

Análisis del transporte transfronterizo en el envío de mercancías entre México y Belice: La frontera olvidada, 1990-2015

GABRIELA MUNGUÍA VÁZQUEZ / ROSA AZALEA CANALES GARCIA / OSVALDO BECERRIL TORRES*

FECHA DE RECEPCIÓN: 30/11/2015

FECHA DE APROBACIÓN: 15/01/2017

RESUMEN: Se ha reconocido que en un contexto de apertura comercial e internacionalización de la economía, el desarrollo del sector transporte y los servicios logísticos constituyen un elemento fundamental para elevar la competitividad de las cadenas productivas de un país. Detectándose que la relación comercial actual de la frontera entre México y Belice, es incipiente, lo cual permite realizar una análisis descriptivo y documental de diferentes organismos sobre la problemática y complejidad que presenta el autotransporte de carga ante los cruces transfronterizos entre Belice y México obteniéndose entre los principales resultados, la imperante necesidad de integrar un proceso de modernización y de medidas correctivas que puedan propiciar que el autotransporte deje de ser el eslabón más débil de la cadena logística en el envío de mercancías.

PALABRAS CLAVE:

- autotransporte de carga
- flujos comerciales
- cruces transfronterizos

Analysis of transboundary transport in the shipment of commodities between Mexico and Belize: The forgotten frontier, 1990-2015

ABSTRACT: It has been recognized that in a context of trade liberalization and internationalization of the economy, the development of the transport sector and logistics services are an essential element to raise the competitiveness of the productive chains of a country. Detects that the commercial relationship of the current border between Mexico and Belize, is still in its infancy, which allows you to perform a descriptive analysis and documentary from different agencies on the issues and complexities of the fmcers load before the border crossings between Belize and Mexico was obtained between the main results, the prevailing need to integrate a modernization process and corrective action that can lead to the transportation of cargo to be the weakest link in the logistics chain in the shipment of goods.

KEYWORDS:

- Transportation of cargo
- trade flows
- border crossings

* Profesores investigadores de la Universidad Autónoma del estado de México. Línea de investigación Economía Internacional y Análisis económico de las regiones, sectores y la globalidad.

Introducción

En un contexto de apertura comercial e internacionalización de la economía, el desarrollo del sector transporte y los servicios logísticos constituyen un elemento fundamental para elevar la competitividad de las cadenas productivas de un país, al crear condiciones en las que los bienes generados en este se coloquen con ventajas competitivas tanto en el mercado nacional como internacional.

Hoy en día, el desarrollo de la infraestructura carretera de los países ha cambiado radicalmente a partir de la configuración de corredores multimodales e intermodales a escala internacional, los cuales tiene la finalidad de enlazar en forma rápida, segura, y con menores costos de operación vehicular, a las principales zonas de producción industrial y agropecuaria, así como a los centros urbanos más importantes del territorio nacional con los puntos de salida para exportación, importación e incluso de consumo.

En respuesta a las necesidades para una nueva y mejor infraestructura, los gobiernos mexicano y beliceño, han realizado programas e inversiones millonarias. En el caso de México se cuenta desde el sexenio pasado con la mayor inversión en infraestructura, la cual ha llevado a la creación de corredores intermodales como: Puerta México y la creación de estaciones y puertos hubs.¹

Desde que la inversión en infraestructura es considerada una necesidad y la creadora de competitividad y preferencia, se ha mostrado un interés por parte de los gobiernos en atraer cada vez más inversiones de este tipo,

denotando que la inversión es una gran estrategia, la cual consiste en construir rutas directas y/o más rápidas, generar rentabilidad, incrementar la demanda, cualquiera que sea el caso, siendo generalmente cierto que las decisiones de precio e inversión son interdependientes, pero deben considerarse conjuntamente al realizar cualquier análisis.²

Esto implica procurar y brindar facilidades en la transportación, lo cual permitirá la obtención de elementos de competitividad, complementando la evolución de las cadenas de suministro. Así, los precios elegidos para manejar la mercancía dependerán de los precios y capacidades que las empresas tengan.³

Uno de los principios fundamentales para modernizar los principales corredores del sistema carretero nacional, se fundamenta en la incorporación de carreteras de cuota en los tramos más rentables, con la finalidad de ofrecer una circulación rápida, segura y con menores tiempos de recorrido, pero no sólo es modernizar sino también innovar,⁴ lo cual implica una inversión tanto en infraestructura como en el tipo de equipo utilizado.

No obstante, en la actualidad se observan bajos volúmenes de tránsito vehicular en algunas de las carreteras de cuota. En ese sentido, se cuestiona su finalidad y, por ende, los objetivos de la configuración de los principales corredores del sistema carretero nacional.⁵

Cabe señalar que el limitado volumen de tránsito en algunos de los tramos de la nueva infraestructura de cuota que va hacia el sur del país, puede representar un obstáculo a la competitividad de los flujos comerciales, por lo que conviene abordar con mayor detalle la problemática que presenta este tipo de transporte, por lo que el desconocimiento del costo de operación vehicular, cuando se tiene la disyuntiva de circular (por dos alternativas, una libre y otra con peaje), presenta la pauta a evaluar el costo de operación vehicular y el tiempo de recorrido en ambas opciones, con la finalidad de elegir aquella que represente un menor costo y un ahorro en el tiempo de recorrido, convirtiéndose en un elemento clave para incrementar el flujo de mercancías hacia y desde el sur del país.

I. Las Relaciones comerciales entre México y Belice

En el Tratado Spenser-Mariscal de 1893 se establecieron los límites fronterizos entre México y la entonces colonia llamada Honduras Británica (hoy Belice). Después de seis años de negociación entre México y el Reino Unido, los límites se establecieron en el papel sin ser corroborados en campo.⁶

Las relaciones entre México y Belice para tratar asuntos de límites y aguas se establecieron una vez que este último se independizó, en 1981, de la Gran Bretaña. Los dos paí-

¹ HUBS: centro de intercambio donde se cargan y descargan contenedores. Secretaría de Comunicaciones y Transporte. "Diagnóstico general sobre la plataforma logística de transporte de carga en México", 2003.

² R. Lindsey, *Transportation infrastructure investments, pricing and Gateway competition: Policy considerations*, University of Alberta, Canadá, 2010, pp. 1-25. Gabriela Munguía, "Inversión en Infraestructura marítima portuaria. Análisis comparativo Manzanillo- Shanghai, 1980-2010", en *Análisis Económico*, No. 68, 2013.

³ R. Lindsey, *op. cit.*, pp. 1-25.

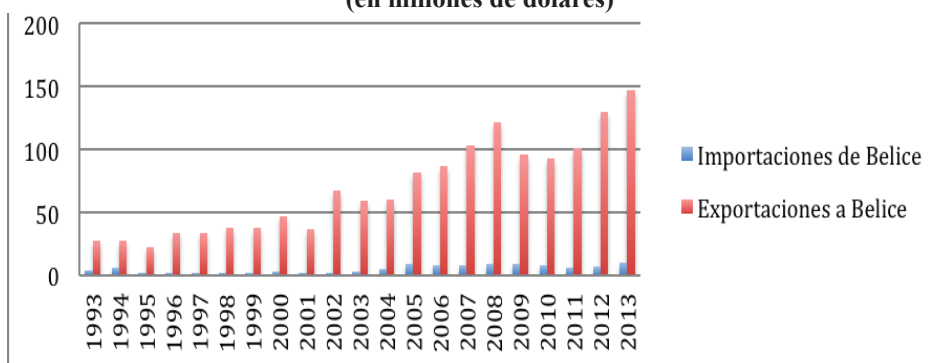
⁴ Gabriela Munguía, *op. cit.*

⁵ Entendida ésta como el fenómeno mediante el cual un determinado cambio técnico logra cambios significativos tanto en el área económica como social.

⁶ UAC-SCT, "Análisis comparativo del desempeño de las cadenas de transporte intermodal entre México y Estados Unidos", Coordinación Técnica para la Frontera Norte de la Unidad de Autopistas de Cuota de la SC, Mimeografiado, México, 2001.

SRE-CILA, Sección Mexicana de la Comisión Internacional de Límites y Aguas México-Guatemala, 2009. <http://cila.sre.gob.mx/cilasur/index.php/costos-fees>

Grafica 1
Flujo Comercial de México con Belice 1993-2013
 (en millones de dólares)



Fuente: elaboración propia con base en Secretaría de Economía en línea: www.se.gob.mx (consultado el 3 de octubre 2014)

ses acordaron en 1991 conformar la Comisión Binacional México-Belice de límites y cooperación fronteriza, la cual funcionó dos años y dio pie a crear en 1993 la Comisión Internacional de Límites y Aguas entre México y Belice (SRE-CILA por sus siglas). Bajo la estrategia de manejo de cuencas, la CILA México-Belice debería ser tri-nacional e incluir a Guatemala, dado el carácter tri-nacional de la cuenca del río Hondo; sin embargo, es difícil que se logre la tri-nacionalidad dado el conflicto territorial entre Belice y Guatemala, debido al reclamo del segundo respecto del territorio del primero.

En enero de 1998, la CILA México-Belice acordó realizar el levantamiento topográfico de la línea divisoria internacional terrestre y fluvial, utilizando fotogrametría aérea, con el objetivo de “conocer el aspecto físico actual y la ubicación de la línea divisoria internacional”.⁷ El trabajo se encargó al Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), y después de varios años se acordó por fin poner el remedio al error de haber elegido un método europeo de navegación para delimitar una parte de la frontera sur.

La “frontera olvidada”, como se conoce a la frontera sur de México por su poco desarrollo económico e integración nacional, en la actualidad enfrenta una serie de eventos complejos que van más allá de los Estados nación.⁸ Un ejemplo claro de ello es el resguardo que al sur de la frontera se tiene, ya que apenas se cuenta con unas incipientes instancias migratorias.

Por otro lado, el proceso de importación comprende varios pasos los cuales son engorrosos y tardados; un ejemplo: la verificación de la documentación aduanera es manual y se exige la presentación de los originales de todos los documentos, la mayoría de los envíos están sujetos a inspección física de las mercancías y control documental, incluidos a los que se aplican procedimientos de despacho de aduana acelerados.⁹

Las autoridades beliceñas han señalado deficiencias en su sistema aduanero, entre éstas cabe mencionar las siguientes: prescripciones en materia de documentación y procedimientos complejos e ineficientes; inexistencia de un sistema informatizado para procesar la documentación aduanera; declaraciones incompletas o inexactas; dificultades para supervisar el tránsito del cargamento entre las oficinas, y la vetustez del equipo informático. Además, la política de validar todos y cada uno de los documentos y de realizar controles documentales e inspección física de casi todas las mercancías en los puntos de entrega de la carga y en todos los plazos para el despacho de aduanal es tardado, restando competitividad a la logística de exportación de mercancías.¹⁰

La gráfica 1 muestra el flujo tan bajo de comercio que tienen México y Belice. Como se observa, las importaciones de Belice son muy incipientes a lo largo del periodo de estudio, por su parte las exportaciones muestran un mejor comportamiento, al presentar un aumento para el año 2013 para ubicarse en 150 millones de dólares en comparación al periodo comprendido entre 1993-2001, en el cual el valor de exportaciones hacia Belice no superaba los 50 millones de dólares.

⁷ SRE-CILA, Sección Mexicana de la Comisión Internacional de Límites y Aguas México-Guatemala, 1998. <http://cila.sre.gob.mx/cilasur/index.php/costos-fees>

⁸ A. García, “Las cuencas Compartidas entre México, Guatemala y Belice: un acercamiento a su delimitación y problemática general”, en *Frontera Norte*, Vol. 23, Núm. 45, enero- junio, 2011.

⁹ M. Ortega, “México-Belice: customs Check Point, La diversidad de sus meandros”, en *Ecofronteras*, 2010.

¹⁰ Instituto Mexicano del Transporte, *Manual Estadístico del Sector Transporte*, SCT, Sanfandila, Querétaro, México, 2002.

Cabe mencionar que, del total de las exportaciones realizadas por México a lo largo del periodo de estudio, Belice representa sólo el 1% de éstas, lo cual es lamentable, siendo un país tan cercano geográficamente a México.

Este hecho puede tener su explicación en la década de los 80, donde el comercio de las importaciones creaba un flujo importante de compradores de fin de semana (solamente), que llegaban al Estado para comprar productos de importación, mientras que “la economía beliceña a nivel gobierno seguiría alimentándose de los impuestos”.¹¹

Belice efectuó un plan para promover este tipo de comercio; que consistía en encarecer los productos que exportaba a México bajo un doble impuesto correspondiente a la mercancía, provocando que los consumidores acudieran a Belice, ya no solamente para bienes de consumo. “Importante es notar

que cuando el artículo le era benéfico para su economía, hacía excepciones y lo exentaba del pago de impuestos o bien, aplicaba tarifas que al adquirirlo en Quintana Roo no le mermara su economía. Ejemplos claros son el ganado y sus derivados, los productos de pesca, combustible, implementos y productos agrícolas, entre otros”.¹²

Ya para los años 90 la situación mejoró notablemente, con el ingreso de México al GATT, así como la reestructuración del dólar, se invirtió el fenómeno; ahora eran los beliceños quienes llegaban a Chetumal o Yucatán para abastecerse de los mismos productos pero, en este caso, de origen mexicano. Esto se presenta porque el encarecimiento de productos en Belice, ocasiona que solamente el grupo económicamente pudiente compre las mercancías al interior de la nación.¹³

Tabla 1
Principales productos importados por México procedentes de Belice
(Valores en miles de dólares)

| Fracción | Descripción | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|------------|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------------|
| | | | | | | | | | enero-marzo |
| | Total | 9,037 | 8,522 | 8,129 | 6,238 | 6,255 | 9,440 | 25,966 | 4,368 |
| 0306.17.01 | Los demás camarones y langostinos. {Los demás camarones y langostinos} | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,843 | 3,577 | 14,089 | 2,790 |
| 0306.27.99 | Los demás.} | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,254 | 3,673 | 2,613 | 1,022 |
| 7204.49.99 | Los demás. | 183 | 256 | 467 | 934 | 721 | 824 | 765 | 120 |
| 0306.11.01 | Langostas (<i>Palinurus</i> spp., <i>Panulirus</i> spp., <i>Jasus</i> spp.). | 529 | 1,465 | 123 | 67 | 655 | 260 | 236 | 340 |
| 7602.00.99 | Los demás. | 125 | 24 | 51 | 49 | 42 | 91 | 72 | 19 |
| 0307.99.99 | Los demás. | 40 | 121 | 12 | 122 | 28 | 79 | 53 | 0 |
| 7404.00.01 | Aleados, excepto lo comprendido en la fracción 7404.00.02. | 149 | 39 | 72 | 42 | 56 | 58 | 41 | 0 |
| 7602.00.01 | Chatarra o desperdicios de aluminio provenientes de cables, placas, hojas, barras, perfiles o tubos. | 51 | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 19 | 1 |
| 7404.00.02 | Anodos gastados; desperdicios y desechos con contenido de cobre inferior al 94%, en peso. | 56 | 12 | 11 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 |

Fuente: Grupo de Trabajo de Estadísticas de Comercio Exterior, integrado por el Banco de México, INEGI, Servicio de Administración Tributaria y la Secretaría de Economía.

¹¹ G. Hernández, *El transporte de Mercancías por Carretera*, fundación CETMO, Barcelona, 1993.

¹² C. Martner y A. Moreno “The Restructuring of Mexican Ports and Modal Integration of Transport in MÉXICO”, en *Memorias de Meeting and Conference IAME 2002*, organizado por International Association of Maritime Economists (IAME), del 12 al 15 de noviembre de 2002, Ciudad de Panamá, Panamá.

¹³ Secretaría de Economía, 2014. <http://www.economia.gob.mx/comunidad-negocios/comercio-exterior/informacion-estadistica-y-arancelaria>

Como se ve en la tabla 1 a partir del año 2000 los productos que se venden en México provienen de Belice. Han aumentado principalmente en productos clave como camarones, langostinos, langostas y chatarras de aluminio, principalmente, lo cual demuestra el consumo que también hay de parte de ese país hacia el producto mexicano, generando para el año 2014 un aumento considerable.

Tabla 2
Principales productos importados por Belice procedentes de México
(Valores en miles de dólares)

| Fracción | Descripción | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|------------|---|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| | Total | 788,836 | 698,355 | 872,771 | 1,212,164 | 1,142,906 | 1,106,985 | 1,699,748 | 354,535 |
| 3904.10.03 | Polí(cloruro de vinilo) (P.V.C.) obtenido por los procesos de polimerización en masa o suspensión. | 37,223 | 34,974 | 48,710 | 77,045 | 17,773 | 14,077 | 110,180 | 10,726 |
| 3206.11.01 | Con un contenido de dióxido de titanio superior o igual al 80% en peso, calculado sobre materia seca. | 65,857 | 87,025 | 84,825 | 74,330 | 72,552 | 89,306 | 95,462 | 31,352 |
| 2915.31.01 | Acetato de etilo. | 51,331 | 40,892 | 64,733 | 95,209 | 88,006 | 81,390 | 93,637 | 25,169 |
| 2915.24.01 | Anhídrido acético. | 66,923 | 62,081 | 57,653 | 51,173 | 46,435 | 46,749 | 66,369 | 16,085 |
| 4002.19.02 | Poli(butadieno-estireno), excepto lo comprendido en la fracción | 23,198 | 18,535 | 29,419 | 36,066 | 34,222 | 26,111 | 27,867 | 6,526 |
| 8106.00.01 | Bismuto y sus manufacturas, incluidos los desperdicios y desechos. | 21,591 | 12,917 | 14,138 | 17,410 | 14,960 | 11,406 | 18,112 | 2,018 |
| 0205.00.01 | Carne de animales de las especies caballar, asnal o mular, fresca, refrigerada o congelada. | 16,664 | 14,653 | 12,574 | 12,184 | 14,628 | 16,810 | 17,298 | 997 |

Fuente: Grupo de Trabajo de Estadísticas de Comercio Exterior, integrado por el Banco de México, INEGI, Servicio de Administración Tributaria y la Secretaría de Economía.

Como se ve en la tabla 2, los principales productos exportados de México hacia Belice son aquellos que serán integrados a un proceso productivo, tal es el caso de El PVC, Acetatos de Etilo, Bismuto y sus manufacturas. Sin embargo llama la atención la importación por parte de Belice de carne de animales como caballar, asnal y mular fresca, refrigerada o congelada.

Lo que denota en ambos casos que el flujo comercial depende principalmente de productos congelados y que requieren una rápida logística en transportación, adecuada infraestructura, pero sobre todo un ágil proceso aduanero.

II.- El papel del autotransporte de carga en el envío de mercancías

En el mundo, existen distintos tipos de transporte, que poseen diversas características, lo que hace que sea posible determinar que en traslado de mercancías el tiempo y los costos son clave, por lo que la elección adecuada del medio de transporte es fundamental. Entre las consideraciones que se deben hacer para elegir el medio de transporte adecuado, se puede mencionar la densidad económica del producto, su peso, su volumen, su grado de fragilidad o vulnerabilidad a las condiciones climatológicas temporales o atmosféricas;

las distancias que separan el lugar de la exportación del centro importador, el costo de los servicios y las preferencias del importador en cuanto al medio de transporte de la mercancía.¹⁴ Dentro del territorio de Centroamérica se enfrentan desafíos complejos: las distancias son cortas y los volúmenes de carga son pequeños para consolidar una red densa de transporte marítimo de corta distancia.¹⁵ Pero el territorio es extenso y la red vial no está lo suficientemente desarrollada para atender el mercado de carga de manera eficiente. Además, no existe una red ferroviaria transnacional. Este contexto otorga al transporte automotor de carga (TAC) un rol clave en el transporte internacional.¹⁶

Por su parte la provisión eficiente de los servicios de infraestructura es, también, uno de los aspectos más importantes de las políticas de desarrollo tanto a escala nacional como regional. La ausencia de una infraestructura adecuada, así como la provisión ineficiente de los servicios, constituyen, por lo tanto, obstáculos de primer orden para la implementación eficaz de políticas de desarrollo social, de crecimiento económico y la concreción de los objetivos de integración.¹⁷

En virtud de las exigencias de una mayor competitividad en los mercados internacionales y el crecimiento económico, vía incremento de la productividad de los agentes económicos, los países requieren ampliar y modernizar su infraestructura básica de acuerdo con los estándares tecnológicos internacionales, así como lograr niveles máximos de cobertura de cada territorio nacional y satisfacer eficazmente las necesidades asociadas a la prestación de los servicios de infraestructura.

El desarrollo de la infraestructura en el marco de políticas de integración regional permite, en algunos casos, la internacionalización de la prestación de servicios de infraestructura, contribuyéndose a generar escalas de producción

más eficientes. Junto con ello, la adecuada disponibilidad de infraestructura y la prestación eficiente de los servicios conexos, contribuyen a que un país o región pueda desarrollar ventajas competitivas y alcanzar un mayor grado de especialización productiva.¹⁸

Estrechamente vinculado con el párrafo anterior, se encuentra el transporte, que se constituye como un elemento central del desarrollo económico de una región, permitiendo el desplazamiento de personas, materias primas y productos finales, a través de redes, diseñadas para cumplir con despachos en tiempo y forma al menor costo posible, tanto a escala local, nacional e internacional. Es, por lo tanto, un elemento central para viabilizar las medidas de desarrollo social y comercial que implementa el Estado, aun cuando muchas veces no sea considerado dentro de las políticas públicas.

En los últimos años los gobiernos e instituciones internacionales han declarado la importancia del transporte y los costos logísticos como elementos centrales de la competitividad nacional, ya sea por las variaciones del precio de los combustibles o por la influencia de la crisis económica en el sector exportador de cada economía; en esos años el alza en los costos de transporte era superior al ahorro obtenido en las bajas arancelarias, lo que no solamente ponía en riesgo la competitividad de las economías emergentes, sino que incluso significaría el fin de la globalización.¹⁹

Los servicios de transporte automotor de carga regionales y transfronterizos recorren distancias en promedio mayores que los servicios de transporte terrestre nacional. Dado que el origen o destino de la carga en un servicio transfronterizo suele ser un nodo logístico de un país extranjero, la distancia promedio es mayor que en los servicios nacionales. Del mismo modo, la carga movilizada desde y hacia nodos aeroportuarios suele recorrer distancias menores por carretera, dada la habitual cercanía de estos nodos a los grandes centros de producción y consumo.²⁰

Los beneficios indirectos se observan desde el plano micro y macroeconómico. A escala micro pueden descender el precio de los bienes, o bien, aumentar su oferta en el mercado; desde la perspectiva macro, propicia que se formen cadenas de distribución, que se atraiga más actividad, aumente la competitividad y el consumo y se atiendan mejor las necesidades de movilidad.

En términos generales, la mejora de transporte favorece que: a) las empresas expandan sus mercados y aprovechen economías de escala; b) surjan economías de aglomeración que favorezcan la interrelación económica de las localidades conectadas por la nueva infraestructura de transporte; c) aumente la competencia y con ella la eficiencia, y d) que los consumidores ahorren tiempo y recursos. En definitiva, la mejora de las condiciones de transporte puede desencadenar una sucesión de efectos inducidos que desemboque en el incremento de la renta.

¹⁴ Secretaría de Comunicaciones y Transporte, 2014. <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-conservacion-de-carreteras/antecedentes/>

¹⁵ Secretaría de Comunicaciones y Transporte, 2003. <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-conservacion-de-carreteras/antecedentes/>

¹⁶ P. Guerrero y J. Abad, *Transporte automotor de carga en Belice, Centroamérica y República Dominicana: Análisis de desempeño y recomendaciones de política*, Banco Interamericano de Desarrollo, División de Transporte editores. p. cm. — (IDB Technical Note ; 511), 2013.

¹⁷ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Diagnóstico general sobre la plataforma logística de transporte de carga en México*, 2003.

¹⁸ Pérez Salas, *Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales*, CEPAL, 2010.

¹⁹ *Op. cit.*

²⁰ P. Guerrero y J. Abad, *op. cit.*

Tabla 3
Comparación de tiempos y costos de envío de mercancías
Belice y México

| País | Rank | Documentos para exportar (numero) | Tiempo para exportar (días) | Costo de exportación (US\$ por contenedor) | Documentos para importar (numero) | Tiempo para importar (días) | Costo de importación (US\$ por contenedor) |
|--------|------|-----------------------------------|-----------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------|--|
| Belice | 101 | 5 | 17 | 1.355 | 7 | 19 | 1.58 |
| México | 59 | 4 | 11 | 1.45 | 4 | 11 | 1.74 |

Fuente: elaboración Propia con base en datos obtenidos del World bank en línea. <http://datos.bancomundial.org/indicador/TT.PRI.MRCH.XD.WD>

La tabla 3 muestra la tarifa media de carga para un contenedor de 40". Si bien la tarifa por km varía ligeramente en función de la distancia, los valores promedio son similares en toda la región. Un ejemplo de ello es el costo de exportación que se tienen para Belice y México, los cuales oscilan entre 1.355 y 1.45 dólares, respectivamente y para la importación Belice presenta un costo de importación por contenedor de 1.58 dólares mientras que México presenta un costo mayor llegando a 1.74 dólares.

Cabe mencionar que México se encuentra situado en el lugar 59 en el índice de desempeño logístico elaborado por el Banco Mundial, Belice se encuentra en el lugar 101 de 160 países. Otro aspecto que es preocupante en la "frontera olvidada" y que afecta directamente a los conductores y a la carga. Generalmente, es el riesgo de asalto el cual es mayor en tramos donde los vehículos deben reducir la velocidad y aumenta según el tipo de carga transportada, afectando las rutas donde se transportan productos de mayor valor agregado. Un ejemplo de ello es el costo de las medidas de seguridad, el cual puede alcanzar un 22% del valor del flete; por su parte los trámites a realizar en los pasos fronterizos se resumen principalmente en aduaneros, de migración, y permisos fitosanitarios y cuarentenarios.

Estos procedimientos no son aplicados en todos los países. La fumigación sólo se lleva a cabo en las fronteras de México-Guatemala (lado mexicano), México-Belice, Belice-Guatemala (lado beliceño), eliminando competitividad en los tiempos de cruce de las mercancías.²¹

Además los tiempos de espera para acceder a la carga en el puerto o terminal, así como para liberarse rápidamente de los contenedores o cajas vacías cuando regresan de un viaje son percibidos por los autotransportistas como grandes "cuellos de botella" que a nadie preocupa tanto como a ellos, porque tienen que absorber las pérdidas de la inmovilización prolongada de sus vehículos.²²

Si bien se ha notado un incremento de volumen de transporte en la región afecta a los pasos de frontera, que no están diseñados para atender una alta cantidad de vehículos. Debido a que las áreas de estacionamiento se saturan

y, ante la falta de espacio, se ocupan los laterales de los accesos. Así mismo, la falta de integración e intercambio de información entre autoridades prolonga el tiempo necesario para cruzar una frontera, por lo que la implementación de la ventanilla única para las exportaciones en Belice, es hoy una necesidad.²³

Cabe señalar que en años recientes, como consecuencia de la disminución de los aranceles a escala mundial, la logística y otros aspectos de la facilitación del comercio han logrado perfilarse más como un terreno para reducir los costos comerciales. Un estudio que realizaron en 2013 el Grupo del Banco Mundial y el Foro Económico Mundial permitió concluir que una reducción en los altos costos de las operaciones y la burocracia innecesaria que enfrentaban los operadores comerciales podría brindar un impulso considerable al producto interno bruto mundial. En enero, la Organización Mundial del Comercio (OMC) ultimó los detalles de un "acuerdo de facilitación del comercio" que fija los parámetros para tener procedimientos aduaneros más rápidos y eficientes y contiene disposiciones para la asistencia técnica y la capacitación en esta área. El Banco Mundial y otras seis instituciones de financiamiento multilateral apoyaron la iniciativa de la OMC en una declaración unánime emitida en octubre.²⁴

²¹ Secretaría de Economía, 2013. <http://www.economia.gob.mx/comunidad-negocios/comercio-exterior/informacion-estadistica-y-arancelaria>

²² Secretaría de Comunicaciones y Transporte, 2003. <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-conservacion-de-carreteras/antecedentes/>

²³ Secretaría de Economía, 2014. <http://www.economia.gob.mx/comunidad-negocios/comercio-exterior/informacion-estadistica-y-arancelaria>

²⁴ Banco Mundial, *Trade Logistics in the Global Economy*, 2014. <http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2015/08/13/>

Si bien es cierto que la desregulación del autotransporte federal de carga trajo consigo grandes beneficios a los embarcadores o dueños de la carga, tales como la ampliación de la oferta y la reducción de tarifas al propiciarse mayor competencia en este sector, no es menos cierto que el transporte carretero es, hoy por hoy, el eslabón más débil de las cadenas de carga.

De acuerdo con la Asociación Mexicana de Transportistas (AMT),

la curva entre las tarifas y los costos de operación se han ido separando. Esta situación ha obligado a las compañías a sostenerse mediante una fórmula que no es otra más que buscar hacia adentro ser más eficientes, dar valores agregados y reducir costos, así como hacia fuera, buscar más cargas a transportar para compensar los escasos márgenes de utilidad que ahora se tienen.²⁵

Adicionalmente, las empresas de autotransporte con mayor potencial económico han invertido importantes cantidades de recursos en tecnología para ser más eficientes, y con ello reducir los costos de operación para adaptarse al entorno competitivo de un transporte desregulado, en donde los clientes están imponiendo condiciones.

III. Resultados del análisis

La actividad económica de la zona sur del país, se rige por tres vertientes: la burocracia, que engloba toda la administración pública, la cual representa la mayor generación de ingresos vía salarios de la sociedad; el industrial, con un franco sector incipiente destacando únicamente el sector manufacturero, y por último el comercio, actividad tradicional de la zona sur que ha sido el generador de empleos por excelencia; hoy se puede denotar que la tercer vertiente (el comercio), es un detonante para esta zona, sobre todo en el envío de mercancías vía carretera.

Hoy se ha incluido un nuevo factor: la llamada “Zona Libre Beliceña”, la cual ha generado un profundo desequilibrio económico, lo cual se manifiesta con problemas de distinta índole, ante el incremento del flujo de materias primas a la región, la cual no cuenta con una infraestructura carretera suficiente, y padece una exagerada burocracia.

Por lo que el gobierno de Belice ha solicitado al de México, la inclusión dentro de los esquemas de cooperación de la frontera sur a este país, en donde se otorga un trato preferencial recíproco con naciones de América Central, principalmente en lo relacionado a los aranceles.

²⁵ Nury Rosas, “Las tarifas en su laberinto”, en *Revista Transporte Siglo XXI*, Vol 36, septiembre de 2002, México.

²⁶ G. Hernández, *op. cit.*

Además, los esfuerzos por parte de México, como es el caso de ampliar su oferta exportable, dando precios preferenciales; el gobierno de Belice, buscando estimular su economía, generó el Código para la Inversión Extranjera, en el cual son muy atractivos los porcentajes a favor de la inversión, siendo en muchos casos más del 60%.²⁶

Esto implica que ambas naciones bajo las representaciones del gobierno, conocen de las ventajas comerciales que pueden generarse a partir de acuerdos bilaterales. Sabiendo de antemano que los beneficios deben ser compartidos y aunque en el tema comercial puedan lograrse avances a favor del desarrollo, se nublan con la disparidad de ventajas para los empresarios de uno y otro lado de la frontera, donde son los mexicanos quienes se ven afectados.

En definitiva, la modernización y las medidas correctivas señaladas pueden propiciar que el autotransporte deje de ser el eslabón más débil de la cadena logística en el país. En efecto, la integración de las cadenas de carga a través de estrategias logísticas que beneficien a todos los actores debe ser una imperiosa necesidad para fortalecer la competitividad de la plataforma logística en autotransporte de carga nacional.

Actualmente, el gobierno de México asume las ventajas que se generarían a partir de una diversificación comercial estratégica con un eficiente esquema de integración regional, para evitar la clara dependencia de nuestro país con Estados Unidos. Han reconocido que se debe desarrollar, de manera definitiva, las relaciones con Belice bajo una verdadera cultura fronteriza entre ambos países. Ello porque México reconoce el liderazgo que ejerce en la región.

IV. Conclusiones

Las problemáticas detectadas se ilustran con las cifras presentadas a lo largo del estudio, en donde se denota la poca importancia y el incipiente comercio que se presenta en la zona sur de México.

El análisis realizado da lugar a recomendaciones dirigidas a diversas instituciones y actores relacionados con el comercio y la transportación de bienes. Donde el principal paso es incrementar la inversión en infraestructura carretera en la zona sur, agilizando los procesos administrativos y operativos de desaduanamiento, así como la capacitación constante del personal a cargo de este cruce fronterizo. Lo cual permitirá una mayor competitividad del envío de mercancías entre México y Belice.

En suma, se detectaron aquellos grandes cuellos de botella del transporte nacional en la frontera sur, permitiendo sugerir recomendaciones que van desde mejoras operativas y reglamentarias hasta la consolidación y/o desarrollo de corredores de transporte estratégicos, y la determinación de las obras de infraestructura clave para facilitar el movimiento expedito de los flujos comerciales.

Bibliografía

- ◆ Banco Mundial, *Trade Logistics in the Global Economy*, 2014. <http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2015/08/13/>
- ◆ Camara de Diputados, Camarada de Diputados, s. f. http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27_040614.pdf
- ◆ CANACAR, *Antecedentes*, 2012. <http://www.canacar.com.mx/acerca-de-canacar/antecedentes/>
- ◆ CAPUFE, Caminos y Puentes Federales, 2010. <http://www.capufe.gob.mx/site/wwwCapufe/menuitem.5b242a384a941ec05a034bd7316d8a0c/index.html>
- ◆ García, “Las cuencas Compartidas entre México, Guatemala y Belice: un acercamiento a su delimitación y problemática general”, en *Frontera Norte*, Vol. 23, Núm. 45, enero-Junio, 2011.
- ◆ Guerrero, P. y J. Abad, *Transporte automotor de carga en Belice, Centroamérica y República Dominicana: Análisis de desempeño y recomendaciones de política*, Banco Interamericano de Desarrollo, División de Transporte. editores. p. cm., IDB Technical Note ; 511, 2013.
- ◆ Hernández, G., *El transporte de Mercancías por Carretera*, fundación CETMO, Barcelona, 1993.
- ◆ INEGI, 2014. http://www.inegi.org.mx/inegi/contenidos/notasinformativas/pib_precr/NI-PIBCR.pdf
- ◆ Instituto Mexicano del Transporte, “Manual Estadístico del Sector Transporte”, SCT, Sanfandila, Querétaro, México, 2002.
- ◆ ----- “Diagnóstico general sobre la plataforma logística de transporte de carga en México”, 2002. <http://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt233.pdf>
- ◆ Lindsey, R., “Transportation infrastructure investments, pricing and Gateway competition: Policy considerations”, University of Alberta, Canada, 2010.
- ◆ Martner, y A. Moreno, “The Restructuring of Mexican Ports and Modal Integration of Transport in MÉXICO”, Memorias de Meeting and Conference IAME 2002, organizado por International Association of Maritime Economists (IAME), del 12 al 15 de Noviembre de 2002, Ciudad de Panamá, Panamá.
- ◆ Munguia, Gabriela, “Inversión en Infraestructura marítima portuaria. Análisis comparativo Manzanillo- Shanghái, 1980-2010”, en *Análisis Económico*, No. 68, 2013.
- ◆ Ortega, M., “México-Belice: customs Check Point, La diversidad de sus meandros”, en *Ecofronteras*, 2010.
- ◆ Pérez Salas, *Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales*, CEPAL, 2010.
- ◆ Romero, G. y Mª José De Paredes, “El impacto económico de la innovación en las empresas andaluzas”, 2012.
- ◆ Rosas, Nury, Las tarifas en su laberinto, en *Revista Transporte Siglo XXI*, Vol 36, septiembre de 2002. México.
- ◆ SCT, “Diagnóstico general sobre la plataforma logística de transporte de carga en México”, 2003.
- ◆ -----, 2003. <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-conservacion-de-carreteras/antecedentes/>
- ◆ -----, *Norma Oficial Mexicana*, 2008. http://www.sct.gob.mx/fileadmin/_migrated/content_uploads/52_NOM-12-SCT-2-2008.pdf
- ◆ ----- Norma Oficial Mexicana, 2010. Obtenido de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/_migrated/content_uploads/52_NOM-12-SCT-2-2008.pdf
- ◆ -----, (2011). <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-conservacion-de-carreteras/antecedentes/>
- ◆ Secretaría de Economía, 2013. <http://www.economia.gob.mx/comunidad-negocios/comercio-exterior/informacion-estadistica-y-arancelaria>
- ◆ -----, 2014. <http://www.economia.gob.mx/comunidad-negocios/comercio-exterior/informacion-estadistica-y-arancelaria>
- ◆ SRE-CILA, Sección Mexicana de la Comisión Internacional de Límites y Aguas México-Guatemala, 1998. <http://cila.sre.gob.mx/cilasur/index.php/costos-fees>
- ◆ -----, Sección Mexicana de la Comisión Internacional de Límites y Aguas México-Guatemala, 2009. <http://cila.sre.gob.mx/cilasur/index.php/costos-fees>
- ◆ UAC-SCT, “Análisis comparativo del desempeño de las cadenas de transporte intermodal entre México y Estados Unidos”, Coordinación Técnica para la Frontera Norte de la Unidad de Autopistas de Cuota de la SCT. Mimeografiado, México, 2001.