

Revista Electrónica

Comercio Exterior y Aduanas

Septiembre de 2010 Num. 1



Tratados de Libre Comercio:

¿La solución para aumentar la
competitividad de las empresas mexicanas?

Foro Arco:
Nueva forma de integración
latinoamericana

TLC México - Bolivia
Fin después de
16 años de vigencia

Editorial

TLC'S Y COMPETITIVIDAD

Hoy en día, México es uno de los países con mayor apertura comercial, desde su entrada al GATT (Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, por sus siglas en inglés), ha firmado una serie de acuerdos y tratados comerciales entre los que destacan: el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), el Tratado de Libre Comercio México – Unión Europea (TLCUEM) y el Acuerdo Latinoamericano de Integración (ALADI).

Dentro de los objetivos que persiguen la mayoría de estos acuerdos comerciales es estimular la expansión y diversificación comercial; y facilitar la circulación de bienes y servicios.

Al igual que México, la mayoría de los países han tomado los acuerdos multilaterales de comercio como una vía para elevar su competitividad y la de sus empresas. Por tal motivo, las empresas mexicanas deben aprovechar la oportunidad que ofrecen los TLC's y entrar a competir en los grandes mercados internacionales, pero para ello tendrán que adaptarse y producir con mayor calidad.

Para que las empresas mexicanas aumenten su competitividad, no solo tienen que producir con mayor calidad, sino también ser competitivas en precios, imagen, desarrollo de nuevos productos que satisfagan las necesidades de los consumidores en los mercados extranjeros. Con una mayor competitividad las empresas logran obtener ventajas comparativas y competitivas frente a sus competidores.

Claro está que las empresas por sí solas no podrán elevar su competitividad, el Gobierno deberá apoyarlas y fortalecerlas mediante la capacitación, asistencia técnica, créditos oportunos, mejoramiento de la calidad, estudios de mercado, etc.

También se deberá cambiar la mentalidad de las personas que se encargan de administrar dichas empresas, puesto que la mayoría tiene miedo de salir a otros mercados o simplemente no les gusta salir de su zona de confort.

Al final de cuentas, la oportunidad que ofrecen estos acuerdos comerciales la aprovecharán aquellas empresas que tengan la visión para entrar y competir a estos mercados internacionales.

LCI. Luis Alberto Baez Arechiga.

Contenido

Foro Arco: Nueva forma de integración latinoamericana para enfrentar la competencia asiática.	1
Se unen 13 organismos para acelerar el comercio exterior.	3
Simplificará Secretaría de Economía procedimientos para exportar a la Unión Europea y América Latina.	5
Acelera Cosmotrailer, camiones “Made in Aguascalientes”.	10
Tras 16 años de vigencia, denuncia Bolivia TLC con México.	12
Guaymas rompe récord histórico en movimiento de carga.	14
Incrementa México productos estadounidenses sujetos a represalias comerciales por el caso de transporte de carga terrestre.	15
Avanza puerto seco de Hidalgo; crean su sección aduanera.	19



Foro Arco: Nueva forma de integración latinoamericana para enfrentar la competencia asiática.



Del 6 al 10 de septiembre de 2010 se llevó a cabo en Santiago de Chile una reunión del Grupo de Convergencia e Integración del Foro del Arco del Pacífico

Latinoamericano (Foro Arco). En este encuentro se analizaron, entre otros, las rutas de negociación para lograr un acuerdo de convergencia.

El Foro Arco está integrado por 11 países de América Latina que colindan con el Océano Pacífico: Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y Perú. Tiene por objeto fortalecer los mecanismos de colaboración e integración económica y aprovechar al máximo el potencial de estas naciones.

El Foro esta conformado por cuatro grupos de trabajo:

- Convergencia Comercial e Integración, coordinado por Chile;
- Facilitación del Comercio, Infraestructura y Logística, coordinado por Panamá
- Promoción y Protección de Inversiones, coordinado por Colombia; y,
- Cooperación Económica y Técnica para la Competitividad, coordinado por Perú

El 23 y 24 de noviembre de 2009 se llevó a cabo en Puerto Vallarta, México, la V reunión de ministros de relaciones exteriores y de ministros responsables de comercio exterior del Foro del Arco del Pacífico Latinoamericano.

En la Declaración de Puerto Vallarta, se solicitó al Grupo de Trabajo de Convergencia Comercial e Integración coordinar la evaluación del marco legal más adecuado para que los países del Arco puedan instrumentar el nuevo Acuerdo, así como desarrollar la hoja de ruta para las negociaciones.

En esta última reunión del Grupo de Trabajo de Convergencia Comercial participaron los representantes de los países miembros del Foro, excepto Honduras y Nicaragua. Durante el encuentro se analizaron dos posibles opciones para acordar la ruta de las negociaciones:

- Establecer una zona de libre comercio entre todos los países miembros del Foro del Arco.
- Aplicar la convergencia únicamente entre aquellos países que han suscrito tratados de libre comercio entre sí.

El próximo 15 de octubre se llevará a cabo en Perú la VI reunión de ministros del Foro. En ésta se presentarán los avances alcanzados a la fecha y analizarán las diversas opciones para alcanzar la integración regional.

Por convergencia entendemos la integración de las disciplinas de diversos tratados de libre comercio en uno solo.

Esto permitiría que exista una zona de libre comercio única, en lugar de los diversos tratados de libre comercio y acuerdos preferenciales existentes entre los países de la región del Arco que establecen reglas de origen y calendarios de eliminación de aranceles distintos.

Los objetivos centrales de la convergencia son promover la utilización de insumos intra-regionales y reducir los costos administrativos en que incurren las empresas para aprovechar las preferencias arancelarias establecidas en los acuerdos comerciales en vigor.

La convergencia de acuerdos de libre comercio es un paso fundamental en materia de integración regional. En caso de implementarse, los principales beneficios serían, entre otros:

➤ Incrementar la rentabilidad económica de utilizar insumos producidos en la región, en detrimento del uso de insumos provenientes de otros continentes. Lo anterior:

- Promovería el desarrollo de la producción de insumos por parte de productores de la región.
- Incentivaría a los productores de insumos extra-regionales a establecerse en la región.

➤ Reduciría los costos administrativos que implica la proliferación de regímenes comerciales hacia adentro de la región.

➤ El aprovechamiento de las ventajas geográficas en materia de costos de transporte y tiempos de entrega.

➤ El aprovechamiento de las economías de escala y especialización, a través de la acumulación regional.

➤ El desarrollo de cadenas productivas más eficientes.

El principal reto que enfrentan los países del Foro del Arco para alcanzar la convergencia, es que no todos ellos cuentan con acuerdos de libre comercio entre sí.

Por lo que, la opción de establecer una zona de libre comercio que podría tener un mayor alcance ya que incluiría a todos los países del

Foro, conllevaría mayor tiempo, dado a que se deberán negociar un solo acuerdo con un conjunto de reglas aplicables a todos en materia de acceso a mercados.

Otra opción sería buscar convergencia únicamente entre los países que actualmente tienen acuerdos entre sí, esta podría realizarse, por ejemplo, estableciendo reglas de acumulación de origen entre éstos.

Si bien ello podría lograrse en un tiempo reducido, el impacto sería menor ya que no integraría a los 11 países en una zona de libre comercio permitiendo el libre flujo de insumos y productos entre ellos.

Además de en esta iniciativa México participa en un ejercicio similar acordado con sus socios comerciales de América Central para la convergencia de los tres tratados de libre comercio que ha suscrito con países de la región —Tratado de Libre Comercio entre México y Costa Rica, Tratado de Libre Comercio entre México y Nicaragua y el Tratado de Libre Comercio entre México y las Repúblicas de El Salvador, Guatemala y Honduras (TLC Triángulo del Norte).

Este ejercicio se suspendió en junio de 2009 por los conflictos políticos existentes en Honduras.



Fuente: www.iqom.com.mx

Se unen 13 organismos para acelerar el comercio exterior



Con el fin de mejorar la competencia del comercio exterior en México, por primera vez, se reunieron representantes de más de 13 asociaciones e instituciones relacionadas con este sector que propondrán cinco puntos a diferentes autoridades para agilizar y disminuir costos de los procesos logísticos de aduanas y transporte.

José Aguilar, presidente de la Asociación Nacional de Almacenes Fiscalizados (ANAFAC) como vocero de los organismos expuso que con los cinco puntos buscan estandarizar procesos en el comercio exterior, atender problemas de seguridad pública federal, de aduanas y fomentar la competitividad en la importación y exportación de mercancías.

“Buscamos entablar un diálogo con las diferentes autoridades sobre aquellas partes medulares que faciliten el actuar del comercio exterior para que le permita a los diferentes actores del comercio exportar o importar a cualquier parte del mundo”, explicó.

Dichas propuestas se presentarán a finales de octubre y convocarán a la Administración General de Aduanas (AGA), la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena), la Secretaría de Economía (SE), así como a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), a la Procuraduría General de la República (PGR), a la Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios (Cofepris) y al Congreso de la Unión.

Entre las propuestas que se harán destaca la eliminación del segundo reconocimiento aduanero, debido a que este se ha convertido en un proceso inoperante que provoca que la revisión de las mercancías sea más lenta (hasta cinco horas más).

“No entendemos porque una entidad privada tenga que revisar el actuar de las autoridades. Es inoperante y afecta la operación aduanera.

En ningún país de América Latina, existe una segunda inspección; lo anterior provoca que si un importador debe entregar su mercancía ese día que llega a la aduana tenga que postergarlo hasta el día siguiente”, comentó.



“Creemos que las revisiones que se realizan en puertos, aeropuertos y la forma en que se revisan los contenedores y las mercancías es totalmente ilegal porque lo hace el comandante de la zona sin ningún sustento jurídico, vamos a poner esto en la mesa, necesitamos procedimientos jurídicos claros que le den certeza a la gente”, apuntó José Aguilar.

Ernesto Arévalo, presidente de la Asociación Mexicana de Agentes de Carga (Amacarga) indicó que los primeros resultados de este esfuerzo conjunto podrían verse a finales de año. Explicó que los temas se revisarán en dos frentes lo que tienen que ver con procesos operativos y los que tienen que ver con reformas estructurales.

“Estamos reunidos los actores del comercio exterior y estamos de acuerdo en que nos tenemos que poner en el mismo frente para atacar todos los problemas del comercio exterior y estamos con la voluntad de anteponer el beneficio del país al particular de cada asociación, eso es algo importante”, destacó Arévalo.

Fuente: http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=12955

ORGANISMOS PARTICIPANTES

- Asociación Nacional de Almacenes Fiscalizados (ANAFAC)
- Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana (ANIERM)
- Asociación Mexicana de Agentes de Carga (AMACARGA)
- Confederación Patronal Mexicana (COPARMEX)
- Consejo Empresarial Mexicano de Comercio Exterior (COMCE)
- Cámara Nacional de Aerotransportes (CANAERO)
- Asociación Nacional de Prestadores de Servicios Aeroportuarios (ANPSA)
- Instituto Mexicano de Ejecutivos de Comercio Exterior (IMECE)
- Asociación Mexicana del Transporte Intermodal (AMTI)
- Asociación Nacional Mexicana de Empresas Courier (ANMEC)
- Asociación Integradora de Transportistas de la Aduana de la Ciudad de México (AITACM)
- Asociación de Agentes Aduanales del Aeropuerto de la Ciudad de México (AAADAM)
- Consejo Mexicano de Logística.





Simplificará Secretaría de Economía

procedimientos para exportar a la Unión Europea y América Latina

El 17 de agosto de 2010, el Presidente Felipe Calderón Hinojosa, anunció doce medidas para simplificar los trámites de diversas dependencias del Ejecutivo Federal.

El 30 de junio de 2010, se dio a conocer en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el Decreto por el cual se Otorgan Facilidades Administrativas en Materia de Simplificación Tributaria, que elimina diversas declaraciones de carácter fiscal que debían presentar los contribuyentes. Las recientes medidas dadas a conocer por el Presidente Calderón forman parte de este proceso de simplificación regulatoria.

El esfuerzo de simplificación regulatoria impactará los trámites que los interesados deben realizar, entre otras, en las siguientes dependencias: Secretaría de Economía (SE), Secretaría de Salud (SSA), Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA).



A continuación se presentan las doce medidas de simplificación administrativa que las diversas dependencias del Ejecutivo Federal implementarán en las próximas semanas:

1.- Facilitar la exportación de productos a Europa y América Latina

Actualmente, los exportadores de bienes a Europa o América Latina enfrentan hasta 24 requerimientos de información; además de tener que acudir a las oficinas de la SE para obtener el certificado de origen respectivo.

A través del proceso de simplificación, se reducirán en un 70% los requerimientos para los exportadores. Por lo que respecta al trámite de certificados de origen, éstos se emitirán en un par de horas.

2.- Simplificar los trámites para recibir y registrar inversión extranjera en el país

Ello se llevará a cabo a través de la automatización de la presentación de la información ante el Registro Nacional de Inversiones Extranjeras.

Actualmente, una empresa extranjera establecida en México debe acudir a la SE a presentar la información requerida por la ley. La simplificación permitirá el envío de esta información de manera electrónica.

3.- Ampliar los servicios que ofrece el portal electrónico www.tuempresa.gob.mx, con la incorporación de los siguientes cuatro nuevos trámites en línea:

- Alta patronal, e inscripción en el Seguro de Riesgos de Trabajo, ante el Instituto Mexicano del Seguro Social. El trámite que actualmente se realiza por escrito ante la dependencia podrá efectuarse en línea y simultáneamente con los trámites que se realizan en el registro ante la Secretaría de Hacienda.
- Aviso de Funcionamiento de Establecimientos y de Responsable Sanitario ante la COFEPRIS.
- El Registro de Marca ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial.
- El Aviso de Manejo de Residuos Peligrosos de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

A través de la presentación de estos trámites en línea se evitará la presentación física de más de 10 formatos.

4.- Se promoverá el equipamiento de las pequeñas y medianas empresas, las PyMES, y el acceso a productos electrónicos mediante el fortalecimiento del Sistema de Normalización.

El 17 de agosto de 2010 se dieron a conocer tres acuerdos por los que acepta como equivalentes a las Normas Oficiales Mexicanas NOM-001-SCFI-1993; NOM-016-SCFI-1993 y NOM-019-SCFI-1998 ciertos reglamentos técnicos y procedimientos para la evaluación de la conformidad de los EE. UU. y Canadá.

Asimismo, se anunció que se trabajaba en una reforma al Reglamento de la Ley Federal de Metrología y Normalización, para que las Normas Oficiales Mexicanas se elaboren de manera más expedita, incrementando la utilización de referencias internacionales.

5.- Automatizar el proceso para la obtención del Registro Sanitario.

Actualmente, los laboratorios farmacéuticos deben presentar físicamente la documentación en las oficinas de la Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios (COFEPRIS) para realizar la solicitud de prórroga de Registro de Medicamentos Alopáticos.

A partir de septiembre próximo la documentación podrá enviarse a través del portal de internet de COFEPRIS.

6.- Impulsar la comercialización de equipos y dispositivos médicos de última generación.

La COFEPRIS también simplificará los procesos de evaluación de los dispositivos médicos.

Lo anterior, con objeto de permitir que el instrumental que cuente con registro sanitario para comercializarse en EE.UU. y Canadá, pueda obtener el registro correspondiente en México.

7.- Promover el acceso de las familias a la salud poniendo a su alcance una mayor oferta de medicamentos.

Obtener el registro para comercializar medicamentos en México puede tomar alrededor de un año.

La simplificación de este proceso reducirá el tiempo a tan sólo 30 días. Esta medida iniciará con los medicamentos de libre venta en mostrador que se comercializan en EE.UU. y Canadá.

8.- Establecer una interconexión directa entre el Sistema de Administración Tributaria (SAT) y la COFEPRIS para la transmisión en tiempo real de los Permisos Sanitarios de Importación.

9.- Vinculando al sector agropecuario se pretende impulsar su productividad, facilitando el traslado de sus productos en territorio nacional.

A partir del próximo 30 de septiembre se automatizará la expedición del Certificado Fitosanitario y Zoonosanitario de Movilización Nacional, con lo que se simplificará más de dos millones de operaciones anuales de ganado, aves, frutas y de hortalizas.

10.- Generar ahorros para los productores agropecuarios, al automatizar la obtención del Registro para Productos de Uso y Consumo Animal.

A partir del próximo 30 de septiembre se eliminará la necesidad del registro para distintos productos veterinarios.

11.- Apoyar la productividad de las empresas mexicanas y el ingreso de las familias, al desregular el proceso de importación de cárnicos, granos, oleaginosas y otros productos agropecuarios, con tres acciones específicas:



Impulsar el esquema de usuario confiable, para que la importación de cárnicos destinados a Rastros Tipo Inspección Federal, o Plantas Tipo Inspección Federal, puedan hacerse específicamente en las Plantas de Tipo Inspección Federal, (Plantas TIF). Con ello, se incrementaría la eficiencia en las operaciones logísticas, y se reducirían riesgos fitosanitarios.

Antes, el tiempo de espera en la frontera para la importación de cárnicos era de al menos cuatro horas por operación, con un costo estimado de 15 dólares por hora. Con esta medida, se reducirá el tiempo de espera a menos de una hora en el 50% del volumen importado, fundamentalmente lo que va directamente a las Plantas TIF, y con esto representa un ahorro de más del 37%, en los costos de espera

2

Poner en marcha un mecanismo de importación directa de granos y oleaginosas industrializables.

Actualmente, cada vagón de ferrocarril, carga de barco conteniendo granos u oleaginosas, tiene que fumigarse en el puerto o en el punto de entrada, lo cual lleva un tiempo considerable y se traduce en pérdidas económicas, además del esfuerzo mismo de fumigación.

Para el caso de granos y oleaginosas que van directamente a producción industrial el proceso de fumigación previa se hace innecesario, por lo que se eliminará este requisito.

3

Automatizar la consulta de requisitos zoosanitarios para importación de animales vivos y de productos pecuarios.

Actualmente este trámite requiere realizarse de manera presencial. A partir del 30 de septiembre de 2010 los interesados podrán consultar esta información vía internet.

Con esta medida se eliminan 80 mil trámites que realizaban las empresas en su conjunto, cada año.

12.- Simplificar y agilizar la presentación y resolución de quejas para los usuarios del servicio eléctrico.

Se incorpora a la Comisión Federal de Electricidad al Sistema de Conciliación de Aclaraciones, CONCILIANET.

Las medidas de simplificación de trámites anunciadas el día de hoy forman parte integral de la estrategia del gobierno federal para facilitar la comercialización y despacho aduanero de diversas mercancías, así como mejorar la eficiencia de los servicios ofrecidos a empresas mexicanas a fin de tener un mejor funcionamiento y que sean más productivas para aumentar su competitividad.

Fuente: www.iqom.com.mx

Acelera Cosmotrailer, camiones “Made in Aguascalientes”



Para algunos transportistas, la desregulación en rutas y tarifas al autotransporte que hiciera el entonces presidente de la República, Carlos Salinas de Gortari, no fue nada bueno, ya que perdieron casi todo su negocio.

Este fue el caso de Transportes López, empresa de Aguascalientes, que al borde de la quiebra tuvo que transformarse para ser su propia ensambladora de camiones.

La historia no es común. No es el clásico caso de éxito, ya que este proyecto aun lucha por consolidarse, pero eso si, ya promedian al mes el ensamble de 20 camiones, cuando en sus inicios, en enero del 2000, empezaron a fabricar sus propios camiones, ya que el alto precio de los vehículos y el complicado acceso al financiamiento se los impedía.

Jorge López, director general de Cosmotrailer, comento a T21 que la situación poco ha cambiado, ya que para un pequeño transportista es complicado hacerse de un camión nuevo, por ello, han enfocado sus esfuerzos en el ensamble de camiones hechos a la medida de la marca Kiloton, que en promedio tienen un precio 40% mas barato que las grandes marcas establecidas en el país, con base en la alianza con micro, pequeños y grandes industriales que fungen como sus proveedores y desarrolladores de cadenas productivas.

El acero, por ejemplo, lo adquieren de Altos Hornos de México (AHMSA), la fibra de vidrio y tanques de gasolina, los consiguen con pequeños fabricantes, mientras que los motores o partes del tren motriz, lo mismo lo traen de Canadá, Brasil y sobre todo de China.



“Hemos firmado alianzas con diversos proveedores de China, donde nos han elaborado cabinas, motores y ejes delanteros y traseros de muy buena calidad. En todo momento se han preocupado por ofrecernos un excelente servicio”.

La planta se encuentra ubicada en el kilómetro 13 de la carretera Calvillo – Aguascalientes, en un predio de una hectárea, donde invirtieron un millón de dólares. “A muchos clientes potenciales les interesó y convenció el proyecto. Sus anticipos nos permiten fabricarles las unidades”.



El costo de sus camiones varía, porque lo mismo les piden camiones de volteo, pipas, tortón, incluso tractocamiones. Hasta ahora la mayoría de sus compradores son de Aguascalientes, Jalisco, Nayarit, Guanajuato, San Luis Potosí y Querétaro.

Sus camiones están avalados por el Instituto Tecnológico de Aguascalientes (ITA), y autorizados por el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial (IMPI), la Secretaría de Economía, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), como consta en las publicaciones en el Diario Oficial de la Federación de fechas 25 de agosto 2003, 27 de septiembre de 2004 y 16 de diciembre de 2006.

Este innovador empresario desde hace dos años produce bio diesel a través de la empresa Bio Diesel Mexicana, utilizando como base el coco, con ello asesora a sus clientes para que aprovechen la deducción fiscal a través de los bonos de carbono. “

Ahora lo que buscamos son inversionistas que tengan experiencia en la distribución de vehículos, para hacer llegar nuestros camiones a otros mercados”, dijo.



Fuente: http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=12925#

Tras 16 años de vigencia, denuncia Bolivia TLC con México



El 4 de junio de 2010, la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), dio a conocer un decreto por el que se deja sin efectos el Tratado de Libre Comercio entre México y Bolivia.

Lo anterior, en virtud de la denuncia de este instrumento efectuada por la nación sudamericana.

El TLC México - Bolivia entró en vigor el 1 de enero de 1995. El Tratado contiene disciplinas que regulan el comercio de bienes y servicios entre las partes; las compras realizadas por diversas dependencias y entidades del gobierno de cada una de ellas; así como disposiciones para proteger las inversiones y los derechos de propiedad intelectual.

Además, este acuerdo contempla un mecanismo de solución de controversias que permite a las partes dirimir cualquier disputa que pueda surgir en relación con la aplicación o interpretación del TLC.

En particular, el Artículo 21-07 del TLC prevé que cualquiera de las partes podrá dar por terminado el acuerdo. La denuncia surtirá efectos 180 días después de que una de las partes le comunique a la otra su intención de concluir la vigencia del acuerdo.

En este sentido, el 7 de diciembre de 2009, el gobierno de Bolivia notificó a las autoridades mexicanas su intención de denunciar el TLC.

Lo anterior, en virtud de que las reformas constitucionales efectuadas recientemente en ese país no permiten a las autoridades cumplir con los compromisos contraídos en el tratado en materia de comercio de servicios, inversión, compras de gobierno y propiedad intelectual.

Con objeto de implementar la denuncia del TLC efectuada por Bolivia, el día de hoy, las autoridades mexicanas dieron a conocer un decreto por el que, a partir del próximo 7 de junio, se dejará sin efectos el tratado.



Así, tras 16 años en vigor, a partir del 7 de junio la relación comercial bilateral entre México y Bolivia dejará de regirse por

el TLC, quedando sin efecto, entre otras, las disposiciones sobre las preferencias arancelarias en materia de comercio de bienes que ambos países se habían otorgado, así como las disciplinas que regulan los flujos de inversión y servicios; la protección de los derechos de propiedad intelectual; las disposiciones en materia de compras gubernamentales y el mecanismo de solución de controversia.

En materia de comercio de bienes, con objeto de que los productores y exportadores de ambas naciones continúen gozando del acceso preferencial que establece el TLC, las autoridades mexicanas y bolivianas negociaron, al amparo de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), el

Acuerdo de Complementación Económica No. 66 (ACE No. 66), cuyo decreto promulgatorio se dará a conocer próximamente.

Este instrumento incorpora las preferencias arancelarias que México y Bolivia se otorgaron en el Tratado; así como diversas disciplinas aplicables al comercio de bienes, tales como: reglas de origen; procedimientos aduaneros; normas técnicas; medidas sanitarias y fitosanitarias; salvaguardas.

En virtud de la denuncia del TLC entre México y Bolivia; a partir del 7 de junio las relaciones comerciales entre ambas naciones dejarán de estar reguladas por este instrumento.

Desde esa fecha, el comercio de servicios entre ambos países y la protección de los derechos de propiedad intelectual estarán regulados por lo dispuesto en el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios

(GATS, por sus siglas en inglés) y el Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual Relacionados con el Comercio (TRIPS, por sus siglas en inglés) de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

La protección de las inversiones; así como las compras de gobierno quedarán sujetas a lo dispuesto en la legislación nacional de México y Bolivia. Ello en virtud de que la OMC no contiene disciplinas sustantivas en materias de inversión y, por lo que respecta a las compras, México y Bolivia no son miembros del Acuerdo sobre Contratación Pública de la Organización.

En materia de comercio de bienes, en los próximos días las autoridades mexicanas publicarán, en el Diario Oficial de la Federación (DOF), el decreto promulgatorio del ACE No. 66 que, a partir del 7 de junio, regulará el acceso preferencial de productos entre ambas naciones.

Comercio total entre México y Bolivia (Millones de dólares)

	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	Crec. 94-08	Crec. 08-09
Exportaciones a Bolivia	13	24	29	27	36	29	26	23	19	23	33	37	35	48	102	62	657%	-39%
Importaciones originarias de Bolivia	19	5	8	10	7	8	13	14	24	29	31	30	39	59	55	45	187%	-18%
Comercio Total	32	29	37	38	43	37	40	37	43	52	64	67	74	107	156	107	381%	-32%
Balanza Comercial	-6	19	21	17	29	22	13	9	-4	-7	2	7	-3	-10	47	17	-929%	-63%

Fuente: http://www.iqom.com.mx/index.php?option=com_content&task=view&id=3454&Itemid=18



Guaymas

Rompe récord histórico en movimiento de carga



El movimiento de carga en el Puerto de Guaymas rebasó los pronósticos de crecimiento y en los primeros ocho meses del año, ya superó el registro del total de carga del año pasado, al registrar un avance de 71% comparado con igual período del año pasado, informó el director general de la Administración Portuaria Integral, José Luis Castro Ibarra.

Al 31 de agosto se reporta un crecimiento de un millón 975 mil toneladas de carga comercial, esta alza es la más relevante en la historia del puerto y se atribuye a que se reactivaron las terminales que en tiempo de crisis suspendieron operación y también porque se contrataron nuevas cargas, principalmente de Estados Unidos y Asia.

En entrevista, el director de API Guaymas expuso que la carga de Pemex, se han movilizó un millón 425 mil toneladas, que representa un avance de 1%, con respecto al año pasado, en tanto que la carga total que se tienen registraron 3 millones 400 mil toneladas.

Comentó que el dato relevante es que se superó la carga comercial de los cuatro ejercicios anteriores, el año pasado en este puerto se movilizó un millón 830 mil toneladas al 31 de diciembre de 2009.

De esta forma, José Luis Castro anticipó que para el cierre del presente año podrían cerrar en carga comercial estiman con 2.5 millones de toneladas, casi tres millones de toneladas de carga.

En carga total del puerto debemos de estar entre 5 y 5.5 millones de toneladas, la capacidad actual del puerto es de 7.5 millones, estamos próximos a acercarnos a ese monto, adelantó el director de la API, por lo que preparan la extensión del puerto con una Zona de Actividades Logísticas.



Fuente: http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=12961#

Incrementa México

Productos estadounidenses sujetos a represalias comerciales por el caso de transporte de carga terrestre.

El 18 de agosto de 2010, la Secretaría de Economía (SE) dio a conocer las nuevas represalias comerciales que aplicará en contra de ciertos productos procedentes de EE.UU. Lo anterior, como reforzamiento de la medida ante el incumplimiento de la Unión Americana de sus compromisos en materia de transporte de carga terrestre previstos en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

Antecedentes



El gobierno de EE.UU. debió permitir el acceso a su territorio a los transportistas mexicanos desde el 18 de diciembre de 1995, de conformidad con el artículo 1202 del TLCAN. Sin embargo, a la fecha esto no ha ocurrido. En 2001, un panel establecido al amparo del Capítulo XX del Tratado[1] determinó que las autoridades estadounidenses habían violado sus obligaciones, por lo que recomendó que la Unión Americana permitiera el acceso a los transportistas de carga mexicanos.

Tras años de pláticas con objeto de resolver la controversia, en septiembre 2007, las autoridades mexicanas y sus homólogas de EE.UU. pusieron en vigor un programa piloto.

El esquema establecía el otorgamiento de hasta 100 autorizaciones a cada uno de los dos países, para que transportistas de México y EE.UU. operaran en el territorio de la otra parte.

El programa operó por más de un año. Sin embargo, el 11 de marzo de 2009 fue cancelado luego de que el Presidente de EE.UU., Barack Obama, promulgara la legislación del presupuesto que contiene una disposición que prohibía al Departamento de Transporte de EE.UU. (USDOT, por sus siglas en inglés) utilizar recursos federales en la operación del programa piloto.

Ante el incumplimiento de EE.UU. de sus compromisos referentes a la apertura del transporte terrestre de carga prevista en el TLCAN, el 18 de marzo de 2009, el gobierno de México adoptó represalias comerciales contra la Unión Americana.





En particular, se establecieron aranceles aduaneros a la importaciones de 89 productos agrícolas e industriales estadounidenses que originalmente gozaban de acceso libre del pago de arancel a nuestro país en virtud del Tratado.

El 16 de diciembre de 2009, el Presidente Obama, firmó una nueva legislación que eliminaba el impedimento para que las autoridades de EE.UU. utilicen recursos federales en la operación de un programa piloto. Sin embargo, a la fecha la administración estadounidense no ha tomado otras acciones con objeto de cumplir con el compromiso de apertura establecido en el TLCAN.

Nuevas represalias

El pasado 16 de agosto el titular de la SE anunció que las autoridades mexicanas decidieron modificar la lista de productos de EE.UU. sujetos a represalias comerciales desde el 18 de marzo de 2009.

El Secretario de Economía manifestó que las reformas a la represalia son parte del recurso conocido como "carrusel", el cual consiste en rotar la lista de productos sujetos a este tipo de medidas, con el fin de reforzar su efectividad y generar mayor incentivos para que EE.UU. cumpla con la liberalización del transporte de carga transfronterizo.

Así mismo, enfatizó que el objetivo es reforzar las medidas que ya han generado un impacto económico y político importante en la Unión Americana.

Mediante la publicación del día de hoy, las autoridades mexicanas incrementan, al nivel del arancel de Nación Más Favorecida (NMF) aplicado por México, los aranceles para 99 productos agrícolas e industriales estadounidenses. Hasta el 18 de agosto de 2010 las represalias se aplicaban a 89 bienes originarios de EE.UU.

Mediante la adopción de estas represalias comerciales en contra de EE.UU. el gobierno de México busca que las autoridades estadounidenses cumplan con los compromisos adquiridos en el TLCAN en materia de transporte terrestre de carga, preservando la integridad del mismo.

Al incorporar nuevos productos el gobierno de México busca incrementar el número de aliados entre productores y, particularmente, congresistas estadounidenses que exijan el cumplimiento del Tratado.



La eficacia de estas nuevas represalias comerciales radicará, en gran medida, en que los productores y exportadores de EE.UU. afectados cuenten con la fuerza política necesaria para influenciar las decisiones de sus legisladores y de la administración Obama. Por lo que habrá que esperar la reacción de los sectores afectados; así como la de sus respectivos congresistas para conocer si las represalias contribuirán a que EE.UU. cumpla con el Tratado

A través de estas medidas comerciales las autoridades mexicanas envían una señal a la administración de Barack Obama. México hará uso de los recursos previstos en el Tratado para evitar que EE.UU. incumpla sus compromisos contraídos en el mismo.

Las represalias adoptadas por México implicarán necesariamente el encarecimiento de los bienes afectados para los consumidores mexicanos. Sin embargo, la medida se justifica por la importancia de la liberalización del transporte de carga terrestre para la competitividad de la economía mexicana.

Esta apertura es crucial para que México aproveche al máximo su cercanía geográfica con la unión americana. La cercanía geográfica con EE.UU. es, probablemente, la única ventaja comparativa permanente que México tiene frente a sus competidores externos, en particular, China.

Productos adicionados a las represalias
Miles de dólares, 2008

Fracción	Descripción	Arancel 19/08/10	Importaciones mexicanas de EE.UU.	Importaciones mexicanas totales	Recaudación estimada
0203.12.01	Piernas de cerdo, paletas, y sus trozos, sin deshuesar frescos o refrigerados	5%	367,368	390,015	18,368
0406.10.01	Queso fresco (sin madurar), incluido el del lactosuero, y requesón.	25%	61,190	61,229	15,298
0710.40.01	Maíz dulce.	15%	8,635	8,720	1,295
0805.10.01	Naranjas.	20%	7,078	7,078	1,416
0805.40.01	Toronjas o pomelos.	20%	1,294	1,294	259
0808.10.01	Manzanas frescas.	20%	221,069	240,644	44,214
1806.31.01	Chocolotas rellenos.	20%	23,965	40,750	4,793
1806.32.01	Chocolates sin rellenar.	20%	13,337	21,093	2,667
2103.20.01	Ketchup.	20%	13,263	13,339	2,653
8429.59.01	Zanjadoras.	15%	12,432	12,578	1,865
9020.00.01	Máscaras antigás.	5%	3,686	4,457	184

Elaboración IQOM/Datos de Secretaría de Economía SE

Productos eliminados de las represalias comerciales
Miles de dólares, 2008[2]

Fracción	Descripción	Arancel 19/08/10	Importaciones mexicanas de EE.UU.	Importaciones mexicanas totales	Recaudación estimada
71131999	Artículos de joyería y sus partes, de metal precioso o de chapado de metal .	20%	195,844	264,780	39,169
48162001	Papel autocopia.	10%	58,503	60,597	5,850
20081101	Cacahuates sin cáscara.	20%	5,519	5,984	1,104
83024104	Cerraduras sin llave, picaportes o pasadores de metal común para edificios.	20%	5,089	13,290	1,018
85171101	Teléfonos de auricular inalámbrico combinado con micrófono.	20%	1,242	59,209	248
83024101	Herrajes para cortinas venecianas de metal común para edificios.	20%	1,225	1,606	245
33062099	Los demás hilos dentales.	15%	1,113	5,849	167
55113001	Hilados de fibras artificiales discontinuas.	15%	778	800	117
33062001	Hilo dental de filamento de nailon.	15%	51	995	8

Elaboración IQOM/Datos de Secretaría de Economía SE

Fuente: http://www.iqom.com.mx/index.php?option=com_content&task=view&id=3612&Itemid=18



Avanza puerto seco de Hidalgo; crean su sección aduanera



La Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), adicionó la Sección Aduanera del Estado de Hidalgo, ubicada en el municipio de Atotonilco de Tula en esa entidad, en preparativo a lo que será a partir de marzo próximo el Puerto Seco del Estado de Hidalgo que construye la empresa Hutchison Port Holding (HPH) y el Corporativo UNNE.

A través del Diario Oficial de la Federación, la dependencia adicionó a la Aduana de Querétaro esta nueva sección aduanera, lo cual constituye un paso importante en el proceso de lo que será

el primer Puerto Seco diseñado integralmente en el Valle de México.

Ubicado a unos 70 kilómetros al norte de la Ciudad de México, el complejo logístico donde se invierten 200 millones de dólares, constará de una Zona de Actividades Logísticas y Terminal Intermodal de Carga, que permitirán darle mejores servicios logísticos al comercio exterior que realizan las empresas asentadas en la mayor concentración urbana del país, estimada en 25 millones de personas en un radio de influencia de 100 kilómetros.

La utilidad del “puerto seco” para el comercio exterior del país, será agilizar el despacho de las mercancías en los puertos marítimos de Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Veracruz y Altamira, entre otros para acercarlas a la brevedad a la mayor zona de consumo del país y evitar estadías mayores en puerto que generen mas costos logísticos por demoras o almacenamiento.

Las mercancías podrán ser despachadas aduanalmente en el interior del país, dado que el “puerto seco” contará con Aduana y podrá incorporársele algún valor agregado en instalaciones interiores, antes de llegar al consumidor final, a costos ventajosos en comparación con los actuales esquemas logísticos que prevalecen en el país.



Fuente: http://www.t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=12857#

Esta revista es únicamente con fines educativos, cualquier observación o sugerencia favor de enviarla al siguiente correo electrónico:

baez.luis@hotmail.com