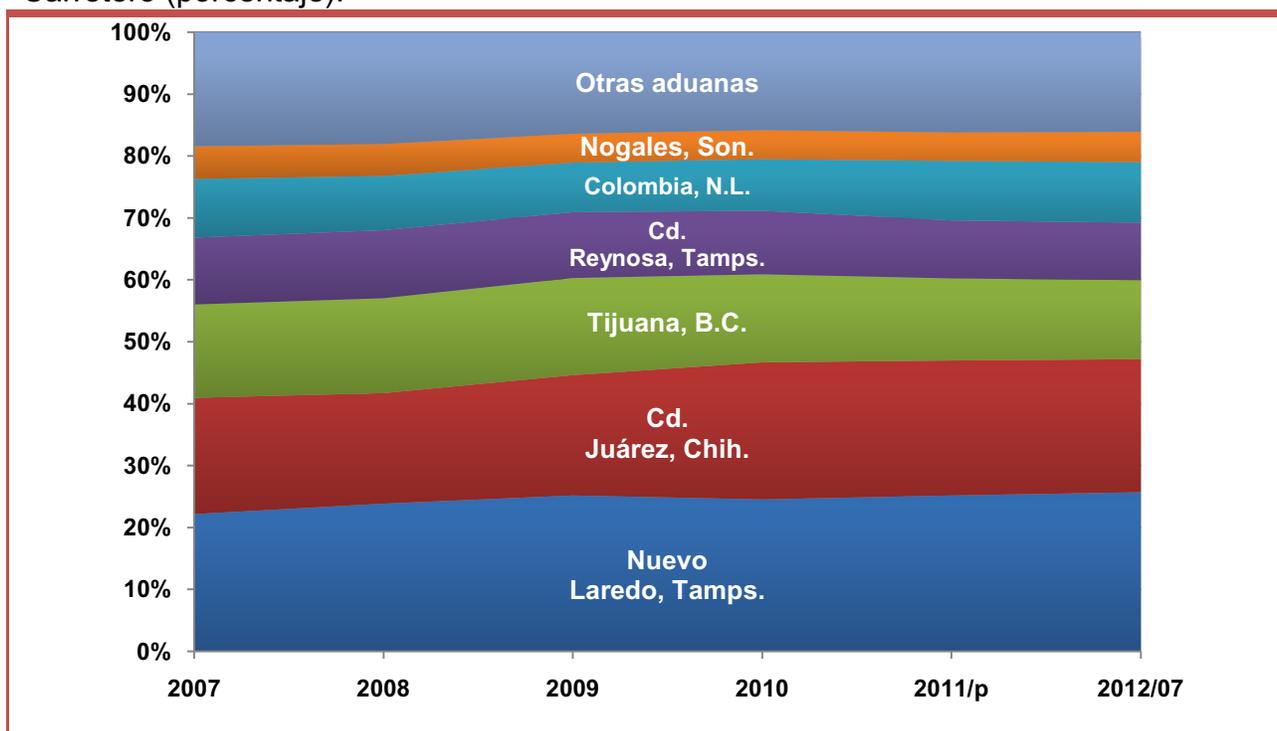
| Industrias alimentaria, de las bebidas y del tabaco | Maquinaria y equipo | Derivados del petróleo y del carbón; industrias química, del plástico y del hule | Fabricación de productos a base de minerales no metálicos | Industrias metálicas |
|---|---------------------|--|---|----------------------|
| México | Nuevo León | Distrito Federal | Nuevo León | Nuevo León |
| Jalisco | Coahuila | México | Hidalgo | Coahuila |
| Distrito Federal | Puebla | Nuevo León | México | México |
| Nuevo León | México | Veracruz | Coahuila | Distrito Federal |
| Guanajuato | Guanajuato | Jalisco | Jalisco | Michoacán |
| Veracruz | Chihuahua | Guanajuato | Puebla | Jalisco |
| Puebla | Jalisco | Tamaulipas | Chihuahua | Veracruz |
| Sonora | Baja California | Morelos | San Luis Potosí | |
| Durango | Sonora | Oaxaca | Guanajuato | |
| San Luis Potosí | Tamaulipas | Hidalgo | Veracruz | |
| | | Coahuila | | |

Fuente: Consultores Internacionales, S.C. ® Con información de INEGI Sistema de Cuentas Nacionales por Entidad Federativa.

La ubicación territorial de las principales zonas manufactureras del país condiciona la geografía de los flujos comerciales y de los modos de transporte; en particular, las aduanas juegan un papel fundamental en la facilitación comercial. En el caso del transporte por carretera, por ejemplo, que transporta mayormente material

electrónico y eléctrico y maquinaria, las aduanas ubicadas en la frontera norte son las más activas destacando Nuevo Laredo y Ciudad Juárez, por donde cruza el 46% de las exportaciones; éstas, responden principalmente al flujo de comercio de la industria maquiladora ubicada en la zona.

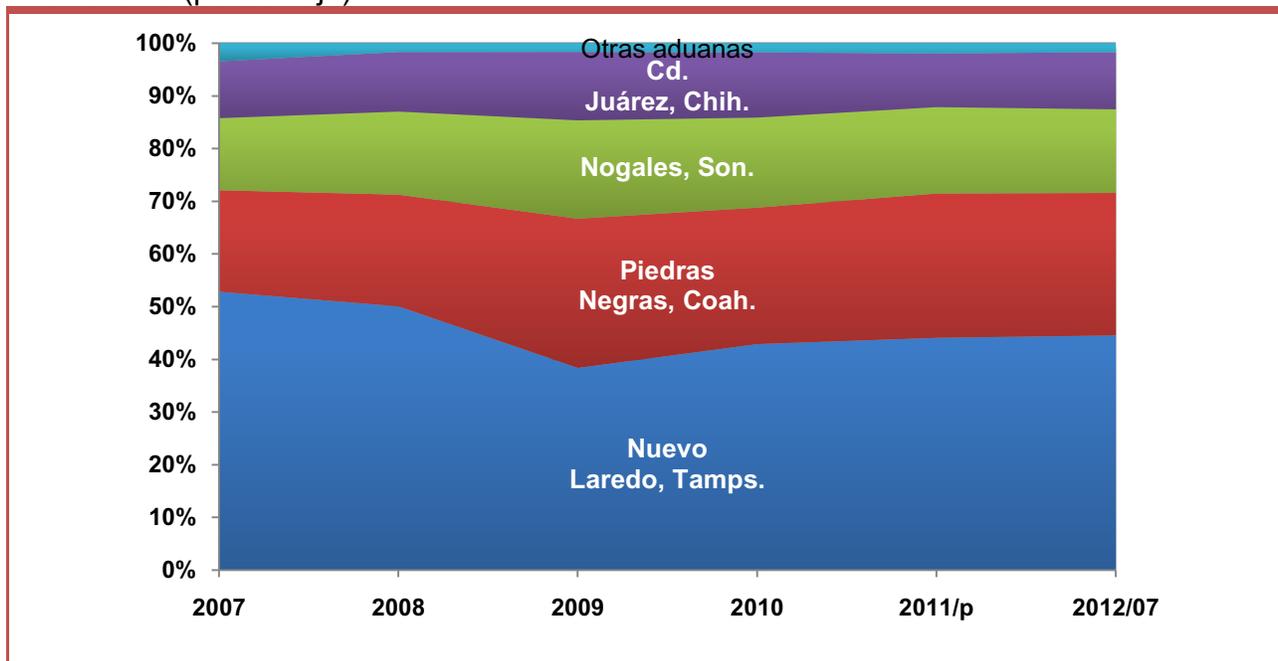
Ilustración 22 Exportaciones 2007-2012 por aduana y modo de transporte: Carretero (porcentaje).



Fuente: Consultores Internacionales, S.C. © Con información de Grupo de Trabajo de Estadísticas de Comercio Exterior, integrado por el Banco de México, INEGI, Servicio de Administración Tributaria y la Secretaría de Economía.

Por vía férrea se transportan principalmente vehículos y la aduana más activa es la ubicada en Nuevo Laredo, lo cual responde a la ubicación estratégica que una de las principales empresas ferroviarias del país ha establecido como medio de interconexión y conecta a las zonas automotrices ubicadas en el norte (Coahuila y Chihuahua) y centro del país (Guanajuato, Aguascalientes y la zona centro).

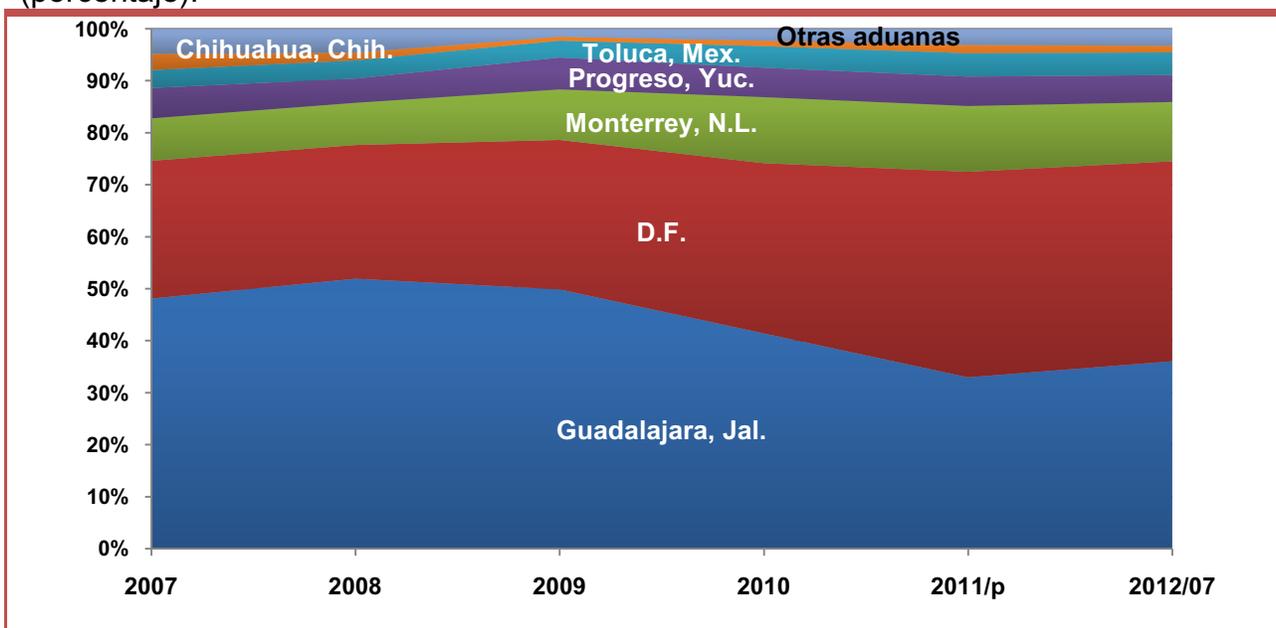
Ilustración 23 Exportaciones 2007-2012 por aduana y modo de transporte: Ferroviario (porcentaje).



Fuente: Consultores Internacionales, S.C. ® Con información de Grupo de Trabajo de Estadísticas de Comercio Exterior, integrado por el Banco de México, INEGI, Servicio de Administración Tributaria y la Secretaría de Economía.

Por vía aérea, se transportan materiales de la industria electrónica y metales preciosos de alto valor pero de bajo peso. Las aduanas de mayor movimiento son la de Guadalajara y la del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Lo anterior, pone de manifiesto la concentración de la industria electrónica en la zona del occidente del país, en el clúster de Jalisco, y de la industria electrónica en Monterrey y el Distrito Federal.

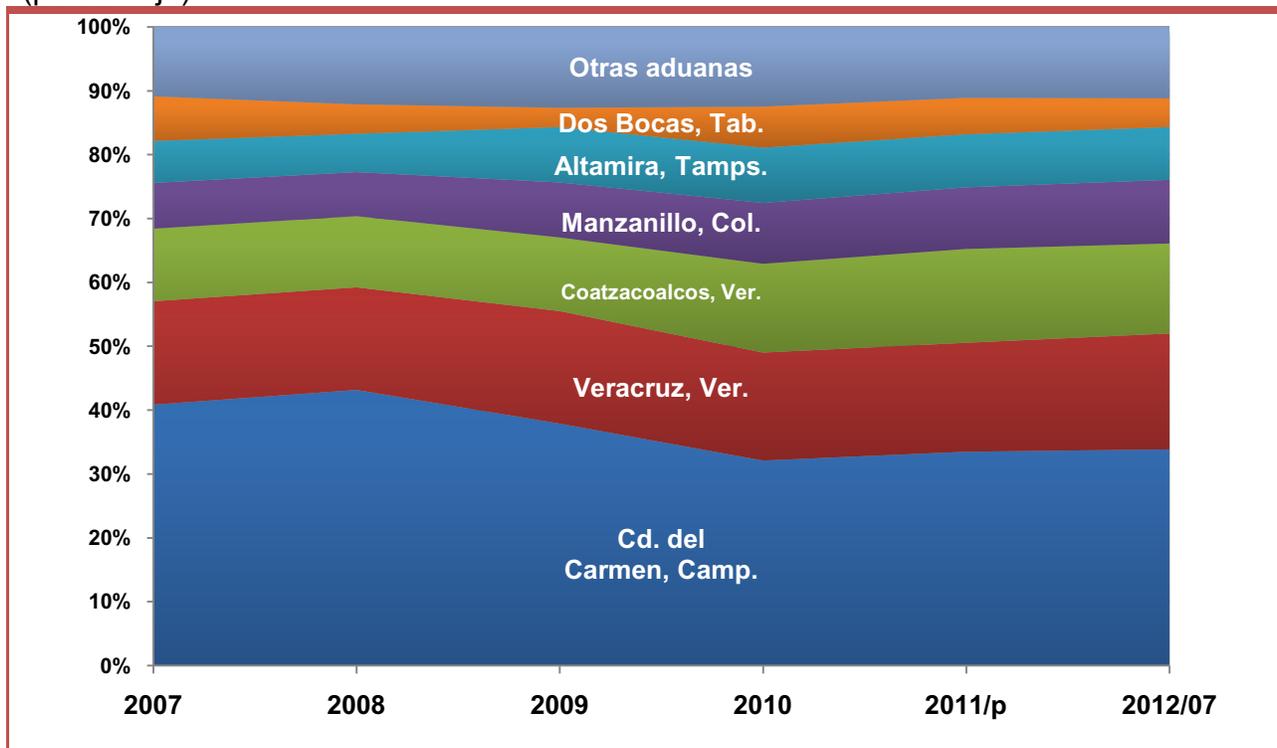
Ilustración 24 Exportaciones 2007-2012 por aduana y modo de transporte: Aéreo (porcentaje).



Fuente: Consultores Internacionales, S.C. © Con información de Grupo de Trabajo de Estadísticas de Comercio Exterior, integrado por el Banco de México, INEGI, Servicio de Administración Tributaria y la Secretaría de Economía.

El transporte de carga marítimo está enfocado principalmente a la industria extractiva, petróleo y sus derivados y minerales. En una escala menor, pero de importancia estratégica, envía al exterior la producción de la industria automotriz y autopartes, que se localiza en la zona centro del país. La aduana (puerto) más importante es Ciudad del Carmen para la industria extractiva, seguida de Coahuila y, para la industria automotriz, los puertos de Veracruz y Manzanillo. Lázaro Cárdenas ha empezado a destacar, pero no con el potencial que puede alcanzar.

Ilustración 25 Exportaciones 2007-2012 por aduana y modo de transporte: Marítimo (porcentaje).



Fuente: Consultores Internacionales, S.C. ® Con información de Grupo de Trabajo de Estadísticas de Comercio Exterior, integrado por el Banco de México, INEGI, Servicio de Administración Tributaria y la Secretaría de Economía.

El panorama que brindan las ilustraciones anteriores permite corroborar que **las grandes concentraciones industriales**, en su papel de principales **demandantes de servicios de transporte de mercancías** tanto para el comercio interior como el internacional, **dictan los requerimientos del trinomio logística-transporte-infraestructura**. A su alrededor, se registra la mayor cantidad de enlaces intermodales y multimodales, que las comunican con los principales puertos y fronteras.

El transporte y los servicios logísticos están fuertemente relacionados con la infraestructura y la actividad productiva, principalmente las industrias extractiva y manufacturera. El desarrollo de la infraestructura ha estado orientado a potenciar

su desarrollo. Por ejemplo se cuenta con una amplia red de carreteras, vías férreas, puertos y aeropuertos.

En lo referente a la red ferroviaria que a raíz de su privatización ha adquirido un papel importante en el comercio exterior, si bien no se ha incrementado de manera significativa, si se ha modernizado con las inversiones que las principales empresas han destinado en los últimos años.

En cuanto a la actividad portuaria, de acuerdo a datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el país se cuenta con 16 puertos con actividad comercial internacional conectando a las empresas mexicanas con los mercados del Pacífico y el Atlántico. Estos puertos, por su ubicación geográfica, tienen el potencial de convertirse en una alternativa de ingreso para productos de todo el mundo al mercado norteamericano.

El transporte aéreo es poco utilizado como transporte de carga por sus altos costos operativos, sin soslayar que es el medio por excelencia para transportar productos de alto valor y que las tendencias marcan una creciente participación en insumos con importancia estratégica en las cadenas globales de producción. Las empresas nacionales líderes en el ramo tienen sus bases operativas en la Ciudad de México.

No obstante el avance en el desarrollo de infraestructura de transporte, existen importantes asimetrías, en función del desempeño de cada modo, las cuales han impedido, por ejemplo, una mayor integración intermodal que permita hacer más eficiente la plataforma logística. A partir de este reconocimiento es que se debe trabajar en el diseño e instrumentación de una política pública que dé impulso al sector logístico y al transporte de carga en general.

5.2 Asimetrías y simetrías de los modos de transportes de carga

La dinámica comercial exige un desarrollo planificado del transporte multimodal, con instalaciones de transferencia de carga suficientes en zonas estratégicas que lo constituyan en una plataforma logística, comunicada con los centros industriales a través de corredores multimodales. Contar con un sistema de transporte eficiente facilita las operaciones entre empresas, promoviendo el comercio dentro y fuera de nuestro país. En el otro extremo, contar con un sector de transporte mal regulado y poco competitivo, dificulta el intercambio comercial y encarece los productos para los consumidores.

En México, la apertura comercial emprendida en las últimas tres décadas ha contribuido considerablemente al crecimiento del país; sin embargo, es necesario complementar dicha apertura con una política que aporte al desarrollo del sector de transporte, para facilitar el intercambio comercial. Esto permitirá aprovechar las oportunidades comerciales derivadas de la cercanía con Estados Unidos y/o el crecimiento de mercados potenciales como China.

En el sector transportes, la regulación juega un doble papel. Por un lado, debe asegurar las condiciones de competencia en las distintas modalidades y, por el otro, cumple la función social de velar por la seguridad de los operarios y pasajeros. En este sentido, la regulación debe tener como objetivo solucionar los problemas específicos de cada modo, pero también integrar una visión sectorial que permita al transporte en México ser una verdadera palanca del crecimiento.

Por ejemplo, el transporte ferroviario presenta problemas de concentración, mientras que el sector de autotransporte se encuentra “atomizado” por los Hombre-Camión. El sector portuario muestra un riesgo de sobreinversión en lugares no requeridos, mientras que es urgente elevar los estándares en cuanto a

infraestructura carretera para facilitar el comercio sobre todo con nuestro principal socio comercial, Estados Unidos. Las diferencias señaladas en la organización industrial de cada subsector implican diferentes retos y propuestas de solución, pero esto no debe evitar que se integren objetivos concretos y transversales.

En terminos de infraestructura, las principales asimetrías que se han identificado entre los distintos modos de transporte apuntan hacia un desequilibrio en el desarrollo de la misma, ya que las inversiones se han concentrado en el sector carretero, lo que ha restado competitividad a las otras modalidades. Es de advertirse que las políticas y estrategias dirigidas a elevar la competitividad y movilidad, deben instrumentarse considerando no sólo el mercado interno sino las necesidades de la economía internacional y las exigencias del comercio exterior.

En el caso del **sector ferroviario**, el Gobierno Federal dejó de subsidiar a los ferrocarriles por la privatización, lo que libera recursos para la atención de actividades de mayor prioridad y contenido social. Cabe señalar que se ha registrado un incremento en el volumen de carga que se transporta por los mismos kilómetros de vías de hace varios años. De acuerdo a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la red ferroviaria principal asciende a los 26,619 kilómetros³⁰.

Por otro lado con la apertura comercial y la privatización se generó un dinamismo del crecimiento en relación al volumen de carga transportada; descatando los productos destinados al comercio exterior. En 1993, el tráfico local medido en toneladas representaba más del 60% de la demanda total atendida por Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) y el 40% restante estaba destinado al

³⁰ SCT (2007): Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes. Disponible en: http://www.sct.gob.mx/uploads/media/SCT_PS_2007-2012.pdf.Consulta: 20 de septiembre 2012.

comercio exterior, en 2008, estas cifras se invirtieron: el comercio exterior significó el 56% y el flete doméstico el 44% complementario.

El sector **autotransporte** refleja una estructura empresarial altamente concentrada en la modalidad de hombre-camión (83% de las empresas), lo que en gran parte de los casos genera una inaplicabilidad y en ciertos casos un vacío en el marco jurídico respecto a reglamentaciones de tráfico específicas, medidas de seguridad y responsabilidad hacia terceros. Asimismo es un sector que tiene que adaptarse a las reglamentaciones propias de cada entidad federativa (normas para el conductor y mercancías, pesos y dimensiones, normas ambientales, horarios y rutas de circulación, entre otros), además de cumplir las leyes, reglamentos y normas de carácter federal. Esta situación, la falta de homologación entre las leyes federales y las locales, genera costos adicionales para los transportistas; que aunado al incremento constante del precio del combustible, implica una amenaza para el desplazamiento de mercancías por este medio, en virtud de que se refleja en el aumento del precio a los consumidores finales.

Un factor importante a destacar es que el equipamiento de los puertos y las terminales intermodales no corresponde a las necesidades logísticas del autotransporte, dificultando en muchos casos la conectividad intermodal. De igual forma, el tránsito intraregional de mercancías, insumos y bienes finales, enfrenta una problemática similar: limitaciones de infraestructura, problemas en los pasos de frontera, rigidez en la organización de los mercados de transporte y logística y, escasa conectividad marítima por problemas regulatorios.

En el caso del **transporte marítimo**, a más de cinco años de haberse publicado la Ley de Navegación y Comercio Marítimo (1º de junio de 2006) no existe un Reglamento, lo cual ha repercutido en una falta de certeza jurídica para la Marina Mercante. Actualmente dicho reglamento se encuentra en revisión en la

Consejería Jurídica de la Presidencia de la República. Las disposiciones del reglamento en materia de navegación son fundamentales para la adecuada aplicación de la ley.

Un ejemplo claro de las repercusiones por la falta del Reglamento es la definición de “Extraordinaria Especialización de Embarcaciones”, ya que al momento no se encuentran delimitadas las características técnicas, por lo que se siguen otorgando permisos de navegación a embarcaciones con bandera extranjera, aun cuando tienen más de 2 años de operación en aguas nacionales. La ausencia del Reglamento ha limitado que se apliquen sanciones y se regularice la situación.

Otra iniciativa de Ley que necesaria es la Ley de Fomento y Desarrollo de la Marina Mercante, aprobada en 1997 por la Cámara de Diputados, pero que permanece congelada por la Cámara de Senadores. Esta ausencia ha provocado, a decir de los propios representantes del sector, que no se haya podido crear una flota marítima, con la cual se ahorrarían importantes recursos destinados a la renta y fletamiento de embarcaciones extranjeras. La carencia de apoyos y reglamentaciones homologadas, respecto a los países competidores de México en el comercio marítimo, ha generado abanderamientos irregulares.

Otro aspecto importante que crea asimetrías es este medio de transporte es lo relativo a la figura de inversión neutra. En México, la única forma que de acuerdo a la Ley de Inversión Extranjera Directa (IED) en vigor, permite la participación extranjera más allá del 49% en la navegación de cabotaje, es la figura de inversión neutra. Este tipo de inversión permite la participación de capital extranjero en sociedades mexicanas dedicadas a sectores estratégicos, como es el caso de la navegación de cabotaje; aunque impide en principio que los inversionistas extranjeros controlen la operación y la administración de la empresa, esta situación no se da en términos prácticos.

Otra asimetría es la falta de reciprocidad en materia de navegación comercial entre México y los demás países con los que México mantiene una relación comercial, en virtud de que los empresarios mexicanos que participan en el sector de transporte marítimo no tienen acceso al mercado de tales países, pues éstos se han reservado la participación de extranjeros en su mercado; sin embargo, en comparación con lo que sucede en nuestro país, a través de mecanismos jurídicos y políticos bien establecidos, dicha prohibición sí es efectiva.

En relación al sector de **aerotransporte de carga**, una de las grandes asimetrías es la aplicación de la normatividad relativa al sector. Cabe destacar la Ley de Aeropuertos, Aviación Civil y sus Reglamentos, así como la normatividad vigente que favorece la falta de equidad, el exceso de trámites, la inseguridad jurídica, la pérdida de oportunidades comerciales y los altos costos para los transportistas aéreos y los prestadores de servicios, de conformidad con los empresarios del sector.

Por otro lado, en el sector áreo se advierte un alto nivel de concentración de las operaciones en unos pocos aeropuertos y en pocas compañías aerotransportistas. Tan sólo siete aeropuertos concentran el 90% de la carga total que se moviliza en el país por vía aérea; en orden de importancia, estas son: Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Toluca, Mérida, Tijuana y San Luis Potosí. Adicionalmente, con la apertura comercial, la carga internacional ha adquirido una mayor participación. Desde mediados de los noventa, ha pasando de una razón aproximada del 60/40 a un valor cercano al 80/20, lo cual implica que en el sistema de transporte aéreo de carga en México, la carga internacional es aproximadamente cuatro veces mayor que la nacional³¹. El principal destino de la

³¹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Instituto Mexicano del Transporte (2011). Manual estadístico del sector transporte.

carga aérea de exportación es Estados Unidos y Canadá; como segundo destino en orden de importancia, se encuentra Europa; y, en tercer lugar, América Latina.

Algunos de los principales obstáculos para el desarrollo del movimiento de carga aérea que se han identificado son:

- 1) Para la apertura de terminales de carga aérea internacional, la autoridad aduanera requiere de largos procesos de revisión y autorización.
- 2) Para el despacho aduanero, el ciclo de revisiones demora el proceso y se dañan las mercancías.
- 3) Exceso de regulaciones, lo que desalienta esta alternativa de transporte.
- 4) La falta de espacio físico y la creciente demanda de operaciones, principalmente en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.
- 5) La competencia de la terminal de contenedores de Puerto Progreso, para algunos productos con origen o destino en La Florida y en la costa este de Estados Unidos.

Algunos obstáculos reportados por las aerolíneas nacionales para el desarrollo del movimiento de carga aérea son:

- 1) Un importante incremento de los precios de los combustibles.
- 2) Incremento de los cargos por seguros, generados a raíz de los atentados terroristas en los Estados Unidos.
- 3) En las exportaciones, una reducida actividad económica se refleja en las constantes variaciones de la economía internacional.
- 4) Incertidumbre sobre la continuidad de las operaciones de carga en el AICM, que origina el perder conexiones.

Por otro lado, la inversión pública en este medio de transporte es baja y existe un vacío en la regulación en cuanto a la creación y operación de aerolíneas, lo que

propicia inestabilidad, agravándose con la actual situación de una reducción en los márgenes de ganancia y el alza en costos. El tema aquí es que las aerolíneas exclusivas de carga son inherentemente más caras que las aerolíneas de pasajeros que transportan carga en sus compartimientos inferiores, las cuales mueven alrededor de la mitad de la carga intercontinental mundial.

En síntesis, cada uno de los modos de transportes presenta obstáculos para su desarrollo competitivo en el mercado doméstico y el comercio exterior, situación que bien puede mejorarse atendiendo las demandas propias de cada sub-sector en el marco de una política integral multimodal y que considere como factor clave del desarrollo el trinomio logística + infraestructura + transporte.

5.3 Retos y Oportunidades con el TLCUEM y el Foro APEC

El Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea (TLCUEM) representa el acceso a 27 países que, en su totalidad, constituyen una población de más de 500 millones de personas, con un PIB per cápita promedio de 31,959 USD. La Unión Europea es una potencia económica con un PIB superior a los 17 billones de dólares.³² Sin embargo, a pesar del potencial que puede ofrecer esta zona, la balanza comercial de México con la Unión Europea (UE) es deficitaria.

La firma del TLCUEM le permite a México acceder al bloque comercial más grande del mundo, diversificar sus relaciones económicas, así como sus fuentes de insumos, y generar mayores flujos de Inversión Extranjera. Sin embargo, esto no ha ocurrido en la práctica.

³² Consultores Internacionales S.C. con datos del World Economic Outlook (WEO), 2012, Fondo Monetario Internacional.

Desde la entrada en vigor del TLCUEM en el año 2000, la UE siempre ha mantenido un superávit comercial con México. En dicho año, el superávit fue de 6,876 millones de Euros (€) y en 2011 fue de 7, 112 millones de €. ³³ Esto muestra que si bien los cambios no son drásticos sí son constantes, lo que indica que es complicado cambiar esta tendencia si no se toman las acciones estratégicas correspondientes. Los principales destinos de las exportaciones mexicanas son: España (4,077 millones de dólares), Alemania (2,643 millones de dólares), Reino Unido (1,398 millones de dólares) y Holanda (1,139 millones de dólares). Por otro lado, los principales importadores son Alemania (7,919 millones de dólares), Italia (3,712 millones de dólares), España (2,307 millones de dólares) y Francia (2,059 millones de dólares). México solamente mantiene un superávit comercial con España (1,769 millones de dólares) y Reino Unido (54,901 dólares) ³⁴.

Los resultados en la balanza comercial obedecen más a un desconocimiento del potencial que puede ofrecer la Región que a una falta de oportunidades en la misma. Los países de la UE son altamente atractivos ya que cuentan con bases industriales y tecnológicas, con un sector de servicios altamente desarrollado y con altos niveles de importación. **Estos factores que puede ofrecer la UE se ven potenciados por el TLCUEM, ya que éste le puede permitir a México mayor atracción de inversión y explotación de nuevos nichos de mercado para el comercio.**

En lo referente a inversión, actualmente la UE es el segundo inversionista en México. Desde el año 2000 en que entró en vigor del Tratado de Libre Comercio entre México y la UE, la inversión europea en México ha crecido considerablemente, a un promedio anual de \$8.4 mmd (lo que se compara favorablemente con el flujo de \$2.3 mmd anuales previo al Tratado). Bajo el

³³ Consultores Internacionales S.C. con datos de la Base Estadística de la Comisión Europea, Eurostat, 2012.

³⁴ Consultores Internacionales S.C. con datos del Anuario Estadístico, INEGI, Agosto 2012.

TLCUEM, la UE ha sido el principal inversionista en México en tres ocasiones (2004, 2007 y 2010). Todo esto trae como resultado que la suma de la inversión de la UE en México asciende a \$101.3 mmd, acumulados entre 2000 y 2011. Los principales inversionistas en México para el periodo 1999-2012 han sido España (43,732 millones de dólares), Países Bajos (40,122 millones de dólares), Reino Unido (8,388 millones de dólares) y Alemania (5,729 millones de dólares).

Estos resultados mixtos muestran el potencial no aprovechado que puede ofrecer a México el TLCUEM. Al respecto, es necesario destacar que México cuenta con los recursos y capacidades para incrementar su comercio e inversión hacia los países de la UE pero, con el fin de obtener mejores resultados, es necesario revisar cuáles son los sectores que mayor oportunidad ofrecen en aquellos países con los cuales el vínculo económico es más importante.

Una creencia extendida para buscar explicar por qué no se aprovechan estas oportunidades, es que México no cuenta con la capacidad para competir en sectores claves en comparación con otras economías emergentes, lo que imposibilita la capacidad de vender a naciones desarrolladas, como el caso de los países de la UE. Sin embargo, la realidad es otra. Desde mediados del 2008, México cuenta con un mejor perfil de producción manufacturera que naciones como China, India, Brasil o Singapur, de acuerdo con el reporte de alternativas competitivas de KPMG.³⁵ Estas ventajas se encuentran particularmente en 19 sectores industriales. Dichas ventajas se explican gracias a costos más competitivos en producción industrial, renta, costos laborales e impuestos.

Aunado a dichas ventajas, conviene revisar los sectores comerciales y de inversión estratégicos con los socios comerciales europeos. España es el país con

³⁵ KPMG (2012): Competitive Alternatives. Disponible en: http://www.competitivealternatives.com/reports/2012_compalt_report_vol1_en.pdf. Consulta: 17 de septiembre de 2012.

el cual México mantiene los lazos más fuertes, no solo en comercio sino también en inversión. Los sectores prioritarios, en inversión y comercio, a los cuales México puede apostar para fortalecer los lazos, ya que se tratan de sectores con cadenas de producción de alto valor agregado y con amplio desarrollo, son:

Inversión Extranjera Directa:

Actividad Exportadora:

| | |
|-------------------------------------|----------------------------|
| Aeroespacial | Agropecuario |
| Automotriz y Autopartes | Alimentos Procesados |
| Energías Renovables y No Renovables | Artículos de Regalos |
| Farmacéutico | Bebidas |
| Infraestructura | Confección |
| Inmobiliario | Materiales de Construcción |
| Metalmecánico | Minerales |
| Transporte | Muebles |
| Turismo y Hotelería | Plástico |
| | Productos Pesqueros |
| | Ti y Comunicaciones |

Reino Unido, el otro socio comercial con el cual se mantiene superávit comercial, también ofrece un abanico de posibilidades en diversos sectores tanto para el comercio como para la inversión. En el primer caso, existe un creciente número de empresas de tecnología y alto valor que ofrecen un potencial interesante. En el segundo caso, la actividad exportadora del país se ha consolidado en sectores ya identificados.

Inversión Extranjera Directa:

Actividad Exportadora:

| | |
|-------------------------------------|----------------------------|
| Aeroespacial | Agropecuario |
| Energías Renovables y No Renovables | Alimentos Procesados |
| Biotecnología y Ciencias de la Vida | Automotriz |
| Nanotecnología | Artículos de Regalo |
| | Bebidas |
| | Confección |
| | Materiales de Construcción |
| | Muebles y Accesorios |

Los Países Bajos representan el segundo inversionista más importante de la UE después de España. Debido a la importancia logística de este país, así como a sus avances en el desarrollo de tecnológico, la apuesta por sectores de alto valor resulta de alto potencial para México. A su vez, esta misma orientación puede encontrarse en las oportunidades para la actividad de comercio exterior, así como también en productos de gran tradición exportadora.

Inversión Extranjera Directa:

Actividad Exportadora:

| | |
|--|--------------|
| Infraestructura portuaria | Petroquímica |
| Logística | Minería |
| Aeroespacial | Química |
| Equipo médico | Tequila |
| Procesamiento de agua | Café |
| Energía (Co generación, waste to energy) | Logística |
| Energías renovables | |

Finalmente, se tiene el caso de Alemania, que constituye el principal importador de los países de la UE. La industria alemana acumula gran prestigio en aquellos sectores que representan las mejores oportunidades de inversión.

Inversión Extranjera Directa:

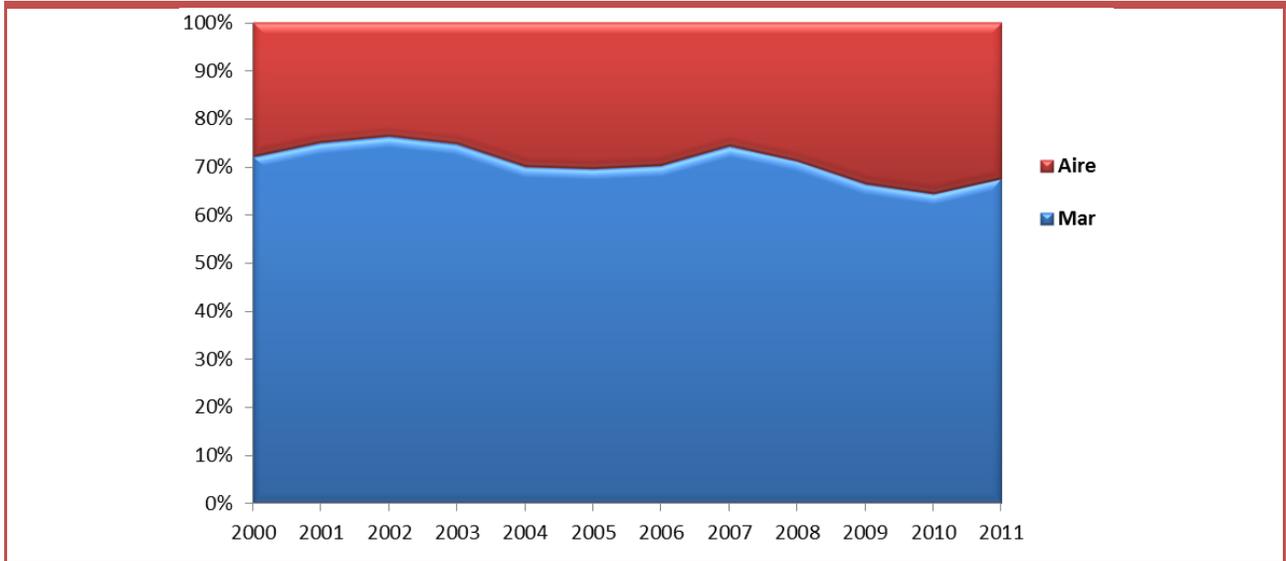
Actividad Exportadora:

| | |
|-------------------------------|------------------------------------|
| Aeroespacial | Automotriz |
| Automotriz y Autopartes | Productos eléctrico-electrónicos |
| Tecnologías de la Información | Industria del acero y hierro |
| Eléctrico-Electrónico | Productos químicos semi-terminados |
| Farmacéutico | Productos de ferretería |
| Metalmecánico | Bebidas |
| Transporte | Caucho |
| Logística y Distribución | Muebles |
| | Tabaco |
| | Calzado y peletería |
| | Alimentos orgánicos |

Las oportunidades y el potencial que puede ofrecer el TLCUEM están al alcance; es cuestión de explorar más otros mercados y no solamente mirar hacia el norte. Al respecto, México debe mejorar su infraestructura tanto portuaria como aeroportuaria. En el primer caso, las mejoras en los principales puertos con salida al Atlántico son fundamentales, es decir, puertos como Veracruz, Tuxpan, Tampico y Coatzacoalcos

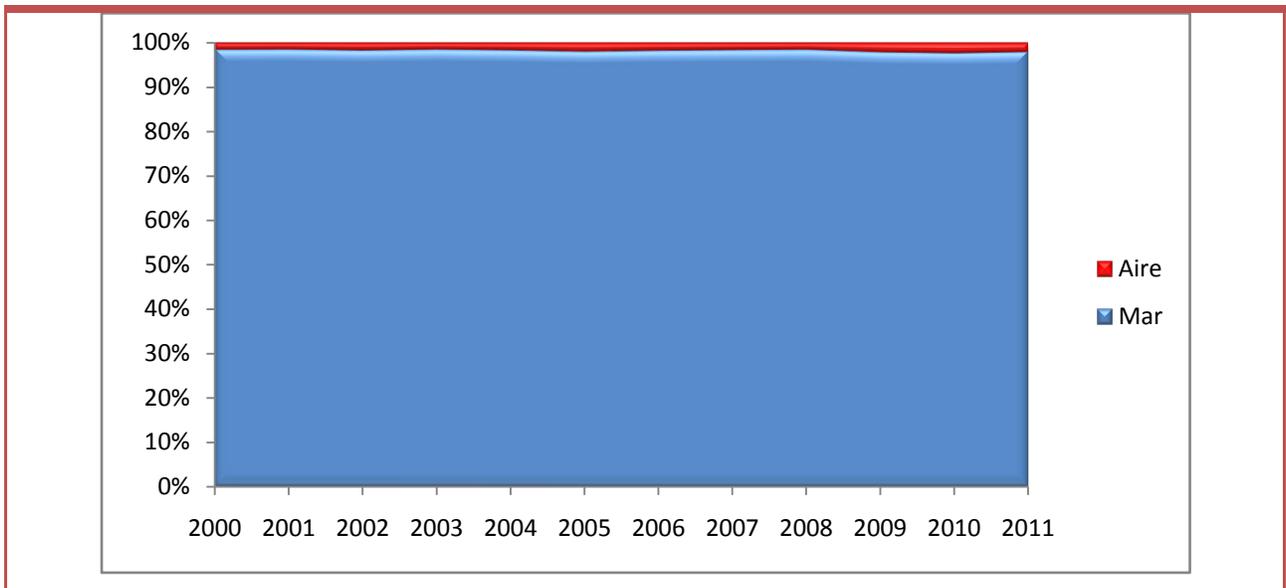
En adición, se debe enfatizar la infraestructura aérea. Debido a que la proporción de comercio por vía aérea, en comparación con la vía marítima, es considerablemente mayor que la proporción de otros competidores, México puede encontrar en este aspecto un nicho estratégico.

Ilustración 26 MÉXICO: Comercio con la UE por medio de transporte, 2000-2011 (Porcentaje)



Fuente: Elaborado por Consultores Internacionales SC con datos de Eurostat, 2012.

Ilustración 27 CHINA: Comercio con la UE por medio de transporte, 2000-2011 (Porcentaje)



Fuente: Elaborado por Consultores Internacionales SC con datos de Eurostat, 2012.

Al analizar las gráficas anteriores, se observa que el porcentaje de comercio por vía aérea con la UE fue de 32% en el último año y presenta un promedio del 29% en los últimos doce. **Este porcentaje, por ejemplo, es sumamente superior al promedio del comercio entre la Unión Europea y China donde el transporte, se lleva a cabo principalmente por medio marítimo. México debe adecuarse a las tendencias en materia de transporte aéreo a fin de no perder el terreno ya ganado.** En este caso, la mercancía por transporte aéreo no es aquella dedicada al consumo masivo, si no más se trata de productos más especializados.

Revisando las áreas estratégicas identificadas con los principales socios comerciales de la UE, destaca la existencia de muchos productos perecederos y varios de origen natural u orgánico. Estos productos que son altamente apreciados en el extranjero, requieren de una logística especial para su manejo que, además, se adecúe a las normas de la Comisión Europea.

El tema de la innovación en nuevos métodos de transporte de productos perecederos resultará clave para mantener el comercio con la Unión Europea ya que, como muestran las tendencias, las regulaciones seguirán al alza. Al respecto, el TLCUEM en su capítulo establece que *“El TLC-UE confirma el derecho de cada país para determinar el nivel de protección sanitaria o fitosanitaria que considere adecuado y dispone que cada país puede alcanzar el nivel de protección mediante medidas sanitarias y fitosanitarias.”*³⁶ El TLCUEM instituye que las regulaciones no serán un impedimento para el comercio aunque, con el fin de salvaguardar la vida y seguridad humanas, se establecerá un “Subcomité que evaluará dichos riesgos siguiendo los procedimientos y técnicas de evaluación del riesgo desarrolladas por las la Comisión del Codex Alimentarius

³⁶ Disponible en: página web de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Disponible en <http://www.cefp.gob.mx/intr/edocumentos/pdf/cefp/cefp0062000.pdf>. Consulta: 24 de septiembre de 2012.

y la Convención Internacional para la Protección de las Plantas.”³⁷ Asimismo, el TLCUEM reconoce el derecho de los países de salvaguardarse de ciertos productos durante periodos de prueba para asegurar que no existe riesgo sanitario. Ante estas situaciones, México debe mantenerse a la vanguardia en contenedores y plataformas frigoríficas a fin de garantizar que el tema de las regulaciones no mantendrá los productos mexicanos fuera de este mercado.

Por tanto, considerando las tendencias y a fin de tener un posicionamiento competitivo en el mercado de la UE, la correcta atención a las regulaciones y el rol de la innovación tecnológica para el desarrollo de nuevos métodos de transporte, resultan elementales para las empresas mexicanas que quieran estrechar las relaciones comerciales con los países europeos.

México y la Región de Asia Pacífico

Las 21 economías que integran el Foro de Cooperación Asia-Pacífico (APEC) representan el 56% del PIB y el 46% del comercio mundial. Asimismo, en la Región se ubican 16 de los 20 puertos con mayor tráfico de contenedores, lo que la hace la zona económica más dinámica del mundo ya que, en 2011, el crecimiento de esta Región fue de 4.1%, superior al promedio mundial de 3.9% en el mismo año. Para 2012, los pronósticos son del 4.3%,³⁸ aunque podría llegar al 4.7%.

México debe “orientarse” y explotar todo lo que esta Región puede ofrecer ya que, de manera similar al caso anterior, el enfoque mexicano sigue manteniendo una visión muy estática, con un enfoque prioritario en el TLCAN. Si se revisan las

³⁷ Disponible en: página web de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Disponible en <http://www.cefp.gob.mx/intr/edocumentos/pdf/cefp/cefp0062000.pdf>. Consulta: 2 de octubre

³⁸ Consultores Internacionales S.C. con datos del World Economic Outlook (WEO), 2012, Fondo Monetario Internacional.

proyecciones de crecimiento del Producto Interno Bruto al 2015 de los otros dos socios comerciales de México en el TLCAN, se verá que en el mejor de los casos rebasan el 3%, una tasa muy inferior al crecimiento mundial promedio en 2011 (3.9%).

La situación con APEC es dispar. Mientras que con los países americanos que integran APEC (Estados Unidos, Canadá, Perú y Chile) México muestra superávit en su balanza comercial, el caso no es así con los socios asiáticos. Los últimos datos de la balanza comercial indican que mientras las exportaciones para Asia representan apenas el 4.33%, siendo China el principal receptor con un 1.41%, las importaciones procedentes de dicho continente representan un 30.02% del total, siendo China (14.65%) y Japón (4.54%) los principales emisores. Al respecto, las cifras más recientes nos dicen que México presentó, en el último ejercicio, un déficit de 28,275 millones de dólares con China, de 8,595 millones de dólares con Japón y de 6,721 millones de dólares con Corea del Sur. Es decir, México aún no logra un equilibrio comercial ante los tres gigantes asiáticos de la región.

Una de las principales razones por las cuales México ha perdido competitividad frente a los países asiáticos de la Cuenca del Pacífico, radica en que estos últimos sí han realizado las reformas estructurales tan necesarias en los sectores clave. Esta Región se ha caracterizado por convertirse no solamente en la fábrica del mundo, sino también en su terminal logística. Las inversiones en infraestructura que se han realizado, y se ejecutarán en esta década, han sido un factor determinante para la competitividad de estos países. De acuerdo al Banco Asiático de Desarrollo, China y Vietnam, por mencionar dos ejemplos, han logrado una reducción en sus costos de transporte en promedio del 14% y 13%, respectivamente, gracias a las inversiones realizadas en infraestructura. Si bien es cierto que aún existe un déficit en la zona de 4,670 billones de dólares en

infraestructura,³⁹ las inversiones tanto del sector público como privado, así como mediante agencias regionales, va a permitir cubrir este déficit para 2020.

Una idea errónea que prevalece en México consiste en observar solamente al mercado asiático como competencia para acceder al mercado de los Estados Unidos. Al respecto, es necesario destacar que así como Asia Pacífico es una región sumamente dinámica, también lo son los mecanismos que lo componen, mecanismos a los que el sector debe prestar atención; uno de estos que ha cobrado auge en los últimos meses es el Acuerdo Estratégico Transpacífico de Asociación Económica (TPP, por sus siglas en inglés).

La potencial entrada en vigor del TPP, donde actualmente participan 11 economías en la ronda de negociaciones, destacando la presencia de Estados Unidos y Canadá, y las ausencias de Japón, Corea del Sur y China, puede ser una oportunidad trascendental para México. Al respecto, es necesario señalar que debido a la presencia de Estados Unidos, México no puede permitir que otros países consigan mejor acceso al mercado de su principal socio. Tomando en cuenta que el TPP destaca por ser un acuerdo sumamente integral y multiregional, ya que incluye productos, servicios e inversión, México debe aprovechar su posición única, no solamente geográfica sino también comercial por el TLCAN, para servir como puente entre estas naciones y el mercado de los Estados Unidos.

El TPP incluye elementos que buscan potenciar las cadenas globales de suministro. A su vez, al ser un tratado completamente exhaustivo, sostiene como prioridad que ningún producto o sector debe quedarse fuera de estas cadenas. Asimismo, resalta diversos temas prioritarios para Asia Pacífico como lo es la inversión en infraestructura en la Región. Con ello, este Tratado busca promover

³⁹ Fan Zhai (2010): The Benefits of Regional Infrastructure Investment in Asia: A Quantitative Exploration. Documento de trabajo, Instituto del Banco de Desarrollo de Asia.

el intercambio comercial de todo tipo de bienes y servicios, resaltando la necesidad de contar con la infraestructura para mover dicho volumen comercial. México debe darse cuenta que una vez que entre en vigor el TPP, de nada servirá tener acceso a tan enorme mercado si no se cuenta con la capacidad de integrarse a dichas cadenas. A su vez México, en lugar de temer perder su privilegiada posición con Estados Unidos, debe tener una visión más amplia para constituirse como la gran puerta de entrada a dicho mercado.

Esta oportunidad es un importante detonante para la atracción de inversión extranjera, un rubro donde si bien México se ubica en la segunda posición dentro de América Latina y el Caribe con 19,440 millones de dólares en 2011, está aún lejos Brasil (66, 660 millones de dólares en el mismo año) y bastante cercano a Chile (17.299 millones de dólares).

Como se mencionó anteriormente, México posee ventajas comparativas en costos frente a varios de los países de la Región. En términos de manufactura electrónica e industria automotriz, México cuenta con mercados ya maduros. Asimismo, sectores de alto valor agregado como el aeroespacial (México ha sido el principal receptor de IED en manufactura aeroespacial por los últimos 3 años⁴⁰) representan nichos que nuestro país debe explotar. Es necesario recordar que si bien varios de los países asiáticos cuentan con ventajas en costos laborales, eventualmente sus ritmos de crecimiento descenderán por el aumento en los costos en mano de obra y la expansión de su mercado interno; México ya pasó esa etapa y más que ver a estos países como competidores, debe darse cuenta que las economías que participan en el Foro de APEC, en su totalidad, implican el acceso al 40% de la población mundial.

⁴⁰ La Federación Mexicana de la Industria Aeroespacial (2012): La Industria aeroespacial en México. 2012, México.

Con el fin de explotar dichas ventajas, México requiere de transformaciones estructurales en materia de infraestructura de transporte hacia el Pacífico. En este caso, cabe resaltar las modernizaciones y ampliaciones de puertos como Lázaro Cardenas, Manzanillo y Salina Cruz, por mencionar los más importantes. Sin embargo, **debido al volumen de carga que se mueve desde el Pacífico (a comparación con el Atlántico), es necesario ver estos puertos como algo más que sitios de carga y descarga, sino como polos de crecimiento regional capaces de potenciar el crecimiento del comercio nacional en Asia.**

Para lograr esta transformación en beneficio del crecimiento comercial del Pacífico mexicano, se requiere organizar estos puertos en verdaderas ciudades logísticas capaces de facilitar el transporte intermodal que provea la distribución de las mercancías a todo el país.

Las lecciones que México puede tomar de estos casos ilustran que se cuenta con las herramientas necesarias para diversificar las opciones de inversión y comercio del país. Tanto el TLCUEM como el formar parte del Foro de APEC y participar en las negociaciones del TPP, le permiten a México acceder a los tres mercados más importantes del mundo (mercado asiático, europeo y norteamericano). De concretarse reformas que permitan llevar a cabo los proyectos que México requiere en infraestructura, así como de darse un gran cambio de visión sobre la manera de entender el sector del transporte, así como todos los elementos que lo componen de manera transversal, México estará listo para ser la puerta comercial del mundo conectando tanto los mercados de la cuenca del Pacífico como del Atlántico norte.