

LA COMPETITIVIDAD Y LA INFRAESTRUCTURA DE LA LOGÍSTICA EN MÉXICO

Lic. Jose Leonardo Mendez Ramirez.

Lic. Esmeralda Karina Pacheco Mata

Director

Lic. Luis Hernán López Díaz

Asesor

Dr. Fernando Hernandez Contreras

Universidad Autónoma de Tamaulipas
Facultad de Comercio Administración y Ciencias Sociales.

RESUMEN

La infraestructura logística de una nación representa uno de sus recursos más relevantes en virtud de que posibilita el intercambio comercial de bienes y mercancías, tanto dentro de su territorio como hacia el exterior, lo cual representa uno de los principales motores para el desarrollo económico. Es por ello que las naciones que cuentan con una mejor infraestructura, tienen mayor capacidad para crecer y ser más competitivos en el ámbito internacional (World Bank, 2012). México tiene hoy día con un relevante activo nacional en materia de infraestructura de conectividad, representado por 117 puertos marítimos, las redes carreteras que superan los 370 mil kilómetros, las vías ferroviarias cercanas a 27 mil kilómetros y los 76 aeropuertos de relevancia, que junto con instalaciones como las 49 aduanas y las 66 terminales ferroviarias y de articulación intermodal, permiten a la nación soportar el volumen creciente de intercambios de comercio exterior, lo que posibilitan también la distribución interna de bienes y mercancías.

Palabras clave: Logística, competitividad, infraestructura .

INTRODUCCION:

Esta investigación prende de elevar el nivel de la logística de nuestro país analizando diversos factores que pueden estar involucrados así como la infraestructura de la logística actual, puntos débiles de la logística y tratar de solucionarlos sustentándonos en teorías de relacionadas a la competitividad ya que México posee características para ser una nación con una alta logística siendo eficiente eficaz y a bajo costo, y podrá ser representado por 117 puertos marítimos, las redes carreteras que superan los 370 mil kilómetros, las vías ferroviarias cercanas a 27 mil kilómetros y los 76 aeropuertos de relevancia, que junto con instalaciones complementarias como las 49 aduanas y las 66 terminales ferroviarias y de articulación intermodal, permiten al país soportar el volumen creciente de intercambios de comercio exterior, al tiempo que por su amplia cobertura posibilitan también la distribución interna de bienes y mercancías, además las mejoras en la calidad, el alcance territorial y la conectividad de la infraestructura logística adquiere por lo tanto gran relevancia como palanca del desarrollo, especialmente para economías emergentes como la nuestra.

CONCEPTOS

La "Logística Competitiva" Es más que nada el logro de gran nivel de servicio al cliente y bajos costos. Esto se puede alcanzar desarrollando un modelo de referencia que da una idea clara de cómo se debe proceder y qué se debe considerar para lograr estos resultados.

El modelo de referencia constituye el objetivo a alcanzar por las empresas y sirve de patrón para que ellas diagnostiquen dónde están sus principales debilidades y fortalezas y dónde están las principales oportunidades y barreras que ofrece el entorno, para luego desarrollar y poner en marcha un plan estratégico de desarrollo logístico en coordinación con la estrategia del negocio.

Concepto Logístico en la Empresa

El concepto logístico que se aplica en las empresas se caracteriza por jugar un papel de integración de las actividades con relación al aseguramiento de un flujo dirigido a suministrar al cliente, los productos y servicios que demanda en el momento que lo demanda, con la calidad exigida y al costo que está dispuesto a pagar. Para ello centra su actividad en realizar la coordinación de las actividades siguientes en función de asegurar el flujo que garantiza un alto nivel de servicio al cliente y de reducción de costos:

Despacho

Aprovisionamiento

Compras

Economía material

Transporte externo

Transporte interno

Transporte interempresa

Distribución

Tratamiento y atención de los pedidos

Reciclaje de residuos y de los productos desechados por el cliente

Planificación de la producción

Control de producción

Información y comunicaciones

Control de calidad

Finanzas

Mantenimiento

Mercadeo

Ventas

Protección del medio ambiente

Almacenaje

La infraestructura logística se define como el conjunto de obras e instalaciones que hacen posible el enlace entre los nodos de acopio, producción y consumo que satisfacen los requerimientos de las cadenas de suministro que interactúan entre ellos, mediante el uso de los modos de transporte y el apoyo de instalaciones y terminales especializadas donde se materializan los movimientos de carga en combinaciones intermodales, mediante procesos de transferencia, transbordo, ruptura y trasvase de las mercancías.

La competitividad es la capacidad que tiene una empresa o país de obtener rentabilidad en el mercado en relación a sus competidores. La competitividad insumos necesarios para obtenerlo (productividad), y la productividad de los otros oferentes del mercado. El concepto de competitividad se puede aplicar tanto a una empresa como a un país.

Por ejemplo, una empresa será muy competitiva si es capaz de obtener una rentabilidad elevada debido a que utiliza técnicas de producción más eficientes que las de sus competidores, que le permiten obtener ya sea más cantidad y/o calidad de productos o servicios, o tener costos de producción menores por unidad de producto.

TEORÍAS RELACIONADAS A LA COMPETITIVIDAD

Ventaja comparativa

Una ilustración del principio de ventaja comparativa en un caso ficticio que confronta a dos grupos de individuos: uno más eficiente que el otro en los dos tipos de producción previstos (el queso y el vino). La especialización de cada uno de los grupos en la producción para la cual disponen de una ventaja comparativa y el recurso al comercio libre beneficia a ambos.

El modelo de la ventaja comparativa es uno de los conceptos básicos que fundamenta la teoría del comercio internacional y muestra que los países tienden a especializarse en la producción y exportación de aquellos bienes que fabrican con un coste relativamente más bajo respecto al resto del mundo, en los que son comparativamente más eficientes que los demás y que tenderán a importar los bienes en los que son más ineficaces y que por tanto producen con unos costes comparativamente más altos que el resto del mundo.

Esta teoría fue desarrollada por David Ricardo a principios del siglo XIX, y su postulado básico es que, aunque un país no tenga ventaja absoluta en la producción de ningún bien, es decir aunque fabrique todos sus productos de forma más cara que en el resto del mundo, le convendrá especializarse en aquellas mercancías para las que su ventaja sea comparativamente mayor o su desventaja comparativamente menor. Esta teoría supone una evolución respecto a la teoría de Adam Smith.

Teoría de Ciclo de Vida del producto.

El modelo desarrollado por Vernon (1966) intenta explicar el proceso de internacionalización de las empresas combinando la teoría del comercio internacional desde una perspectiva empresarial, haciendo uso del ciclo de vida del producto, y resalta el papel de la innovación tecnológica como un patrón para el comercio entre países. Kojima (1982) en su modelo dice que la inversión directa en el extranjero debe originarse en el sector (o actividad) del país inversor con

desventaja comparativa (o marginal), que sea potencialmente un sector en el que tiene ventaja comparativa el país receptor, define su modelo partiendo de los modelos neoclásicos del comercio internacional y teoría de la ventaja comparativa para explicar los patrones de producción extranjera de las empresas.

(Knickerborcker, 1973; Flowers, 1976 y Graham, 1978), en su teoría nos dicen que la estrategia de entrar a los mercados foráneos debe ser nuestro mayor reto, Graham y Krugman (1993) y Mcculloch (1993) nos dicen que debemos cambiar la actitud de nuestras empresas para que lleguen a ser líderes en el mercado internacional.

Teoría Ecléctica.

La teoría de Dunning (1973, 1981) pretende integrar las teorías precedentes sobre la expansión internacional y ofrece un marco de análisis general capaz de explicar no solo las causas sino también la distribución entre diferentes países en los que la inversión tiene lugar, defiende que la naturaleza ecléctica de su enfoque permite una aproximación completa a la expansión. Su contribución consiste en advertir que cada una de las teorías sobre los determinantes de la IED es incompleta. Todas son parcialmente correctas y parcialmente incorrectas como explicación de cualquier ejemplo específico de inversión extranjera directa (Graham, 1992). La principal hipótesis de la teoría ecléctica es que la inversión directa en el extranjero tendría lugar si se satisfacen las siguientes condiciones:

Ventajas específicas de propiedad: Para que exista la internacionalización las empresas deben de poseer ventajas competitivas de propiedad sobre empresas de otros países. Estas ventajas toman fundamentalmente la forma de posesión de activos intangibles; propiedad de tecnología, economías de escala, diferenciación, tamaño, mejor capacidad y utilización de recursos.

Ventajas de internacionalización: Suponiendo que las empresas poseen ventajas de internacionalización como una reducción de costos. Es decir, debe ser más

beneficioso para la empresa hacer uso de estas ventajas mediante una extensión de sus propias actividades como empresas independientes. Por ejemplo, para reducir los costos, reforzar los derechos de propiedad, proteger la calidad del producto o aspectos gubernamentales (aranceles, controles de precios).

Ventajas de Localización: Suponiendo que se satisfacen estas condiciones deben darse ventajas de la localización en el país extranjero respecto del país de origen derivadas de la calidad y costo de los “Inputs”, los costos de transporte y comunicación, la distancia física, e infraestructura. La teoría de Dunning (1995) también afirma que la naturaleza de estas ventajas depende de las características específicas del país, la industria y la empresa en particular. Para dar mayor soporte a esta investigación y explicar la internacionalización de las empresas, Dunning (1995), revisa y analiza su paradigma ecléctico y lo adapta a las consecuencias que puedan tener las empresas locales en el proceso de internacionalización con las nuevas alianzas empresariales, producto tanto de la nueva ola de adelantos tecnológicos como de la demanda de una producción impulsada por la innovación que exige una mayor cooperación de los agentes económicos.

Su análisis se centra en la modificación y adaptación de su paradigma ecléctico en el marco explicativo en el siguiente sentido:

- En primer lugar, debiera darse un mayor peso al papel de la innovación a la hora de mantener y aumentar las ventajas competitivas.
- En segundo lugar, en el concepto de ventajas de localización, se necesita ponderar otros factores como el territorial y reconocer más explícitamente las actividades económicas, deduciendo que las teorías de la cooperación empresarial y la internacionalización de mercados intermedios deben incluir como un objetivo concreto de aumento de la competitividad dinámica de las empresas.
- En tercer lugar, considera que el supuesto tradicional de que las capacidades de la empresa individual están restringidas por los límites de la propiedad, ya no es aceptable cuando la calidad de las decisiones sobre la eficiencia de las empresas

está influida muy significativamente por los acuerdos de colaboración con otras empresas.

El paradigma ecléctico de Dunning (1995) nos proporciona mayor soporte a nuestra investigación explicativa para que se enfaticen las ventajas que tienen las empresas locales y los beneficios que les esperan dentro del proceso de internacionalización.

Teoría de Internacionalización.

La teoría de la internacionalización (Buckley y Vasson, 1976, 1985; Rugían, 1981; Hennart, 1982, 1986; Casson 1987, 1991) se centra en explicar el porqué las empresas buscan los beneficios que fundamenta el comercio internacional, sin embargo debemos reconocer que la eficiencia significa costos mas bajos (Williamson 1975; Smith 1776), que a su vez constituyen estímulos mas poderosos para comerciar. (Buckley y Casson 1979). La esencia del argumento de la teoría de la ventaja comparativa (David Ricardo, 1817) en la que estamos basando nuestra investigación nos proporciona ciertas perspectivas sobre los beneficios en términos de eficiencia de costos de nuestras empresas.

(Bertil Ohlin-Heckscher, 1977), en el comercio internacional, Ricardo supuso que los costos podrían permanecer constantes, fuera cual fuere el nivel de producción, si nuestras empresas fueran mas eficientes y comercian con sus productos, amplían sus posibilidades de consumo, sus ingresos y en consecuencia mejora su nivel de vida.

ANALISIS DEL PROBLEMA

Falta competitividad

México los costos logísticos son elevados y los cuellos de botella en el transporte de las mercancías impiden mayores estándares de competitividad.

Actualmente para el país el trasladar las mercancías representa un promedio de 14 por ciento del (PIB), mientras que para sus socios comerciales como Estados

Unidos y Canadá, esto representa apenas 8 a 9 por ciento, lo cual significa una menor rentabilidad para los diferentes sectores..

El costo logístico para las empresas asciende a diez por ciento; no obstante, en el caso de las pymes, este segmento puede ascender a 30 por ciento de sus gastos, lo que frena de manera importante su desarrollo, no sólo a escala nacional sino también en los mercados internacionales.

México se ubica en la posición 47 a escala global en cuanto a la eficiencia logística, de un ranking de 155 países, lo que muestra el rezago que mantiene en el segmento, aun cuando cuenta con un potencial significativo de transporte, infraestructura portuaria, fronteras comerciales y un importante número de tratados comerciales.

Estos son los principales erros que se comete en una empresa en materia de logística y Se trata de evitarlos :

1.-No tener a **tiempo o de forma adecuada el producto.**

2.- **Altos costos de inventarios.** Hay que reducirlos, porque de lo contrario la compañía tiene parte de sus recursos sin generar.

3.- **Garantizar la línea de producción.** Ninguna empresa puede correr el riesgo de tener su línea de producción parada por falta de un insumo, como resultado de una mala logística.

4.- **Seguridad.** Una logística segura debe reducir mermas y el robo hormiga, porque puede llegar a ser un punto fundamental e importante en el proceso final.

5.- **La más importante es tener a todos los proveedores en la misma frecuencia.** Todos los que participan en el proceso -el proveedor de ferrocarril, de autotransporte, la misma naviera, el agente aduanal-, deben entender las necesidades de las empresas, sus clientes, para poder dar un servicio adecuado. Si no hay una coordinación entre estos eslabones, la cadena se romperá y habrá una pérdida para la empresa.

Por ello, Guillaumin Ireta recomienda **generar capital humano competitivo**; perfiles que sean expertos de una logística, como un área de especialización y contar con infraestructura adecuada. Un tercer aspecto sería una simplificación administrativa.

Si una empresa cuenta con capital humano adecuado, infraestructura desarrollada y un sistema que es reducido y eficiente toda esa cadena ayuda a que sea más competitiva.

Tomando en cuenta los costos de logística que se dan en otros mercados, por ejemplo en Estados Unidos, **está llegando más inversión a México** y en el proceso de selección de ubicación, cada vez es tomado más en cuenta. Hay temas por delante, pero se está haciendo la tarea", destaca.

SOLUCIONES

Para mejorar en los procesos de distribución y como país ser más competitivo se requiere invertir en infraestructura como autopistas, recintos aduanales, puertos ferrocarriles, y que las empresas sean más eficientes en materia de logística

En México se invierte actualmente 2% del Producto Interno Bruto (PIB) en infraestructura, excluyendo Pemex. En contraste, China es la nación que más recursos canaliza, con 9% de su PIB.

Si los recursos a infraestructura se aumentaran entre 1% o 1.25% del PIB, México podría alcanzar mejores operaciones y ser más competitivo

De hecho, destaca que cuando una empresa puede hacer mucho más eficiente su logística, llega a tener recursos adicionales de hasta 5 o 6%, en sus ingresos totales brutos. Una empresa que realice una buena reestructura de reingeniería en sus procesos de logística podrá reducir tiempos, sus productos llegan a tiempo al mercado y tiene mejores cadenas de producción

CONCLUSION

Para elevar la competitividad de nuestro país en la logística se debe empezar por la infraestructura, servicios, diseño y así generar un diseño institucional para implementar el plan de nuestra logística para elevar la eficiencia y costos aprovechando nuestra ubicación geográfica aprovechando nuestras aduanas, aumentando la fluidez del comercio en el país, para esto se debe de sumarse esfuerzos políticos por parte de los gobiernos estatales, municipales y el federal además de complementarse con un Sistema Nacional de Plataformas Logísticas (SNPL), que fortalezca el rol competitivo de la oferta exportadora en México y que optimice la eficiencia de los procesos de distribución nacional, garantizando su correcta articulación con el territorio y su conectividad con las redes de transporte y nodos de comercio exterior

BIBLIOGRAFIAS

http://es.wikipedia.org/wiki/Ventaja_comparativa

<http://www.economia48.com/spa/d/ventaja-comparativa-teoria-de-la/ventaja-comparativa-teoria-de-la.htm>

<http://www.eumed.net/tesis-doctorales/2006/fhc/2a.htm>

<http://www.zonaeconomica.com/enfoques-teoria-economica/organizacion-industrial>

<http://www.economia48.com/spa/d/ventaja-competitiva/ventaja-competitiva.htm>

<http://www.eumed.net/tesis-doctorales/2013/jelc/ventaja-competitiva.html>

http://es.wikipedia.org/wiki/Paradigma_ecl%C3%A9ctico

<http://es.scribd.com/doc/23067805/4/PARADIGMA-ECLECTICO-DE-DUNNING>

<http://www.manufactura.mx/industria/2013/11/06/mexico-tiene-85-zonas-logisticas>

<http://eleconomista.com.mx/industrias/2014/01/07/sct-destaca-ventajas-infraestructura-logistica-mexico>