



JUSTO A TIEMPO

POR SERGIO GARCÍA

Conciencia en aras de una logística colaborativa

(2ª. de tres partes)

Actualmente, el Estado-del-Arte en materia logística ha sido producto de un proceso evolutivo, que partiendo de la adopción de las técnicas militares por parte de la industria privada, hace más de medio siglo, alcanza niveles de eficiencia nunca vistos.

Con el apoyo de la tecnología, los diferentes procesos de la llamada Cadena de Suministro, han logrado refinarse en las últimas dos décadas haciendo uso de inventos revolucionarios, como la computadora personal, la telefonía celular, la comunicación global a través del Internet y la radiofrecuencia y la localización satelital, entre otros.

Es de reconocer que el fenómeno de la Globalización ha contribuido de manera relevante para llegar a los niveles actuales de la práctica logística, siendo el motor de muchas de las transformaciones y del establecimiento de estándares mundiales. Ello también ha permitido el intercambio del conocimiento, transmitido a través de las experiencias de corporaciones transnacionales.

Industrias como la automotriz han sido punta de lanza en la mejora continua, en los estándares de calidad, en procesos de manufactura y en la búsqueda de la economía de costos. Sus proveedores de servicios de transporte, almacenamiento y otros rubros logísticos han debido crecer a la par de los requerimientos de la industria, mejorando su estructura interna, sus métodos de operación y control y su oferta de servicios.

En las condiciones actuales de la economía, donde se registran caídas en la producción de vehículos de un 42% respecto del nivel alcanzado y donde todas las empresas asociadas a esa cadena productiva y otras muchas industrias más acusan los efectos de la recesión también globalizada, surgen iniciativas que sugieren una mayor comunicación y coordinación entre industrias y prestadores de servicios que —hasta hace poco— se veían como antagonistas en el mercado.

La idea central es que ante un menor consumo, la capacidad instalada tanto industrial, como comercial y de servicios, se utilice de manera más racional, dando oportunidad a todos los actores de mantenerse

vivos en el mercado, en espera de mejores tiempos.

Un competidor menos es primero un impacto directo a la capacidad de consumo de sus empleados en el mercado, es también una reducción en la producción de insumos de otras industrias proveedoras y significa un decremento en las ventas de publicidad. En suma, es el detonador de un círculo vicioso que puede agravar aún más la crisis.

Ejemplos innovadores para contrarrestar los nocivos efectos han sido los acuerdos entre empresas navieras, las que con una sobrada capacidad ociosa actual y con la perspectiva de aumentarla en el corto y mediano plazo con la recepción de sus nuevas embarcaciones en construcción —encargadas a los armadores en épocas de jauja— han buscado coordinarse para ajustar sus servicios y compartir el bajo nivel del mercado sin afectar las tarifas para, al menos, mantener parte de su flota activa mientras pasa la tormenta.

También algunas ferroviarias norteamericanas han seguido el ejemplo de los marítimos y, en el terreno industrial, los paros técnicos han evitado el desempleo masivo y ya se avizoran otras medidas en diversos campos corporativos. Para todos ellos, es claro que su propia permanencia y la de sus competidores en el mercado es lo que le da sentido a la supervivencia de sus empresas.

Están convencidos de que la competencia es un motor del mercado y es al mismo tiempo el generador de economías de escala de las cuales todos pueden obtener provecho. Ahora se antoja que muchos jugadores busquen a través de la innovación y la creatividad la manera de compartir sus prácticas logísticas en aras de reducir costos y llegar con mejores ofertas al mercado.

La semilla sembrada es la de analizar y encontrar la fórmula de la *Logística Colaborativa* que no sólo permita superar la coyuntura, sino que posibilite prácticas más verdes y de menores impactos al medio ambiente, contribuyendo también al fortalecimiento de quienes la compartan.

sgarciamac@hotmail.com



Mercancía será desalojada en un máximo de 24 horas.

Puerto de Manzanillo

Van por carga perecedera

MIGUEL ANGEL CASTILLO

En el puerto de Manzanillo, Colima, se implementó un nuevo procedimiento para el despacho de contenedores con carga perecedera de importación, a través del cual podrán ser desalojados del recinto portuario en un máximo de 24 horas.

La gerente de comercialización de la Administración Portuaria Integral (API) de Manzanillo, Pamela de la Vega Tirado, informó que recientemente se implementó el proceso de transferencia para contenedores refrigerados, con el fin de disminuir tiempos al interior del puerto y recuperar así volúmenes que

han migrado a otro de los puertos del Pacífico en México.

De esta forma, los contenedores con carga perecedera no ingresan al recinto fiscal, sino que a más tardar en dos horas son descargados del buque y trasladados directamente a las instalaciones de frigoríficos del puerto, donde son debidamente inspeccionados por las autoridades sanitarias, para después darles salida hacia el interior del país.

Sin embargo, comentó Pamela de la Vega, esto no quiere decir que estos productos no sean dados de alta en el recinto fiscalizado, sino que se hace de una manera virtual para disminuir tiempos.

“Una de las razones por las que

muchos importadores de fruta decidieron cambiar a otro puerto era la rigidez con la que se les inspeccionaba a la carga refrigerada; no obstante, luego de que se les hizo saber a la gente de Sagarpa que eran un factor de retención para la introducción de perecederos por Manzanillo, decidieron apoyarnos y trabajar con nosotros para así convertirnos en un punto atractivo para este tipo de carga”, dijo.

Entre los productos que comúnmente se introducen por este puerto y que esperan su retorno con este nuevo procedimiento se encuentran frutas provenientes de Chile, así como cárnico y lácteos de Nueva Zelanda.

De Topolobampo, Sinaloa a Asia

Exportarán 15 millones de llantas usadas

MIGUEL ÁNGEL CASTILLO

A partir de agosto próximo iniciará la exportación de alrededor de 15 millones de llantas usadas, completas y en pedacera, provenientes de la franja fronteriza entre México y Estados Unidos, que saldrán por el puerto de Topolobampo, Sinaloa, y que serán enviadas a Asia, en donde serán procesadas para su uso en otros sectores industriales.

El director general de la Administración Portuaria Integral (API) de Topolobampo, Juan de Dios Sema López, informó que la procedencia de las llantas será de Ciudad Juárez, Chihuahua, donde varios exportadores ya han hecho un acopio desde ambos países alcanzando casi 15 millones de toneladas para mandarlas a Vietnam, Japón, Corea del Norte y China.



Serán procesadas en otros países para su uso en sectores industriales.

“Se embarcarán 10 mil toneladas mensuales y posteriormente en noviembre se movilizará pedacera de llanta usada con embarques de 30 toneladas mensuales aproximadamente”, dijo.

En el proceso que se realizará en Asia, aparte de extraerles el acero a dichas llantas, el hule será utilizado para banquetas, duelas, correteras y pistas de carreras, entre otras cosas.