

EDITORIAL

Lo anticipó
Comercio T21

Una investigación realizada por Comercio T21 en octubre pasado, dejó entrever que se daría una fuerte demanda de maíz a partir de septiembre del 2006, generada por la creciente industria estadounidense productora de etanol, un combustible alterno que permite tener una opción ecológica, además de competir en precio contra los derivados del petróleo, que hasta hace unas semanas tenía su costo por las nubes.

Situación en la que coincide el US Grains Council (Consejo de Granos de los Estados Unidos), sin embargo, el sector pecuario mundial también cada día requiere de más insumos, principalmente granos forrajeros; todo ello en conjunto con un mal cálculo en los inventarios por parte del Departamento de Agricultura de aquel país, motivaron la escalada en los precios del maíz.

En nuestro reportaje principal de este número, se observa que la demanda por el grano seguirá dándose, ya que Estados Unidos tiene planes de abrir 100 plantas productoras de etanol más, al menos dos al mes, además de que en Brasil, otro de los grandes productores de maíz y en donde se tiene una gran experiencia en el uso del etanol, la compañía estatal Petrobras tiene planeado abrir tres nuevas plantas productoras de biodiesel antes del 2009. Mientras en México, dos de las primeras refinerías de etanol instaladas, planean producir 150 millones de litros del energético, para lo cual necesitarán 362 mil toneladas de maíz amarillo.

En tal sentido, la expectativa de la Bolsa de Chicago -el mercado referencial de los productos commodities-, estima que la tendencia alcista seguirá al menos hasta julio cuando se estima alcanzará los 167.61 dólares por tonelada. Para diciembre del 2007 se ubicará en 153 dólares, o sea, dos dólares por encima de su cotización con la que abrió este año.

Esta situación se ha reflejado en México sobre todo en el precio de la tortilla, uno de los principales productos que utiliza la población para su alimentación, donde ahora a través de un pacto oficial, el costo del derivado del maíz aumentó 40% en algunos lugares, en otra buena parte, sobre todo en las regiones más pobres, es entre 50 y 70% más.

Y aunque en mayo próximo se espera una cosecha de 5 millones de toneladas de maíz blanco de Sinaloa y otros estados del país, el precio del grano rondará los promedios internacionales del mercado referencial de Chicago, un factor que el gobierno federal no puede contrarrestar debido a las condiciones de libre mercado que regulan el sector. Así, que los mexicanos debemos acostumbrarnos a tener en nuestros tacos, sopes y sus derivados, sean un alimento de lujo y pagar mucho más.

De nuevo, nuestra investigación periodística manda otra señal de alerta, y es que la aportación de cinco millones de toneladas de maíz blanco por parte de Sinaloa, podría generar una sobreoferta del grano en el mercado nacional, además se complicaría su colocación en el extranjero, no sólo por las críticas que sobre el gobierno cayeron ya que hace un año permitió su exportación y ahora esos volúmenes hubieran servido para ajustar la demanda; sino también, porque el descenso en los precios del petróleo desestimaría el empleo del etanol y con ello la oferta de maíz amarillo en Estados Unidos, principalmente, podría satisfacer las necesidades del mercado.



¿Quién pagará los costos?

La noticia pasó desapercibida para muchos el pasado 9 de enero, pero quienes lo registraron supieron de qué se trataba. La mayoría demócrata en la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, en cumplimiento de una de sus promesas de campaña, le dio luz verde a una nueva ley que incrementará las inspecciones en origen a la carga con destino a los aeropuertos y puertos de los Estados Unidos.

Por si algo faltara a una relación comercial difícil con los Estados Unidos a partir de los eventos del 11 de Septiembre del 2001, el tema de la seguridad para este país se está convirtiendo en una verdadera psicosis, tal vez justificada, pero que de pronto raya en la exageración.

Es tanta la complicación que estas nuevas disposiciones estarían generando para los países que le venden a los Estados Unidos, y para nosotros como país, pues somos su tercer socio comercial, solo después de Canadá y recientemente de China, que el riesgo de perder negocios con ese país por esta especie de paranoia persecutoria, es alto para muchas empresas, sobre todo las medianas y pequeñas.

El asunto preocupante es que estos brillantes legisladores hacen leyes desde Washington, sin medir ni conocer las implicaciones y trastornos logísticos que sus decisiones tienen sobre muchos países, a quienes buscan trasladar la responsabilidad de garantizar su seguridad.

No sólo eso, la decisión de recrudescer todavía más las medidas preventivas de seguridad antiterrorista, más allá de lo que ya se hizo en el 2003, de informar a la Aduana norteamericana con una anticipación de 24 horas del contenido de los embarques, la razón social del exportador, del importador, y una serie de especi-

El asunto preocupante es que estos brillantes legisladores hacen leyes desde Washington, sin medir ni conocer las implicaciones y trastornos logísticos que sus decisiones tienen sobre muchos países"

ficaciones sobre la mercancía; y de certificar puertos y barcos como seguros y autorizados para ser puntos de exportación a la Unión Americana, tendrá una incidencia significativa en costos.

Por supuesto que todavía el Congreso de los Estados Unidos no ha dicho quién va a correr con estos costos que significarían poner rayos gamma y equis en puertos y aeropuertos para revisar el 100% de las mercancías con destino a algún punto de su territorio.

Vaya ni siquiera se habla de un financiamiento para adquirir dichos equipos, los cuales, obviamente, han desarrollado sus propias empresas.

Para que al mismo presidente George Bush le haya parecido absurda esta ley, y advertido que la vetaría en caso de que se intente poner en vigor, ya es decir bastante. Si el mismo presidente que siente pasos de Osama Bin Laden hasta en la azotea, le parece un exceso, pues entonces resulta que los demócratas salieron más papistas que el mismo Papa.

LLEGA BDP INTERNATIONAL A MÉXICO

El gigante estadounidense de la logística BDP International está próximo a anunciar una alianza con una empresa mexicana de supply chain para atender el mercado nacional. Esta empresa que hasta ahora no cuenta con presencia en el país, no obstante ser el más grande operador logístico estadounidense con más de 4 mil clientes, y tener presencia en más de cien

países y 300 ciudades alrededor del orbe, ha decidido que ya es hora de poner los dos pies en México de la mano de un socio. BDP tiene entre sus clientes a empresas como Bayer, Cargill, Conoco Phillips, DuPont, Heineken, Honeywell, Johnson & Johnson, Revlon, Osram Sylvania, entre otros. Un buen competidor para DHL, UPS, Kuhne + Nagel, Zimac, y otros

CSAV PROMUEVE VERACRUZ-LC

El corredor intermodal Veracruz-Lázaro Cárdenas, como otra alternativa para algunos tránsitos internacionales de comercio, empieza a verse con más viabilidad por parte de la naviera Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) que aquí en México lleva Estenio Pinzás. Se habla de aprovecharlo tanto para reposicionar contenedores vacíos, como para mover llenos e incluso autos. El Kansas City Southern México (KCSM) de José Zozaya, está más que puesto.

KCSM INVERTIRÁ 300 MDD

Y ya que hablamos del KCSM, su presidente Michael Haverly anunció en Monterrey, Nuevo León, en la pasada reunión de consejo del 17 de enero, una inversión por 300 millones de dólares en México destinada al crecimiento de la flota de máquinas, mantenimiento y modernización de tramos ferroviarios y a la construcción de su terminal intermodal de Lázaro Cárdenas.

CARTAS ✉

Inútil programa para vehículos de carga

El proyecto del gobierno de Marcelo Ebrard sobre prohibir la circulación de unidades de carga en el Distrito Federal en ciertos horarios no es la solución a los problemas de vialidad. Ya se ha intentado en varias ocasiones; López Obrador lo propuso en su gestión y fue inútil, principalmente porque no es un problema del autotransporte, sino de la logística de las empresas que utilizan este modo de transporte, quienes no quieren asumir el costo de cambiar los tiempos de sus operaciones de carga y descarga. Fuera de ahí, ese intento sólo trajo resultados pobres, pues de los 24 mil vehículos que regularmente circulan a diario en esta ciudad, sólo mil 920 dejaron de hacerlo en el horario señalado para esto, que fue de 7 a 9 de la mañana, esto es, un 8 por ciento.

De ahí que este nuevo proyecto vaya a terminar en lo mismo. Considero que primero deberían revisar al transporte urbano, que es el que ocasiona la mayoría de los problemas de congestión.

Juan Sánchez Muñoz
Transportes Sánchez

Comercio T21
ITINERARIOS MÉXICO SHIPPER

Director General
Osiel I. Cruz Pacheco

Editor
Enrique Torres Rojas

Coeditor 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

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, 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. 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: 21 de enero del 2007.