

EDITORIAL

Mercado de unos cuantos

La ausencia de una política federal efectiva para incentivar las exportaciones en las empresas mexicanas ha propiciado que en unas pocas manos se concentren las ventas al exterior.

De los más de 250 mil millones de dólares que registraron las exportaciones mexicanas el año pasado, un 60% lo hicieron apenas 375 empresas, en su mayoría transnacionales.

De un universo de poco más de 577 mil empresas registradas en México, tan sólo 37 mil se dedican a exportar, 27 mil de las cuales le venden a Estados Unidos.

La cifra es más grave si se toma en cuenta que el 99% de las empresas asentadas en el país corresponde al sector de pequeñas y medianas; sin embargo, el dinero que se destina para incitarlas a exportar es insuficiente. El financiamiento de Bancomext a estas compañías reportó una caída de 7% en 2005.

Incluso, entre los años 2000 - 2005 el organismo sólo dio apoyo financiero a poco más de siete mil PyMES.

Razones como ésta hacen suponer por qué el gobierno federal desmantelará un organismo que hasta ahora ha sido insípido en sus funciones.

De lo anterior se desprende, por una parte, la carencia de un apoyo efectivo por parte de las autoridades federales para que el grueso de las empresas se decidan a exportar, y por otro, el desaprovechamiento de la red de tratados y acuerdos comerciales que México tiene firmados con más de 40 países, concentrándose en la Unión Americana, aun y cuando esa dependencia económica puede ser riesgosa para las finanzas del país.

Sin embargo, ante la poca competitividad que ofrece México, las cosas no parecen ser tan sencillas; una logística ineficiente provoca que hasta ahora las empresas mexicanas deban realizar toda una epopeya para lograr exportar sus productos en otros mercados.

La respuesta al problema parece ser un verdadero apoyo a las PyMES, pues hasta ahora no hay una salida efectiva por parte del gobierno federal. Así, México desaprovecha oportunidades en mercados donde puede ser competitivo, como es el caso de Latinoamérica, el cual aún se ve muy lejos.

CARTAS ✉

Fe de erratas

En nuestro número 18 del Periódico Comercio T21 hubo una imprecisión en la nota intitulada "Invertirán 15mmd en parques industriales". La cifra correcta es: un mil millones de dólares, ante lo cual ofrecemos una disculpa a nuestros lectores por la confusión que haya causado este error.

Atte.
Reyna Isabel Ortega.
Reportera.

Sobre el manifiesto electrónico

Respecto a tu artículo que lleva como título "Regresará EU camiones sin manifiesto electrónico", es entendible que Estados Unidos busque la seguridad en los embarques que llegan vía autotransporte como producto del comercio internacional; sin embargo, no hay reciprocidad por parte de las autoridades mexicanas, quienes deberían hacer lo mismo para frenar toda la mercancía ilegal que llega a Estados Unidos proveniente de China, e ingresa a nuestro país.

¿Acaso se supone que en Estados Unidos no hay actividades ilícitas?

Ramón Frías
Express del Norte



BITÁCORA COMERCIAL

por OSIEL CRUZ

Lázaro Cárdenas, con el viento a su favor

El próximo arribo al puerto de Lázaro Cárdenas de las navieras **Evergreen** y **Cosco Container Line**, número cinco y siete, respectivamente, en el mercado de las compañías portacontenedores más grandes del mundo, constituye una excelente noticia para los empresarios nacionales dedicados al comercio exterior, y una confirmación de que el desarrollo del puerto michoacano era una necesidad urgente para el país.

De acuerdo con estadísticas de la **Secretaría de Comunicaciones y Transportes** que encabeza **Luis Téllez**, el año pasado el puerto de Lázaro Cárdenas cerró con un crecimiento del 21.3% al manejar poco más de 160 mil contenedores. Este incremento no fue tan espectacular como el crecimiento de otros puertos del litoral del Pacífico que registraron tasas del 76.2% como es el caso del puerto de Mazatlán; o Ensenada, que creció un 64.7%; y, Manzanillo que lo hizo al 43.5%, y se convirtió en el primer puerto mexicano en rebasar el manejo de un millón de contenedores en un año.

El porcentaje del 38% promedio al que crecieron nuestros puertos del Pacífico que mueven contenedores, refleja por una parte el dinamismo comercial de México con los países de esa cuenca, pero principalmente con el Lejano Oriente que crece alrededor del 25% anual; y por la otra, la posibilidad de que Manzanillo y Lázaro Cárdenas puedan ser utilizados como puertos hub por parte de algunas compañías navieras que participan en tráficos norte-sur y que buscan conectar con los tráficos este-oeste.

Si bien de los cuatro puertos mencionados Lázaro fue el que menos creció en el 2006, la expectativa para este y los próximos años es de superar esta tasa de crecimiento con base en la

“con base en la puesta en operación de lo que será la terminal de contenedores más grande del país, es que la taiwanesa Evergreen y la hongkonesa Cosco, están desarrollando sus planes de venir a competir en nuestro mercado”

entrada en operación en el tercer trimestre del año, de la nueva terminal especializada de contenedores que construye el concesionario **Hutchison Port Holding (HPH)** que dirige **Jorge Lecona**.

Precisamente con base en la puesta en operación de lo que será la terminal de contenedores más grande del país, es que la taiwanesa **Evergreen** y la hongkonesa **Cosco**, están desarrollando sus planes de venir a competir en nuestro mercado. Hasta el momento sólo **Maersk Line**, **Hapag-Lloyd** y **APL** son las navieras que tienen escala en Lázaro Cárdenas, y las instalaciones actuales no permiten el arribo de una más al estar a unos 20 mil contenedores de margen de la capacidad instalada.

De ahí que el aumento de capacidad en el puerto michoacano redundará en beneficio de los usuarios, al permitir un incremento de la oferta de espacios de transporte marítimos entre nuestro país y el Lejano Oriente.

La noticia por supuesto que ya ha generado cierto grado de preocupación entre la competencia, principalmente porque a decir de ellos, la estrategia comercial de **Evergreen** es de competir con tarifas bajas, lo cual ha generado en algunos otros mercados la depredación de tarifas, dicen por experiencia.

Cierto o no, la competencia siempre es buena y beneficia al consumidor.

Se sabe también que otro de los factores que estarían pesando en la decisión de estas navieras para comenzar a recalcar en el puerto

de Lázaro Cárdenas, son la mejora de las condiciones para hacer realidad los tráficos internacionales a la región sureste de los Estados Unidos y medioeste, ante las condiciones de saturación que se tienen en Long Beach y Los Ángeles.

NO TAN RÁPIDO

La **Secretaría de Economía** de **Eduardo Sojo** reconoció que la puesta en marcha del órgano promotor del comercio exterior que sustituirá en esa función al **Banco Nacional de Comercio Exterior (Bancomext)**, va a requerir de mayor tiempo, por lo que es un hecho que este organismo no estará listo antes del segundo trimestre del año. Lo único que se tiene claro es que la partida destinada a promoción para este 2007 será de 790 millones de pesos.

HABILITARÁN LAREDO YARD

El patio intermodal Laredo Yard que tiene el **Kansas City Southern** de **Michael Haverly** en las afueras de Laredo, Texas, será habilitado para la realización de trabajos de *cross dock* de cargas con destino a los Estados Unidos. El objetivo es hacer un uso más eficiente de los contenedores que están escasos por el crecimiento de la demanda de servicios intermodales, pasando muchas de las cargas con destino a los Estados Unidos a furgones, un tipo de carro que ha venido a menos en su uso.

ComercioT21

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

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 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. Avila 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., Avena 17 Col. Granjas Esmeralda, C.P. 09810 Del. Iztapalapa, México, D.F. fecha de impresión: 18 de febrero del 2007.