

EDITORIAL

Necesario plan de vuelo

Sin importar cuan alto levante el vuelo la carga aérea a nivel mundial, en México no existen las condiciones para su despegue, y eso queda de manifiesto no sólo al revisar la participación de este modo de transporte en el movimiento de mercancías, sino en los proyectos de infraestructura que existen en su entorno.

De acuerdo con las cifras de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), se espera un crecimiento del 8% de la carga aérea mundial, en tanto que proyecciones para México implican que el crecimiento en los próximos 20 años será del 19%, según cifras de la Cámara Nacional de la Industria de la Construcción.

Precisamente este panorama se ve reflejado al voltear a ver la infraestructura que se dispone para el movimiento de carga aérea, y que si bien se concentra en cuatro aeropuertos, Toluca, Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey, por la logística comercial del país, no permite el crecimiento.

En ello realmente radica la preocupación, ya que estos cuatro puntos concentran más del 90% del movimiento total de carga, y lo preocupante es precisamente que las obras de ampliación de espacios se enfoquen al movimiento de pasajeros y la carga no sea considerada en la misma proporción, como pasa con la Terminal 2 del Aeropuerto de la Ciudad de México (AICM), lo cual implicará una ineficiencia al movilizar carga.

Pero los casos siguen en ese renglón, como sucede con el proyecto multimodal en el aeropuerto de Guadalajara que se fue a la congeladora, en parte por un procedimiento administrativo, pero también por el hecho de no darle la importancia debida al desarrollo que se requiere.

Lo mismo pasa con el complejo de Cancún, en donde se privilegia el flujo de personas y no el de mercancías, a pesar de haberse anunciado el proyecto en cuestión, en una zona en donde de por sí el acceso a otros modos de transporte no fluye tan activamente como sucede en el centro o norte del país.

Ahora, en el que se ha llamado el sexenio de la infraestructura, el cual quiere apoyarse con ambicioso plan en el terreno de las carreteras, también sería importante atender el desarrollo de espacios y estructuras para la carga aérea, pues si continúa movilizándose menos del 1% de la carga total del país, poco contribuirá a la evolución logística que requiere para ser competitivo como país y poder atraer mayores capitales.

Número 21

Este número nos marca. En esta edición número 21, hemos decidido hacer unos ajustes a nuestro plan de vuelo. Hemos escuchado algunas críticas constructivas y opiniones valiosas de nuestros lectores que hemos decidido tomar en cuenta en nuestro ánimo por ser mejores cada día. Así, hoy ponemos a su consideración un diseño renovado, que busca agilizar la lectura y privilegiar la información gráfica, entendiendo que el tiempo de usted es muy valioso y por ello es preciso facilitar un acceso rápido a la información.

El número 21, también marca nuestra presentación en puestos de periódicos de la Ciudad de México y la zona metropolitana, gracias a un acuerdo de colaboración firmado con la Unión de Voceros de México.

Así pues, en este Siglo 21, le dejamos la nueva versión de **Comercio T21** en sus manos, esperando sea de su agrado.

CARTAS ✉

Estimado Editor en Jefe:

Ante todo, reciba usted una amplia felicitación por la calidad editorial del medio. Soy socio-director de MATCOMM Branding Communications, especializada en comunicación para empresas de alta tecnología. Entre las empresas a las que sirvo, destacan clientes en retail y transporte. Les propongo someter a su consideración información pertinente sobre el impacto de la tecnología en ambos sectores. Le aprecio de antemano su atención y le ruego hacerle llegar un saludo a Osiel Cruz.

Saludos Cordiales
Miguel Angel Torresolis
matcomm@cablevision.net.mx

Fe de erratas

En nuestra edición pasada cometimos una imprecisión en la cabeza de la nota intitulada "Causa piratería pérdidas por 12.5 mdd" (nota de portada y página 3), cuando la cifra correcta es 12.5 mil mdd. De antemano ofrecemos una disculpa a nuestros lectores por la confusión que haya

Atentamente
El Editor



China 10 - México 1

Las importaciones mexicanas del Lejano Oriente mantienen un crecimiento promedio en los últimos años del 22%, lo cual es reflejo de una política de reorientación de proveeduría por parte de las empresas mexicanas, que comenzó esta tendencia en mayor medida a partir del año 2000, según es posible observar a partir de una revisión a las cuentas nacionales de nuestro comercio exterior.

Esta tendencia tiene una lógica similar a lo que está ocurriendo en otros países del mundo, que cada vez más están cambiando su principal centro de abastecimiento de bienes de consumo, e incluso de bienes de capital, hacia China para beneficiarse de los costos de producción que este país tiene, y que hasta hoy, prácticamente no enfrenta competencia similar en el mundo.

En el caso de nuestro país, a diferencia de otros que tienen una mayor diversificación en su comercio exterior, el hecho de que hasta hoy nuestro intercambio comercial esté tan concentrado con el país vecino del norte, Estados Unidos, hace más visible quien ha sido el principal pagano de las consecuencias de la fuerte competencia de China.

Las empresas mexicanas están sustituyendo importaciones que originalmente eran de los Estados Unidos por productos importados desde China, lo cual se ha reflejado en el creciente déficit que la Unión Americana ha registrado en su balanza comercial con nuestro país, ya que por un lado las empresas nacionales compran menos a los Estados Unidos; y por el otro, nuestras exportaciones a este país que se estancaron entre el 2001 y el 2003, han mantenido una tendencia creciente desde entonces abriendo cada vez más la brecha a favor de México.

Ello, no obstante, aún no desplaza al

“Cada vez más están cambiando su principal centro de abastecimiento de bienes de consumo, e incluso de bienes de capital, hacia China para beneficiarse de los costos de producción”

país del Señor Bush como nuestro principal proveedor y aún está lejos de hacerlo; sin embargo, China no sólo se está convirtiendo en el "coco" de Estados Unidos en México, sino que también para nuestro país ya lo fue al desplazarlo a un tercer sitio entre los principales exportadores de países de las barras y las estrellas.

Esta situación explica cómo nuestros puertos comerciales del Pacífico están enfrentando un crecimiento exponencial, como es el caso de Manzanillo que en enero-febrero creció un 25.8% el manejo de carga contenerizada con 215 mil 878 TEU's, respecto los 171 mil 541 que movilizó el mismo periodo pero del 2006.

El crecimiento del comercio por nuestros puertos del Pacífico, contrasta con una dinámica más *light* que están registrando nuestros puertos de la frontera norte.

México está teniendo que invertir mayores recursos en infraestructura portuaria en el Pacífico para atender la creciente demanda, pero el colmo es que estas inversiones de infraestructura no estén siendo aprovechadas por los empresarios nacionales para diversificar mercados, sacando ventaja de que es al comercio chino al que le ha costado desarrollar las cadenas logísticas hacia México, y que hoy esta infraestructura está regresando prácticamente de vacío por un crecimiento de apenas un 2% anual de nuestras exportaciones hacia China, es decir, diez veces menos de lo que lo hacen nuestras compras.

Hoy día, el comercio chino podría muy bien subsidiar la logística de aquellos exportadores mexicanos que estén dispuestos a voltear la mirada al país de la gran muralla, y a empezar a cambiar el fuerte desbalance comercial que existe.

Inmex crece al 60 por ciento

Intermodal México (Inmex), que dirige **Hilario Gabilondo**, sumó el 2006 su quinto año consecutivo con un crecimiento del 60%. A decir de los directivos de la empresa hermana de **Ferromex**, esta dinámica obedece a las oportunidades del transporte intermodal en el país, y a la introducción de servicios integrales de cross-dock, transporte terrestre y almacenamiento, hacia donde ha extendido sus servicios la empresa.

International lidera exportación

International, la empresa que preside **Bernardo Valenzuela**, se ha consolidado como la principal armadora de camiones en México para el mercado de exportación. Al cierre del 2006 sumó 27 mil 248 unidades entre clase 4 y 8, vendidas a mercados como los Estados Unidos, Canadá, Centro, Sudamérica y hasta Arabia Saudita, entre otros países y regiones. La calidad de los camiones producidos en su planta de Escobedo, Nuevo León, ha sido ampliamente reconocida, por lo que esta firma sigue contribuyendo positivamente a la balanza comercial mexicana, y este año espera incrementar su volumen de exportación.

Comercio T21
ITINERARIOS MÉXICO SHIPPER

Director General
Osiel I. Cruz Pacheco

Editor
Enrique Torres Rojas

Cooditor Gráfico
Jorge Humberto de la Rosa Salazar

Consejo Editorial

Eduardo Asperó
Zanella

Francisco Cruz
González

Francisco Uribe
Calleja

Gustavo Llamas
Galaz

Simón García
Rubio

Fernando Ramos
Casas

Fernando Juárez
FEDEX

Pacer Stacktrain
Translog

Autotransportes Astros
Logyt

Consultor aéreo
IMECE

Redactores: Miguel Ángel Castillo Ortiz, Didier Ramírez Torres, Reyna Isabel Ortega Domínguez, Hugo Domínguez Muñoz, Nayeli González Chimal, 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 Giron Salas, Raúl Osuna Bergstrom Sistemas e Informática Aender Vargas García Logística Araceli Nieto Hernández

Circulación José Angel Puga Logística Jesús Romero Contreras

Comercio T21 es una publicación de Grupo Comunicación y Medios S.A. de C.V. Editada en Luz Saviñón 1707 Col. Navarrete, 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. Prensa e Impresión: Milenio Diario S.A. de C.V., Avenida 17 Col. Granjas Esmeralda, C.P. 08100 Del. Iztapalapa, México, D.F. fecha de impresión: 18 de marzo del 2007.