



JUSTO A TIEMPO

POR SERGIO GARCÍA

Logística para el Ahorro Nacional

Estamos por cumplir el primer año desde que se desató la mayor debacle financiera que ha sufrido el mundo capitalista en un entorno globalizado. Las afectaciones han sido muchas y diversos países alrededor del orbe han arrastrado las consecuencias de la crisis contemporánea que en su mayoría han sido económicas.

Sin embargo, cuando el comercio falta y el dinero escasea, se acusan otra serie de síntomas en el terreno del bienestar y salud de la población mundial, que amenazan la estabilidad política y social de las naciones.

En el caso de México, a la primera impresión de un "ligero catarro", con el que se calificó a la amenaza económica que se cernía sobre nuestro principal socio comercial y consumidor, se sumó una moderna pandemia conocida ahora como A H1N1, que además de sacudir nuestras conciencias y evidenciar nuestra fragilidad, transformó una grieta económica que se antojaba manejable, en un profundo "agujero presupuestal".

A nuestros líderes se les ocurre que, aplicando un nuevo gravamen a la alicaída economía nacional -sostenida por la pequeña comunidad de contribuyentes cautivos- todos vamos a despertar nuestra solidaridad para intentar aliviar la carga de la pobreza que afecta a muchos de nuestros nacionales y a paliar la falta de ingresos de nuestras principales fuentes: venta de petróleo, remesas de trabajadores en el extranjero y los derivados del turismo foráneo que nos visita.

Esta medida y los anunciados recortes al gasto, reducción de sueldos públicos e incremento en los bienes y servicios provistos por el Estado, no son sino analgésicos para el dolor sin que se alivien los órganos afectados

Queremos promesas

Si adoptamos este pensamiento acuñado en Argentina, para impactar en la reducción de nuestros costos logísticos medidos como "Costo País", con una visión de ahorro más que de ingreso, al interior de las estructuras sociales, económicas y burocráticas, encontraríamos que existen muchos rubros de los cuales podemos echar mano y que seguramente se materializarán en un horizonte de mediano plazo:

Modernizar a nuestro sector público sistematizando sus tareas al máximo, de manera tal que invirtamos más en sistemas y menos en crear plazas de

empleo. Con ello podemos liberar a las empresas de la enorme carga burocrática que significa el deporte de la tramitología nacional y la enorme generación de papeles, traslados, tiempos perdidos y peregrinaciones entre dependencias que en ningún caso aportan valor al proceso productivo.

Aumentar la confianza en la palabra del ciudadano y endurecer las penas corporales y sanciones económicas sobre las conductas es información tramposa. Una de las penas podría ser la de condenarlos de por vida a llenar formularios para cualquier petición y aplicarles exámenes mensuales de conocimientos sobre la normatividad trasgredida, hasta que logran su liberación.

Simplificar la tortuosidad impositiva, que anualmente provoca enormes erogaciones empezando por los cabildos entre poderes, la impresión y actualización de las disposiciones, la actualización de conocimientos de la práctica fiscal y las crecientes tareas de supervisión, por sólo mencionar algunas, y que, finalmente le restan recursos, tiempo y competitividad a los contribuyentes, más preocupados por el terrorismo fiscal que por la eficiencia de sus negocios.

Utilizar más racionalmente nuestros energéticos propiciando el transporte colectivo de personas con sistemas inteligentes y de calidad, a fin de reducir los vehículos privados en circulación que dejarían más espacio a los vehículos comerciales que aportan mayor valor por kilómetro recorrido.

Modificar nuestros patrones de distribución de bienes de consumo entre ciudades y dentro de las metrópolis, de manera tal que echemos mano de recursos hasta ahora subutilizados como el transporte marítimo de cabotaje y los corredores ferroviarios para las distancias largas.

Crear corredores logísticos urbanos apoyados en centros concentradores, para la distribución de familias de productos que concurren a los mismos puntos de venta, como las bebidas embotelladas, golosinas de harina, dulces, cigarrillos y otros más. La eficiencia de las operaciones, aportaría una importante disminución en el número de vehículos, en el consumo de energéticos, en horas-hombre y en la contaminación del entorno y seguramente serían una fuente de ingresos (ahorro) de mayor impacto que los impuestos.

sgarciamac@bolmail.com



Alegan falta de infraestructura.

Productores de químicos

Demandan mejores servicios logísticos

KARLA CALDERÓN

Una mejor infraestructura en los puertos, tarifas competitivas y mejores tiempos de traslado en materia de transporte ferroviario son las necesidades principales para lograr una eficiente distribución de los productos químicos, aseguró Laura Calderón Suárez, presidenta de la Comisión de Logística y Transporte de la Asociación Nacional de la Industria Química (ANIQ).

Actualmente, los grandes volúmenes de estas mercancías se trasladan principalmente en barcos graneleros y en trenes. En este último modo de transporte, hay problemas debido a las tarifas, que

son en dólares, además de que no hay mucha certeza con respecto a los tiempos.

"Acceder a una tarifa que no esté dolarizada cuesta mucho trabajo y no hay mucha manera de negociar, además no son cumplidos en un alto porcentaje con los embarques", explicó.

Debido a la alza en el precio del combustible, las líneas ferroviarias incrementaron sus tarifas, por ello la ANIQ ha solicitado el apoyo de las autoridades para negociar los costos, sin embargo, "no hemos tenido mucho éxito todavía".

En cuanto al tema de puertos, la representante de la Comisión dijo que hace falta fortalecer a aquellos que están en una ubicación estratégica,

como Salina Cruz, por ejemplo. "Ahora sólo está llegando una línea naviera nada más. Con más líneas que llegaran a este destino, una mejor infraestructura carretera, habría mucho más uso y se le daría juego a puertos como Lázaro Cárdenas y Manzanillo, que están saturados y son un poco lentos", manifestó.

Explicó que se requiere de una mayor cultura con respecto al transporte multimodal, entre quienes consumen y prestan el servicio. "El multimodal es una buena opción, siempre y cuando todos los participantes o proveedores estén bien relacionados y no haya pérdidas de tiempo o de dinero", puntualizó.

Querétaro – Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Inicia RegionalCargo tránsitos vía terrestre

PURI LUCENA

La aerolínea RegionalCargo, junto a la operadora de la terminal de carga del aeropuerto de Querétaro, Terminal Logistics, inició un servicio de tránsitos internos que conectará vía terrestre con el Aeropuerto de la Ciudad de México (AICM).

El servicio pondrá a disposición de importadores y exportadores una corrida diaria de lunes a viernes, con capacidad variable de entre 3.5 toneladas hasta 20, explicó el director general de RegionalCargo, Juan Manuel Rodríguez Anza. "Tenemos convenios interlineales con 19 aerolíneas. En carga de exportación, nosotros embarcaríamos en Querétaro y haríamos el tránsito hacia el AICM, entregamos en el almacén de la aerolínea que va a hacer el segundo tramo y ellos lo vuelan al destino final. Algunas hacen conexión en Cancún, entonces nosotros llevaríamos la mercancía vía aérea hasta ese punto", explicó Rodríguez Anza. El mismo proceso se repetiría, a la inversa, para la carga de importación.



Tienen convenio con 19 aerolíneas

El mercado potencial a corto plazo es de entre 60 y 70 toneladas mensuales, pues la zona de Querétaro y alrededores maneja toda su carga, tanto en exportación como en importación, vía el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM).

Luis Felipe Rivas, director general de la empresa operadora de la terminal de carga de Querétaro, Terminal Logistics, señaló que este servicio ayudará a posicio-

nar las instalaciones, mismas que desde el pasado mes de agosto empezaron a notar un repunte en el volumen manejado.

El pasado mes de julio, y luego de una inversión de aproximadamente tres millones de dólares (40 millones de pesos), Terminal Logistics inauguró la terminal de carga y sección aduanera del aeropuerto de Querétaro, si bien desde agosto de 2008 operaba en unas instalaciones provisionales