

00421
54

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES



**LA LOGISTICA INTERNACIONAL
EMPRESARIAL ENTRE COREA DEL SUR
Y MEXICO**

T E S I N A

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
**LICENCIADA EN RELACIONES
INTERNACIONALES**
P R E S E N T A :
MONICA SAILEM JACOBO BECERRIL



MEXICO, D. F.

2003



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Con amor y agradecimiento
para: Alicia, Goyo, y Zorehya

A mis amigos

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la
UNAM a difundir en formato electrónico e impreso el
contenido de mi trabajo recepcional.

NOMBRE: Mónica Saúl

Jalisco 12 de abril

FECHA: 29. mayo 2003

FIRMA: 

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	Pág. 4
1. LOGÍSTICA COMERCIAL EN LOS MERCADOS INTERNACIONALES	
1.1. La logística comercial internacional y la distribución de mercancías	9
1.2. La importancia del transporte internacional de carga	12
1.3. Canales y redes de distribución e infraestructura básica para la operación de la distribución física y canales de comercialización internacional	13
2. LOGÍSTICA COMERCIAL INTERNACIONAL ENTRE COREA DEL SUR Y MÉXICO	
2.1. Intercambio comercial México-Corea	21
2.2. La operación logística y servicios dedicados a la exportación en Corea del Sur y en México	26
2.3. La operación logística comercial empresarial: un caso	36
3. ELEMENTOS PARA MODERNIZAR Y EFICIENTAR LA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS EN MÉXICO	
3.1. Planeación aduanera en la distribución de mercancías	42
3.2. Integración aduana-distribución	55
3.3. Infraestructura y redes de distribución en México	59
CONCLUSIONES	63
BIBLIOGRAFÍA	70

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

La logística ha cobrado importancia a raíz del movimiento de mercancías que se hace mundialmente, ya que involucra todos los estamentos en la cadena integral del abastecimiento, producción, transporte, distribución y comercialización, toda vez que la rapidez, eficacia y control sobre la mercancía determinan en sentido óptimo al mercado mundial y nacional.

La interrelación con el transporte, los canales de comercialización y el sistema aduanero permiten observar las cada vez mayores variables que intervienen en los procesos productivos. Por tanto, es necesario que estos procesos productivos se desenvuelvan en una amplia red de infraestructura insuperable, que constituye un requerimiento esencial para el buen desarrollo de la gestión logística para una distribución adecuada al menor costo y de alta calidad.

La administración aduanera debe armonizar sus operaciones para permitir que el comercio internacional prospere y para cumplir mejores sus misiones, la aplicación amplia de los principios contenidos en una variedad de instrumentos existentes es la manera más realista de alcanzar este objetivo. El comercio y el transporte deben alentar a los gobiernos a modernizar los métodos aduaneros para las oportunidades de mañana.

Es importante destacar que la logística dentro del sistema coreano opera bajo un proceso de tiempos justos que se reflejen en la reducción de costos resultado de una eficiente inversión en infraestructura, a diferencia del proceso de distribución de mercancías en México, donde el sistema portuario y las redes de distribución mexicana carecen de un estándar de calidad adecuado, es decir, sin los recursos necesarios para la atención a la creciente demanda de usuarios.

Por lo que se precisa desarrollar e incentivar a estos sectores así como promover medidas que se ajusten a las necesidades tanto de extranjeros como de nacionales y que logren hacernos competitivos en la distribución física, gestión y en general logística internacional a todos los niveles de servicio.

Así entonces los objetivos que se persiguen con esta investigación son los siguientes:

- Revisar y comparar la operación logística, canales y redes de distribución entre Corea del Sur y México
- Analizar la importancia del transporte de carga y logística internacional
- Conocer y analizar los servicios dedicados a la exportación en Corea del Sur
- Señalar la participación del sistema aduanero mexicano en la distribución de la mercancía en México
- Subrayar los principales obstáculos y deficiencias del sistema aduanero e infraestructura mexicana con relación a las redes de distribución.
- Ubicar un sistema aduanero e infraestructura mexicana eficiente acorde a las nuevas necesidades de las redes de distribución internacional.

Por tanto, como hipótesis se plantea que la operación logística puede efficientarse a través competitivos y adecuados canales, así como redes de distribución del transporte de carga. De esta manera, la distribución física de mercancías entre Corea y México requiere mejorar y modernizar el sistema aduanero e infraestructuras mexicanas, mismas que invariablemente deben ser consideradas para llevar a cabo, desde origen, una logística internacional adecuada en nuestro país.

Para lograr lo anterior, la presente investigación consta de tres capítulos bajo el esquema del método analítico deductivo. En el primero de ellos se desarrollarán los conceptos de logística, distribución y canales de comercialización en los mercados internacionales, conociendo cómo se conforman, la importancia que cada uno de éstos tiene y, en particular, el movimiento de las mercancías por medio del transporte

internacional, punto neurálgico dentro de la distribución física de mercancías, considerando a la infraestructura como una ventaja competitiva.

En el segundo capítulo se abordará la logística comercial internacional entre Corea del Sur y México, por lo que se analizará la relación comercial entre ambos países, indicando cuáles son los principales sectores que ésta engloba, tomando en cuenta la distribución física de mercancías y los servicios que se encargan de llevarla a cabo, señalando los principales puertos coreanos y mexicanos y la cantidad de mercancía que se llega a mover en éstos. Asimismo, se ejemplificará con la operación de una empresa coreana establecida en México.

Por último, en el capítulo tres se desarrollará la participación del sistema aduanero mexicano en la distribución internacional de mercancías, cómo se compone y de qué manera se lleva a cabo un despacho aduanero en México haciendo un breve comparativo entre los tiempos de despacho entre Corea y México, indicando que el sistema aduanero forma parte de todo un conjunto en el cual la planeación de la logística internacional determinará su desenvolvimiento. De igual forma se señalan las características con las cuales la distribución internacional de mercancías en la relación México-Corea resulta eficiente y hasta qué punto la infraestructura y la participación de los actores determina el éxito de logística planeado, lo anterior con el fin de establecer los lineamientos para modernizar y eficientar la distribución de mercancías en México.

Y así dar a conocer las dificultades a las que se enfrentan las empresas extranjeras cuando de alguna manera no toman en cuenta factores que intervienen en la distribución física de mercancías en nuestro país.

1. LOGÍSTICA COMERCIAL EN LOS MERCADOS INTERNACIONALES

1. LOGÍSTICA COMERCIAL EN LOS MERCADOS INTERNACIONALES

En el presente apartado se abordarán los esquemas formales e integrales de logística comercial que las empresas incluyen dentro de su administración para hacer que sus mercancías al llegar al cliente final cumplan con las exigencias impuestas por la globalización de los mercados.

1.1. La logística comercial internacional y la distribución de mercancías

El creciente intercambio a escala mundial establece estructuras comerciales que de alguna manera se han visto influidas por las condiciones y procesos del transporte, en donde el tiempo y el espacio son modificados de un día a otro influyendo directamente en costos y servicios que le otorgan valor agregado a la distribución. Esto es porque

"hoy vivimos dentro de un sistema de negocios globalmente integrado. La revolución tecnológica de la información y los adelantos en el transporte significan que el conocimiento, las personas calificadas, los bienes, los servicios, presentan una gran movilidad. El mundo ahora es una aldea global donde los productores de bienes y servicios a menudo compiten en el ámbito doméstico e internacional".¹

En este esquema, la logística es una parte fundamental para la distribución internacional, la logística como parte de este movimiento se entiende, de acuerdo con la *Asociación des Logisticiens d' Enterprise-France* (ASLOG), como:

"el conjunto de actividades que tienen por objetivo la colocación, al menor costo, de una cantidad de producto en el lugar y en el tiempo en donde una demanda existe".²

Ahora bien, la logística internacional implica la búsqueda de canales de distribución

¹ Rugman, Alan M. y Hodgetts, Richard M., *Negocios Internacionales. Un enfoque de la administración estratégica*, Ed. McGraw-Hill, México, 2000, p. 6.

² Instituto Mexicano del Transporte, *Logística: Una visión sistemática*, SCT, México, 1995, p. 3.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

que logren el objetivo de disminuir costos, entre estos podemos mencionar, como los costos más importantes para la distribución física de mercancías en el ámbito nacional o internacional, los del personal involucrado y los del transporte aunado a las posibilidades que se generan con la más moderna tecnología.

La logística internacional estimula al mercado y se convierte en herramienta del intercambio comercial, ya que se encuentra sobre el conjunto de las operaciones indispensables para el intercambio: desde las que se efectúan en un lugar de origen, preparación, y producción de bienes y servicios, hasta las que intervienen para que el producto le llegue al cliente y satisfaga sus necesidades. Tiene como finalidad la obtención del producto deseado en el lugar adecuado con la mejor relación calidad/precio y dentro de plazos óptimos de entrega. Además estimula a todos los que intervienen en el sistema logístico, a establecer mecanismos de control a empresas que se ven relacionadas entre varias nacionalidades, y actuando al mismo tiempo como un útil instrumento de la competitividad de países y de empresas en el comercio internacional.

Un componente importante de la logística comercial internacional es la distribución física de mercancías que determina uno de los principales rubros en las economías de las empresas transnacionales, consecuencia de la dinámica comercial. Por ello la importancia de la búsqueda de canales de distribución favorables con el fin de contar con un transporte internacional eficiente, para convertir a esta distribución en generadora de resultados favorables, no deterioro de sistemas productivos.

Al respecto debemos entender a la distribución física de las mercancías (DFM) como la serie de operaciones necesarias para viabilizar el traslado físico de un producto desde el local del exportador hasta el local del importador, por lo que cada operación que interviene en este proceso requiere del contrato de un servicio.³ La transacción comercial y las ventajas que de ésta se obtengan, tendrá mucho que ver con la relación distribución-tiempo-costo en un ambiente de absoluta confiabilidad.

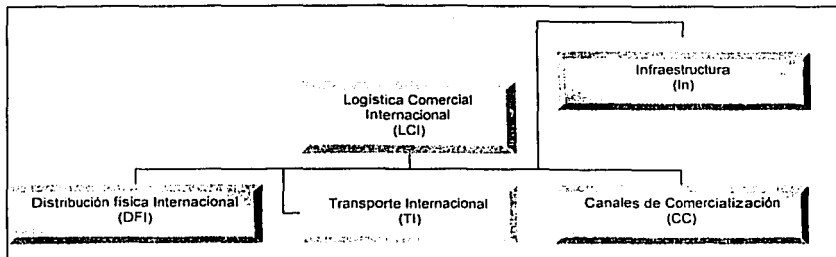
³ Cfr. *Ibidem*, p. 193.

Por ello, en la logística comercial internacional encontramos factores que fortalecen la distribución física de mercancías, desde los canales de la distribución cuyo movimiento lo lleva a cabo el transporte internacional en un contexto de infraestructura adecuada (ver gráfica 1).

Al respecto uno de los actores del comercio internacional que se manifiesta como el eje central de las empresas que producen mercancías y requieren de una eficiente logística comercial internacional es el transporte. Por lo que ha generado el replanteamiento de la planeación, gestión y logística de las empresas, convirtiéndose en un instrumento de apoyo, y otorgándole de alguna manera al transporte, un papel decisivo para el desarrollo de una distribución con éxito.

Es importante destacar que la operación logística se dicta primeramente con un plan estratégico de la distribución física y está influido por la acción global de la empresa, además de una serie de acciones en donde la optimización sólo es posible cuando se considera en conjunto y está compuesta por: distribución física internacional (DFI), transporte internacional (TI), canales de comercialización (CC) e infraestructura (In) (tal y como se demuestra en la gráfica 1).

Gráfica 1
Diagrama de Logística Comercial Internacional*



* Elaboración propia

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Por tanto, la logística comercial internacional es una coordinación de procesos, toda vez que es un área de integración de otras funciones que, de hecho, se compone de diferentes procesos, destacando el análisis de las necesidades del cliente, las propias políticas de servicio dirigidas a éste, la parte de planeación o de requerimientos de insumos primos, así como la manufactura, el almacenamiento, transporte, distribución o entrega física. Es un proceso bastante complejo con subprocesos más pequeños y actividades más específicas, como se verá a continuación.

1.2. La importancia del transporte internacional de carga

La logística internacional de mercancías tiene como uno de los puntos neurálgicos al transporte que es considerado como uno de los elementos de los canales de distribución, siendo éstos "los conductos que cada empresa escoge para la distribución, más completa, eficiente y económica de sus productos y servicios",⁴ los cuales, bajo una adecuada coordinación, reducirán costos y tendrán como resultado la satisfacción del destinatario final el cual reflejará el costo de adquisición al final en la distribución física de mercancías.

La movilidad de las mercancías juega un papel determinante en el intercambio comercial, por lo que el sector transporte es el factor más importante en la distribución, por lo que su calidad debe ser eficiente para satisfacer la distribución internacional en el comercio internacional.

Existen diferentes tipos de transporte: autotransporte, aéreo, marítimo y férreo, las cotizaciones de cada uno de ellos varía pero deben ser ajustadas de acuerdo a las necesidades exigidas. Cada tipo de transporte tiene sus ventajas en la distribución de mercancías; una de ellas es el costo que pueden representar, por ejemplo: el aéreo tiene embalaje ligero, es más rápido, haciendo más fluida la distribución, además que las primas de seguro son menores que por otras vías.

⁴ Mercado, Salvador, *Comercio Internacional I*, Ed. Limusa, México, 2001, p. 241.

Los avances tecnológicos que hoy en día se dan en materia transporte favorecen su desarrollo, como se puede observar en la construcción de autopistas, apoyo a ferrocarriles transcontinentales, buques de carga cada vez más pesada, así como el aumento considerable de la velocidad de los medios de transporte terrestre, marítimo y aéreo. Dentro de una constante modificación, el intercambio comercial cada vez más dinámico que busca reducir los costos a su nivel más bajo y con excelente calidad en menos tiempo generando el desarrollo de los sectores involucrados, "la actividad productiva, sectorial, y el espacio y los medios de transporte y logística, se implican mutuamente en un proceso de desarrollo".⁵ La globalización modificó radicalmente las escalas en las que se basan los intercambios, elementos motores fundamentales en la economía y futuro de las sociedades, por lo que podemos decir que la transformación y desarrollo del transporte se exige como requisito indispensable para el crecimiento y diversificación de los mercados internacionales.

En este contexto de distribución global son primordiales las amplias redes de subcontratistas que a su vez incorporan a otras regiones facilitándolas y haciendo del transporte el elemento más importante en la distribución física de las mercancías a nivel internacional, por lo que éste debe contribuir a manejar los elementos del mercado destino. Por ello el transporte, en el intercambio comercial de la empresa, de alguna manera dueña de la materia prima, determina, con base en él, ya en estos momentos el mercado, los medios y los canales de comercialización para una eficiente colocación de la mercancía.

1.3. Canales y redes de distribución e infraestructura básica para la operación de la distribución física y canales de comercialización internacional

Dentro del sector del transporte está ampliamente diseñada una relación entre la producción y comercialización del bien; elementos como seguro, empaque, manejo y maniobras fijan un costo de entrega a tiempo, y dependiendo de cada uno de estos

⁵ Instituto Mexicano del Transporte, *op. cit.*, p. 102.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

actores, se podrá determinar el resultado de una distribución y organización eficiente que promocióne calidad de servicios.

Los principios rectores de la distribución física son: la reducción de costos, tiempo y mejoramiento de las maniobra utilizadas, ya sea transporte, empaque o almacenaje, orientado siempre a una mayor satisfacción de las necesidades y requerimientos de los usuarios de estos servicios.

El flujo de la distribución física internacional de mercancías se desenvuelve con operaciones desde el almacén del exportador hasta el almacén del importador o cliente final, lo cual involucra varios servicios:

- a) **Embalaje.**- Costo del acondicionamiento del producto para ser transportado hasta su destino final.
- b) **Marcado.**- Costo de identificación de las unidades embaladas.
- c) **Documentación de exportación.**- Costo de los documentos necesarios para realizar el embarque de esta operación.
- d) **Unitarización.**- Costo de la paletización y/o contenedorización en el local del exportador.
- e) **Manipuleo en el local del exportador.**- Costo de cargar el vehículo en el local del exportador.
- f) **Seguro del local del exportador hasta el lugar de embarque.**- Flete para transportar el producto hasta la estación del transporte seleccionado de acuerdo las condiciones de compra.
- g) **Almacenaje.**- Costo de almacenamiento del producto en depósito intermedio (fiscal o privado), y costo de la carga y descarga del vehículo respectivo.
- h) **Manipuleo en el lugar de embarque.**- Carga en el modo de transporte internacional, de acuerdo a lo contratado en la compra/venta (INCOTERMS).⁶

⁶ Términos internacionales de comercio exterior con el cual se determinan las condiciones de entrega de la mercancía.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- i) **Aduanero.**- Costo de la intervención de la aduana, como son servicios aduaneros (documentación/valoración) y derechos aduaneros (específicos y/o impuestos de importación).⁷
- j) **Agentes.**- Costos por servicios de tramitación y honorarios de agentes aduanales, tránsito, marítimo, etcétera.
- k) **Manipuleo en el local del importador.**- Costo de descarga del vehículo en el local del importador, además de la desunitarización, documentación de trámite de importación, el costo de la aduana y agentes de importación.

Lo anterior en un ambiente de flujo de información continua y costos de acuerdo al servicio otorgado. En este sentido los tiempos son determinantes para calcular las alternativas de transporte.

Por lo que aunado a estos principios, las redes de comunicación, la aplicación de tecnología de vanguardia, transportación, sistemas portuarios, almacenes y empaquetadoras deben de llevarse a cabo con el fin de agilizar la distribución física de mercancías al interior y exterior del país promoviendo cada uno de los medios y canales utilizados, procurando mantenerse bajo estándares de calidad adecuados, que permitan la competencia dentro del comercio internacional.

Los elementos del comercio internacional se deben desarrollar constantemente afectando de manera directa la logística comercial ya sea en los flujos, canales y redes de distribución integrándose cada vez más y midiéndose respecto a tiempo y consistencia, es decir, al tiempo total transcurrido desde que se recibe la orden de servicio hasta que se efectúa la entrega de mercancía en condiciones satisfactorias y constantes otorgando un persistente buen servicio, con la cualidad de su rápida ejecución a un buen costo.

El control de los costos es una necesidad de la distribución internacional afectando a cada uno de los que intervienen en ésta, ya que se refleja en sus utilidades y en la selección adecuada de los canales de comercialización, los cuales deben ser promovidos para optimizarlos y satisfacer a quienes los utilicen. Asimismo deben de diseñarse y

⁷ Instituto Mexicano del Transporte, *op. cit.*, pp. 197-198.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

emplearse mecanismos con vista a entregar el producto correcto, en el lugar adecuado, en el momento oportuno y al menor costo posible, dentro de un servicio programado para satisfacer al destinatario final.

En este contexto, la empresa debe de entender a la logística comercial como un importante instrumento del comercio internacional que se reflejará en la calidad de producción y precio de la mercancía visualizando la optimización de la comercialización.

Para cumplir objetivos comerciales, la empresa debe tomar en cuenta componentes como producto, proveedor, transporte, para llegar a un mercado a través de canales de distribución que son los factores dedicados a transitar bienes y servicios desde fabricante hasta cliente final aportando lugares en donde ofrecer servicios, e incluso, también aportando servicios post renta por lo que la comercialización de productos obliga a los canales de distribución a satisfacer justo a tiempo la necesidad del mercado de destino.

Para lograr la movilidad entre los servicios que involucran a la distribución de mercancías, los transportes son evidentes, dado que existen circunstancias en el comercio internacional que requieren y exigen el uso de un envío directo, rápido y seguro.

El transporte internacional depende de las necesidades del cliente,⁸ proveedor o comprador, y constituye un elemento logístico muy importante debido a que se incluye en el costo final de la mercancías, además de que en su flujo de entrega llega a incluir varios tipos de transporte en una sola operación llamándole a este transporte multimodal, en el cual se emplean varios tipos de transporte para hacer más ágil y rápida la entrega de mercancías, y en donde la distribución internacional de mercancías tenga cada vez mayor calidad y eficiencia.

En el sistema logístico son tres factores los que determinan la calidad y eficiencia del transporte: 1) el costo, entendido como el resultado de pago del movimiento entre dos o

⁸ El transporte internacional de productos es un factor esencial para cualquier empresa ya que ninguna puede operar sin prever el desplazamiento de sus materias primas y productos terminados. Véase Pollock, Theodore, *Estrategias de distribución*, Biblioteca de Administración, Tomo II, Ed. McGraw-Hill, México, 1986, p. 1203.

más puntos; 2) la velocidad, tiempo requerido para completar el movimiento entre dos o mas lugares, y 3) la consistencia del servicio del transporte: la diferencia en tiempo para un número de movimientos entre los mismos lugares.

En este sentido, podemos indicar que en el intercambio comercial uno de los puntos más significativos es el transporte marítimo, ya que se distingue como el medio técnico más voluminoso: a) por no estar limitado en cuanto a capacidad por su propia vía de comunicación, pues prácticamente las vías marítimas pueden ser trazadas en cualquier dirección; b) por ser el medio más rentable para el transporte en distancias relativamente grandes, y c) por su adaptabilidad a las necesidades específicas de las cargas de exportación e importación a trasladarse.⁹ Por tales razones, alrededor de 75% del volumen del transporte internacional se efectúa vía marítima.

Varios foros por parte de la UNCTAD y el Comité Marítimo de la OCDE señalan la importancia del transporte el papel decisivo en la distribución de mercancías, abarcando en éste la velocidad, consistencia y costos adecuados. Sin embargo, tiene como factor tiempo una desventaja. A pesar de esto se tienen indicadores en que un elevado porcentaje de comercio exterior se hace vía marítima, y hoy en día las cargas en contenedores¹⁰ permiten combinar varios tipos de transporte.

Por otra parte, en el comercio internacional uno de los elementos más importantes es la infraestructura con la que cada actor cuenta con el fin de hacer más competitiva y eficiente la distribución física de las mercancías, obteniendo mayores ventajas a través de canales y medios utilizados.

La infraestructura en buenas condiciones tiene como producto una distribución más eficiente en cuanto a los tiempos y hasta cierto punto costos. Se refiere a contar con redes

⁹ Rojas Guadarrama, Enrique. "El transporte marítimo mexicano como instrumento de crecimiento comercial en el Pacífico", en: *La apertura de México al Pacífico*, IMRED/SRE, México, 1990, p. 139.

¹⁰ Caja prismática se sección cuadrada o rectangular, destinada a transportar y almacenar cantidades máximas de todo tipo de productos y embalajes... las dimensiones... son 8 x 8 x 20 pies y 8 x 8 x 40 pies. En Mercado, Salvador, *op. cit.*, p. 242.

carreteras óptimas capaces de soportar cargas de gran tonelaje, en constante cambio y con costos accesibles.

En este contexto, tenemos que la logística comercial internacional actualmente se integra cada vez más a los procesos internos de las empresas, desde el abastecimiento de materias primas hasta el momento de hacer llegar los productos, en el lugar requerido, en el momento en el que se necesitan y al menor costo posible, a esta operación se le puede considerar el plan ideal de la logística comercial nacional o internacional.

Como herramienta estratégica, la logística comercial internacional integra el análisis de las necesidades del cliente, la manufactura, transporte y planeación de requerimientos de materia prima, almacén, producción y distribución física del producto. Mediante estos elementos brinda un acercamiento muy fuerte con el cliente para cumplir, satisfacer y superar sus requerimientos, ya que es un proceso mediante el cual se planea, implementa y controla el flujo y almacenaje de materiales, equipo, insumos, información, así como de productos terminados.

Para implementar el plan ideal de logística comercial internacional se debe de considerar el movimiento de materiales al país de destino, lo que implica cruzar aduanas y, por ende, la contratación de los servicios de un agente aduanal. Asimismo, se requiere los servicios de empresas que se encargan de transportar los materiales a diferentes partes del mundo. En este aspecto, una adecuada y eficiente infraestructura del transporte es de gran importancia para dar un buen servicio al cliente.

Este enfoque de distribución física de las mercancías permite que el producto o la materia prima esté dentro de las instalaciones del cliente, cumpliendo todos los requerimientos y en la fecha predeterminada, con lo cual se ahorran costos en la cadena de suministro. De no seguir la logística adecuada, esta situación puede provocar, entre otras cosas, que en vista de que la entrega de un producto representa un costo, y además ésta se hace con retraso, en cantidades equivocadas y sin elemento de identificación, se llegue a afectar la operación de un negocio y a representar pérdidas en dinero y tiempo.

Este es uno de los factores por los que la logística comercial internacional es vista como una parte importante del negocio por las organizaciones, ya que al integrar, coordinar y ordenar todos los procesos necesarios representa una herramienta que proporciona una ventaja competitiva no sólo en las demandas más estrictas por parte de los clientes, sino en el producto, calidad y precio.

2. LOGÍSTICA COMERCIAL INTERNACIONAL ENTRE COREA DEL SUR Y MÉXICO

2. LOGÍSTICA COMERCIAL INTERNACIONAL ENTRE COREA DEL SUR Y MÉXICO

El objetivo de este apartado es destacar la importancia del diseño de una adecuada logística comercial internacional para poder llevar a cabo sin contratiempos la distribución física de mercancías dentro del intercambio comercial México-Corea del Sur. Para ello se ejemplificará cómo una empresa sudcoreana en su primera operación en México se enfrentó a dificultades que incrementaron sus costos en la distribución física de mercancías, y que además determinó sus próximas operaciones e inversiones en nuestro país. Dicha empresa es Samsung Engineering Co. Ltd., que desarrolla las reconfiguraciones de las Refinerías de PEMEX en Salamanca y en Tula. Asimismo, se indica la participación de empresas encargadas de la logística en Corea del Sur, los resultados de ésta en la operación y la participación de aduanas, gobierno y personal mexicano involucrados.

2.1. Intercambio comercial entre Corea del Sur y México

Las relaciones diplomáticas entre México y Corea del Sur (en adelante Corea) se establecieron el 26 de febrero de 1962. A lo largo de los últimos años se ha observado un incremento en los intercambios oficiales entre los dos gobiernos, destacando el interés mexicano por impulsar las relaciones comerciales, tanto en materia petrolera como en otros productos de distintos sectores; este interés se reafirma por la potencialidad económica de aquel país y en función de los intereses sudcoreanos en el sistema de maquiladoras imperante en México.

Con un vertiginoso crecimiento de sus exportaciones y de su PNB logrado desde la segunda mitad de la década de los sesenta del siglo XX, Corea es considerada como uno de los más importantes "dragones" económicos de Asia; sus ventas crecieron a una tasa

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

promedio anual de 38% en los años sesenta, de 36% en los setenta y de 12% en los ochenta, al tiempo que su PNB se incrementó aproximadamente en 41 veces. Las relaciones comerciales de Corea se concentran en alrededor de 75% con los países industrializados, entre los que destacan Estados Unidos, Japón, Hong Kong, Alemania y el Reino Unido. Con América Latina su comercio representa apenas el 2% del total.¹¹

A partir de 1981, año en que los intercambios totalizaron 37.9 millones de dólares y dieron por resultado un déficit en contra de México de 17.6 millones, el comercio bilateral ha observado un incremento favorable, alcanzando su nivel máximo en 1984 (171.2 millones de dólares). El tradicional déficit comercial revirtió su tendencia a partir de 1982, año en que se iniciaron las exportaciones mexicanas de petróleo crudo a ese país; en el periodo 1982-1987 el comercio de doble vía sumó 802.6 millones de dólares, correspondiendo a las ventas mexicanas el 86.2% y a las compras de ese país 13.8 por ciento. Para 1987 el comercio bilateral registro 122.8 millones de dólares, 78% de los cuales se derivaron de ventas mexicanas, obteniéndose un superávit de 68.7 millones.

Si bien es cierto que durante la década de los ochenta se generaba un superávit comercial, para los noventa éste decrecía constantemente; se puede observar que para 1993 la balanza comercial era de -897.5 (ver cuadro 1) con lo cual el país asiático se perfilaba como presencia importante en las relaciones comerciales de nuestro país.

CUADRO 1
BALANZA COMERCIAL DE MÉXICO. MILLONES DE DÓLARES

País	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 /p
Corea	-897.5	-1,167.5	-883.0	-980.0	-1,762.7	-1,877.8	-2,810.2	-3,666.0	-3,321.8	-1,804.3

Fuente: SE con datos de Banco de México.

¹¹ Véase Hernández Castañeda, Enrique, "Relación económica de México con el Pacífico", en: Pedraja, Daniel de la (coord.), *Perspectivas para México en la Cuenca del Pacífico*, 2ª edición, Archivo Histórico Diplomático Mexicano, SRE, México, 1989, p. 167.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Aun cuando Corea es la economía de Asia Pacífico que mayores transacciones comerciales registra en México, después de Japón, y la tendencia al crecimiento del comercio entre las dos naciones es evidente, la balanza ha sido constantemente desfavorable para México debido a la poca presencia de las exportaciones mexicanas y el gran auge alcanzado por las exportaciones coreanas. Entre 1985 y 1999 el comercio creció 18 veces, de 115 a 2 mil 100 millones de dólares, pero en 1998 el déficit ascendía a un mil 878 millones de dólares.¹² Para el año 2000 "el comercio bilateral alcanzó la cifra de 2,769 millones de dólares de los cuales tan sólo 378 corresponden a exportaciones mexicanas."¹³ Y para fines del 2001 "el volumen total de comercio bilateral fue de alrededor de 4 mil millones de dólares".¹⁴

Como se puede observar en el cuadro 2 en donde las exportaciones mexicanas son severamente rebasadas por las coreanas, muchas de estas exportaciones de hecho son producto terminado que se maquila en nuestro país y se distribuye como exportación.

CUADRO 2
IMPORTACIONES / EXPORTACIONES MÉXICO-COREA DEL SUR
IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DEFINITIVAS
(Millones de dólares)

		1998	1999	2000	2001
Exportaciones	A Corea del Sur	68.39	150.327	179.22	293.073
Importaciones	De Corea del Sur	94,516	776.046	1'018,917	1'098,932

FUENTE: BANCOMEXT.

Los principales productos exportados por México a ese país son petróleo crudo, ácidos policarboxílicos, cobre en bruto o concentrados, gasolina, hierro o acero manufacturado, café crudo en grano, máquinas de informática y cerveza, entre otros. Por su parte, ese país vende a México principalmente hilados y tejidos, refacciones para aparatos de radio y TV, lámparas y sus partes, telas de todas clases, refacciones para

¹² Véase López Aymes, Juan Felipe. "Una visión de Corea desde México". en: *El Mercado de Valores*. Año LXI. México, febrero de 2001. p. 30.

¹³ Véase BANCOMEXT. *Busca Bancomext incrementar actividad comercial con Corea del Sur*. México, abril de 2001.

¹⁴ EP/AFP. *México/Corea del Sur.- El gobierno surcoreano estudia posible acuerdo de libre comercio con México*. Yahoo noticias, México, 26 de enero de 2001.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

relojes, metales y manufacturas de hierro, además de prendas de vestir, productos químicos, materias plásticas, caucho y manufacturas de caucho, prendas sintéticas y de vestir, máquinas y aparatos, material eléctrico, vehículos terrestres y sus partes¹⁵ (ver cuadro 3).

CUADRO 3
IMPORTACIONES MEXICANAS PROVENIENTES DE COREA DEL SUR

Año / Producto	1998	1999	2000	2001
Reactores nucleares, calderas, máquinas	164,126	265,913	309,277	300,232
Máquinas, aparatos y material eléctrico y sus partes	111,004	134,058	219,906	260,365
Vehículos, automóviles, tractores	3,237	3,627	66,852	128,079
Materias plásticas y manufacturas de caucho	20,617	52,568	43,425	47,443
Filamentos sintéticos o artificiales	86,427	65,825	42,900	38,316
<i>Total</i>	594,516	776,046	1'018,917	1'098,932

FUENTE: BANCOMEXT.

En el ámbito económico-comercial, México ha sido una pieza clave para los intereses de Corea del Sur en América Latina, pero más que nada por su posición estratégica como vecino de su principal socio y miembro del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Ello ha desembocado en un considerable flujo de inversiones por parte de los principales grupos industriales coreanos, a fin de establecer oficinas y maquiladoras en distintos puntos de la frontera norte y algunas en el bajío mexicano.

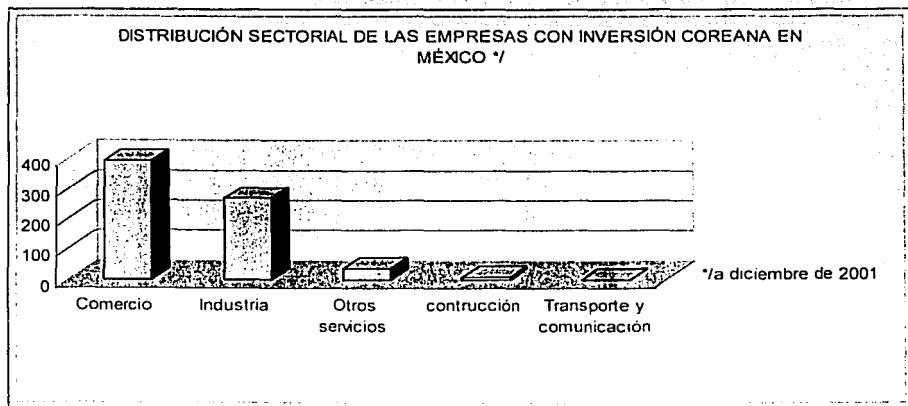
Actualmente, las relaciones económico-comerciales entre México y Corea se desarrollan en el marco de dos acuerdos bilaterales: el Acuerdo Comercial suscrito en 1966 y el Acuerdo de Cooperación Científica y Técnica suscrito en 1989, por el cual ambos gobiernos acordaron establecer la Comisión Mixta de Cooperación Económica y Científico-Técnica donde participan sendos comités México-Corea de cooperación económica, bajo el patrocinio del Consejo Mexicano de Comercio Exterior (COMCE) y la Cámara de Comercio e Industria de Corea.

¹⁵ Véase BANCOMEXT, "Sistema de Consulta de Información Estadística", marzo de 2002.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

Las relaciones de México con Corea son cada vez más intensas, debido al interés y atractivo económico de nuestro país y, por nuestra parte, el interés de atraer los capitales que propicien un mayor ingreso económico y creación de empleos. Una clara muestra del interés recíproco por profundizar los vínculos económicos se reflejó en la decisión de los dos países por celebrar en Seúl, del 29 de marzo al 2 de abril de 1988, el Seminario "México como Alternativa de Inversión", en cuyo marco participaron importantes funcionarios y empresarios mexicanos y aproximadamente 137 empresas coreanas estuvieron representadas; en 1986 se realizó la primera inversión de Corea en México, por un monto de 1.6 millones de dólares. Ahora Corea se encuentra en el quinto lugar entre los principales inversionistas extranjeros en México y el monto de la inversión extranjera directa en nuestro país se ubica en alrededor de un mil 500 millones de dólares; la mayoría de este capital se concentra en los campos eléctrico y electrónico, le siguen el calzado y los textiles, las telecomunicaciones, petroquímica y autopartes. Se ubican por sector: en comercio con un 55.4% del total, en manufacturas un 38%, en servicio el 5.1% en construcción el 1.3% y en transportes y telecomunicaciones el 0.2% (ver gráfica 2). En tanto la inversión mexicana en Corea es limitada a actividades de agrotecnología.

Gráfica 2



Fuente: Secretaría de Economía.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

Otra explicación del traslado de capitales coreanos a México desde finales de los años ochenta es debido al despunte en el alza de los salarios de los trabajadores de aquel país, lo cual hacía más cara su producción y en tierras mexicanas se encontró un espacio económico favorable. Además, las ventajas se han ampliado en consecuencia al proceso de modernización de leyes y regulaciones que afectaban los flujos de inversión, lo que ha permitido que más de 150 empresas coreanas estén asentadas actualmente en el país.

Por otra parte, cabe señalar que el comercio con Corea es complicado, en gran parte por nuestra ignorancia sobre las potencialidades de aquel mercado y la manera de penetrarlo; también porque somos rivales directos de otras economías de la región de Asia con las cuales se compite en desventaja por la distancia y los costos, y, por último, porque Corea sigue manteniendo un nivel de proteccionismo importante para productos de consumo final que impide alcanzar costos competitivos de ciertos productos mexicanos como la cerveza, el tequila, los zapatos, etcétera.¹⁶

2.2. La operación logística y servicios dedicados a la exportación en Corea del Sur y en México

Como se comentó en el capítulo anterior, la distribución tiene como objetivo la satisfacción del destinatario final. A la distribución física internacional la conforman elementos como el empaquetado, almacenamiento, acarreo de mercancías, tiempos de entrega, transporte e inventario, funciones que forman parte de un todo con un solo resultado, que es medido por la satisfacción y costo del servicio.

Para los países más competitivos la colocación de productos nacionales en el extranjero es una de las variables económicas más significativas; por lo que es revelador el fomento y el servicio que se le proporcione a las empresas que se involucran en su distribución. De ahí que las facilidades e incentivos que se generen promueven el desarrollo.

¹⁶ Véase López Aymes, Juan Felipe, *op. cit.*, p. 30.

En este sentido, el desarrollo de la economía sudcoreana se debió, entre otros factores, a la promoción de las exportaciones; es entonces que para satisfacer esta demanda proveniente ya de clientes en el exterior era necesario tener acceso a mecanismos que promovieran y financiaran la demanda. Por ello, la promoción a la industria se da como una política en la que la participación activa del gobierno permitió a la industria fortalecerse vía mercado financiero, ya que

“...el gobierno controlaba tasas de interés y supervisaba la asignación de crédito bancario. La renta económica asociada a la asignación (y asignación de divisas) era considerable, y su distribución constituye el principal instrumento gubernamental para el control corporativo y la política industrial”.¹⁷

Proyectos de exportación se vieron beneficiados con esta asignación de créditos; es así que a partir de la década de los ochenta del siglo XX se implantaron mecanismos y políticas orientadas hacia el exterior que ya se venían manejando entre las décadas de los cincuenta y sesenta, con las puestas en vigor de planes quinquenales.

“Para mediados de la década de los años ochenta, se habían convertido en las principales industrias exportadoras de Corea [con productos como] el acero, metales, la maquinaria general y equipo de productos eléctricos y químicos”.¹⁸

Todo esto como resultado de una estrategia ordenada de crecimiento en donde la prioridad era el programa selectivo de sustitución de importaciones, cuyo principal objetivo era el fomento a la competitividad, así como la diversificación de la red industrial.

Un dato interesante es que el gobierno intervino como promotor de crecimiento, orientándose a limitar la entrada de nuevas instituciones al mercado para fortalecer las existentes ocasionando que los trámites generados por comercio exterior al tratarse de

¹⁷ Aoki, Masahiko; Kim, Hyung-Ki y Fujirawa, Masahiro-O., *El papel del gobierno en el desarrollo económico del Asia Oriental. Análisis institucional comparado*, FCE, México, 1997, p. 289.

¹⁸ *Ibidem*, p. 295.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

exportaciones se redujeran al máximo, a diferencia de las importaciones las cuales se pueden considerar como selectivas.

El desarrollo y el fomento a las exportaciones determinaron la creación de empresas encargadas a manejarlas hasta destino final (de puerta a puerta) o en los términos que el cliente lo necesita.

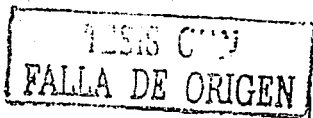
“Empresas dedicadas al comercio exterior, se reconocen como promotoras del desarrollo de las exportaciones además de que estimulan la creación y crecimiento, tales circunstancias se logran con estímulos que son otorgados con la intención de hacerlas competitivas tanto al interior como al exterior”.¹⁹

En Corea, a partir de que se promueve el fomento a las exportaciones, las políticas en este sentido se han visto orientadas a la diversificación de materiales, a determinar cantidad a exportar e incluso tienen que cotizar en la bolsa. Fue así como el país impulsó su política comercial, con base en el desarrollo industrial, estimulando sectores que así lo requerían para promover las exportaciones, generando la infraestructura y mecanismos necesarios para llevarlas a cabo sin problema alguno.

Es importante mencionar, que la organización logística que se generó en Corea fue resultado de las necesidades que se estaban desarrollando, en donde la empresa exportadora generara divisas al país, el cual se estaba reconstruyendo después de guerras civiles y golpes de estado.

Empresas como Hyup-jin Co., Woojin Co., Hanjin, Hyundai Sunkyoung o Samsung entre otras, han desarrollado acciones para hacer más fácil el trámite de exportación, transportación y entrega a la empresa coreana así como al resto del mundo, ya que su campo de acción no se limita a Corea o la zona del Pacífico, tienen oficinas y agencias de contacto alrededor del mundo.

¹⁹ Mercado, Salvador, *Comercio Internacional II*, Ed. Limusa, México, 1999, p. 28.



A través de su red mundial de sucursales y filiales, estas empresas ofrecen servicios básicos en el ámbito de las transacciones comerciales, distribución física, financiamiento, suministro de información, inversiones, desarrollo de recursos y transferencia de tecnología. Dentro de la realización de transacciones comerciales ayudan a establecer contactos entre compradores y vendedores; hacer los trámites necesarios de los documentos relacionados con las operaciones comerciales para la satisfacción de diversos requisitos legales; así como otros de diferente índole en los mercados exteriores; y disponer lo necesario para el pago y la cobranza de facturas después de concluidas las transacciones.

Dentro de la distribución física, ayudan a aumentar la eficacia de sus actividades mercantiles al hacer posible los mejores arreglos en cuanto a transporte y distribución, incluyendo los seguros para las transacciones comerciales y otros servicios relacionados con la distribución física. De esta manera sus operaciones se desarrollan desde la comunicación directa con el proveedor hasta la ubicación del transporte, de acuerdo al tipo de mercancía, empaque, tomando en cuenta el costo, el seguro, así como el puerto de carga-descarga para agilizar y entregar en el menor tiempo posible al destinatario final. Además de sus contactos, la confiabilidad, seguridad y profesionalismo determinarán que se lleve a cabo con éxito.

Es decir, maneja una red global de servicios que se coordinan en un solo punto al cual el cliente tendrá el único contacto, ofreciendo y generando la más alta tecnología y capacidad humana ya que, generalmente, este tipo de empresas forman parte de corporativos que ofrecen otros servicios.

Son empresas que se encargan de operaciones de carga, la movilidad internacional de la mercancía origen-destino, incluyendo asistencia técnica y operacional, cubriendo lo necesario para satisfacer al cliente, ubicación del transporte, colocación, empaque de la mercancía, y la documentación completa que lo ampara; incluso ofrecen servicios de reorganización del área de compras y tráfico del cliente.

La distribución internacional de mercancías que llevan estas empresas se da una vez que su cliente tiene un contrato de compraventa, éstas revisan las formalidades de la entrega y tienen que hacerlo en los términos que se solicitó en la compraventa, en busca de transportes, medios o canales de distribución apropiados y exigidos por el cliente. Pero es muy importante que como prestadoras de servicio tienen que revisar y comprobar las características del país en donde se encuentra el destinatario final, de no conocerlo se corre el riesgo de que se rompa el servicio integral de la distribución física de mercancías.

En cuanto a infraestructura, podemos decir que Corea cuenta con puertos y canales de distribución con la más alta tecnología para agilizar la distribución. Asimismo, debe tomarse en cuenta que las políticas económicas que emprendió el gobierno de Corea en la década de los setenta del siglo xx,²⁰ hoy tienen como resultado el desarrollo de los medios necesarios para llevar a cabo la distribución sin mayores contratiempos.

Aunado a lo anterior, la intensa competencia entre los cargueros de todo el mundo para transportar el creciente volumen de cargas ha hecho que la industria coreana, tanto constructora como de transportes, consigan un mayor crecimiento. Por ejemplo, la Administración Marítima y Portuaria de Corea, que fue creada por el gobierno en 1976²¹ para fomentar el desarrollo de la industria del transporte marítimo, resultado de la mancuerna entre el gobierno y del sector privado, para finales de la década de los noventa había ampliado la capacidad de flota coreana a casi 8 millones de toneladas brutas. Actualmente se plantea aumentar la capacidad anual de carga de los puertos coreanos, que a principios de siglo XXI superó los 359 millones de toneladas.

Uno de los puertos importantes de Corea debido a su ventaja geográfica, volumen de tráfico de mercancías, y por lo que representa en el comercio con China y Corea del Norte es Incheon. Está situado en la costa oeste media de la península coreana y se considera que ha contribuido considerablemente al desarrollo de la economía nacional y de las

²⁰ *Ibidem*, p. 290.

²¹ Vease: Ministry of Maritime Affairs & Fisheries, "MOMAF Harbor Investments", en: http://www.momaf.go.kr/momaf_eng/ports/investment/view.asp, abril 2002.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

industrias ya que es una puerta de entrada a Seúl, la ciudad capital de Corea. Es artificial y es un acceso internacional equipado de los equipos más sofisticados en tecnología.

El Puerto de Incheon se puede dividir en tres secciones según la localización y la función: el muelle interno, el puerto externo y el litoral norteño. Al interno del puerto funciona actualmente para los buques de carga. Al exterior es terminal; es en gran parte para los barcos costeros y de la industria pesquera menor de 500 toneladas.

Las instalaciones que atracaban en el puerto han cambiado su capacidad de manejo de carga, a partir de 8'720,000 toneladas (1976) a 20'877,000 toneladas (1986) por año proporcionando 7,426 metros de longitud de la pared del muelle y de la terminal.²²

Sin embargo, el puerto que se considera más importante y la puerta de salida del continente asiático es Pusan, que está localizado al sudeste de la península de Corea. Se le conoce como la puerta principal que enlaza al Océano Pacífico con el continente americano; tiene 120 años de historia y es considerado un puerto natural. Se compone del puerto del norte y del sur (Gamchon Harbor y Tadepo Harbor), maneja el 43% de la exportación total del país y el 45% de la carga de contenedores de la región, con la ventaja de que por su situación geográfica, desempeña un papel fundamental para la transportación del noreste de la región asiática, parte estratégica de la industria costera.

En Corea los puertos aéreos y marítimos principalmente cuentan con tecnología de punta para exportar o importar mercancía; es decir cuentan con sistemas automatizados en maquinaria en donde la operación manual es mínima, circuitos cerrados, canales con facilidad de atraque para movimiento constante y rápido de buques; los costos son variables de acuerdo al servicio que se requiera; el despacho aduanal por parte del departamento de aduanas coreano es inmediato, es después de que el cliente recibe la mercancía cuando el agente aduanal le está cobrando los servicios de importación o exportación.

²² *Ibidem.*

Por ello, se considera que los canales de distribución y los medios con que cuenta el país asiático son dentro del comercio internacional uno de los más organizados para la utilización de su infraestructura, así como en el manejo de tecnología que se implementa para hacer un despacho útil.

En cuanto al desarrollo de México, la apertura comercial iniciada durante los años ochenta y noventa del siglo XX implicó transformación hacia un modelo de desarrollo orientado hacia el exterior, en el cual el libre comercio sería uno de los instrumentos más importantes para fomentar el crecimiento, la competitividad y eficiencia de sus sectores en el contexto del comercio internacional.

Para poder llevar a cabo su apertura al extranjero, México siguió la estrategia de firmar una serie de tratados internacionales en la materia, los cuales obligaron a replantear el funcionamiento de las áreas que involucran al comercio exterior, en algunos casos simplificando trámites o bien reestructurando aduanas y modernizando puertos. A través de estos instrumentos se ha incrementado considerablemente el volumen del comercio exterior; la entrada y salida de mercancías ha aumentado; la distribución física de éstas ha llevado a tratar de incentivar sectores para lograr una competitividad aceptable, motivando obras de infraestructura y capacitación y depuración de funcionarios en esta área.

Dentro de su infraestructura portuaria, ha venido desarrollándose sin subsidios de operación, sin la aplicación de una ley general de reserva de carga y contando con los estímulos fiscales para impulsar el crecimiento de esta actividad en nuestro país. Dentro de este contexto, los navieros mexicanos que sirven la Cuenca del Pacífico han venido creciendo con grandes esfuerzos, fundamentalmente en los tráficos internacionales de México, proporcionando servicios comparables en calidad y tarifas a las de las principales navieras del mundo. Empero, aun cuando en el tráfico de carga general y en contenedores la flota mercante mexicana ya ha alcanzado una participación importante, en las posibilidades de crecimiento de la misma deben considerarse la apertura de nuevos servicios de línea y la expansión de los ya existentes.

El dinamismo de la actividad portuaria logrado en los últimos años, es resultado de la estrategia integral seguida para la transformación del sistema portuario nacional, la cual buscaba redefinir el papel del Estado, descentralizar la administración de los puertos en empresas autónomas y financieramente autosuficientes; crear condiciones de competencia que incentivarán la mayor eficiencia; que los inversionistas privados participaran mayormente en la construcción y operación de terminales e instalaciones y en la prestación de los servicios, así como en la administración misma de los puertos. Es tan notable el involucramiento de la inversión privada, que hoy los puertos mexicanos cumplen con los estándares internacionales de productividad y cuentan con una mayor capacidad disponible, a partir de la mejor organización de las operaciones y la construcción de nuevas terminales e instalaciones. Sin embargo aun son insuficientes.

El sistema portuario nacional tiene fundamentalmente cuatro tipos de puertos: los que se dedican exclusivamente a la actividad pesquera, otros a la petrolera, aquellos que son principalmente industriales y los de vocación mixta, que realizan actividades de comercio, industria y turismo. En total estaríamos hablando de 107 puertos habilitados, de los cuales 22 puertos comerciales e industriales son los más importantes, entre los que sobresalen Veracruz, Altamira, Tampico, Manzanillo y Lázaro Cárdenas.²³

Por su parte, el Puerto de Veracruz se ha consolidado como el puerto más importante del país, que a raíz de la inversión en infraestructura se ha caracterizado por diversificar su mercado. El recinto portuario de acuerdo con la Administración Portuaria Integral de Veracruz, dispone de 8 muelles, patios de almacenamiento de 116 hectáreas con 18,707 m² de patios de almacenamiento.

Las instalaciones de atraque, almacenamiento y áreas de agua, operaciones para la prestación de servicios públicos tienen la capacidad de recibir diversos tipos de embarcaciones, debido a las terminales especializadas en servicios múltiples para el manejo de carga general. Cuenta con dos espuelas de ferrocarril, sección aduanera y

²³ Torres, Jonathan, "Embarque hacia la modernidad", en: *Mundo Ejecutivo*, Año XIX, Núm. 231, Vol. XXXIII, México, Julio 1998, p. 104.

accesorios independientes, el equipo con que cuentan son nueve grúas de 40 toneladas, 3 grúas de 41 toneladas, 2 grúas de 43 toneladas, 4 grúas móviles de 13 toneladas, 19 montacargas y 17 tractocamiones, 25 remolques porta contenedores y 3 remolques²⁴.

Empresas particulares que prestan sus servicios al puerto han estado invirtiendo en infraestructura sin embargo aún no es suficiente, y de la cual se tiene que pensar a futuro ya que se prevé que para el 2010 el puerto estará sobresaturado.

Con respecto al Puerto de Manzanillo, podemos decir que dada su ubicación e importancia turística en los últimos años ha obtenido inversión de gobierno y turismo; de la zona del litoral es el que más recursos ha recibido. Se encuentra conectado con vías férreas y una de las diez troncales carreteras más importantes del país (Manzanillo-Tampico); cuenta con un recinto portuario de 437.38 hectáreas en total dividido en dos polígonos, siendo el segundo de mayor desarrollo, y el canal de acceso es de 600 metros de longitud y 14 de profundidad. El equipo con el que cuenta es para carga semipesada: 4 grúas de 40 toneladas, 12 grúas trastainer, un descargador de gránulos agrícolas de 1,000 ton/hr/buque, una grúa de 100 toneladas, montacargas para varios pesos, tres remolcadores y camiones para diversos pesos.

Aquí resulta conveniente, a manera de comparación, mostrar el volumen de recepción de contenedores en los principales puertos de Corea y México (ver cuadro 4), esto con objeto de medir la productividad de los puertos mexicanos con respecto a los coreanos.

En cuanto al servicio de transporte de carga aérea, el aeropuerto más importante y por el que circulan miles de mercancías y pasajeros diariamente es el de la Ciudad de México, el cual ya se encuentra sobresaturado, seguido por Guadalajara y Monterrey.

²⁴ Véase: *Manual de dimensionamiento portuario*

CUADRO 4
CUADRO COMPARATIVO
(De acuerdo a la recepción de contenedores)

Contenedores /Año	Corea del Sur		México	
	Pusan	Incheon	Veracruz	Manzanillo
2000	7,615,073	467,200*	540,014	426,717

Números en TEU'S (unidades equivalentes a 20').

* Cifra estimada de acuerdo a los 32 buques que amarran diariamente en el puerto.

FUENTE: *Los puertos mexicanos en cifras 1994-2000.*

Por otra parte, las autopistas y medios de comunicación que se utilizan para eficientar la distribución de mercancías resultan insuficientes para la gran movilidad que se ha dado en los últimos años. Del parque vehicular de las compañías que transportan mercancías, por lo menos de un 60% no cumplen con las normas mínimas de circulación en carreteras federales.

En cuanto a la distribución física de mercancías hacia nuestro país, elementos como la seguridad y una buena comunicación son claves para llevarla a cabo con éxito. Sin embargo, de ser obstáculos, se pueden vencer con capacitación y apoyo en infraestructura.

Los puertos como medios de distribución internacional de mercancías; de entrada al país destino forman parte de las estrategias de cualquier empresa, la planeación de la logística debe de tomar en cuenta las condiciones de éstos para cubrir perfectamente cualquier contratiempo que se pudiese presentar en la operación.

En nuestro país los puertos de entrada y salida de mercancías de territorio mexicano más utilizados por coreanos son el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y la terminal de Pantaco, Manzanillo, Col., Nuevo Laredo, Tamps. Y Mazatlán, Sin. en las cuales se tienen las características para hacer ágil el despacho de mercancías pero no son suficientes. En las aduanas del norte de nuestro país el despacho se hace lento debido al gran congestionamiento de la frontera; en relación a la Ciudad de México, la

**TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN**

entrega y recepción de mercancías se hace lenta debido al exceso de trabajo de los operadores y la deficiente planeación en entregas.

2.3. La operación logística comercial empresarial: un caso

El intercambio comercial con Corea permite señalar algunas características en cuanto a la logística, distribución y gestión de mercancías entre empresas coreanas y mexicanas.²⁵

Con objeto de ejemplificar como opera la logística comercial internacional de una empresa en ambos países, nos referiremos a la empresa Samsung Engineering Co. Ltd.,²⁶ cuyo giro es la construcción y edificación, particularmente de plantas tratadoras de gasolinas y petroquímicas. Pertenece a la firma Samsung que se desarrolló en varias áreas: desde electrónicos, banca, industria pesada, petroquímica, químicas, aseguradora, hotelera, médica, investigación, recursos humanos y equipo de baseball, entre muchos otros.

Se instaló en la ciudad de México en el año 2000, firmando contrato con PEMEX para modernizar algunas de las plantas de tratamiento de gasolinas (hacerla menos contaminante) en las refinerías de Tula y Salamanca.

Desde la oficina matriz en Seúl se determinan los lineamientos a seguir, y se tienen como contactos directos a personal (coreano) en planta y en oficinas administrativas, pero la logística del transporte, empaquetado, gestión, y seguimiento la hace la matriz.

El conocimiento sobre nuestro país se ha estado dando sobre la marcha, las operaciones logísticas son manejadas exclusivamente por sus nacionales, a menos que la experiencia y el dominio sobre la región a conocer sea la demandada por el sudcoreano.

²⁵ Debido a mi desempeño en el área importaciones en la empresa Samsung Engineering, obliga a la reflexión con relación a la forma de operar de trabajadores coreanos dentro del área.

²⁶ Se menciona esta empresa debido a la relación laboral en el área de importaciones.

Se señalan los costos, los tipos y estándares de servicio, los proveedores que se encuentran en el área además de los medios de información ya que la retroalimentación en cuanto al seguimiento de la distribución de mercancías desde Corea; se buscan los tipos de almacenamiento, capacidades de puertos, puntos de tránsito y la capacidad en puertos, puntos de tránsitos para hacer ágil la entrega.

Para llevar a cabo la logística entre ambos países, podemos observar la contratación de la especialización de la empresa coreana desde el punto de origen hasta el mercado de destino, con la idea de hacer más efectiva y rápida la distribución, pero omiten al sistema aduanero, y lo que implica su posición en esta distribución.

La oficina receptora se limita a hacer los trámites necesarios de despacho aduanero y coordinar con la planta la entrega del material que se está recibiendo por alguna de las aduanas, previamente seleccionada desde Seúl, quienes también tienen los contactos para el transporte en México, ya que se considera el elemento más importante para concluir con éxito la distribución de mercancías. Normalmente se contratan empresas cuyos dueños sean coreanos para un mejor entendimiento y por la confianza que se da trabajando con compatriotas, ya que conocen las exigencias del cliente a la perfección.

La contratación de compañías que incluso elaboren las facturas con la que se hará el despacho aduanero también se hace desde la oficina matriz; selecciona a la empresa que tenga un margen de error mínimo, que puedan contactar al proveedor y les den las mejores rutas de entrega en el mejor tiempo, a buen costo (este último si bien es importante no lo consideran si el servicio es de excelencia, que implica calidad, exactitud, con el respeto y compromiso de tiempos).

La organización entre la oficina central, compañías transportistas, empresas de enlace con el proveedor, navieras, agencia aduanal encargada de la exportación en Corea, e incluso autoridades aduanales y portuarias, hacen de la logística de esta empresa casi exacta; como por ejemplo en puertos como Pusan, ya que a la hora de llegar a los puertos mexicanos se encuentran con el descontrol y la burocracia de un

sistema que en lugar de agilizar detiene el despacho, bien sea por falta de infraestructura; la congestión en los puertos; la falta de mantenimiento de las unidades de operación; la corrupción de los servidores públicos; el desconocimiento por parte del agente aduanal de ciertos materiales, así como las diferencias de idioma.

En sí, la logística aplicada en el comercio exterior entre Corea y México maneja tres etapas desde que se entrega en puerto de origen, que son: a) transporte internacional; b) interfases, como lo serían servicios portuarios, aeroportuarios, de frontera y almacenamiento; y finalmente, c) entrega vía terrestre de las mercancías.

Como podemos observar, con el conocimiento mínimo de las costumbres mexicanas, lo cual es un error de logística comercial internacional, esta empresa se da a la tarea de buscar proveedores que suministren material a las obras; sus directivos se dan cuenta que sólo las grandes empresas pueden hacer tal tarea pero no entregan en tiempo, y mucho del material que les venden es importado, lo que ocasiona que se encarezcan los gastos para la distribución de mercancía; además de que el idioma es un serio obstáculo ya que el único medio de comunicación es el idioma coreano o inglés. Es entonces cuando comienzan la búsqueda con proveedores fuera de México quienes manejan tiempos de entrega adecuados al proyecto, pero omiten al sistema aduanero mexicano.

En este sentido, SECL para los proyectos México, contrató los servicios de dos compañías logísticas: Hyup-jin y Woojin, ambas con sede en Seúl. "Este criterio es preparado para clarificar los requerimientos mínimos en las plantas",²⁷ ya que éstas deberán de tener el contacto directamente con las oficinas centrales en Corea y enviar toda la información a las oficinas de México, únicamente para el despacho aduanero, ya que la logística tendrían que prepararla hasta puerto de entrada. Por ello es necesario tener en cuenta cuáles son las funciones de cada uno de los involucrados para así poder detectar si las fallas en la logística comercial internacional coreana se encuentran en los actores o en los factores.

²⁷ Jeon Dong, Taek, *Coordination procedure Salamanca*. -Tula Samsung Engineering, Corea del Sur. 2000.

Solamente en lo que se refiere a la logística, la oficina SECL sería la responsable de la supervisión desde la compra hasta la transportación en México para conocer el estado de la llegada, que incluye coordinar junto con la oficina de México, la entrega en plantas, compañías logísticas, elaboración de facturas y contacto con proveedores.

La oficina en México sólo se encargaría de mantener el contacto con el agente aduanal y las compañías transportistas nacionales (previamente negociadas y aceptadas con SECL), incluyendo recepción de documentos para agilizar el despacho aduanero y la entrega en planta, pagar por estos servicios y solicitar ante las autoridades correspondientes permisos que en su caso lo requieran.

Esta circunstancia establecería durante toda la operación los costos ya que desde un lugar se tomaban decisiones, obteniendo como resultados, problemas no previstos de acuerdo al lugar en donde se desarrollaba la operación práctica.

Las compañías logísticas tendrían que elaborar y preparar el plan de base en comunicación con el proveedor, incluyendo los documentos necesarios para exportar e importar, como son factura, lista de empaque, certificados de origen y certificados análisis si así lo requiriese, se dividiría por región dado el considerable flujo de mercancía. Y comunicarlo tanto a las oficinas de México como de Corea.

La compañía Hyup-jin, por su parte, se encarga de preparar y elaborar los documentos necesarios con la mercancía de procedencia Corea y contacto con la transportista en México. Llevando a cabo el contacto con el proveedor, transportación vía terrestre, área o marítima. Además de la documentación con la que se despacharía en México, y enviar esta información al transportista mexicano.

La compañía Woojin opera de la misma manera que la anterior, pero con el objetivo de que sus proveedores son los de EUA, Europa, Japón, Singapur y algún otro distinto, elaborando el plan de exportación e importación pero dejando la mercancía hasta puerto de entrada.

En la logística internacional aplicada la empresa SECL, la cual era operada desde Corea, determinó que independientemente de la infraestructura mexicana y sistemas de trabajo, ésta no resultó con lo esperado dado el desconocimiento y la falta de precaución para tomar en cuenta este tipo de circunstancias en la operación.

Con lo anterior la organización con la que se desenvuelve esta empresa es similar a varias que se dedican a la construcción en Corea, con el detalle que esta es la primera operación. En el siguiente apartado se tratará con mayor detalle los factores que determinaron en gran medida la operación logística, entre ellos, el sistema aduanero mexicano.

3. LINEAMIENTOS PARA MODERNIZAR Y EFICIENTAR LA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS EN MÉXICO

3. LINEAMIENTOS PARA MODERNIZAR Y EFICIENTAR LA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS EN MÉXICO

En este apartado profundizaremos sobre el procedimiento logística que se ve afectado en la entrada a territorio mexicano, debido en primera instancia por la falta de previsiones desde origen, y en segundo lugar, por las condiciones de despacho aduanero ocasionando la elevación de costos por encima de lo establecido. Para dar a conocer de esta manera los puntos débiles y procurar un desarrollo en beneficio de la distribución de mercancías en nuestro país. Además de precisar a los posibles inversionistas tomarlos en cuenta para desarrollar el plan ideal de logística comercial.

3.1. El sistema aduanero mexicano, planeación y participación en la distribución de mercancías

Uno de los elementos que se encuentran involucrados en la planeación de la logística es el sistema aduanero mexicano, que desempeña un papel importante en la distribución de mercancías con el mundo; su infraestructura y capacidad de habilidades o conocimientos de sus recursos humanos darán a conocer lo óptimo de su desempeño.

La participación que las aduanas, como servicio, en la circulación internacional de mercancías se reflejará en el costo que genere, pero ésta depende a su vez de más actores, como son las empresas concesionarias, que prestan sus servicios de almacenaje, manejo y custodia de mercancías.

Por su parte, los puertos están estrechamente vinculados a las aduanas ya que es la infraestructura en que se mueven las mercancías, sólo entonces podemos observar que de la rapidez y fluidez con que transite la mercancía dentro del puerto para llevarla al despacho aduanero será el tiempo el cual se tomará como productivo o perdido.

En este momento en los puertos mexicanos existen actualmente 24 Administraciones Portuarias, de las de mayor tráfico son la del Puerto de Veracruz, Tampico, Mazatlán, Coatzacoalcos y Manzanillo.

En lo que se refiere a puertos de frontera, los que se encuentran a lo largo de la frontera entre Estados Unidos y México, Nuevo Laredo es el que registra gran número de operaciones diarias.

Como se había comentado anteriormente la logística tiene como finalidad, la entrega de mercancía segura, rápida y al menor costo. Un aspecto importante para competir en el mercado internacional, se constituye con una infraestructura adecuada para hacer más ágil, segura y rápida la distribución de mercancías, los canales y medios que se utilicen deberán facilitar su movimiento a los diferentes puntos de entrega.

La estructuración y funcionalidad óptima de la cadena de la distribución física de mercancías, es el resultado de algunas variantes como son: el flujo desde el proveedor, su aprovisionamiento, servicios, canales de distribución, la información hasta la entrega al cliente final. La meta es mantener un precio adecuada (bajo) y una entrega sin demoras, que proporcione calidad y en donde la competitividad de las empresas que se ven involucradas tenga como resultado la satisfacción del destinatario final generando más utilidades que gastos.

El desarrollo y modernización de los canales de distribución forman parte de la preocupación actual de los que se encuentran inmersos en las operaciones logísticas internacionales. En busca de medios adecuados que permitan un mejor y rápido desenvolvimiento de los que se desempeñan de forma efectiva y eficiente en las operaciones que realice, la entrada o salida de mercancías de un país en la distribución física de mercancías es una señal para determinar su eficiencia. Podemos decir que los sistemas aduaneros, puertos de entrada/salida y el personal que labora son esenciales para llevarla a un buen término.

Cabe mencionar que sistema aduanero se regula con base en el derecho aduanero que dicta las normas con las cuales se debe regirlo, con el fin de otorgarle un sentido regulatorio, su interpretación determina su funcionalidad y desarrollo.

Conforme a lo anterior, el sistema aduanero como medio de entrada o salida de territorio nacional determinará de alguna manera, el tiempo de entrega, dependiendo de la rapidez del despacho con todos los elementos que implica. Se le denomina despacho aduanal de acuerdo con el Art. 35 de la Ley Aduanera:

“al conjunto de actos y formalidades relativos a la entrada de mercancías de territorio nacional y a su salida del mismo, que, de acuerdo con los diferentes tráficos y regímenes aduaneros establecidos en el presente ordenamiento, deben de realizar en la aduana las autoridades fiscales y los consignatarios en las importaciones y los remitentes en las exportaciones, así como los agentes o apoderados aduanales”²⁸

En el sistema aduanero mexicano se ven involucrados en las operaciones: agentes aduanales, operadores de carga, líneas transportistas, agencias marítimas, aéreas o ferroviarias, líneas de transporte nacional e internacional Pero además las oficinas gubernamentales tienen un peso decisivo.

Las oficinas de gobierno fomentan, por un lado, el comercio exterior y deben resolver, por otro, el despacho aduanero. En nuestro país las dependencias gubernamentales íntimamente relacionadas al sistema aduanero principalmente son:

- a) **Secretaría de Economía**, que fomenta el comercio exterior e indica las restricciones y normas además de determinar aranceles para artículos de importación o exportación, entre otros.
- b) **Secretaría de Hacienda (SHCP)**, que formula proyectos de leyes y disposiciones que establecen los impuestos a la importación y exportación, además de dirigir los servicios aduanales que por medio del Sistema de Administración Tributaria y a su vez de la Dirección General de Aduanas y secciones aduaneras intervienen y desarrollan sistemas de control de los trámites del comercio exterior.

²⁸ Instituto de Investigaciones Jurídicas, *Ley Aduanera, op. cit.*

- c) **Secretaría de Comunicaciones y Transportes**, que ejerce un control sobre las líneas de transporte y puertos utilizados para las operaciones de comercio exterior.
- d) **Procuraduría General de la República (PGR)**, que se encarga de la revisión y control en la estrada de mercancías no autorizadas por el gobierno mexicano.

Entre otras dependencias, comisiones y organizaciones que se encargan de regular, fomentar, promover, controlar y supervisar al comercio exterior de México.

Para llevar a cabo este despacho aduanero, conforme el Art. 36 de la Ley Aduanera, es necesario presentar ante la aduana un pedimento que tendrá que ir acompañado para trámites importación de lo siguiente:

- a) Factura comercial.
- b) Conocimiento de embarque en tráfico marítimo o guía en tráfico aéreo.
- c) Los documentos que comprueben el cumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias.
- d) Documento con base en el cual se determine la procedencia y el origen de las mercancías para efectos de preferencias arancelarias.
- e) El certificado de peso o volumen.

Con relación al pedimento podemos decir que se trata de "la forma oficial aprobada por la SHCP, que contiene los datos referentes al régimen aduanero al que se pretende destinar las mercancías y los impuestos al comercio exterior".²⁹ En éste se descarga toda la información referente a la mercancía, agente aduanal y regulaciones correspondientes. Esta información se refiere a:

Régimen aduanero, datos para el pago de los impuestos y que comprueben el cumplimiento de las regulaciones, origen de la mercancía, el peso, el volumen, también se

²⁹ Cerda Benítez, Adriana, *op. cit.*, p. 51.

incluyen números de identificación, código de barra, y la validación que otorga la autoridad aduanera.

Por su parte, el despacho aduanero consta de un proceso por el cual la mercancía es liberada de la aduana y comprende varias etapas de acuerdo con el Art. 10 de la Ley Aduanera:

"la entrada y salida de mercancías del territorio nacional, las maniobras de carga, descarga, trasbordo, almacenamiento de las mismas, el embarque o desembarque de pasajeros y la revisión de pasajeros, deberá efectuarse por un lugar autorizado... Quienes efectúen su transporte por cualquier medio, están obligados a presentar dichas mercancías ante las autoridades junto con la documentación exigible".³⁰

Asimismo en el sistema aduanero mexicano se tiene una política arancelaria, que se viene siguiendo de acuerdo al Sistema Armonizado de Designación y Codificación de mercancías adoptado por más de noventa naciones. Las cuales pueden indicar en la mercancía a importar o exportar el código que le corresponda, con el fin de darle a conocer como se clasifica la mercancía, y no demorar la revisión por parte del agente aduanal.

El despacho aduanero, como se mencionó, comprende varios actos que se deben cumplir a la entrada y salida de mercancías de territorio nacional, se debe de realizar en el lugar previamente asignado por las autoridades correspondientes y participan en éste los propietarios, los remitentes de las mercancías, agentes aduanales y autoridades como se indica en la Ley de Aduanera.

La mercancía puede introducirse a territorio nacional o extraerse vía marítima, terrestre o aéreo, cumpliendo con lo dispuesto en el Art. 11 de la Ley Aduanera:

Carga y descarga: Maniobras efectuada para disponer de la mercancía con todos lo necesario en infraestructura.

³⁰ Instituto de Investigaciones Jurídicas, *op. cit.*, p. 6.

Pedimento: Formato oficial aprobado por la SHCP, para registrar el despacho. Anexando, factura, lista de empaque, indicando el arancel que cubra el pago de impuestos, permisos y documentación necesaria.

Despacho de mercancías: Conjunto de actos para formalizar la entrada y salida de mercancías.

Reconocimiento aduanero: Revisiones por parte de las autoridades para acreditar, la salida y entrada de mercancías.

Por considerarlo ilustrativo para el objeto de este trabajo, cabe señalar que el despacho aduanero en Corea, si se refiere a importaciones, las autoridades correspondientes deben de conocer la justificación de ésta, además de presentar un formato en el cual el Ministerio de Hacienda permite la entrada; por su parte, la exportación presenta el mismo documento sin los más mínimos permisos previos (ver cuadro 5).

Por otra parte, los trámites del despacho son primeramente las obligaciones del exportador, propietario de la mercancía, y en segundo lugar, las del remitente o consignatario. Y es en este punto en donde el agente o apoderado aduanal,³¹ debido a su destreza y conocimientos, determinarán los costos del despacho, incluyendo incluso los impuestos que se pudieran generar de la operación.

En este orden de ideas, el agente o apoderado aduanal también juega un papel ineludible en el que su capacidad y conocimiento en determinadas mercancías demorará o detendrá el flujo de éstas.

El agente aduanal deberá de hacer el despacho en el menor tiempo posible para que al destinatario de la mercancía no se le acumulen otros gastos por permanencia de ésta en almacenes y clasificarla de tal manera que el cliente sea el beneficiado, aplicando preferencias arancelarias cuando las haya y asesorando la mejor manera de despacho.

³¹ Un profesional autorizado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para actuar ante la aduana, por cuenta ajena, como gestor habitual de las operaciones aduaneras de toda denominación, en todas sus fases, actos y consecuencias de despacho en: Mercado, Salvador, *Comercio Internacional II, op. cit.*, p. 154.

Siempre y cuando el consignatario o el remitente proporcionen los documentos necesarios para llevarlo a cabo sin contratiempos.

CUADRO 5
DESPACHO ADUANERO DE IMPORTACIÓN EN COREA Y MÉXICO

Corea del Sur	México
Llegada de mercancía	Llegada de mercancía
Descarga, revisión y clasificación (requerimientos de permisos especiales)	Descarga
Preparación del pedimento	Revisión, clasificación (requerimiento de permisos especiales)
Despacho, registro, transporte y entrega en destino	Solicitud de impuestos
	Preparación de pedimentos
	Despacho, registro y entrega en destino

FUENTE: Elaboración propia.

El agente aduanal deberá de hacer el despacho en el menor tiempo posible para que al destinatario de la mercancía no se le acumulen otros gastos por permanencia de ésta en almacenes y clasificarla de tal manera que el cliente sea el beneficiado, aplicando preferencias arancelarias cuando las haya y asesorando la mejor manera de despacho. Siempre y cuando el consignatario o el remitente proporcionen los documentos necesarios para llevarlo a cabo sin contratiempos.

Se debe de recordar que en el comercio internacional la empresa transnacional desempeña uno de los papeles más importantes de la producción a escala mundial. Para que ésta tenga un desarrollo favorable, se deben tomar como parte integral a los transportes, los inventarios, almacenes y la gestión del tráfico.

Por tales motivos la organización logística de la empresa debe de responder a las funciones que ésta desarrolla, de acuerdo a sus propios objetivos, tomando en cuenta todos los elementos que la conforman para valorarla, modificarla, o en su caso, dirigirla, administrarla y controlarla, desde que se toma el pedido inicial hasta que se distribuye y se entrega en destino. Tal es el caso de la empresa sudcoreana Samsung Engineering, Co. Ltd., cuyas operaciones de distribución y logística se llevan a cabo desde Corea y forman

**TESIS CON
VALIA DE ORIGEN**

parte de un proyecto particular y específico con características muy definidas con tiempos y contratos previamente establecidos entre el gobierno mexicano (PEMEX) y la transnacional.

El resultado es medido con relación al servicio otorgado: su costo y actuación de cada uno de los factores que componen la distribución física afecta al resto, y en consecuencia, a la resulta final. Buscando la optimización del conjunto de todas ellas no de manera individual.

Es por ello que la logística comercial llevada a cabo encuentra una cadena de abastecimiento desde la materia prima hasta el punto en donde el producto o servicio es finalmente consumido y se debe de proveer el producto correcto en la cantidad requerida, condiciones adecuadas en el lugar preciso, en el tiempo exigido y a un costo adecuado.

Son integradas las funciones de suministro y aprovechamiento: materia prima; producción: planificación y gestión de productos y procesos comercialización; distribución física: transporte, almacenaje, diseño, embalaje y etiquetado; desarrollado de tal manera que el resultado de uno afecta el resultado de otro.

Efectuado con el cálculo de necesidades, selección de fuentes de suministro, integración y homologación del proveedor, selección del momento de compra, diseño del flujo de aprovisionamiento, políticas de envío, características de embalaje para la recepción de materiales, control de materia prima y componentes sistema de comunicación con proveedores.

Además de ubicaciones de las plantas, diseño en planta de los flujos de procesos, y del producto, equipo de manutención, definición de estándares, reorganización de la producción, gestión de materiales, programación de recursos, necesidades y flexibilidad en la producción.

Es decir, un sistema funciones de la producción, comercialización, distribución física, para la gestión estratégica del almacenamiento, inventario, insumos o productos terminados, visualizado como un todo.

Cada operación requiere de un trámite, una contratación, un documento, que implica un costo y genera tiempo, de tal manera que se reconoce como un conjunto de funciones integrales.

Para el caso que nos ocupa, los productos comprados por la empresa Samsung Engineering Co. Ltd., la logística aplicada, para los proyectos a los que estaba dirigida, encontró la posibilidad de ingreso por los puertos de Manzanillo, para la mercancía proveniente de Corea y en general Asia, por su capacidad de recepción de carga contenerizada,³² lo mismo que Veracruz y en menor medida Tampico y Altamira con ubicación estratégica para la colocación de rutas a los destinos ya que forman parte de las principales rutas carreteras del país. Encontrando también en la frontera norte posibilidades de ingreso aprovechando de las mercancías provenientes de Estados Unidos y Canadá, la reducción de aranceles debido al TLCAN. Utilizando las rutas de Laredo y Matamoros a los destinos, con un día de recorrido en las carreteras nacionales. Pero el proceso de desaduanamiento en puerto se desarrolló con una serie de complicaciones en las operaciones de SECL.

La empresa SECL realizó la operación de importación de materiales de acuerdo a los requerimientos legales como se ejemplifica a continuación:

El agente aduanal lleva a cabo la recepción de los documentos, como son factura comercial, lista de empaque, certificados de origen, en su caso EUR1 o TLCAN,³³ de 3 a 5 días antes de que la mercancía llegue para que se proceda a hacer una preclasificación y

³² 315,024 en el año 2000. Véase Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Los puertos mexicanos en cifras 1994-2000*, México, 2001.

³³ EUR1.- Formato de certificado de origen de Europa con el cual se otorga preferencia arancelaria a las mercancías originarias. TLCAN.- Certifica el origen de América del Norte.

se determinen los impuestos³⁴ (ya que omite la opinión de clasificación del exportador el cual indica la fracción arancelaria).

Llegada de la mercancías y maniobras correspondientes para hacer el despacho de manera ágil y rápida, buque en el Puerto de Veracruz mayo 13, 19:00 hrs., maniobras de descarga directa (barco-patio del puerto) mayo 14, 20:00 hrs.

Contacto con agencia transportadora de la carga desde origen, encargada de las maniobras para el movimiento de las mercancías a patio de puerto, descarga directa y demora, coordinación con agente aduanal e importador: el barco es ubicado en un patio saturado de contenedores y sin las especificaciones del piso dadas las circunstancias de demora del movimiento de contenedores; también tienen conexión con las compañías encargadas de hacer las maniobras necesarias para las cuales tienen un permiso previo con el cual pueden prestar servicios de acuerdo a los requerimientos de la carga, ya que son necesarias ciertas especificaciones si es que la grúa del barco no se encuentra en condiciones de prestar servicios. Las compañías que tienen concesión en el recinto fiscal son las únicas que pueden prestar el servicio, y sólo cuando se encuentren disponibles de acuerdo al orden de solicitud, pueden ser utilizadas.

Revisión por parte del agente aduanal para llevar a cabo la clasificación arancelaria y confirmar que la factura se presente de acuerdo a lo que se ve físicamente. Podemos decir que en la mayoría de los puertos marítimos esta revisión se tiene que programar una vez que la naviera da a conocer la mercancía que está descargando, es en ese momento que se hace la solicitud y generalmente es hasta veinticuatro horas después, que se puede hacer la revisión en este punto.

Revisión de autoridades policíacas para evitar la entrada de mercancía no permitida. Se publican listas de la PGR con los contenedores que se inspeccionarán; de tocar esta

³⁴ En Corea el agente aduanal no solicita por anticipado el pago de los impuestos, primero es absorbido por éste y en la cuenta de gastos es solicitado anexando todos los gastos generados.

revisión, hasta 48 horas después el agente tiene acceso a la mercancía ya que el personal de la Procuraduría puede demorar el tiempo que consideren necesario.

Elaboración de pedimento: De acuerdo a la revisión por parte del agente, factura comercial, lista de empaque y permisos correspondientes. De no haber ningún problema con el sistema electrónico puede estar inmediatamente; si en su caso se tuviese, puede demorar todo el día por falta de sistema, y como son varios los agentes realizando la operación, puede hacerse de inmediato o demorarse de acuerdo a la espera.

El pago en bancos por concepto de impuestos generados por importaciones y exportaciones también está en función del sistema del encargado de esta recaudación.

Transportación en puerto, las maniobras por la carga y descarga de mercancías también dependen del congestionamiento del momento.

Sistema aleatorio (fin del despacho): Semáforo fiscal para revisión de documentos por parte de las autoridades competentes. Normalmente, y dependiendo de la aduana, se encuentran tan saturadas que muchas veces no se hace una revisión real, o simplemente se convierten en sujetos de extorsión en caso de encontrar alguna falla.

El agente aduanal también se encuentra sujeto a los clientes que éste tenga y la capacidad de recursos humanos con que cuente. Si éste está muy saturado de trabajo, el resultado se ve reflejado en los incrementos en el pago por conceptos de despacho aduanal.

El despacho está previsto para no más de tres horas, de acuerdo con la Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la Republica Mexicana (CAAAREM), pero en realidad éste puede demorar mucho más.

En este sentido la empresa SECL, en el mes de mayo del 2001, importó dos reactores para las refinerías de poco más de 200 toneladas; llegaron al Puerto de Veracruz en el

cual las autoridades y personal involucrado en el despacho ya habían sido previamente notificados tanto por Woojin, SECL oficina México y el agente aduanal. Sería descarga directa y se necesitaba se hiciera en piso, adecuado, para maniobrar ya que medían más 18.5 mts y 5 m³.

Una vez que se salió de la aduana, PGR, policía de caminos, y policías locales detenían las plataformas (dobles) para solicitar los permisos de tránsito de la mercancía; a pesar de que se les mostraba todo en regla los detenían bastante tiempo y hasta llegaron a pedir dinero para no hacerlos esperar.

La mercancía se entregó dos días después de lo esperado, incrementado costos en la distribución. Cabe señalar que de origen salió a tiempo, y fue hasta que llegó a tierras mexicanas que se deshizo la cadena de distribución planeada.

Si bien es cierto que la infraestructura para el despacho aduanero podría llegar a condicionar el resultado, también es cierto que de no contar con los elementos necesarios para que el agente aduanal y para los involucrados en puerto, es imposible hacerlo en un tiempo adecuado. En este sentido, como se ha venido exponiendo, para lograr un plan ideal de logística todos los factores deben ser considerados.

Como se observa en el cuadro 6, desde que se hace el pedido del material a importar se generan los gastos de la logística comercial internacional incluyendo gastos de transporte desde la salida de la planta del proveedor hasta que se carga en algún medio de transporte para la entrega (ver puntos del cuadro 6 A-F). El despacho se ve detenido debido a múltiples circunstancias: falta de coordinación agente naviera, revisión de la carga por parte de la autoridad, o porque el importador no recolectó lo necesario, como pudiese darse el caso de la falta de factura, certificados de origen incorrectos, falta de conocimiento marítimo. Es en esta parte (ver puntos del cuadro 6 G y H) en donde se encuentra el punto crítico de la distribución, ya que un solo documento detiene cualquier operación, como lo es la elaboración de pedimento o supone una clasificación incorrecta. Una vez que se supera este punto la cadena de la distribución sigue su curso.

CUADRO 7
LOGÍSTICA COREA DEL SUR -MÉXICO

DÍA	1	2	3	4	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
A	ORDEN DE COMPRA	X														
B	RECEPCIÓN DE ORDEN		X	X												
C	SALIDA DE PLANTA				X											
D	EMISIÓN DE FACTURA				X											
E	TRANSPORTE				X											
F	LLEGADA A PUERTO				X	X										
G	DESCARGA, REVISIÓN					X	X	X								
H	CLASIFICACIÓN ARANCELARIA E IMPUESTOS						X	X	X							
I	PREPARACIÓN DE PEDIMENTO									X						
J	PAGO DE IMPUESTOS										X					
K	CARGA DE MERCANCIA EN TRANSPORTE											X				
L	DESPACHO											X	X			
M	RECEPCION EN PLANTA													X	X	

FUENTE: Elaboración propia.

En este orden de ideas podemos decir que el despacho aduanero detiene el flujo de mercancías principalmente por la revisión, carga y descarga del material así como la determinación de la fracción arancelaria correspondiente. Entre Corea y México existen grandes diferencias sobre todo tecnológicas y de infraestructura, características que pueden hacer más eficiente o deficiente la distribución física de mercancías tomando en cuenta que se cubrieron con todos los elementos necesarios.

Nuestro país tiene graves carencias en cuanto al despacho aduanero y en general en la distribución de mercancías, pero sólo hace falta promover más e incentivar este sector para hacerlo competitivo a la altura de las circunstancias que mueven al mundo actualmente.

Así se insiste en que planear la logística internacional lleva implícito tomar en cuenta las características del país receptor para suponer rangos de espera en la liberación de mercancías así como en su distribución.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

3.2. Integración aduana-distribución

Una vez que se identifica que la aduana forma parte integral de la distribución, se infiere que el diseño de la logística se desarrolla de acuerdo a su control administrativo, localización y número de almacenes, manipulación de la mercancía, preparación de pedidos, carga y descarga, utilización de medios de transporte, marcando distancias, cantidad de carga y su distribución. Lo anterior en su conjunto forma parte de un todo con un contenido final único.

Por lo tanto, los servicios de distribución física, llámese aéreos, marítimos o terrestres constituyen un procedimiento que involucra a un gran número de operaciones, por el número de agentes involucrados.

Las aduanas, por su parte, como punto principal de entrada y salida de mercancía de cualquier país forman parte importante de la distribución internacional, así como la infraestructura de los puertos en los que se encuentren, de las instalaciones utilizadas para manipular, cargar y descargar la mercancía además de las autoridades que en ellas laboren.

Sin embargo, depende en gran medida de la logística aplicada por el interesado de la mercancía, la satisfactoria entrega a destino final, principalmente porque dentro del procedimiento se tendrán que manejar márgenes de tiempo en cada una de las etapas de la distribución, que como ya se mencionó anteriormente son varios los involucrados, la combinación coordinación-operación es igual al resultado que se obtenga.

La logística comercial planeada por Samsung Engineering Co. Ltd., mencionada en el capítulo dos, se desarrolló con la ubicación de un proveedor, quien debe de entregar por lo general mercancía empaquetada y marcada con los datos necesarios para su identificación, en transporte aéreo, marítimo o terrestre hasta puerto mexicano.

Ahora bien, las variables que se manejaron en la logística fueron, desde el contrato de compraventa (forma con la cual se inicia la distribución de mercancías)³⁵ de mercancías con proveedores que indicaran tener experiencia con empresas de gobierno, las formalidades de pago de acuerdo al volumen de compra, hasta los términos de la compraventa que normalmente entrega en puerto sin pago de impuestos apegado a los términos internacionales de comercio exterior cubriendo lo necesario del seguro. Además de los contratos de transporte en territorio mexicano.

En el empaquetado únicamente la descripción de la mercancía, medidas con el dato más importante: el destino final, notablemente resaltado para su fácil ubicación. Además de tomar en cuenta los riesgos de transporte de acuerdo al tipo de carga y manipuleo durante el traslado. De conocerse los procesos y riesgos durante la distribución física, se podrán tomar las medidas necesarias para su control.

Las rutas se especifican en origen con el fin de respetar los tiempos de entrega. De acuerdo al tipo, y manejo de volumen, tiempo, costo, responsabilidad, se selecciona el medio de transporte, además se tomó en cuenta la existencia de material en almacén destino para prevenir tanto existencia (donde no se acumule el mismo tipo de material) así como la inexistencia. La logística aplicada debe de tomar estas consideraciones para una gestión de calidad.

Por parte de los transportistas y operadores logísticos, los contratos se desarrollan de acuerdo a la experiencia, confiabilidad y responsabilidad, elementos importantes para el coreano.

Así entonces, en los procesos de control de carga, en su momento cabe la posibilidad de determinar el éxito de la distribución, pero tomando en cuenta la participación de varios elementos queda sujeta a ambas partes. Por lo que desde que la mercancía inicia su

³⁵ El contrato con PEMEX (SP R/2000/01) se refiere a la prestación de servicios profesionales para la reconfiguración de las refinerías así como la distribución completa de la mercancía que amparará la obra a realizar.

proceso de distribución se emiten todos los papeles correspondientes para que cada uno de los involucrados tenga la información necesaria para llegar a buenos resultados.

La documentación que se requiere en términos de exportación/importación depende de las exigencias tanto del país exportador como del importador, dependiendo del tipo de mercancía. Es importante que el exportador indique, de ser posible, la posición arancelaria del país de origen incluso en la carta de instrucciones para facilitar el despacho en el país destino.

Ahora bien, en el agente aduanal se espera especialidad, manejo de normas en proyectos específicos, infraestructura negociando un costo razonable de acuerdo al proyecto, la capacidad de carga, y la duración de contrato. Además debe de incluir manejo de tarifas especiales para puertos y operadores portuarios.

Con relación al sistema aduanero, al entregar los documentos necesarios para el despacho al agente aduanal se deben de informar qué tipo de regulaciones son a las que se somete la mercancía; y las obligaciones que el importador debe asumir clara y rápidamente y de esta manera continuar sin demora el flujo de la distribución de mercancías.

En este punto señalaremos que los impuestos y regulaciones generados corren en gran medida de la logística preparada por el importador, cuestiones como lo son las barreras arancelarias, barreras no arancelarias,³⁶ en su caso pago del impuesto especial de productos, servicios, permisos de importación/exportación, deben de estar contempladas en su plan de acción; de no ser así, agilizar lo necesario para cubrirlas.

³⁶ Barrera arancelaria: Medidas adoptadas por un gobierno que consisten en gravar con más impuestos los productos de importación, lo que propicia una protección para la producción nacional que al mismo tiempo evita que los productores nacionales sean más competitivos ante los mercados internacionales.
Barrera no arancelaria: Medidas gubernamentales que restringen la entrada y salida de mercancía de un país, como las cuotas, normas sanitarias, por seguridad, salud y defensa. En: Cerda Benítez, Adriana, *op. cit.*, p. 18.

Particularmente en los proyectos que Samsung desarrolló, donde destaca la falta de experiencia en México, se manejó un margen de respuesta muy corto en la capacidad de respuesta de las dependencias de gobierno: así como la cantidad de documentos necesarios para realizar un trámite ante dependencia de gobierno, así como del agente aduanal en su operación y carga de trabajo, ocasionando elevar costos sobre todo en almacenaje de la mercancía. Por el tiempo que lleva cubrir los requerimientos necesarios.

La operación dentro del despacho aduanero sobre exportación/importación son necesarios en Corea al igual que en nuestro país: de la factura comercial, lista de empaque, permisos, en su caso el trámite se realiza el mismo día en que se presenta la mercancía, donde el tiempo de respuesta es la diferencia. El abastecimiento de mercancías se desarrolla desde las bodegas del proveedor o fabricante de materiales como se puede observar en el cuadro 7.

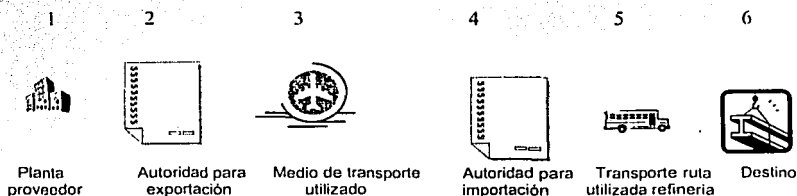
La distribución de mercancías operada por esta transnacional se presenta de manera peculiar ya que fue hecha para proyectos específicos, ocasionando que sólo personal de aduanas o agentes aduanales demoraran en reconocer la mercancía ya que era especializada tal circunstancia aunada al tráfico de los puertos por falta de maquinaria, infraestructura insuficiente y sus autoridades. Esto nos lleva a la necesidad de reformar e incentivar esta área, pero dado que es consecuencia de varios años de abandono se podría considerar muy arduo.

“Reformar los sistemas aduaneros de países con bajo nivel de desarrollo exigen complejas y significativas transformaciones institucionales en el sector público, las cuales por lo general tienen un carácter sistémico y son de alto costo... las aduanas interactúan como una serie de otras instituciones públicas... es evidente la necesidad de financiar un nivel de capacitación profesional más elevado, así como costear los equipos electrónicos modernos, cuyo uso actual es prácticamente imprescindible”.³⁷

³⁷ CEPAL, *La facilitación del comercio a nivel internacional*. Boletín facilitación del comercio y el transporte en América Latina y el Caribe (FAL), Edición 189, Mayo 2002.

Claro que también hay que tomar en cuenta que por falta de previsión de estas circunstancias por parte de la empresa, se propicia que en varias ocasiones se incrementen considerablemente los costos.

CUADRO 7
LOGÍSTICA COMERCIAL SAMSUNG ENGINEERING CO. LTD. - REFINERÍAS PEMEX



1. Proveedor: abastece del material solicitado y coloca transporte para puerto de importación.
2. Autoridad aduanal, y lo que implica el manipuleo de la mercancía de exportación, con los documentos de factura lista y permisos en su caso el mismo día de programación se despacha si cumple con lo necesario, de haber algún trámite adicional llega a demorar pero la mercancía no es entregada en despacho hasta que no se tiene todo lo necesario.
3. Medio de transporte de acuerdo a la forma de compra la mercancía se coloca en el transporte y se entrega en puerto de importación, las rutas se definen de acuerdo al tipo de carga y tiempo estimado en ocupación del material.
4. Autoridad aduanal en la importación, esta parte incluye la opresión del agente aduanal y su capacidad de manipuleo de la mercancía para su despacho y la presentación de documentos para llevarlo a cabo.
5. Transporte utilizado es generalmente terrestre con rutas establecidas por las vías rápidas la entrega de la mercancía desde puerto marítimo y fronterá norte son 24 hrs. Después del despacho, por aéreo son entre 2 y 4 horas.
6. Personal de la empresa en refinería clasifica, almacena y hace inventario de mercancía recibida para dar a conocer avances al cliente (PEMEX) mensualmente.

FUENTE: Elaboración propia.

3.3. Infraestructura y redes de distribución en México

El transporte dentro de la logística comercial exige redes de distribución óptimas. Por tanto, la adecuación de la selección del modo del transporte define en gran medida la proporción en costos y el cumplimiento con los clientes.

Con relación a las redes de distribución la carga tiene salida del almacén de producción previamente empaquetada, es entregada al agente logístico o bien a la línea

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

**ESTA TESIS NO SALE
DE LA BIBLIOTECA**

transportista, sea medio marítimo, aéreo, o terrestre, un agente aduanal es necesario para hacer la exportación para su salida del territorio de acuerdo al medio requerido y al momento de preparar la documentación necesaria para la exportación, un almacén mantiene la mercancía. Es decir, dependerá de la red utilizada así como de la logística empleada hasta este punto de la salida de la mercancía a tiempo de origen. En la distribución de mercancías internacional, la carga tiene como redes dos formas distintas de distribución: la del exportador y la del importador.

Posteriormente el control de inventarios y cargas recibidas se determinará de acuerdo a las cantidades recibidas y que la logística aplicada haya tomado en cuenta lo necesario para evitar saturación de almacenes destino o, en su caso, inexistencia de mercancía cuando es necesario. En las refinerías se generó una sola área para la recepción y organización de materiales para mantener un mayor control a falta de almacén propio, además de que los materiales se utilizaban de acuerdo al avance en la remodelación de las refinerías; esta circunstancia se repite debido, a como se ha explicado, que sólo se creó para el proyecto.

Por lo que podemos decir que manteniendo los canales y los medios óptimos para la distribución ésta sólo será efectiva hasta donde la propia empresa la programe, ya que si bien es importante mantener estándares de calidad en los medios y canales de distribución, la empresa como parte integral está obligada a manejar también una logística que cubra perfectamente todos los obstáculos que pudiesen ocurrir.

Se puede inferir que las relaciones comerciales tanto nacionales como internacionales obligan a desarrollar canales y redes de distribución que simplifiquen todo tipo de operación para hacer más rápido el flujo de mercancías; de lo utilizable que sea dependerá incluso su propia modernización.

En este contexto, en la cadena logística³⁸ los canales de distribución desempeñan el papel más importante ya que implica el desplazamiento de la mercancía directamente

³⁸ La implantación de la logística para realizar el control de un segmento de la circulación.

relacionado con el transporte, en los términos de selección, especificación y calidad del servicio.

Como el transporte internacional es el centro en el cual se desarrolla la logística internacional, los canales que del transporte se deriven serán los más utilizados para agilizar el flujo de mercancías. Por este motivo, la utilización de transportes adecuados de acuerdo al tipo de carga, agilizan la distribución y favorecen la logística.

De acuerdo con este marco, la distribución de mercancías se encuentra estrechamente ligada a la infraestructura que puedan presentar canales y medios utilizados, definiendo su acelerado o lento curso. Es por ello que en nuestro país autoridades reconocen la necesidad imperante de la modernización de la infraestructura, la necesidad de ella así como de servicios modernos para proporcionar calidad y precios competitivos, atender eficientemente el manejo de la carga y enlazar de manera apropiada a las aduanas y a los puertos con otros modos de transporte.

Así entonces, observamos que la distribución de mercancías entre Corea y México se ve determinada por una infraestructura en servicios que lejos otorgar calidad, para poder exigirla en otras partes, presenta vicios que a pesar de que se están abriendo mecanismos para superarlos aun son insuficientes.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

La logística ocupa un papel preponderante en el desarrollo económico de los actores del comercio internacional ya que constituye un instrumento eficaz para el logro de sus metas. Es decir, no sólo es el conjunto de actividades que tiene por objeto la colocación de una cantidad de producto en el menor tiempo posible y en el lugar necesario, sino, que conlleva a la búsqueda incesante de mejores canales de distribución que permitan a los actores internacionales la consecución de su objetivo básico: la disminución de costos, calidad de servicio y tiempo adecuado.

Dentro de la logística, el sector transporte se ha estado desarrollando como un elemento fundamental en el proceso de la distribución del intercambio de bienes y servicios. Los avances tecnológicos han hecho que se optimice para obtener mejores resultados en el intercambio comercial. Ya que se relaciona con varios sectores implícitos dentro de las redes de distribución, como son transporte (aéreo, marítimo o terrestre), almacenaje, gestión, producción, información y empaque; generando empleos directos e indirectos, relacionándose con actividades productivas.

En nuestro país durante los últimos años, la apertura, implicó la transformación hacia un modelo de desarrollo orientado hacia el exterior, en el cual el libre comercio sería uno de los instrumentos más importantes para fomentar el crecimiento, la competitividad y eficiencia en todos los sectores en un contexto de apertura a la inversión y al comercio exterior.

Las condiciones en que se desarrollan las operaciones de comercio exterior en México han puesto de manifiesto las carencias y limitaciones por las que pasan, resultando insuficientes y desfavorables para la distribución física de mercancías,

agregando que su fortalecimiento es factor elemental para la diversificación con otras regiones, fuera de América del Norte.

En este contexto, nuestro país ha tenido que dirigir su mirada hacia otras regiones económicas, tal es el caso de la República de Corea del Sur, país con el que establecimos relaciones diplomáticas en fecha 26 de febrero de 1962, notándose un incremento en el intercambio oficial entre los dos países desde esa fecha y que a partir de la década de los sesentas estableció mecanismos de desarrollo tanto al interior como al exterior.

Se debe destacar el constante interés mexicano por impulsar y concretar las relaciones comerciales entre nuestro país y Corea del Sur, principalmente en materia petrolera y otros sectores como el de la maquila, punto de especial interés para esa república asiática, dada la situación geográfica y el costo de la mano de obra en nuestro país.

Por ello es importante destacar que Corea ha encontrado en México un mercado con grandes posibilidades de desarrollo. Como se observa con el hecho de que para el año 2000 las exportaciones a nuestro país ya se habían duplicado más de tres veces con relación a 1996, cuando se empezaban a darse más oportunidades de comercio con la región. Por su parte las exportaciones mexicanas, si bien han aumentado no ha sido en la misma proporción, cabe señalar que en Corea anualmente se organiza en Seúl un día de promoción de México con el fin de dar a conocer a importadores y exportadores de ambos países.

Actualmente, las relaciones comerciales entre México y Corea se fundamentan en dos tratados: el Acuerdo Comercial firmado en 1966 y el Acuerdo de Cooperación científica y Técnica, firmado en 1989, por el que ambos Estados crearon la Comisión Mixta de Cooperación Económica y Científico-Técnica, bajo el patrocinio del Consejo mexicano de Comercio Exterior y de la Cámara de Comercio e Industria de Corea.

En los últimos años, las relaciones bilaterales se han tornado más intensas, debido en mucho, al interés mexicano por atraer nuevos capitales de inversión. Actualmente, Corea del Sur ocupa el quinto lugar en el rubro de inversión extranjera en México, cuyo monto asciende a los mil quinientos millones de dólares, repartido en diferentes campos productivos para México como el sector eléctrico, el zapatero, los textiles, las telecomunicaciones, la petroquímica y las autopartes, entre otras, hecho que ha repercutido en la creación de empleos para nuestros nacionales.

Cabe mencionar que el considerable éxito económico y comercial de Corea del Sur se basa principalmente en las exportaciones, por lo que este país asiático asumió que tenía que instrumentar sistemas logísticos acordes a las necesidades y objetivos de expansión en esos rubros.

Empresas coreanas como *Hyup-jin Co.*, *Woojin Co.*, *Hanjin*, *Hyundai Sunkyoung* o *Samsung*, entre muchas otras, han instrumentado y desarrollado acciones para simplificar los trámites de exportación, transporte y entrega de mercancías a sus destinos en otras partes del mundo, lo que ejemplifica la importancia que ha tenido la logística para ese país que hoy es un buen socio comercial de México.

La logística dentro del sistema coreano, opera bajo un proceso de tiempos justos que se reflejan en la reducción de costos, como resultado de una eficiente inversión en infraestructura, lo que difiere de nuestro país, en donde, el sistema portuario y las redes de distribución carecen de un estándar de calidad adecuado.

Sin embargo, ésta no se desarrolla en nuestro país de la manera más conveniente ya que si bien, opera con tiempos justos, la forma y los medios no fueron tomados en cuenta ocasionando incrementos considerables en operaciones que se llevaron a cabo por la empresa Samsung Engineering.

En este orden de ideas, en cuanto se refiere al sistema mexicano, resulta indispensable revisar y promover medidas que hagan más fluido un tráfico de mercancías

ya existente, en lugar de hacerlo más tardado; es necesario mejorar los procesos de distribución que lo agilicen y que al asiático, sea sudcoreano, japonés o chino, encuentre lo necesario para hacer efectivo el proceso logístico, confiriéndole a la distribución internacional un valor que se determina operando con excelente calidad. Y de esta manera encontrarnos a la altura a fin de solicitar condiciones de igualdad en las relaciones y convenios internacionales, ofreciendo calidad y así ser retribuidos de la misma forma, tomando en cuenta que dentro de la logística internacional el objetivo es generar mayores y mejores resultados en menos tiempo, al menor costo.

Así entonces, el aumento considerable de las relaciones comerciales entre el sureste asiático obliga a promover mecanismos de distribución eficientes para un flujo de mercancías óptimo, por ello, la inversión en infraestructura relacionada a redes de distribución, modernización del sistema aduanero, así como de personal capacitado en el despacho aduanero para agilizar la distribución física de las mercancías.

Por lo que las redes de distribución servicios y, en general, mecanismos encaminados a la logística internacional requieren, primero hacerse competitivos hacia el interior eliminando vicios que los deterioren, así como promover las políticas que impulsen la infraestructura de las redes de distribución mexicana, con puertos y aduanas que desarrollen y mantengan la calidad esperada tanto para nacionales como para extranjeros.

En este sentido, el objetivo en la distribución sudcoreana de orden internacional es alcanzar esta calidad y conseguirla en el lugar en que se establezcan, en donde las empresas que forman parte de los sistemas de distribución (suministradores, transportistas, distribuidores y clientes) se encuentren compitiendo por calidad y precio con canales de distribución y medios que así lo permitan y se refleje directamente en la ganancia o pérdida de la empresa.

Las funciones de distribución física ya sea diseño de la red logística, la gestión, los espacios y el transporte deben estar enfocadas hacia las necesidades internas y externas

del sector que las utilice, evaluando y revisando formas y canales que las hagan cada vez más eficientes.

En la apertura comercial, la infraestructura portuaria y aduanal mexicana se ha vuelto desventajosa rodeada de un sector institucional poco eficiente a la hora de aplicarles mecanismos de apoyo. La falta de reacción de compañías nacionales dedicadas a la transportación de mercancías se refleja en el área o región que cubren (normalmente son muy reducidas). Entre más competitivas y eficientes sean, mayores serán las expectativas de internacionalización y menores serán las presiones a las que se vean sujetos por el exterior.

El desarrollo de un sistema aduanero, de redes de distribución así como de una infraestructura óptima, promovería un crecimiento económico y un fortalecimiento del aparato productivo nacional. Así entonces, las relaciones con el sureste asiático serían en igualdad de condiciones, generando divisas para ambos lados y libre de un déficit como el que hasta ahora se ha tenido con la región.

Ahora bien, la internacionalización es la parte fundamental de la participación de la empresa en los mercados extranjeros; por ende, la logística comercial debe ser la parte nodal para determinar la distribución física, los canales de comercialización junto con el transporte internacional.

Asimismo, el transporte internacional es el elemento clave para la distribución física de las mercancías. El transporte marítimo mundial tiene intrínseco la importancia de los puertos y la conexión con la infraestructura para la distribución de carga. En México, en el área de los puertos, se inicia en la utilización de tecnología de punta, en la construcción o remodelación de puertos para naves de mayores dimensiones y velocidad. Sin embargo, para lograr una eficiente distribución de las mercancías, antes es preciso modernizar la infraestructura del sistema aduanero y, en general, de los canales de distribución de México, que hasta ahora retardan la operación del despacho aduanero. En este intento la infraestructura básica (puertos, carreteras, aeropuertos, tendido férreo,

telecomunicaciones y sistema aduanero) ha sido últimamente promovida por el gobierno para su modernización.

Las anteriores medidas nos llevan a concluir que, si bien es cierto que la infraestructura y el sistema aduanero determinan de alguna manera la operación logística, también es cierto que una logística planeada, tomando en cuenta precisamente estos elementos como actores, con sus posibilidades y limitaciones, se llevaría a cabo con los tiempos esperados, es decir, una operación integral en donde la coordinación y el conocimiento del rango de acción de sus colaboradores arrojara los resultados esperados en tiempo y costo.

Una empresa, para instrumentar el plan ideal de logística integral debe partir, en primer lugar, de la logística interna, que comprende el requerimiento, la compra, el transporte de materiales, la planeación de la producción y la revisión del proceso productivo, así como la vigilancia de la administración de los almacenes y el transporte del producto terminado. Después se debe enfocar a lo relacionado con logística externa, que tiene que ver con los proveedores, a quienes tiene que certificar su calidad. Teniendo cubierta la logística nacional, la empresa puede incursionar el mercado internacional la cual debe de desarrollarse de acuerdo a los medios y canales con que se cuente en el lugar de destino final. Es decir, la operación logística se debe determinar de acuerdo con las características del mercado, tomando en cuenta los canales y medios de distribución con que se dispone, para que la logística a implementarse no tenga obstáculos que impidan sus beneficios.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

- AOKY, Masahiko; KIM, Hyung-Ki y FUJIRAWA, Masahiro-O., *El papel del gobierno en el desarrollo económico del Asia Oriental, Análisis institucional comparado*, FCE, México 1997.
- CERDA BENÍTEZ, Adriana, *Prontuario de Comercio Internacional*, Ed. Trillas, México, 2000.
- FARRÁN, Juan, *Distribución y logística*, Ediciones Universidad de Navarra, S.A., España, 1996.
- HERNÁNDEZ CASTAÑEDA, Enrique, "Relación económica de México con el Pacífico", en: PEDRAJA, Daniel de la (coord.), *Perspectivas para México en la Cuenca del Pacífico*, 2ª edición, Archivo Histórico Diplomático Mexicano, SRE, México, 1989.
- JEON DONG, Taek, *Coordination procedure Salamanca, -Tula Samsung Engineering, Corea del Sur*, 2000.
- MERCADO, Salvador, *Comercio Internacional I*, Ed. Limusa, México, 2001.
- _____, *Comercio Internacional II*, Ed. Limusa, México, 1999.
- NISHIJIMA, Shoji y SMITH, Peter H. (coordinadores), *¿Cooperación o rivalidad? Integración regional en las Américas y la Cuenca del Pacífico*, CIDAC/Grupo Editorial Porrúa, México, 1997.
- POLLOCK, Theodore, *Estrategias de distribución*, Biblioteca de Administración, Tomo II, Ed. McGraw-Hill, México, 1986.
- ROJAS GUADARRAMA, Enrique, "El transporte marítimo mexicano como instrumento de crecimiento comercial en el Pacífico", en: *La apertura de México al Pacífico*, IMRED/SRE, México, 1990.
- RUGMAN, Alan M. y HODGETTS, Richard M., *Negocios Internacionales. Un enfoque de la administración estratégica*, Ed. McGraw-Hill, México, 2000.
- RUIBAL HANDABAKA, Alberto, *Gestión logística de la distribución internacional*, Ed. Grupo Editorial Norma, Colombia, 1994.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

HEMEROGRAFÍA

- COFIÑO, Esteban, "Claves para el diagnóstico logístico", en: *Énfasis Logística*, Año I, Núm. 9, México, marzo 2001.
- GUERRERO MEJÍA, Angelina, "Reconocen rezago en aduanas", en: *El Universal*, Sección Finanzas, México, 23 de enero de 2002.
- LÓPEZ AYMES, Juan Felipe, "Una visión de Corea desde México", en: *El Mercado de Valores*, Año LXI, México, febrero 2001.
- SÁNCHEZ GUTIÉRREZ, Carlos E., "Generalidades del transporte marítimo", en: *Transporte e Industria*, Año 5, Núm. 23, junio-julio 2002.
- TORRES, Jonathan, "Embarque hacia la modernidad", en: *Mundo Ejecutivo*, Año XIX, Núm. 231, Vol. XXXIII, México, julio 1998.

DOCUMENTOS

- BANCOMEXT, *Busca Bancomext incrementar actividad comercial con Corea del Sur*, México, abril 2001.
- BANCOMEXT, "Sistema de Consulta de Información Estadística", en: http://fenix.rtn.net.mx/xicrei/estadisticas/español/exportaciones/_capexpdf.asp, marzo 2002.
- CEPAL, "La facilitación del comercio a nivel internacional", en: *Boletín FAL.- Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y el Caribe*, Edición 189, Mayo 2002.
- _____, "Modernización portuaria: Una pirámide de desafíos entrelazados", en: *Boletín FAL.- Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y el Caribe*, Edición 165, Mayo 2000.
- EP/AFP, *México/Corea del Sur.- El gobierno surcoreano estudia posible acuerdo de libre comercio con México*, Yahoo noticias, México, 26 de enero de 2001.
- INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS, *Ley Aduanera*, UNAM, México, 2000.
- INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE, *Logística: Una visión sistemática*, SCT, México, 1995.
- MINISTRY OF MARITIME AFFAIRS & FISHERIES, "MOMAF Harbor Investments", en: http://www.momaf.go.kr/momaf_eng/ports/investment/view.asp, abril 2002.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

SAMSUNG, *Samsung annual report 1999*, Samsung Moonwha Printing Co., Seoul, Korea, 2000.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, *Infraestructura carretera 2000*, Estadística básica del autotransporte federal, México, 2001.

_____, *Los puertos mexicanos en cifras 1994-2000*, México, 2001.

_____, *Manual de dimensionamiento portuario 2001*, México, 2002.