



mundo **LOGISTICO**



Mejora del desempeño
de una cadena
de suministro automotriz

Un enfoque de inteligencia sistémica

Gestión y conceptos ●

Comercio exterior ●

Reporte de proveedores ●

**Megatendencias
globales para
la cadena
de suministros**

**Megaports,
tecnología de punta
en puertos mexicanos**

**Cero inventarios:
Reto de una cadena
bien comunicada**

2^o Foro PyME en Logística Internacional

Poliforum León
18 y 19 de octubre, 2007.



PROGRAMA

Jueves 18 de Octubre 2007

- 07:30 - 08:45 hrs. REGISTRO
- 09:00 - 09:30 hrs. Ceremonia de inauguración
- 09:30 - 11:00 hrs. Logística para entrar a China
David Ismael Pi - Logistic Senior Consultant China Logistics Trading-China
- 11:00 - 11:30 hrs. Visita a la Expo Servicios Logísticos
- 11:30 - 13:00 hrs. Gestión y Control de Almacenes e Inventarios
Luis Andrés Mora - Gerente General de High Logistics Group Colombia
- 13:00 - 13:30 hrs. Receso y Visita a la Expo Servicios Logísticos
- 13:30 - 15:00 hrs. La Cadena de Suministro en esta época el Cliente Real
Áctor Hugo Estrella Sánchez
Gerente Corporativo de Logística de COMEXTRA (Chesón - Grupo Modelo)
- 15:00 - 16:30 hrs. Comida
- 16:30 - 17:30 hrs. Taller Herramientas Tecnológicas en los Procesos Logísticos
Mauricio Irujo - Gerente de Desarrollo de AMEX
- 17:30 - 19:00 hrs. Taller Innovación Logística en Empaques y Embalajes de Exportación
José Antonio Rodríguez Tzuc / Presidente del Instituto Mexicano de Profesionales en Empaques y Embalajes (IMPEE)

Viernes 19 de Octubre 2007

- 09:00 - 10:30 hrs. Alternativas y Gestión de Transporte
Sergio Ruiz Cárdeno - Director General de Centro de Transporte y Logística
- 10:30 - 12:00 hrs. Retos del C-TIM: Prioridad para cualquier Empresa Exportadora
Frank de los Santos - U.S. Customs And Border Protection - USA
- 12:00 - 12:30 hrs. Receso y Visita a la Expo Servicios Logísticos
- 11:00 - 11:30 hrs. Planeación e Integración Logística "Caso de Éxito"
Luigi Galli Mondragón - Director de Operaciones Logísticas COMEX
- 14:00 - 15:30 hrs. Comida
- 15:30 - 17:00 hrs. Supply Chain Value / Integración de la Cadena de Valor
Marlen Paez - Directora de Ventas del Centro de Logística Fortase & Sagel
- 17:00 - 18:30 hrs. Utilización de Plataformas y BURS Logísticas
Jorge Acovado Aland - Puerto Interior - Guaymas
- 18:30 - 19:00 hrs. Ceremonia de Clausura
Gobernador del Estado de Guanajuato

Informes

COFOCE
Tel: 477 763 00 33 ext. 1172 y 1156 / Fax: 477 763 00 88
EXPORTEl (sin costo): 01 800 221 2423
Contacto: Antonio Vizcarra / Francisco Anda
www.cofoce.gob.mx
logistica@cofoce.gob.mx

Grupo Via-G México S.C.
Tel: 477 779 20 01 / 779 20 02
Fax: 477 779 20 32
Id: 52*187140*4

Contacto: Blanca Puebla / Lizeth Bravo
blancapuebla@via-g.com.mx
lizethbravo@via-g.com.mx
www.via-g.com.mx

GUANAJUATO, el estado logístico de México.



Cada minuto desperdiciado es un cliente perdido.
Nextel presenta Advanced Tools.

Advanced Tools son soluciones operativas que hacen más eficiente tu negocio. Su implementación es sencilla en empresas de cualquier tamaño.

Localización y Rastreo:

Incrementa la productividad de tus empleados ubicándolos en un mapa.
Logística, Mensajerías y Administración de Flotillas:
Mejora tus procesos de distribución y optimiza el uso de tus vehículos.

Además encontrarás soluciones para tus necesidades de administración de:
Técnicos de Servicio y Fuerza de Ventas.

Advanced Tools. Tu negocio funciona mejor®.

EL PODER DE HACER

NEXTEL
Hablemos de negocios



www.nextel.com.mx

Llama al 10 18 33 34 y del interior de la República al 01 800 200 93 34. Busca a tu Representante Autorizado. Pregunta por nuestras áreas de cobertura, MOTOROLA, y el símbolo Estilizado de la M están registradas en la Oficina de Patentes y Marcas de E.U.A. Las marcas de todos los demás productos o servicios son propiedad de sus respectivos dueños. © Motorola, Inc. 2007.

editorial



año IV número 23 septiembre/octubre 2007

mundologístico directorio

- gerente general* sergio lamanna
- gerente administrativo* sofía elorza
- gerente editorial* bárbara gaxiola a.
- redacción* maría salceda
- gerente de sistemas* francisco barrón
- jefe de arte y diseño* rubén lamanna
- diseño* liliana cincotta
- mercadotecnia* nelly lópez
- jefe de publicidad* rodrigo hernández amezcua
- sección comercio exterior* guadalupe sánchez rivas

- publicidad centroamérica*
- guatemala* otto venegas
- nicaragua* joaquín flores horta

- publicidad méxico*
- méxico d.f.* gabriela sánchez

- suscripciones* elsa fernández

- oficinas en centroamérica*
- nicaragua* colonial los robles
de shell plaza el sol, 2 c. al sur, 3 c.
arriba casa núm. 19 managua
tel.: (505) 277 3392 / 252 4536
fax: (505) 270 3128

- guatemala* 50 calle 23-70 zona 12
guatemala, centro américa
Tel.: 2477 7277 y 2477 7287

- Representante comercial*
- para Nuevo Laredo,* McAllen Foreign Trade Zone
Matamoros, Reynosa y 6401 S. 36th Street, Bldg H.
Texas (Estados Unidos) Suite 9, McAllen, Tx.
78503, Estados Unidos
Tel.: 956 618 4074

- oficinas en méxico*
- distrito federal* zacatecas 36 - 409
col. roma, 06700, distrito federal
tel: (55) 3096 3472 / 1054 6611
fax: (55) 5264 8701

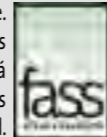
Y seguimos con las buenas noticias. Expandimos ahora nuestra zona de influencia; nuestro territorio como apoyo editorial y publicitario de la cadena de suministros a nivel global. Es así que *Mundo Logístico* estará ahora presente en un esquema de distribución masiva en la zona fronteriza entre Estados Unidos y México: Texas, Reynosa, Matamoros y Nuevo Laredo. Añadimos una nueva dirección a las que tenemos ya a disposición de nuestros clientes y amigos:

Representante comercial: Julio Carbajal

McAllen Foreign Trade Zone
6401 S. 36 th Street, Bldg H.
Suite 9, McAllen, Tx.
78503, Estados Unidos
(956) 618 4074.

Tiraje certificado por la Subsecretaría de Normatividad de Medios, Dirección General de Medios Impresos. Certificado núm. 005-016.

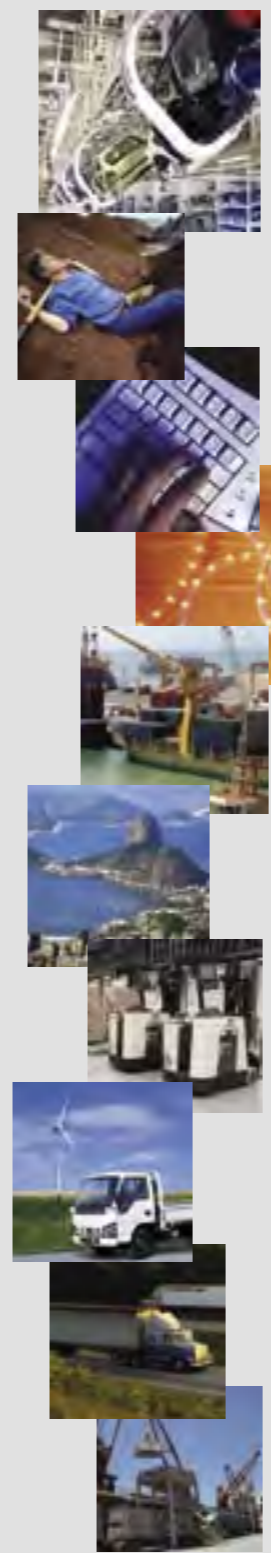
Mundo Logístico es una publicación bimestral de Editorial Fass, S.C. con domicilio en Zacatecas 36 Of. 409 Col. Roma, 06700, México, D.F. Teléfonos: (0052 55) 1054 6611 y 3096 3472 Fax: (0052 55) 5264 8701. El contenido de las notas firmadas no necesariamente representa la opinión del editor, y es de exclusiva responsabilidad de los autores. Certificado de Reserva de Derechos: 04-2003-021210043700-01. Certificado de Licitud de Título y Contenido: en Trámite. El editor no se responsabiliza por errores u omisiones que se produzcan en esta publicación ni intervendrá en problemas o discrepancias que se susciten con terceros por adjudicación de marcas o contenidos de publicidad.



La revista *Mundo Logístico* cuenta con el apoyo de:



contenido



En la mira	6
Mejora del desempeño de una cadena de suministro automotriz	12
Logística, motor de competitividad empresarial y desarrollo	18
7 Nuevas megatendencias globales para la cadena de suministros	22
Outsourcing de mantenimiento 1: Tendencia en crecimiento	28
Reporte de proveedores: Cero inventarios, los más y los menos	34
Outsourcing tecnológico, reto para el suministro en TI	42
COMERCIO EXTERIOR	
Piratería, un mal globalizado que se extiende en México	46
¿Cómo fue enmendada la Nomenclatura?	50
Proceda, herramienta de competitividad para el comercio exterior	54
Promueven certificación para proveedores de la industria automotriz	56
El gremio aduanero, aliado por la seguridad y competitividad nacional	58
Diagnóstico en comercio exterior, cumplimiento y control de las operaciones	62
Megaports, tecnología de punta en puertos mexicanos	64
Brasil: La economía más grande de América Latina	68
Puerto de Altamira: Moderno, competitivo, en crecimiento	72
Alles Group: Exclusivamente representando al cliente	76
Wal Mart de México inauguró el Centro de Distribución de Chalco	78
Aniq: Convención Nacional de Logística y Transporte	82
Nodos logísticos emergentes: Carga aérea desde Puebla	84
ELF-3: Ligeros desde Japón, en México	86
Mirador	88
DE CENTROAMÉRICA AL MUNDO	
Los objetivos de la logística: Crecer la región	90
Básicos del futuro intermodal	94
Puerto Cortés: Honduras en Contenedor Seguro	96
Calendario	98

Sterling Commerce: Auxiliar en requerimientos de documentos electrónicos



Sterling Commerce anunció la disponibilidad de un servicio de ayuda para clientes para enfrentar eficientemente los requerimientos de aduanas para 2007 en Estados Unidos, para la clasificación obligatoria de declaraciones electrónicas: Un portal de información para ayudar a las compañías a cumplir con el nuevo mandato impuesto por aduanas y la agencia de protección de fronteras en Estados Unidos en abril del 2007.

Además de ayudar a las compañías a que encuentren estos requerimientos, el portal ayudará a reducir el retraso de envíos en fronteras y puertos, minimizar el seguimiento manual de status de importación y exportación, y resolverán fácilmente los mandatos regulatorios de seguridad en las fronteras (H.R. 3129).

A fines del 2007, el manifiesto electrónico será obligatorio en todas las aduanas de frontera y habrá multas para quien no cumpla. El servicio de información del portal para la aduana de Estados Unidos proporciona puentes de comunicación que permiten a los clientes manejar electrónicamente los documentos de importación y exportación. Usando este puente, los clientes pueden adecuarse a las regulaciones sin preocuparse de estar al corriente los protocolos de transportación de datos o configuración y los requerimientos de comunicación del gobierno. El portal aceptará el papeleo de un cliente igual que cualquier otro archivo y le asegurará reunir esos requisitos.

Inmuebles logísticos en el Estado de México

Corporate Properties of the Americas (CPA), con 10 años de experiencia en el mercado industrial inmobiliario, desarrollando parques industriales y centros logísticos en 15 estados de la República Mexicana, ingresa en el 2007 al Estado de México, desarrollando 5 nuevos centros logísticos en diferentes municipios: Huehuetoca, con 100,000m² techados; Teoloyucan, con 80,000m² techados; Tepetzotlán, con 46,000m² techados; San Martín Obispo, con 150,000m² techados y Tlalnepantla, con 96,000m² techados.



Además de estos nuevos centros logísticos, la experiencia en desarrollos y adquisiciones permiten a la empresa satisfacer una amplia gama de requerimientos que incluyen, entre otros; proyectos a la medida, compra de propiedades excedentes y operaciones tipo sale-leaseback (venta de una propiedad con arreglo simultáneo de renta al vendedor).

Sus servicios incluyen la búsqueda y selección de propiedades, el diseño, la ingeniería y la construcción de naves, la compra de terrenos y desarrollo de parques industriales. Los equipos de proyecto focalizan la responsabilidad y el control en un solo punto de contacto y su compromiso para entregar con calidad, oportunidad y óptima relación costo-beneficio es total. La empresa, a lo largo y ancho del país, ha desarrollado proyectos de clase mundial para compañías líderes en el mercado global.

Nueva aduana en Querétaro

Con una inversión de 15 millones de pesos en una primera etapa, se prevé que para el mes de octubre próximo, el estado de Querétaro contará con una segunda aduana la cual se localizará en el Aeropuerto Internacional de esta ciudad. La inversión es cien por ciento privada y se pretende que se abran almacenes fiscales.

Lo anterior fue informado por Renato López Otamendi, secretario de Desarrollo Sustentable del estado, quien aseguró que el proyecto no implica que se cerrará la Aduana Interior ubicada en la capital queretana. El objetivo es incrementar el movimiento de carga aérea y atender otros nichos de mercado que han sido descuidados. Asimismo, se trata de brindar a las industrias establecidas en esta entidad más infraestructura logística para que lleven a cabo sus operaciones de comercio exterior; entre las que destaca, por su importancia para el gobierno del estado, la aeronáutica.

Cifra histórica de captación de IED

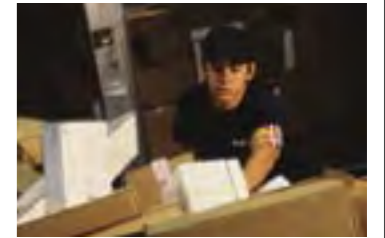
En el primer semestre, la Inversión extranjera directa (IED) ascendió a 13 mil 244 millones de dólares, cantidad que supera en 52.37% a la reportada al Registro Nacional de Inversiones Extranjeras en el mismo periodo del año anterior: 8 mil 692 millones de dólares.

Este ha sido el mejor inicio de año en recepción de IED en la historia del país en seis meses, informó la Subsecretaría de Normatividad, Inversión Extranjera y Prácticas Comerciales Internacionales de la Secretaría de Economía. El dinamismo en el primer semestre de 2007 denota las expectativas favorables de los inversionistas internacionales en el rumbo de la economía mexicana, y confirma a nuestro país como uno de los destinos más atractivos para los flujos internacionales de inversión productiva, especialmente en América Latina, en donde México ocupa el primer lugar.

La IED captada en el primer semestre de 2007 se canalizó principalmente a la industria manufacturera, que recibió 44.2%, sector de servicios financieros, 29%; comercio, 8.9%, otros servicios, 5.7%, y, al sector transportes y comunicaciones, 3.9 por ciento.

Asimismo, de acuerdo al país de origen de la IED, durante enero-junio de 2007, la IED provino principalmente de Estados Unidos, con 60.7% del total; España con 13.9%; Bermudas, con 7.3%; Islas Vírgenes, 4%; Holanda, 3.8%; Francia, 3%, y Bélgica, 1.5 por ciento.

Convenio México-EUA para mejorar servicios de correo

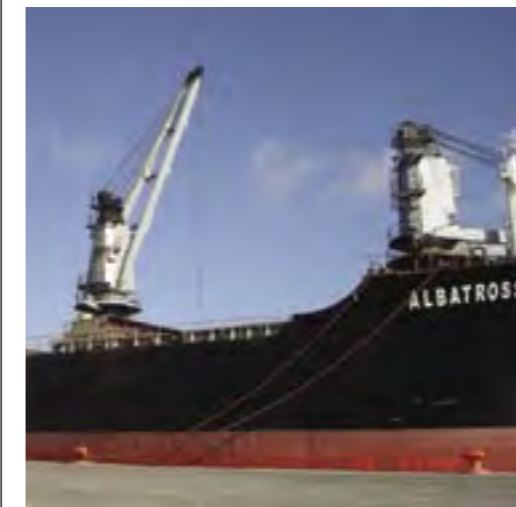


Sepomex y el United States Postal Service (USPS) firmaron un Convenio de Colaboración con el objetivo de mejorar los servicios de correo entre México y Estados Unidos y apoyar a Sepomex en su Plan de Transformación,

Parte fundamental del Convenio es el apoyo que brindará USPS al organismo descentralizado de la SCT, para que lleve a cabo el Plan de Transformación de su estructura administrativa, procesos y reingeniería de operaciones. El Acuerdo destaca que la institución postal mexicana ya implementa un proceso general de reestructuración y reformas, así como de objetivos y acciones de corto y largo plazo.

Ambas instituciones formarán un Grupo de Trabajo para el Mejoramiento de Servicios Conjuntos y Desarrollo de Negocios que trabajará con base en los resultados del proceso de transformación y de sus actividades de reingeniería de Sepomex, con el fin de buscar iniciativas en las áreas de: servicio express de correo (EMS, por sus siglas en inglés); paquetes aéreos, y estrategias para marcas conjuntas y servicio de paquetería.

Puerto Progreso crecerá 261 % en el movimiento de granel mineral



Después de 4 años de preparación para el manejo de este nuevo producto, en el Puerto de Progreso comenzó el pasado junio, con el buque Albatros, la exportación regular de material pétreo a Estados Unidos. El buque transportó 32 mil toneladas de 3 tipos de productos: Grava, gravilla y material base, los cuales fueron transportados a la Terminal de Carga General para embarcar en el muelle 7 de uso público con destino final al Puerto de Tampa.

Esta nueva carga en el Puerto de Progreso generó 190 nuevos empleos en el Estado de Yucatán para beneficio de su comunidad. Se programan

embarques regulares cada 12 días con 32 mil toneladas de producto, el puerto destino será Tampa, de donde se distribuirá el material para diversos fines de construcción.

El incremento en este tipo de carga para el Puerto de Progreso en el presente año 2007 será de 261% pasando de 138,518 toneladas a 500 mil toneladas manejadas. Con esta nueva carga de exportación, el Puerto de Progreso consolida la diversificación de sus productos: Granel mineral, contenedores, perecederos, granel agrícola, carga suelta, hidrocarburos, fluidos no petroleros y tráfico de pasajeros en cruceros turísticos.

Zaragoza Logistics Center y la revista Mundo Logístico anuncian un presente que te puede cambiar el futuro.

BECA AÑO ACADÉMICO
2008-2009

MASTER OF ENGINEERING IN LOGISTICS & SUPPLY CHAIN MANAGEMENT MIT-ZARAGOZA



El Master of Engineering in Logistics & Supply Chain Management del MIT-Zaragoza International Logistics Program atrae a personas aventajadas de todo el mundo, que desean estudiar y llevar adelante sus investigaciones en la ciudad de Zaragoza, España.

El título de este Master, conocido como ZLOG, es otorgado por la Universidad de Zaragoza y los graduados reciben también el certificado del MIT-Zaragoza.

La carrera de ZLOG se basa en el exitoso programa de estudios del MIT, el que ha sido repetidamente ubicado en el primer puesto respecto de los estudios sobre logística y gestión de la cadena de suministros por US News & World Report. Como parte del programa ZLOG, los estudiantes viajan a los Estados Unidos para asistir a seminarios que se imparten en el MIT y para llevar a cabo visitas a diferentes empresas.

ZLOG requiere nueve meses de estudio intensivo en inglés. Además de los cursos obligatorios y optativos, el programa de estudios incluye un proyecto de tesis que usualmente involucra a una o más empresas. El programa desarrolla las habilidades analíticas y de liderazgo requeridas por las empresas en un mercado cada vez más tecnológico y globalizado.

Este Master está dirigido a personas con experiencia en la industria, pero está abierto para todos aquellos que estén en condiciones de satisfacer los requisitos de ingreso.

MIT ZARAGOZA
International Logistics Program

**mundo
LOGISTICO**

Participa sin costos de inscripción en este sensacional concurso que te acerca Mundo Logístico. Una Beca para el Master del MIT-Zaragoza valorada en € 21.500. Un título que te posicionará en la cúspide de las preferencias de las empresas del sector.

Como imaginarás, el número de solicitantes para obtener el diploma ZLOG es muy elevado, lo que hace que los criterios de selección sean altamente competitivos.

Los candidatos deberán cumplir con todos los requisitos de ingreso y serán preseleccionados por un Comité de Admisión.

Además de la tesis y de la estancia en Estados Unidos, la carga lectiva del programa requiere que seas estudiante a tiempo completo.

Como verás, un programa de excelencia reservado sólo para quienes aspiran al más alto nivel en el área logística.

No dejes pasar esta oportunidad única. Consulta las bases en nuestra web, www.mundologistico.net, o bien envíanos tus comentarios a Editorial Fass / Revista Mundo Logístico Zacatecas 36 oficina 409 – Colonia Roma - México D.F. Tel: (0052) 55 1054 6611 o a nuestro e-mail beca@mundologistico.net

**Si vives
en México o
Centroamérica
y tienes dominio
del inglés,
participa
por esta Beca
que dará
el mejor
futuro logístico
a tu vida.**

Patrocinan este mejor futuro:



Mundo Logístico, en logística nadie te da más.
Visita nuestra web www.mundologistico.net

Estudio conjunto Amece-KPMG: Perspectivas de la Alta Dirección

Con el objetivo de identificar las variables económicas y políticas que los directivos desean para tener un entorno de negocios favorable, así como las reformas estructurales que impulsen las inversiones y el crecimiento de las empresas en México, la Amece y KPMG llevaron a cabo el estudio Perspectivas de la Alta Dirección 2007.

AMECE

La dinámica seguida para realizar este estudio fue a través de la aplicación de encuestas y entrevistas personales a más de 200 directivos de empresas pertenecientes a distintos sectores del país, y así conocer las estrategias que llevarán a cabo para incrementar su competitividad durante los próximos tres años.

Al respecto, Miguel Ángel Peralta, director general de Amece afirmó: "Buscamos favorecer la productividad al interior del negocio para que obtenga los máximos beneficios de sus actividades externas. En este estudio en conjunto con KPMG, identificamos las inquietudes de las empresas, así como las líneas de acción que les permitirán incrementar la rentabilidad de sus negocios. Sólo compartiendo sus experiencias e información, el sector empresarial mexicano se fortalecerá en beneficio del país".

Infor: Empresa Top en gestión de la cadena de suministro

Infor fue reconocida como una de las empresas líderes en la innovación de la gestión de la cadena de suministro, de acuerdo con el reconocimiento *Executive 100 de de la Cadena de Suministro & Demanda, 2007*, premio otorgado por Supply & Demand Chain Executive, que distingue a Infor por lograr una Cadena de Suministro de Siglo 21.

INFOR

"Es un honor para nosotros haber sido reconocidos por Supply & Demand Chain Executive como una empresa proveedora de soluciones que está en la delantera en la gestión de la cadena de suministros", comentó Andrew Kinder, director de Mercadotecnia de Producto para la Gestión de la Cadena de Suministro en Infor. "Nuestra meta es ofrecer a las empresas emprendedoras una variedad de soluciones y servicios para satisfacer sus necesidades específicas de negocio y maximizar la relación con el cliente para que logre mayor visibilidad y rentabilidad con la cadena de suministro".

Óptica del lector

Buenas tardes,
Serían tan amables de confirmarme si toda la documentación a recabar para la beca del MIT (CV, cartas de recomendación, etc.) debe ser proporcionada en inglés. Gracias de antemano, saludos.
Gerardo Fernández Gaytán.

Estimado Gerardo,
Gracias por tu interés. Lo más recomendable es entregar la documentación en ambos idiomas, dado que será revisada por especialistas del MIT y del Zaragoza Logistics Center.

A quien corresponda,
Con base en su artículo del tema en referencia, editado en el número 21 de mayo/junio 2007 les comento mi interés en obtener la beca. Hace un par de meses que he estado leyendo la oferta del MIT directamente desde internet, por lo que estoy enterado de los generales del Master. Con base en lo anterior, me permito solicitarles una cita. Quedo a sus órdenes.
Jaime Paredes.

Estimado Jaime,
Gracias por tu interés en la beca del MIT. Por el momento no estamos agendando citas; recibiremos por correo electrónico la documentación solicitada para hacer una primera selección. Después de ello llamaremos a los seleccionados para concertar la cita para entrevista.

Buenas tardes,
Estoy interesada en aplicar a las becas de Mit-Zaragoza, ¿dónde puedo obtener la solicitud?
Saludos,
Ing. Lineth Barnett | Panamá, Rep. de Panamá.

Hola Lineth,
Toda la información y solicitudes pueden ser ubicadas a través de nuestro portal (www.mundologistico.net). Gracias por tu interés.

Amigo lector

Mundo Logístico es una revista para ti. Queremos tu retroalimentación. Escríbenos tus comentarios, sugerencias, quejas, solicitudes... Esperamos poder ser de utilidad y mantener nuestros contenidos al nivel de tus expectativas.
redaccion@mundologistico.net

SEA LO QUE SEA



Diseñaremos la mejor solución para su cadena de suministro

No importa qué productos fabrique ni dónde los almacene o distribuya, las soluciones de cadena de suministro de Ryder son diseñadas a la medida de las necesidades únicas de su empresa. Experiencia, integridad, flexibilidad e innovación son las cualidades que le brindamos a cientos de empresas alrededor del mundo, desde empresas de alta tecnología y automotrices hasta empresas de productos de consumo masivo y fabricantes de aviones. También podemos ayudar para su empresa.
Para Mas información, E-mail RyderMexico@ryder.com, llame al 01-800-00-RYDER, o visite www.ryder.com.



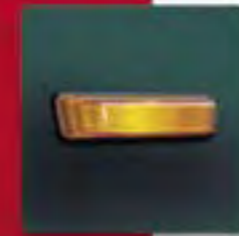
CADENAS DE SUMINISTRO Y LOGISTICA
SOLUCIONES DE DISTRIBUCIÓN, ALMACENAMIENTO Y TRANSPORTE

Mejora del desempeño de una cadena de suministro automotriz



Un enfoque de inteligencia sistémica

“EN REALIDAD”, NOS DICE EL AUTOR, “SE PUDO CONSTATAR QUE LA COOPERACIÓN LOGÍSTICA ES UN PROCESO CONTINUO DE NEGOCIACIÓN Y DE BÚSQUEDA DE ACUERDOS DENTRO DE UN AMBIENTE DE GRAN INCERTIDUMBRE”. EN ESTE ARTÍCULO CONOCEREMOS LOS PRIMEROS AVANCES EN EL DESARROLLO DE UN MODELO DE ARTICULACIÓN RELACIONAL LOGÍSTICA IMPLEMENTADO EN EL CLUSTER AUTOMOTRIZ LOCALIZADO EN LA REGIÓN MEXICANA COAHUILA SURESTE.



Introducción

Debido al impacto que tiene el ambiente geográfico local en el desempeño global de una cadena de suministro internacional, actualmente también es necesario considerar un enfoque integrando tanto las transformaciones del sistema industrial en el ámbito internacional, como las características locales del sistema territorial en donde se ubican los sitios de producción.

Mientras que la mayoría de los análisis tradicionales reposan sobre un modelo de localización *estática* fundado sobre una lógica de accesibilidad a los mejores costos, los enfoques sistémicos pretenden que la *intensidad relacional* es la base fundamental de una ventaja competitiva en evolución dinámica.

Insertándose en esta problemática, el presente artículo tiene dos objetivos: Presentar los primeros avances en el desarrollo de un modelo de articulación relacional logística implementado en el *cluster* automotriz localizado en la región Coahuila sureste de México; Exponer un modelo de análisis que pretende servir de herramienta en la identificación de factores que permitan la articulación de la competitividad dinámica a través de lo que se puede llamar la *inteligencia sistémica* en la administración de la cadena de suministro.

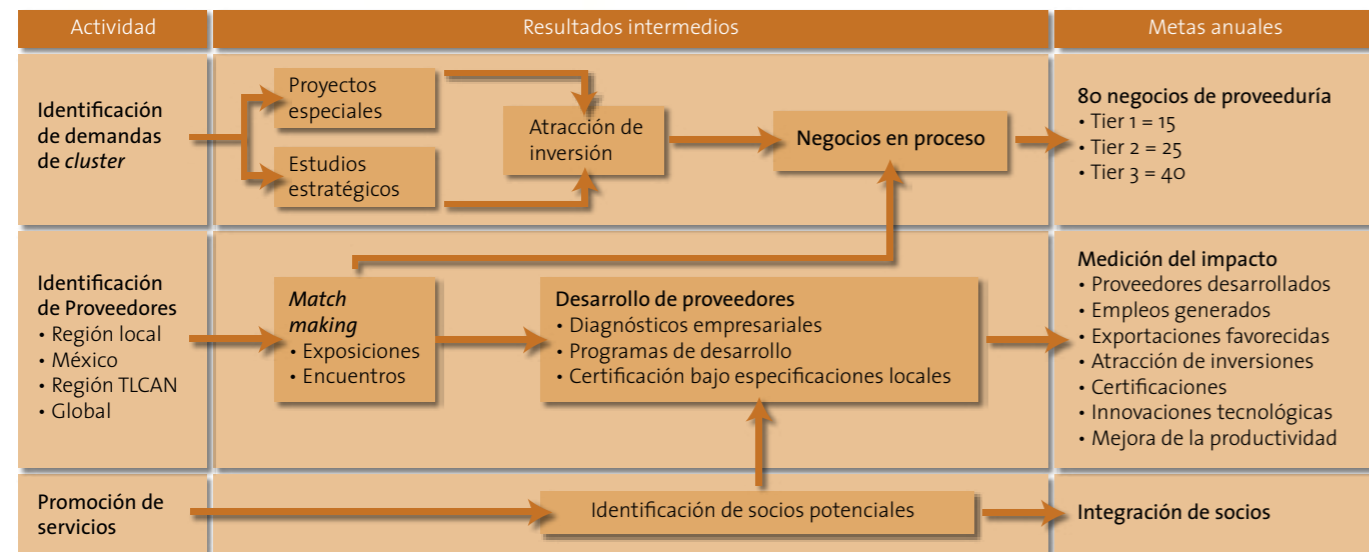
Perspectiva global

A medida que la competencia se incrementa dentro de un sistema industrial, la importancia de la coordinación dentro de una cadena logística aumenta. Ante la necesidad de reducir los costos y aumentar el servicio (*entregas justo a tiempo*), la cooperación, como modo de coordinación de las actividades productivas, toma gran valor. Del mismo modo que al aumentar la intensidad relacional, se hace patente la implementación de mecanismos de inteligencia sistémica o aprendizaje relacional.

De este modo, siendo la organización logística uno de los elementos de competitividad más importantes dentro de la industria, iniciar la investigación desde un enfoque logístico fue más que una innovación, una necesidad. Si en logística como área general es más necesario buscar un óptimo global que óptimos locales y, por lo tanto, es importante considerar los costos de transacción que caracterizan las interfases de una cadena de valor dada, en cuanto a la cooperación logística, la dificultad en su implementación estriba en la diversidad de factores comportamentales que los participantes ejercen.

Es esto último lo que nos llevó a la integración del concepto de inteligencia sistémica. Éste resultó fundamental ya que nuestro paradigma de base se fundamentó en la idea de que a través de

Figura 1. Esquema operativo global de CIDIAC



la organización logística de los flujos inter empresas, es posible generar beneficios económicos de carácter sistémico. Lo que, según Dyer y Singh, (1998), se puede llamar *rentas relacionales*.

1. Cooperación logística

Los motivos que impulsan la búsqueda de comportamientos cooperativos son de naturaleza diferente. Desde la exploración de alternativas a los esquemas de competencia establecidos, buscando mejorar la posición competitiva de las empresas, hasta la gestión de la incertidumbre ante las variaciones de la demanda. Pasando además por la reducción de los costos de transacción, pero, sobre todo en un ambiente de competencia internacional como el automotriz, la creación de valor agregado distintivo y único.

En México, país que no cuenta con una sólida base nacional de empresas automotrices, la constante amenaza de reubicación de sitios de producción transnacionales o de reducción de sus volúmenes manufacturados, representan un impor-

tante estímulo para el desarrollo de nuevas formas de organización industrial.

Sin embargo, aun cuando las razones para cooperar pueden ser evidentes para los involucrados, las dificultades en la implementación son considerables. Debido a que la cooperación va más allá del enfoque estratégico de un actor racional, la calidad de la cooperación depende de factores como la homogeneidad de las expectativas de los actores deseando cooperar.

Bajo este contexto, se observó que el establecimiento de indicadores de desempeño es un proceso crucial para evaluar el progreso. Del mismo modo, los mecanismos de penalización ante comportamientos oportunistas que deterioran los dispositivos de cooperación son una importante base de inicio.

2. Inteligencia sistémica

Debido a que la cooperación logística guarda una fuerte dimensión relacional, en donde el aprendizaje mutuo resulta-

do de la interacción entre participantes es más enriquecedor que dentro de un modo transaccional de organización, fue necesario integrar el concepto de inteligencia sistémica como parte de la base conceptual.

Para el estudio se definió a la *inteligencia sistémica* como la capacidad para desarrollar competencias relacionales específicas a través de la interacción combinatoria de competencias diferenciadas entre los elementos de una red de aprovisionamiento. Un proceso que genera beneficios económicos conjuntos que una empresa de manera aislada no podría obtener. El paradigma de base pretende que es a través de la construcción de ventajas competitivas dinámicas, que los beneficios se pueden incrementar y mantener a través de un hipercompetitivo ciclo de competencia.

3. Resultados

Se consideraron los tres factores propuestos por Gereffi, Humphrey y Sturgeon (2005), complejidad de la información y

de la transferencia de conocimiento requerida para realizar una transacción, la codificación que de esa información y conocimiento se debe hacer y las capacidades de la base de proveedores en relación a los requerimientos de la transacción.

El objetivo final fue determinar las estrategias y acciones necesarias para llevar a cabo una evolución ordenada pasando de una cadena de suministros del tipo "cautiva" hacia una "relacional" (Véase la tabla 1, procesos α, β, γ).

En las condiciones actuales, las cadenas de suministros del caso de estudio están sometidas a empresas líderes que determinan unilateralmente los procesos de diseño, de logística, de innovación de producto y de utilización de tecnología. El objetivo final pretende configurar cadenas de suministro donde la colaboración estrecha genere dependencia mutua y donde el intercambio de información tácita facilite la cooperación inter empresas. Para ello se determinaron

diferentes procesos de cambio, de los cuales se hace aquí una breve mención.

Considerando la importancia de contar con una red de suministros integrada ayudando a la competitividad del sector automotriz de Coahuila, y con el propósito de alcanzar una mayor integración de proveedores locales a la cadena valor, se creó en 2005 el Centro para la Integración y el Desarrollo de la Industria Automotriz de Coahuila (Cidiac) como entidad independiente.

Esta institución actúa como centro especializado de inteligencia sistémica y vinculación empresarial (véase la figura 1), apoyando de manera efectiva al desarrollo y el crecimiento del cluster y en interacción con otros centros del mismo tipo.

Dentro de sus objetivos más importantes está la promoción de las cadenas de valor mediante el desarrollo de proveedores, la atracción de proyectos de inversión y la transferencia de tecnología a las pequeñas y medianas empresas de la

región. Debido a que el número actual de proveedores locales de productos y servicios es muy bajo, el centro impulsará el desarrollo de la proveeduría regional a través de un Centro de Servicios especializado que proporcione principalmente:

- a) Información de la oferta y la demanda de productos y servicios requeridos por la industria automotriz;
- b) Eventos de vinculación empresarial;
- c) Foros de discusión académica;
- d) Estudios especializados y su promoción, para la atracción de nuevas inversiones que permitan el desarrollo y fortalecimiento de la cadena de suministro de la Industria;
- e) Vinculación con instituciones para brindar asistencia técnica y tecnológica para las empresas potencialmente proveedoras de las empresas armadoras, a fin de que se incorporen como proveedores en la cadena productiva de la industria automotriz;

Transporte aéreo
Transporte marítimo
Transporte terrestre

ALOW
LOGÍSTICA INTERNACIONAL ALOW S.A. DE C.V.

Servicios:
Logística puerta a puerta internacional
Logística nacional
Almacenamiento
Distribución
Gestoría
Despacho aduanal mexicano
Despacho aduanal americano

MEXICO D.F., Norte 196 No. 694, C.P. 15510, Colonia pensador mexicano, Tel. 55 5771 8271
ventas@alow.com.mx
www.alow.com.mx

Tabla 1. Procesos de cambio en base de proveedores locales

Tipo de gobierno	Complejidad de las transacciones	Habilidad para codificar transacciones	Capacidad en la base de proveedores
Objetivo local	Baja	Alta	Alta
Modular	Alta	Alta	Alta
Relacional	Alta	Baja	Alta
Cautivo	Alta	Alta	Baja

α (entre Modular y Relacional en Complejidad)
 β (entre Relacional y Cautivo en Complejidad)
 γ (entre Relacional y Cautivo en Capacidad)

A partir de: Gereffi, Humphrey, Sturgeon, 2005

f) Estudios para el desarrollo de nuevos procesos o productos que permitan a los proveedores potenciales incorporarse a la cadena productiva de la industria automotriz.

Tratándose de sitios de producción concebidos bajo un enfoque de masa, el camino hacia una mejora competitiva que lleve a una futura implantación de sistemas modulares, pasa por una mayor cooperación entre los actores. Para ello, los pequeños participantes automotrices (PyME) deben estar en posibilidades de comprender la complejidad del competitivo ambiente automotriz global. Es sobre la base de la interdependencia entre los diferentes actores y las comunicaciones que se establecen entre ellos que una red de aprendizaje puede ser configurada (Julien, 1997).

Conclusiones

Ante el hipercompetitivo contexto económico organizado en red que actualmente transforma las cadenas globales de suministro, no sólo es necesaria una mejor organización de los procesos logísticos empresariales, sino que también es ya indispensable integrar de manera dinámica el conjunto de ventajas diferenciadas que los actores locales pueden

aportar a la competitividad de un sistema industrial dado.

A pesar de la existencia un importante número de investigaciones relacionadas con el desarrollo de estrategias de cadenas de suministro globales, en muchos de los casos se toma como base sólo unos cuantos factores clave de éxito en el mercado. En realidad no se valora adecuadamente la importancia de los factores de diferenciación locales en la construcción de una ventaja competitiva dinámica de una red logística global.

Si bien después de la instalación de grandes empresas armadoras y proveedoras automotrices fue posible la formación de un cluster físico automotriz en Coahuila, hasta hace muy poco no se habían dado aún los pasos necesarios para la constitución de cluster funcional donde las ventajas de proximidad geográfica ayudaran al desarrollo de otros tipos de proximidad (relacional u organizacional por ejemplo).

Esto parece lógico si se considera que la motivación principal de los ensambladores al localizarse en Coahuila respondía a la estrategia geopolítica de aprovechar los bajos costos y flexibilidad laboral mexicana con el objetivo de hacer frente a la competencia japonesa dentro del

mercado estadounidense. Debido a que estos sitios fueron concebidos con el interés de aprovechar los factores que hacen competitivo un sistema de producción de masa, la evolución de sus sistemas productivos hacia modernos sistemas flexibles de producción, encuentran importantes barreras.

Funcionalmente, el cluster está constituido sólo por dos niveles de proveeduría. En la práctica, la coordinación a través de los flujos de aprovisionamiento e información sólo tiene lugar entre las empresas ensambladoras y los proveedores nivel 1. Los proveedores de segundo y tercer nivel se encuentran desarticulados y sin una base organizada de instituciones de soporte.

De acuerdo con la investigación de campo, se ha podido constatar que la baja articulación de estos actores no está relacionada con la eficiencia técnica, sino más bien con aspectos de carácter organizacional. Sin embargo es justo reconocer también que la evolución en las relaciones de cooperación dentro del *cluster Coahuila Sureste*, ha estado condicionada sobre todo por el rol que las grandes ensambladoras le asignan dentro de la estrategia geopolítica de la cadena de valor automotriz estadounidense. ■



Logística del Mayab

www.logimayab.com.mx

Servicios de Transportación Especializada y de Carga General

"En Logimayab estamos seguros de poderle servir de la manera que usted se merece, y con ello en mente, seguimos trabajando para eficientar nuestros servicios y crecer nuestras operaciones, tanto en nuevas rutas como en unidades modernas, seguras y de gran versatilidad, todo esto con el afán de cada día ser la mejor opción para sus necesidades, porque en Logimayab queremos mover su empresa"

LADA SIN COSTO

01 800 108 3772



OFICINA MATRIZ
S/N Cat. 14335 x Anillo Periférico y Cruce Vía FFCC a Tizimin Col. Pacabtún Mérida, Yuc.
Tel. (999) 982 28 13

SUC. QUERETARO
Autopista Mex-Querétaro Loc. 4 entre calles de Prol. Corregidora Sur y Calle 25 Col. Lomas de Casa Blanca Santiago de Querétaro, Qro.
Tel. (442) 221 61 10

SUC. CANCUN
Km. 305-306 Carr. Valladolid, Pto. Juárez C.P. 77500 Cancún, Q. Roo
Tel. (998) 884 68 88

SUC. GUADALAJARA
An. López Mateos Sur 2000 Int. 188 entre las calles Av. 12 de diciembre y Av. de las Rosas Col. Chapalita Ote. Zapopan, Jalisco
Tel. (333) 601 43 01

SUC. CAMPECHE
Av. José López Portillo por Prol. Pedro Moereno S/N C.P. 24097
Tel. (981) 812 51 24

Rosa Elena García Núñez
Knowledge Manager, Sintec.
 Consultoría Líder en Estrategias
 de la Cadena de Valor.

Logística, motor de competitividad empresarial y desarrollo

LA IMPORTANCIA DE LA LOGÍSTICA EN LA COMPETITIVIDAD DE UN PAÍS LA EVIDENCIAN ORGANIZACIONES INTERNACIONALES COMO LA FUNDACIÓN NACIONAL PARA LA CIENCIA EN ESTADOS UNIDOS Y EL INSTITUTO MEXICANO PARA LA COMPETITIVIDAD (IMCO). EL TEMA DE LA ECONOMÍA MEXICANA Y DE LAS REFORMAS ESTRUCTURALES QUE PERMITAN ELEVAR LA PRODUCTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD DE DIFERENTES SECTORES EMPRESARIALES, NOS DICE LA AUTORA, ES PRIORITARIO.

En el contexto de la nueva economía global, el desarrollo de los servicios logísticos es un elemento clave para elevar la competitividad de las cadenas productivas. La importancia de la logística en la competitividad de un país la evidencian organizaciones internacionales tales como la Fundación Nacional para la Ciencia en los Estados Unidos y el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO).

La primera publicó, al cierre del 2005, el estudio *The Engineer of 2020: Visions of engineering in the New Century*, en el que se presenta el rol que la ingeniería deberá jugar de cara al 2020, como medida para asegurar la competitividad de los países ante la globalización. En este estudio participaron diversas fundaciones, universidades, empresas y líderes de opinión, llegando al consenso de que la logística es una de las cinco oportunidades de desarrollo para ser un país competitivo en el 2020, siendo las otras cuatro: nanotecnología, biotecnología, tecnología de información y comunicaciones (TIC).

El IMCO, por otro lado, presentó a finales de abril 2007, el reporte *Situación Competitiva de México 2006: Punto de Inflexión*. Este reporte expone que la logística es una de las cinco áreas de oportunidad en las que México debería estar trabajando; siendo la industria petroquímica, la aeroespacial, el turismo y la tecnología de información (TI), las otras cuatro áreas precursoras.

Altos costos logísticos

El tema de la competitividad de la economía mexicana y de las reformas estructurales que permitan elevar la productividad y competitividad de diferentes sectores empresariales, es prioritario. Diferentes reportes tales como el *Global Competitiveness Report* del Foro Mundial Económico (WEF); *World Competitiveness Scoreboard* del International Institute for Management Development (IMD), exponen que nuestro país ha perdido varias posiciones en competitividad y la mayor parte del tiempo han reportado retrocesos en el *ranking* mundial en los últimos 6 años.

En materia de la competitividad de la infraestructura-país, nuestro país también está rezagado, según el WEF en materia de infraestructura, México ocupa la posición número 64 de los 125 países evaluados. Como consecuencia de lo anterior, México cuenta con un costo logístico, como porcentaje del Producto interno bruto (PIB), de 15%, mientras que países como Estados Unidos y Francia cuentan con 9.5 y 7.5% respectivamente.

Nuestros costos logísticos son altos si nos comparamos con países desarrollados, pero no con países emergentes tales como China que cuenta con 17% del PIB. El problema radica en que muchos de los países emergentes asiáticos están haciendo fuertes inversiones para desarrollar su infraestructura, de esta manera, vemos a países como China e India, invirtiendo 3 y 3.7% del PIB respectivamente, mien-

10 AÑOS **ALLES GROUP**
 WORLDWIDE REAL ESTATE SERVICES
 ONCOR INTERNATIONAL

Agradecemos la confianza depositada por nuestros clientes en estos primeros 10 años en México para seguir trabajando, apoyando y asesorando en todos sus Proyectos de Reubicación Corporativo e Industriales

www.allesgroup.com

TORRE MAYOR
 Paseo de la Reforma No.505 piso 42
 Cuauhtemoc, México D.F.
 Tel.: 5980-2000 Fax: 5980-2025
 e-mail: mail@allesgroup.com

Nuestra Misión
 Proporcionar una gama de servicios única, ofreciendo soluciones creativas a usuarios, inversionistas, desarrolladores y cualquier otro involucrado en la industria de bienes raíces corporativas e industriales en América Latina, con la finalidad de satisfacer las necesidades específicas de cada uno de nuestros clientes.

Alles Group ONCOR International

tras que la inversión en infraestructura en nuestro país fluctúa entre 1.2 y 1.5% del PIB.

Oportunidades de desarrollo

Ante esta realidad, es necesario identificar las oportunidades de desarrollo en nuestro país.

México se localiza en una posición geográfica y táctica envidiable en relación al flujo de bienes y servicios. La gran oportunidad como país reside en contar con una plataforma logística que permita integrarnos, con nuestros vecinos del norte, como el bloque comercial más grande del mundo y al mismo tiempo explotar nuestra posición geográfica para ser visualizados como un *hub* logístico concentrador y reexpedidor de mercancías para América del Norte, Sudamérica, Europa y Asia.

Sin embargo, nuestra competitividad no debe basarse en la cercanía con Estados Unidos, sino en tener costos competitivos y servicios de calidad internacional, para poder competir ante países emergentes tales como China e India.

Si abordamos los cuatro sectores de transporte, podemos ver que México está lejos de ser visto como el *hub* logístico si no elevamos la competitividad en los diferentes modos. Se habla mucho del transporte intermodal y multimodal: Citando montos de la carga doméstica movilizada por modo de transporte, identificamos que México mueve aproximadamente 75% de mercancías por autotransporte, 17% por ferrocarril, 8% por vía marítima y menos de 1% en transportación aérea.

Si lo comparamos con Estados Unidos podemos ver que ellos mueven 39% de las mercancías en ferrocarril, 29% en autotransporte, 17% vía marítima y 15% en transporte aéreo. Existen numerosas áreas de oportunidad en cada sector, por mencionar las que consideramos prioritarias, podemos citar las siguientes:

- Modernización de la infraestructura carretera y parque vehicular. Es necesario invertir en la pavimentación de carreteras; así como la construcción y la reparación de los diferentes tramos inconclusos. Igualmente, es necesaria una fuerte inversión en parque vehicular moderno para así poder disminuir esa edad promedio de la flota, la cual, es de 17 años en México y 6 años en EEUU.
- Regulación de interlíneas que habiliten una interconexión competitiva. A este respecto, es necesario asegurar el cumplimiento de las regulaciones ferroviarias que habiliten una relación más armónica entre concesionarios así como la definición de tarifas de interconexión.
- Disminución de los altos costos por desembarque y estadía en puertos mexicanos. En la actualidad, el promedio de estadía en un puerto mexicano es de 10 días, cuando el *benchmark* internacional es de 5 días.



- Modernización de la infraestructura aeroportuaria (flota y capacidad instalada). Habilitar aeropuertos cargueros con cámaras de refrigeración, montacargas, grúas, sistemas de rayos X y sistemas de seguridad.

Ante este panorama, no es lógico que México cuente con el mayor número de tratados comerciales, con una posición privilegiada entre los dos mayores océanos del mundo, y no aproveche el potencial de desarrollo económico y social con el que cuenta. No podremos vernos como el *hub logístico de América* si no ofrecemos una infraestructura competitiva así como una integración de los nodos portuarios con los modos terrestres y aéreos.

En esta competencia global nuestro país compite con diferentes países emergentes y desarrollados; y ante esta realidad, tenemos que evolucionar al ritmo que la globalización marca. A nivel empresa, es necesario fortalecer la cadena de valor, mejorando el desempeño de cada uno de los eslabones que la integran, identificando el valor generado en cada etapa, habilitando la TI, tercerizando servicios y desarrollando estructuras organizacionales innovadoras, preparándose continuamente para no ser el eslabón débil en la cadena y poder ser competitivos ante las nuevas tendencias logísticas.

Esa colaboración entre los diferentes actores de la cadena de valor es, posiblemente, el mayor reto que enfrentamos como nación ya que una relación eficiente entre los diferentes actores no sólo permite a la empresa ser competitiva, sino a nuestro país. ■



REACH EXCELLENCE

innovamos cada vez más
para la mejor satisfacción
de nuestros clientes

Siguiendo con la misma oferta de servicios:

- ➔ GESTIÓN DE LA CADENA LOGÍSTICA
- ➔ DISTRIBUCIÓN Y PORTEOS
- ➔ LOGÍSTICA
- ➔ LOGÍSTICA INVERSA
- ➔ TRANSPORTE: FTL / LTL

ergon
SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

Peroyera tiempo puede cambiar

ergon
SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

ERGON Supply Chain Management
Hacienda de Temixco, 28. Col. Bosques de Echegaray
Naucalpan, CP 53 310. Estado de Mexico
Tel: (+52 55) 85 89 97 30 • Fax: (+52 55) 85 89 97 31
Lada: 01 800 623 68 56
Info@ergonscm.com • www.ergonscm.com



Gestión y conceptos

LAS NUEVAS TENDENCIAS DE LAS CADENAS DE SUMINISTRO GLOBALES IMPLICAN RETOS QUE VAN DESDE LO LEGAL HASTA PARADIGMAS EDUCATIVOS CON PRINCIPIOS Y HERRAMIENTAS RADICALMENTE DIFERENTES. CONOCER LAS MÁS IMPORTANTES EN CUANTO A TRASCENDENCIA Y COMPLEJIDAD PERMITE RESPONDER MEJOR A SU INFLUENCIA EN LAS OPERACIONES LOGÍSTICAS COTIDIANAS.



7 Nuevas megatendencias globales para la cadena de suministros

Ing. Jesús Campos Cortés

Jesús Campos cuenta con las certificaciones CPIM, CIRM, CPM, CPAM, PMP, CQIA, CEI, CSCP y es socio consultor en Corporate Resources Management, firma de consultoría y desarrollo de talento en procesos orientados a la cadena de suministro.

Panorama y génesis

En México, día con día surgen *gurús* que, a título personal, establecen lo que piensan son las tendencias en materia de gestión y su incidencia en las cadenas de suministro, pero pocas veces lo hacen analizando un entorno amplio, certero y confiable para llevarlo a cabo, y se limitan a establecer como tendencias ciertas prácticas operativas específicas de ciertas empresas.

En este sentido, en la publicación de mayo de 2007 de la revista *PM Networks*, Petter Fretty escribió un artículo con relación a las siete tendencias globales que deben enfrentar las empresas y los gerentes de proyecto para ser exitosos en la actualidad, en estas líneas el trabajo se realiza retomando estas tendencias, pero analizándolas desde la perspectiva de su impacto en la gestión de las cadenas de suministros en México, con el objetivo de examinar los retos y ventajas que su incorporación implica en la búsqueda de incrementar los niveles de competitividad de las empresas mexicanas.

Estas siete tendencias son: *Multisourcing*, redefinición de la administración del conocimiento, *outsourcing*, creación de presencia en economías emergentes, sustentabilidad, cortos periodos para obtener retornos sobre las inversiones y adaptación a una fuerza de trabajo cambiante.

1. *Multisourcing*

Las empresas están buscando en todo el mundo los mejores proveedores, lo que implica que en un proyecto o una operación estarán recibiendo materiales de diferentes proveedores de diversas partes del mundo. Esta tendencia implica un gran reto, no sólo para las funciones relacionadas con la logística de los materiales, sino también para los compradores, que deben mantenerse alertas, detectando proveedores potenciales alrededor del globo terráqueo.

Esto implica que las funciones operativas tienen que diseñar procesos de manufactura robustos y flexibles para poder trabajar con diferentes proveedores de forma simultánea. El *multisourcing* implica también nuevos retos legales al estar operando bajo diferentes regulaciones alrededor del mundo.

2. Redefinición de la administración del conocimiento

Hoy más que nunca las operaciones de la cadena de suministros deben crear una cultura de lecciones aprendidas. Las experiencias deben documentarse y ponerse a disposición no sólo de los miembros de la organización, sino también de los socios de la cadena, quienes pueden aprender de experiencias ajenas para evitar incurrir en costos o tiempos innecesarios provocados por errores en la operación.

En particular, en el área de compras es necesario que se desarrollen procesos sólidos y maduros de "análisis de gastos" que permitan a los compradores diseñar estrategias de suministro robustas con base en análisis de datos históricos y una combinación de modelos de proyección e información del mercado.

Los *data warehouses* y el *data mining* deben ser parte natural del trabajo de los profesionales en cadena de suministros.

En ACCIÓN constante Sólo díganos...

¿De dónde viene y a quién va?

¿Cuánto tiempo y cómo requiere que guardemos su mercancía?

¿Cómo la requiere para salir al mercado?

¿Dónde y cuándo la necesita?

Así de sencillo, por usted estamos en ACCIÓN constante

ACCEL tiene las **SOLUCIONES EN LOGÍSTICA** que usted y su negocio necesitan.

Su sólida trayectoria y su constante orientación por ofrecer a sus clientes las soluciones que demandan, hacen de ACCEL su mejor opción en servicios logísticos integrados.

ACCEL Logística

Virginia Fábregas No. 80, Col. San Rafael, México, D.F. 06170
Tel: (55) 5705-2788, Fax: (55) 5705-4794
www.accel.com.mx



3. Outsourcing

En la actualidad, debemos entender al *outsourcing* como un doble reto para las cadenas de suministros; por un lado, algunos de los miembros decidirán colocar parte de sus procesos de negocio en *outsourcing* con la finalidad de mejorar sus eficiencias operativas y generar nuevos valores; pero, por otro lado, algunos de los miembros de la cadena se nutrirán de estas oportunidades y centrarán su negocio en proveer servicios de *outsourcing* en diversos procesos logísticos que van desde el tradicional almacenaje y transportación hasta modelos más sofisticados de 3 o 4PL o el *outsourcing* de procesos de compras, etcétera.

No debe perderse de vista que si bien el *outsourcing* es una decisión estratégica, en el fondo es un proceso de selección de proveedores que debe seguir un estricto proceso de definición, evaluación, contratación y administración para garantizar su correcto funcionamiento.

4. Creación de presencia en economías emergentes

La competencia global no implica únicamente tener presencia, sino adaptar los productos y procesos a las preferencias locales. La estandarización es el sueño de la cadena de suministros, pero la personalización masiva es una demanda de los mercados que implica realizar y adaptar la forma de hacer negocio en diferentes lugares.

La coordinación entre diseño, mercadotecnia y cadena de suministros es hoy más importante que nunca para garantizar la entrada y permanencia en mercados con

gustos y preferencias diferentes a los que conocemos o estamos acostumbrados a tener. El uso de proveedores de productos y servicios locales será necesario para poder integrar nuestras soluciones de forma rápida a las demandas de los mercados emergentes en los tiempos y costos requeridos por estos mercados.

5. Sustentabilidad

El movimiento hacia *Cadenas verdes*, hacia productos y servicios amigables con el ambiente, hacia la responsabilidad social, representa un gran reto para las cadenas de suministros que deben ser diseñadas bajo estrictos parámetros de armonía con el medio ambiente.

Las empresas y sus cadenas deben asumir la responsabilidad que les toca en la protección del medio ambiente de los países en los cuales operan y de los que obtienen sus insumos básicos. La logística inversa deberá ser atendida no solo como una gran fuente potencial de ingresos, que lo es, sino como parte de una responsabilidad social de las empresas para sus comunidades.

6. Cortos periodos para obtener retornos sobre las inversiones

La competencia mundial por los capitales demanda que las inversiones demuestren en corto tiempo su rentabilidad o, de otra forma, corran el peligro de desaparecer.

El impacto de la cadena de suministros sobre las variables críticas de ingresos y egresos tanto en la etapa de

Grupo
BSM 

:: BSM Dry Cargo ::
Transporte de carga seca a granel.

:: BSM Tankers ::
Transporte de carga líquida a granel.

:: LOS FLETES
MÁS COMPETITIVOS. ::

BSM 
BSM Logistics S.A de C.V.

:: Transportación Marítima de contenedores ::

:: Transportación Terrestre ::

:: Transportación Aérea ::

:: LA MEJOR SOLUCIÓN
EN TRANSPORTE MULTIMODAL ::

Grupo BSM.
Leibnitz No. 20, despacho 802,
Col. Anzures, C.P. 11590,
México, D.F.
Tel.: +5255 5262 9360
Fax: +5255 5262 9371



**YOUR CARGO,
OUR LOGISTICS:
BOTH SUCCESS.**

Destacamos

1. **Multisourcing:** Nuevos retos legales al estar operando bajo diferentes regulaciones alrededor del mundo.
2. **Redefinición de la administración del conocimiento:** Estrategias de suministro robustas con base en análisis de datos históricos y una combinación de modelos de proyección e información del mercado.
3. **Outsourcing:** Más que una decisión estratégica, un proceso de selección de proveedores que debe seguir un estricto proceso de definición, evaluación, contratación y administración.
4. **Presencia en economías emergentes:** Coordinación entre diseño, mercadotecnia y cadena de suministros para garantizar la entrada y permanencia en mercados con gustos y preferencias diferentes a los conocidos.
5. **Sustentabilidad:** Logística inversa ser atendida no sólo como una gran fuente potencial de ingresos sino también como responsabilidad social de las empresas para sus comunidades.
6. **Cortos periodos para obtener retornos sobre las inversiones:** Criterios financieros sólidos en la toma de las decisiones del día con día.
7. **Fuerza de trabajo cambiante:** Planes formales para reclutar, retener y, en su caso, reemplazar al talento que diseña y opera complejas cadenas de suministros globales.



proyectos como en la operación de las inversiones hace necesario que los profesionales de cadena de suministro utilicen criterios financieros sólidos en la toma de las decisiones del día con día.

7. Adaptación a una fuerza de trabajo cambiante

Hoy en el mercado conviven dentro de una misma organización profesionales de cadena de suministro que fueron educados bajo principios y herramientas radicalmente diferentes. En una junta encontramos generaciones de regla de cálculo conviviendo con generaciones de calculadoras programables quien no recuerda una Texas Instrument 58, y otras generaciones que nacieron con una computadora en su casa.

Sin embargo, no sólo eso, las empresas y sus cadenas de suministros deben tomar en cuenta la alta movilidad que caracterizará a la nueva fuerza laboral en los próximos años, lo que implica contar con planes formales para reclutar, retener y, en su caso, reemplazar al talento que diseña y opera complejas cadenas de suministros globales. Un reciente estudio realizado en Estados Unidos indica que un empleado promedio cambiará 7 veces de trabajo a la largo de su vida laboral.

Los procesos y las políticas tienen que ser diseñados para dar respuesta a todas estas generaciones que trabajan juntas buscando diseñar cadenas de suministro eficientes que usen la tecnología como un medio y no como un fin y que tengan la capacidad de reaccionar ante cambios que las computadoras no pudieron predecir o a eventos tan triviales como la falta de energía eléctrica.

Conclusión

Podemos concluir que estas 7 nuevas megatendencias globales, identificadas por Fretty para el mundo de los proyectos, afectan directamente la operación del día a día de nuestras cadenas de suministro y debemos estar preparados para responder a su influencia en nuestras operaciones diarias en búsqueda de la eficiencia de los procesos y nuestra efectividad para entregar valor a nuestros clientes. ■



Salina Cruz

Puerto de enlace comercial del Sureste Mexicano

Gracias a su privilegiada posición geográfica, el Puerto de Salina Cruz ofrece a los mercados del sureste de México, instalaciones que facilitan la operación de carga contenerizada, graneles agrícolas y minerales, así como carga general; impulsando el desarrollo regional y el comercio exterior de México.



(971) 714-1214 y 714-1325



qcomer@apisal.com.mx

www.puerto-de-salinacruz.com.mx



SCT

CADENAS PRODUCTIVAS



Outsourcing de mantenimiento I: Tendencia en crecimiento

LA TERCERIZACIÓN DEL MANTENIMIENTO ES UNA PRÁCTICA TODAVÍA POCO DIFUNDIRA ENTRE LAS EMPRESAS, CUYOS DIRECTORES NO PUEDEN EVITAR RESQUEMOS A LA HORA DE CONSIDERAR QUE OTRA COMPAÑÍA TENGA INGERENCIA EN SUS EQUIPOS E, INDIRECTAMENTE, SOBRE SUS PROCESOS. TERCERIZAR EL MANTENIMIENTO TAMBIÉN PUEDE DELEGARSE EN MANOS EXPERTAS, LOGRANDO UN ALTO NIVEL DE EFICIENCIA Y EFICACIA EN EL SECTOR Y PERMITIENDO QUE LA COMPAÑÍA PUEDA DEDICARSE A SUS NEGOCIOS ESPECÍFICOS.

Gerry Bleau

Presidente de Ivra, Canadá. Basado en su seminario "El próximo escalón en confiabilidad para activos", dictado en Buenos Aires Argentina. Artículo publicado por amable gestión de Flavia Tomaello.

Conciencia de la necesidad

Para tercerizar, lo importante es comenzar entendiendo y aceptando que cualquier emprendimiento necesita y requiere de servicios externos que, en la medida en que sean aportados por empresas serias y responsables, optimizarán los resultados propios. El mantenimiento de los activos físicos de una compañía no escapa a este concepto.

Lo ideal es comenzar por identificar y definir cuidadosamente las tareas y trabajos que no hacen a la esencia del negocio, y que pueden delegarse en manos de expertos. Tercerizar el mantenimiento puede ser la solución para muchas empresas que, de no tercerizar, necesitarían contar con un equipo de personal propio de expertos, técnicos y operarios para realizar el mantenimiento de sus activos físicos, por cuanto deberían desarrollar y aplicar las técnicas y procedimientos específicos.

Para tercerizar el mantenimiento de manera exitosa es fundamental entender que se trata de un proceso de varias etapas.

1. Diagnóstico de la situación: Evaluando detalladamente los procesos de mantenimiento y su relación con el resto de los procesos de la compañía. Para esto, se debe establecer con claridad el estado de situación de la compañía en cada uno de los siguientes aspectos:

- Las estrategias de mantenimiento.
- Los recursos humanos.
- Los recursos materiales.
- Los procedimientos.
- Los sistemas de información.

Con los resultados de esta evaluación, se estará en mejores condiciones para definir las interacciones de cada proceso de mantenimiento con el resto de los procesos de la compañía.

2. Definición de procesos: Dado que el análisis que se realizará está basado en una relación costo-calidad de servicio y que lo que se busca es la eficiencia y eficacia, se deben definir los ítems o procesos de mantenimiento a tercerizar. Definidos estos, se debe profundizar el análisis a los efectos de determinar los siguientes aspectos:

- El nivel de actividad de mantenimiento de cada ítem.
 - El costo que implica para la empresa la realización de cada uno.
 - La forma en la que se podrá evaluar la gestión de mantenimiento sobre los procesos definidos a tercerizar.
3. Tipo de tercerización que se llevará a cabo. Teniendo en cuenta tanto el tipo de procesos que se definió terci-

TUSCOR LLOYDS
www.tuscorlloyds.com

Como agentes de Magna Charter y Princess Line, además, ofrecemos nuestro servicio de exportación e importación LCL/FCL desde toda Europa, Sudamérica, Emiratos Árabes y Asia.

RECUERDE QUE CONTAMOS CON LOS SIGUIENTES SERVICIOS ADICIONALES:

- Logística puerta a puerta (Door to door) como LCL y FCL.
- Flota terrestre en Origen/Destino.
- Despacho Aduanal en Origen/Destino.

Pregunte por nuestra tarifa: www.tuscorlloyds.com

Nuestras Oficinas

¡Ciudad de México! **MÉXICO**
TUSCOR LLOYDS UN DE MÉXICO S.A. DE C.V.
Tel: +52 55 55 21 26 26 - Fax: +52 55 55 21 26 40
info@tuscorlloyds.com.mx

¡Veracruz! **MÉXICO**
TUSCOR LLOYDS UN DE MÉXICO S.A. DE C.V.
Tel: +52 229 222 3711 - Fax: +52 229 222 3712
info.veracruz@tuscorlloyds.com.mx

¡Manchester! **REINO UNIDO**
TUSCOR LLOYDS (UK) LTD
Tel: +44 (0) 161 606 6666 - Fax: +44 (0) 161 606 6667
enquiry@tuscorlloyds.com

¡Barcelona! **ESPAÑA**
MARITIMA TUSCOR LLOYDS S.L.
Tel: +34 93 225 0600 - Fax: +34 93 225 0600
info@tuscorlloyds.es

Logos of LCL, FCL, and other shipping services.

CADENAS PRODUCTIVAS



zar como así también el volumen de trabajo a transferir y la propia cultura de la organización, se puede optar entre diferentes modelos posibles para avanzar en el proceso de tercerización. Alguno de estos modelos son los siguientes:

- a) Contratar el gerenciamiento de la tercerización con una empresa que se ocupará a su vez de subcontratar la ejecución de las tareas, a cuenta y cargo de la empresa original.

Esta modalidad recurre a la experiencia y conocimiento del mercado de empresas proveedoras de servicios para llevar adelante un efectivo proceso de tercerización, seleccionando los proveedores más adecuados para cada servicio o proceso a contratar. Sin embargo, como se verá más adelante, esta modalidad no aparece como ventajosa para la mayoría de los casos, por cuanto la responsabilidad sobre los contratos y sobre la calidad del servicio requerido sigue siendo de la compañía contratante.

No obstante, es una opción válida cuando las políticas de la compañía contratante definen que estas responsabilidades deben permanecer dentro de su propia órbita.

- b) Definir una estructura que administre la tercerización dentro de la misma compañía. Esta opción es

similar a la anterior y tiene la ventaja de tener un menor costo, por cuanto no se está contratando el gerenciamiento externo. Sin embargo, la falta de conocimiento del mercado de las empresas proveedoras de servicios puede llevar a realizar contrataciones menos efectivas.

Es un modelo adecuado para comenzar con el proceso de tercerizar, dirigiendo el proceso hacia ítems muy puntuales y, particularmente, cuando el volumen de tareas a tercerizar no es muy grande. Es un modelo que permite al mismo tiempo mantener dotaciones y estructuras de mantenimiento propias de la compañía para realizar el mantenimiento no tercerizado. Por ejemplo, se puede decidir que se va a tercerizar sólo el mantenimiento de compresores y no el mecánico, que seguirá realizándose dentro de la empresa.

Un avance gradual en el tiempo permitiría pasar de este modelo a alguno de los otros descritos.

- c) Tercerización completa: consiste en seleccionar a una empresa para que se haga cargo del mantenimiento en forma total. La empresa contratada será responsable de toda la gestión de mantenimiento y deberá cumplir con lo establecido en las estrategias para el óptimo mantenimiento de todos los activos.

Evaluar proveedores

A la hora de seleccionar a la empresa que va a realizar el mantenimiento de la compañía, es fundamental evaluar su seriedad y profesionalismo, y analizar los costos en función de este contexto. Hay una serie de ítems que la empresa contratada debe cumplir, y que pueden tener relación con un costo diferente.

- Si la empresa implementa una política de capacitación en las técnicas más actualizadas con el personal que va a atender sus equipos, las que resultan necesarias para realizar el trabajo.
- Si el personal que la compañía envía para trabajar en su empresa cuenta con todos los requerimientos legales correspondientes.
- Si la empresa registra antecedentes valiosos y experiencia en trabajos similares al que va a realizar para su empresa, y puede aportar estas referencias.
- Si el personal que va a planificar, dirigir y controlar el trabajo está integrado por técnicos idóneos.
- Si está definido con claridad cuál de las dos partes (la empresa contratante o la contratada) debe hacerse cargo de proveer las herramientas, insumos y otros materiales necesarios para realizar el trabajo.

En todos los casos es posible "mutar" de un modelo a otro en función de las condiciones y contexto propio de cada compañía. Como se verá en la segunda parte de esta nota, existe una serie de dificultades de diversos órdenes que pueden frustrar el proceso de tercerización.

Puesto que cada uno de estos modelos permite una manera de introducir la tercerización en forma diferente, alguno de ellos puede ser seleccionado para comenzar con el proceso aunque no aparezca como el más efectivo y después avanzar hacia el modelo más adecuado. ■

www.advanpro.com.mx



ADVAN PRO
TRANSPORTES

"solución a tu alcance"

- 🔗 ERP totalmente integrado.
- 🔗 16 módulos operativos, financieros y mantenimiento.
- 🔗 Fácil manejo.
- 🔗 Personalizable.
- 🔗 Con Auditoría Transaccional.
- 🔗 Contabiliza automáticamente.

Nuestra consultoría...

la mejor del mercado
con consultores profesionales especializados en transporte

▶▶ 52561969 / 64 / 67 / 66
edmundoa@advanpro.com.mx
manuelg@advanpro.com.mx ◀◀

Los Puertos de México ofrecen hoy infraestructura de clase mundial y mucho más.



En los Puertos de México hemos realizado significativas inversiones en la modernización de instalaciones y adquisición de tecnología de punta, para eficientar sus operaciones y convertirlos en centros de negocios de clase mundial.

PUERTO DE ACAPULCO
01 (744) 483 79 69
www.apiacapulco.com

PUERTO DE ALTAMIRA
01 (833) 260 60 60
www.puerto-de-altamira.com.mx

PUERTO DE BAHÍAS DE HUATULCO
53 22 95 30
www.bmofonatur.gob.mx

PUERTOS DE BAJA CALIFORNIA SUR
01 (612) 122 77 77
www.bajaport.com

PUERTO DE CABO SAN LUCAS
53 22 95 30
www.bmofonatur.gob.mx

PUERTOS DE CAMPECHE
01 (981) 812 08 10
www.campeche.gob.mx

PUERTO DE COATZACOALCOS
01 (921) 211 02 70
www.puerto-de-coatzacoalcos.com.mx

PUERTO DE DOS BOCAS
01 (933) 333 16 89
www.puertodosbocas.com

PUERTO DE ENSENADA
01 (646) 178 28 60
www.puertoensenada.com.mx

PUERTO DE GUAYMAS
01 (622) 225 22 50
www.puertodeguaymas.com.mx

PUERTO DE LÁZARO CÁRDENAS
01 (753) 532 20 64
www.puertolazarocardenas.com.mx

PUERTO CHIAPAS
01 (962) 628 68 42
www.puertochiapas.com.mx

PUERTO DE MANZANILLO
01 (314) 331 14 00
www.puerto-de-manzanillo.com.mx

PUERTO DE MAZATLÁN
01 (669) 982 36 11
www.apimazatlan.com.mx

PUERTO PROGRESO
01 (969) 934 32 50
www.puertosyucatan.com

PUERTOS DE QUINTANA ROO
01 (983) 833 04 46
www.apiqroo.com.mx

PUERTO DE SALINA CRUZ
01 (971) 714 13 25
www.puerto-de-salinacruz.com.mx

PUERTOS DE TABASCO
01 (913) 332 12 88

PUERTOS DE TAMAULIPAS
01 (834) 318 95 50
www.tamaulipas.gob.mx

PUERTO DE TAMPICO
01 (833) 241 14 00
www.puerto-de-tampico.com.mx

PUERTO DE TOPOLOBAMPO
01 (668) 862 00 37
www.apitopo.com.mx

PUERTO DE TUXPAN
01 (783) 102 30 30
www.puerto-de-tuxpan.com.mx

PUERTO VALLARTA
01 (322) 224 10 00
www.apivta.com

PUERTO DE VERACRUZ
01 (229) 923 21 70
www.apiver.com



<http://e-mar.sct.gob.mx>

www.sct.gob.mx



SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

En esta serie de intervenciones, nuestros amables expertos señalan lo posible y lo que no lo es con respecto a la disminución al máximo de los niveles de inventario. Todos ellos coinciden en resaltar la importancia de dar el mejor servicio al cliente y en agregar valor a la cadena con el uso de las mejores herramientas tecnológicas y una eficiente gestión de procesos. La posibilidad de lograr un esquema cero inventarios será o no en función de un cliente satisfecho y una cadena fluida y ágil.



Cero inventarios: Los más y los menos

4uLogistics

El sistema de cero inventarios debe ser solo una filosofía de trabajo ya que las diferentes variables en el transporte, almacenaje, mercadotecnia, trámites aduanales, etc., no permiten establecer una política de cero inventarios sin sacrificar el servicio al cliente. Es decir, el servicio al cliente juega un papel fundamental para conservar el almacenaje como estrategia de penetración en el mercado.

La tecnología juega, en este sentido, un papel primordial en la visualización de la información, para determinar confiabilidad de entrega de los proveedores, velocidad del consumo en el inventario, análisis de la demanda contra la existencia programada en el centro de distribución, etc. Aunque prescindir de inventarios se relaciona con la eliminación del costo de almacenaje y costos indirectos sobre el producto, es necesario nunca perder de vista el nivel de servicio al cliente.



Edgar Macías Ibarra, socio director de Operaciones.

Los elementos que favorecen el logro de un sistema cero inventarios son contar con proveedores confiables y con capaci-

dad de entrega en diferentes puntos del país en cuestión, y establecer planes de producción muy precisos, de acuerdo al pronóstico de la demanda de los clientes.

Por otro lado, existen elementos que impiden el logro de un sistema de esta naturaleza: trámites fiscales y aduanales entre países; proveedores con limitada capacidad de distribución o con presencia local y, como he mencionado, la importancia de mantener un excelente nivel de servicio al cliente.

Ergon SCM de México

Ignacio A. Szymanski; director de Desarrollo de Negocios e Ingeniería.

Un sistema Cero inventarios es un objetivo que todos deberíamos buscar idealmente, aunque sabemos que en muchos casos no es posible, tal y como ocurre en los productos agrícolas o pesqueros que se obtienen por temporadas o los artícu-

Dragamex

PARTE INTEGRAL EN EL

DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA

Dragamex S.A. de C.V.

Movemos la Tierra Hacia un Mejor Lugar

¡Con esto la hacemos!

- Extensa y diversificada flota dragadora que se ajusta a cualquier tipo de obra.
- Dragas equipadas con los instrumentos más sofisticados en el campo de la tecnología.
- Personal experimentado y altamente calificado.
- Con expertos en diversos campos relacionados con la construcción y mantenimiento de la Infraestructura portuaria de protección y de acceso fluvial.
- Con el soporte técnico de mas de 90 años de Boskalis.

Algunos de los servicios que ofrecemos

- Dragado de mantenimiento y construcción en puertos y canales.
- Recuperación de tierras y relleno de playas.
- Dragado ambiental.
- Protección Costera.
- Servicio costa afuera.

Contamos con:

- 5 Dragas de tolva autopropulsadas
- 6 Dragas estacionarias con cortador
- 1 Dragas de cuchara
- 1 Dragas de almeja
- Y más de 30 equipos auxiliares tales como: Remolcadores, multicats, chalanes, etc.

Oficina General
Carretera Coatzacoalcos - Minatitlán, km 7.5 colonia tierra nueva.
Coatzacoalcos, Veracruz, México, C.P. 96496
Tel. 921-211-8200, Fax. 921-211-8208, Mail: gerencia@dragamex.net

SB Filial Boskalis International b.v.

ALMACENES E INVENTARIOS

los que sólo se venden en ciertas épocas del año y que tienen que venderse en forma súbita y masiva.



El beneficio principal es la mayor rentabilidad del dinero invertido en el proceso total. Por ejemplo: Una tienda que vende cada mes 30 mil escobas vs otra que vende mil diarias. Los gastos de traer, guardar, mover y mostrar 30 mil son mucho mayores que los de mil diarias, la inversión que se necesita para adquirir 30 mil es 30 veces superior a la que se requiere para comprar y vender mil y al final el que compra y vende las mil escobas diarias termina invirtiendo menos y ganando más.

Es posible mantener un inventario muy bajo *quasi cero*. Aunque hasta el material dentro de un reactor es un inventario, así que "cero" como tal es muy difícil dentro de toda la cadena de suministro.

Lo que sí es posible es mantener "viajando" a la mayor parte de los inventarios, de tal forma que las plantas reduzcan sus inventarios y los almacenes se conviertan en prácticamente puntos de *cross dock*. Favorecen este esquema:

- Sistemas de planeación de la demanda fundamentados en algoritmos confiables;
- Sistemas de transportación y almacenaje extremadamente confiables y consultables vía web;
- Uso intensivo de sistemas de calidad que nos dejen ver y mejorar los resultados de los distintos operadores de la cadena;
- Implantación de procesos y políticas de entrega *Just in time* y *Vendor managed inventory*.
- Eliminación de grandes bodegas, sustituyéndolas en su mayoría por más puntos de *cross dock* y mayor capacidad de transportación.

Cabe resaltar el papel de la tecnología, la herramienta sin la cual no hay comunicación, ni coherencia entre los integrantes de la cadena de suministro, sin ella no se puede hacer nada.

El mejor ejemplo de cómo deben funcionar los integrantes es una orquesta sinfónica "El que desafine se oye aunque esté en medio de todos" y, por supuesto, el director del proceso y el director de la compañía tienen que ser unos verdaderos conocedores, que además no sólo aprieten a los proveedores sino que también los dejen ganar.

Levicom



Jorge Castellanos, director comercial.

No se puede entender hoy en día una corporación exitosa sin procesos logísticos, debido a que las necesidades no cubiertas en este sentido encarecen en gran medida los costos de los productos, por lo que su previsión, organización y ejecución son tareas que se procuran con la misma importancia que las áreas administrativas, de producción o de ventas.

Tener un buen manejo de almacenes e inventarios depende directamente de

las necesidades a cumplir al menos en el aspecto infraestructura, donde recae la mayor necesidad es en la capacitación y en tener una tecnología básica para enfrentar los retos que se presentan. La tendencia logística apunta hacia las tecnologías, ya que éstas se han vuelto la herramienta básica para optimizar tanto inventarios, manejo, distribución y transporte, en resumen el uso de procesos tecnológicos de optimización de cadena de suministro. Es la herramienta que permite ligar todas las partes a fin de lograr un proceso exitoso.

Tratar de conseguir un sistema Cero inventarios en las diferentes industrias, más que una tendencia actual viene a ser la respuesta a un mundo globalizado de bajo costo, sin embargo su logro (actualmente difícil de alcanzar) es un cúmulo de varios factores que obligan a tener una cadena sana y tecnológicamente comunicada.

En general el nivel de cultura tecnológica en México es bajo lo que limita las posibilidades. Un proceso bien definido favorece alcanzar Cero inventarios, mientras que, principalmente, la falta de conocimiento lo impide.

Sterling Commerce

Para que haya un buen manejo de almacenes e inventarios tiene que haber visibilidad. Los clientes necesitan saber dónde y cuándo, cómo está la compañía para que puedan comprometerse a comprar, es ahí donde SC trabaja y ayuda a las empresas. Trabajar con todo lo relacionado con sistemas de información y suministro. *Supply chain management* a través operación multicanal para que la empresa pueda tener visibilidad y control de todo el ciclo de vida de las órdenes, desde que el cliente efectúa el pedido hasta que el dinero esté en el banco. Esta visibilidad completa de toda la cadena permite tener crecimiento, utilidades y buen servicio a cliente, tanto en la logística como en la logística inversa (devoluciones) todo ligado en un solo sistema.

En el caso del Cero inventarios, cada empresa debe hacer una autoevaluación para

saber qué nivel de inventarios necesita tener, cuál es el nivel de inventarios que más se ajusta a sus necesidades. Es posible lograrlo, pero debe preguntarse si es recomendable para cada empresa.

¿Por qué? Porque previenes la escasez. Como empresa es preferible ahorrar productos, tienes ganancias adicionales cuando hay un alza en el mercado, facilita separar los diferentes procesos de la empresa. El manejo de inventarios es un aspecto crítico para el desarrollo de la empresa. Si no hay control tienes problemas de abastecimiento y suben los costos.

Cero inventarios minimiza los costos de almacenamiento, minimiza pérdidas por daños u obsolescencias, pero, para algunas empresas, siempre habrá que mantener inventarios suficientes de materias primas para estar siempre listo para iniciar la cadena de producción, siempre hay que estar seguro de mantener un transporte eficiente y un sistema eficiente de información para que cuando venga un pedido involucres rápidamente a todos tus proveedores, un sistema eficiente de información ayuda a simplificar lo complejo.

Los contras del cero inventarios tiene que ver con que se inmovilizan recursos que pueden utilizarse mejor. Esconde problemas que puede tener la empresa, facilita esconder los problemas de calidad. También depende de la rapidez con la que el cliente está esperando su producto. Muchas veces hay que satisfacer de inmediato la demanda del cliente porque sino el pedido puede ir a tus competidores.



Mauricio García-Cepeda L. VP Northern Latin America



CONGRESO INTERNACIONAL EN SUMINISTROS APROCAL 2007



ALGUNAS CONFERENCIAS:

ISM- APERTURA INTERNACIONAL
(R. David Nelson-C.P.M.)
Nombrado el mejor CPO de Estados Unidos
"GLOBAL SUPPLY MANAGEMENT BEST PRACTICES"
Cómo Ganar Ventaja Competitiva Substantial Usando las Mejores Prácticas en Compras

CONSEJO BRASILEÑO DE EJECUTIVOS DE COMPRAS
(Martha Vercosa-Miembro Mesa Directiva)
"MEJORES PRÁCTICAS EN COMPRAS EN BRASIL"
Resultados de investigación realizada por el Consejo Brasileño de Ejecutivos de Compras

DESCAUTO
(Enrique Mitaz-Franco-Presidente Comité de Adquisiciones INA)
"PROGRAMA DE DESARROLLO DE PROVEEDURÍA LOCAL PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE MÉXICO"

INTELINET SERVICIOS ESTRATÉGICOS
(Salvador Díaz Espejel-Director Asociado)
"NIVEL ESTRATÉGICO DE LA FUNCIÓN DE ABASTECIMIENTO"

XCARET
(Santiago García-Gerente Abastecimiento)
"XCARET, UN LUGAR DONDE CONVIVEN LAS COMPRAS Y LA RESPONSABILIDAD SOCIAL-AMBIENTAL"

GRUPO BIMBO
(Martín López Urquiza-Gerente de Gestión y Normatividad de Compras)
"TRANSFORMANDO EXITOSAMENTE LA FUNCIÓN DE SUMINISTROS"

AUTOMATION POINT
(Carlos Landa-Director General)
"ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN DOCUMENTAL, HERRAMIENTA QUE AYUDARÁ A SU EMPRESA A SER MÁS EFICIENTE"

VOLKSWAGEN DE MÉXICO
(Rafael Pinero-Vicepresidente de Compras)
"LA FUNCIÓN DE COMPRAS EN VOLKSWAGEN DE MÉXICO, HOY Y TENDENCIAS PARA EL FUTURO"

SECRETARÍA DE SALUD
(Jorge Medina L. Director de Procesos Logísticos)
"OUTSOURCING (TERCERIZACIÓN) EN EL SECTOR SALUD"

Patrocinadores






Organismos de Apoyo





e-Technologies Solutions México

Pablo Lara. Director.

Se necesita primero tener conocimiento del mercado, ¿Qué tanto voy a producir para cubrir mi demanda? ¿Cuál es el tiempo estimado de rotación de productos? ¿Que tipo de infraestructura es la que requieren mis productos? La tecnología con la que cuento, ¿es suficiente y necesaria? ¿Que va pasar con el personal?, entre otras y en base a estas respuestas determinar las necesidades reales para un buen manejo de inventarios y almacenes.

En cuanto al sistema Cero Inventarios definitivamente hay que ir en busca de las mejores prácticas, aunque es posible lograrlo, es difícil, porque se trata de romper paradigmas y demasiados cambios al momento de implementación, eso conlleva a que la organización deba poseer una madurez para asimilar y administrar dichos cambios.

- Los defectos de producción se reducen a cero, ya que al presentarse se detiene la producción, hasta eliminar sus causas.
- Al reducir a cero defectos, los desperdicios de materias primas por productos rechazados se reducen a cero y los consumos en energéticos y otros materiales consumibles se reducen al mínimo.
- Las fábricas ocupan menos espacio porque no tienen que guardar inventarios en proceso ni materiales desviados o defectuosos.
- El sistema de producción se obliga a trabajar sin defectos, lo que lo hace predecible y, por lo tanto, confiable en cuando a la entrega justo a tiempo.



Se requiere un buen clima organizacional, entrenamiento de personal y cambio de políticas, tanto a nivel de la administración como en la planta. Y eliminar los elementos que impiden el logro del Cero inventarios: Deficientes procesos, mala administración de recursos humanos, falta de tecnología, el nivel de ventas, la durabilidad y naturaleza de los productos, la moda o el estilo. Y lo más importante, el tiempo.

MAS RFID

Lograr un sistema de Cero Inventarios es el *sueño* de cualquier empresa, y es hacia donde deben moverse. Sin embargo, debido a su complejidad es importante considerar todos los elementos necesarios dependiendo del tipo de industria y el modelo de negocio de cada sector.

Por ejemplo, en *retail* o salud, el sistema de cero inventarios en producto terminado puede resultar complejo, ya que es vital contar con la cantidad de producto necesaria y en el momento indicado a fin de satisfacer completamente la demanda de los clientes.

No obstante, para lograr los niveles de inventario adecuados, es necesario contar con una planeación realmente estratégica y sistematizada sobre los pedidos realizados, las entregas, entradas y salidas de toda la mercancía.

Ahora bien, los beneficios de aplicar un sistema de cero inventarios durante el proceso de producción, como por ejemplo en el sector automotriz, calzado y de la industria textil, entre muchos otros, pueden impactar positivamente en la calidad de los productos terminados, la agilidad de los procesos de manufactura y de valor agregado y la eficiencia en la elaboración de los propios artículos. Ello se debe, entre otras cosas a que los defectos en la producción se reducen a cero, pues puede detenerse la producción hasta la eliminación de las causas.

Al obligar al sistema a trabajar sin defectos, éste se vuelve predecible y, por ende, confiable en cuanto a entregas justo a

tiempo, además, las plantas de producción ocupan menos espacio pues no tienen que guardar inventarios. Otro beneficio es que también se reducen a cero los desperdicios de materias primas por productos rechazados; y el consumo de energía y otros consumibles se reducen al mínimo.



Omar Pelcastre; director de Operaciones.

Se requiere planeación estratégica, una respuesta eficiente al consumidor (ECR) y una planeación adecuada de los recursos, así como de la logística y la distribución. También es importante considerar una identificación y rastreo precisos de los materiales. La tecnología es fundamental para lograr optimizar los procesos e integrar mejores prácticas en los modelos de negocio de cada compañía.

Asimismo, la tecnología apoya la automatización de los inventarios, logrando un control y planeación exacta que permita niveles adecuados para satisfacer a los consumidores. Beneficia en forma de un ahorro fundamental en el capital de trabajo, ya que la final del día el inventario es el costo más alto en la cadena productiva. Así, disminuir a cero significa disminuir los recursos en esa área y poder invertirlos en otras igualmente estratégicas.



- Enlace con Puertos y Fronteras
- Tarifas Competitivas
- Seguridad de su Carga
- Excelentes Tiempos de Tránsito

246
8 Terminales Intermodal a su Servicio

- Cd. Obregón
- Guadalajara
- Hermosillo
- Mexicali
- Monterrey
- Pantaco
- Torreón

Ahora Nueva Terminal Intermodal **Silao**

Experiencia del *retail*: Liverpool



Oswaldo Romero Martínez; jefe de Operaciones Logísticas-Respuesta Dinámica.

- Retos en materia económica de México y Centroamérica: Reformas fiscales y energéticas.
- Papel de la logística para enfrentar estos retos: Eficientar los procesos por medio del Intercambio electrónico de información y el uso de nuevas tecnologías.
- Área logística de mayores retos: Transporte y distribución, sobre todo cuando se trata de lograr que tu objetivo se cumpla en el lugar y tiempo adecuado sin descuidar aspectos tan importantes como la optimización de espacios.
- En materia de infraestructura y tecnología: Un punto crucial para llegar a tener un control total de la mercancía o productos dentro de una toma de inventarios es trabajar siempre bajo estándares de codificación y embalaje apoyándose también de sistemas como ASN (Aviso anticipado de embarque), Factura electrónica, ERP (Enterprise resource planning) y WMS (Warehouse management system).
- En relación a inventarios y manejo de materiales: Definitivamente una de las aplicaciones más interesantes y con mayor auge en implementación es la tecnología RFID, la cual optimiza no sólo las tomas de inventario, sino también la trazabilidad de la mercancía, y puede dar impulso a áreas como mercadotecnia, ventas y prevención de pérdidas. Existe una gran diferencia en cuanto al tiempo que implica realizar una toma de inventarios con código de barras que con tecnología RFID. RFID permite disminuir considerablemente el tiempo y evita errores de contabilidad.
- Búsqueda del Cero inventarios: Es un excelente medio para ahorrar dinero optimizando espacios y tiempos de entrega al cliente.
- ¿Es posible?: Definitivamente se puede lograr, siempre y cuando se tenga un buen control en

todo el panorama logístico y una eficiencia en el tracking, sin que esto quiera decir que forzosamente todos tiendan a manejar este sistema, todo depende del tipo de área en el que te desenvolves.

- ¿Por qué?: La demanda de los productos difiere totalmente entre uno y otro y para cada caso se debe manejar la mejor opción. Así también el factor espacio es primordial, por ejemplo en el caso de productos Big ticket un inventario representa siempre costos de almacenamiento y mientras menos inventario manejes de estos productos mayor será la rentabilidad de tu almacén. En el caso de productos de línea Sofá line sobre todo en almacenes de distribución, una de las opciones rentables es la de utilizar un sistema Cross dock y evitar retener producto almacenado dentro de tu CD.
- Elementos que favorecen: Sistemas de información en línea (disminuir lead time), estándares de entrega, estándares de identificación de productos (UPC/EAN), pronósticos de demanda y sistemas de resurtido automático.
- Elementos que lo impiden: Demanda del mercado, temporadas altas, falta de catálogos actualizados, venta de productos sin códigos de origen, procesos batch que no están en línea.
- Papel de la tecnología: No puedes dejar de acercarte a las nuevas tendencias tecnológicas que pueden ayudarte a optimizar recursos y procesos para lograr los objetivos en tiempos cada vez más cortos y con mayor eficiencia. Evitar utilizar las nuevas tecnologías equivale a rezagarte ante tus competidores y para poder recuperarte tendrás que invertir el doble de tiempo y dinero para retomar la carrera y terminarás utilizando estas nuevas tendencias tarde o temprano: Siempre será mejor llevar la delantera.



PUERTO DE MAZATLÁN EL MULTIPUERTO DEL PACÍFICO



Actualmente operamos también por el puerto productos de comercio exterior como textiles, calzado, vinos y licores, bicicletas y cárnicos, todo a raíz de la modificación del Anexo 21 y la apertura del centro de verificación de alimentos.

Lineas navieras con tráfico regular cada 14 días, altos índices de productividad en las maniobras, atractivos plazos libres de almacenaje y una comunidad portuaria con servicios de calidad a precios competitivos hacen del puerto de Mazatlán en efectivo centro de negocios.

SCT



SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



Para mayores informes favor de comunicarse a:
marketing@apimazatlan.com.mx
www.puerto-de-mazatlan.com.mx

MOTOR TECNOLÓGICO

Ing. Herman Roa

Director de Servicios de Outsourcing e Infraestructura de Unisys México.



Outsourcing tecnológico, reto para el suministro en TI

LAS INVESTIGACIONES DE UNISYS CORPORATION INDICAN QUE AUNQUE LOS REQUERIMIENTOS DE SOPORTE DEL USUARIO FINAL ESTÁN AUMENTANDO EN FORMA EXPONENCIAL EN LAS GRANDES EMPRESAS, CONCEPCIONES EQUIVOCADAS ACERCA DEL *OUTSOURCING* COMO UNA MANERA DE SUMINISTRAR SERVICIOS DE TI AMENAZAN CON IMPEDIR QUE LOS SERVICIOS ALCANCEN EL VALOR QUE LOS EMPLEADOS MÁS NECESITAN.

Lo que muestran las cifras

En comparación con lo que sucedía hace cinco años, la utilización de la tecnología –incluyendo el uso cotidiano de computadoras de escritorio, *laptops*, teléfonos celulares y PDA– ha aumentado en 50% entre los profesionales de casi dos terceras partes de las grandes organizaciones encuestadas por Unisys.

En la mitad de las organizaciones investigadas, cuando menos una tercera parte de los empleados usa más de un dispositivo digital que requiere soporte regular.

Adicionalmente, en casi una tercera parte de las organizaciones encuestadas, los empleados están usando dispositivos digitales casi el doble de tiempo cada día que lo que hacían en el pasado.

La investigación entre usuarios finales fue realizada por Unisys en línea durante el otoño del 2006. Se encuestaron 243 ejecutivos de TI que representan a una amplia gama de industrias y dimensiones organizacionales. Los resultados reportados se basan en las respuestas de encuestados en organizaciones con ingresos superiores a un millón de dólares, principalmente organizaciones globales dedicadas a suministrar soporte de TI en diversos países alrededor del mundo.

La investigación Unisys/IDG fue conducida en línea y por vía telefónica durante el primer semestre de 2006. La encuesta se realizó entre 297 altos ejecutivos de tecnología de información en empresas con ingresos de mil millones de dólares o más en Estados Unidos y 500 millones de dólares o más en Europa.

Izando la bandera blanca (y señalando los mitos)

Los equipos de trabajo de tecnología de información de las grandes empresas necesitan ayuda para apoyarlos en satisfacer estos requerimientos cambiantes. La necesidad de proveer niveles más intensivos de soporte para diversos tipos de empleados –por ejemplo, dar prioridad a quienes generan ingresos, a quienes les brindan apoyo administrativo y aquellos que producen resultados– hace que la imagen resulte mucho más complicada.

El *outsourcing* se ha convertido en una consideración urgente para las organizaciones que buscan satisfacer la creciente demanda de soporte para el usuario final, incrementar la productividad y controlar los costos.

Sin embargo, puede resultar difícil para las empresas forjar una relación de *outsourcing* que promueva una estrategia que produzca resultados que generen un valor real para la empresa, incluyendo ahorros en costos, mayor productividad e innovación mientras dura la relación.

Esta dificultad puede ser complicada por la necesidad de vencer las percepciones negativas y mitos asociados al uso de socios externos para proveer servicios

TECNOLIDER

"El mejor Sistema de Localización Vía Satélite"

Ahora con nuestras nuevas oficinas de vanguardia mundial, le ofrecemos a todos nuestros Clientes las mejores herramientas para administrar mejor sus procesos de:

**>SEGURIDAD >TRANSPORTE
>DISTRIBUCION >TRAFICO >LOGISTICA
>PROTECCION EJECUTIVA
>SERVICIO AL CLIENTE**

Contamos con el mejor soporte Tecnológico y humano para cubrir las más exigentes demandas y ofrecer de manera integral la solución a sus procesos logísticos y de Seguridad.

Nuestras Nuevas instalaciones de especificación internacional cuentan con los estándares mas avanzados de seguridad, blindaje, Control de Acceso y CCTV entre otras que nos permite brindarle un servicio Integral de Calidad.

Y DESDE LUEGO: "PROTECCIÓN EN VEHICULOS, MERCANCIA Y PERSONAS"

¡Solicite ya una Demostración y lo invitamos a conocernos!

TECNOLIDER, S.A. DE C.V.
 Av. De la Manzana No. 94 Lote 13, Manzana 211
 100100, Av. De Las Torres
 Cd. San Miguel Xaltimilco, Atlix
 Ldo. de Méx. Tlf: 52987
 Tels: 1888 05 00 y 3270 70 00

MOTOR TECNOLÓGICO



de soporte de tecnología de información. De acuerdo con el *Índice de Empresas Confiables*, de Unisys, más de 60% de las empresas y profesionales en TI en Estados Unidos y Reino Unido consideran que las funciones de negocios dadas en outsourcing, tales como soporte TI, pueden erosionar la confianza en una organización entre sus audiencias clave.

Además, los sentimientos negativos acerca del outsourcing abundan porque muchos ejecutivos luchan por medir el verdadero valor del outsourcing para la empresa o sus beneficios intangibles más allá de la métrica básica de ahorros en costos. De acuerdo con un reciente estudio de IDG Research Services, solicitado por Unisys, la mayoría (53%) de los encuestados calificaron como “regular” o “mala” su habilidad para medir el valor para la empresa de las relaciones de outsourcing. Medir la innovación fue la categoría citada con mayor frecuencia como importante pero difícil de lograr de manera consistente.

Debido a la necesidad de considerar el outsourcing como una estrategia para adaptarse al cambio, innovar y sostener el desempeño, los ejecutivos pueden y deben aceptar los hechos respecto del outsourcing y mantenerse alejados de las percepciones negativas y mitos que actualmente existen; de lo contrario, corren el riesgo de no poder suministrar servicios de tecnología de información de manera

óptima para ayudar a los empleados con alta productividad a maximizar su contribución y mantener el crecimiento del negocio.

Aclarando las ideas

A través de sus investigaciones y prolongada práctica en tercerización, Unisys ha desarrollado una perspectiva denominada *Unlearn Outsourcing*, que puede ayudar a las empresas y ejecutivos de TI a *desaprender* los mitos relacionados, descubrir los hechos y liberar el potencial de la empresa para lograr su máximo desempeño. Desafiando percepciones equivocadas comunes acerca del outsourcing ofreciendo una perspectiva diferente; por ejemplo:

Mito: Los servicios de infraestructura, tales como servicios de cómputo para el usuario final, son una materia prima y un gasto que debe ser controlado.

Realidad: Las necesidades cambian en forma considerable a través del tiempo, con los actuales requerimientos tales como el uso de nueva tecnología de consumo haciendo que los enfoques actuales para la gestión tipo *comando y control* sean cada vez más inefectivos. Mejorar la competitividad de los costos siempre será una meta, pero el outsourcing necesita impulsar la innovación gerencial requerida para convertir el impacto del cambio tecnológico en un beneficio para la empresa.

Mito: El éxito del outsourcing solamente puede ser medido a través de niveles de servicio basados en la disponibilidad de los sistemas, el tiempo de respuesta y otros *benchmarks* de tecnología de información.

Realidad: Un socio de outsourcing necesita estar alineado para generar resultados para el negocio. El éxito debe ser medido por los resultados y la contribución del outsourcing a la ejecución cotidiana de las metas de negocios de la empresa.

Unlearn Outsourcing puede ayudar a los ejecutivos a cambiar sus concepciones equivocadas –que se trata solamente de reducir costos, o que significa sacrificar el control y la flexibilidad, o que no puede producir resultados relevantes para la empresa o la estrategia de tecnología de información– y educarlos, así como instrumentar para ellos mejores prácticas en tercerización que puedan ofrecerles un valor cuantificable a través del tiempo.

Parte clave de la iniciativa es el *Unlearn Center*, un foro ejecutivo diseñado para contraatacar las percepciones equivocadas de los ejecutivos y ayudar a asegurar que el outsourcing pueda brindarles servicios flexibles y eficientes mientras produce un rendimiento sobre la inversión que permita mejorar el desempeño de toda la empresa. ■

Soporte necesario

Junto con una mayor dependencia en la tecnología aparece la necesidad de un mayor soporte para TI y los promedios indican que brindar soporte a una PC y otros dispositivos digitales cuesta cuatro veces más que el dispositivo mismo. Como resultado, en casi la mitad de estas grandes organizaciones, el gasto en servicios para los usuarios finales ha aumentado cuando menos 50% desde el 2001.

La comunidad de usuarios finales en muchas organizaciones es diversa, está geográficamente dispersa y es cada vez más móvil, generando grandes retos para que el personal de tecnología de información suministre niveles adecuados de soporte para asegurar que la tecnología siempre funcione y que la productividad del empleado nunca sufra.

Algunos empleados son extremadamente eficientes con la nueva tecnología, mientras que otros son completos novatos que requieren distintos niveles de soporte. Además el creciente uso por los trabajadores de la tecnología de consumo para el trabajo y negocios “relacionados con la vida” añade nuevos niveles de complejidad a los requerimientos de soporte.

Jumvic, L.L.C.
SU PUNTO DE CONTACTO EN EL SUR DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

SITUADOS ESTRATÉGICAMENTE EN McALLEN FOREIGN TRADE ZONE, EN EL SUR DE TEXAS, CUBRIMOS TODAS SUS NECESIDADES DE COMERCIO EXTERIOR

- Almacenaje
- Distribución de todo tipo de productos
- Servicio de Agentes Aduanales, tanto en los Estados Unidos como en México, por las aduanas de Reynosa y Nuevo Laredo
- Asesoría Comercial y Aduanera
- Asesoría especializada en Clasificación Arancelaria de Mercancías
- Régimen comercial y aduanero de sus mercancías, tanto en México como en los Estados Unidos
- Estudios de Mercado
- Registro de Marcas y Patentes
- Búsqueda de proveedores o compradores de Productos y Servicios
- Investigación respecto a la solvencia de sus posibles compradores en los Estados Unidos

6401 S. 36TH STREET, BUILDING H, SUITE 9, McALLEN, TX. 78503, USA
jumvic@global.net

www.jumvic.com
SOMOS DISTRIBUIDORES DE:
LA LEY DE LOS IMPUESTOS GENERALES DE IMPORTACIÓN Y DE EXPORTACIÓN MEXICANA. PUEDE SOLICITARLA EN PAPELO O EN SOFTWARE.

Piratería, un mal globalizado que se extiende en México

YA ACOTAMOS QUE LA PIRATERÍA ES LA REPRODUCCIÓN ILEGAL Y SIN RESPETO A LAS PATENTES DE PRODUCTOS Y SERVICIOS, UNA VIOLACIÓN DE LA PROPIEDAD DE QUIENES DETENTAN LOS DERECHOS DE AUTOR. REFERIDA A LA FALSIFICACIÓN DE MARCAS O A LA REPRODUCCIÓN DE SOFTWARE O DE MÚSICA, SIN PAGAR LOS DERECHOS CORRESPONDIENTES, LA PIRATERÍA ESTÁ FUERTEMENTE LIGADA A OTROS DELITOS GRAVES, COMO EL CONTRABANDO, LA VENTA DE MERCANCÍA ROBADA Y LA ADULTERACIÓN, ENTRE OTROS.

Los procesos de integración global de los últimos años han abierto la puerta para nuevas oportunidades de desarrollo comercial. El abatimiento paulatino de las barreras comerciales y la apertura de las fronteras impulsada por acuerdos comerciales multilaterales acelera el comercio internacional y hace más fácil y eficiente el intercambio de bienes y servicios en todo el mundo, teóricamente beneficiando a los consumidores y a la sociedad entera, al promover la creación de empleos y la prosperidad económica.

En consecuencia, la apertura genera nuevas prácticas y oportunidades para la delincuencia y, como ejemplo, tenemos un crecimiento alarmante de la piratería en todo el mundo, una digna representante de una cadena amplia de delitos en la que se sustenta una auténtica industria criminal amparada en la ilegalidad y la impunidad. Es imposible explicarse la proliferación de esta actividad como cadena económica total e integral sin que se piensen que la corrupción en las aduanas es uno de sus motores principales.

En búsqueda de la fórmula

Nuestras autoridades no han encontrado la fórmula para que productos piratas de origen asiático (chino, ruso, coreano) no penetren el mercado mexicano. ¿Será que tenemos medidas muy flexibles que en su aplicación en las aduanas del país no son capaces de controlar el ingreso de mercancías? Hasta ahora, ni las cuotas *antidumping* (que por cierto deberemos revisar y posiblemente eliminar a partir de

Carlos Manuel Pérez Mungía

Catedrático de la Escuela Bancaria Comercial.

diciembre 12), ni los certificados de origen han frenado el llamado *contrabando técnico*.

El contrabando técnico es un problema generado por la sobre regulación dada por los permisos, autorizaciones, cuotas y aranceles que existen, entre más existan, más contrabando se propicia, pues se incrementa proporcionalmente al crecimiento de un nicho de negocio interesante para aquellos que no tienen escrúpulos. Existen entonces importaciones con pedimento, pero quizás con documentos falsos y probablemente sin cumplir cabalmente con las contribuciones, cuotas o derechos correspondientes.

Si un bien está sujeto a una cuota compensatoria más el arancel correspondiente y sus consecuentes IVA y DTA por provenir de China, se hace antojable importarlo como producto de Estados Unidos con un certificado de origen apócrifo, pero fácilmente llenado para evitar estos costos.

Un lado de la historia

Desde una perspectiva social, el contrabando y la piratería están auspiciados por el bajo poder adquisitivo de la clase humilde mexicana, que no ha mejorado como consecuencia de los fenómenos económicos y políticos que experimentamos. La apertura económica y el crecimiento del comercio exterior no han reducido los índices de pobreza del país en las últimas dos décadas y las estimaciones indican que la economía informal representa que el fisco deje de captar alrededor de 4% del PIB.

Es factible pensar que hasta cierto punto estas prácticas y actividades ilícitas consecuentes son toleradas por las autoridades de nuestro país. Es común que como consumidores acudamos a los *tianguis*, sabiendo de antemano que los productos vendidos ahí tienen una alta probabilidad de provenir de actos ilícitos. Sin embargo, la gente percibe como "natural" y hasta inteligente adquirir productos piratas o contrabandeados y no tiene la conciencia de estar promoviendo conductas ilícitas.

En consecuencia, la piratería afecta negativamente a muchas empresas, familias y trabajadores pero, al mismo tiempo, aunque de manera no legal, beneficia a muchos consumidores y desempleados.

Este no es un problema sólo de México, es un fenómeno mundial en donde probablemente las aduanas tengan que jugar el papel más importante para frenar o evitar las importaciones paralelas, así como el tráfico de mercancías ilegales o que ostenten marcas piratas.

Estados Unidos ha creado un procedimiento para evaluar y presionar a sus socios comerciales que tienen altos índices de piratería. El "Reporte Especial 301" es la parte de la ley del comercio de Estados Unidos que obliga al Representante de Comercio de EUA (USTR, por sus siglas en inglés), que iden-

Promotora amacarga

Estimado Agente de Carga Internacional, estás consciente del cumplimiento de la

OBLIGACIÓN DE TRANSMITIR AL SAT INFORMACIÓN 24 HORAS ANTES DE LA CARGA DE MERCANCÍAS EN ORIGEN

¿En todas tus cargas de Importación y 12 horas después en Exportación?

¿YA SABES CÓMO VALIDAR?

Acércate a los expertos en la Materia, PROMOTORA AMACARGA, SAPI DE CV, empresa creada por los mismos Agentes de Carga, te ofrece el servicio de validación de tu información, incluyendo:

- Soporte tecnológico.
- Asesoría total.
- Esquemas seguros y confidenciales para validación.
- El mejor costo.
- Agrupamiento de gran parte del sector, para evitar Costos en Cadena.

Aduana del AICM,
Acceso Principal,
Local Exterior No. 03
Zona Federal,
C.P. 15620, México, D.F.
Tel: (55) 5785-2111
5785-2663
Fax: (55) 5785-2345

www.amacarga.org.mx

Tabla 1. México. Pérdidas estimadas debidas a piratería (millones de dólares). Niveles de piratería 2002-2006

Industry	2006		2005		2004		2003		2002	
	Loss	Level	Loss	Level	Loss	Level	Loss	Level	Loss	Level
Sound Recording & Musical Compositions	486.6	67%	376.5	65%	326.0	60%	360	61%	459	68%
Entertainment Software	182.0	85%	137.7	75%	132.2	76%	136.9	66%	NA	NA
Business Software	296.0	63%	263.0	65%	222.0	65%	220.0	63%	168.9	55%
Motion Pictures	NA	NA	483.0	62%	140.0	70%	50.0	45%	50.0	40%
Books	41.0	NA	42.0	NA	42.0	NA	40.0	NA	40.0	NA
TOTALS	1005.6		1302.2		862.2		806.9		717.9	

Fuente: International Intellectual Property Alliance 2007 Special 301 Report.

Tabla 2. República Popular China. Pérdidas estimadas debidas a piratería (millones de dólares). Niveles de piratería 2002-2006

Industry	2006		2005		2004		2003		2002	
	Loss	Level	Loss	Level	Loss	Level	Loss	Level	Loss	Level
Motion Pictures	NA	NA	244.0	93%	280.0	95%	178	95%	168	91%
Record & Music	206.0	85%	204.0	85%	202.9	85%	286.0	90%	48.0	90%
Business Software	1949.0	82%	1554.0	86%	1488.0	90%	1787.0	92%	1637.3	92%
Entertainment Software	NA	NA	589.0	92%	510.0	90%	568.2	96%	NA	96%
Books	52.0	NA	52.0	NA	50.0	NA	40.0	NA	40.0	NA
TOTALS	2207.0		2649.9		2530.9		2859.2		1893.3	

Fuente: International Intellectual Property Alliance 2007 Special 301 Report.

Tabla 3. Federación Rusa. Pérdidas estimadas debidas a piratería (millones de dólares). Niveles de piratería 2002-2006

Industry	2006		2005		2004		2003		2002	
	Loss	Level	Loss	Level	Loss	Level	Loss	Level	Loss	Level
Sound Recording & Musical Compositions	423.0	65%	475.9	67%	411.9	66%	405.0	64%	371.9	66%
Entertainment Software	281.1	72%	223.9	82%	255.8	73%	NA	80%	NA	90%
Business Software	1433.0	83%	894.0	83%	800.0	87%	704.0	87%	370.0	89%
Motion Pictures	NA	NA	266.0	81%	275.0	80%	275.0	75%	250.0	80%
Books	42.0	NA	42.0	NA	42.0	NA	40.0	NA	40.0	NA
TOTALS	2180.1		1901.8		1784.7		1424.0		1031.9	

Fuente: International Intellectual Property Alliance 2007 Special 301 Report.

tífica a los países que no brindan la protección adecuada a los derechos de propiedad intelectual (DPI).

De acuerdo con este "Reporte Especial 301", los países que incurren en los actos, políticas o prácticas más perjudiciales o cuyos actos, políticas o prácticas producen el mayor impacto adverso (real o potencial) sobre los productos estadounidenses correspondientes y no participan en negociaciones de buena fe para resolver esos problemas, deberán ser identificados como "países extranjeros prioritarios".

El informe tiene varias clasificaciones según la gravedad de la situación; es un grupo de 16 países que conforma la "Lista

de observación prioritaria": Arabia Saudita, Argentina, Canadá, Costa Rica, Chile, China, República Dominicana, Egipto, India, Israel, México, Rusia, Tailandia, Turquía, Ucrania y Venezuela. Destacan China y Rusia como los dos países en los que el problema es más agudo.

Las tablas 1 a 3 estiman el valor de las pérdidas comerciales que tienen los dueños de las marcas registradas y aún cuando sólo se enfocan a música, software, películas y libros, reflejan de alguna manera el tamaño de este problema y la razón que nos ubica en el tercer lugar de dicha lista. ■



PRODETEC

Promotora y Desarrollo Técnico en Mercancías Peligrosas

Los Especialistas en el Manejo de Mercancías Peligrosas por vía:

Aérea, Marítima y Terrestre

Somos un grupo de expertos que le ofrece productos y servicios que le ayudarán a cumplir con las estrictas Normas nacionales e internacionales.



SERVICIOS



Cursos de Capacitación:

- ♦ Manejo de Mercancías Peligrosas vía:
 - Aérea
 - Marítima
 - Terrestre
- ♦ Carga Internacional
 - Aérea
 - Marítima
- ♦ Clasificación, Identificación, Marcado y Etiquetado
- ♦ Emisión de Declaraciones
- ♦ Asesorías

Venta de PRODUCTOS

- ♦ Embalajes de Especificaciones UN
- ♦ Etiquetas de Riesgo y Manipulación
- ♦ Materiales Absorbentes

Oriente 172 No. 206 Col. Moctezuma 2a. Sección México, D.F. C.P. 15530 Tels.:(0155) 5784 8564 y 5784 0192 Fax:(0155) 5841 6900

prodetec@prodetec.com.mx

customer@prodetec.com.mx

www.prodetec.com.mx



A PARTIR DE ESTE AÑO LOS PAÍSES QUE UTILIZAN EL SISTEMA ARMONIZADO DE DESIGNACIÓN Y CODIFICACIÓN DE MERCANCÍAS, COMENZARON A PONER EN VIGOR LAS MODIFICACIONES A ESA NOMENCLATURA. NUESTRO PRINCIPAL SOCIO COMERCIAL, ESTADOS UNIDOS, LO HIZO EL PASADO MES DE FEBRERO, MÉXICO A PARTIR DEL MES DE JULIO, Y TODAVÍA HAY ALGUNOS PAÍSES DONDE ESTÁ PENDIENTE LA ADOPCIÓN DE LA 4TA ENMIENDA.

¿Cómo fue enmendada la Nomenclatura?

En el caso de México, se cumple con el compromiso adquirido con la Organización Mundial de Aduanas (OMA), de respetar lo estipulado en el Convenio del Sistema Armonizado.

Los cambios han sido hechos con el objetivo de:

- Eliminar posiciones arancelarias de mercancías cuyo volumen de comercio ya no es significativo;
- Crear posiciones arancelarias para mercancías cuyo volumen de intercambio ha aumentado significativamente;
- Incluir posiciones arancelarias que permitan a las legislaciones nacionales sujetar a regulaciones no arancelarias ciertas mercancías o monitorear en forma precisa su flujo de intercambio;

- Actualizar la nomenclatura respecto a ciertos avances tecnológicos, mediante la creación, eliminación o modificación de ciertas posiciones arancelarias o Notas legales;
- Proporcionar herramientas que permitan establecer con mayor claridad la clasificación arancelaria de ciertas mercancías, a través de la modificación de textos de Notas legales, de partida o de subpartida;

La cantidad de modificaciones en la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación casi llega a las 7 mil, incluidas, por ejemplo, las correcciones ortográficas. Sin embargo, los cambios derivados de la 4ta enmienda al Sistema Armonizado, que significan transferencia de mercancías de una posición arancelaria a otra, son mucho menos.

Julio M. Carbajal Smith

Director general de Universo Arancelario; asesor externo de empresas, agencias aduanales y bufetes jurídicos.

Principales modificaciones

Aunque en la mayoría de las secciones de la Nomenclatura han sido efectuadas modificaciones, destacan las sufridas por la Sección VI, específicamente en el Capítulo 29, debido a la incorporación de las disposiciones emanadas del Convenio de Rotterdam sobre Procedimiento de Consentimiento Fundamentado Previo (CFP), aplicable a ciertos pesticidas y productos químicos tóxicos que son objeto de comercio internacional.

Las modificaciones en comento tienen efecto también en las posiciones arancelarias donde están clasificadas las preparaciones a base de tales productos, especialmente la partida 38.08, que fue reestructurada completamente en función de ello y para la que fue creada la nueva Nota 1 de subpartida.

En la Sección XVI, por otra parte, los cambios fueron sustantivos. Fueron modificadas las Notas 1 y 2 de la misma, para ajustar ésta última a la creación de las partidas 84.86 y 84.87 (anterior 84.85).

Es de especial relevancia en el Capítulo 84 el hecho de que casi todas las máquinas que impriman, por el medio que sea (incluidas fotocopiadoras e impresoras para computadoras), están incluidas en la partida 84.43, mientras que en el Capítulo 85 han sido modificadas las notas 1 y 3, insertada una nueva Nota 4, y la actual Nota 4 pasa a ser la 5. Desaparece la Nota 6 (que ordenaba la clasificación por separado de ciertos soportes de datos que se presentaran con los aparatos a los que estaban destinados) y la nueva Nota 6 define ciertos productos para o de fibras ópticas; la Nota 7 excluye de la partida 85.37 los controles remotos



LOGÍSTICA MULTIMODAL
ALMACENAJE/DISTRIBUCIÓN
MANUFACTURA
OFICINA/FLEX
RECINTO FISCAL (FTZ 80-10)

AEROPUERTO INDUSTRIAL PARA CARGA PESADA
PARQUE INDUSTRIAL
CONSTRUCCIÓN A SU MEDIDA
FERROPUERTO

Desde MEX: 001 866 535 5987
www.portsanantonio.us

que funcionan por rayos infrarrojos. Desaparece la Nota 2 de subpartidas, cuyo texto es incluido en la Nota 4 de Capítulo.

Los cambios más relevantes en la nomenclatura del Capítulo 85 son: reutilización de la partida 85.08 (que clasifica ahora a las aspiradoras, que pertenecían a las partidas 84.79 y 85.09); la reubicación a la partida 85.17 de los aparatos de telefonía celular y ciertos aparatos que sirven para transmisión de datos, voz, etc., inalámbricos o no; la eliminación de la partida 85.20, que comprendía los magnetófonos y demás aparatos de grabación de sonido, incluso con dispositivo de reproducción de sonido incorporado, ahora incluidos en la partida 85.19; la supresión de la partida 85.24, dedicada a los discos, cintas y demás soportes para grabar

sonido o grabaciones análogas, grabados, transferidos a la partida 85.23; y el caso de los monitores, incluidos los utilizados en computación, que están clasificados en la partida 85.28.

El Capítulo 95 también sufrió modificaciones relevantes, pues se incluye una nueva Nota 4 que determina cómo deben ser clasificados ciertos juegos o surtidos acondicionados para la venta al menudeo. Además, desaparecen las partidas 95.01 y 95.02, quedando incluidos todos los juguetes en la 95.03, cuyo texto fue modificado para el efecto, y todas las subpartidas que tenía dicha partida fueron eliminadas para quedar solamente la 9503.00. ■

Otras modificaciones

La Nomenclatura en español no solamente fue modificada sino que experimentó cambios por otras dos razones fundamentales: El resultado de lo convenido por los países de habla hispana para la realización de la Versión Unica en Español del Sistema Armonizado (Vuesa), cuyos cambios no debieran tener efectos en la estructura de la nomenclatura ni en la técnica de clasificación y la revisión de la nomenclatura ya incorporada en la legislación nacional en la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación.

Los principales ajustes fueron:

- Corrección de ciertos textos de fracción;
- Renumeración de algunas fracciones para ocupar la codificación de algunas otras que habían sido suprimidas;
- Reubicación de ciertas mercancías que no pertenecían al campo de aplicación de la

partida o de la subpartida en que estaban ubicadas, como la eritropoyetina, que siendo una hormona perteneciente a la partida 29.37 estaba denominada en una fracción arancelaria de la partida 30.02.

En cuanto a las Reglas Complementarias para la aplicación de la tarifa de la ley, fue modificada la Regla 2da para, entre otras cosas, adecuarla con la anterior columna de “ad-valorem” que ahora dice “Impuesto”, con el objetivo de hacerla congruente con los diferentes tipos de aranceles que existen.

También fue modificada la Regla Complementaria 3ra para dejar de hacer obligatorio el uso de las Notas explicativas a nivel de fracción arancelaria y, por último, la Regla 6ta para subordinarla a otras disposiciones que se oponían en la Nomenclatura.

Si su inventario requiere logística integrada



“En Lynden International trabajamos el mercado a nivel mundial y le ofrecemos una amplia y completa gama de servicios de transportación, incluyendo manejo total e integral del inventario, logística invertida, agentes aduanales, entrega y recolección local, almacenamiento, ensamble y distribución, e-commerce y la tecnología más avanzada.”



“Nuestro enfoque de negocios es integrar cada vez más asociaciones de agentes aduanales, y crear una oferta global para que a nivel nacional se integre toda la plataforma de información de despacho aduanero”, Edgar López Hernández, director general de Griver.

Proceda, herramienta de competitividad para el comercio exterior

Proceda es el nuevo eje de negocios desarrollado por Griver, el cual ofrece una solución que se encarga de analizar y transformar datos en información útil. Es una herramienta de soporte para la toma de decisiones: Integra información procedente de múltiples fuentes, en diferentes formatos, la ordena y explota para obtener un valor añadido, con el objetivo de lograr una eficiente administración y utilización de la misma a través del uso de tecnología de vanguardia.

En entrevista con *Mundo Logístico*, Édgar López Hernández, director general del consorcio de negocios de la empresa Procedamex, explicó que el objetivo era desarrollar un sistema de información útil y confiable que permitiera al responsable del despacho aduanal mantener un proceso de información logístico desde que la mercancía se desembarca.

“El ambiente de información está visto desde diferentes ángulos: Del agente aduanal, el transportista, el almacén fiscal y las autoridades portuarias, de hecho, hasta el importador-exportador

Guadalupe Sánchez Rivas
Redacción

GRUPO INVERSOR VERACRUZANO (GRIVER) SIGUE CONTRIBUYENDO DE MANERA MUY IMPORTANTE A ELEVAR LA COMPETITIVIDAD DE LAS EMPRESAS MEXICANAS INMERSAS EN EL COMERCIO INTERNACIONAL EN LA CREACIÓN DE NUEVAS HERRAMIENTAS PARA LLEVAR A CABO EFICIENTES OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR Y ASÍ OPTIMIZAR EL USO DE TODA LA INFORMACIÓN QUE SE MANEJA DIARIAMENTE EN EL PROCESO DEL DESPACHO DE MERCANCÍAS.

pueden acceder con una clave para ver el status de sus pedimentos”, dijo el directivo.

Y agregó: “Con Proceda no se tienen que modificar sistemas, simplemente interactuar con los nodos de información integrados a la plataforma y así todos pueden confluír en la información de una manera transparente. Lo que ofrecemos es un valor agregado muy importante en materia de información, lo cual genera competitividad”.

Proyectos para 2008

Proceda, cuyo desarrollo duró dos años, ha sido presentado a nivel nacional a diversas agencias aduanales clientes de Reco, logrando una buena aceptación, “técnicamente aportamos 30% de este mercado a nivel directo, pero la meta para concluir este año, es obtener 85% del mercado de agencias aduanales”, externó López Hernández. ■

¿Quieres tener el control de la logística de tus operaciones de Comercio Exterior?

Con PROCEDA no solo tendrás el control, lo tendrás en **el momento que TU quieras y donde TU quieras**

- Status del arribo de mercancía al Recinto Portuario o Aduana.
- Estadísticas de operación: cantidad de pedimentos, valor de la mercancía, entre otras.
- Consulta de información reciente o histórica acerca de pedimentos.
- Notificaciones de incidencias o resultados de los reconocimientos.
- Información de los contenedores relacionados para cada pedimento.
- Bitácoras de tiempo en las distintas fases del proceso.
- Consulta sin costo a la tarifa arancelaria de importación/exportación en México.
- Envío de documentación electrónica y/o digitalizada al responsable de su despacho.
- Integración directa de documentos electrónicos a sus expedientes.



PROCEDA
PROCESAMIENTO ELECTRONICO DE DATOS
www.procedamex.com

Toda la información que como importador/ Exportador necesitas conocer, desde un portal web con la **máxima seguridad y confidencialidad.**

Veracruz, Ver.: Constitución No. 259-A, esq. 5 de mayo. Col Centro. Tels. +52 (229) 9897300 Fax 52 (229) 9897340

Próximas Representaciones en:

Nuevo Laredo, Tamps.: Ave. César López de Lara No. 3603 México, D.F.: Av. 602 s/n Edificio de la Aduana del Aeropuerto 1 piso



Guadalupe Sánchez Rivas

Redacción

Jorge Nava, Bryce Blegen, Rogelio Cruz Vernet, Michael Laden y Kelby Woodard, representantes de Trusted Trade Alliance.

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL SE ENCUENTRA EN PROCESO DE RECERTIFICACIÓN PARA EL CUSTOM-TRADE PARTNERSHIP AGAINST TERRORISM (C-TPAT), CON EL CUAL LAS EMPRESAS HAN SIDO BENEFICIADAS CON EL CARRIL FAST Y OTRAS FACILIDADES ADUANERAS; AHORA

SE REQUIERE QUE LOS PROVEEDORES DE ESTA INDUSTRIA SE CERTIFIQUEN TAMBIÉN.

Promueven certificación para proveedores de la industria automotriz

La Industria Nacional de Autopartes (INA), en conjunto con la empresa Trusted Trade Alliance, empresa de consultoría para la instrumentación de cadenas de suministro seguras a nivel nacional e internacional, llevó a cabo un seminario en el que reunieron gerentes de comercio exterior con aduanas de importantes plantas armadoras establecidas en nuestro país, para que expusieran la importancia de la certificación y lo que esperan de sus proveedores.

A pesar de que la participación de los proveedores es voluntaria, no existe obligación para certificarse, la industria automotriz continuará su labor informativa para que en el corto plazo, todo proveedor

de la cadena de suministro cuente con la certificación C-TPAT.

Cabe resaltar, que los productores que se certifiquen en C-TPAT tienen menores posibilidades de ser inspeccionados por la aduana estadounidense, pero además se cumple con el compromiso de seguridad y procesos confiables de cruce de mercancías hacia Estados Unidos de los productos que se exportan.

En el evento estuvieron presentes Fausto López, gerente de Tratados Internacionales de Volkswagen, Emilio Ramos, gerente de Control de Operaciones y Materiales de DaimlerChrysler, Agustín Izquierdo, gerente de Aduanas de General Motors y Álvaro Quintana, responsable del C-TPAT de Ford.

Cada uno de ellos presentó a los asistentes los respectivos procesos que llevaron a cabo para certificarse, esperan que sus proveedores se acerquen con ellos para capacitarlos.

Asimismo, representantes de Trusted Trade Alliance, única firma calificada para asesorar sobre el programa C-TPAT, presentaron aspectos importantes y experiencias a los asistentes sobre los beneficios de certificarse, además de que han diseñado especialmente para la industria de autopartes de México un nuevo paquete de servicios, el cual les ayudará en la preparación rápida y eficiente de su solicitud para registrarse en el C-TPAT. ■



En un mercado global donde la competencia mundial dirige las operaciones de comercio exterior...

LOS AGENTES ADUANALES



somos la mejor opción en **facilitación, bajos costos, tecnología a tu favor, seguridad en el despacho de tus mercancías y entrega al destinatario final**



CAAAREM
CONFEDERACIÓN DE ASOCIACIONES DE AGENTES ADUANALES DE LA REPUBLICA MEXICANA

Conoce a tu
Agente Aduanal

Vamos por la competitividad de México

www.caaarem.org.mx



“Los agentes aduanales deben enfrentar dos desafíos: Impulsar la competitividad y colaborar para preservar la seguridad de México desde las fronteras; es imperativo reforzar institucionalmente nuestras aduanas de forma que atiendan sus obligaciones con eficacia y con total honestidad y transparencia”. Agustín Carstens, secretario de Hacienda.

El gremio aduanero, aliado por la seguridad y competitividad nacional

GARANTIZAR LA LUCHA EN CONTRA DE LAS MAFIAS INTERNACIONALES, QUE HAN EMPEZADO A UTILIZAR EL COMERCIO EXTERIOR PARA REALIZAR ACTIVIDADES ILÍCITAS, EQUILIBRIO DE LA FISCALIZACIÓN, IMPULSAR LA COMPETITIVIDAD Y COLABORAR PARA PRESERVAR LA SEGURIDAD, MUCHOS RETOS QUE LA CAAAREM CONOCE Y ENFRENTA CON EL TRABAJO COTIDIANO DE TODOS SUS ASOCIADOS.

Ante la presencia del secretario de Hacienda, Agustín Carstens, quien inauguró los trabajos del LXVIII Congreso Nacional de la Caaarem, Alfonso Rojas González, presidente saliente de la Confederación, aseveró que quienes se enriquecen aplastando los intereses de México, “no pueden ser más que traidores y deberán ser tratados así”.

Rojas González expuso que es necesario modificar la Legislación Aduanera, ya que ha sido rebasada por el dinamismo del comercio internacional, y propuso una nueva Ley que se adecúe a la realidad mexicana y al intenso intercambio comercial para garantizar la facilitación en equilibrio con la fiscalización para evitar que en lo sucesivo, el proceso de importación sea vulnerado por los esquemas de algunos “seudoempresarios” que han introducido precursores químicos.

Guadalupe Sánchez Rivas

Redacción

El especialista consideró que es necesario el cumplimiento de todas las restricciones y regulaciones no arancelarias de manera electrónica para al mismo tiempo evaluar qué medidas, trámites y restricciones no arancelarias, son ya obsoletas para eliminarlas y medir qué nuevos controles se requieren.

Dentro del marco del Congreso, cuyos temas a tratar fueron “Competitividad y Seguridad”, se firmó el Convenio de Concertación de Acciones para la Transparencia del Sector Aduanero que, entre otras cosas, plantea una estrategia de rendición de cuentas para acabar con los pagos extra legales que encarecen las importaciones.

El titular de la SFP, Germán Martínez Cázares, advirtió que la dependencia a su cargo dirigirá auditorías en las áreas sensibles de opacidad y de corrupción latentes en todo el sistema aduanero. Explicó que la función pública desplegará esta actividad fiscalizadora en los puntos de internación de mercancías, al tiempo que ampliará la cobertura de programas de *Usuario Simulado*.

Plan Maestro del Sistema Aduanal

Durante su intervención en el Congreso, José María Zubiría Maqueo, jefe del Servicio de Administración Tributaria (SAT), informó a los asistentes sobre el Plan Maestro de Modernización Aduanera, el cual tendrá una inversión de 8 mil 294 millones de pesos para el periodo 2007-2011, que cubre 133 proyectos que incluyen tecnología e infraestructura aduanera en el que cada aduana recibirá 11 mil millones de pesos para modernización y 3 mil 817 millones para mejorar la infraestructura.

Otras estrategias dentro del plan de modernización, resaltó el jefe del SAT, son eficientar la operación aduanera, aumentar el cumplimiento de obligaciones de comercio exterior, mejorar el servicio a los usuarios, la unificación de criterios y el avance en la tecnología aduanera. El SAT emprenderá nuevas medidas para el fortalecimiento de la seguridad en la entrada de mercancías al país por la frontera sur, norte y puertos marítimos, “habrá operativos especiales de las mercancías consideradas de alto riesgo, como por ejemplo las químicas, e instrumentaremos medidas preventivas y correctivas”.

Detectarán piratería en aduanas

Temas relevante fue el panel “Delitos contra la propiedad intelectual”, en el que se acordó que el gobierno federal impulsará un programa para frenar la piratería y el contrabando que está entrando por las aduanas de nuestro país. El programa piloto (a partir de

TUS OBJETIVOS NUNCA SE CUMPLIRÁN,
hasta que decidas lo contrario.

Porque nuestros **Diplomados** promueven la adquisición del conocimiento dentro de la perspectiva de cambios y la competitividad laboral.

DIPLOMADO	INICIO
Cursos de Impuestos	23 de sept. y 18 de sept.
Conocimiento Internacional	17 de oct.
Administración	17 de sept. y 20 de oct.
Negocios Embarcados en la Mujer	4 de sept.
Instrumentos Cuentas de Crédito de Negocios	27 de sept. y 10 de oct.
Desarrollo de Habilidades Lenguajes	29 de sept. y 17 de oct.

Visita nuestro portal web y crea tu propio camino profesional.
Pregunta por nuestro descuento especial para Exalumnos.

EBC
Porque vivir es saber actuar.

Escuela Bancaria y Comercial
407 Ed. 91 y 92, 2000, edif. 2001, 2002, 2003.
vialojos.com/mexico/ebs, www.ebc.mx
Campus Bimbo y / Campus Tlalquiltepec

JURIC ALMACENAMIENTO INDUSTRIAL
JURIC, S.A. de C.V.

Somos fabricantes de

- Racks: Selectivos, Driven-in, Push-Back, Dinámico, Carton flow, Cantilver
- Lockers y Estantería sencilla
- Estantería a doble nivel
- Pisos de acero (mezanines)
- Entrepisos
- Convertidores de tarima y tarimas recicladas

Ventas por internet
www.juric.com.mx
ventas@juric.com.mx
servicioalcliente@juric.com.mx
direccion@juric.com.mx

Commutador: Tels. 3544-4600 3544-4700 5368-1113
Lado s/costa: 01800 570-8910
Oficinas: Poniente 128-79, Col. Nueva Vallejo,
Deleg. Gustavo A. Madero, C.P. 07750, México, D.F.



septiembre) son Nuevo Laredo y Manzanillo, las más saturadas por volumen de comercio exterior. Paulatinamente se buscará hacer extensivo este programa al resto de las aduanas y empresas.

Roberto Ramírez de la Parra, administrador central de la Administración General de Aduanas, (AGA) dijo que con el apoyo de un sistema de preselección de mercancía y conjuntamente con representantes de 25 empresas de marcas de la industria de la confección, textil y el calzado, buscarán detectar en estas aduanas embarques de importación con mercancía falsificada, éstas harán la denuncia y solamente así la AGA podrá actuar.

“Solicitaremos a estas empresas los nombres de los importadores, licenciatarios y distribuidores autorizados para importar sus mercancías a México, a fin de rastrear cada embarque que arribe a las aduanas mencionadas, en donde se presume que se lleva a cabo la mayor cantidad de operaciones de piratería y contrabando. Una vez detectado algún embarque sospechoso, el agente aduanal solicitará a la empresa afectada que haga una denuncia para decomisar el cargamento y emprender acciones legales”, indicó el administrador central.

En este proyecto también participarán la Caaarem y el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial (IMPI), Jorge Amigo Castañeda, director general de este Instituto, dijo que actualmente la legislación aduanera impide a la autoridad aduanal detener la mercancía, a menos de que reciba una orden del IMPI o de la Procuraduría General de la República (PGR), por lo que se propone reformar esta legislación para que la autoridad aduanera tenga facultad para decomisar mercancías ilícitas antes de que sea desaduanizada e internada al territorio nacional.

Por su parte, Juan José Bravo Moisés, administrador general de Aduanas, comentó que el programa de modernización aduanera, aunado al programa del combate al contrabando y piratería, y el reforzamiento de operativos en las aduanas, ayudará cada vez más a controlar la entrada de mercancía ilícitas a nuestro país, esto en respuesta a la preocupación empresarial por el incremento de estas mercancías en México. ■

Las secretarías de la Función Pública (SFP), de Hacienda y Crédito Público (SHyCP), la Caaarem y el Servicio de Administración Tributaria (SAT) suscribieron un Convenio de Concertación de Acciones para la Transparencia del Sector Aduanero, el cual tiene la finalidad de favorecer la transparencia e inhibir posibles prácticas de corrupción en los procesos, trámites y servicios aduanales, además de consolidar una cultura de transparencia y legalidad entre los actores del sector aduanero.

Puntos principales del Convenio del Sector Aduanero

1. Mayor transparencia y combate a la corrupción y al contrabando.
2. Certificación de los usuarios de las aduanas, transportistas y agentes aduanales.
3. Simplificación y difusión de las disposiciones en materia de comercio exterior.
4. Capacitación intensiva a los funcionarios de la Administración General de Aduanas y Certificación de los funcionarios en las Normas Técnicas de competitividad laboral existentes y aplicables a sus funciones.
5. Resolución de controversias operativas en aduanas.
6. Evaluación de usuarios.



G+G INTERNACIONAL

Logística a medida de nuestro cliente.

Logística y Distribución
(Tráfico Aéreo, Marítimo y Terrestre,
Despacho de Aduanas,
Comercio Exterior y Servicios
Especiales)



Almacenamiento y Habilitación
(Almacenaje y Gestión de Stocks,
Actividades de Valor Añadido,
Logística Inversa y Consultoría
de Procesos, Gestión Comercial)



Administración y Soporte
(Habilitamos Sistemas de
Información que apoyan y
dan visibilidad a toda la cadena
de suministro)



"Nuestra extensa cobertura internacional nos permite dar a nuestros clientes una gama de servicios globales, justo donde lo deseen"

www.gmasginternacional.com

info@gmasginternacional.com

En México, Guatemala, El Salvador y República Dominicana, contamos con centros de distribución y almacenaje, así como oficinas independientes y exclusivas para uso propio o de terceros y sucursales bancarias. Nuestros principales centros de distribución y almacenaje, en donde se llevan a cabo los proyectos logísticos de alcance centroamericano y caribeño, cuentan con una superficie total de almacenaje de más de 20,000 m², dotadas de las medidas de seguridad necesarias para la prestación de un servicio logístico integrado de máxima calidad. A nivel global nuestra Organización está presente en 4 países con una amplia red de oficinas soportando el flujo internacional de las mercancías de nuestros clientes.

GUATEMALA

50 Calle 23-70 Zona 12,
Guatemala, Centro América
t: 2477.6964
f: 2477.4574

EL SALVADOR

Urb. Ind. Plan de Laguna
Antiguo Cuscatlán
La Libertad, El Salvador
t: 503.2500.5081

R. DOMINICANA

Av. San Vicente de Paul
Casi Esquina Mella
República Dominicana
t: 809.595.3724

MÉXICO

Minas 501 L3
Lomas de Becerra México, D.E.
t: 55.8596.4293
f: 55.8596.4294



Guadalupe Sánchez Rivas

Redacción

“Se debe trabajar con el menor riesgo posible para reducir costos, ser competitivos y tener un buen margen de utilidad. En un diagnóstico se detectan oportunamente las debilidades y fortalezas de las empresas”. Héctor Herrera y Eliel Amaya, área de Comercio Exterior, PricewaterhouseCoopers.

¿CONOCE LOS RIESGOS EN SUS OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR?, ¿SON EFICIENTES SUS PROCESOS? NINGUNA INDUSTRIA EN NUESTRO PAÍS INMERSA EN ACTIVIDADES DE COMERCIO EXTERIOR ESTÁ EXENTA DE UN POSIBLE RIESGO. AFORTUNADAMENTE, EN MATERIA DE MERCADOS INTERNACIONALES, LAS EMPRESAS EXPORTADORAS E IMPORTADORAS, PUEDEN AUTO CORREGIRSE CASI EN 90% DE UNA POSIBLE REVISIÓN Y SANCIÓN EN SU CASO POR PARTE DE LAS AUTORIDADES.

Diagnóstico en comercio exterior, cumplimiento y control de las operaciones

En entrevista con *Mundo Logístico*, Héctor Herrera, socio líder del área de Comercio Exterior, y Eliel Amaya, gerente de la misma en PricewaterhouseCoopers, aseguran que es fundamental contar con procesos, controles y métricas que permitan desarrollar con eficiencia las operaciones de comercio exterior de las empresas mexicanas; para ello, resulta de gran importancia que éstas lleven a cabo un diagnóstico en esta materia. “En comercio exterior se aplican las multas más altas, por eso es más económico realizar autocorrecciones”, indicó Eliel Amaya.

Por su parte, Héctor Herrera señaló que, por lo general, cuando una compañía tiene más de 25% de compras o ventas relacionadas con operaciones de comercio exterior, es indispensable llevar a cabo un diagnóstico, muchas empresas tienden a no monitorear debidamente sus procesos de comercio exterior, ni al personal involucrado en esta área.

Importancia del diagnóstico

Un diagnóstico permite tener visibilidad y control sobre la operación de comercio exterior que está llevando a cabo la empresa.

Hoy en día, todas las empresas deben cumplir con altos estándares de calidad y desempeño, lo que implica que se tenga que medir muy de cerca las operaciones de comercio exterior para poderlas controlar. Si la empresa no tiene un diagnóstico oportuno, no le es factible identificar si los controles que tiene son realmente los adecuados y si se pueden reducir algunos costos operativos o enfrentar una situación de riesgo.

Héctor Herrera refiere que en las medianas y grandes empresas los procesos en materia de comercio exterior no están actualizados ni controlados oportunamente, lo que genera una serie de problemas que van creciendo con el tiempo, dado el gran volumen de operaciones que manejan. “Si el problema no es detectado en tiempo, siguen operando sin darse cuenta de sus debilidades.

Esto es parte de lo que permite detectar y corregir un diagnóstico de comercio exterior, por tal, recomendamos que se haga uno cada seis meses o cada año”, indicó.

“PricewaterhouseCoopers, comentó Eliel Amaya, “atiende necesidades particulares a la medida de cada empresa, ya que el área de Comercio Exterior de la firma cuenta con servicios adicionales al diagnóstico, esto nos permite detectar focos rojos en temas afines que son de alto riesgo, en cualquier empresa”.

El objetivo de esta área es, más que asesorar, proporcionar soluciones prácticas y efectivas, con un impacto en la reducción de costos o una mejor competitividad para sus clientes, con el objeto de que lleven a cabo una planeación estratégica integral de sus operaciones de comercio exterior, basada en los antecedentes, giro y tipo de operación y, al mismo tiempo, proyectando el acceso a nuevos mercados, mejora de productos tanto de importación como de exportación y planes de inversión. ■



“Comercio Exterior: Competitividad y Desarrollo Global”

Participa en el mejor evento del Comercio Exterior Mexicano

Te esperamos en
ACAPULCO, GUERRERO, 14, 15 y 16 de NOVIEMBRE de 2007

Se abordarán temas de gran relevancia para la comunidad empresarial

- Captación de inversión, un desafío para las economías emergentes
- Inversión extranjera en México
- El comercio internacional de servicios, oportunidad para México
- India, oportunidades de negocio
- La COMPETITIVIDAD en :
 - ° Modernización de las aduanas
 - ° Logística y cadenas de valor
 - ° El avance tecnológico en las comunicaciones,
 - ° Avances en el sector energético

Contaremos con líderes empresariales y funcionarios del más alto nivel del gobierno mexicano, especialistas y académicos de reconocida trayectoria internacional

Informes e inscripciones :
COMCE NACIONAL
Tel. 5231-7107 / 5231-7112
52317101 / 52317111
asiaypceania@comce.org.mx
americadelnorte@comce.org.mx
congreso@comce.org.mx
www.comce.org.mx
fax: 5231-7124



Megaports, tecnología de punta en puertos mexicanos

DE CONFORMIDAD CON LA *Iniciativa Megaports* DE ESTADOS UNIDOS, SE PROPORCIONARÁ APOYO AL GOBIERNO DE MÉXICO, ESPECÍFICAMENTE A LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DE ADUANAS, EN CAPACITACIÓN ESPECIALIZADA E INSTALACIÓN DE EQUIPO NO INTRUSIVO Y PORTALES FIJOS DE DETECCIÓN DE MATERIAL RADIATIVO Y NUCLEAR. EL OBJETIVO, TECNOLOGÍA A FAVOR DEL COMERCIO EXTERIOR EN MÉXICO.

Dr. Jorge Alberto Moreno Castellanos

Catedrático de la Universidad Panamericana del posgrado en la Especialidad en Impuestos Internacionales.

El 90% del comercio global de carga contenerizada se realiza mediante el tráfico marítimo. Por esta razón, el gobierno de México y de Estados Unidos, a través de los secretarios de Hacienda y Crédito Público y del Departamento de Energía de Estados Unidos, firmaron un Acuerdo de Cooperación para fortalecer la seguridad en el flujo logístico internacional de mercancías.

Lo anterior como parte de los compromisos en el marco de la Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte (ASPAN) y el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

Mediante este *Memorando de Entendimiento*, y de conformidad con la *Iniciativa Megaports* de Estados Unidos, se proporcionará apoyo al gobierno de México, específicamente a la Administración General de Aduanas, en los siguientes rubros:

Freight International

*El único servicio aéreo
por carretera
Justo a tiempo*



(0155) 5543 9800

www.litfreight.com.mx

La otra forma de transportar su carga





- Capacitación especializada;
- Asistencia técnica;
- Instalación de equipo especializado no intrusivo y portales fijos de detección de material radiactivo y nuclear. Complementándose con equipos móviles de identificación y detección de radioisótopos.

Las aduanas contempladas son las de los dos principales puertos comerciales del país: Manzanillo y Veracruz, y en los dos principales puertos industriales: Lázaro Cárdenas y Altamira.

La Iniciativa Megaports contempla el equipamiento con tecnología de punta, como son portales de detección de radiación, así como entrenamiento técnico y especializado para fortalecer las capacidades de detección, identificación e intercepción del tráfico ilícito de materiales radiactivos o nucleares, en el transporte internacional marítimo "puerto a puerto".

Por lo que, mediante el equipamiento de estas cuatro aduanas y puertos, se garantizará la seguridad en el flujo logístico de mercancías y en el tráfico marítimo de material radiactivo o nuclear. En este sentido, en las 19 Aduanas marítimas dentro del territorio nacional, 92% del movimiento total de contenedores a la importación y exportación, corresponde a estos puertos: Veracruz y Altamira en el Golfo de México, y Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico mexicano.

No podemos dejar de mencionar, y aclarar, que la Iniciativa Megaports para el caso de México es excepcional y única, ya que no operará "puerto a puerto" como opera esta iniciativa en el mundo (como, por ejemplo, Grecia, Bahamas, Sri Lanka, España, Singapur, entre otros) sino a través de los corredores multimodales que existen, por ejemplo, Manzanillo-Piedras Negras, Manzanillo-Ciudad Juárez, Manzanillo-Nuevo Laredo y Lázaro Cárdenas-Nuevo Laredo.

Es decir, la Iniciativa Megaports en México operará "puerto-frontera". Recordemos como Aduana México ha sido promotor del Acuerdo de Concertación para el Desarrollo de Corredores Multimodales, para la promoción del tráfico internacional por ferrocarril de mercancías; lo que es una oportunidad de negocios en materia de logística administrativa.

Cabe señalar la importancia que representan estas cuatro aduanas consideradas para la Iniciativa Megaports en la operación aduanera y de comercio exterior, ya que forman parte de las 19 Aduanas Exclusivas para la importación y exportación de materiales radiactivos o nucleares, además de su ubicación geográfica estratégica, el origen y tipo de la mercancía, así como el tiempo y distancia hacia la frontera con los Estados Unidos vía terrestre.

Por ejemplo, la aduana y el puerto de Manzanillo reciben más de mil 700 embarcaciones al año, cuenta con dos corredores multimodales, los cuales permiten ingresar la carga por un puerto marítimo y transportarla directamente a la frontera vía ferroviario, en un promedio de 120 a 130 horas. Asimismo, la aduana y el puerto de Lázaro Cárdenas reciben más de 800 embarcaciones al año, cuenta con un corredor multimodal carretero ferroviario hacia Nuevo Laredo, con un tiempo aproximado de 70 horas de recorrido.

De igual manera, la situación geográfica de los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas los posiciona como puntos estratégicos de logística y distribución de mercancías, dada la saturación de los principales puertos de Estados Unidos, como es el caso de Long Beach.

Por otra parte, en el Golfo de México se encuentra el puerto de Veracruz, que es el centro logístico multimodal más importante de México en materia portuaria, ya que recibe más de 3 mil embarcaciones al año de más de 100 diferentes países. Asimismo, el puerto de Altamira maneja más de 530 embarcaciones al año, y se encuentra a menos de 6 horas vía carretera de la frontera con Estados Unidos.

Por la naturaleza del medio de transporte, tiempos, distancia, costos, origen y volumen de las mercancías y contenedores que se operan diariamente en estas cuatro aduanas y puertos, hay razón suficiente para la adecuación de la Iniciativa Megaports a las necesidades de logística y seguridad en la cadena de abastecimiento en México. ■



Grupo Logístico de C. A.

SOLUCIONES INTEGRALES EN EQUIPO Y SERVICIOS LOGÍSTICOS.

Le ofrecemos soluciones basadas en sus necesidades.

Nuestro respaldo regional y *know how* en diseño de proyectos Logísticos y de Almacenamiento garantizan su inversión en equipo y maquinaria.



USA • CENTROAMÉRICA • EL CARIBE • COLOMBIA

USA
T. 001 954 607 7704
usa@grupologistico.com

CENTROAMÉRICA
T. 00 502 2477 7277
centroamerica@grupologistico.com

EL CARIBE
T. 001 1809 202 3423
caribe@grupologistico.com

COLOMBIA
T. 0057 310 809 07 85 / 0057 312 377 05 36
colombia@grupologistico.com

www.grupologistico.com

Brasil: La economía más grande de América Latina

LA ECONOMÍA DE BRASIL ES LA PRIMERA DE AMÉRICA LATINA Y LA UNDÉCIMA A NIVEL MUNDIAL. SU PRODUCTO INTERNO BRUTO ES DE 1,010,997 MILLONES DE DÓLARES SEGÚN DATOS DEL BANCO CENTRAL DE ESE PAÍS Y CONTRIBUYE CON 40% AL PIB DE AMÉRICA DEL SUR.

Teniendo en cuenta los datos que se han publicado de 2006, si se mide el PIB nominal en paridad por poder adquisitivo, la economía brasileña pasa a convertirse en la 8va economía del planeta. Los principales socios, Mercosur, la Unión Europea, Estados Unidos y China.

En el ámbito americano y mundial su economía es muy importante: Brasil es el mayor productor de café mundial, tiene la primera cabaña bovina mundial, una gran producción de piedras preciosas y, en el ámbito industrial, es un importante productor de materias primas y productos manufacturados, entre ellos automóviles y aviones.

Las principales zonas industriales y comerciales del país están ubicadas en el triángulo formado por las ciudades de Sao Paulo (principal centro económico, financiero y comercial del país) Río de Janeiro y Belo Horizonte.

Al mostrar las dimensiones del mercado brasileño es importante aclarar y tener en cuenta que el consumo de la mayor parte de la población se centra fundamentalmente en alimentación y vivienda, y que la tercera parte de los bra-

sileros viven por debajo de la línea de pobreza, es decir que se encuentran fuera del mercado.

Por lo que se refiere a las importaciones de bienes de capital, sigue teniendo gran peso la demanda procedente de las empresas estatales, aunque tiende a reducirse conforme avanza el proceso de privatización.

La mayoría de las mercancías pueden ser importadas libremente. Sin embargo, todavía hay algunos productos de importación prohibida y otros sujetos al control de distintas instancias gubernamentales por motivos estratégicos, sanitarios o de protección de la industria nacional. Entre ellos los productos agroalimentarios, los derivados del petróleo, los insecticidas, los pesticidas, los farmacéuticos, los cosméticos y las armas.

Las ferias en Brasil son gran importancia para los exportadores interesados en ese mercado. En un país tan grande, las ferias constituyen una excelente ocasión de presentar productos y servicios a empresas de distintas ciudades y estados brasileños.

Sobre infraestructura logística

Carreteras: La red viaria es el medio de comunicación básico en lo que se refiere al transporte de mercancías (60% del total).

Ferrocarriles: La red ferroviaria comprende alrededor de 33,000 km de tendido, utilizado prácticamente en su totalidad para el transporte de carga.

DuPont®

Ally®
Krovar® I DF
Oust® XP
Velpar® 75 DF



Para mayores informes comuníquese a DuPont Telesolutions al 01 800 849 7514 correo electrónico: info.mexico@mex.dupont.com

Oust® XP, Velpar® 75 DF, Ally®, Krovar® I DF, DuPont®. Los Milagros de la ciencia y DuPont® logo son marcas registradas de E.I. du Pont de Nemours and Company en Wilmington, DE.
Oust® XP Reg. RSCD-URB-HEDE-201R-301-034-75, Velpar® 75 DF Reg. RSCD-URB-ME-201-031-031-75, Ally® Reg. RSCD-URB-HEDE-275-302-034-60, Krovar® I DF Reg. RSCD-URB-ME-201-031-031-80. Todos con vigencia indeterminada y categoría toxicológica IV. Uperamente Toxicos.



Los milagros de la ciencia®

Puertos: A pesar de los 7,400 km de costa y los 48,000 km de ríos navegables del país, el transporte marítimo y fluvial está aún por desarrollar plenamente. Menos de 20% del tráfico total de mercancías se realiza por vía marítima y fluvial.

Aeropuertos: Dadas las dimensiones del país, Brasil cuenta con una vasta red de aeropuertos. Desde hace unos años se están modernizando los principales aeropuertos del país

Plan de Aceleración y Crecimiento

El plan brasileño para expandir la infraestructura busca abrir oportunidades para la inversión privada en grandes proyectos de logística, transportes, energía y servicios urbanos.

En enero de este año, el gobierno anunció el Plan de Aceleración del Crecimiento. El PAC es un programa de desarrollo y expansión de la actividad económica de ese país que prevé inversiones de 251,500 millones de dólares durante los próximos cuatro años.

Está dividido en tres ejes y más de mil proyectos. Busca estimular inversiones en las áreas de logística y transportes (carreteras, puertos, aeropuertos, vías férreas, hidrovías), de energía (hidroeléctricas, termoeléctricas, petróleo, gas, etanol y biodiesel) y en la infraestructura urbana y social (habitación, saneamiento y recogida de basura, metros, recursos hídricos –agua potable e irrigación–, entre otros). Además se está tratando un cuarto eje de infraestructura de telecomunicaciones.

El objetivo del programa es elevar el crecimiento brasileño a 4.5%, en 2007, y a 5%, a partir de 2008, contra el 3.7 registrado el año pasado.

Generalmente la mayor parte de los recursos para este tipo de iniciativas provienen del Presupuesto General de la Unión y de las compañías estatales brasileñas, especialmente de Petrobras. El PAC busca estimular además la participación del sector privado, empresas brasileñas y extranjeras, inclusive con la facilitación de financiamientos concedidas por sus principales fondos financieros, como el Banco Nacional de Desarrollo Social, los fondos de los trabajadores, además de los organismos financieros internacionales, privados e institucionales.

Fuentes

www.oficinascomerciales.es

<http://espanol.doingbusiness.org> (Banco Mundial)

Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil

Brasil-Marca de Excelencia: Revista de divulgación de los aspectos económico, social, político, tecnológico y cultural del Brasil.



Es bueno saber

República Federativa do Brasil. Es el país más extenso de América del Sur y el quinto del mundo.

- ▶ **Capital nacional:** Brasilia.
- ▶ **Ciudad más poblada:** Sao Paulo.
- ▶ **Idioma oficial:** portugués.
- ▶ **Presidente:** Luis Ignacio Lula da Silva.
- ▶ **Superficie:** 8,514,877 km²
- ▶ **Población:** 188,098,127.
- ▶ **PIB (nominal):** 1,067,706 millones de dólares.
- ▶ **PIB per cápita:** 5,717 de dólares.
- ▶ **Exportaciones:** 138,500 millones de dólares.
- ▶ **Importaciones:** 95,830 millones de dólares.
- ▶ **Saldo comercial:** 42,200 millones de dólares.
- ▶ **Principales orígenes de sus importaciones:** Estados Unidos, Argentina, Alemania y China.
- ▶ **Principales importaciones:** Bienes de equipo y transporte, metal, soya, calzado, café, productos químicos y combustibles.
- ▶ **Principales destinos de exportaciones:** Estados Unidos, Países Bajos, Argentina y China.
- ▶ **Principales exportaciones:** Equipos de transporte y manufacturas.



Las oportunidades de negocios en Puerto Chiapas van asociadas al desarrollo de una moderna infraestructura portuaria, la conveniencia de los servicios de un Parque Industrial y las ventajas de un Recinto Fiscalizado Estratégico, todo en un área de 817 hectáreas.

www.puertochiapas.com.mx



(962) 628 6841



SCT



Puerto de Altamira: Moderno, competitivo, en crecimiento

EL PUERTO DE ALTAMIRA ESTÁ FORMADO POR UN CORREDOR PETROQUÍMICO, UN PARQUE INDUSTRIAL, UN RECINTO PORTUARIO Y UN CORDÓN ECOLÓGICO. EL PUERTO INDUSTRIAL DE ALTAMIRA ES CENTRO DE UNA INTENSA RED DE TRANSPORTE Y SERVICIOS LOGÍSTICOS, EN EL CUAL SUS MÚLTIPLES TERMINALES MARÍTIMAS, FERROVIARIAS Y TERRESTRES PUEDEN RECIBIR MATERIAS PRIMAS Y ENVIAR MERCANCÍAS PARA UN RÁPIDO Y EFICIENTE INTERCAMBIO MERCANTIL PRÁCTICAMENTE A CUALQUIER PUERTO DEL MUNDO.

Ubicado en la zona sur del estado de Tamaulipas, con más de 9,500 has de superficie y con un calado de 40 pies que permite la entrada a embarcaciones de hasta 80 mil toneladas de peso muerto y 300 metros de eslora; con 13 posiciones de atraque actualmente y un potencial de 90 posiciones en el futuro, el Complejo Industrial de Altamira es el proyecto más joven de su tipo en la costa del Golfo de México albergando a más de 30 empresas de gran escala a nivel nacional e internacional, principalmente de la industria petroquímica.

Con más de 5,500 millones de dólares de inversión y 13 industrias de capital nacional y extranjero instaladas, el corredor petroquímico produce una amplia gama de productos entre los que destacan: Negro de Humo, cloruro de polivinilo (PVC), dióxido de titanio, hules sintéticos y dimetil tereftalático (DMT).

Este gran complejo representa más de 30% del total de la producción de químicos y petroquímicos en nuestro país y es poseedor de un suelo generoso que facilita la construcción de nuevas plantas e instalaciones para su expansión.

Favorecer la inversión industrial

El parque industrial cubre un área total de más de 4,000 hectáreas y está dominado por una zona de desarrollo industrial para aquellas compañías dedicadas a la manufactura y otras actividades.

Cada día son más las empresas que descubren las ventajas de instalarse en el parque Industrial de Altamira ya que cuenta con todo aquello que los inversionistas necesitan para operar eficientemente como lo es: infraestructura y servicios listos (con suministro de electricidad, gas y agua) un inmediato

Información proporcionada por la Gerencia de Comercialización de la Administración Portuaria Integral de Altamira.

acceso marítimo, así como de transportación terrestre y ferroviaria para el envío de materias primas y de productos terminados.

Destacan como principales inversionistas en el parque Industrial de Altamira compañías químicas como: BASF, Kaltex, GE Plastics, PPG Industries y Mexichem. A últimas fechas se han unido a este grupo, la empresa japonesa Mexico Carbon Manufacturing, dedicada a la fabricación de negro de humo, y la coreana Posco, productora de partes de acero, quienes ya se encuentran en el proceso de construcción de sus plantas.

Asimismo, se tiene una inversión por parte de la empresa J. Ray McDermott quienes fabricarán mega plataformas marinas para la explotación de hidrocarburos en aguas profundas. En total este año se prevén inversiones superiores a los 1,540 millones de pesos.

Altamira es un puerto moderno y competitivo, cuenta con 900 metros de muelles en las terminales de usos múltiples para recibir carga general y contenedores, actualmente se trabaja en una expansión de 300 metros adicionales para incrementar a 1200 metros los muelles en dichas terminales.

Se encuentra en construcción una nueva terminal de carga general lo cual aumentará la capacidad de recepción de buques y aumentará la diversidad de los prestadores de servicio. En total existen 10 terminales en operación dentro del puerto: 2 de contenedores y carga general, 2 de granel mineral, 5 de fluidos petroquímicos y una Terminal de Gas Natural Licuado.



Altamira Terminal Portuaria

ATP tiene operando 11 años como la Terminal más eficiente en el Golfo de México, especializada en el manejo de contenedores, carga general y automóviles.

Opera bajo estándares de Calidad ISO 9001 - 2000.

Entrega y recepción de carga.

Consolidación y desconsolidación de contenedores.

Transporte terrestre local.

Capacidad para manejar carga de proyecto de hasta 200 toneladas.

Acceso via Internet a información sobre carga contenerizada.

Servicio los 7 días de la semana, las 24 horas del día.



www.atpaltamira.com.mx

Terminal de Usos Múltiples No. 1 s/n Puerto de Altamira
Altamira, Tam. C.P. 89601 tel. 833 2290900



Actualmente Altamira se posiciona en el *ranking* nacional con el primer lugar en el manejo de fluidos petroquímicos, el segundo en la operación de automóviles por el Golfo de México, el tercero en el movimiento de contenedores y el cuarto puerto de México en el movimiento total de carga, lo que confirma el gran dinamismo con el que cuenta el puerto tamaulipeco. Aunado a esto se tiene proyectado mover alrededor de 14 millones de toneladas al cierre de este año, lo cual significa un incremento de 34% respecto al 2006.

Un puerto ecológico

Un punto crucial dentro del desarrollo de este Complejo Industrial es el de la ecología, a este respecto desde el año 2000 el Puerto de Altamira implantó un Sistema de Administración Ambiental bajo la norma ISO 14001:1996, donde se ha privilegiado la gestión de los programas para la preservación del medio ambiente en su territorio y en su ámbito de competencia.

A la fecha es respaldado con una certificación integral multisitios bajo las normas ISO 9001:2000 e ISO: 14001:2004. Así mismo, se han desarrollado diferentes programas ambientales que se distinguen por atender los 6 rubros más importantes del ambiente: aire, agua, suelo, flora, fauna y recursos naturales. Se han establecido también programas de monitoreo a la calidad del agua, del sedimento marino, de la calidad del aire, así como de las variables hidrometeorológicas.

Dentro de estas actividades de protección al medio ambiente destaca la siembra de mangles, bien conocidos por su alta producción y por esa razón son

de gran relevancia para la dinámica nutritiva de los esteros y aguas costeras.

Los manglares son un hábitat vital tanto como hábitat permanente o como sitios de forraje y refugio para una gran variedad de organismos terrestres y acuáticos. No obstante, los manglares en todo el mundo se encuentran en peligro de desaparecer debido a las actividades humanas y su protección es una prioridad dentro del ámbito ecológico en las próximas décadas a nivel mundial.

Actualmente han sido sembrados en el Puerto Industrial 17 mil plantas de mangle rojo en bordos y márgenes del arroyo garrapatas de una meta de 30 mil plantas de esta especie durante el 2007. Todos estos esfuerzos encaminan el desarrollo del puerto bajo un enfoque de mejora continua y desarrollo sustentable protegiendo en todo momento el aspecto ecológico.

El desarrollo del Puerto de Altamira es creciente, su planeación estratégica se concentra en diversificar sus sectores industriales, ya que actualmente Altamira es un importante *cluster* petroquímico y energético, sin embargo existe también un enfoque en la atracción de nuevos sectores como el automotriz, metalmecánico y de la industria del plástico, así como en el sector logístico para seguir ofreciendo calidad y precios competitivos en el manejo de mercancías.

Altamira representa un puerto sólido altamente especializado y competitivo que cumple con estrictos estándares de calidad y ambientales capaz de albergar proyectos de gran escala para cualquier sector industrial. ■

EL MEJOR SERVICIO DE CARGA CONSOLIDADA Y COMPLETOS A TODO CENTROAMÉRICA

>> ESTRUCTURA INTERNACIONAL EN CADA PAÍS

DHL

ARWEST
INTERNATIONAL CARRIER

>> OFRECE

- Equipo propio y servicio sin transbordo ferro multimodal en piggy back
- Salidas todos los días en carga consolidada
- Servicio aduanal de exportación e importación
- Servicio Door to Door desde cualquier punto de México y Centroamérica
- Seguridad en tiempos de tránsito
- Control de toda la logística desde origen a destino



¡ÚNICOS CON DISPONIBILIDAD INMEDIATA DE EQUIPOS!

quién le puede brindar más ventajas...

Escoja el servicio de carga que más se adapte a sus necesidades:

- Servicio regular de Bodega a Bodega
- Servicio especial Puerta a Puerta
- FTL completa de Puerta a Puerta:
Servicio de consulta y verificación de status de la carga
Control de Estupefacientes

>> COMUNÍQUESE CON NOSOTROS

OFICINA MÉXICO
Luis Echeverría Núm. 34
Col. Melchor Múzquiz
Ecatepec, Edo. de Méx., CP 55240
Tel: (56) 57 10 72 55
e-mail: serodriguez.mx@arwest.co.cr

OFICINA GUADALAJARA
Prolongación Av. López Mateos Núm. 4550
Bodega 4, Col. Francisco Sarabia
Zapopan, Jal., CP 45236
Tel: (33) 36 12 50 25, 36 12 50 26
Fax: (33) 36 12 50 27
e-mail: chernandez.gd@arwest.co.cr

OFICINA PUEBLA
Francisco La Madrid Núm. 19
Col. Lomas de Loreto
Puebla, Pue., CP 72260
Tel.: (222) 266 54 11
e-mail: arwest1@puebla.com

No existen largas distancias... solo nuevos destinos

Alles Group: Exclusivamente representando al cliente

CON MÁS DE 1 MILLÓN DE M² DE ALMACENAJE POR RENTAR Y UN MILLÓN LISTO PARA EMPEZAR A CONSTRUIR, MARIO RIVERA DURÁN, DIRECTOR DE NEGOCIOS LOGÍSTICOS DE ALLES GROUP, ASEGURA QUE SE REQUIERE UNA NUEVA CONCEPCIÓN SOBRE LA LABOR DEL OPERADOR LOGÍSTICO. LA EMPRESA REPRESENTA INQUILINOS A TRAVÉS DE UN PROCESO QUE INCLUYE EL ANÁLISIS DETALLADO DE LAS NECESIDADES DEL CLIENTE, EL ESTUDIO DE ACTIVOS Y LA SELECCIÓN Y EVALUACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS VIABLES.



“El servicio que ofrecemos no se ofrecía antes porque nadie tenía los elementos para decir ‘yo sé que el operador logístico gana un dólar o 15 o 20% sobre la renta’. Nuestra responsabilidad como parte de esta cadena de suministro es tratar de que el cliente obtenga los mayores beneficios para que logre el mejor costo competitivo”. Mario Rivera Durán, Logistic Business Director en Alles Group.

En entrevista con *Mundo Logístico*, Mario Rivera Durán destacó que es necesario “buscar aquellas alternativas en las cuales el cliente final sea el beneficiado. Fui operador logístico durante 18 años; ahora que estoy en bienes raíces puedo ver que en el camino el operador logístico se queda con una ganancia sobre los costos de almacenaje y esto no necesariamente tiene que ser así”.

En Alles Group elaboran proyectos hechos a medida y apoyados en estudios que ayudan al cliente a tomar la difícil elección de la ubicación de su planta o sus oficinas comerciales. Alles Group juega, además, un papel fundamental en la negociación, siempre en beneficio del cliente.

Para Rivera Durán, el operador logístico es el menos competitivo para involucrarse en

la renta de un almacén o la compra de un espacio, porque va amarrado al contrato del cliente.

ML: Concretamente, ¿cuál es la diferencia?

MRD: Hoy deben construir un contrato cualitativo con el operador logístico pero deslindarlo de la responsabilidad de rentar un inmueble. ¿Por qué? El cliente, al no



Alles Group está licitando el mercado y lo estamos apretando para que nuestros clientes obtengan un mejor precio. Esto no sucedía en México porque no había un despacho que se dedicara a representar única y exclusivamente clientes.

ir a través de un operador logístico, puede hacer una renta de muchos años. Y al hacer una renta por muchos años tiene muchos beneficios en pesos y en especies.

Es como rentar tu casa, si un tercero consigue tu renta ésta será más cara y por ende vas a hacer un contrato menor. Los operadores logísticos se amarran a un contrato con un cliente de 3 años a 5 años. Ese tiempo no te ofrecerá ninguna reducción en el costo directo.

ML: ¿Es este el caso de Chedraui, que ha tenido una experiencia exitosa con Alles Group?

MRD: En ese caso concreto, Chedraui consiguió una diferencia contra lo que era el mercado de 1 dólar por m². Una nave de 60 mil dólares por m² de renta mensual por 10 años. Si hacemos la multiplicación, son muchos millones de dólares.

ML: ¿Por qué Chedraui se acercó a ustedes?

MRD: Chedraui, que es el tercer competidor dentro de los autoservicios, decidió cambiar la logística y apostar a un mercado nuevo. Ellos son los “dueños” del sureste y ahora están creciendo hacia el norte, esa es su apuesta para los próximos 10 años. El centro de distribución que tenían ya no era suficiente, necesitaban nuevas

instalaciones que les dieran la posibilidad de entrar a la ciudad de México, surtir el sureste e ir hacia el norte en crecimiento con mucha fluidez: Atravesar la Ciudad de México es caótico, puede llevarse 3 horas.

Nos sentamos juntos, identificamos la necesidad, sabiendo que 80% de su negocio es al sureste y que 20% es el crecimiento que quieren lograr. Entonces ubicamos una zona estratégica amarrada de los planes carreteros que hoy existen en la Ciudad de México y en la República, es el caso del Circuito Exterior Mexiquense que pasa por una serie de ciudades del bicentenario. Eso abre otras alternativas a la logística en México, porque todo producto proveniente del norte del país –o de la zona centro– ya no necesita atravesar la Ciudad de México para ir hacia el sureste. Chedraui redujo 3 horas de tránsito a 45 minutos para tomar la salida de Puebla.

ML: ¿Cómo se encuentra el mercado inmobiliario para grandes empresas?

MRD: Hoy hay grandes espacios, todos en el norte. Hay un millón de m² por construir y 400 mil metros ya construidos para ofrecer. Hoy se especula con eso, lo que quiere decir que el crecimiento en los últimos 2 años y el de los próximos 3 años va a ser exponencial. Muy probablemente en los próximos 7 años se ocupen todos estos espacios porque todo lo que es centro de distribución está saliendo de la zona centro hacia el norte de la ciudad.

ML: ¿Cómo se relaciona esto con la disminución de los costos logísticos?

MRD: El costo de almacenaje en los próximos 10 años va a ir a la baja. Vamos a nivelarnos con lo que sucede en otros lados. Hoy por hoy somos más caros que California (y California es muy caro). Lo más importante es que hace 7 años no teníamos en México el estándar de calidad de las bodegas que existe a nivel mundial, no había competidores multinacionales que invirtieran, hoy todos somos fondos de inversión y el estándar de calidad es igual al de cualquier parte del mundo.

ML: ¿Por qué un cliente elegiría Alles Group?

MRD: Nuestra principal diferencia es que nuestro interés en las operaciones que realizamos no es transaccional, invertimos en el proyecto antes de recibir un solo peso

sobre venta. Muchas veces somos nosotros quienes nos acercamos a decirle a un cliente sobre la existencia de una buena oportunidad, una posibilidad de reubicar un centro de distribución o una planta. Hacemos la inversión, hacemos el análisis, vamos de la mano con nuestro cliente a encontrar cuál es el requerimiento real (que muchas veces no es un nuevo centro de 10 mil m² sino eficientar procesos).

Buscamos en el mercado de lo construido y sin construir. Si el cliente no tiene dinero vamos a la búsqueda de inversionistas, que pueden ser los mismos desarrolladores. Ellos pueden comprar lo que el cliente tiene en ese momento para que tenga flujo de efectivo y pueden rentarle un año. Alles Group se encarga de todo el proceso: Que alguien te compre, te construya a la medida en otra parte y ya.

Encontramos la ubicación, licitamos todos aquellos inversionistas que quieran invertir en comprar el predio del cliente (si es el caso) y vemos cual es la mejor oferta del centro de distribución y si es necesario, volvemos a licitar. Es un traje a la medida.

Lo mejor: Los clientes no nos pagan. Al final del tiempo nos pagan las desarrolladoras. Hay un estándar de comisión en el mercado que es de 5% que está establecido. Nosotros representamos al cliente pero el desarrollador es quien nos paga. ■



“Hay muchos fondos extranjeros que están operando en México y que están apostando al crecimiento del país. No habría un millón de metros por construir si no estuvieran pensando que va a haber un crecimiento”.



El Cedis Chalco es una operación seca (mercancías generales abarrotes y ropa) y surge por el crecimiento que requieren las tiendas, el cual siempre va de la mano con un crecimiento en la red logística.

CON UNA INVERSIÓN TOTAL DE 726 MILLONES DE PESOS Y LA GENERACIÓN DE 3 MIL NUEVOS EMPLEOS DIRECTOS Y 800 INDIRECTOS, EL CENTRO DE DISTRIBUCIÓN (CEDIS) DE LA LOCALIDAD DE CHALCO ATENDERÁ A 2 MIL PROVEEDORES Y PODRÁ MOVER DIARIAMENTE 350 MIL CAJAS DE MERCANCÍA. WAL MART DE MÉXICO TENDRÁ DESDE EL MES DE SEPTIEMBRE 14 CENTROS DE DISTRIBUCIÓN EN TODO EL PAÍS.

Wal Mart de México inauguró el Centro de Distribución de Chalco

El Cedis de Chalco, además de ser la nave con mayor número de cortinas de todos los centros de Wal-Mart en México, será parte neurálgica de la operación de Wal-Mart de México en el centro y sureste del país, pues su ubicación estratégica permitirá distribuir el surtido de productos, en este inicio, a 83 Bodegas Aurrerá distribuidas en nueve estados de la República: México, Puebla, Tlaxcala, Veracruz, Oaxaca, Tabasco, Chiapas, Yucatán y Quintana Roo.

Cuenta con una extensión de 275 mil m2 de los cuales 32 mil son de construcción.

Rodolfo Von Der Meden, vicepresidente de logística y Distribución de Wal Mart de México expuso la forma de funcionamiento de este centro durante la inauguración, que tuvo lugar el 31 de julio de 2007. "Este es un centro de distribución de cruce de andén y no es otra cosa más que tratar de que en menos de 24 horas la totalidad de los proveedores que entreguen estén saliendo por la otra puerta y la mercancía esté siendo entregada en cada una de nuestras tiendas".

Concretamente el Cedis recibe la mercancía, almacena una parte y procesa la



LA OPCIÓN INTELIGENTE PARA INVERTIR EN MÉXICO

Desde hace más de 20 años, la Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados (AMPIP) representa a los desarrolladores industriales más importantes de México, con 170 parques industriales ubicados en todo el país.

- Servicios Built-to-suit y lease-back.
- Programas shelter a la medida.
- Disponibilidad inmediata de naves industriales.
- Terrenos industriales con todos los servicios y permisos.
- Asesoría en diseño y construcción.
- Asistencia integral en gestión de permisos e incentivos.



Asociación Mexicana de Parques Industriales
 Monte Camerún 54-I, Col. Lomas Barrilaco, México, 11010, D.F. T: (55) 2623-2216. F: 2623-2218
www.ampip.org.mx



Con el cruce de andén el Cedis de Chalco busca que en toda la cadena de suministro, desde el proveedor hasta el recibo de tienda, la mercancía esté el menor tiempo posible en inventarios y que eso se convierta en ahorros que puedan eventualmente transmitirse a los precios de los productos en tienda.

mercancía para distribuirla a cada una de las tiendas garantizando que llegue condiciones de tiempo y forma. Cuando la mercancía llega pasa por un control de calidad que garantiza, por ejemplo, etiquetas completas, códigos de barra y cantidades correctas. Luego se procesa en los carruseles. El sistema rompe la mercancía para que cada uno de las cajas vaya a cada uno de los carruseles y ese carrusel a su vez va indicando hacia qué tienda debe fluir cada una de esas mercancías. Posteriormente la mercancía de los diferentes proveedores se junta y se arman tarimas que ya van enfocadas a cada una de las tiendas.

Al final de la nave de 32 mil m2 hay casi 18 mil posiciones de rack donde se guarda la mercancía para hacer el inventario perpetuo (principalmente mercancía de importación que se maneja para garantizar el abasto continuo a tienda).

"Cuanto más eficientes seamos cruzando las mercancías y las mercancías estén menos tiempo en nuestros centros de distribución es como las áreas de logística ayudamos a las comerciales y de operaciones a reducir los gastos de operación" dijo Von Der Meden.

El mismo día la mercancía debe estar en el área de embarque y en un plazo máximo de 36 horas para las distan-

cias más lejanas. Garantizar además un transporte eficiente es determinante para que los costos de operación se vean reflejados en los precios de las mercancías.

Desde Wal Mart de México calculan que la apertura de este Cedis representa importantes ahorros en los costos logísticos. En principio estiman que estarán ahorrando entre 4 y 6 horas a los equipos de transporte para llegar a las tiendas. En este sentido Von Der Meden especificó "este Centro de Distribución viene a quitarle carga a Cuautitlán Izcalli y a Santa Bárbara para surtir tiendas de Tlauac y de todo el oriente del Distrito Federal y obviamente hacia el sureste tenían de entrada que recorrer todo el periférico y por eso calculamos que estarán ahorrando más de 4 horas".

Chalco concentrará las tiendas del oriente, parte del sur y sobre todo la salida hacia Puebla, Villa Hermosa y sureste de la República. Se estima un ahorro aproximado de 100 km en los transportistas, con el consecuente impacto que esto va a tener para la población del área metropolitana tanto del Estado de México como Distrito Federal porque habrá por lo menos 300 trailers que ya no van a estar circulando entre las vías rápidas. ■

SIEMPRE ASEGÚRESE DE VER LO QUE HAY DETRÁS

Experiencia

Ninguna otra empresa tiene la experiencia de SISA en el desarrollo de proyectos de almacenaje y consultoría en México y Centro América

Calidad

La meta primordial de SISA es proporcionar servicios y productos que cumplan con los estándares más altos de calidad para garantizar certidumbre en su inversión

Integración

SISA es la única empresa que integra todos los productos relacionados con almacenamiento a cualquier escala incluyendo refrigeración y congelación con servicios de consultoría logística



SOLUCIONES INTEGRALES EN SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO

México Tels. y Fax: (52+33) 36.16.24.29, 36.16.93.85, 36.16.24.74, 36.30.16.45, 36.16.91.44
 ventasnacionales@sisasacv.com

www.sisa.com.mx

Guatemala (502) 2440.2374
 (502) 2440.2975 Nicaragua (505) 277.3126 Colombia (311) 674.1212 Costa Rica (506) 235.6444

I Actualidad I

Aniq: Convención Nacional de Logística y Transporte

CON UNA MUY INTERESANTE ASISTENCIA SE LLEVÓ A CABO LA CITA ANUAL DE LA ANIQ EN RELACIÓN A LA LOGÍSTICA Y TRANSPORTE PARA LA INDUSTRIA QUÍMICA. INTERESADOS EN EL INFORME DE ACTIVIDADES DE LA COMISIÓN DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE DE LA ASOCIACIÓN, LOS PRESENTES TUVIERON LA OPORTUNIDAD, TAMBIÉN, DE ANALIZAR LA PROBLEMÁTICA LOGÍSTICA MUY ESPECÍFICA DE ESTA INDUSTRIA.



“Es importante tener unión dentro de la industria para fomentar el desarrollo de proyectos de infraestructura e impulsar la generación de oportunidades y empleos que nos proporcionen la competitividad que la industria merece”, Miguel Benedetto, director general de la Aniq.

Después de la ceremonia de inauguración, a cargo del presidente de la Aniq, José Luis Zepeda, los temas más urgentes en la agenda de los empresarios químicos se hicieron presentes: perspectivas del transporte, ventajas que representan para operaciones internacionales el *Carril express* y el *Fast* en las fronteras y aduanas; un programa demostrativo de apertura del transporte transfronterizo; expectativas reales del ferrocarril para este sector especial; las acciones emprendidas ante la problemática de la falta de seguridad y la visión legislativa en materia de transporte y logística del sector químico latinoamericano, entre otros que bordaron la jornada.

“Nuestra convención se desarrolla en un ambiente crucial para el posicionamiento futuro de nuestro sector, ya que debemos revertir una espiral negativa en la que hemos estado inmersos y que se ha venido multiplicando”, comentó José Luis Zepeda, “durante 2006, el valor de la producción de la industria química fue de 16.5 billones de

dólares, 3% inferior a la registrada el año anterior. Sin embargo, esta cifra sólo representó 35% del consumo nacional aparente, 65% se importó”.

“En el caso particular del transporte existe también un largo camino por recorrer. Nos anima que los primeros pasos dados por esta organización para revertir los rezagos y la falta de decisiones de los años anteriores son correctos, pero demasiado lentos para la urgencia que tenemos por resolverlos. Desearíamos ver satisfechas con más prontitud las expectativas que nos genera el inicio del Programa Demostrativo para la Apertura al Autotransporte dentro del TLCAN”, señaló el presidente.

En la visión José Luis Zepeda existen muchas preocupaciones relacionadas con el transporte, sobre todo vía férrea, de los productos y materias primas de la industria química y exhortó a las autoridades mexicanas a trabajar en conjunto con los industriales para lograr soluciones bien analizadas y que no perjudiquen a ningún sector.



“Para continuar trabajando en revertir la tendencia a la baja de la industria química la Aniq se ha centrado en la promoción de medidas orientadas a consolidar y fortalecer la competitividad de la industria así como mejorar su imagen ante la sociedad”. José Luis Zepeda Piña, presidente de la Aniq.

Por su parte, Miguel Benedetto, director general de la Asociación

Las conferencias de la jornada, relacionadas todas con la situación que enfrenta la industria química en las cuestiones de logística y transporte, contaron con la participación de Bertha Vargas Escamilla, representando a la Administración General de Aduanas, quien ofreció un completo panorama sobre las facilidades y ventajas que para el sector químico tiene el uso de los carriles que en frontera se habilitan para empresas certificadas.

Con la voz de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, Tirso Marínez dio respuesta a las inquietudes de los presentes sobre la problemática que el Programa Demostrativo para la Apertura al Autotransporte puede representar para el traslado de materias primas y productos de la industria química tanto en forma de exportaciones como de importaciones.

Cabe destacar la participación de Alejandro Delgado, de la Comisión de Transportes de la LX Legislatura Federal, quien dijo que “el objetivo primordial es incrementar la cobertura, calidad y competitividad de la infraestructura, de modo que al final de la presente administración, México se ubique entre los treinta países líderes en infraestructura de acuerdo a la evaluación del Foro Económico Mundial.”

El diputado compartió con los presentes un diagnóstico de la infraestructura del país, en materia de transporte, y las metas que hay que alcanzar para lograr el desarrollo equilibrado a nivel nacional, “actualmente hay más interés del Poder Ejecutivo y del Legislativo, en sacar adelante los temas que se encuentran pendientes en la agenda, y por consiguiente, se ha podido llegar a acuerdos importantes en beneficio del país”, aseguó. ■

Hacemos de la Logística... Su ventaja Competitiva al optimizar los procesos de la cadena de suministro

Reducción de Costos
Abastecimiento Oportuno
Vanguardia Tecnológica
Mejora en el Nivel de Servicio
Incremento en Ventas

Almacenaje
Distribución
Logística Inversa
Diseño de Redes Logísticas
Servicio Integral de Empaque

www.spaa.com.mx
ventas@spaa.com.mx
(52) 3310572650

Nodos logísticos emergentes: Carga aérea desde Puebla

INAUGURADA EN AGOSTO PASADO, LA TERMINAL DE CARGA AÉREA DEL CENTRO LOGÍSTICO AEROPORTUARIO DE PUEBLA PROMOVERÁ EL DESARROLLO DE ESTE SECTOR EN PUEBLA Y TLAXCALA, Y SE CONECTARÁ A TRAVÉS DEL ARCO NORTE CON OTRAS ENTIDADES DE LA REGIÓN CENTRAL DEL PAÍS. SE HABLA DE UN PLAN MAESTRO DE DESARROLLO QUE PERMITE EN SU PRIMERA ETAPA LA CAPACIDAD PARA MANEJO DE 90 MIL TON ANUALES Y EN SU MÁXIMO DESARROLLO INCREMENTAR HASTA 600 MIL TON AL AÑO.



El Centro Logístico Aeroportuario de Puebla está inserto en el Programa Nacional de Infraestructura, el cual comprende una terminal de carga y una sección aduanera en la terminal aérea de esta ciudad, que sin duda contribuirá a mejorar la logística en el centro de la República Mexicana.

“México ha entrado en una nueva etapa de inserción en una economía global altamente demandante de servicios especializados en donde sólo los que no visionan este nuevo México, no lo pueden entender. Hoy estamos fortaleciendo, creando, las bases de una nueva sociedad más justa, más humana, y con más calidad de vida para los ciudadanos. Para ello estamos invirtiendo todos, gobierno y sociedad”, con estas palabras dio inicio la inauguración del Centro Logístico Aeroportuario de Puebla.

Carlos Ledesma, director de Aerología de WTC Confianza, señaló que “para WTC Confianza es de la mayor importancia poner su granito de arena y contribuir a la construcción de este nuevo México y la nueva Central de Carga del Aeropuerto

Internacional Hermanos Serdán es una muestra del compromiso en el Plan Nacional de Infraestructura; con más y mejores servicios habremos de participar”.

El proyecto promoverá el desarrollo de carga aérea en los estados de Puebla y Tlaxcala, y se conectará a través del Arco Norte con otras entidades de la región central del país. En adición a los servicios de la terminal de carga, el aeropuerto se haya en posibilidad de ofrecer el manejo de carga aérea internacional, esto es, realizar importaciones y exportaciones y despacho aduanal para sectores tan importantes como el automotriz, el de la electrónica, maquinaria y percederos en el sector agropecuario.

“El Centro ha sido proyectado, construido y equipado bajo los más estrictos están-

dares de calidad, con tecnología de punta y la infraestructura y especificaciones de una aduana modelo lo que permitirá tanto a la autoridad aduanera como al operador desempeñar sus funciones con la mayor agilidad, transparencia y seguridad para el sector del comercio exterior”.

Por su parte, el subsecretario de Transporte, Manuel Rodríguez Arregui, afirmó durante su intervención que “una de las metas del Programa Nacional de Infraestructura es incrementar la capacidad del transporte aéreo de carga en 50% durante el periodo 2007-2012, y con el proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional de Puebla Hermanos Serdán se dan los primeros pasos en esa dirección”.

Al referirse a la primera etapa de las obras del Centro Logístico, el funcionario



Esta terminal de aérea, integrante del Sistema Metropolitano de Aeropuertos, ofrece ya apoyar la creciente demanda de transporte aéreo en el centro del país.

aseguró que el Aeropuerto Internacional de Puebla se ha convertido en un factor relevante para el desarrollo regional, dado su dinamismo en la transportación de pasajeros y carga, por lo que más y mejores instalaciones eran necesarias. “El propósito final es desplegar en todo su potencial el transporte aéreo de carga y generar empleos productivos, para mejorar la logística y aumentar la competitividad del país”, dijo.

Por su parte, el gobernador de Puebla, Mario Marín Torres, destacó que el gobierno federal, el estatal y el sector privado están comprometidos para ampliar la infraestructura en el estado, y prueba de ello es que en la última sesión del Consejo de Administración de Aeropuerto Internacional de Puebla “acordamos invertir 120 millones de pesos para ampliar dicha terminal y sus servicios accesorios, inversión que se pondrá en marcha en los próximos días”.

En tanto, el presidente del Consejo de Administración de WTC Confianza, Ricardo Henaine Mezher, resaltó que el año pasado se invirtieron en esta terminal siete millones de dólares para la rehabilitación de la pista de 3.6 kilómetros y otras obras que permiten recibir todo tipo de aeronaves.

“Con la puesta en marcha de esta terminal de carga internacional se complementa la gama de servicios que ofrece todo aeropuerto moderno; estamos ampliando en casi 9 mil m2 la plataforma comercial, hemos rehabilitado oficinas para líneas aéreas y autoridades, y la zona de documentación de pasajeros y la sala de llegada”.

En 2006, los pasajeros atendidos en el aeropuerto poblano registraron una tasa anual de crecimiento de 78% y la carga de 87%. Sin lugar a dudas, con las inversiones que se realizaron se podrán sostener estos ritmos de crecimiento. ■

¿Incapacidades médicas?
¿Rotación de personal?
¿Lesiones de trabajo?
¿Ausentismo?

Conviértase en una *Empresa Saludable*

Ayudamos a empresas e instituciones a iniciar un Centro de Acondicionamiento Físico, para que su recurso humano realice ejercicio dirigido bajo nuestra supervisión.

Nuestra metodología está orientada a fortalecer los músculos del cuerpo humano que intervienen en las acciones de cargar, empujar, jalar, levantar, etc.

Sus empleados obtendrán un mejor desempeño en el trabajo, junto con una mayor calidad de vida.

UN RECURSO HUMANO SALUDABLE HACE A UNA EMPRESA MÁS COMPETITIVA Y PRODUCTIVA.

Metodología ES:
- Diario de ejercicios
- Historial de progreso
- Guía nutricional

Una iniciativa de *LogiMile* Logística Systems, S.A. de C.V.
Av. Aeropuerto 3407 428 49001
México, D.F.
Tel: (55) 5424 2318
www.logisistemas.com

Tú espacio en internet, donde encontrarás información especializada de la Cadena de Suministro

Cadena de Suministro
.com.mx

Un sitio donde hallarás:

- Directorio de proveedores
- Cursos
- Artículos
- Noticias
- Monografías
- Eventos
- Bolsa de trabajo
- Y mucho, mucho, mas....

Envíanos un correo a:
dmi@cadena.com.mx
comentarios@cadena.com.mx
web@cadena.com.mx

Llámanos al:
01 55 1544 4041
044 55 3648 7516

Visítanos en: www.cadenadesuministro.com.mx

Además, házte presente en internet, enviándonos tus experiencias para ser compartidas en la WEB y promueve tus conocimientos entre nuestra red de usuarios...

Actualidad

ELF-3: Ligeros desde Japón, en México



ELF 3 Cuenta con una de las mayores capacidades de carga de su clase; gracias a su diseño ofrece una durabilidad superior en un vehículo capaz de realizar trabajo rudo.

LOS CAMIONES LIGEROS DE ISUZU INCORPORAN CONTINUAMENTE LA MÁS ALTA TECNOLOGÍA Y CON MAYOR CAPACIDAD DE CARGA, SON CADA VEZ MÁS PEQUEÑOS Y SIMPÁTICOS! EL NUEVO INTEGRANTE DE LA LÍNEA SE EXPORTA A TODO EL MUNDO GRACIAS A QUE ES CONFIABLE, DURABLE Y MUY PRÁCTICO. MUY BUENAS NOTICIAS PARA URBES COMO LA CIUDAD DE MÉXICO.



La serie ELF goza de fama mundial como uno de los vehículos comerciales más confiables en el mundo, el vehículo se desarrolló con la filosofía SEE (seguridad, economía y ecología) de la empresa japonesa.

en México en la categoría. Esta innovación en el segmento permite una mejor distribución de carga, además de facilitar el mantenimiento y ofrecer una seguridad superior a los ocupantes, gracias a su cabina de alta rigidez y puertas reforzadas. La gran visibilidad y maniobrabilidad lo convierten en un vehículo seguro para su entorno.

Con un diseño conocido como "Chato", el ELF 300 está destinado a una vocación urbana. Por su falta de trompa y su corta distancia entre ejes cuenta con un radio de giro muy corto lo cual lo convierte en ideal para transitar en ciudades densamente pobladas y con mucho tráfico. Con un potente motor de tres litros y cuatro cilindros a diesel se vuelve muy económico y amigable con el ambiente, además de contar con la mayor capacidad de carga en su categoría.

Durante el lanzamiento del vehículo, Shin Hoshino, presidente del Consejo y director general ejecutivo de Isuzu Motors de México, señaló la importancia de la entrada de Isuzu a México: "Estamos creando una tendencia clara hacia los camiones chatos a diesel, diseños prácticos y eficientes, motores limpios y con un mayor rendimiento de combustible". Reiteró que los productos en México habían sido muy limitados y finalizó diciendo: "Creemos que la línea Isuzu ELF es la mejor solución para el reparto urbano"

La ceremonia de lanzamiento cerró con el esperado anuncio de la financiera de la marca denominada Isuzu Finance. Takeshi Wakayama, presidente y director general operativo de la marca en México, explicó que dicho financiamiento facilitará a todos aquellos que quieran adquirir un ELF 400, 450 y ahora el nuevo ELF 300 con trámites muy fáciles de cumplir. ■

Destacamos de inmediato: Bajas emisiones y mayor economía de combustible. Se trata de un vehículo con un motor diesel 4J1-TC de 3.0 litros con tecnología de punta Isuzu que maximiza la productividad para las necesidades comerciales que la industria de la distribución enfrenta día a día: 130 caballos de fuerza, torque de 243 lb-pie, turbocargador, sistema de inyección directa de tipo riel común y sistema EGR.

Y destacamos todavía más: ELF 300 es el primer camión Cab over a diesel

FORO DE LOGÍSTICA del Atlántico

www.forologisticodelatlantico.com.mx



TERCER TALLER DE LOGÍSTICA PARA LA COMPETITIVIDAD REGIONAL

SEMINARIO DE LOGÍSTICA DEL ATLÁNTICO

EXPO LOGIS 2007

3, 4 y 5 de octubre de 2007 • Espacio Cultural Metropolitano Tampico, Tamaulipas; México

MAYORES INFORMES:

Tels: +52 (834) 318-9699, 318-9579 y +52 (55) 5553-3238

E-mail: samuel.eguiluz@tamaulipas.gob.mx y efren@exhibitmkt.com



En TAMAULIPAS Avanzamos

Autorizada conexión del Centro Logístico Madrid-Sur Ciudad Real a la red de vías del Estado



El Puerto Seco de Madrid-Sur Ciudad Real ya cuenta con el visto bueno de ADIF en cuanto a la conexión del proyecto con la red de vías de interés general del Estado. Tal y como estaba previsto, CR Aeropuertos podrá comenzar en breve la construcción de la estación de mercancías del Centro Logístico, una vez conseguida la licencia por parte de ADIF para su conexión con el ferrocarril convencional de mercancías en ambas direcciones. Esta conexión permitirá que el Puerto Seco de Madrid-Sur esté unido vía ferroviaria con todos los puertos de la península, convirtiéndose en un lugar estratégicamente situado y con las mejores comunicaciones para la redistribución de las mercancías llegadas a los puertos vía marítima.

La Terminal Intermodal del Centro Logístico Madrid-Sur Ciudad Real dispondrá de una superficie de 17'6 Has de terreno, ocupando una franja de 125m a lo largo de todo el frente norte de la Zona de Servicio del aeropuerto. El sector de carga y descarga estará conformado por una playa de contenedores pavimentada, de 900m x 55m, que contará con calles de circulación interiores y posibilidad de incorporación de una grúa pórtico para la realización de operaciones de transbordo de contenedores y almacenaje de los mismos. Además, las vías de recepción y expedición de las mercancías alcanzarán los 900 m de longitud útil.

AVIC I y Bombardier: Acuerdo de largo plazo en la aviación comercial

La Corporación Industrial de la Aviación China (AVIC I) y la empresa canadiense Bombardier Aerospace anunciaron un acuerdo de cooperación estratégica de largo plazo para el mercado de aeronaves. Con el acuerdo alcanzado, Bombardier participaría en el desarrollo de aeronaves ARJ21-900 de AVIC I.



Esta mutua colaboración resultaría en beneficios de reducción de costos para ambas partes y en el incremento de la producción de estos programas de aeronaves regionales. Bombardier invertirá 100 millones de dólares en el proyecto de ARJ21-900 y proveerá asistencia técnica para el desarrollo de la aeronave. Con la meta de convertirse en un proveedor estructural Tier

1, AVIC I invertirá 400 millones de dólares en investigación y desarrollo de construcción y nuevas instalaciones y equipo para los programas de aeronaves C Series.

Audatex apoya aseguradoras en Honduras



Mapfre, una de las compañías aseguradoras más grandes del mundo, incorporará en Honduras la plataforma más avanzada en gestión de siniestros automotrices, Auda Pad Web, desarrollada por Audatex. Con esta herramienta tecnológica, la aseguradora podrá gestionar eficientemente desde el momento del ajuste hasta la repara-

ción del vehículo a lo largo de todo el territorio hondureño.

Audatex proveerá a Mapfre, a través de Interamericana de Seguros la plataforma Auda Pad Web, conocida también como "Aurora", además de su reconocido soporte personalizado. Elías López, director de Operaciones de Audatex México, oficina que coordina las operaciones de la empresa en Centroamérica, explicó que con esta herramienta se trabaja en un ambiente web, lo que permite una mayor accesibilidad al sistema desde cualquier computadora.

Aurora permite el manejo dinámico de archivos, incluso de videos que propician una mejor valoración del daño, además de que integra una evolución histórica del expediente.

¡25 años cuidando y respetando la integridad de sus productos!



Somos una empresa de transporte especializada en productos químicos, minerales, plásticos y alimenticios a granel en tolvas. Brindamos un servicio personalizado, oportuno, seguro y atento.

Av. Nueva York 4078
Fracc. Industrial
Lincoln, Monterrey, Nuevo León,
México C.P. 64310
Tels.: (81) 8371 7150 / 8371 6044
Fax: (81) 8311 5337
ICC MX 1347088z US DOT 518582
Alpha Code: TNLV

info@transtolvas.com

www.transtolvas.com



“El éxito que marcha sobre todo tipo de ruedas”

Servicio integral de transporte de materiales químicos, minerales, plásticos y alimenticios a granel.

NUESTROS SERVICIOS:

- Recepción y almacenaje de carros de ferrocarril.
- Inventario en línea
- Transferencia y entrega de resinas plásticas a granel
- Tolvas de aluminio grado alimenticio con sistema de auto-carga y tolvas de acero con recubrimiento epóxico.
- Carga y descarga de materiales mediante banda transportadora.



DE CENTROAMÉRICA AL MUNDO

Connie Cruz

Asesora en logística de exportación
de Exporta Logistics, El Salvador.



Los objetivos de la logística: Crecer la región

EL SALVADOR TRABAJA CON MUCHA AHÍNCO EN SENSIBILIZAR EMPRESAS SOBRE LA IMPORTANCIA DE DESARROLLAR CAPACIDADES QUE LES PERMITAN DEDICARSE A SU CORE BUSINESS Y TRABAJAR EN ACTIVIDADES QUE REAFIRMEN Y FORTALEZCAN REDES QUE INTEGREN LA REGIÓN, POTENCIALIZANDO LAS FORTALEZAS DE CADA PAÍS PARA LOGRAR UNA PLATAFORMA LOGÍSTICA CONFIABLE Y PROFESIONAL DE CARA A SERVIR A ESTE MUNDO GLOBALIZADO EN TODA SU CADENA DE ABASTECIMIENTO.

Introducción

El papel de la logística es medular para enfrentar los retos de un comercio globalizado como el que estamos viviendo. *Logística*: Planificación, implementación, integración de procedimientos que involucran materia prima, inventarios, producción, productos terminados y toda la información relacionada desde un punto de origen hasta un punto de consumo de manera eficiente y eficaz, al menor costo posible, satisfaciendo o excediendo los requerimientos del cliente final.

Recordemos que nuestros países ya no pueden competir contra los grandes oferentes de la mano de obra barata (como China e India), por esta razón, debemos esforzarnos en crear valor a nuestros productos. El servicio al cliente es el elemento que viene a cerrar el círculo de la cadena de abastecimiento para lograr ser competitivos, no necesariamente con costos bajos,

pero sí con un desarrollo eficaz y efectivo del abastecimiento, los procesos productivos y, por último, de la distribución física internacional para entregar al cliente la cantidad exacta, el pedido exacto y con los mejores tiempos.

Un buen desempeño en el área logística es definitivamente un valor agregado en lo que a servicio al cliente se refiere, recordemos que nuestro objetivo principal es la plena satisfacción del mismo desde el momento que nos coloca una orden de compra hasta el momento de recibir dicha mercadería, por lo tanto, el manejo óptimo y apropiado de nuestra cadena de abastecimiento y distribución física nos colocará en un lugar privilegiado como proveedores.

Operaciones y retos

En la actualidad, y debido al auge o importancia que finalmente se le está conce-

diendo a la logística, es cuando se le está poniendo atención a todos los detalles relacionados con la misma, esas áreas o aspectos *siempre* han estado ahí, sin embargo no se tomaban como un "todo" sino que siempre se les consideró como procesos aislados cuando su objetivo era el mismo, satisfacer al cliente en tiempo, calidad y servicio.

Todas las áreas logísticas (almacenamiento, operaciones, distribución, transporte, etc.) enfrentan retos, sobre todo porque estamos en una etapa de sensibilización de los empresarios para lograr la integración de dichos procesos.

En la región centroamericana existen retos en todas las áreas, principalmente por el enfoque regional que se está pretendiendo crear para una mejor proyección internacional, sin embargo, lo más importante es que todos los entes relacionados en el istmo centroamericano están enfocados

web picking

Llegue con su producto a la base de datos más extensa de usuarios de **logística, transporte y comercio exterior** de Latinoamérica.

www.webpicking.com

Newsletter / Búsquedas / Reportajes / Artículos Firmados / Hojas Técnicas / Casos de Estudio
Asesoramientos / Zona de Descarga / Noticias / Comercio Exterior / Libros / Diccionario / Newsgroups
Foros / Postales / Desarrollo de sitios y newsletters.

Tel: +5411 4702-2800 / E-mail: info@webpicking.com

DE CENTROAMÉRICA AL MUNDO

en la misma meta y, de esta manera, todos los esfuerzos unidos nos llevarán a un resultado esperanzador.

Una empresa, para enfrentar los retos del comercio globalizado debe, en primer lugar *capacitarse* y mantenerse actualizado en las *nuevas tendencias* que están implementándose en el ámbito logístico.

En segundo lugar, debe integrar sus procesos y para lograrlo deberá crear una unidad, gerencia o jefatura de logística, para que la persona que esté a cargo de dicha gerencia sea capaz de visualizar el desempeño de todos los procesos y procedimientos involucrados y pueda, desde esta perspectiva, aplicar los métodos necesarios para que la operación sea óptima de principio a fin, con un flujo continuo y cada vez menos congestionado.

Imagen: Confiable y profesional

El objetivo principal de la logística en el comercio internacional es que, mediante un buen desempeño en el área de cadena de abastecimiento y hasta los canales de distribución física internacional, las empresas se forjen una imagen de proveedor confiable y profesional.

Recordemos que para los clientes, lo importante es contar con proveedores que le entreguen a tiempo, el pedido correcto y con la calidad solicitada, los problemas u obstáculos que una empresa pueda afrontar en el interior de sus cadenas de abastecimiento o en el transcurso de sus despachos internacionales pasan a último plano para el comprador.

Está en las empresas, entonces, la búsqueda de optimización de procesos y procedimientos para poder cumplir con las expectativas de sus clientes internacionales.



A tercerizar

Sobre la tendencia logística más importante en cuanto a los sectores relacionados con inventarios, equipos, tecnologías, distribución, transporte, podemos decir que la logística *debe* manejarse como un todo, porque su esencia es la *integración* de procesos.

No obstante, cada día más la tendencia se proyecta a la *tercerización* de los servicios de parte de las diferentes empresas,

dicha tercerización es sumamente importante ya que de esta forma las empresas pueden dedicarse a su *core business*, o giro de su negocio. En la actualidad, las empresas están tomando conciencia de que es la mejor opción para bajar sus activos fijos y así ser más productivos.

La tendencia de la tercerización se vincula directamente a la presencia de proveedores no latinoamericanos, ya que muchos de ellos son especialistas en este tipo de

El Salvador y la vanguardia

En este mundo globalizado definitivamente las empresas salvadoreñas deben estar al tanto de las tendencias vanguardistas para lograr ser competitivos.

Básicamente, en la actualidad, herramientas de competitividad se consideran:

- Innovación (tanto de productos como de empaques);
- Aseguramiento de la calidad (tanto de los productos terminados como de los servicios);
- Técnicas de información apropiadas;
- Trabajar con responsabilidad social;
- Buscar agregar valor a productos o servicios;
- Óptimo servicio al cliente.

servicios, y la presencia de dichos proveedores generará más empleo en nuestro país.

Por otro lado, la tendencia de tercerización nos lleva a buscar alianzas estratégicas entre proveedores para poder llenar todas las necesidades que en cierto momento los empresarios puedan enfrentar; dichas alianzas involucrarán obviamente a muchos proveedores locales y regionales ayudando a su integración y crecimiento, al mismo tiempo que favorece el fortalecimiento de visión regional. ■



LOGISTICA INTERNACIONAL CASTILLO

En un entorno cambiante y competitivo con el TLC que cada vez se consolida más, se encuentra

"LOGISTICA INTERNACIONAL CASTILLO"
en México y Centroamérica, siendo una empresa con experiencia de 30 años en el ramo del transporte, lo cual nos permite ser una empresa bien establecida y con experiencia en importación y exportación de todo tipo de carga, al igual que su manejo.

Km. 2 Carretera Zumpango-Reyes
 Barrio de San Lorenzo
 C.P. 55600 Zumpango, Edo. de México
 Tels./Fax: (01591) 917 1515 / 917 1068 / 917 3096 / 917 2589
 E-mail: fca@prodigy.net.mx castillo@prodigy.net.mx

Km. 25 Carretera Tapachula
 Cd. Hirtaligo, Chiapas
 Col. Manuel Avila Carrasco (frente a la Adiana)
 Tels./Fax: (01962) 627 1025 / 627 1036



Km 30.5 Guatemala-Tecun Uman
 Amatitlán, Guatemala, CA.
 Tels./Fax: (00502) 6633 4489 / 5812 6343 / 5699 4020 / 5812 1136 / 5613 9039
 E-mail: lichonduras@hotmail.com licsaguatemala@hotmail.com

Nuestra Cobertura es:
 México - Centroamérica
 Centroamérica - México

www.logisticacastillo.com.mx



Inteligencia Logística

Beneficios:
 Velocidad, Eficiencia, Flexibilidad y Adaptabilidad en la cadena de suministros y en la logística empresarial.

Factores Críticos de Éxito:
 Involucrar a la Logística Operativa, Comercial y Financiera.

Ejemplos de Experiencias Exitosas, Clientes B:
 Más de 100 empresas tales como: Cimacsa, Kuehne and Nagel, Locomot, OFE, Laboratorios, Norel, Algor, Grupo ED, Casaneri, Kazusak,

Logística Aplicada al Servicio y Sincronización Empresarial con Rentabilidad.

Logan, H&M, TESMA, Sierga, Alamos, Vero, Bosch, Garrido, Valero, Tótel SCM, PWC, Luvaj, Ferrerandi, Itasa, grupo Logística, etc.

Experiencia Consultores:
 Coca Cola FEMSA, Danaba Logística (Walmart), Unilever, Kellogg, Gillette, Danone, Philips, Bimbo, Roche Syms, etc., Black & Veatch, etc., Desafiando y superando los desafíos y límites de Maestría en el área de logística para el fortalecimiento de Méritos y habilidades.



Inteligencia Logística Internacional

Un grupo de especialistas con la visión de impulsar a su empresa dotándola de un sistema de logística comercial necesario para competir internacionalmente.



Inteligencia Logística Tecnológica

Un equipo de expertos en tecnología aplicada a la cadena de suministros para mejorar la rentabilidad de su proceso.

www.inteligencialogistica.com.mx

Oficinas en México, Latinoamérica, E.U.A., Australia y China
 (00 52 551 5572 5035)

Meredith Gutiérrez de Morales

Invest in Guatemala

Básicos del futuro intermodal

LA ORGANIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES LOGÍSTICAS HA ENCONTRADO EN LA FACILITACIÓN Y MEJORA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE UN ARMA MUY EFICAZ PARA ABATIR COSTOS Y OFRECER VALOR AGREGADO A LAS ACTIVIDADES DE LOS MERCADÓLOGOS. EN EL CASO DEL COMERCIO INTERNACIONAL, AL CRUZAR DE FRONTERA EN FRONTERA EL ESQUEMA INTERMODAL ES UN ESQUEMA YA INELUDIBLE.

Dentro de la cadena de abastecimiento como concepto, la distribución logística puede considerarse como una estrategia y herramienta para hacer eficiente y eficaz, por ende, competitiva (en tanto reducción de costos) la recepción en los tiempos y lugares indicados de las mercancías y productos, desde los centros de origen hasta los de consumo.

El transporte es, sin duda, el más importante de los procesos logísticos, tanto por la cantidad de valor de recursos que consume, como por el valor agregado que puede representar al permitir mover los productos de un punto geográfico a otro. Además, es el más visible de los procesos logísticos, el que concreta la entrega de las mercaderías.

Con cada vez mayor interés se aborda la problemática de la intermodalidad y el transporte combinado, en el sentido de la urgente necesidad de potenciarla, equilibrando los diferentes modos de transporte y aprovechando al máximo las capacidades de combinación para reducir costos y darle mayor seguridad a las mercaderías en tránsito.

Un modelo intermodal que realmente funcione deberá concentrar las actividades relacionadas con el transporte de mercancías en nodos principales que pueden incluir recintos portuarios y zonas de actividad logística, tales como zonas francas, centros de distribución, e infraestructura carretera y ferroviaria que permita disponer de una verdadera intermodalidad entre, por ejemplo, los puertos y el ferrocarril y el autotransporte.

Cabe hacer distinción, lo que merecerá un análisis posterior, del transporte multimodal, el que, según la Convención de las Naciones Unidas sobre *Transporte internacional multimodal de mercancías*, el *transporte multimodal* se define como aquel traslado de mercancías que utiliza, al menos, dos modos de transporte diferentes, cubierto por un contrato de transporte multimodal, desde un sitio en un país donde el operador de transporte multimodal se encarga de ellas, hasta un sitio designado para entrega, situado en un país diferente.

El transporte *intermodal*, por su parte, utiliza diversos medios de transporte, pero uno de los transportadores organiza todo el proceso, de acuerdo a la distribución de la responsabilidad.

La intermodalidad entre los modos de transporte debe permitir importantes ganancias de capacidad y aprovechamiento de espacios y traslados transformando la competencia entre ferrocarril, autotransporte y buques mediante una complementariedad entre todos los modos mediante la programación de enlaces efectivos entre diversos puntos de distribución.

El desarrollo exitoso de proyectos regionales de transporte intermodal y servicios logísticos implica relacionar los planteamientos sectoriales que sobre infraestructura terrestre existan a nivel de gobiernos e inversionistas privados con estrategias de desarrollo regional que puedan aprovechar tanto la red troncal carretera como las infraestructuras especializadas que se relacionan con la actividad logística per sé (plataformas multimodales, espacios para almacenamiento, autoridades aduaneras, etc.) necesarias para enlazar las distintas regiones y mercados globales.

En estos esquemas intermodales una de las herramientas más útiles la constituyen las nuevas tecnologías aplicadas al mundo de transporte y de la logística; los procedimientos realizados vía tecnología (captura automática, RFID, EDI) mejoran sustancialmente el control de la mercancía en su tránsito a lo largo de los diferentes procesos y también la tramitación documental, gracias a la administración por vía electrónica de la información.

En un esquema de esta naturaleza, la mercancía lleva consigo misma la información y ésta es compartida en tiempo real por todos los actores y los diferentes modos de transporte utilizan mucho menos tiempo en cotejar documentación y en realizar operaciones incluso transfronterizas. Con independencia de si la carga ya dejó el barco y se encuentra en el ferrocarril o en el autotransporte de última milla, el dueño de la misma puede saber su estado consultándolo, por ejemplo, vía internet. ■



mundo
LOGISTICO
en todo el mundo.

Ahora ya puedes bajar la revista Mundo Logístico completa desde nuestro sitio web, estés donde estés. Mundo Logístico es la única revista del sector que puede ser leída en línea, brindando otro servicio de calidad para todos nuestros lectores y anunciantes.



Entra a www.mundologistico.net y baja el archivo completo en PDF.

mundo
LOGISTICO

Ningún otro medio te da más.



Puerto Cortés: Honduras en Contenedor Seguro

La Iniciativa del Contenedor Seguro (CSI, por sus siglas en inglés) propone un régimen de seguridad para que los contenedores sean identificados y examinados en su puerto de origen antes de ser colocados en los buques que se dirigen a las costas de Estados Unidos. Es un programa del gobierno estadounidense desarrollado por su respectiva aduana a raíz de la caída de las Torres Gemelas en ese país.

Por su ubicación estratégica y otros factores, Puerto Cortés ha sido calificado para integrar la lista de los 35 puertos del mundo donde se ha implementado la Iniciativa del Contenedor Seguro. Mediante esta iniciativa, los productos de empresas hondureñas y otros contenedores provenientes de otros países podrán ser movilizados como exportaciones a Estados Unidos sin mayores trámites, debido a que la carga saldrá certificada desde Puerto Cortés.

Además, la Dirección Ejecutiva de Ingresos, a través de la empresa Camosa, a partir de agosto de 2005, instaló el sistema de detección de rayos gamma uno de los servicios más que se prestan a los buques que arriban al puerto, desde Lo-Lo y Ro-ro

hasta cruceros, pasando por carga general, graneles (sólidos y líquidos) y madereros.

Ubicado en el Océano Atlántico, este puerto es el principal del país y es el de mayor tráfico entre los puertos hondureños y centroamericanos. Constituye por su naturaleza el centro de transporte y comercio de Honduras ya que tiene la ventaja de estar situado en una bien protegida bahía natural de aguas profundas en donde la variación de las mareas es insignificante. Cuenta con seis muelles con una longitud mayor a los 1,157 metros de atracaderos. Zonas de almacenamiento cerradas y abiertas para todo tipo de mercaderías; las primeras consisten en dos bodegas que cubren una superficie de 18 mil m2. Las áreas abiertas o zonas de almacenamiento al aire libre alcanzan un total de 296 mil m2 de los cuales 106 mil son considerados de reserva

El sector de operaciones cuenta con dos grandes áreas: una carga convencional bajo la responsabilidad del departamento de operaciones de carga y otra de carga contenerizada operada por la Terminal de contenedores.

POR SU UBICACIÓN ESTRATÉGICA Y OTROS FACTORES, PUERTO CORTÉS HA SIDO CALIFICADO PARA INTEGRAR LA LISTA DE LOS 35 PUERTOS DEL MUNDO DONDE SE HA IMPLEMENTADO LA INICIATIVA DEL CONTENEDOR SEGURO. ELLO GARANTIZA UN COMERCIO INTERNACIONAL MÁS SEGURO Y CONFIABLE Y CONVIERTE AL PUERTO HONDUREÑO EN UN IMPORTANTE NODO LOGÍSTICO DE LA REGIÓN.

Además se dispone de un taller de reparación y mantenimiento exclusivo para atender al equipo de la Terminal, cuatro carriles de vías férreas y 40 enchufes de tipo Standard de 440 voltios 60 ciclos para servicio de los contenedores y furgones que manejan carga refrigerada.

El canal de acceso al puerto es de 1,200 metros de longitud y de 400 metros de ancho, siendo su profundidad promedio de estos lugares de 12 metros. La demarcación y señalización son adecuadas para el seguro ingreso y salida de las naves: existe un faro en punta caballos (luz blanca) y 4 balizas en canal de acceso (2 verdes, 2 rojas).

Otras facilidades del puerto son:

- Fácil acceso a zonas y ciudades industriales.
- Instalaciones de Cabotaje.
- Servicios bancarios.
- Almacén frigorífico.
- Zona libre.



mundo LOGÍSTICO



Suscríbete a Mundo Logístico y darás la oportunidad de un mejor futuro a niños de la calle.

El 50% de las suscripciones será donado a Ministerios de Amor

← Suscripción por 1 año \$ 400.00
(6 números bimestrales)

← Suscripción por 2 años \$ 600.00
(12 números bimestrales)

FECHA		
NOMBRES Y APELLIDOS		
EDAD	EMPRESA	
GIRO DE LA EMPRESA	CARGO QUE DESEMPEÑA	
DOMICILIO (CALLE Y NÚMERO)		
COLONIA		
CIUDAD	ESTADO	CÓDIGO POSTAL
PAÍS	TELÉFONO	
E-MAIL		



Dando futuro a niños de la calle

→ FAVOR DE DEPOSITAR EL DINERO EN LA CUENTA NÚM. 4023506520 DEL BANCO HSBC Y ENVIAR LA FICHA DE DEPÓSITO, ACOMPAÑADA DE LOS DATOS SOLICITADOS EN ESTA HOJA, AL FAX: (55) 5264 8701.

MUNDO LOGÍSTICO ES UNA PUBLICACIÓN DE EDITORIAL FASS S.C.

ZACATECAS 36-409, COL. ROMA MÉXICO, D.F. 06700
TEL: (55) 1054 6611 / 3096 3472
FAX: 5264 8701
www.mundologistico.net

30 DE SEPTIEMBRE AL 3 DE OCTUBRE

XXVI Congrexpo Alacat 2007 |

Alacat | Valencia, España | (34 96) 367 44 79 | info@alacatz007valencia.org | www.alacatz007valencia.org

4 Y 7 DE OCTUBRE

Transpotec Logitec

Gruppo Fiera Milano | Milán, Italia | (39 02) 3264 809 570 | www.transpotec.com | www.logitec.it

5 Y 6 DE OCTUBRE

5 s, Mapeo de la corriente de valor (VSM), Kaizen-2do Módulo del Diplomado en Manufactura Esbelta | Corporate Resources Management | 5525 6544 | informes@crmmexico.com | www.crmexico.com

8 AL 9 DE OCTUBRE

Congreso de Transporte Intermodal 2007 |

Amti | Ciudad de México | 5255 1623 | amti@prodigy.net.mx | www.amti.org.mx

9 Y 10 DE OCTUBRE

Salón Latinoamericano de Logística |

Alog | Santiago de Chile | info@sll2007.cl | www.sll2007.cl

17 Y 18 DE OCTUBRE

Expo Logística Panamá |

Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá | Panamá | (507) 2073 433 / 2270 115 | expologistica@panacamara.org / www.expologistica.org

18 Y 19 DE OCTUBRE

2do Foro Pyme de Logística Internacional |

Secretaría de Economía-Foro Regional PyME | León, Guanajuato | (477) 779 2001 | blancapuebla@via-g.com.mx

19 DE OCTUBRE

Detailed Scheduling and Planning;

3er Módulo de la Certificación en Producción y Administración de Inventarios | 5525 6544 | www.apics.org

19 DE OCTUBRE

Máster Executive en Supply Chain Management |

Fundación UPC | Barcelona | info.general@fundacio.upc.edu | (34) 93 401 7751

24 Y 25 DE OCTUBRE

Congreso y Exposición Amece 2007 |

Amece | Ciudad de México | info@amece.org.mx | www.amece.org.mx/amece/congreso

30 DE OCTUBRE AL 22 DE NOVIEMBRE

Gestión logística internacional |

Diplomado virtual | High Logistics | (57 4) 260 4821 | mercalogistica@epm.net.com | www.highlogistics.com



Con el apoyo de:



Tenga en mente estas fechas
y acompañenos

Feria y Simposio
Mesoamericano de
LOGÍSTICA 2007



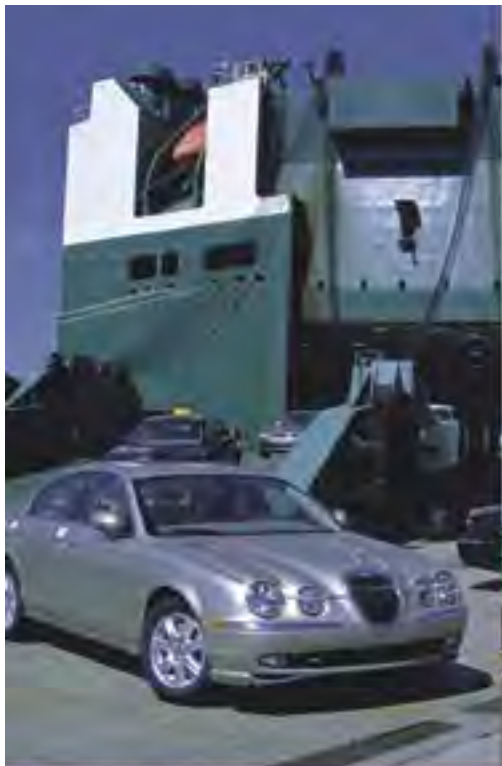
El Salvador

18, 19 y 20 de Septiembre 2007



www.elsalvadorlogistica.com

monica.romero@gs1.org.sv
ccruz@exporta.gob.sv



Factory to dealer or anything in between



**WALLENIUS WILHELMSSEN
LOGISTICS**

EL MEJOR MANEJO DE LA CADENA DE SUMINISTRO

En **WALLENIUS WILHELMSSEN LOGISTICS** trabajamos de manera muy cercana con nuestros clientes, para optimizar su cadena de suministro, mejorando la visibilidad, el tiempo de respuesta y la eliminación de desperdicios.

Nuestras soluciones han demostrado gran capacidad de mejorar los tiempos de entrega de los clientes, la puntualidad, la reducción de costos y el mejoramiento de visibilidad total de la cadena de valor.

Tan solo dénos las llaves de sus vehículos en su planta y serán entregados en tiempo y forma al distribuidor al final de la cadena de suministro.

Usted puede confiar el manejo total de sus operaciones de logística o parte de ellas a **WALLENIUS WILHELMSSEN LOGISTICS**.

Hay una oficina o agencia cerca de usted, visite nuestra web www.2wglobal.com



Paseo de las Palmas 751 - Piso 3
México D.F.
Tel.: (52 55) 5202 2693 / 5201 7200

Av. Vasco de Quiroga 1800 - 1 C
México D.F.
Tel.: (52 55) 5202 2693 / 2167 3607

AMERICAS REGION HEAD OFFICE:
188 Broadway Woodcliff Lake,
NJ 07677, USA
Tel.: (201) 307 1300 Fax: (201) 307 9740