



## COMERCIO SIN ADUANAS

POR PEDRO TREJO VARGAS

# Los paradigmas del comercio mundial

Hablar de los problemas contemporáneos del comercio exterior de México tiene innumerables aristas las cuales varían de acuerdo con la región que se busque analizar. A este respecto, los estados del país así como el gobierno federal hacen esfuerzos para fortalecer su infraestructura para el comercio exterior, a través de terminales multimodales, puertos, aeropuertos y recintos fiscales, entre otros. Pero en las reglas de la globalización, la tendencia es consolidar zonas de desarrollo económico, en coordinación con diferentes países que acuerden participar en un perfil complementario para desarrollar el comercio exterior; el efecto de los países asiáticos, se mueve hacia un punto de ubicación de la realidad geográfica, por lo que se requiere de alianzas globales.<sup>1</sup>

A lo anterior, hay que sumar mejores reglas para participar en el nuevo orden mundial de "globalización" aprovechando con eficiencia y eficacia nuestras ventajas competitivas y TLC's vigentes: costo de mano de obra barata y la cercanía con nuestro vecino del norte; garantizar en forma más sensata el acceso preferencial y seguro de nuestros productos a los mercados de los países socios aplicando un Tratado Nacional más justo; intensificar las relaciones económicas tanto de las exportaciones como de las importaciones de insumos; generar mayores flujos de inversión extranjera directa (IED) y alianzas estratégicas para promover la atracción de tecnología; fortalecer la presencia en el exterior y la posición como centro estratégico de negocios al ser México una de las contadas economías del mundo con acceso preferencial a América, Europa y Asia<sup>2</sup>; fijar una estrategia comercial para competir con China, India y Singapur; conjuntando alianzas para incrementar el número de exportadores, otorgándoles mayor certeza, créditos y seguridad jurídica.

Dentro de este marco, surgen los nuevos paradigmas del comercio mundial. Este vocablo fue acuñado por Thomas S. Kuhn; y puede definirse como "un modelo o patrón aceptado"<sup>3</sup>. Esto lo ilustra Kuhn en la gramática, 'amo, amas, ama', un paradigma debido a que muestra el patrón que debe utilizarse para conjugar y producir un gran número de verbos latinos como 'laudo, laudas, laudat'. En esta aplicación funciona permitiendo la renovación de ejemplos cada uno de los cuales podría servir para reemplazarlo. No obstante, en una ciencia, un paradigma es raramente un objeto de renovación, tal como en una decisión judicial aceptada en el derecho común, que es un objeto para una mayor articulación y especificación, en condiciones nuevas o más rigurosas.

"Para comprender cómo puede suceder esto, debemos reconocer lo muy limitado que puede ser un paradigma en alcance y precisión

en el momento de su primera aparición. Los paradigmas obtienen su status como tal, debido a que tienen más éxito que sus competidores para resolver unos cuantos problemas que el grupo de profesionales ha llegado a reconocer como agudos. El tener más éxito no quiere decir que tenga un éxito completo en la resolución de un problema determinado o que dé resultados suficientemente satisfactorios con un número considerable de problemas. El éxito de un paradigma ya sea el análisis del movimiento de Aristóteles, los cálculos hechos por Tolomeo de la posición planetaria, la aplicación por Lavoisier de la balanza o la matematización del campo electromagnético de Maxwell es el principio, en gran parte, una promesa de éxito discernible en ejemplos seleccionados y todavía incompletos. La ciencia normal consiste en la realización de esa promesa, una realización lograda mediante la ampliación del conocimiento de aquellos hechos que el paradigma muestra como particularmente reveladores; aumentando la extensión del acoplamiento entre esos hechos y las predicciones del paradigma y por medio de la articulación ulterior del paradigma mismo".<sup>4</sup>

Esto que señala Kuhn ocurre con los grandes temas o conceptos del comercio exterior actual, mismos que pueden ser considerados paradigmas. Así tenemos que los nuevos paradigmas de la globalización comercial e integración pueden ser referidos a través de palabras o términos tales como: "comercio y competencia", "comercio e inversión", "comercio electrónico", "facilitación y control aduaneros", "transparencia y seguridad", "cooperación e intercambio de información", "análisis y gestión de riesgos", "simplificación y armonización", "competitividad", etcétera.

Para entenderlos se requiere conocer los conceptos que los involucran, tales como: *globalización; la nueva estructura del comercio exterior; las formas de integración económica; bloques regionales, y proteccionismo*. Conceptos que iremos analizando en las subsecuentes publicaciones de esta columna.

pedro\_trejo@yaboo.com.mx

<sup>1</sup> Rojas, Jorge. "Los retos para la nueva administración del comercio internacional". *Logística y Comercio Internacional*. Número 57 junio-julio, México, 2006, p. 11.

<sup>2</sup> En relación con este dato, se incluye a Chile, quien tiene un número importante de acuerdos comerciales con 38 países y de complementación económica con 11 países más, así como diversos de cooperación multilateral. Véase: CEPAL / OCDE, "Cooperación Internacional"; *Evaluaciones del desempeño ambiental*, p. 212 en [www.eclac.cl/publicaciones/xml/2/21252/1cl2305e\\_csp8.pdf](http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/2/21252/1cl2305e_csp8.pdf).

<sup>3</sup> Kuhn, Thomas S. "La Estructura de las Revoluciones Científicas". (Tr. de Agustín Contín). Duodécima reimpresión, Fondo de Cultura Económica, México, 1996, p. 51.

<sup>4</sup> Kuhn, Thomas S. *Op. cit.*, pp. 51 y 52.



Proyectan eficientar tránsitos al Oriente, Sudamérica y Estados Unidos.

## Intermodal México

# Buscan consolidación en Pantaco

CLAUDIA ACOSTA

A un año de entrar en operaciones, el centro de consolidación y desconolidación fiscal en Pantaco operado por Intermodal México, enfrenta un proceso lento para apuntalarse en el mercado, mismo que esperan conseguir en el mediano plazo.

Este centro fue creado con la idea de facilitar a los importadores y exportadores los procesos de comercio exterior en una terminal interior de carga ferroviaria, pues este tipo de instalaciones operan con éxito en el aeropuerto, para la carga aérea, y en los puertos, para movimientos marítimos. Hilario Gabilondo, director general de Intermodal México, comentó que el centro de distribución todavía no se ha explotado a toda su capacidad, pues

debido a la crisis ha tenido bajas sustanciales en los volúmenes de carga que manejan. "El reto es continuar con la operación del centro y esperar a que el mercado se recupere para movilizar mayores volúmenes de carga".

Actualmente, cuenta con el servicio de seis agentes de carga internacional, quienes consolidan mercancía en Oriente, Sudamérica y Estados Unidos, en su tránsito a puertos mexicanos y de ahí hacia la aduana interior de Pantaco. De igual forma, trabaja con más de 20 clientes importadores, lo mismo con servicios de carga LCL (Less Than Container Load) y otros más enfocados en el movimiento de contenedores tipo FCL (Full Container Load).

Aunado a ello, dijo, Intermodal México busca afianzar otros proyectos

que ya tiene en funcionamiento, como los recintos fiscalizados de Guadalajara y Silao que, aunque son a menor escala, los usuarios de las pequeñas y medianas empresas han mostrado gran interés por utilizar los servicios de consolidación y desconolidación fiscal.

También, contempla para el 2010, enfocarse en el tránsito doméstico a través de dos corredores, el Interpacifico que va de Mexicali a México y el de Manzanillo a México. Gabilondo indicó que ambos están consolidados y han ido creciendo, lo que se pretende es aumentar de forma importante su tráfico. "Tenemos la esperanza de que al mejorar los servicios, podemos lograr un incremento significativo para el próximo año en el tráfico intermodal".

# Comienza operación en la Terminal de Fluidos de Guaymas

COMERCIO T21

Con el arribo del buque "Britta Maersk", procedente de Rusia que trajo consigo 30 mil toneladas métricas de fertilizante líquido, inició operaciones la nueva Terminal de Fluidos edificada por la empresa Cortez Transfert en el recinto portuario de Guaymas en Sonora, al noroeste del país.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Administración Portuaria Integral (API) sonorense, inauguró la infraestructura con capacidad para manejar hasta 400 mil toneladas métricas anuales de fertilizante líquido.

Con una inversión de 26 millones de pesos (casi dos millones de dólares), esta obra coadyuvará a incre-



Impulsará corredor Guaymas-Mexicali.

mentar el movimiento en el puerto e impulsará a utilizar por primera vez el "Corredor Multimodal Guaymas-Mexicali", lo que permitirá incentivar el tránsito internacional de mercancías

del noroeste de México hacia el sur de los Estados Unidos.

La construcción de la nueva Terminal de Fluidos inició el 3 de junio del presente año y finalizó el pasado 28 de septiembre. En el proceso de construcción generó más de 200 empleos directos e indirectos.

La responsable de la obra fue la empresa Cortez Transfert (Empresa Mexicana Operadora de la Terminal), cabe señalar que es una empresa constituida en México cuyo objetivo social es la comercialización, importación, elaboración de fertilizantes sólidos, líquidos y minerales. Su giro principal es todo lo relacionado con la agricultura y pertenece al conjunto de empresas que conforman al Grupo Gowan con sede en Estados Unidos de América.