

# documentos

## **El nuevo modelo de infraestructura y servicios al comercio en México: Una alerta para Centroamérica**

Warren Crowther\*

---

PRESENTA LOS CAMBIOS SUSTANTIVOS EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL MEXICANOS, A MANERA DE EJEMPLO PARA LA REGION CENTROAMERICANA.

Las ideas a continuación expresadas están orientadas a inducirnos a la reflexión, ya que sería preferible que Centroamérica no repita la experiencia de México y Estados Unidos, de invertir grandes sumas en la "modernización" de la infraestructura y servicios al comercio (puertos, aeropuertos, banca, seguros, aduana, telecomunicación, transportes), solamente para descubrir que el paradigma de "modernización" que adoptaron, ha sido superado por un modelo integrado de servicios y combinación de tecnologías de comunicación y transportes. Desafortunadamente, hay poca divulgación en Centroamérica de los cambios

bruscos y grandes en México, y de sus implicaciones para esta región.

Durante los últimos dos años, México ha introducido una verdadera revolución en los servicios de transporte multimodal, reproduciendo una situación similar a la que tuvo lugar en los Estados Unidos durante la década previa. No cabe duda de las repercusiones importantes que en Centroamérica en el corto y mediano plazo, producirán los cambios adoptados por México en los flujos y organización del transporte y otros servicios al comercio internacional.

Los siguientes son ejemplos de nuevas inversiones y servicios en los países de NAFTA (Mercado Común o Tratado de Libre Comercio Norteamericano), México, Canadá y los

---

\* Consultor en Gestión Pública en Proyectos de las Naciones Unidas y otros.

Estados Unidos, durante los últimos dos años los cuales considero pertinentes señalar:

1. Servicios regulares de trenes unitarios (unit-trains) de contenedores de doble estiba ("double-stack"), desde los patios de transbordo entre tren y remolcador (camión), en la Ciudad de México, Monterrey, Torreón, Chihuahua y Hermosillo, con destino a Long Beach y transferencia a buques madre de cuarta generación (post-Panamá) para Asia, o Chicago, Detroit y otras ciudades importantes en EE.UU. Para estos servicios, se han invertido centenares de millones de dólares en nuevas conexiones fronterizas, ensanche de túneles, equipo rodante, contenedores, modernización portuaria y patios.
2. El servicio de trenes sobre barcaza desde Houston hasta varios puertos de México, lo que significa evitar los problemas de congestión e inspecciones aduaneras estadounidenses que existen en la frontera entre EE.UU. y México, lo cual permite incluir a Centroamérica en la zona de influencia de esta tecnología multimodal.
3. La compra por parte de la empresa Canadian Pacific de Ferrocarriles estadounidense entre la frontera con los EE.UU. (cerca de Toronto y Montreal) y Filadelfia, y las grandes inversiones portuarias de la misma empresa en esta última ciudad, las que permiten ofrecer un puente terrestre o Canal Seco de servicio "double-stack" desde Vancouver, y competir con el Canal Seco entre Long Beach y Houston. Ya existen

más de 100 servicios semanales entre la costa oeste de Estados Unidos y puntos en el este.

4. La introducción de los mencionados servicios, simultáneamente con la comunicación telemática de "electronic data interchange" (EDI), con el documento de transporte multimodal y sistemas de comunicación que permiten flexibilizar el recorrido y garantizan la fecha de entrega de las mercancías, con una responsabilidad civil uniforme, con la sincronización "justo-a-tiempo" entre etapas de producción (p.e. de la maquila) y del transporte, y otras innovaciones de organización del movimiento comercial, lo que implica simplificar e integrar (o empaquetar) los servicios de agencias de aduana, banca, seguro, telecomunicación y transportes. Las mencionadas tecnologías significan eliminar grandes cantidades de documentos en papel asociados con cada despacho internacional de mercancías, simplificar el procedimiento de crédito bancario y seguro para el despacho, modificar los regímenes de intervención aduanera, y efectuar otros cambios que representan mayor conveniencia para el usuario.

Parece sumamente importante que estos servicios se tomen en cuenta en la región centroamericana en relación con las siguientes actividades:

1. Las inversiones en infraestructura y servicios de transportes, puertos, aeropuertos y telecomunicaciones, deben prever la oferta, a corto tiempo en Centroamérica,

de transporte eficiente a los países de la NAFTA, por medio de la misma tecnología que ahora está produciendo tanto impacto en México:<sup>1</sup> Es decir, desde el Istmo de Tehuantepec y vía la Carretera Panamericana, los países centroamericanos (hasta Puntarenas en Costa Rica) pueden recibir estos servicios con relativa facilidad, y esto modificaría sensiblemente los flujos del comercio.

2. Centroamérica ya cuenta con muchos de los elementos básicos para poder organizar servicios competitivos de transporte multimodal. Existe un alto grado de unitarización de las mercancías, un régimen uniforme de tránsito, redes de telemática, la adopción de SIDUNEA como estándar de informática aduanera en la mayoría de los países, y recursos humanos con excelente experiencia internacional en bancos y seguros. Estos elementos serán aprovechados por empresas extranjeras, o pueden consolidarse como bases para empresas regionales, o "joint ventures" a fin de asegurar mayor valor agregado para la región.
3. Con la introducción de esta tecnología, y la correspondiente integración de los servicios al comercio (agencia de aduana, banca, comunicación, seguro,

transporte, etc.), las economías velocidad y seguridad del movimiento de las mercancías, y de la información y dineros correspondientes, podrían llegar a ser muy significativos. Será un factor importante de competitividad de las exportaciones centroamericanas.<sup>2</sup> Ya hemos visto casos concretos donde un potencial comprador de exportaciones centroamericanas ha exigido el uso del EDI y régimen de transporte multimodal como condición de compra. La Maquila llega a exigir las condiciones de transporte que permitan regularizar su producción y minimizar los inventarios. Es decir, si las instituciones de Aduana, banca, seguro, transporte y otras pertinentes en Centroamérica son reticentes para aceptar el nuevo modelo, su posición competitiva se vería perjudicada sensiblemente.

4. Las posibilidades de aumentar la participación de empresas centroamericanas en los servicios al comercio son muy importantes, dado que se trata de un renglón de la balanza de pagos de los servicios al comercio, ha sido más del doble del excedente de importaciones sobre exportaciones. La participación de empresas privadas y públicas de la región puede ocurrir, sólo si reciben información y apoyo oportunamente y si se eliminan los obstáculos para que puedan aprovechar las ventajas que tienen, para competir en este campo.

---

1. Paul Schneider, "The Mexican Connection", TRAINS, enero 1993. 48-53.

2. Oscar de Buen Richkarday, "Integración del transporte para la competitividad nacional y empresarial", COMERCIO EXTERIOR, 42(1), enero 1992, 2-13.

5. Las posibilidades de Centroamérica de ofrecer un Canal Seco Pacífico-Atlántico competitivo, y de

los puertos de Centroamérica de competir entre sí para el comercio a ultramar, deben ser evaluadas frente a las experiencias y nueva oferta de servicios por parte de las empresas y puertos de los países de la NAFTA y las ventajas que éstos tienen en cuanto a las economías de escala. El Canal Seco es un tramo de trenes de alta capacidad (hoy en día, de "double stack") que une los puertos del Pacífico y Atlántico, descargando y cargando en cada puerto los inmensos bu-

ques madre de contenedores que son demasiado grandes para pasar por el Canal de Panamá.

6. Se ha mencionado en varios foros en Centroamérica la posibilidad de que los países de la región ratifiquen el Convenio Internacional de Transporte Multimodal, cuya principal ventaja es que ofrece una concepción de servicio integrado al comercio y las bases para crear servicios competitivos (o "joint venture")