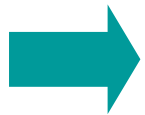


Elementos para Mejorar la Competitividad de la Logística Integral del País



Instituto Mexicano para la Competitividad

Marzo, 2006
México, D.F.



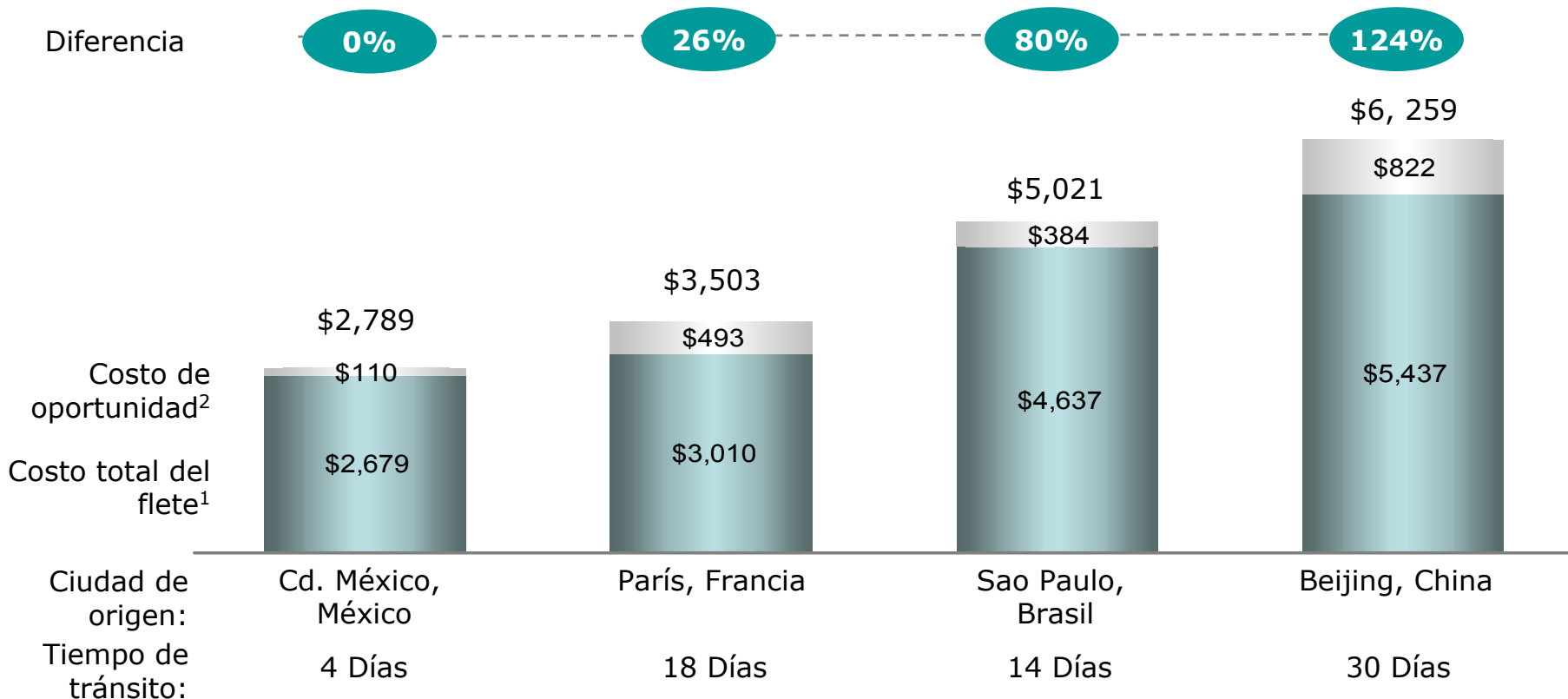
- Competitividad del transporte en México
- Competitividad de la oferta de telecomunicaciones

La ubicación geográfica le otorga a México una ventaja en el costo del transporte de carga



Costo de transporte puerta a puerta 2004

Puerto de destino: Savannah, GA; ciudad de destino: Pittsburgh, PA

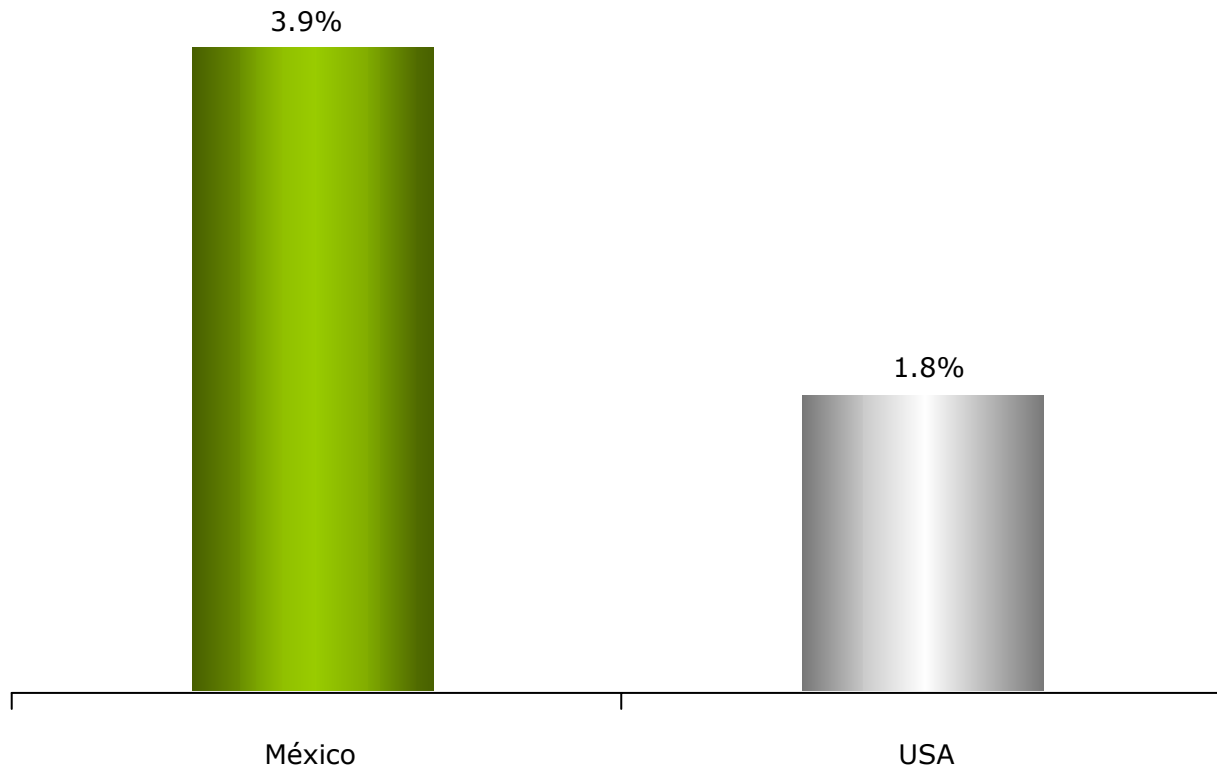


Notas: 1) Costo total puerta-a-puerta estimado con base en curvas de costo del flete terrestre por país y base de datos de transporte marítimo
 2) Costo de oportunidad estimado para un contenedor de 40 pies cargado de insumos con valor promedio de USD \$100,000. Se calculó el costo de oportunidad diario asumiendo una tasa del 10% anual ($\$100,000 \times 10\% / 365 = \27.4) y el tiempo de tránsito marítimo para cada ruta
 Fuente: www.maritimechain.com; Análisis A.T. Kearney

Sin embargo, gastamos una mayor proporción del PIB en transporte



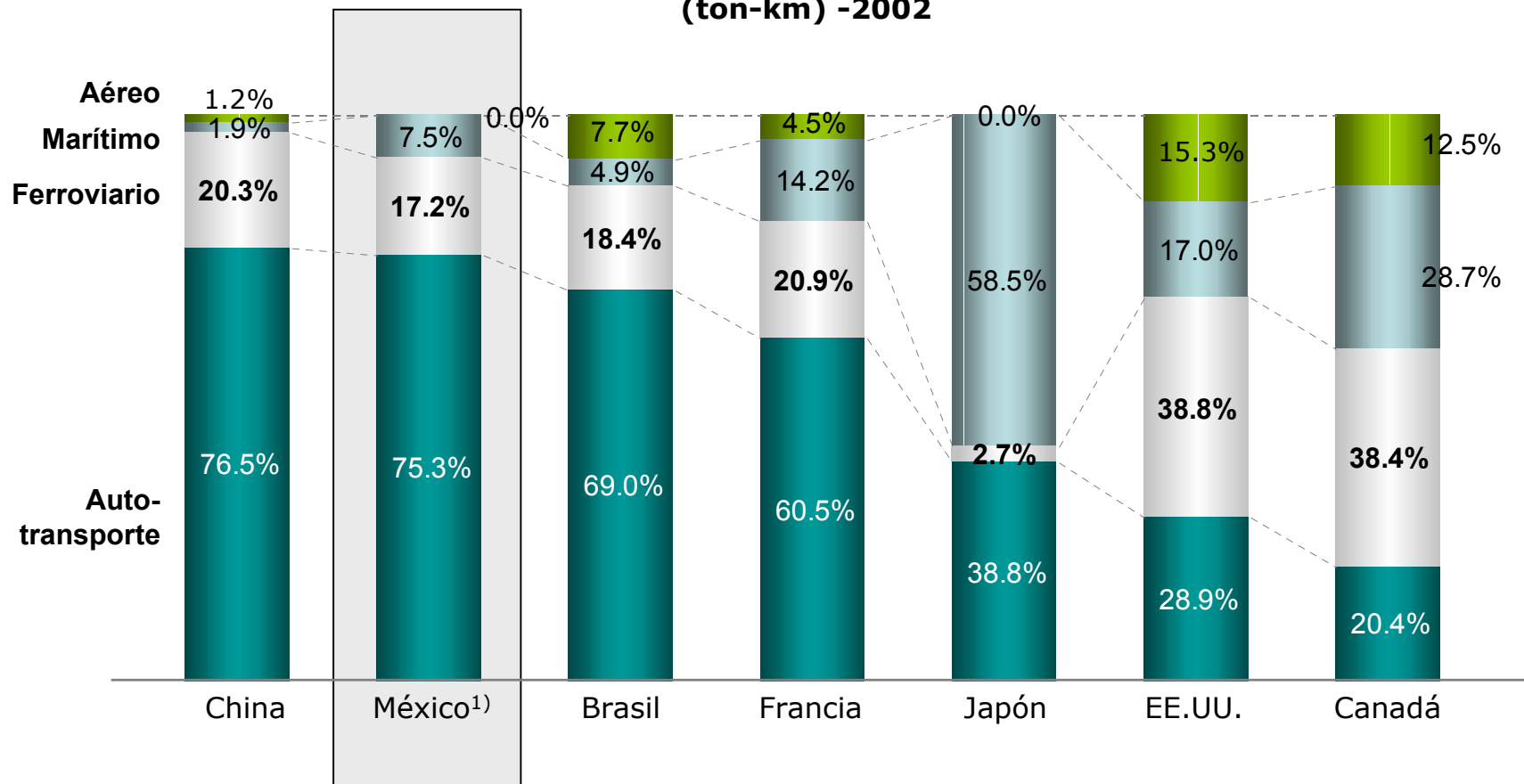
Valor agregado del sector transporte como % del PIB (2002)



Esto en parte deriva de que la oferta de transporte se inclina hacia el auto-transporte, que es el tipo de transporte más costoso



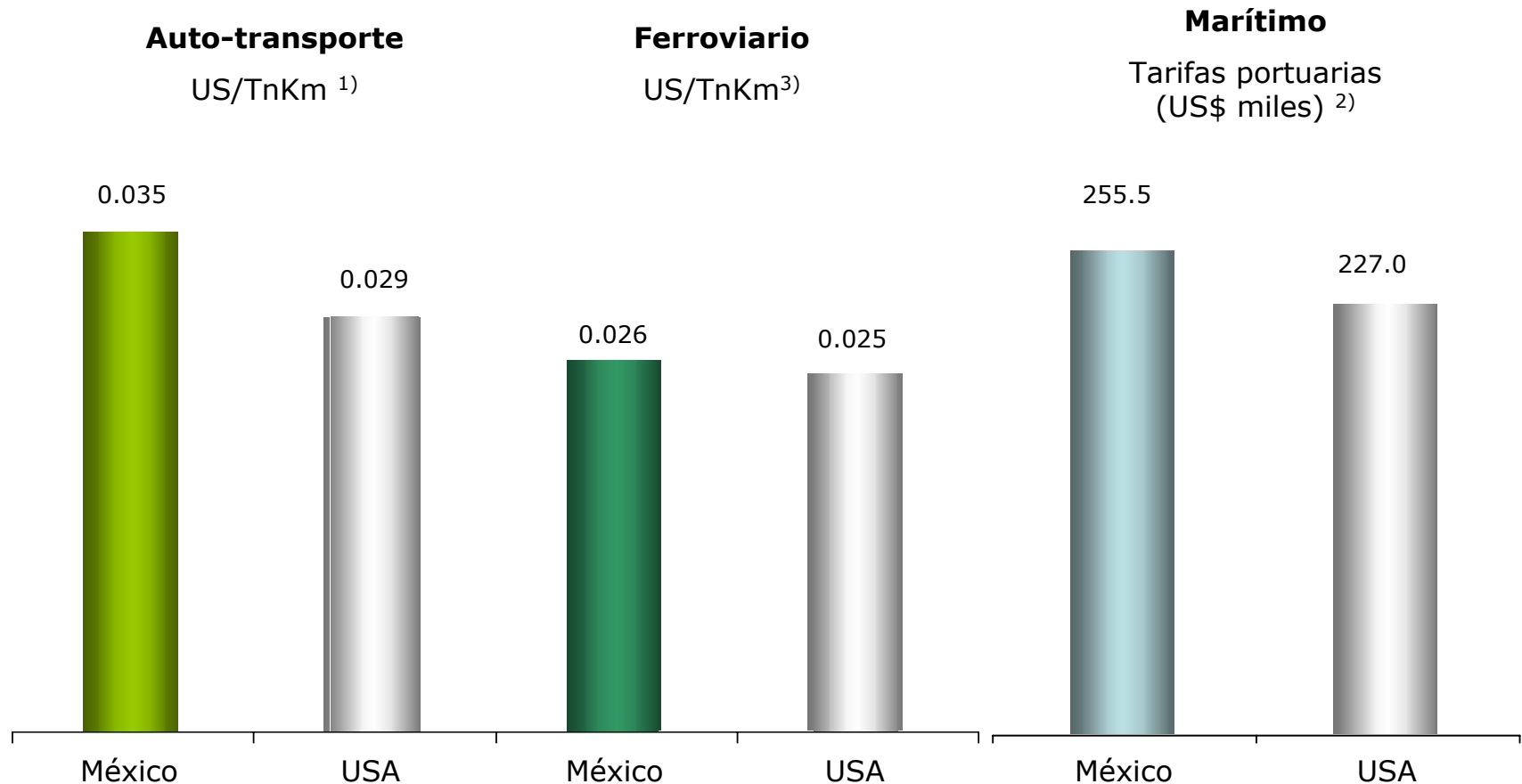
Estructura de la carga doméstica movilizada por modo de transporte (ton-km) -2002



Fuente: Para México: datos del 2001, Manual estadístico del sector transporte 2003, SCT; para los otros países: [OECD in Figures - Statistics on the member countries, 2003](#)

Nota: 1) Para México se incluyeron 15,000 millones ton-km de auto-transporte que corresponden a la carga de compañías privadas y que no están incluidas en los números publicados en el manual estadístico de la SCT
Elaboración AT Kearney

Sin embargo, también contribuye el hecho que los costos unitarios del transporte de México son más elevados que los de otros países



Elaboración IMCO

Fuente: Desarrollo de un plan de acción para alcanzar niveles de clase mundial en la posición competitiva de México en transporte y logística

1) Calculado con un promedio de 22.86 Tn

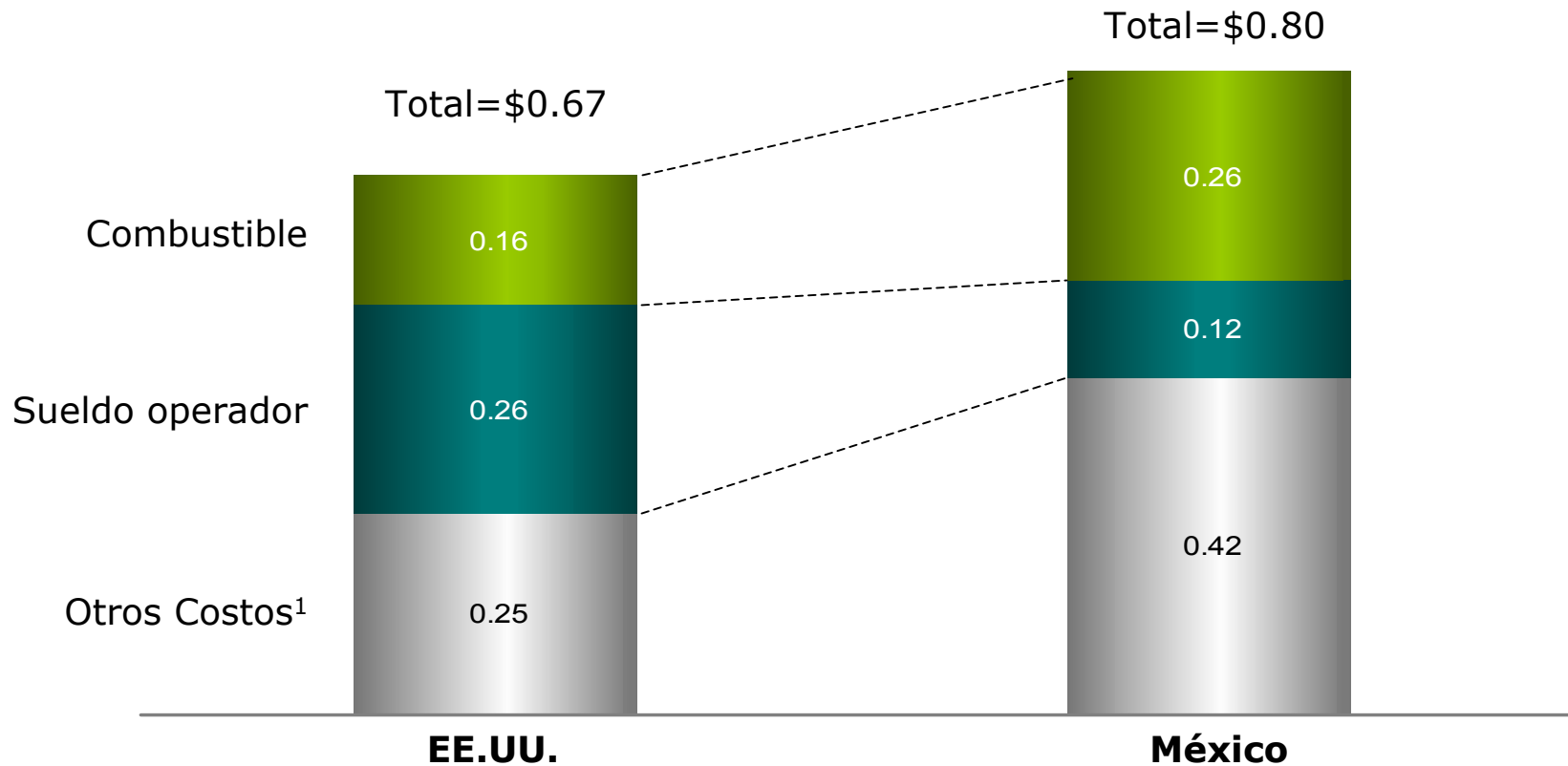
2) Para un buque de 2800 TEUS (Un TEU es una unidad equivale a un contenedor de 20 pies)

3) Para una distancia de 850 km

Por ejemplo, el sector de auto-transporte tiene una estructura de costos promedio alta...



Estructura de costos económicos – transportación terrestre (USD/km.)



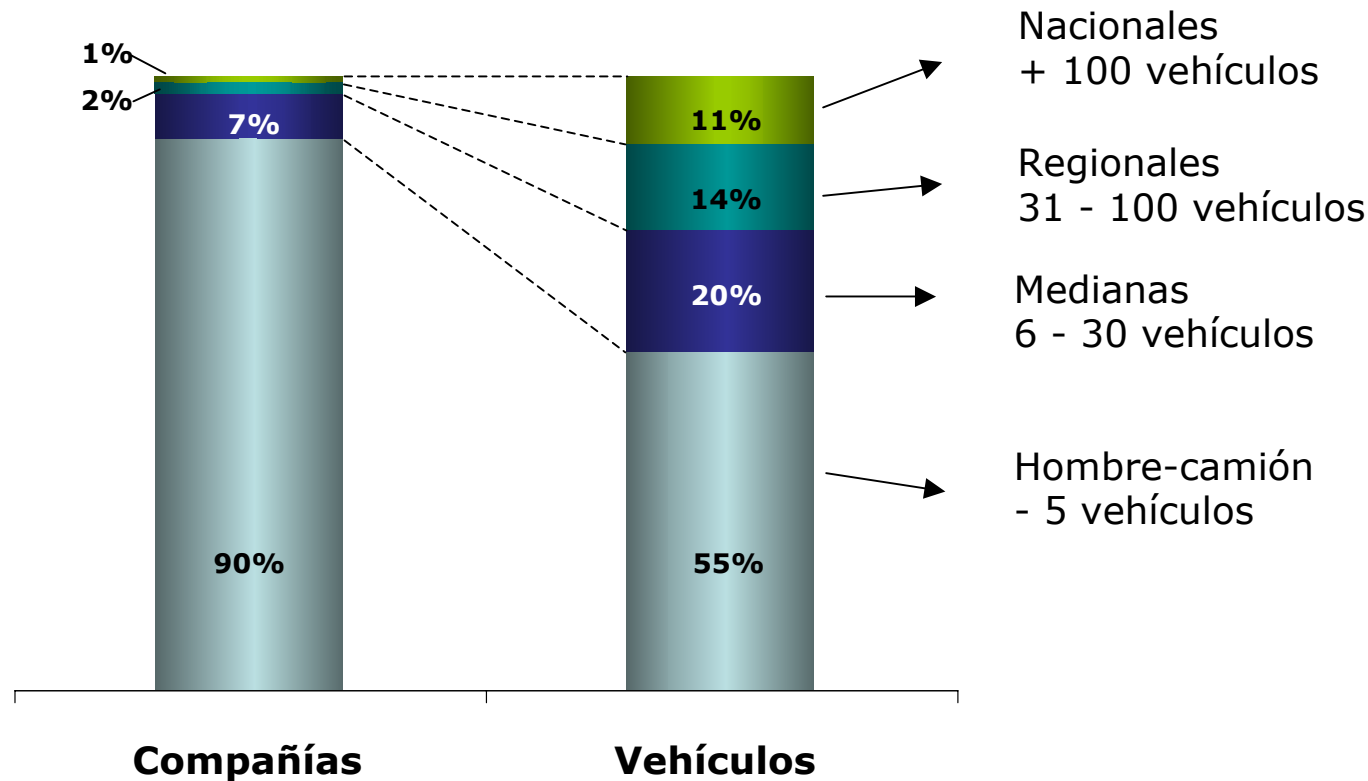
Fuente: Estimaciones A.T. Kearney para un tractor con trailer de 48 pies de largo, con base en entrevistas a transportistas y a información pública de costos (2002)

1) Incluye: Renta económica, seguros, depreciación, licencias, permisos, mantenimiento y llantas

Esto se debe a que la oferta de auto-transporte es muy heterogénea. En el sector operan muchas empresas pequeñas e ineficientes



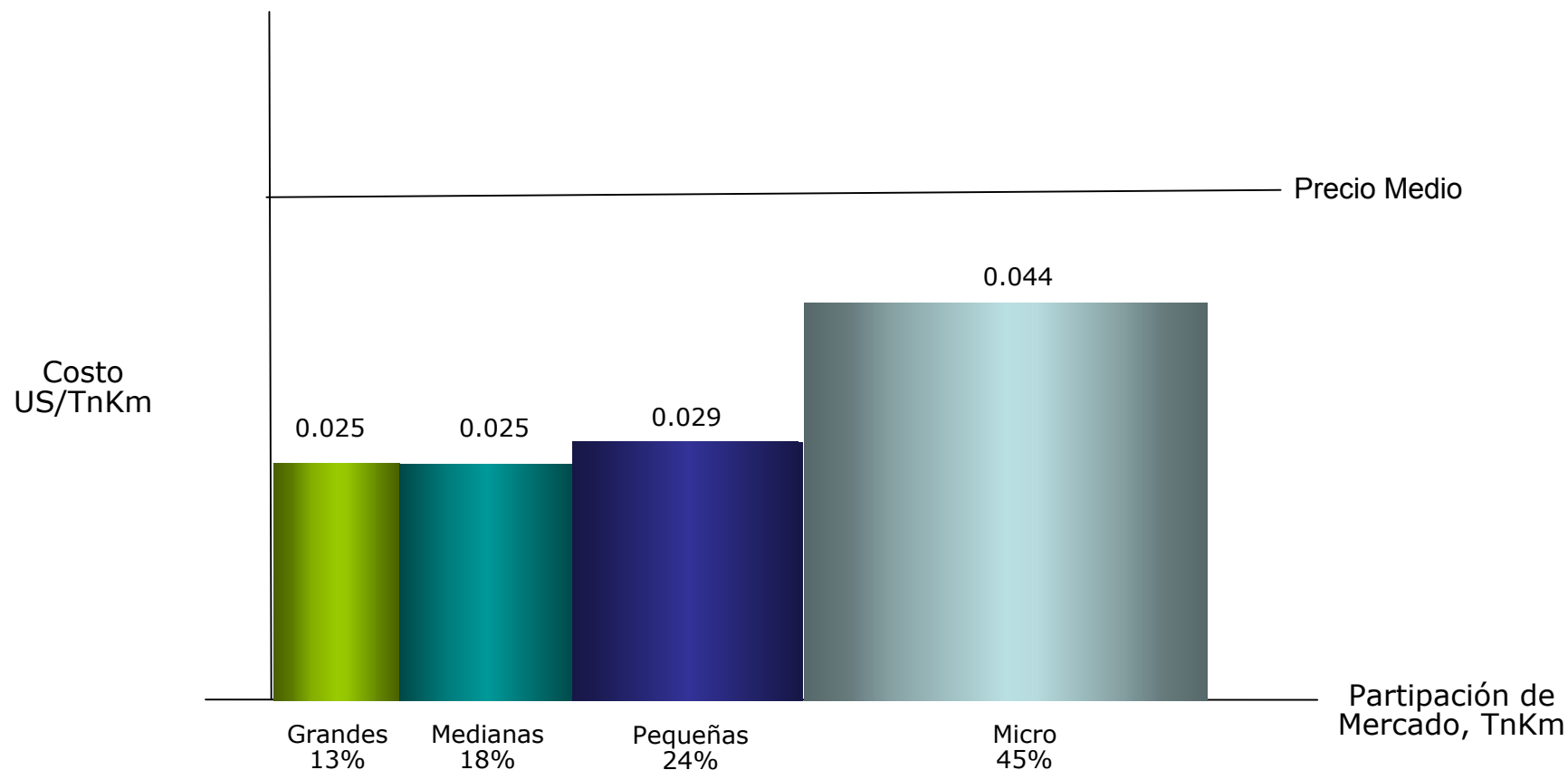
Estructura de la Oferta de Auto-transporte



Por ello, el sector de auto-transporte opera con marcadas diferencias de costos entre competidores



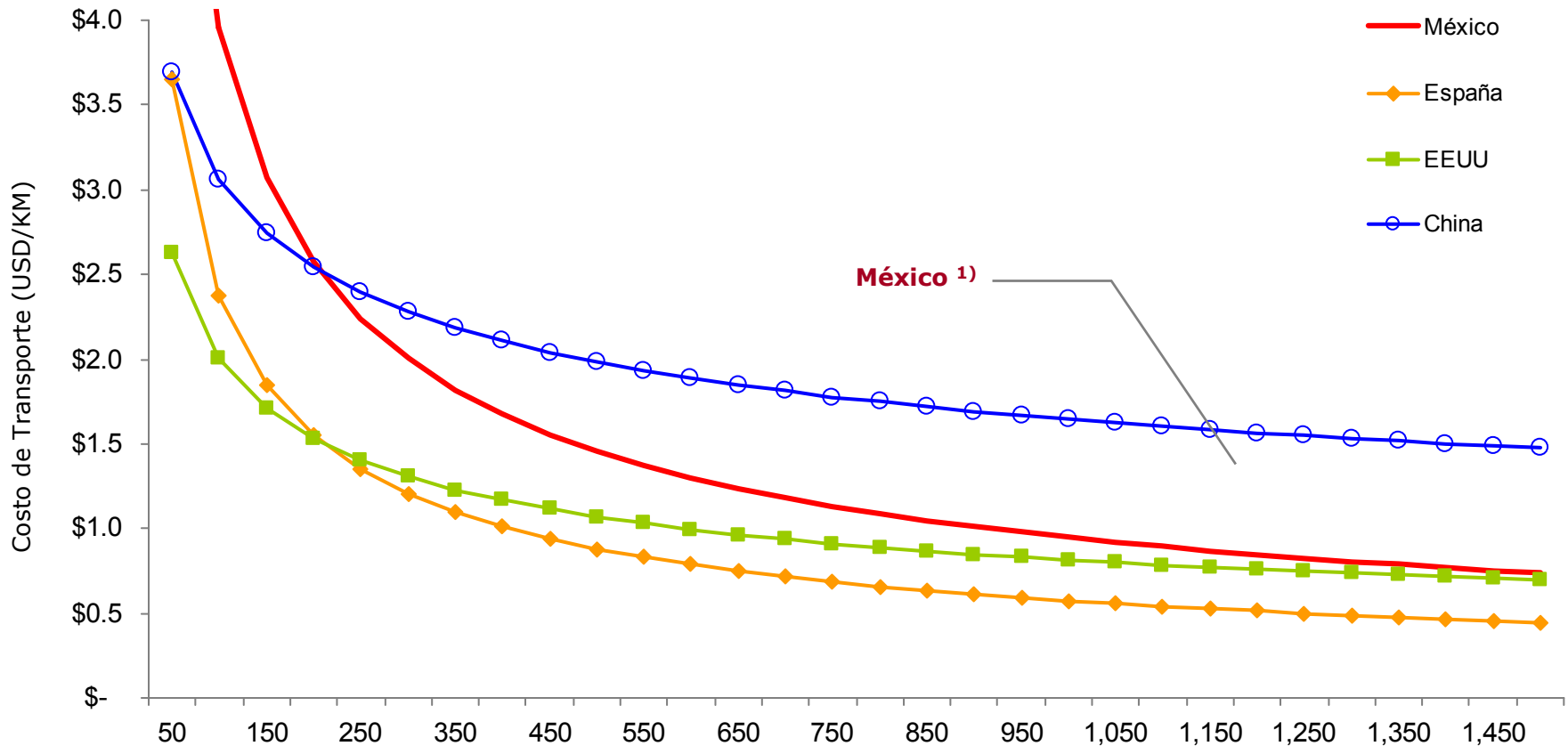
Estimación Aproximada



...derivando en un promedio alto de costos de transporte intrapaís



Curva de precios de transporte intra-país por carretera (USD/km.)



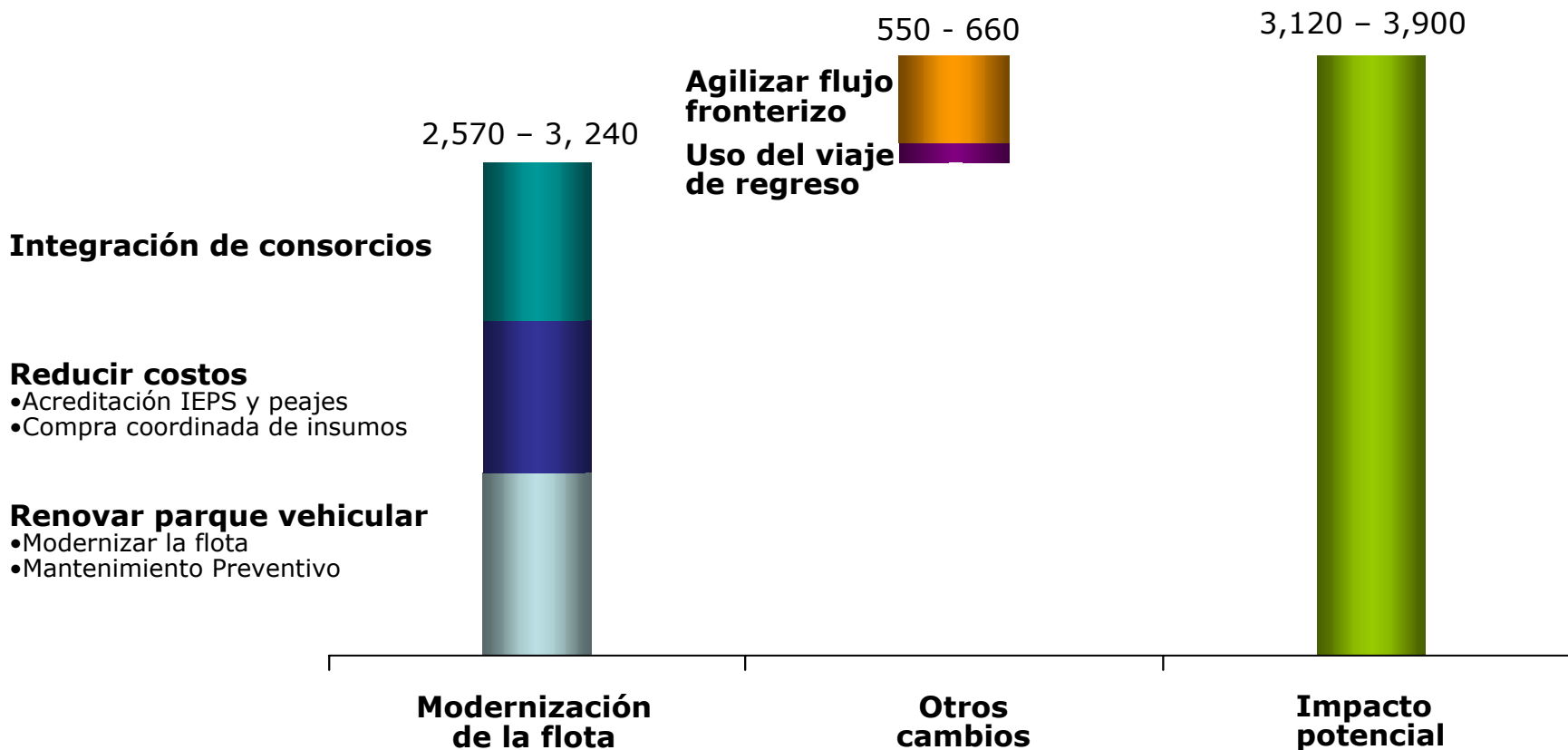
Fuente: Base de datos A.T. Kearney - Muestra con más de 10,000 puntos

Nota: Las curvas de costo se obtuvieron mediante un ajuste de las tarifas por país utilizando una curva del tipo $y = a \cdot x^{-b}$
1) Estimaciones IMCO, se construyó ponderando las curvas de costos regionales con el tonelaje máximo diario por corredor

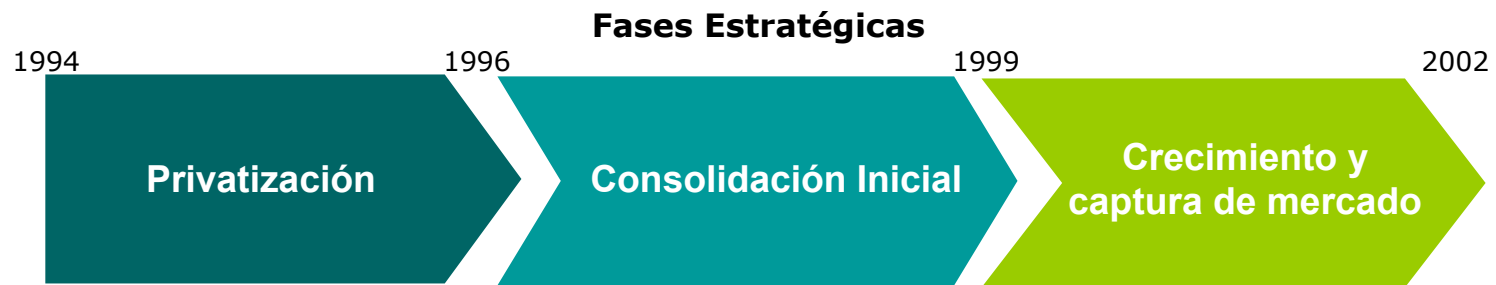
Con el apoyo de expertos, se han identificado dos grupos de iniciativas para mejorar la competitividad del auto-transporte



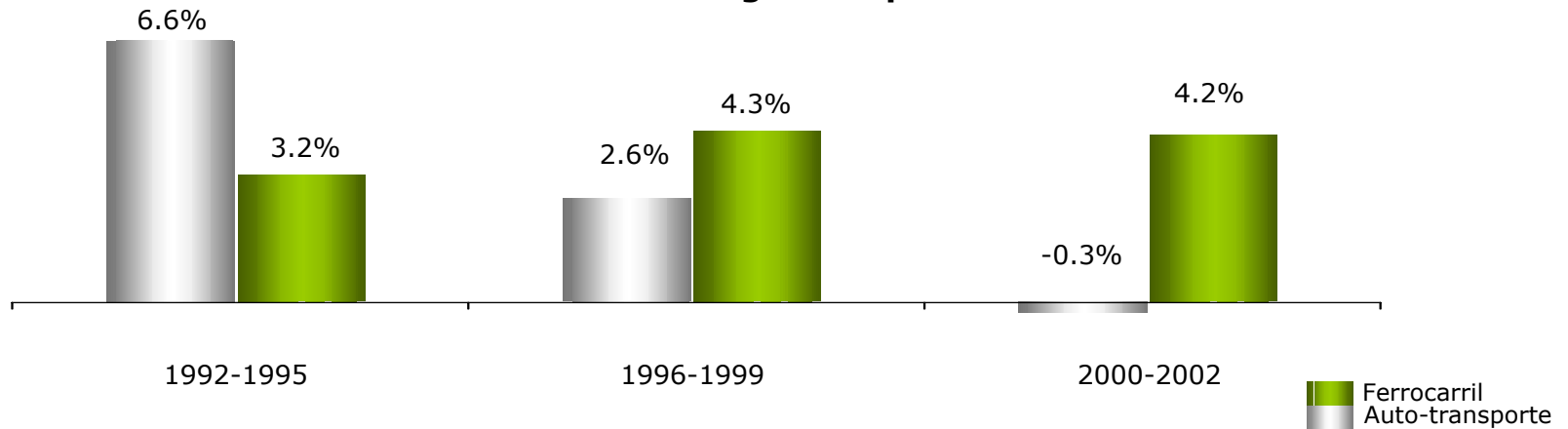
Impacto anual de los programas del auto-transporte (US\$ Millones)



Por otra parte, el sistema ferroviario ha avanzado en captura de participación de mercado



Crecimiento de la carga transportada



Retos Específicos

- Hacer inversiones estratégicas

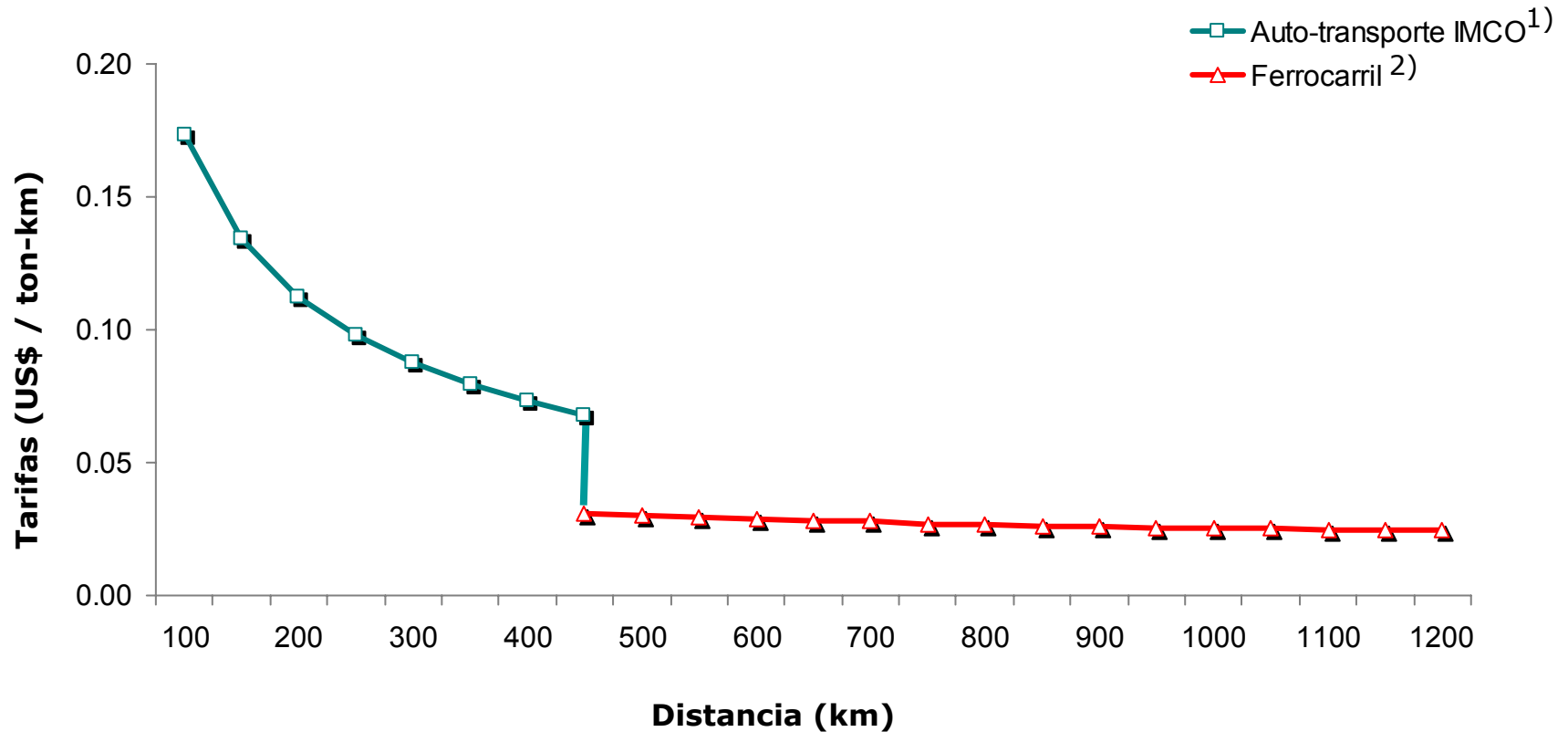
- Revertir tendencia
- Mejorar infraestructura

- Capturar tráfico

Y sus tarifas son más bajas en el rango en que compiten el FFCC y el auto-transporte de carga



Comparación de curvas de tarifas medias entre los modos de transporte terrestre (US\$ / ton- km)



Fuente: 1) Información de tarifas TUCE y descuentos aplicados; SCT

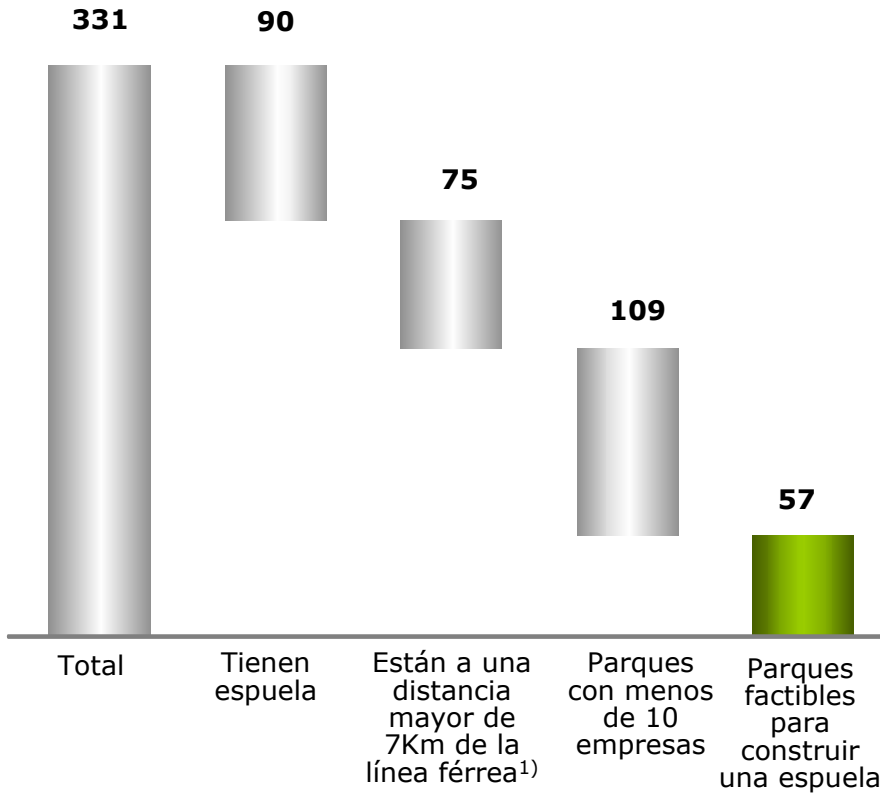
2) Información de cartas deporte; SCT

Nota: Las líneas punteadas denotan baja representatividad de las curvas

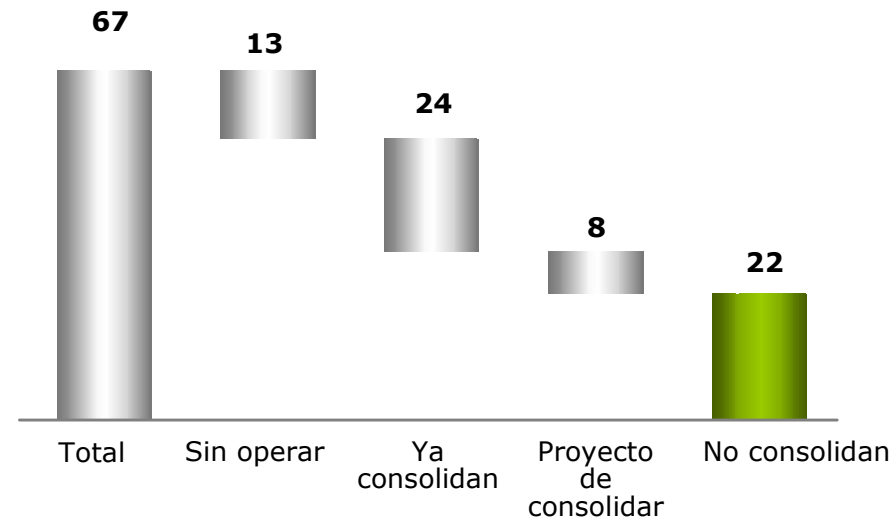
Se deben hacer inversiones de "última milla" para potenciar el tráfico de FFCC



Número de parques industriales en México²⁾



Instalaciones inter y multimodales en México²⁾



Nota: 1) La inversión en espuelas de más de 7km. no es rentable de acuerdo a concesionarios del ferrocarril

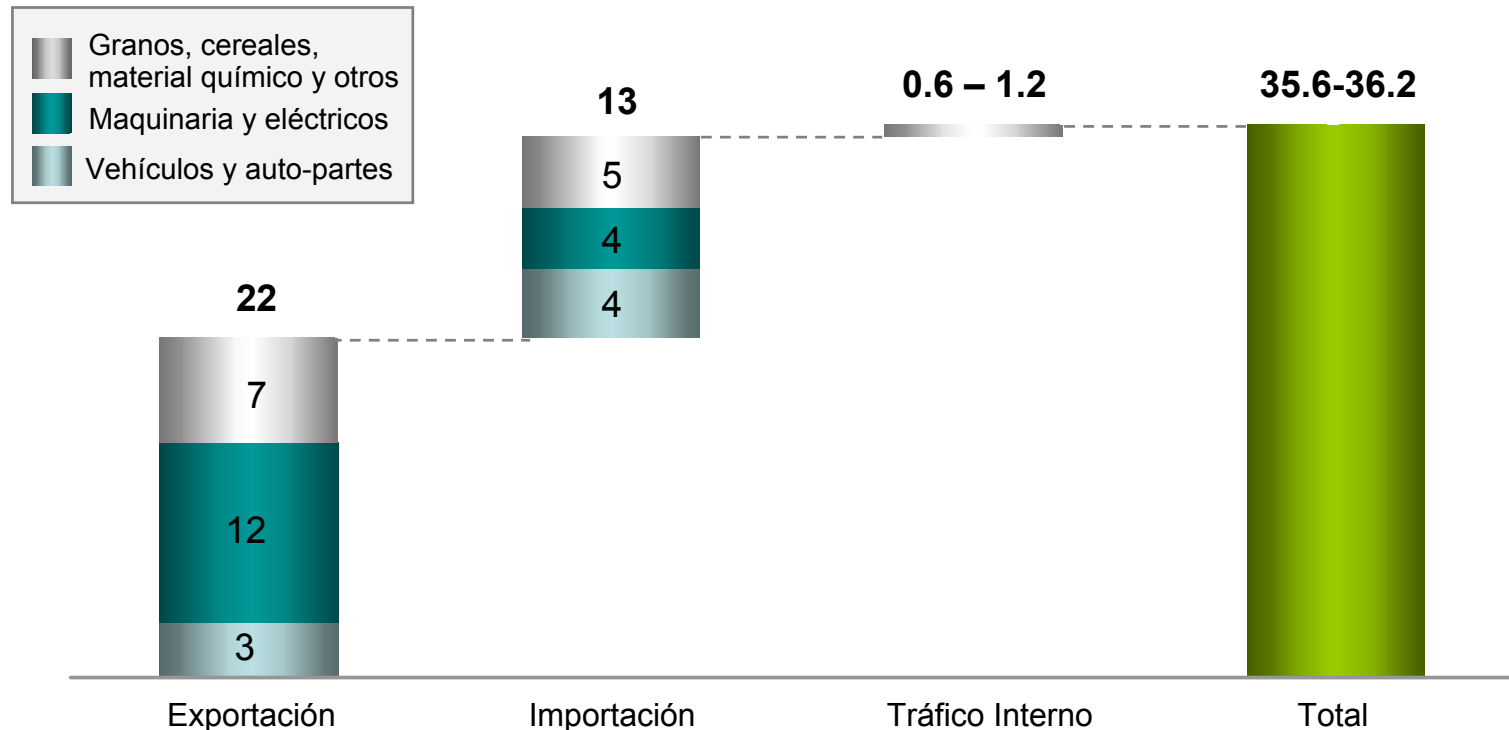
2) Obtenido de datos detallados del padrón empresarial del SIEM

Fuente: Sistema de Información Empresarial Mexicano, Secretaría de Economía

Actualmente todavía hay alrededor de US\$35.6 K millones de mercancías con vocación de FFCC que se mueven en auto-transporte de carga



Carga con vocación ferroviaria que se lleva por auto-transporte (US\$ mil millones)



Fuente: U.S. Board of Transportation Statistics, 2000, 2002
 Bancomext, 2000
 Anuario Estadístico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2002
 Análisis A.T. Kearney

Conviene implantar varias iniciativas que favorecerán la solución de más bajo costo



Objetivo estratégico

Iniciativas requeridas

• Resolver cuestiones pendientes

1. Resolución de disputas interlineales
2. Creación de ente para resolver conflictos

• Fomentar uso del FFCC

3. Campaña de información y difusión
4. Incorporar a brokers y consolidadores
5. Infraestructura de "última milla"

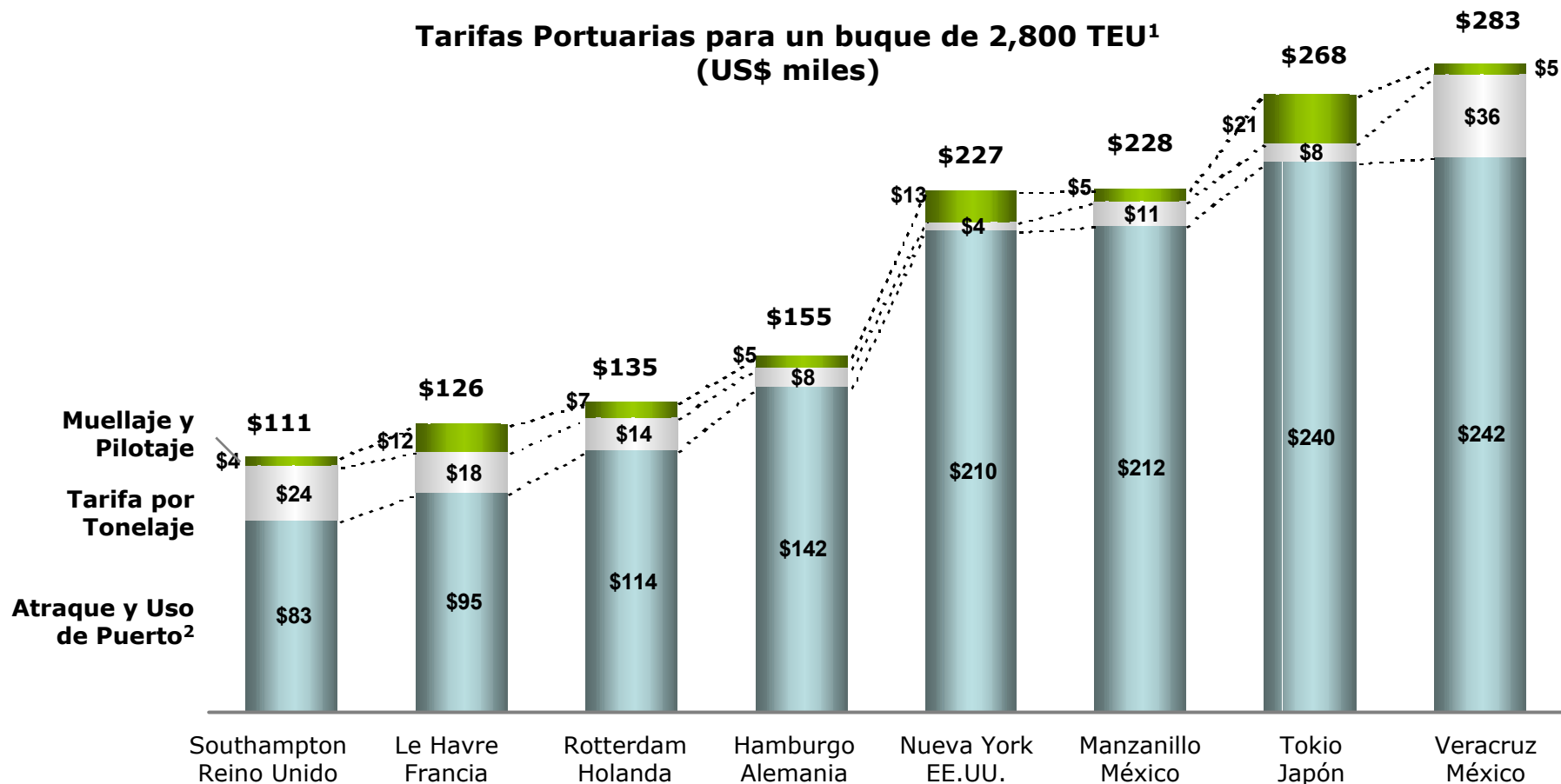
• Fomentar el multimodalismo

6. Construir infraestructura
7. Establecer itinerarios y corredores
8. Campaña de información y difusión

Adicionalmente, México tiene tarifas portuarias altas



**Tarifas Portuarias para un buque de 2,800 TEU¹
(US\$ miles)**



1) Twenty Feet Equivalent Unit. Contenedor Equivalente de 20 pies

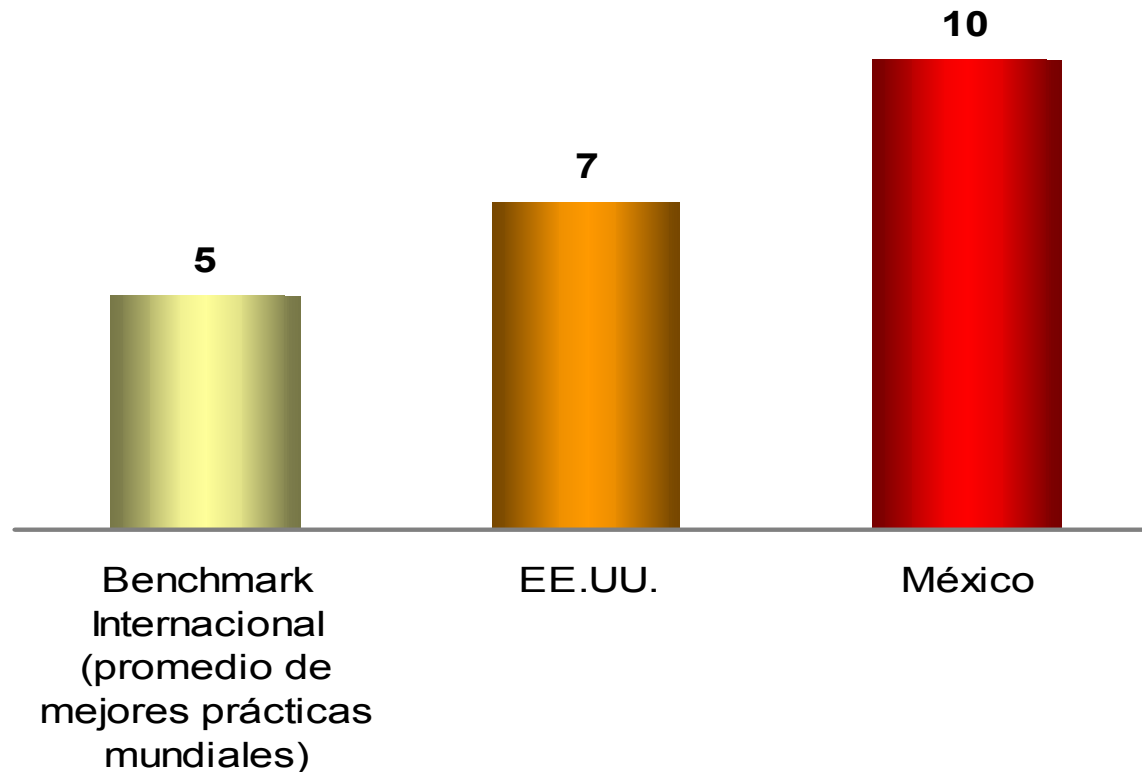
2) Incluye tarifa por atraque, embarque y desembarque de contenedores (maniobras) y otros cargos efectuados por el puerto.

Fuentes: The Survey on Actual Conditions Regarding Access to Japan, JETRO, 2000 (para todos los puertos internacionales) API Veracruz y API Manzanillo para información de Tarifas de los puertos mexicanos; Análisis A.T. Kearney

Y la eficiencia de los puertos también es baja, como lo muestra el hecho que los tiempos de estadía en ellos son altos



Tiempo Promedio de Estadía de los Contenedores en Recinto Fiscal (días)



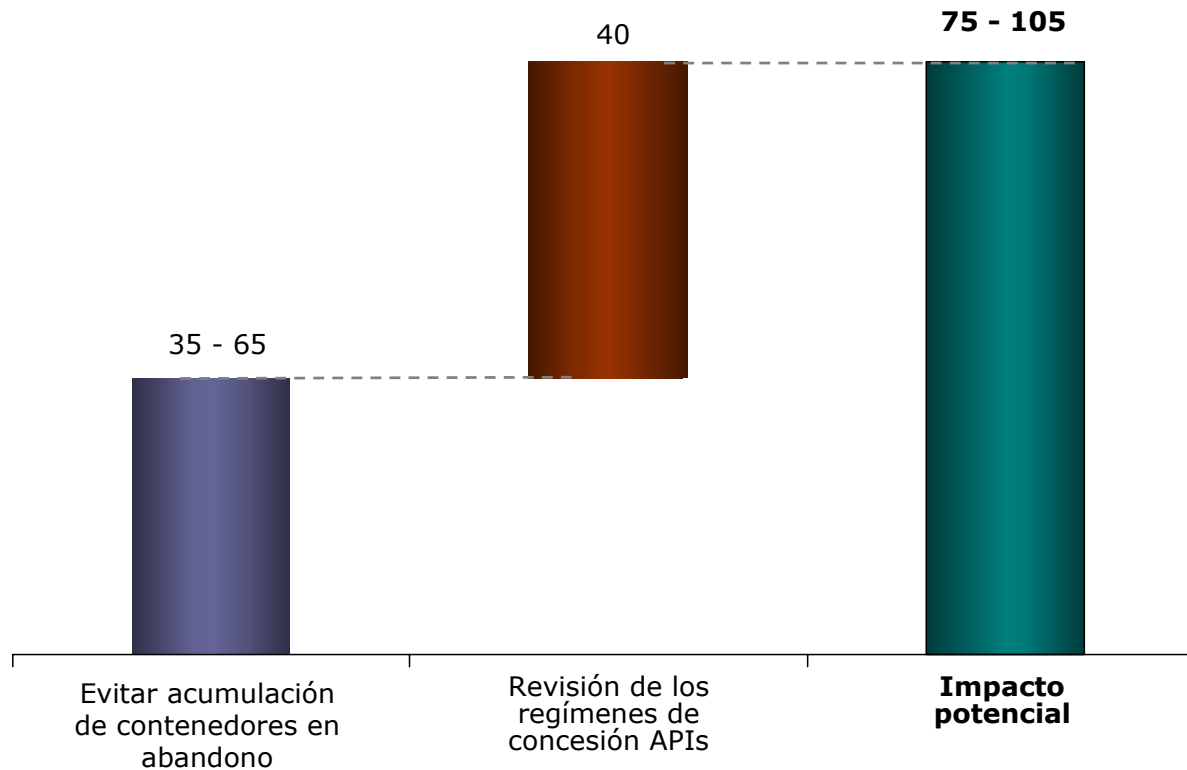
1) La segunda maniobra se refiere a los movimientos de los contenedores de la zona de almacenamiento portuario al vehículo de transporte terrestre y viceversa

Fuentes: Puertos Pivotes en México: Límites y Posibilidades, Carlos Martner Peyrelongue, Revista de la Cepal 76, Abril 2002

De mejorarse el desempeño de cuotas de los puertos, se generarán beneficios por US\$75 millones anuales



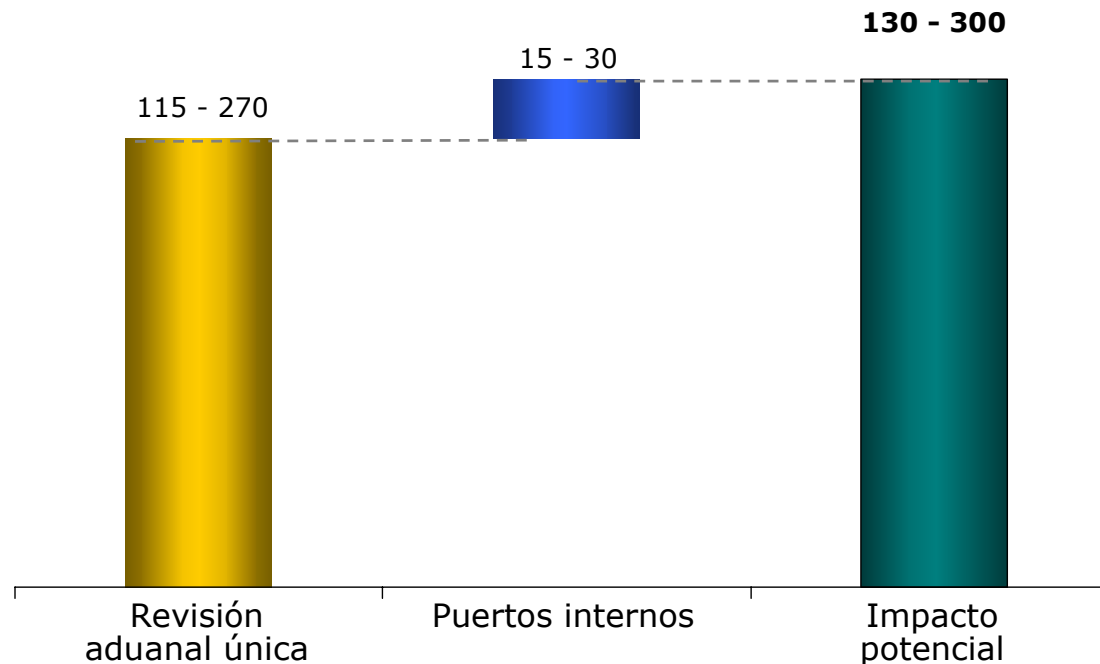
Impacto anual de los programas transporte marítimo (US\$ Millones)



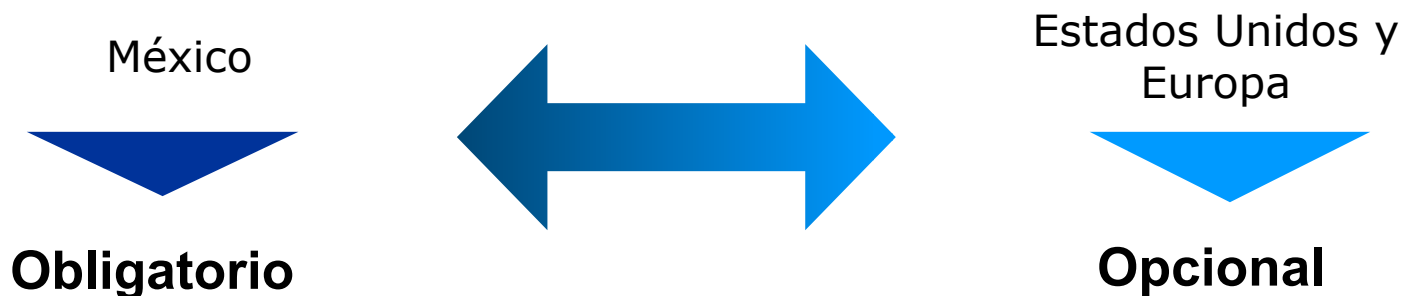
Las mejoras en los procesos de operación portuaria generarán más de US\$130 millones al año



Impacto de los programas prioritarios en costo de la operación portuaria (US\$ Millones)



Participación del Agente Aduanal en el Comercio Exterior



¿Para qué sirve la obligatoriedad del uso de los agentes aduanales?

-
- Competitividad del transporte en México
 - Competitividad de las telecomunicaciones



La Reforma de las telecoms en 1990 buscaba un *turn-around* del sector



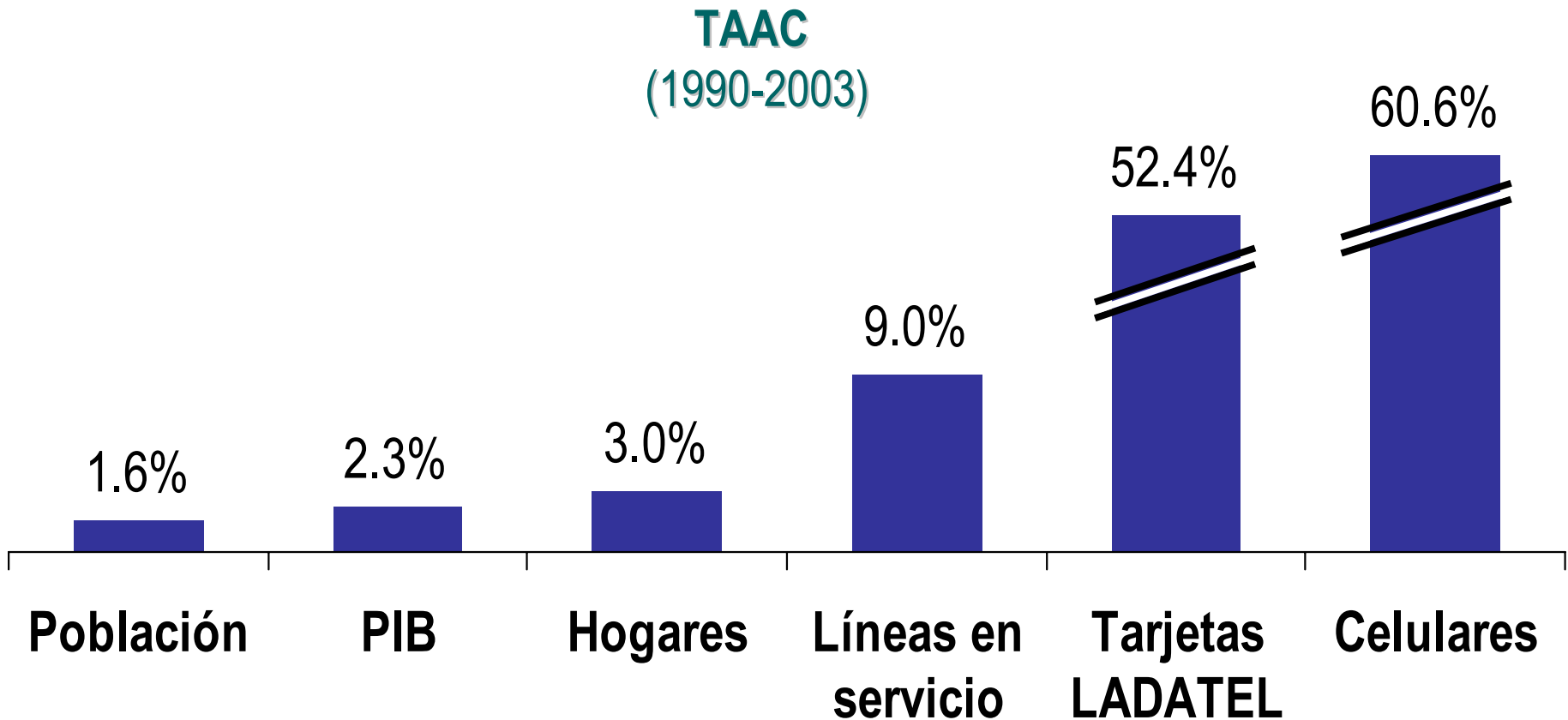
Situación en 1990

- **Oferta insuficiente**
- **Calidad muy pobre**
- **Costos de llamadas muy distorsionados**

Solución planteada

- **Crear condiciones para revertir situación de 1990**
- **Privatizar a Telmex creando un proceso de transición**
- **Introducir competencia**

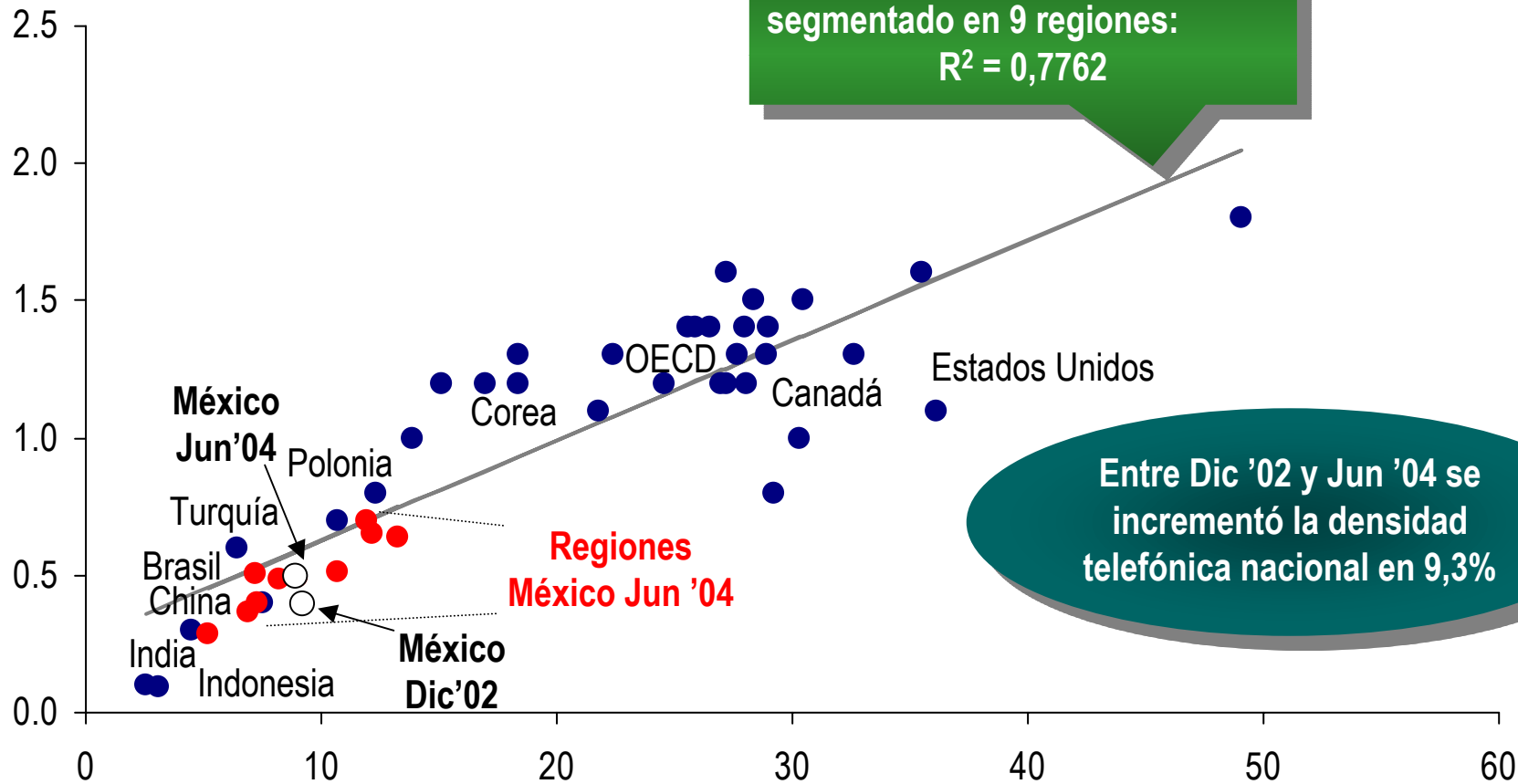
Dicha reforma tuvo como efecto inmediato un alto crecimiento relativo en la oferta de telecoms



Y gradualmente se cerró buena parte de la brecha de tele-densidad. Hoy ese reto ya está casi resuelto...



Lineas telefonicas per capita



•Paridad en el Poder Adquisitivo

Nota: Las regiones corresponden a las 9 zonas de cobertura celular

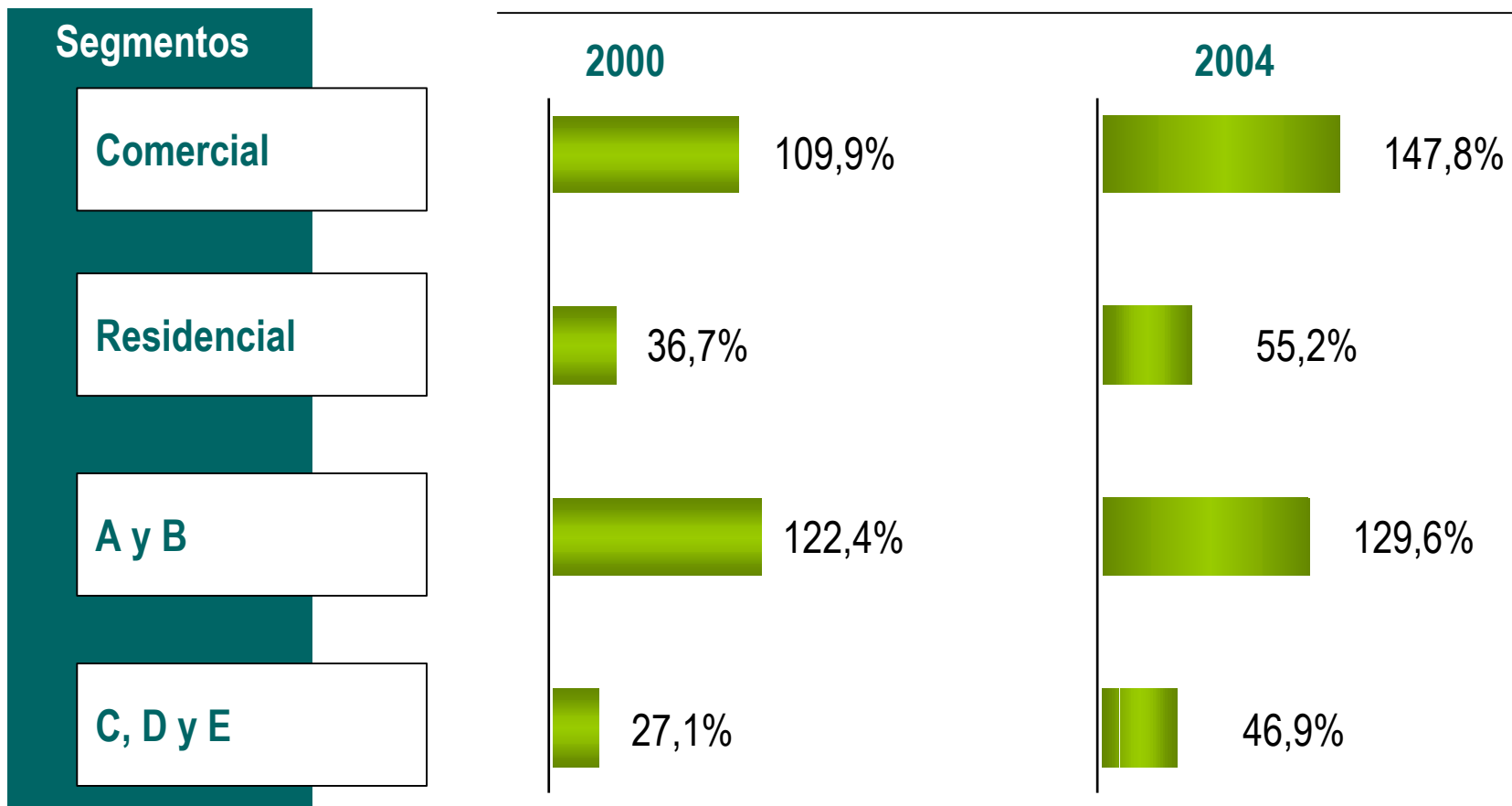
Fuente: IMCO con datos de ITU y OECD

PIB per cápita PPA* (Miles de USD)

...también mejoró la penetración de servicios a todos los segmentos del mercado



Líneas / mercado potencial

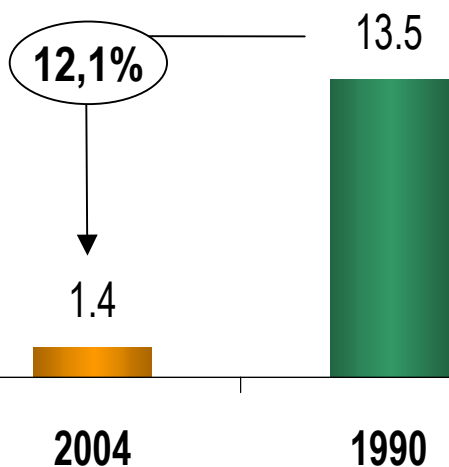


Fuente: IMCO con datos de COFETEL, INEGI. Supone 3 MM de empresas y 24.7 MM de hogares

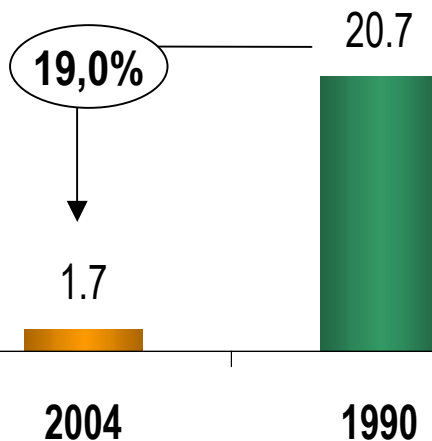
Y la calidad de servicio también se movió en la dirección deseada...



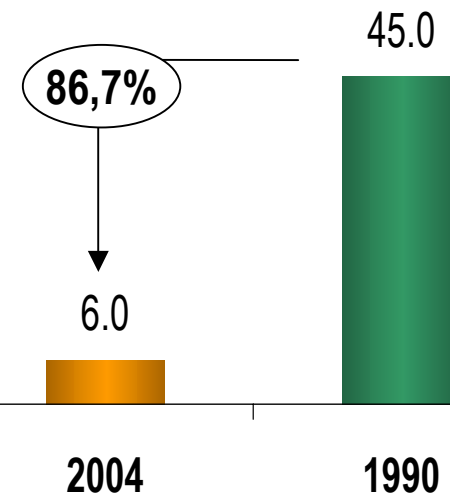
Porcentaje de líneas con falla (%)



Solicitudes pendientes* / total de líneas (%)



Tiempo promedio del pago del recibo telefónico (minutos)

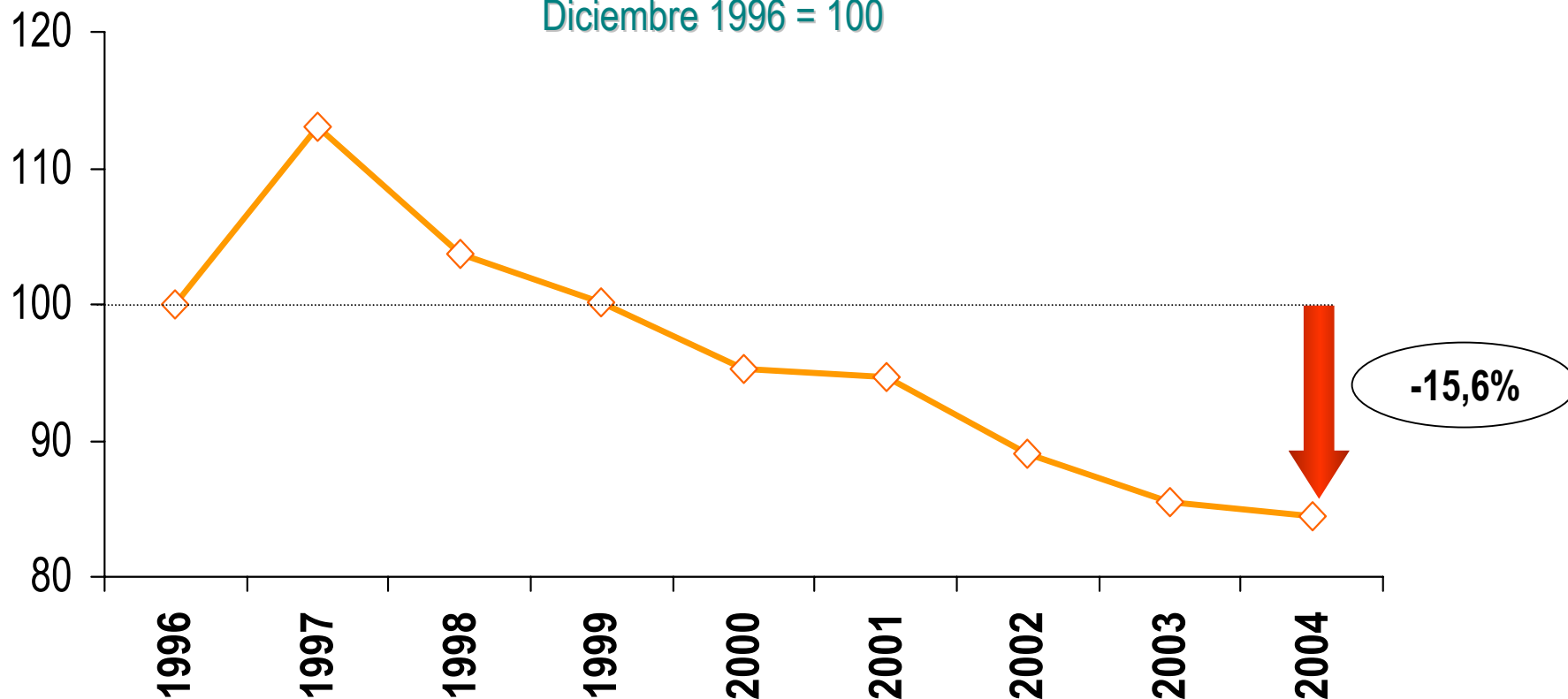


* Solicitud de instalación de líneas.
Fuente: ITU y Telmex

Simultáneamente, mejoró el costo de la oferta telefónica



**Costo de servicios telefónicos
(precios constantes)
Diciembre 1996 = 100**



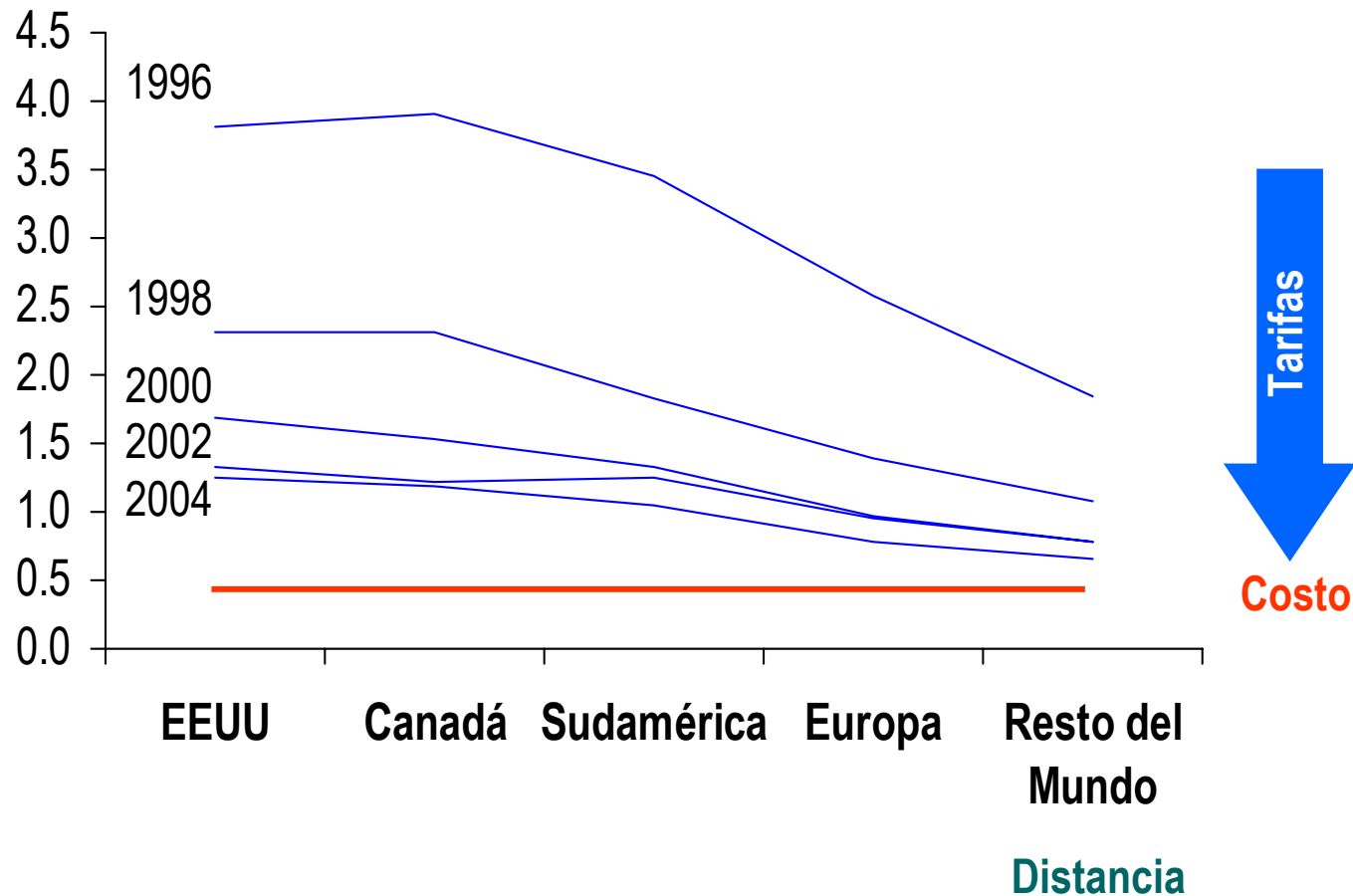
* La tarifa promedio ponderada incluye los servicios de gastos de instalación, renta básica, servicio local medido larga distancia nacional e internacional

Fuente: COFETEL con base en información proporcionada por las propias empresas.

Con la llegada de las nuevas tecnologías y la competencia, los márgenes en larga distancia se han recortado



Pesos por kilómetro

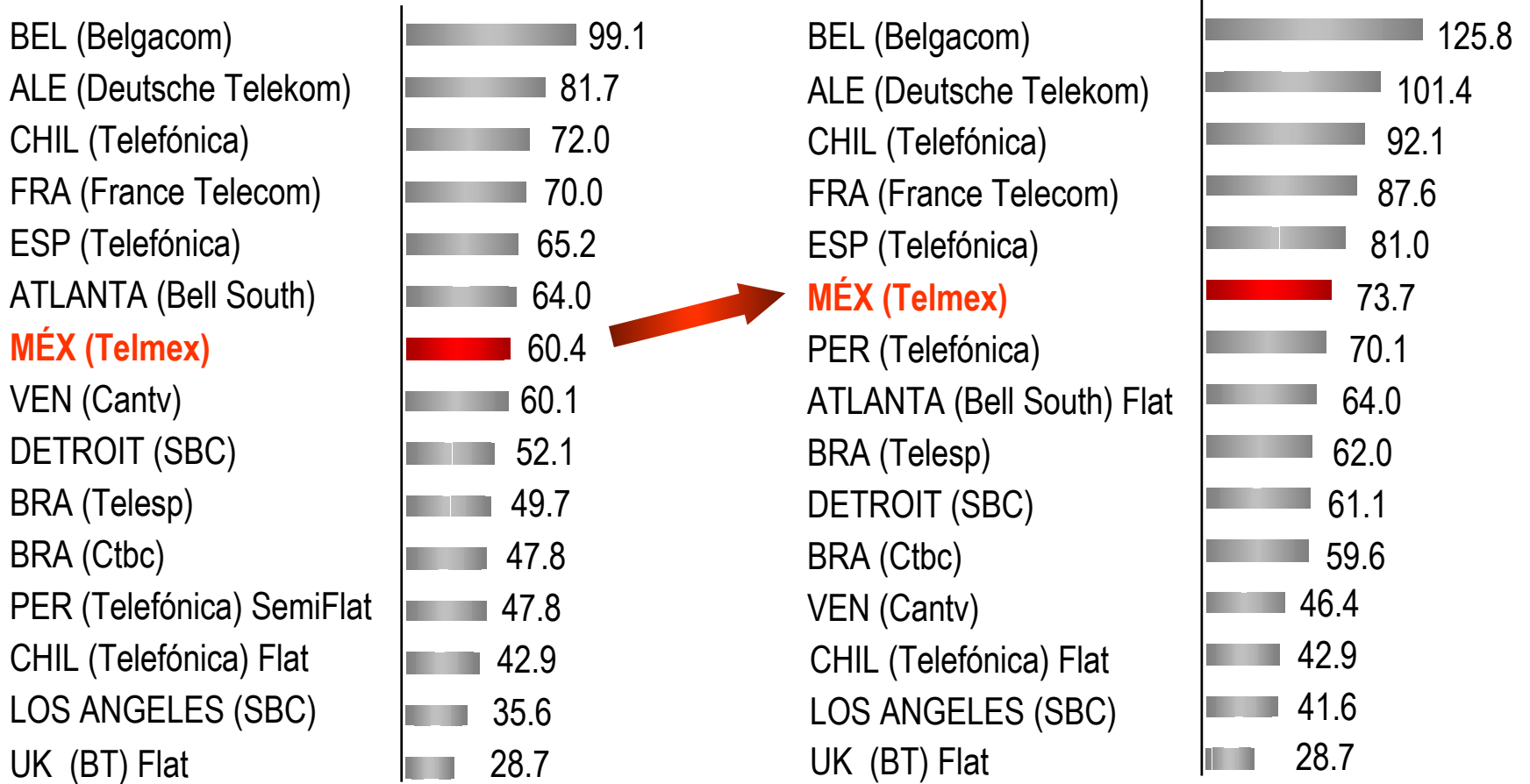




Pero aun así, México aun tiene costos altos relativos de telecomunicaciones

300 llamadas locales de 5 minutos cada una

400 llamadas locales de 5 minutos cada una



*Tarifas en dólares mensuales por cargos de instalación, renta mensual y servicio medido.

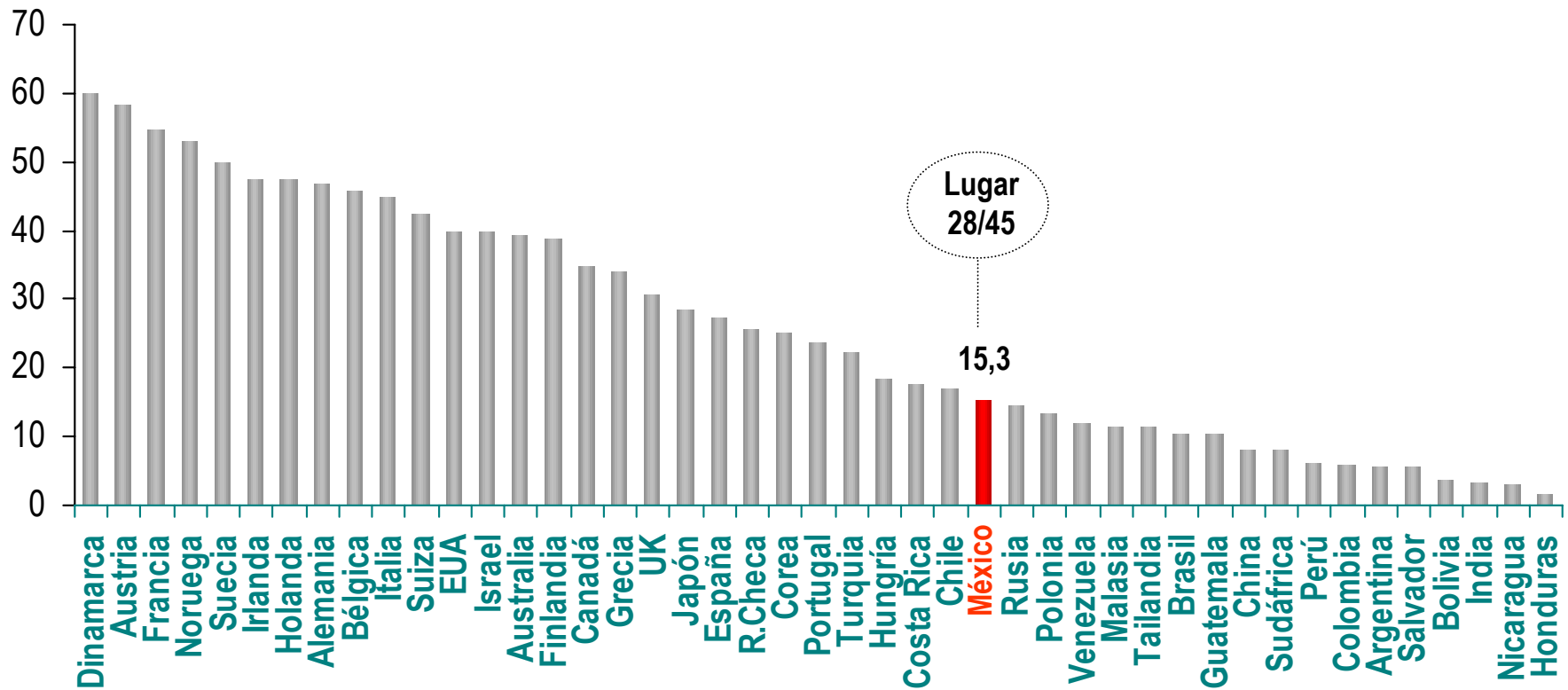
Fuente: COFETEL

...y la productividad de las empresas mexicanas en relación con su uso de telecomunicaciones es baja



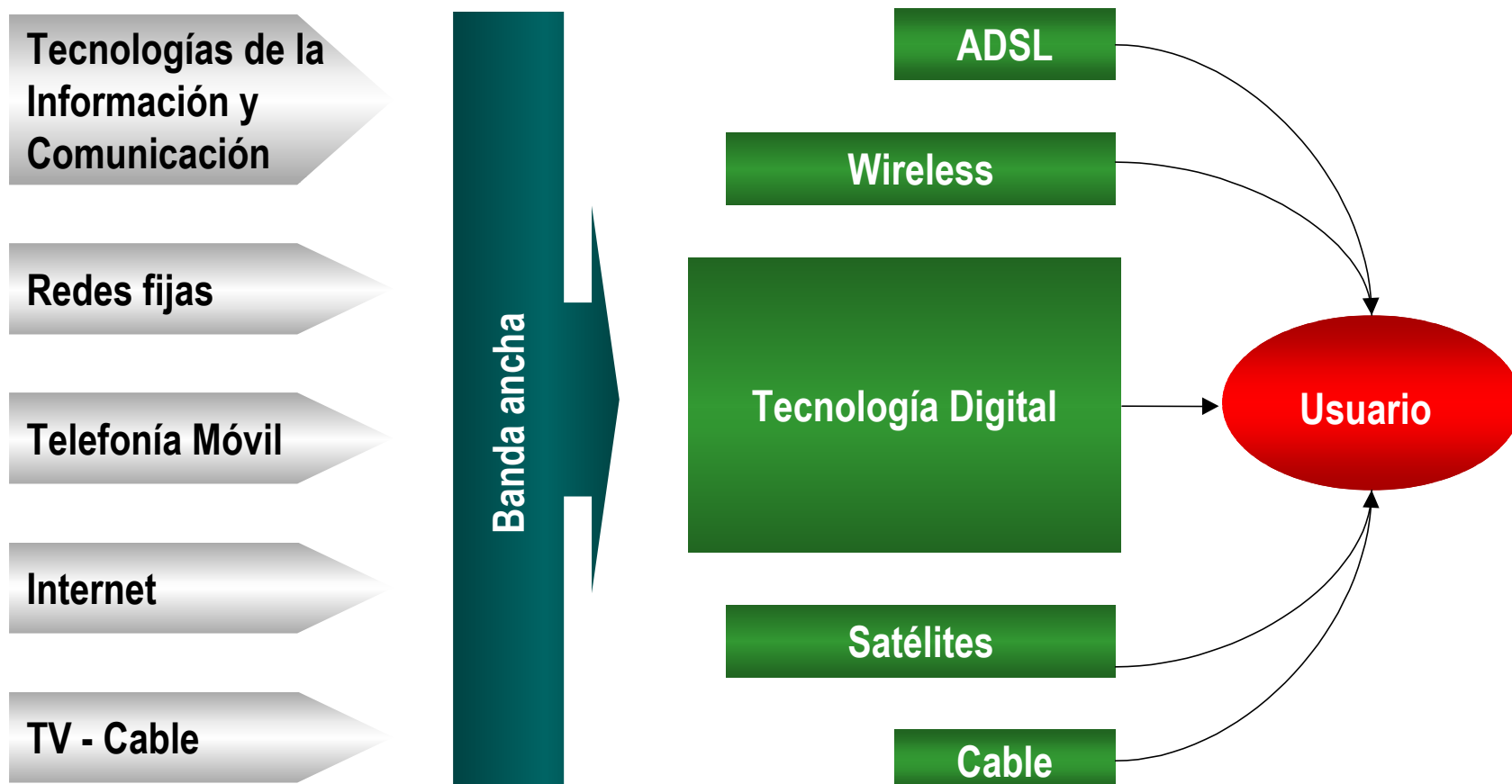
PIB per cápita (USD)

Gasto por suscriptor en telecom (USD)



Fuente: IMCO con datos de Banco Mundial y ITU (2002)

Los expertos creen que la convergencia tecnológica provocará una transformación en la operación de las telecoms en el futuro próximo



Fuente: “La transición hacia la Sociedad del Conocimiento”; Carlos Guzmán Cárdenas; Diciembre 2001.

Pero muchos expertos piensan que Cofetel no hace todo lo necesario para impulsar la competencia en el sector y abrir el camino al cambio.



Antecedentes

Implicaciones

- **Resoluciones de Cofetel (interconexión y acceso) objetadas por competidores amparados por lo que no tienen efectos prácticos**

- **Incertidumbre respecto de las condiciones de acceso y operación en el mercado ha demorado la entrada de nuevos competidores.**

- **Se requiere el robustecimiento de la infraestructura legal de las resoluciones de Cofetel**

- **México todavía no cuenta con un mercado de clase mundial (v.gr., "servicios conmutados, poca innovación en servicios.**
- **La fuerza de Telmex en el mercado no tiene par.**

Estos mismos expertos piensan que se deben hacer profundas reformas al marco de regulación de las telecomunicaciones



- **Asegurar la independencia política de Cofetel y su autonomía de gestión**
- **Procurar una mayor coordinación entre Cofetel y CFC**
- **Intensificar la introducción de estructuras más competitivas en el mercado global:**
 - Interconexión
 - Acceso a redes conmutadas de Telmex
- **Contemplar enmiendas a su ley que le faculten para:**
 - Actuar como autoridad para imponer sanciones
 - Resolver conflictos
 - Forzar condiciones de acceso y servicio universal.
- **Definir la dirección para el desarrollo del sector:**
 - Crear una visión
 - Generar planes de acción

En suma, en México aun hay grandes oportunidades de mejora en nuestra logística integral



- Debemos buscar soluciones que mejore nuestro desempeño en costos de transporte terrestre
 - Especialmente, auto-transporte de carga
 - Pero, también en lo que respecta al uso del FFCC

- México debe mejorar su desempeño portuario

- En telecomunicaciones urge instrumentar soluciones que mejoren la estructura competitiva del sector
 - Acelerando la transición la convergencia tecnológica
 - Licitando el espectro radiofónico
 - Creando un entorno de mayor competencia en el sector