



JUSTO A TIEMPO

POR SERGIO GARCÍA

Decálogo Logístico contra la crisis

Ahora que se convoca a la conciencia nacional para provocar un cambio profundo en las estructuras y nuestro andamiaje mental, que de una vez por todas rompa las barreras que nos impiden el crecimiento y nos permita alcanzar el nivel de competitividad internacional que desde hace mucho tiempo como país debíamos tener, es menester unimos en un solo propósito: Garantizar el futuro para México.

Cada uno hemos de aportar las ideas, acciones y recursos que nos permitan ser mejores como individuos, como organizaciones y como país, para así -de granito en granito- formar la cima de nuestras aspiraciones.

A pesar de los esfuerzos de empresas, organismos, instituciones y autoridades, aún tenemos mucho por hacer en nuestra contribución logística hacia el logro de las prioridades nacionales.

Es urgente encontrar formas de ahorro para evitar el despido, conservar las fuentes de recursos naturales y mitigar la agresiva afectación del diezmado equilibrio ecológico del planeta.

Por todo ello, proponemos lo que hemos llamado "Decálogo Logístico para la Crisis":

Entender que "ninguna cadena es más fuerte que su eslabón más débil". Debemos evitar a toda costa actitudes negativas y cualquier daño voluntario hacia terceros o hacia los bienes públicos, que finalmente se nos revierta al bolsillo de todos, como la suma total del llamado "costo país".

Diseñar y fomentar procesos colaborativos. Como actores en la cadena de suministro sin importar nuestro papel como proveedores, colaboradores, clientes intermedios o consumidores finales, siempre debemos colaborar de manera ética y responsable hacia el bien común. En la medida en que aportemos algo a la colectividad en esa misma medida, seguramente algo recibiremos.

Eliminar el despido y el desperdicio. Todos los involucrados en las organizaciones debemos contribuir responsablemente a reducir de manera drástica el despido en el uso de servicios, electricidad y agua, así como a mitigar la generación de desperdicios.

Alcanzar una mayor productividad con los recursos a nuestro alcance. Asumir que tenemos una responsabilidad con nosotros mismos y la comunidad, para utilizar los recursos que se ponen a nuestra disposición, de

manera tal que logremos la mayor productividad posible con ellos.

Compartir prácticas de Racionalidad Logística. El suministro de materiales y la distribución de productos terminados, que provienen de las mismas fuentes o que terminan en los mismos puntos de venta, deben ser sujetos de una profunda reingeniería para lograr economías de escala, compartir infraestructuras y transportes y, utilizar rutas recurrentes. Buenos ejemplos son la industria automotriz o la distribución de bebidas embotelladas en los entornos urbanos.

Cohesionar sectores de servicios logísticos dispersos. Aquellos sectores identificados por un objetivo común deben esforzarse en hacerse sólidos con la suma de sus partes, antes que dividirse entre sus escombros. De este modo su capacidad competitiva se verá multiplicada frente a las amenazas del entorno.

Fomentar y desarrollar la Cultura Logística al alcance de todos. Compartir el conocimiento y formar mejores individuos, sin importar su posición, actividad o papel en las cadenas de suministro, permitirá tener nuevos cuadros, transmitir una mejor cultura logística y refinar cada vez más nuestras prácticas.

Impulsar realmente la exportación. Alcanzar los niveles de calidad, costo y competitividad internacional de los productos elaborados en México, por parte de fabricantes, productores, transportistas, prestadores de servicios y autoridades, tendientes a facilitar su colocación en los mercados externos, nos permitirá incrementar la derrama de divisas en beneficio de todos.

Potenciar canales de comercialización y distribución de productos del campo. Es inaceptable que cualquier producto alimenticio proveniente del campo se pierda o se tire por falta de mercado doméstico o internacional. Siempre habrá una boca ávida de consumirlo si encontramos las fórmulas colectivas para lograrlo.

Eliminar la ineficiencia y corrupción institucional del país. Como ciudadanos debemos exigir y hacer cumplir la Ley y como funcionarios, estamos obligados a elevar sustancialmente los niveles de operación y eficiencia institucional eliminando de raíz cualquier práctica corrupta. Seguramente el nivel de ahorro sería tan extraordinario, que evitaría el aumento de tasas de tributación o la aplicación de nuevos impuestos.

sgarciamac@bolmail.com



Mientras a EU el gasto logístico de exportación es de 7% para sudamérica es de 25%.

Inhibe costo de transporte diversificación de mercados

PURI LUCENA

Pese a que desde la administración federal se está lanzando el mensaje de la necesidad de diversificar mercados de exportación para no depender tanto de Estados Unidos, los costos logísticos y de transporte impiden que las empresas puedan llegar de forma competitiva a otras regiones, como por ejemplo, a los países del Mercosur.

Felipe Mues, director Comercial de la empresa Garlock, dedicada a la producción de productos y materiales para sellado, explicó que son muchas las empresas que están invirtiendo en tecnología y en mejorar su competitividad, sin embargo,

al buscar mercados fuera de Estados Unidos y Canadá, el problema que encuentran es que toda la competitividad que ganan en planta la pierden en el proceso de logística y distribución. "Es un problema en donde hemos visto que el gobierno y las empresas no estamos alineados".

De hecho, señaló Mues, mientras los costos logísticos para exportación de la empresa son de 7% para enviar sus productos a Estados Unidos, la cifra asciende a entre 25 y 30% si el destino es algún país sudamericano. "Por ejemplo, es más barato mandar la mercancía a Miami y de ahí llevarla a Argentina que hacerlo directamente desde algún puerto mexicano".

"Si quiere impulsar (el comercio) hacia países como los del Mercosur, el gobierno necesita primero arreglar la plataforma y la competitividad en transportation, porque en la competitividad de los productos estamos trabajando los industriales", expuso.

Por su parte, el coordinador para América Latina de ProMéxico, Carlos Fuentes, reconoció que esta es una de las dificultades que encuentran las empresas que quieren exportar hacia Sudamérica y que incluso pueden sacar del mercado a algunos productos mexicanos, toda vez que, como ejemplo, es más barato enviar un contenedor desde España hacia esta región que hacerlo desde México.

Entre Manzanillo y Ensenada

Podría mexicana Meganav operar ruta de cabotaje

DIDIER RAMÍREZ

El servicio feeder que opera Meganav entre los puertos Manzanillo y Ensenada para abastecer a Hanjin Shipping, podría en un futuro convertirse en una ruta de cabotaje que opere de forma regular, consideró Fernando Delfín Paloma, presidente de la misma.

Indicó que derivado del servicio semanal que mantienen para llevar carga de exportación a Ensenada así como para traer de importación a Manzanillo, analizan la posibilidad de emplear esta ruta como de cabotaje, lo cual, "serviría para impulsar a la marina mercante mexicana", consideró Delfín Paloma.

Actualmente Meganav realiza el movimiento entre Manzanillo y Ensenada bajo un permiso de navegación especial,



Aprovechará servicio feeder con Hanjin Shipping.

pero que al incrementar los volúmenes que actualmente manejan, podría justificar la implementación de una ruta nacional para atender las industrias electrónica, de alimentos y maquinaria.

La ruta entre ambos puertos del Pacífico opera actualmente para abas-

tecer a Hanjin quien eligió a Ensenada como su hub, por lo cual, de Manzanillo se sube al puerto bajacaliforniano carga de exportación, mientras que en sentido contrario se abastecen de importaciones que tienen como destino la región centro del país.