

## EDITORIAL

## Ahora es el trigo

El tema de los granos llegó para quedarse, no sólo porque en la primera parte del año el incremento en el precio del maíz generó presión sobre la cadena alimenticia, sino que ahora se suma el trigo, que registra aumentos superiores al 70% en sus cotizaciones internacionales en el 2007, impactando a sectores como el panadero y pecuario del país.

Según un estudio de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), para el periodo 2006/07 la utilización total de trigo se acercará a los 622 millones de toneladas, o sea 1.5 millones de toneladas menos que el año anterior, esto porque el efecto de los biocombustibles alcanzó al trigo, al ser desplazado en la superficie sembrada por el maíz.

A diferencia del maíz, el trigo cuenta con una liberación arancelaria con Norteamérica desde el 2003, que dio paso a que las importaciones tomarán la mayor parte del consumo nacional, lo cual incide en el precio del producto en México. Por ello, el alza del 16% en los productos alimentarios dependientes del trigo que se producen en el país y se espera una afectación similar en el sector pecuario por el uso del grano como follaje, mismo que causará también un efecto en cascada, según analistas consultados.

No hay por donde. Según deja ver nuestro reportaje principal, la producción nacional no permite ser autosuficientes y con ello seguiremos entre los vaivenes de los precios internacionales, y al igual que el maíz, en donde las altas cotizaciones motivaron la conversión de cultivos, en el caso del trigo se enfrentará el mismo escenario, y se recuperará parte de la superficie sembrada hacia junio del 2008, con lo cual el precio del *bushel* estaría ubicándose en 6 dólares, en vez de los 8 ó 9 dólares que se manejan actualmente, pero difícilmente se podrán regresar a los 3 dólares que se manejaron el año pasado.

## Así Lo dijo...

**"Al rato nos van a pedir letreros para los gorditos: No pueden comer tanto"**

Daniel Loeza Treviño, vicepresidente de la Canirac, al referirse a Ley para No Fumadores en restaurantes implementada en el Distrito Federal.

## CARTAS

redaccion@t21.com.mx

## Carta a Osiel Cruz

En su columna Bitácora Comercial de su revista T21 del 24 de septiembre al 7 de octubre del 2007, el señor Osiel Cruz menciona que de acuerdo al Banco Mundial importar un contenedor a México cuesta 2,152 dólares y tarda 26 días para llegar a la bodega del importador, y que importar a China un contenedor cuesta 375 dólares y tarda 22 días. Me gustaría que el señor Cruz analice lo que escribe, ya que en la misma publicación mencionan que Maersk y NYK aplicarán el Incremento General de Tarifas (GRI) desde 225 hasta 300 dólares y el BAF desde 545 y hasta 765 dólares. Con esto, las navieras nos cobran lo que dejan de cobrar a sus clientes chinos.

El enfoque que le da a su artículo no es válido, ya que si las navieras cobran por concepto de GRI y BAF (la tarifa mínima) 770 dólares, cómo puede mencionar que es caro el flete marítimo en México contra China. Creo que el señor Osiel debe investigar más y escribir análisis profundos para comparar situaciones de este tipo.

Emiliano Juárez V  
ALSTOM Mexicana, S.A. de C.V.,  
responsable de Lógica, Importaciones y Exportaciones  
hgoman@aim.com

## RESPUESTA

Mi abuela me enseñó que no es correcto comparar peras con manzanas, por eso el estudio del Banco Mundial (BM) que cito en la Bitácora Comercial de la edición pasada de Comercio T21, y no en la revista T21, no resiste la comparación con las tarifas que las navieras tienen hoy para alguna ruta específica. Primero, todo mundo sabe que un estudio comercial mide en un lapso de tiempo preestablecido las condiciones de mercado existentes. El periodo del BM fue el año 2005 y es una "media" de diferentes rutas de importación que mide los costos y tiempos "promedio" del país desde el momento que se hace la compra internacional hasta que la mercancía llega al almacén del propietario. Segundo, nuestros puertos apenas manejan poco más de un millón de TEU's de importación y de éstos sólo un 40% en promedio se exporta con carga, significando que en la importación hay que pagar un componente del costo de reposicionamiento de equipo en los mercados donde sí se requieren. China no tiene ese problema, sus puertos manejan más de 50 millones de TEU's generando un beneficio por la economía de escala, y por exportar 20% más de lo que importa. En ese sentido tiene parte de razón Emiliano, porque a los chinos todos los países le terminan subsidiando parte de sus costos de transporte de importación. Por lo demás, el BAF está asociado a la cotización internacional del petróleo, por lo tanto, éste es igual para todos...aquí y en China.

Osiel Cruz

BITÁCORA  
COMERCIAL

POR OSIEL CRUZ

## Agenda Logística para México

Con la premisa de que la **Secretaría de Economía (SE)** es el *software* y la de Comunicaciones y Transportes el *hardware*, la subsecretaría de Industria y Comercio que encabeza **Rocio Ruiz Chávez**, presentará a finales de año o principios del 2008 a más tardar, la Agenda de Logística para México en la cual se espera incluir los puntos medulares en los que requerimos avanzar para mejorar la relación de nuestros costos logísticos.

Este compendio de acciones, que habrá que hacer de aquí al 2012, no intenta ser otra cosa más que una serie de objetivos a cumplir en este lapso para solventar los cuellos de botella que como país tenemos para alcanzar la meta final que es convertir a México en una verdadera plataforma logística para el comercio mundial.

Y es que el secretario de **Economía, Eduardo Sojo**, tiene claro que la logística es una de las prioridades para que el país recupere niveles de competitividad perdidos, y que gracias a la ubicación geográfica que se tiene, es esta una de las vocaciones en las que México puede especializarse en la competencia entre países.

Sin embargo, para lograrlo, el país requiere con urgencia bajar el costo promedio de logística que es de acuerdo con algunos estudios como el realizado por el **Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO)**, del 15% en promedio, en al menos dos o tres puntos porcentuales en esta administración.

Para ello hay mucho trabajo por hacer y si bien mucho está en el ámbito de la infraestructura (el *hardware*),

también hay mucho que hacer desde el ámbito de los sistemas de trabajo (el *software*).

La **SE** está convencida de que igual de importante que la infraestructura lo es la cultura logística por parte de los diferentes prestadores de servicios, para mejorar la dinámica y la facilitación en la cadena de suministros.

Con un grupo multidisciplinario formado por empresarios, consultores y representantes de los diferentes estados de la República, la Agenda se está perfeccionando a partir del diálogo con muchos de los actores principales y usuarios a fin de conocer sus necesidades actuales y futuras, así como identificar los cuellos de botella que hoy existen.

Con dicha Agenda, se busca influir en la toma de decisiones y establecimiento de prioridades en proyectos de infraestructura, pero sobre todo, se busca sensibilizar a las pequeñas y medianas empresas usuarias, y a las prestadoras de servicios, en la importancia que tiene la logística para nuestro país como condición para detonar la atracción de capitales y retenerlos, además de alentar en mayor medida la vocación hacia el comercio internacional de nuevas y más empresas mexicanas.

A guisa de ejemplo, entre algunas de las acciones contempladas en esta Agenda, sobresale la capacitación a compañías autotransportistas sobre la importancia de prestar un servicio de calidad y a precios competitivos, así como promover la transición de éstos hacia un operador logístico (3PL).

Obviamente para que parte de esto sea una realidad, además de la capacitación se requerirá darle viabilidad al Programa de Chatarrización de camiones viejos que permitan a los autotransportistas modernizar sus flotas para hacerlas más productivas y eficientes.

Como parte de la capacitación, se ha considerado incluso para los hombres-camión, conocer mejor su estructura de costos a fin de calcular en forma más puntual sus tarifas al público.

Para empresas más grandes, la intención es comenzar a transparentar más la información tarifaria a través de un portal de libre acceso, donde los usuarios puedan conocer por ruta un rango de tarifa competitiva que les dé más luz a la hora de solicitar una cotización a un transportista. Se considera que este tipo de recursos será también un sistema que le permitirá a las empresas en proceso de modernización, hacer un benchmark respecto de sus niveles operativos para conocer su competitividad.

Esto entre muchos otros beneficios que se espera reportará esta Agenda de Logística para México.

## POSCO EN ALTAMIRA

La compañía siderúrgica coreana **Posco** completó los requisitos para abrir en Altamira, Tamaulipas, una planta de galvanizado de rollos de acero para la industria automotriz. El 60% de la producción que tendrá una vez iniciadas sus operaciones, será para el mercado nacional, mientras que el restante 40% lo destinará al mercado de exportación.

osiel@t21.com.mx

Comercio T21  
ITINERARIOS MÉXICO SHIPPER

Director General		Editor		Coeditor Gráfico		
Osiel I. Cruz Pacheco		Enrique Torres Rojas		Jorge Humberto de la Rosa Salazar		
Consejo Editorial						
Eduardo Asperó	Francisco Cruz	Francisco Uribe	Gustavo Llamas	Simón García	Fernando Ramos	Fernando Juárez
Zanella	González	Calleja	Galaz	Rubio	Casas	
Pacer Stacktrain	Translog	Autotransportes Astros	Logyt	Consultor aéreo	IMECE	FEDEX
Redactores: Miguel Ángel Castillo Ortiz, Didier Ramírez Torres, Reyna Isabel Ortega Domínguez, Hugo Domínguez Muñoz, Nayeli González Chimal, Tomás Briones/Corresponsal Tampico						
Diseño Benito Suárez Loza Fotografía Adán Gutiérrez Infografía e Ilustración Diseño T21						
Administración Claudia Ramos Sánchez Contabilidad Norma Galindo Juárez, María del Socorro Mondragón Hernández			Publicidad Felipe Ramírez Arroyo, Sonia Girón Salas, Verónica Herrera Apango		Sistemas e Informática Aender Vargas García	
Logística Jesús Romero Contreras			Circulación certificada por Lloyd Mexicano, S. de R.L. de C.V.			

Comercio T21 es una publicación de Grupo Comunicación y Medios S.A. de C.V. Editada en Luz Saviñón 1707 Col. Narvarte, 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. Dileasa, con domicilio en Amado Paniagua N°43 Col. Moctezuma 1a. Sección C.P. 15500, México, D.F. 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: 7 de octubre del 2007.