

## EDITORIAL

## Alternativas al campo

**T**radicionalmente, México es un país que se relaciona con el maíz, no sólo porque la tortilla sea el alimento que no falta en ninguna mesa, sino que además es un cultivo que se produce en todos los estados de la República, incluido el Distrito Federal.

Sin embargo, junto con el frijol, otro de los principales productos de la alimentación mexicana, tendrán que enfrentar sus productores uno reto importante: la apertura comercial del 2008 en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) que los hace exentos de arancel para la importación.

Actualmente, grupos de productores y campesinos hacen esfuerzos para renegociar el capítulo de agricultura para defender al campo mexicano de una posible llegada masiva de granos provenientes de Estados Unidos y Canadá, sin embargo, la negativa ha sido contundente por parte de los socios comerciales.

El campo mexicano, y en especial los productores del maíz y frijol, han podido sobrevivir gracias a los apoyos gubernamentales, sostén muy cuestionado para algunos que argumentan mal uso, dado que no llega a quién realmente debería llegar, sino que han contribuido a aumentar la corrupción entre sus líderes y hacer más ricos a los grandes productores del campo.

Sin embargo, se han instrumentado algunas políticas y programas compensatorios que sin violar los acuerdos de comercio internacional y del TLCAN, intentan fomentar el desarrollo agrícola y combatir la pobreza en el sector. Hasta ahora el éxito ha sido moderado, ya que las condiciones en el campo se han polarizado cada vez más, tanto en la tipología de productores como en los atrasos regionales diferenciados.

Pero una salida para los agricultores ha sido el convertirse en agroindustriales, a través de la generación de etanol a base de maíz amarillo, y en donde estados como Jalisco y Sinaloa ya cuentan con proyectos bien sustentados y en breve podrán generar combustible para oxigenar las gasolinas.

También los *biocombustibles* abren una gran ventana de oportunidad, no sólo por la decadencia de las fuentes no renovables como el petróleo, sino por el cuidado del ambiente, y ahí los agricultores pueden encontrar un elemento para disuadir el impacto de la apertura comercial, sin tener que dejar su tierra.

CARTAS 

## Sugiere tema de maquiladoras

La autoridad responsable de las aduanas en México está certificando a las empresas exportadoras para asegurar la confiabilidad de la cadena de suministro. Sería interesante saber qué está haciendo el sector maquilador al respecto, pues participa con casi el 50% de las exportaciones manufactureras del país. Espero pueda investigarlo.

Erendira Jiménez  
redestrategica@prodigy.net.mx

## Felicitación a Comercio T21

Mi nombre es Raúl Ruiz y soy consultor en comercio exterior. Quiero felicitarlos por su publicación especializada en comercio; cada vez abordan con mayor profesionalismo los temas. Espero que el grupo siga creciendo. Sin más por el momento les envío un saludo, esperando que publiquen esto en su sección de cartas.

Raúl Ruiz  
consul\_redom@hotmail.com



## Manzanillo hasta el full

Manzanillo es el principal puerto de entrada y salida para el comercio que tenemos con Asia, pero en este año hemos visto que ya nos está quedando chico.

Con la dinámica que nuestro comercio exterior ha registrado con esa región, sobre todo a partir del 2004, cuando la tasa de crecimiento de nuestras importaciones procedentes de esos países creció un 39.47%, el puerto colimense empezó a mostrar síntomas de congestión más agudos.

Aunque las tres terminales que manejan contenedores en ese puerto, **SSAMéxico, TIMSA y OCUPA**, han entrado ya a la lista de operadores portuarios con una densidad de manejo de contenedores tan alta que sólo se les puede comparar con las terminales de China, que movilizan 37 mil TEU's por hectárea anuales, esta no representa una buena noticia más allá del buen negocio que deben estar haciendo las tres.

De hecho, en el caso de **OCUPA**, sabemos que hasta principios de agosto se estaba trabajando a un 85% de su capacidad instalada, y todavía no daba inicio la temporada alta de fin de año cuando se registran los mayores "picos" en el flujo de carga por los puertos.

Este tan pequeño margen de reserva de capacidad constituye un riesgo para cualquier terminal y el puerto mismo, de no poder responder a un plan de crecimiento adicional de alguna de sus principales navieras, y consecuentemente, enfrentar el peligro permanente de que éstas, visualicen alternativas en otros puertos, sobre todo de cara a una dinámica comercial que no parece retraerse, sino por el contrario, se mantiene en una trayectoria vertical.

“*Todo indica que será la terminal del puerto de Lázaro Cárdenas la que ayudará a darle un respiro a Manzanillo, ya que en agosto del 2007 estará concluida la primera etapa de la Terminal Especializada de Contenedores*”.

En junio pasado, la **Administración General de Aduanas (AGA)** dio luz verde a la **Administración Portuaria Integral de Manzanillo** para construir y habilitar como recinto fiscal un patio de 50 hectáreas denominado Jalipa, y distante unos tres kilómetros del puerto. Sin embargo, cuando ésta alternativa parecía ser un pulmón para el puerto, todavía no se ve la fecha en que el primer contenedor pueda ser movilizado en esa área.

Habilitar esa instalación es urgente, sobre todo ante la también falta de capacidad que tenemos en materia de transporte ferroviario y carretero, para reducir los tiempos de estadía que acumulan las cargas en el puerto, agravando el problema de congestión y generando mayores costos logísticos a nuestro comercio exterior.

También la **Semarnat** autorizó en días recientes al puerto que dirige **José Luis Iberri**, desarrollar la expansión del recinto portuario sobre una reserva de 98 hectáreas que incluye 24 de manglar, y donde se tiene proyectado contar con una nueva terminal de contenedores con capacidad para mover casi dos millones de TEU's.

Dados los tiempos que se requieren para la concreción de estos proyectos, sobre todo considerando que antes hay que pasar por el proceso de licitación, todo indica que será la terminal del puerto de Lázaro Cárdenas la que ayudará a darle un respiro a Manzanillo, ya que en agosto del 2007 estará concluida la primera etapa de la **Terminal Especializada de Conte-**

**nedores de Hutchison Port Holding** con dos posiciones de atraque de 400 metros cada una y 30 hectáreas de patios.

Seguramente, al abrirse esta alternativa, dos o quizás tres líneas navieras habrán de mudar sus operaciones hacia la terminal michoacana donde todavía la infraestructura ferroviaria no se encuentra al tope.

Con ello, se le habrá de bajar la presión a Manzanillo, pero deberá mantener su dinámica de fortalecimiento de su infraestructura en el futuro, para beneficio del comercio exterior del país.

## Ford paga más caro

A pesar de los problemas financieros que enfrentan las armadoras estadounidenses y los programas de recorte de costos, **Ford**, que aquí en México dirige **Louise Goeser**, sigue haciendo una logística de su cadena de suministro hacia su planta de Hermosillo, Sonora, por la vía cara. Resulta que los componentes importados de Europa entran por Houston y se transportan por ferrocarril hasta la capital sonorense vía Tucson. Para el caso de las autopartes procedentes de Asia, éstas ingresan por Los Angeles y Long Beach y siguen la misma ruta ferroviaria a Hermosillo. Se sabe que la línea naviera **MSC**, le ha ofrecido a la armadora abastecer todo vía el puerto de Guaymas, y de ahí por carretera hasta su planta con importantes ahorros económicos, pero por razones desconocidas las cosas se mantienen igual.

ocruz@t21.biz

Comercio T21  
ITINERARIOS MEXICO SHIPPER

**Director General**  
Osiel I. Cruz Pacheco

**Editor**  
Enrique Torres Rojas

**Coeditor Gráfico**  
Jorge Humberto de la Rosa Salazar

## Consejo Editorial

Eduardo Asperó  
Zanela

Francisco Cruz  
González

Francisco Uribe  
Calleja

Gustavo Llamas  
Galaz

Simón García  
Rubio

Fernando Ramos  
Casas

Fernando  
Juárez

**Pacer Stacktrain**

**Translog**

**Autotransportes Astros**

**Logyt**

**Consultor aéreo**

**IMECE**

**FEDEX**

**Redactores** Miguel Ángel Castillo Ortiz, Didier Ramírez Torres, Pilar Juárez Rodríguez, Reyna Isabel Ortega Domínguez, Hugo Domínguez Muñoz, Raúl Curiel/Corresponsal Guadalajara, Tomás Briones/Corresponsal Tampico

**Diseño** Laura Montoya López **Fotografía** Arturo Bermúdez, Adán Gutiérrez **Infografía e Ilustración** Sergio Osorio Sánchez

**Administración** Claudia Ramos Sánchez **Contabilidad** Norma Galindo Juárez, María del Socorro Mondragón Hernández **Publicidad** Felipe Ramírez Arroyo, Sonia Girón Salas, Raúl Osuna Bergstrom **Sistemas e Informática** Aender Vargas García **Logística** Araceli Nieto Hernández **Distribución** Jesús Romero Contreras

Comercio T21 es una publicación de Grupo Comunicación y Medios S.A. de C.V. Editada en Luz Saviñón 1707 Col. Navvarte, Deleg. Benito Juárez, C.P. 03020, México, D.F. Tels. 5682-7079 y 5682-4178

Editor responsable: Osiel Cruz. Registrada ante la Dirección General de Derechos de Autor de la Secretaría de Educación Pública con el Certificado de Reserva de Derechos al uso exclusivo del título número:04-2006-060614562400-101, Registro ISSN 1870-5677 Certificado de Licitud de Título n° 13494 y Certificado de Licitud de Contenido N°11067. Distribuido por Entregando Express, Blvd. M. Ávila Camacho N° 6-A Piso 2 Col. Parque Naucalpan, Edo. Mex. C.P. 53390. Prohibida la reproducción total o parcial sin el permiso expreso de los editores. Los artículos publicados son responsabilidad absoluta de los autores y no reflejan la posición de los editores. Prerensa e Impresión: Milenio Diario S.A. de C.V., Avena 17 Col. Granjas Esmeralda, C.P. 09810 Del. Iztapalapa, México, D.F. fecha de impresión: 3 de septiembre del 2006.