

EDITORIAL

En la tiendita de la esquina...

Aún cuando la presencia de las grandes cadenas de autoservicio es mayor, y el avance de las tiendas de conveniencia es constante, los negocios de misceláneas y abarrotes, mejor conocidos como "las tiendas", parecen todavía no verlos como una competencia.

Este sector que forma parte de los "changarros", llamados así por el presidente de Vicente Fox, se ve vulnerable a otro tipo de embestidas, como el crecimiento de su propio sector o al incremento en pago de impuestos.

Las facilidades y apoyos que el gobierno Foxista ha otorgado a los "changarros", ha sido un caldo de cultivo para que se multipliquen las "tiendas" y se consoliden como una seria competencia para las que se encuentran en la banqueta de enfrente, afectando con ello directamente sus ingresos, además de poner en duda su permanencia.

Bajo este escenario, y con el sustento de la información proporcionada por la Cámara Nacional de Comercio en Pequeño (Canacope), el incremento de impuestos podría ser del 700% para este tipo de establecimientos en este año, pareciera que la buena administración y encontrar el mejor precio dentro de los productos comercializados es una necesidad, más que una opción para continuar en el mercado, y no ser desplazados.

Y es que ahora, no sólo basta con recibir al tradicional proveedor de la bebida de cola, o el pan del osito, también los empresarios de este ramo, tienen que encontrar el mejor precio de los productos, aunque implique tener que movilizarse y abastecerse por sus propios medios y recursos. Así como buscar apoyo tecnológico para mantener sus inventarios y hacerse de la mejor publicidad para ser visto.

Por el momento, para ciertos segmentos poblacionales las tiendas de conveniencia son sólo una opción de emergencia, dado que los negocios respaldados por una marca están ubicados por lo general en lugares de clase media y con servicio las 24 horas, sin embargo, cuando la firma Oxxo anuncia que en 2005 abrió un establecimiento cada 13 horas, y Extra invertirá en este año en la apertura de mil tiendas más; indudablemente, los consumidores harán a un lado las nostálgicas "tiendas de la esquina" por el "super" donde encuentran a la mano su producto.

CARTAS 

Felicitación a Comercio T21

Osiel I. Cruz Pacheco,
Director General

Soy el responsable del área de Tráfico de la empresa Assatex, S.A. de C.V., y he tenido la oportunidad de leer el ejemplar No. 5 del Periódico Comercio T21, julio 24 - agosto 6, permitiéndome enviarle por este medio mis más sinceras felicitaciones, así como a su grupo de colaboradores por el excelente contenido de su publicación y el profesionalismo con que se abordan temas tan especializados como los de comercio exterior.

Tirso Luna
Tráfico, Assatex

Comenta sobre mercado hispano en EU

Saludos al grupo de colaboradores de Comercio T21. Revisé su artículo sobre lo que consumen los hispanos en Estados Unidos y me pareció interesante. Tengo familia allá y me comentan que los productos mexicanos efectivamente son muy solicitados por allá. Productos como queso, chile y tortillas tienen gran demanda por la comunidad mexicana. Sin más, envío un cordial saludo.

Judith Hernández
juhd3547@hotmail.com



BITÁCORA COMERCIAL

por OSIEL CRUZ

Los Pesos Pesados

La recomendación reciente del **Instituto de Transporte de Texas (ITT)** a las autoridades de la **Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)**, de estandarizar el peso máximo autorizado al transporte terrestre de carga en 66.5 toneladas, podría no ser necesariamente definitiva para dar por cerrado un expediente que ya cumplió 11 años abierto, a pesar de ser ese el deseo de la gran mayoría.

El tema, se centra principalmente en los procesos intermedios que siguieron quienes elaboraron el estudio, que no hacen sino confirmar una influyente participación de la propia SCT en la preparación de las conclusiones, como se confirma en la minuta elaborada en la reunión del 19 de junio en la **Dirección General del Autotransporte Federal**, entre autoridades de la SCT y los responsables del estudio por parte del ITT, y de la cual este espacio tiene una copia.

En ella, queda evidenciada la recomendación de los representantes de la SCT para que el ITT realice adecuaciones y matices al texto preliminar sugerido, y posteriormente se confirma su inclusión en la presentación final.

La definición en este tema es muy relevante para el país ya que lo que está pendiente, es de aterrizar de una vez por todas, el tipo de equipamiento que en forma estandarizada habrán de adquirir nuestras empresas autotransportistas y privadas, en camiones y remolques, y todo lo que ello conlleva como son suspensiones, frenos, neumáticos, amortiguadores, etcétera.

Estos cambios, tendrán un impacto también en la industria armadora de camiones, fabricantes de remolques, y proveedores de refacciones y de partes, que representan inversiones por millones de pesos, y las cuales, en gran medida han estado paralizadas todo este tiempo en que no ha habido una definición clara sobre el tema.



La función de la autoridad y para lo que les pagamos, en este tema no es buscar el justo medio, sino determinar cuál es el peso óptimo que debe cargar un camión"

En esa tesitura, hasta antes de conocerse la recomendación del ITT, el peso máximo tolerado para los camiones doblemente articulados (fulles) que la **ANTP** venía defendiendo, era de 81.5 toneladas, 15 más que la propuesta hecha por la institución texana, que parte de la tesis de la capacidad máxima de carga de nuestros puentes carreteros, para darnos su conclusión sobre los pesos que debemos permitir.

En contrapartida, la **Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar)**, por mera intuición quizá, ha impulsado la propuesta de llevar los pesos máximos autorizados a 75.5 toneladas, seis debajo de la propuesta de **ANTP**.

Las posiciones tienen su lógica. Primero, los usuarios de la carga quieren cargar más en cada servicio de transporte contratado para que el servicio les cueste menos (ellos prefieren llamarlo productividad). Segundo, los prestadores del servicio de transporte, quieren llevar menos carga en sus unidades para hacer más viajes, desgastar menos sus unidades y por cobrar al final un poco más.

La función de la autoridad y para lo que les pagamos, en este tema no es buscar el justo medio, sino determinar cuál es el peso óptimo que debe cargar un camión sin afectar la infraestructura carretera y de puentes de nuestro país, y en condiciones en que se garantice siempre la seguridad de las personas, y esa carga máxima tampoco incida negativamente sobre la productividad y competitividad de nuestra economía. La decisión, sólo puede tomarse con base en estudios imparciales y hechos a profundidad.

LA SOLUCIÓN JAROCHA

Los principales prestadores de servicios en la **Terminal Intermodal de Pantaco**, que algunos llaman Pantano, se han pronunciado por instrumentar en ella la llamada "solución jarocha" para el desalojo de contenedores, y con ello reducir los problemas de demoras y congestionamientos de camiones que se generan. La referida "solución jarocha" es un sistema importado por la empresa **Hutchison Port Holding (HPH)** de la terminal de contenedores hermana del puerto británico de Felixstowe, que se imitó por las otras terminales del puerto de Veracruz, reduciendo de más de 200 a 45 minutos, el tiempo promedio de los camiones para entrar, cargar y salir del puerto. Mediante un sistema integral de comunicación, la terminal recibe la orden para disponer del contenedor al momento en que el camión arriba al estacionamiento exterior del puerto. Con un sistema de radiocomunicación como el que tienen muchos restaurantes en los fast food, el operador es autorizado una vez que está listo su contenedor para entrar al puerto.

VA EL SEGUNDO PISO

La empresa **Ferrosur** que encabeza **Alfredo Casar**, inició las obras de construcción de los accesos de rampa en su terminal marítima del puerto de Coatzacoalcos, para el segundo piso que tendrán próximamente los dos ferrobucques que unen ese puerto del estado de Veracruz con Nueva Orleans, Louisiana en los Estados Unidos, y el cual ha resultado ser todo un éxito desde su inauguración hace ya casi seis años.

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
Zanella
Pacer Stacktrain

Francisco Cruz
González
Translog

Francisco Uribe
Calleja
Autotransportes Astros

Gustavo Llamas
Galaz
Logyt

Simón García
Rubio
Consultor aéreo

Fernando Ramos
Casas
MECE

Redactores Miguel Ángel Castillo Ortiz, Didier Ramírez Torres, Pilar Juárez Rodríguez, Reyna Isabel Ortega Domínguez, Hugo Domínguez Muñoz, Raúl Curriel/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. 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. 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: 6 de agosto del 2006.