

墨西哥：物流基础设施进行时物流师资格考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/515/2021\\_2022\\_\\_E5\\_A2\\_A8\\_E8\\_A5\\_BF\\_E5\\_93\\_A5\\_EF\\_c31\\_515089.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/515/2021_2022__E5_A2_A8_E8_A5_BF_E5_93_A5_EF_c31_515089.htm) 墨西哥总统卡尔德隆(Felipe Calderon )在2007年7月18日这样公开表示：“如今，国家的竞争力、经济增长，和国家福祉的机会很大方面依赖于它稳健和现代化的基础设施。”同一天他宣布了一项为期5年的投资370亿美元项目，目标就是为了改善该国的高速公路、铁路、港口和机场等基础设施。这位总统引用了一项研究成果表明：投资于基础设施GDP的每一个百分点能够创造0.3%的经济增长。尽管墨西哥的运输基础设施已经取得了巨大的进步，但障碍依然存在。按照咨询公司InfoAmericas的统计数据，如今墨西哥的物流成本比美国要高出20%。有许多因素形成了如今的高成本，其中包括比较糟糕的公路条件，不充足的铁路基础设施，以及不同运输模式之间缺乏联结性，由此所带来是更多的安全存货。尽管如此，许多美国生产商和发货人利用墨西哥的资源作为生产基地、市场、和通向北美的物流渠道。虽然美、墨两国在运输基础设施上存在着天壤之别，但是我们不得不承认差距同时就意味着机会。墨西哥有机会建设成一个拥有极佳联结性的多式联运基础设施。繁荣时代墨西哥按GDP计算是全球第12大经济体，和加拿大以及西班牙处于同一档次。墨西哥和许多国家签订许多贸易协议，人均收入不断增加，中产阶级数量不断增长。其中最重要的协议毫无疑问是北美自由贸易协定NAFTA。1989年，美国和加拿大两国签署了《美加自由贸易协定》。1992年8月12日，美国、加拿大及墨西哥三国签署了一项三边自由

贸易协定北美自由贸易协定。1994年1月1日，该协定正式生效。协定决定自生效之日起在15年内逐步消除贸易壁垒、实施商品和劳务的自由流通，以形成一个拥有3.6亿消费者，每年国民生产总值超过6万亿美元的世界最大的自由贸易集团。在1994至2004年期间三国的地区间贸易翻了三倍。不断增长的跨境贸易量持续推动了墨西哥改善许多交通项目。比如墨北部地区的公路质量有了明显提升。尽管NAFTA限制了国外公司在美墨边境25英里地区运营卡车的权利，但美国的第三方物流服务提供商可以自由地在那里运营物流设施和提供服务。美、墨之间承运人的合作协议已经促使了两国边境之间物流服务实施整合。InfoAmericas在2007年9月发布的《拉美市场报告》中指出：“墨西哥稳步朝向和美国经济一体化发展。这已经更加紧密地联系起了相当先进的跨境物流业务，这能够让货物运输成本占货物销售成本的大约4-5%。在墨、美边境靠墨一边，大规模的生产制造厂商正在利用先进的物流流程和技术，和全球供应商以及美国客户建立联系。”运作良好的出口加工区体系，能让原材料和各种生产设施免关税进入墨西哥，进行组装或生产，然后重新出口到原产国。目前，服装和电子行业正在大量应用这种出口加工体系。墨西哥政府也延长了有关的税收优惠期。为了加速货物的顺畅流动，政府实施了一系列措施：比如提前递交电子舱单，以及类似“针对恐怖主义海关—贸易合作协议(C-TPAT)”，“自由和安全贸易规定FAST”，这些都加速了海关清关流程，并且削减了边境货物检查时间。另一方面，墨西哥政府大力兴建了各种自由贸易区。自由贸易区也提供了仓储设施。商品离开这些设施时，在拖车中进行密封好，不必打开接受边境

检查，直到运输到达美国的目的地后才打开接受检查。墨西哥正在利用内陆港口作为试验地，检测多式联运和这些全新的海关操作流程。按照最近的“世界经济论坛”报告：墨西哥的国内基础设施和其他新兴市场相比并没有得到足够的重视。和主要的竞争对手中国以及附近的拉美国家相比，基础设施还不如前者。同时不同运输模式之间存在着很大差别。按照InfoAmericas的统计，如果按10分制打分，墨西哥的物流经理认为高速公路为8分.机场和港口为7.9分.免费的高速公路为6.2分.铁路为6.5分。和跨境运输相比，“墨西哥的国内物流行业效率更低，运输和物流总成本可能接近于国内市场GDP15%-18%。”本国许多物流经理承认说：“企业无法依赖于持续不断的交付，因此它们在存货和运输运营中都准备了一定的备份量。如果墨西哥想要在物流方面取得雄心勃勃的改善，这就需要克服一些特别明显的困难。”

基础设施建设进行时 高速公路：墨西哥国内货物运输的80%，国际运输的70%都是通过公路完成的，但是免费公路通常质量不佳。墨西哥政府实施了公路私有化.通过向私营合同商授予特许权，自从1989年以来已经建设超过2400英里的四车道高速公路。全球赫赫有名的第三方物流公司Ryder拉美公司的副总裁这样表示：“先进的全球一流的高速公路基本上都是私营的，并且收费高昂。”实际上在一些收费公路上问题也不断出现，比如163英里长的Autopista del Sol公路联接了库埃纳瓦卡(Cuernavaca，墨西哥度假胜地)和阿卡普尔科(Acapulco是墨西哥南部著名的港口及旅游城市)。以前为了最小化成本使用低档的材料，而且运营商只有十年的特许经营权期。如今政府不得不出面解救了部分私营运营商，然后重新私有化。一

家名叫Averitt快递公司的地区销售总监表示：“在过去几年中公路质量这个问题不断出现。即使一些收费公路都没有得到很好地维护，很容易造成了交通事故和运输延误。”当地人警告承运人在某些路段要限制车速。糟糕的公路质量也意味着承运人必须更经常地更换卡车。如今政府实施了变革：新的收费公路赋予运营商更长的特许经营期，这将鼓励建设更好的质量。比如2007年8月，墨西哥最大的建筑公司ICA获得了长达30年期的4条收费公路的经营权。同年7月政府宣布的370亿美元基础设施改善项目中，其中260亿将拨给公路建设，其中一半的资金将来自私营企业。政府期望完成100个公路项目，包括联结太平洋和墨西哥湾的高速公路。铁路：目前铁路只承运了15%的国内国际货源，因此发展潜力巨大。InfoAmericas表示：“铁路已经私有化了，但依然面临投资问题。投资背后的复杂法律问题让投资者十分小心谨慎。同时墨西哥铁路公司无法证明它们能够让系统之间高效的运作。”除此之外，不同的铁路系统之间缺乏联接，迫使车皮中的货物要被卸下重新装载。这些延误意味着从亚洲运往墨西哥需要6至10天样子。毋庸置疑，对于按照即时制生产的工厂而言，这种速度和蜗牛爬行差不多了。全球声名卓越的第三方物流公司Penske物流公司在墨西哥主要为通用公司和其它一些大型公司担当领先物流协调人的角色，墨西哥公司的总经理表示：当铁路系统最终能够相互联结时，企业将能够减少供应链成本并削减存货，因为整个网络将更加可靠。墨西哥政府承认铁路对于国际港口发展成功至关重要，海铁联运是政府的考虑发展方向之一。从而当地铁路公司，比如FerroMex过去几年已经不断提升和改善服务。政府将46亿

美元拨给了铁路建设项目。国内运输中最大的发展潜力短期看来应来自于改善铁路运输的基础设施。航空：墨西哥的发货人一直认为航空运输成本非常高昂，除了一些高价值产品，如电子产品和药品，一般对航空都是退避三舍。实际上即使这些行业也只是在紧急情况下才会空运。如今大多数机场都实施了私营化，在航空货运方面，其重要地位尚未摆上了高层议事案头。海港：对于现在的国际贸易而言，港口扮演了重要角色。从而一些主要港口都下了大力气投资改善货物操作状况和建立多式联运的基础设施。比如拉萨罗卡德纳斯港口(Lazaro Cardenas)对设备进行改造用于处理来自中国的大型集装箱。美国和墨西哥几大物流团体还专门到中国进行中物流新渠道推介，尤其是珠三角地区的货物获得了新的运输通道。未来珠三角众多厂商的产品如果要出口到美国，可先海运到墨西哥拉萨罗卡德纳斯港口，在墨西哥和记黄埔港进行卸载后，转由铁路运载到美国的圣安东尼奥报关，再进入北美市场销售。与传统的物流渠道相比，该新兴线路可以为出口企业减少4-5天的时间，每个集装箱成本至少节省100美元。墨西哥在太平洋上的港口目前成为了美国拥挤的西海岸的替代选择。尽管劳动力生产率同比美国要低25%，但劳动力的稳定性要好得多。墨西哥湾的港口也引起了大家注意。比如Averitt公司最近在佛罗里达的巴拿马城兴建了设施，就是利用墨美两国之间的地理优势实施转运。如果基础设施持续改善，那么其它物流公司将可能跟随而来。筑巢引凤对于美国而言，在海外设厂主要考虑的因素肯定会涵盖劳动力成本和运输物流成本。墨西哥近在咫尺，而且劳动力成本和美国相比具有相当大的优势，从地理含义上说，可以用得天

独厚来描述。因此美国生产厂商对邻国的兴趣日益增加。对于美国公司来说：小公司和市场新进入者通常依靠第三方物流公司来管理在墨西哥的货运和存货业务.大型公司则通常实施外包。比如美国Pilot制笔公司生产高质量的书写工具，在2000年，公司在墨西哥成立了附属企业，并将物流业务外包给Ryder这家第三方物流公司。Ryder从Pilot制笔公司在佛罗里达的仓库将产品运至Ryder租赁的在瓜达拉哈拉(Guadalajara 墨西哥第二大城市、历史古城)的分拨中心，先后运往零售商那里。Ryder同时负责处理订单、客户服务、存货管理、卡车运输人选择、开账，以及运输跟踪等。墨西哥的卡车和零担运输服务目前还赶不上美国的标准，特别是承运人市场比较支离破碎服务质量和价格在墨西哥的承运人之间是差别非常巨大的，有可能在一段很长的运输途中更换5个承运人。货物来回装卸导致了安全风险和运输时间的延误。为此最主要的零担承运人CFI公司和墨西哥80家承运人签有合作协议。有关承运人只在特定地区有竞争优势，因此发货人需要精心挑选。和CFI做业务的承运人必须每天两次更新信息，主要是为了满足Pilot制笔公司的跟踪查询业务要求。如此看来，墨西哥正在拥抱先进的供应链体系。拥有得天独厚的地理优势，再加上370亿美元的巨额投资，竞争的哨音已经吹响了!虽然前方的路依然可能是困难不断，但墨西哥已经找到了增强本国竞争力的有效方式。这场物流基础设施的竞赛只是刚刚开始，终场的哨音还远在天际。百考试题编辑整理"#F8F8F8"

100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问  
[www.100test.com](http://www.100test.com)