

6. CONCLUSIONES Y COMENTARIOS

Determinación del Mercado Potencial de una Terminal Intermodal. Caso de la Ciudad de Querétaro

Objetivo: Llegar a una resolución final en base a los argumentos expuestos durante los capítulos anteriores de este trabajo.

6. CONCLUSIONES Y COMENTARIOS

En muchas ocasiones las conclusiones son la parte fundamental de cualquier documento o proyecto de planeación, ya que permiten visualizar en base a datos objetivamente mesurables que son la base de cualquier documento digno de tomarse en cuenta. De otra manera, al poseer datos subjetivos o que puedan estar sujetos a diferentes puntos de vista, no sería posible llevar a cabo dicho documento.

Como parte final y recopiladora del presente trabajo se han recabado las ideas y datos más importantes que nos exponen de forma clara y concisa la información recabada que será de gran ayuda en cualquier toma de decisiones futura a la que se tenga que enfrentar cualquier persona física o moral que desee llevar a cabo este proyecto.

A continuación se presentan a manera de comentarios algunas observaciones importantes en el presente trabajo escrito:

1. De la investigación preliminar se determina la existencia de infraestructura intermodal al servicio de la región. Dentro del corredor, la Terminal Intermodal de Querétaro; además, en un radio de 200 km la existencia de al menos tres terminales alternas. A futuro, se vislumbra la oportunidad de un desarrollo intermodal importante en las zonas aledañas al Aeropuerto Intercontinental de Querétaro.
2. Dada la creciente producción manufacturera de la región (figuras 15 y 16) puede suponerse la existencia de cantidades importantes de carga, que reclaman alternativas de servicios de transporte y logística, eficientes y a menores costos.
3. El servicio intermodal de la actual terminal de Querétaro se enfoca a la carga y descarga de remolques y contenedores, a doble estiba y estiba sencilla; con algunos servicios regulares, principalmente concentrados en el comercio con Estados Unidos y en la industria automotriz. Asimismo, cuenta con las autorizaciones, enlaces ferroviarios, equipos y espacio para diversificar su clientela y cobertura, básicamente con los principales puertos del país.
4. El estudio de mercado permitió identificar un potencial intermodal en la región de más de 131 mil contenedores anuales (tabla 16). De ese total, el 54% atañe al comercio exterior; el 45% corresponde al transporte doméstico; y el 1% se relaciona con las oportunidades de consolidación intermodal.
5. De la interacción de la región con el Distrito Federal, se identificó la oportunidad de transferencia de al menos 3 mil contenedores mensuales. Asimismo, se identificó un flujo un poco mayor a los 1,600 contenedores mensuales con la zona del Bajío (se puede apreciar con mayor claridad en la tabla 15). Dada la importancia de estos volúmenes se considera importante trabajar en la búsqueda de elementos adicionales, que logren integrar esa carga al potencial de transferencia.
6. No fue posible identificar el destino específico del potencial de salida de 21 mil contenedores mensuales (figura 21). De ello deriva la subvaluación cuantiosa de los flujos cuyos destinos sí fueron identificados en el estudio; y la posible existencia de otros pares vinculados fuertemente con la región.

7. La mayor oportunidad de transferencia del potencial doméstico identificado, se reconoce en el estrato correspondiente a las otras empresas medianas (figura 24).
8. La estimación del potencial de comercio exterior ascendió a poco más de 70,500 contenedores anuales; de ellos, el 44% corresponde a importaciones, y el 56% a exportaciones. El principal origen y/o destino de los flujos se encuentra en los Estados Unidos. La mayor aportación al potencial de comercio exterior es otorgada por las otras empresas grandes (figura 26).
9. Derivado de la escasez de servicios de mediana capacidad, de la deficiencia de los servicios subcontratados por los agentes aduanales del puerto de Veracruz, de la ausencia de servicios directos de consolidado terrestre entre la zona y el sureste del país, de la falta de promoción de los servicios y del desconocimiento de los usuarios, se estimó un potencial de consolidación terrestre equivalente a 1,218 contenedores anuales.
10. El potencial de consolidación aérea equivale a 3,500 TEU's anuales. El Aeropuerto Internacional de Querétaro podría ser el beneficiario de la oportunidad detectada respecto a los servicios de consolidación aérea para la región.
11. La calificación otorgada al servicio actual de transporte indica un buen desempeño de las empresas transportistas (figura 30). En general, el *costo*, es un elemento fundamental en la percepción del usuario; sin embargo, dependiendo de las necesidades y deficiencias que enfrenta cada uno de los estratos, el criterio cambia entre uno y otro. Así, las *Otras Empresas Grandes* otorgan un peso mayor al *Tiempo de Viaje*; mientras que las *Pequeñas*, a la *Confiabilidad*.
12. El buen nivel de desempeño percibido por el usuario actúa en contra de su búsqueda por nuevas alternativas de transporte; de manera que la innovación deberá surgir a iniciativa de los prestadores de servicios.
13. Las oportunidades de mejora de los servicios actuales, se resumen en: mayor disponibilidad de contenedores y cajas; mejor comunicación; instauración de sistemas para el rastreo de embarques; mejores tarifas; mejores tiempos de respuesta; mayor confiabilidad en el servicio; profesionalización de las prestaciones (figura 33).
14. Entre las razones para no utilizar el ferrocarril, se reconoce a la mala percepción y al desconocimiento de las ventajas del servicio (figura 34). El vencimiento de estos obstáculos demanda esfuerzos importantes en actividades de promoción y divulgación de las bondades del servicio.
15. La mayoría de los usuarios potenciales estarían dispuestos a incrementar los tiempos de traslado atribuibles al servicio intermodal, a cambio de la certeza en el cumplimiento de horarios y certidumbre del servicio.
16. Además de los costos y tiempos competitivos, otros elementos del servicio que motivarían al usuario a la transferencia al intermodal son la disponibilidad de servicios; entre los que destacan: la consolidación y la disponibilidad de mejores instalaciones (figura 35).
17. El mayor conocimiento de las ventajas de la contenerización se manifiesta entre las *Otras Empresas*; ello repercute en un mayor dominio e injerencia en las decisiones concernientes a la cadena logística de estas empresas.

18. En un número importante de empresas, aun ya usuarias de los servicios intermodales, se tiene la oportunidad de incidir en favor del intermodalismo a través de una promoción efectiva de los servicios, y las ventajas que el intermodal ofrece.
19. La demanda por servicios logísticos está presente en todos los estratos, principalmente entre las *Otras Empresas* (53%). Los servicios más requeridos son las gestiones aduanales y la consolidación. La mayor diversidad de requerimientos se da entre las *Otras Empresas Grandes* (figura 38).
20. El deseo de delegar a terceros, actividades logísticas que implican una mayor integración entre el proveedor y el usuario, como el manejo de inventarios, se da esencialmente entre las empresas *Grandes*. Por su parte, en las empresas *Pequeñas* destaca el deseo de recibir asesoramiento para la exportación (figura 39).
21. El requerimiento de equipo y prácticas operativas derivadas de las características de la carga, se resumen en: cajas en buen estado; disponibilidad de elementos de sujeción; sanidad del contenedor; chasises intermodales; equipo de mediana capacidad; servicios de almacenamiento; manipulación cuidadosa de la carga; especialización en el manejo de productos peligrosos y el rastreo o seguimiento de embarques en tiempo real.
22. En cuanto a los servicios de *menos de carro entero* se demanda una mayor integración y coordinación de las actividades, principalmente las relacionadas con el despacho y la recepción de la carga.
23. El área y el equipamiento necesario para abastecer el potencial intermodal identificado es de 20 hectáreas; una grúa de marco; dos cargadores frontales; y tres tractores de patio; con esta inversión se mantendría una pequeña reserva de capacidad, lo que ofrece un margen de maniobra para la atención de un ligero crecimiento en la operación.
24. Entre Querétaro y la región noreste del país (Saltillo, Monterrey y Reynosa) se da el mayor requerimiento de servicios domésticos, con un potencial de salida de 23 servicios mensuales de 80 contenedores cada uno. En menor escala, con un potencial de 3 servicios semanales de 80 contenedores, están las salidas hacia Guadalajara y las entradas provenientes de Toluca, Tlaxcala y Puebla (tabla 18).
25. En lo que respecta al potencial de comercio exterior, los flujos de entrada y salida de mercancías por Nuevo Laredo; requerirían de alrededor de 25 servicios mensuales. La demanda potencial de Querétaro a Veracruz, para su satisfacción es de 13 servicios mensuales de 80 contenedores. El potencial de Manzanillo a Querétaro demandaría 6 servicios mensuales de 80 contenedores (tabla 19).
26. La implantación de un servicio intermodal doméstico en la región demandaría la adquisición de un lote de 763 contenedores y 58 plataformas. El flujo potencial entre la región y el noreste del país (Saltillo, Monterrey y Reynosa) requeriría una flota de 330 contenedores. La interacción con el corredor Coatzacoalcos-Veracruz-Puebla, supondría una flota de alrededor de 300 contenedores; mientras que el flujo de la región a Guadalajara significaría una flota de alrededor de 130 contenedores (tablas 20 y 21).
27. La actual terminal de Querétaro maneja un volumen considerable, pero que no rebasa el de la nueva terminal (tabla 22). Para el caso de los inversionistas, la nueva terminal de Querétaro

podría ser una excelente opción para invertir su capital con la ayuda o cooperación del gobierno estatal o federal, dupla que ya ha demostrado su eficacia en múltiples ocasiones.

28. Cabe resaltar la caída en las exportaciones en todas las terminales e la región en estudio (tabla 23). Este hecho puede tener una gran cantidad de razones, pero no debe pasar desapercibido por las autoridades. Una de las razones podría ser la caída en picada de las ventas al extranjero de la industria regional o que las terminales en estudio no están trabajando conjuntamente con la industria de la región, hecho que afecta directamente al bienestar de la población.
29. 5 de las 10 terminales intermodales en la región son privadas. Esto significa que atienden exclusivamente el tráfico de una empresa. En el caso de la nueva terminal intermodal, se prestaría servicio a todo tipo de usuarios que lo requieran, además de que la capacidad y la ubicación destinadas son especializadas.

Finalmente se presentan las conclusiones generadas del presente trabajo escrito, las cuales se muestran a continuación:

1. Derivado del análisis de la situación se concluye que en la región de estudio tiene lugar una intensa actividad económica, fundamentalmente vinculada a la planta industrial asentada en la región (se puede apreciar en la tabla 2), cuyo florecimiento se ha dado en función de las políticas gubernamentales y la red carretera existente, de hecho uno de los mayores flujos de vehículos de carga se da en la Carretera México-Querétaro (figura 13).
2. El alejamiento del autotransportista de las actividades de arrastre de largo itinerario, y su acercamiento a la recolección y distribución local, demanda un cambio cultural que deberá sustentarse en un trabajo arduo de convencimiento e integración del camionero a la prestación de otros servicios de valor agregado que, vinculado al desempeño de los demás involucrados genere un servicio de calidad, capaz de competir con los modos tradicionales.
3. La reciente construcción de la autopista Arco Norte deja mucho para la especulación. Desafortunadamente no es posible valorar objetivamente el impacto tanto positivo como negativo que tendría sobre la nueva terminal intermodal de Querétaro. Se espera que evite que al menos 7,400 vehículos de carga pasen a través de la Ciudad de México. Este gran desvío de vehículos podría ocasionar que muchas rutas comerciales pasen por la carretera México-Querétaro y que muchas empresas se reubiquen a otros estados diferentes de Querétaro, lo que podría ocasionar la disminución del comercio en la región y por ende el cese del requerimiento de transporte intermodal.
4. Cada vez con mayor frecuencia, es posible apegarse a los estándares internacionales de entrega, por lo que el desarrollo del transporte de carga ha sido satisfactorio y se aprecia un margen muy grande de crecimiento, sobre todo para que en los recorridos largos (mayores a 400 kilómetros) se utilice más el ferrocarril. En 1998 sólo el 6% del movimiento de carga se hacía a través del ferrocarril, mismo que en la actualidad representa el 25%.
5. Como se ha podido apreciar la nueva terminal intermodal de Querétaro podría ser una buena opción para aquellos que necesitan transportar los productos que ofrecen al mercado y al mismo tiempo la nueva terminal podría ser una dura competencia para las terminales ya existentes en la

región. Sólo se necesita enfocarse más al transporte intermodal a nivel regional y especialmente en esta región central del país (zona del Bajío), lugar donde se concentra buena parte de la población e industria nacionales, por lo tanto es imperativo para los ingenieros civiles mexicanos (que poseen la combinación ideal de conocimientos y formación profesional) llevar a cabo acciones que generen inversión lo más pronto posible para evitar el rezago de infraestructura del cual nuestro país ha sufrido por largo tiempo.