



Año V. No. 47. Abril de 2011.

Abril_11

Dirección de Comercio Exterior CONCANACO-SERVYTUR

boletín de comercio exterior

bce.

Dirección de Comercio Exterior

*Confederación de Cámaras Nacionales
de Comercio, Servicios y Turismo*



>contenido

Dirección de Comercio Exterior CONCANACO-SERVYTUR

- Balanza comercial de México • 1
- Reciprocidad en transporte transfronterizo: SCT • 2
- La hora de las reformas en Portugal • 6
- Mejorará la conectividad aérea de Cancún con Europa • 9
- Chile busca mayor integración comercial con México • 10
- Mapa de Riesgos Operacionales • 12
- Un gran error histórico: la banca extranjera en México • 13
- Arrancan zapateros campaña contra China • 15
- México y Chile lanzan acuerdo agrícola para PYMES • 16
- México seduce a DHL; la empresa invertirá 200 mdd • 17
- Marca Colectiva vs. Denominación de Origen • 19
- Porcentaje del PIB en comercio exterior de países de la OCDE • 20
- Buscan conquistar EU 10 empresas de Jalisco • 22
- Fiat sube de 25 a 30% su participación en Chrysler • 23
- Exportan trenes a Malasia • 24

Aumenta GMM compras a proveedores mexicanos de autopartes • 26

India mejora su infraestructura • 28

Nuevas disposiciones para cupo y asignación de autos usados
importados • 31

Europeos cambian su punto de vista sobre beneficios sociales • 33

Reclama cementera mexicana a Bolivia pago por expropiación • 34

Signan México y Perú histórico acuerdo bilateral comercial • 36

Inflación en Vietnam continúa en aumento • 41

México y Gran Bretaña duplicarán comercio bilateral • 42

Cae valor de las exportaciones japonesas • 43

Por ahora, Estados Unidos evita el colapso • 44

Balanza comercial de México

Banco de México

EXPORTACIONES TOTALES

Enero 2011 \$24,601,460 dlls.

Exportaciones petroleras > \$ 4,376,641 dlls.

Febrero 2011 \$25,749,774 dlls.

Exportaciones petroleras > \$ 3,577,824 dlls.

BALANZA A FEBRERO DE 2011
\$279,654 dlls.



IMPORTACIONES TOTALES

Enero 2011 \$24,532,143 dlls.

Importaciones petroleras > \$ 3,305,698 dlls.

Febrero 2011 \$25,475,120 dlls.

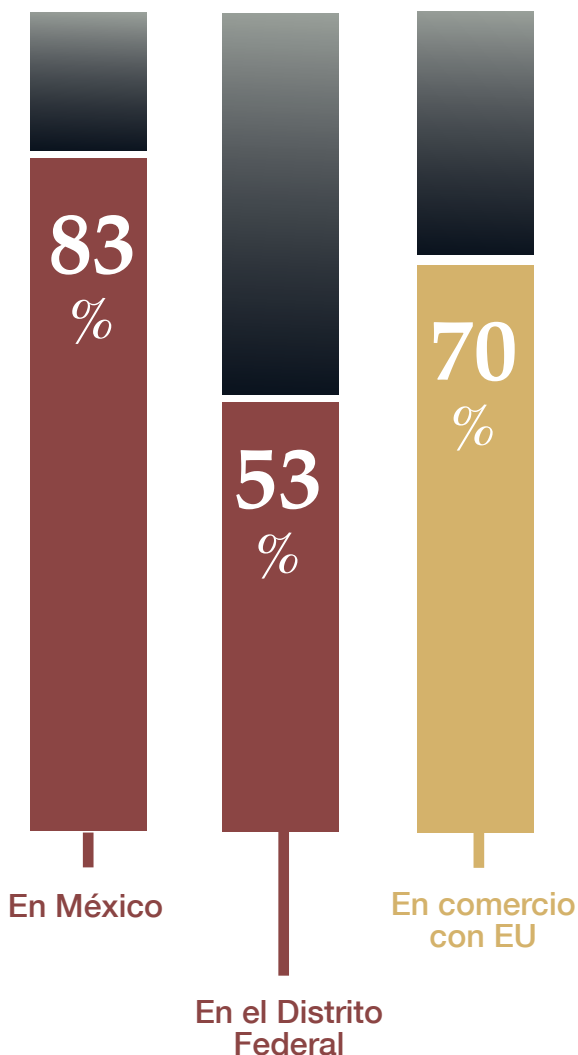
Importaciones petroleras > \$ 3,125,001 dlls.

Reciprocidad en transporte transfronterizo: SCT

Cecilia Higuera @ Crónica

El secretario de Comunicaciones y Transportes (SCT), Dionisio Pérez-Jácome Friscione, adelantó que en agosto o septiembre próximos iniciará una nueva etapa de programa transfronterizo basado en la reciprocidad. Conforme a un acuerdo firmado entre los presidentes de México y Estados Unidos el 3 de marzo pasado, se basará en la reciprocidad el transporte de carga, que aplicará en tres fases: de manera gradual, sin tope en el número de participantes y sin límites geográficos que confinaban a la franja fronteriza a la presencia de los transportistas mexicanos, “esta alternativa será complementaria al sistema actual de transferencia de carga en las frontera,” indicó. Al participar en la Asamblea General de la *Cámara Nacional del Autotransporte de Carga* (Canacar), externó su beneplácito porque se reconozca “tácitamente la capacidad de las empresas mexicanas, los conductores y sus equipos para competir equitativamente con sus contrapartes de Estados Unidos.” En este sentido resaltó que el autotransporte es la sexta rama económica más importante de nuestro país, responsable del 53% de la carga que se moviliza en el DF, 83% de la carga que se mueve en todo el país y 70% de lo que se comercializa con Estados Unidos. Asimismo, reconoció que por fin se publicó en el *Diario Oficial de la Federación* (DOF) el

PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE



reglamento de mensajería y paquetería, que con especificaciones muy claras se prestará un servicio en condiciones de mayor claridad y certidumbre.

En su oportunidad, Juan Carlos Muñoz Márquez, presidente de la Canacar, resaltó la gran labor del secretario Pérez-Jácome, quien desde que llegó a la SCT ha tenido un gran desempeño y ha trabajado de manera rápida, y tal es el caso del reglamento recién publicado. Sin embargo, en transporte transfronterizo, pidió cerrar las fronteras, por la importación de unidades obsoletas, que además de contaminar son inseguras y representan competencia desleal, y “por cada año que nos retrasamos nos cuesta tres años recuperarnos,” por lo que es necesario competir en condiciones de verdadera equidad, sostuvo.

> CIRCULACIÓN DE CAMIONES MEXICANOS EN EU, UN TEMA ESPINOSO

Luis A. Jaime @ CONCANACO-SERVYTUR



Desde 1995 y en base a lo estipulado originalmente en el Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá se discute acaloradamente la entrada del auto-transporte de carga de compañías mexicanas a territorio estadounidense. Hasta la fecha, camiones de EU han saturado las carreteras de nuestro país distribuyendo mercancías procedentes de aquel país

sin restricción alguna. Por el contrario, los transportistas nacionales han visto frustrados sus intentos de cruzar la frontera en acto recíproco para aumentar las entregas de sus productos en el mercado más grande y dinámico del mundo. Las razones de este desequilibrio –tan variadas como estrictos estándares fitozoosanitarios y medio-ambientales, así como latentes amenazas a la seguridad laboral de los trabajadores sindicalizados de transporte en EU– las resume informalmente el gobierno actual de Barack Obama de la siguiente manera:

1

Los camiones mexicanos no cuentan con las suficientes medidas de seguridad para circular en Estados Unidos, incluyendo luces, frenos y mangueras inadecuadas.

2

No tienen los *trailers* mexicanos dispositivos anti-contaminantes apegados a la norma de protección ambiental de la agencia EPA, y las llantas no son revisadas para verificar el desgaste de las mismas.

3

Gran parte de la flota vehicular de México tiene más de 15 años de antigüedad, lo que representa un serio peligro vial de acuerdo a los estadounidenses.

4

A diferencia de la práctica mexicana EU no permite el sobrepeso en las cajas ni exceso en dimensiones.



No importa cuál sea tu Empresa.
Hoy es día de Unimos y Actuar Bien.
Por México.



La hora de las reformas en Portugal

Francesc Relea @ El País

Están en boca de muchos políticos, pero ningún Gobierno se ha atrevido hasta ahora a tomar cartas en el asunto. “Portugal está pagando las consecuencias de no haber hecho a tiempo las reformas estructurales. Cuanto más tardemos en tomar la decisión, mayores serán las dificultades y el coste,” dice João Ferrão, secretario de Estado de Ordenación del Territorio y de Ciudades en el primer Gobierno de José Sócrates. “La justicia y el mercado de alquiler son dos trabas fenomenales al crecimiento,” apunta Andrés Malamud, investigador del *Instituto de Ciencias Sociales* (ICS) de Lisboa. La campana de las reformas ha sonado con la llegada de los negociadores del rescate financiero, que debe evitar la bancarota del país. Se han acabado los parches y las componendas, es hora de ir al fondo de los problemas, dicen los representantes de la Comisión Europea, del Banco Central Europeo (BCE) y del Fondo Monetario Internacional (FMI). Y lo repiten a coro los políticos portugueses, aunque no se ponen de acuerdo sobre el fondo de los problemas. La vivienda, el mercado de trabajo, los transportes públicos, la justicia, están ahora sobre la mesa de las discusiones, por tratarse de algunas de las principales asignaturas pendientes de Portugal. Endeudamiento es la palabra que mejor encaja en el rompecabezas socioeconómico del país. Más de 2.4 millones de portugueses deben unos \$120,000 millones de euros en créditos hipotecarios, como consecuencia del modelo social fomentado los últimos años, al que todos aspiraban: casa nueva, coche nuevo, crédito barato, modernización tardía. La crisis acabó abruptamente con el espejismo, y abrió la puerta a la morosidad interminable. “Los bancos reciben todos los días viviendas que no pueden pagarse. Se calcula que hay un millón de



Miles de casas se encuentran abandonadas en Lisboa debido a problemas de crédito.

pisos cerrados en Portugal,” explica João Ferrão. Edificios prácticamente deshabitados que se degradan rápidamente configuran un nuevo paisaje de urbanizaciones y barrios fantasma. El problema se repite: una familia de clase baja compró una vivienda al límite de sus posibilidades. Ahora, por el paro ó el divorcio y con el crédito más caro, no puede pagar y el acreedor (el banco) se queda con el piso.

El mercado de alquiler tiene el lastre de la antigua ley de la dictadura, que rige todavía para los viejos inquilinos que pagan cantidades irrisorias en edificios cada vez más degradados. En unos casos los propietarios no tienen capacidad para hacer las obras de rehabilitación y en otros, simplemente esperan que el edificio amenace ruina. La consecuencia está a la vista: el parque inmobiliario de ciudades como Lisboa y Oporto está repleto de viviendas abandonadas y seriamente deterioradas. Los futuros prestamistas de Portugal tienen en la mira la reforma del mercado laboral. Flexibilizar es, en este caso, la palabra clave: en el despido individual, en los horarios de trabajo y en el aumento de la edad de jubilación a los 68 años. Las leyes laborales vigentes desde la *revolución de los claveles* [movimiento social que acabó con la dictadura e inauguró la democracia sin baño de sangre], defendi-

das durante décadas como ejemplo del Estado social, han acabado por convertirse, en su rigidez, en un obstáculo para la competitividad y la creación de empleo. La realidad es que Portugal es hoy uno de los países europeos con mayor incidencia de trabajo precario.

Los transportes públicos constituyen un agujero negro. La deuda de las empresas del sector asciende a 12.000 millones de euros, según Fernando

Nunes da Silva, concejal de *Transportes del Ayuntamiento de Lisboa*.

Una deuda transferida por los sucesivos Gobiernos hacia

las empresas

de transportes de gestión pública que, según sus responsables, tienen unos

costes de explotación

superiores a los ingresos tarifarios. Y una deuda que, según

los responsables del sector, es impagable. En opinión de Nunes da

Silva, el obstáculo está en la administración de las empresas de transportes públicos, “que dependen del secretario de Estado y del Gobierno, pero tienen vida propia.”

Vida propia significa que tienen un conjunto de intereses muy establecidos, que se autoprotegen y tienen una lógica de funcionamiento, sea en la red ferroviaria, en el



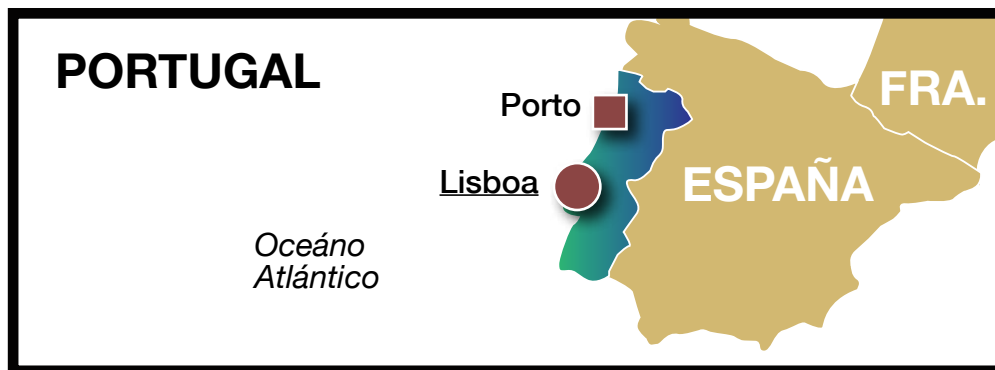
Metro de Lisboa y de Oporto, en los autobuses, tranvías o transbordadores, que rebasa las orientaciones políticas de cada Gobierno. “Hacen parte de un conjunto de gestores que están en el mismo cargo desde hace más de 20 años, que no quieren que nada cambie porque así no tienen que rendir cuentas,” denuncia el concejal lisboeta. “Los Gobiernos pasan y ellos siguen, cambiando sólo de puesto. Las administraciones de las empresas públicas de transportes tienen cinco administradores: tres del partido del Gobierno, dos

del mayor partido de oposición. El Partido Socialista y el Partido Social Demócrata se van repartiendo los cargos. La gestión no cambia.” Los problemas serían más manejables si Portugal tuviera un sistema de justicia eficiente. No es el caso. Y la economía se resiente por dos vías, según el coordinador científico del *Observatorio Permanente de Justicia*,

El mercado de alquiler tiene el lastre de la antigua ley de la dictadura, que rige todavía para los viejos inquilinos que pagan cantidades irrisorias en edificios cada vez más degradados.

La deuda de las empresas del sector asciende a 12.000 millones de euros.

Boaventura de Sousa Santos: la corrupción, que desequilibra la competencia entre empresas, y el retraso en la toma de decisiones que pueden implicar grandes sumas de dinero. En agosto pasado había en los tribunales más de un millón de acciones pendientes de cobro de deudas (70% del total de procesos en curso), según el Consejo Superior de la Magistratura. La duración media de un proceso civil en primera instancia es de 27 meses, mientras que un proceso criminal dura unos 10 meses. □



Mejorará la conectividad aérea de Cancún con Europa

Jesús Vázquez @ El Economista

A partir del 28 de octubre de este año, *Air France* iniciará un vuelo directo de París a Cancún, que traerá semanalmente más de 1,200 turistas. Sara Latife Ruiz Chávez, titular de la Sedetur en Quintana Roo, informó que el francés es un turista de alto poder adquisitivo con estancia promedio de una semana, que busca más allá del sol y la playa y gasta en todo lo relacionado con la historia, la cultura y la naturaleza. En conferencia de prensa, la funcionaria dijo que con esta frecuencia se consolida la zona norte del estado y se complementa con los esfuerzos de *British Airways*, compañía que también incrementará un nuevo vuelo directo Londres-Cancún, este mes.

El titular del Fideicomiso de Promoción de la Riviera Maya, Darío Flota Ocampo, dijo que durante el Tianguis Turístico de Acapulco se anunciarían vuelos hacia Cancún desde España y Reino Unido, pues son los países que se espera que aumenten su flujo de visitantes hacia el Caribe Mexicano durante el 2011. Tan sólo el vuelo de *British Airways* entre Londres y Cancún, dijo, incrementará de

dos a tres las frecuencias semanales a partir del mes de abril. Las nuevas frecuencias incrementarían 40% la conectividad de Cancún con el continente europeo, aseguró Flota Ocampo. La apuesta de la Riviera Maya, dijo, es alcanzar los 3.5 de millones de turistas durante este año, confiados en la consolidación de nuevas frecuencias hacia Europa, pero sobre todo en una mayor conectividad hacia Sudamérica a propósito de la alianza de la aerolínea chilena Lan con la brasileña Tam, denominada Lan-



Londres-Cancún
A partir de este mes



París-Cancún
A partir de Octubre de 2011



Vuelos directos desde
Argentina, Brasil y Chile.

tam, de la que se esperan vuelos directos hacia el Caribe mexicano desde Argentina, Chile y Brasil. El mercado brasileño se ha vuelto especialmente atractivo para destinos como Cancún y la Riviera luego de la facilitación de la visa para los amazónicos y un mejoramiento sustancial en el poder



adquisitivo de estos viajeros, que los coloca a la par de los rusos o japoneses en gasto promedio por persona, explicó Flota Ocampo. El titular del Fideicomiso de la Riviera Maya considera que si bien la recuperación y sustitución de segmentos turísticos ha sido lenta desde el 2009, este año todo apunta a que el Caribe mexicano podrá posicionarse al menos en los números que se tuvieron durante el 2008. □



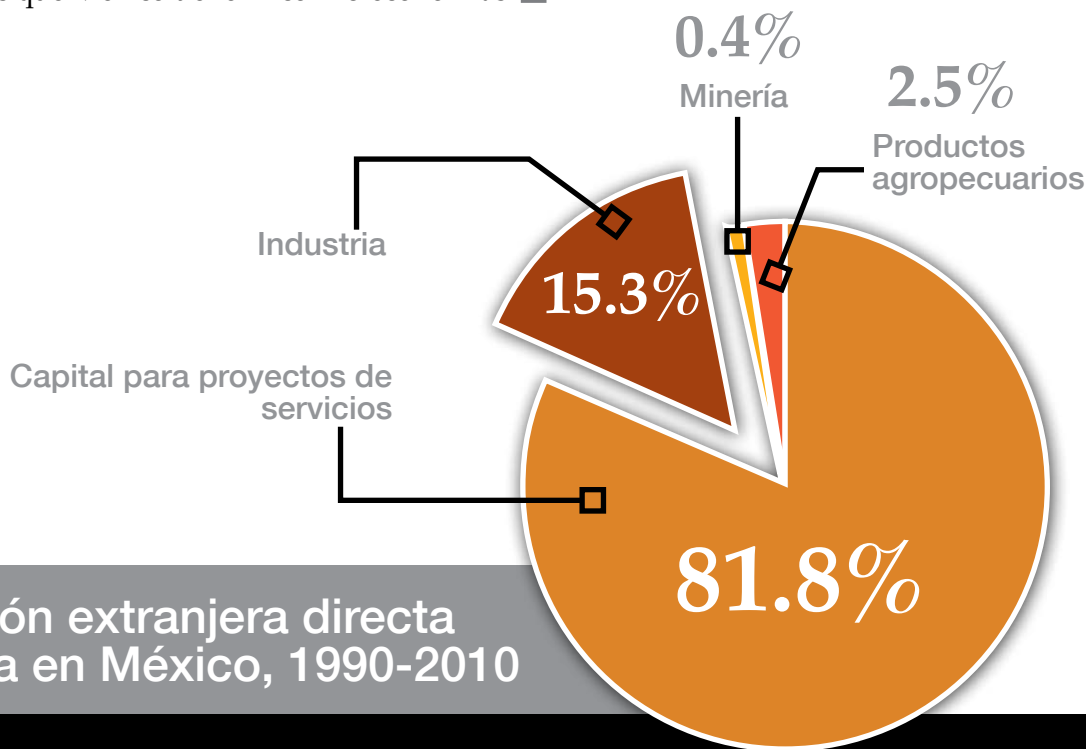
Chile busca mayor integración comercial con México

El Financiero

Pese a que los empresarios chilenos consideran que es difícil entrar al mercado mexicano por los aranceles, el proteccionismo y la “tramitología,” buscarán incrementar el intercambio comercial bilateral, además de que trabajan en aumentar las inversiones de ambos lados. Arturo Alessandri, presidente de la *Cámara de Integración Chileno-Mexicana*, dijo que las mayores dificultades las encuentran las pequeñas y medianas empresas (*Pymes*) de su país, ya que el mercado mexicano requiere de grandes volúmenes de productos. En entrevista exclusiva durante una visita que hizo a México comentó que en el sector donde habría mayor oportunidad para los chilenos es en servicios. Dijo que eso ya se refleja en la Inversión Extranjera Directa (IED) chilena en México de 1990 a junio de 2010, de mil 63 millones de dólares, de los cuales 81.8% fue capital para proyectos de servicios, 15.3% para industriales, 0.4% mineros y 2.5% para agropecuarios. También hay empresas chilenas de otros sectores que ya participan en México, como *Sonda*, de servicios de computación; *Molymex*, productora de molibdeno; la firma aérea *Lan Airlines*; *Arauco* y *CMPC*, ambas fabricantes de celulosa y madera; *SAAM*, que se dedica a la renta de re-

molques para *Pemex*, y *Trasmontes Lucchetti*, del sector alimentos. Dijo que también buscan que haya más inversión mexicana en su país y que aumente el comercio.

Por el momento, la inversión mexicana en Chile es mayor que la chilena en México, ya que acumuló dos mil 500 millones de dólares, siendo las firmas que participan: *Aeroméxico*, *Farmacias Similares*, *Grupo México*, *Televisa*, *Telmex*, *América Móvil*, *Mexichem*, *Mabe*, *Alsea*, *Bimbo*, *Posadas* y *Saba*. La balanza comercial bilateral en 2010 dejó un saldo positivo para México, por 172 millones de dólares, ya que exportó al mercado chileno productos por dos mil 35 millones e importó mil 863 millones. En 2010 se dio un importante incremento en la venta de televisores de plasma y cristal líquido, automóviles y camiones con motor diesel, principalmente. Alessandri dijo que su país debe verse como una puerta de entrada a países sudamericanos como Perú, Colombia y otros más. También recomendó aprovechar la red de tratados de libre comercio de Chile, que suman 21 con 58 países, mientras que México tiene 11 con 43 economías. □



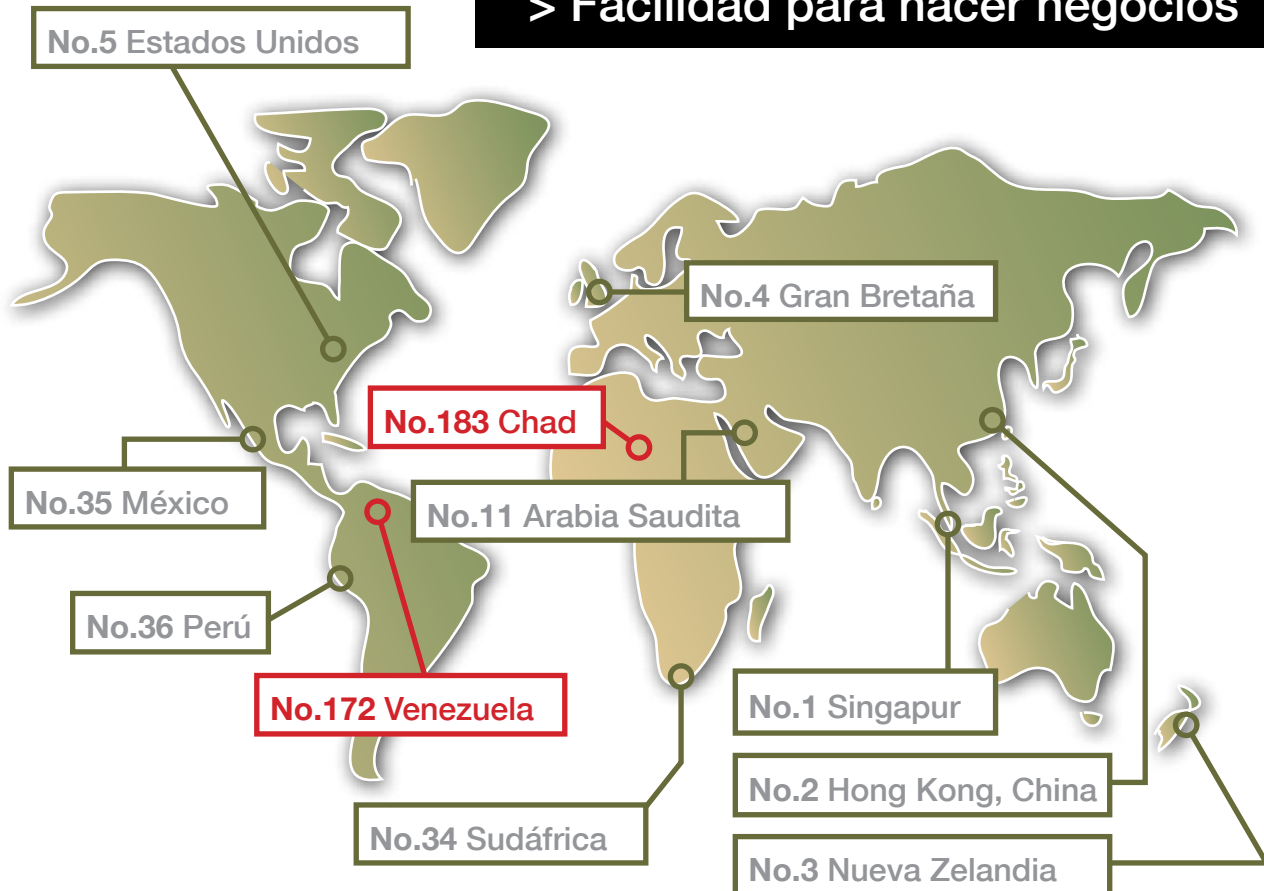
Inversión extranjera directa
Chilena en México, 1990-2010

\$1,063 millones de dólares

Mapa de Riesgos Operacionales

“Doing Business 2011” @ International Finance Corp./World Bank

> Facilidad para hacer negocios



Las economías son catalogadas según la facilidad de hacer negocios, en una escala del 1 al 183. Un alto desempeño en la lista (1 siendo lo mejor) significa que el marco regulatorio es más conducente para abrir y operar nuevas empresas locales.

Este índice abarca 9 temas compuestos de varios indicadores con una ponderación igual en cada categoría. Las cifras presentadas corresponden a Junio de 2010 y se realizan cada cinco años. □



Un gran error histórico: la banca extranjera en México

Jesús Silva-Herzog @ Nexos

En los últimos casi 40 años la banca en México ha sufrido una profunda transformación y ha pasado por varias etapas que han marcado un camino sinuoso con verdaderas sacudidas. En un lapso relativamente corto hemos pasado de una banca privada en manos mexicanas, a la nacionalización bancaria, su privatización, rescate y extranjerización. Antes del 1 de septiembre de 1982 la banca mexicana era propiedad casi exclusiva de mexicanos, y cumplía, razonablemente bien, con su papel de intermediario entre el ahorro y la inversión. Cumplía con su responsabilidad social. Había una prohibición expresa para la participación extranjera en las instituciones de crédito. Su organización y tecnología la hacían estar a la vanguardia dentro del ámbito bancario de América Latina. La nacionalización bancaria y el establecimiento del control de cambios fue una medida, a mi juicio, equivocada y que respondió a razones de índole política y no a necesidades financieras y económicas. El desempeño de la banca en manos del Estado, lo afirmo convencido, fue altamente positivo e incluso, en diversos casos, considerablemente mejor que en manos privadas. Es cierto, hay que reconocerlo, nos atrasamos un tanto en la adopción de tecnología más avanzada. Diez años después se inició el proceso de privatización de

la banca. Durante este proceso, en el que prevaleció el criterio de vender al mejor postor sin tomar en cuenta la solvencia técnica y moral del comprador, surgieron muchas dudas y rumores sobre el manejo poco transparente, salpicado de actos de corrupción y favoritismo. El número de fracasos y fraudes en los bancos recién privatizados es fiel testimonio de que las cosas no se hicieron bien. Además, el proceso de privatización se vio acompañado por una liberalización financiera importada y precipitada, sin contar con los órganos supervisores adecuados.

A raíz de la crisis financiera de 1994-1995 —el error de diciembre, noviembre, octubre...— el gobierno se vio forzado al rescate de la banca ante el riesgo de un verdadero colapso. En este proceso, por la discrecionalidad utilizada y los enormes intereses en juego, probablemente tengamos una página muy oscura en nuestra política de gobierno. A fines del gobierno del presidente Ernesto Zedillo se modificó en 1998 la Ley de Instituciones de Crédito —la iniciativa pasó de noche, sin debate en el Congreso o en la opinión pública— y se permitió que el 100% de las acciones de los bancos pudieran ser adquiridas por extranjeros. Se inició, pues, el proceso de extranjerización de la banca mexicana. En la actualidad, alrededor del 85% de los recursos bancarios

se encuentran en poder de extranjeros, en lo que constituye, a mi juicio, uno de los más serios errores históricos de política económica en nuestro país. De los 15 países más importantes del mundo, y México es uno de ellos, somos el único que ha permitido el traslado de la propiedad de la banca a manos extranjeras. Hoy las decisiones importantes en la materia, y las no tan importantes, se toman fuera de nuestro país. Es una pena. Hoy en día la banca extranjera en México está bien capitalizada y sus muy buenas utilidades apoyan a sus matrices, han extendido sus servicios a millones de mexicanos y cuentan con métodos modernos de organización y funcionamiento. Cobran altas comisiones y su cartera se

concentra en la tenencia de valores del gobierno, crédito al consumo y a la vivienda. El problema es que es una banca que no presta a las actividades productivas. De acuerdo con un estudio reciente del Fondo Monetario In-

De los 15 países más importantes del mundo, y México es uno de ellos, somos el único que ha permitido el traslado de la propiedad de la banca a manos extranjeras.

ternacional, México ocupa uno de los últimos lugares en el mundo por el volumen de crédito a la producción, disputando los últimos lugares con Burkina-Fasso, Nigeria y Haití. No hay que olvidar que una banca que no presta, junto con un fisco que no recauda, no son los mejores elementos para apoyar el desarrollo económico del país. □

Arrancan zapateros campaña contra China

Mural

Empresarios de la industria del calzado en el País iniciaron una campaña para recabar información que permita demostrar que China incurre en prácticas desleales, como el *dumping*, y se grave con un arancel el zapato que ingresa al país de cara a la entrada en vigor de un Tratado de Libre Comercio (TLC) con la nación asiática. El presidente de la *Cámara de la Industria del Calzado del Estado de Guanajuato* (CICEG), Armando Martín Dueñas, señaló que se corre el riesgo de que se pierdan empleos en México a partir del 2012, cuando se desgraven 64 fracciones arancelarias. “México tiene un acuerdo que firmó con China y nos dio más tiempo, esto vence en diciembre 11 de este año, pero no podemos dejar a un lado que China está cometiendo ‘dumping,’ que sigue subvaluando sus productos a través de su paridad cambiaria, genera precios subvaluados, no podemos competir en este momento, ni México ni ningún país del mundo, con trampas,” dijo el empresario en un discurso. Juan Alonso Niño Cota, presidente del *Consejo Nacional de Cámaras*



de Calzado (*Concalzado*), aseguró que esta es una estrategia del sector calzado a nivel nacional, que permitirá evidenciar las prácticas comerciales desleales de China ante la

Unidad de Prácticas Comerciales Internacionales (UPCI) y la *Organización Mundial de Comercio* (OMC).

El también titular de la *Cámara de la Industria de Calzado del Estado de Jalisco* (CICEJ) señaló que en la próxima semana se iniciará la recolección de datos por parte de los productores locales, que incluirán las características de los productos, como los materiales de fabricación y diseño. “Con el respaldo de su contador, con sus gerentes y con el mismo dueño, que puedan ir facilitando la información para demostrar en qué fracciones arancelarias estamos fortalecidos en cuanto a cantidad o volúmenes de producción de calzado con ciertas características,” dijo. “Estamos arrancando, estamos esperando ese software que nos va a permitir el llenado de esa información y estamos afinando los detalles con el despacho (*SAI Consultores*).” □

México y Chile lanzan acuerdo agrícola para PYMES

El Universal

Los gobiernos de México y Chile anunciaron el establecimiento de un acuerdo agrícola para potenciar el desarrollo de las *Pequeñas y Medianas Empresas* (Pymes) del sector mediante su incorporación al proceso exportador. El convenio fue suscrito en esta capital por el secretario mexicano de Agricultura, Francisco Mayorga, y por el ministro de Agricultura de Chile José Antonio Galilea, quienes sostuvieron en forma previa una reunión para finalizar detalles del acuerdo. En rueda de prensa conjunta, los secretarios de Estado indicaron que las dependencias a su cargo iniciarán un trabajo conjunto para incorporar a las Pymes agrícolas de sus países al sector externo, en el marco de la red de tratados comerciales que tienen México y Chile. “Queremos que las Pymes mexicanas y chilenas accedan con sus productos a ambos mercados y queremos incursionar juntos en terceros mercados,” dijo el titular de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (Sagarpa) de México. Mayorga, quien cumple una visita de trabajo a Chile, explicó que los sectores agrícolas de Méxi-

co y Chile son complementarios por su ubicación geográfica y su condición contraestacional (ahora, por ejemplo, en Chile es otoño y en México primavera). El secretario mexicano de Agricultura señaló que el acuerdo contempla establecer un centro de distribución conjunto en Panamá para que desde ese país las Pymes chilenas y mexicanas del sector puedan enviar sus productos a ambos mercados y a terceras naciones.

Dijo que para impulsar el acuerdo, ambos países cuentan con un fondo de un millón de dólares que se otorgará al desarrollo de proyectos que se someterán a concurso “y desde ya estamos abiertos a recibir propuestas.”

Entre los proyectos que se analizan mencionó

la posibilidad de que Pymes agrícolas chilenas y mexicanas se asocien para lanzar marcas comunes de sus productos a fin de comercializarlos en terceros mercados. Galilea, el ministro chileno de



Agricultura, expresó que el acuerdo con México tendrá la asesoría técnica del *Instituto Interamericano de Cooperación Agrícola* (IICA) y de la *Universidad Católica de Chile*, que se encargarán de dar capacitación a las Pymes. México y Chile son las economías más abiertas de Latinoamérica y cuentan con un Tratado de Libre Comercio (TLC) bilateral y con una amplia red mundial de acuerdos comerciales que les otorgan acceso a las principales economías del orbe. □



México seduce a DHL; la empresa invertirá 200 mdd

José de Guadarrama @ Excélsior

El ambiente regulatorio para las empresas de logística en México tiene ahora mayor claridad y certidumbre tras la emisión del Reglamento de Paquetería y Mensajería, “en el que se reconocen las operaciones de empresas como DHL,” ase-

guró Lawrence A. Rosen, director de Finanzas (CFO, por sus siglas en inglés) de esa compañía a escala global. En entrevista con *Excélsior* comentó que de hecho México junto con Brasil representan los dos mercados más importantes de América Latina,

con una aportación de mil millones de euros, lo que significa alrededor de 2% de las utilidades globales de la compañía. De esta forma, la firma tiene previstas inversiones por alrededor de 200 millones de dólares en México, y de las que forma parte del “Plan Maestro” a cinco años que *DLH Express* anunció en septiembre pasado por 125 millones de dólares. Lawrence A. Rosen comentó que tales inversiones estarán destinadas no sólo al fortalecimiento del *hub* de operaciones aéreas que la empresa ya puso en marcha en el Aeropuerto Internacional de Querétaro (AIQ), sino además a la actualización del *Gateway* que la empresa tiene en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) y otros cerca de esta misma terminal. En tales inversiones se tiene contemplado el fortalecimiento y modernización de su flota, con orientación especial hacia el uso de transportes de baja emisión de contaminantes, principalmente de bióxido de carbono.

DHL Express ya coordina desde el AIQ 95% de su red aérea doméstica, con lo que incrementó su capacidad para concentrar hasta 40 toneladas de paquetes por día de sus operaciones aéreas domésticas. Tiene un movimiento total en el país de 840 toneladas diarias. Ese *hub* de hecho se ha convertido en un importante complemento a las operaciones que la empresa realiza en

el concentrador ubicado en Hangares del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Entre las ventajas de contar con un *hub* en Querétaro destaca que la menor altura al nivel del mar (900 metros) frente a la mayor altitud de la Ciudad de México (dos mil 500 metros sobre el nivel del mar), permite que los aviones incrementen su eficiencia y puedan cargar hasta 30% más con relaciones a las operaciones de despegue que se realizan en el AICM. Rosen ase-

guró que el avance del *Programa Nacional de Infraestructura* del gobierno mexicano, le ha dado una mejoría notable a las vías de comunicaciones y a la conectividad del país, lo que facilita las operaciones de las empresas de logística, como *DHL*, además de que la empresa cuenta en México con instalaciones de calidad

mundial y personal mexicano altamente calificado y capacitado. “México es un país muy atractivo, tiene una economía creciente. Es una nación que gracias a sus estrategias resultó menos afectada por la recesión global. Tiene una excelente y estratégica posición geográfica, y una población de más de 100 millones de habitantes...” En tal contexto destacó que “el país es un mercado clave para *DHL*,” en el que se tienen grandes expectativas de crecimiento para 2011. □

México junto con Brasil representan los dos mercados más importantes de América Latina, con una aportación de mil millones de euros, lo que significa alrededor de 2% de las utilidades globales de la compañía.

Marca Colectiva vs. Denominación de Origen

El Economista

Gráficos Luis A. Jaime @ CONCANACO-SERVYTUR

marca colectiva

Titular: Asociaciones ó sociedades de productores, fabricantes, comerciantes ó prestadores de servicios.

Aplica a productos y servicios.

Características de los productos no necesariamente vinculadas al área geográfica.

Menor tiempo para su otorgamiento, formato preestablecido (6 a 8 meses).

Autoregulación (reglas de uso).

Titular: el Estado mexicano. El IMPI otorga su autorización para su uso.

Aplica únicamente en productos.

Características y cualidades del producto ligadas exclusivamente al medio geográfico (factores naturales y humanos).

Mayor tiempo en su trámite. Requisitos complejos y poco flexibles. Es necesario acreditar el vínculo entre producto y territorio.

Necesaria la creación de una Norma Oficial Mexicana y su organismo regulador. Mayor costo de operación.

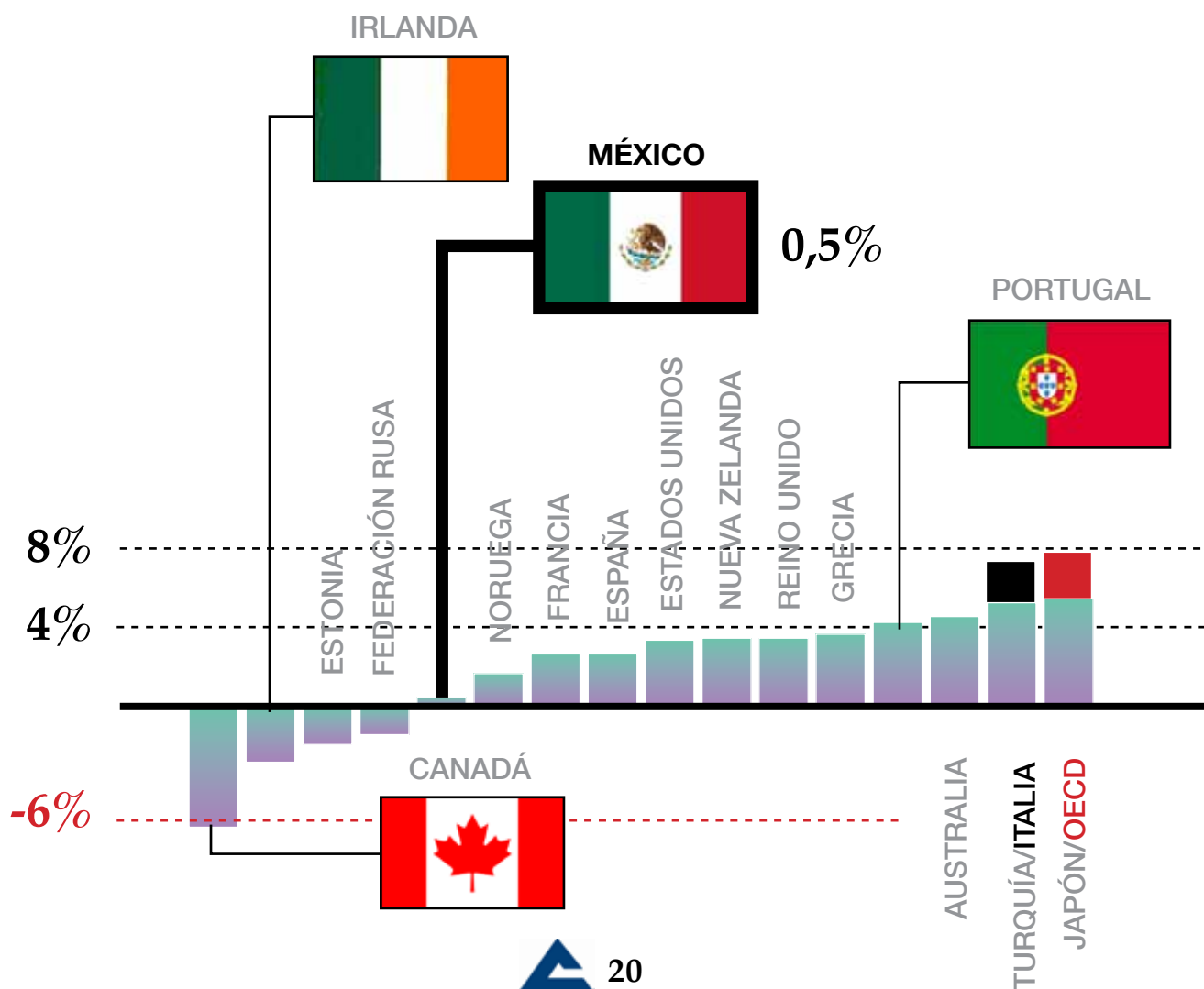
denominación de origen



Porcentaje del PIB en comercio exterior de países de la OCDE

OCDE/Gráficos Luis A. Jaime @ CONCANACO-SERVYTUR

Diferencia en puntos porcentuales que aporta el comercio internacional al Producto Interno Bruto de países selectos (y miembros) de la *Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico*, de 1998 a 2008.



LUXEMBURGO



37%

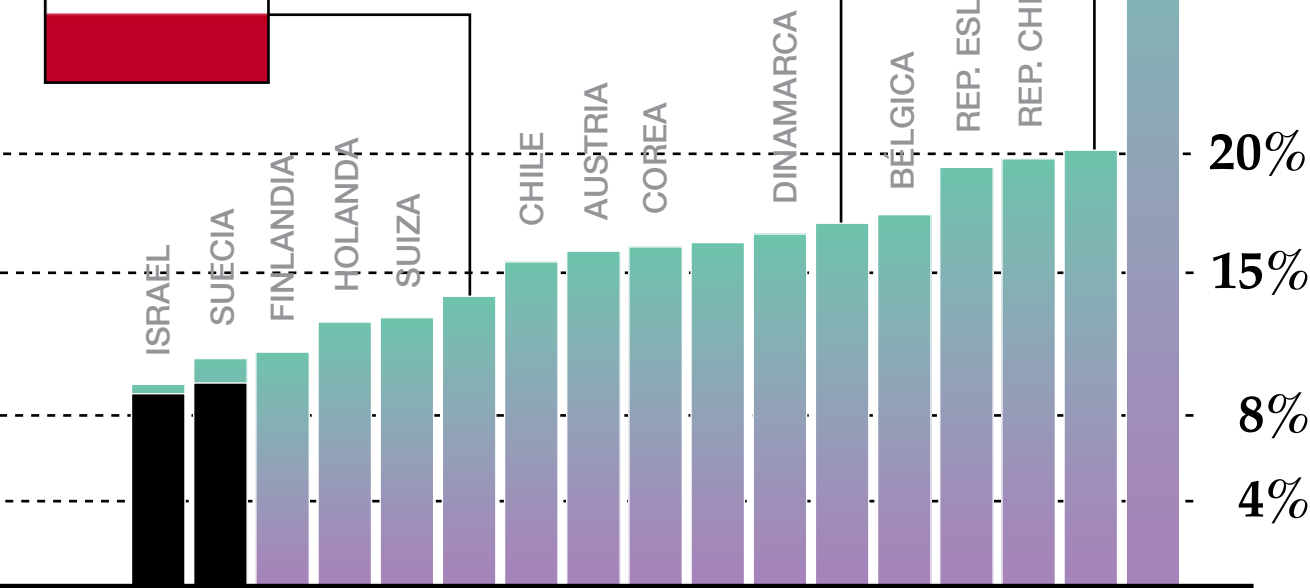
HUNGRÍA



ESLOVENIA



POLONIA



ISLANDIA

U. EUROPEA

ALEMANIA



Buscan conquistar EU 10 empresas de Jalisco

Patricia Romo @ El Economista

El restaurante temático *La Tequila* será la primera de 10 empresas jaliscienses que serán instaladas en Estados Unidos como parte del proyecto conjunto del gobierno estatal y la Iniciativa Privada local para posicionar en la Unión Americana empresas emblemáticas de la entidad. “La Tequila será la primera empresa que estará instalada en el extranjero, pudiera ser en Miami. Fue elegida por parte del *cluster* gastronómico para representar al sector a nivel internacional,” aseveró el coordinador del Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco (CCIJ), Manuel Herrera Vega. Sin dar más detalles, adelantó que otros sectores como el de la moda -que integran las industrias textil, vestido, calzado y joyería- prevén también la instalación y proyección de las marcas jaliscienses en las principales ciudades estadounidenses. “El objetivo es instalar 10 empresas en 10 años para que

sirvan como ancla y puedan representar a Jalisco en el extranjero; se trata de colocarlas en los mejores lugares

del mundo para impulsar al estado,” dijo el industrial.

Por otra parte, con la meta de atraer al menos a 10,000 turistas y generar una derrama económica de 4.5 millones de pesos al destino, la *Fundación José Cuervo* celebra el VII Festival Cultural de Tequila del 1 al 3 de abril en la cuna de la bebida mexicana. “Como cada año el Festival continúa con su objetivo de contribuir al enriquecimiento de la calidad de vida de la población, así como apoyar la producción,” comentó su directora Ercilia Gómez Maqueo.

Al destacar que la ocupación en los 18 hoteles situados en la *Ruta del Tequila* es del 100% durante los tres días del Festival, la Directora de ese recorrido turístico, Martha Venegas, dijo que el evento cultural ha sido determinante en el crecimiento de la región productora. Detalló que mientras el gasto promedio por visitante era de 150 pesos por día en el 2005, actualmente un turista que recorre la *Ruta del Tequila* gasta en promedio 550 pesos. Adelantó asimismo que la región productora captará inversiones por 150 millones de pesos entre el 2011 y el 2012. □



Fiat sube de 25 a 30% su participación en Chrysler

Notimex

El grupo italiano *Fiat* anunció este mes que aumentó de 25 a 30% su participación en el capital de la estadounidense *Chrysler*. Se trata del segundo de los objetivos previstos en el acuerdo suscrito con la casa de Detroit en junio de 2009, indicó la firma en un comunicado. El incremento fue posible luego de que *Chrysler* superó los objetivos de venta internacional establecidos y alcanzó un acuerdo para expandirse fuera de Norteamérica (Estados Unidos, Canadá y México) a través de la red de concesionarios de *Fiat*. En el comunicado el grupo turinés recordó que en el acuerdo firmado en 2009 se establecía el segundo objetivo de parte de *Chrysler* de lograr ingresos acumulados superiores a 1,500 millones de dólares en ventas realizadas fuera de Norteamérica. El primer objetivo, logrado en enero pasado y que llevó a que *Fiat* aumentara su participación dentro de la casa estadounidense del 20 al 25%, fijaba la producción en Michigan del motor *Fire*. El tercer objetivo, por el que *Fiat* crecerá al 35% dentro de *Chrysler*, marca la producción en Estados Unidos de un vehículo hecho en una plataforma del grupo italiano con prestaciones de al menos 40

millas por galón de combustible.

Ahora la participación dentro del capital de *Chrysler* quedó dividida de la siguiente manera: la unión de trabajadores estadounidenses del sector UAW (*United Auto Workers*) detenta 59.2%, *Fiat* 30%, el Tesoro estadounidense 8.6% y el gobierno canadiense 2.2%. Marchionne declaró que *Fiat* está técnicamente lista para asumir el control del 51% de *Chrysler* en junio próximo, pero que todo dependía de lograr refinar la deuda con el gobierno. □



United Auto Workers	59.2%
Fiat	30%
Tesoro EU	8.6%
Gobierno de Canadá	2.2%

**PARTICIPACIÓN DE
CAPITALES EN CHRYSLER**

Exportan trenes a Malasia

Milenio



En 2006, *Bombardier Transportation de México* firmó un contrato para la construcción y operación de un tren en Kuala Lumpur, Malasia; para lo cual envió a cerca de 36 elementos de su planta de Hidalgo, todos ellos mexicanos, quienes ahora se encuentran en la última fase del proyecto.

En entrevista con *Milenio*, el vicepresidente de Operaciones de la compañía, René Lalande, explicó que el diseño y la manufactura del tren malayo fueron elaborados en Ciudad Sahagún, aunque parte de los trabajos se realizan por una empresa local. Afirmó que con estas acciones, la empresa y el país no sólo ganan

reconocimiento en el mundo, sino que también los empleados regresan con un beneficio económico y la convicción de que han podido desarrollarse de forma profesional y eficiente en el extranjero. Sobre las operaciones en México el directivo mencionó que la empresa planea retomar la ruta del crecimiento en su planta de Ciudad Sahagún, Hidalgo gracias a la recuperación económica y reactivación de proyectos de sus principales clientes, principalmente en Estados Unidos y Canadá. Lalande explicó que 2009 fue un año difícil para la compañía, principalmente por la postergación de varios proyectos que tenían contemplados



36 >

mexicanos de la planta de *Bombardier* en Hidalgo se encuentran en Kuala Lumpur trabajando en la última fase de un proyecto de trenes que arrancó hace cinco años.



realizar al corto plazo, situación que generó la pérdida de por lo menos 600 empleos en nuestro país. De mantenerse la tendencia positiva, *Bombardier Transportation* podría alcanzar los niveles que tenía en 2008, hasta antes de la crisis financiera, entre 2012 y 2013. El directivo dijo que la empresa se encuentra muy interesada en la construcción de las nuevas líneas del “Tren Suburbano,” por lo que esperan que en el corto o mediano plazo, el gobierno federal lance las licitaciones correspondientes a estas obras. Asimismo y sin precisar el nombre de su cliente, el ejecutivo sostuvo que ya se encuentran en la fabricación de 32 locomotoras para una empresa ferrocarrilera de carga en el mercado estadounidense y añadió que dicho contrato podría alargarse hasta por 10 años, pues la empresa cuenta con una capacidad máxima para ensamblar 100 equipos de este tipo anualmente. □

Aumenta GMM compras a proveedores mexicanos de autopartes

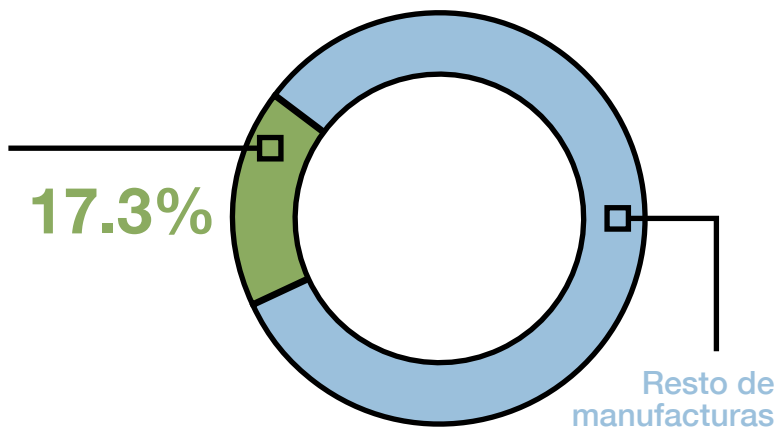
Milenio

La presidenta y directora general de *General Motors de México* (GMM) Grace Lieblein informó que las compras de esa empresa a proveedores de autopartes en el país alcanzó un valor de 9,600 millones de dólares en 2010. Destacó asimismo que las exportaciones de la industria, con un valor de 43 mil millones de dólares, crecieron 21.5%, con lo cual las ventas externas mexicanas de vehículos alcanzaron una presencia en más de 100 mercados del mundo. En el marco de la *Expo INA*, la primera exposición de la *Industria Nacional de Autopartes* que se realizó en el Centro

Banamex durante la primera semana del mes, el presidente de INA Agustín Ríos, se congratuló de que las empresas automotrices en México incrementen sus compras a proveedores mexicanos, lo que habla de la alta calidad de los fabricantes en nuestro país. Grace Lieblein subrayó que el sector automotriz en México se enfrenta a estándares de calidad y competitividad muy altos, que en el futuro se acrecentarán, “por lo que no es hora de las complacencias.” Dijo que “la crisis del año 2009 hizo que el mercado se contrajera en 30% y en 2010 sólo se ha recuperado el 10% de esa caída,

Porcentaje en México que contribuye el sector automotriz respecto del producto interno bruto manufacturero.

17.3%



Resto de manufacturas

82.7%

Chevrolet Volt, el nuevo vehículo eléctrico del conglomerado norteamericano.



por lo que es necesario reactivar la demanda, pero no será con fenómenos como la importación en los últimos cinco años de cinco millones de autos chocolates.” La ejecutiva de la empresa estadounidense precisó que en el país existen las condiciones para que las ventas crezcan a 1.5 millones de autos al año, contra los 820,000 que se comercializaron el año pasado.

Economías emergentes como la de Brasil serán las grandes detonadoras de la producción en América Latina, pero México deberá bajar impuestos para incentivar sus ventas, mientras que la exportación tiene que seguir adelante. El flujo de la cadena de valor del sector automotriz tiene que ser más activo, advirtió. En México, el sector automotriz representa

17.3% del producto interno bruto manufacturero. *General Motors* cuenta con una cadena de suministro mundial y sus compras se llevan a cabo en tres niveles, entre los que se cuidan los aspectos de logística y siguiendo programas muy estrictos en su implementación. “Contamos con 190,000 números de partes y en 2010 hicimos compras a la industria de autopartes de México por 9,600 millones de dólares, teniendo a 531 proveedores. Pero tenemos muchas áreas de oportunidad, tecnología, costos competitivos, calidad y rentabilidad”. La presidenta y directora general de *General Motors de México* participó en el Congreso Internacional de la Industria Automotriz en México (CIAM) celebrado en el DF. □

India mejora su infraestructura

Magaly Roldán @ El Economista

Gráficos Luis A. Jaime @ CONCANACO-SERVYTUR

La deficiencia que presentó durante muchos años en materia de infraestructura ha propiciado que el desarrollo de este sector haya crecido exponencialmente en India, lo cual abre una gran oportunidad de inversión para la construcción de nuevos proyectos. Se estima que la carencia de infraestructura ha reducido el crecimiento económico de la nación entre 1.5 y 2% anual. El gobierno fomentará el desarrollo a través de la infraestructura, por lo que *Cementos Mexicanos (Cemex)* invertirá 550 millones de dólares en India gracias a la adquisición de la cementera *Murlí*. Construirá dos plantas con capacidad de 3 millones de toneladas cada una.



Puertos marítimos

7,517 kms. de costa con 12 puertos principales controlados por el gobierno central, y 200 puertos menores manejados por autoridades estatales.

Del comercio internacional en India 95% se realiza por vía marítima y representa 75% del valor de toda la actividad comercial del país.



11.74%

aumentó el tráfico marítimo en India durante los últimos 5 años.

\$18,000

millones de dólares se prevén serán invertidos en este sector.



La posición estratégica de la potencia asiática le confiere grandes ventajas para detonar su desarrollo económico. Excelentes relaciones diplomáticas con China y EU, grandes litorales, rica biodiversidad, acceso a fuentes renovables (principalmente eólica, marítima y solar) y más de 800 millones de consumidores son algunas de las cartas con que cuenta India frente a sus competidores internacionales.



Energía

El rezago más grande de India se presenta en la parte de energía: alrededor de 400 millones de personas carecen de electricidad, es decir, 40% de la población total.

Blackstone Group tiene contemplado la inversión de \$1,500 millones de dólares durante los próximos cinco años, principalmente en el sector eléctrico.



20,000

megawatts espera instalar el gobierno español mediante tecnologías “verdes” como la solar fotovoltaica y termosolar.



Carreteras

El objetivo de la actual administración de India es lograr la cimentación de 20 kilómetros de nuevas autopistas cada día, así como conseguir \$41,000 millones de dólares por concepto de inversiones del sector privado hacia ese ramo.



70,000

kilómetros de carreteras hay en India hoy en día. 16,000 de éstos se encuentran altamente deteriorados.



Aeropuertos

Existen 454 aeropuertos en la India en la actualidad, incluyendo los internacionales y pequeños aeródromos y helipuertos.

Sólo 86 están efectivamente operados.



73 millones

de pasajeros son atendidos en los aeropuertos de la India cada año.





Nuevas disposiciones para cupo y asignación de autos usados importados

Luis A. Jaime @ CONCANACO-SERVYTUR

Publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el mes previo, la Secretaría de Economía dio a conocer los lineamientos para importar automóviles a territorio nacional, estableciendo cupos máximos de hasta 100 unidades clasificadas en las fracciones arancelarias 8703.21.02, 8703.22.02, 8703.23.02, 8703.24.02, 8703.31.02, 8703.32.02, 8703.33.02 y 8703.90.02. El número de identificación vehicular debe corresponder de 1 a 5 años-modelo anteriores al año en

que se realice la importación, “con el arancel que les resulte aplicable de conformidad con la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación o los Tratados o Acuerdos Comerciales Internacionales suscritos por los Estados Unidos Mexicanos.” El mecanismo para proceder será solo por licitación pública – documental ó electrónica. Los certificados de cupo tendrán vigencia hasta el día 31 de diciembre del año en curso. □



Que México trascienda,



Está en nuestras manos.



Hablemos y Actuemos Bien por

MÉXICO

PORQUE TODOS SOMOS MÉXICO.



Europeos cambian su punto de vista sobre beneficios sociales

Linda Davidson @ *The Washington Post*

Traducción y síntesis Luis A. Jaime.

Desde cómodas pólizas de seguro social hasta vacaciones largas y jubilación temprana, los grandes beneficios sociales que han sido un estilo de vida en Europa occidental desde la Segunda Guerra Mundial, comienzan a ser lujos que muchos ya no pueden sostener. Particularmente desde que erupció la crisis económica de 2008 los beneficios han comenzado a estancarse y decrecer frente a déficits gubernamentales que amenazan con explotar. En efecto, el viejo continente ha revertido medio siglo de mejoras continuas que hicieron del mismo una envidia global y una suerte de imán para millones de migrantes de otras sociedades menos afortunadas. En esta nueva realidad los trabajadores se han visto forzados a aceptar congelamiento salarial, disminución de horas laborales, aplazamientos en retiros y reducciones en coberturas médicas. Los generosos programas de asistencia social (*welfare*) habían sido apoyados tanto por la izquierda como la derecha... pero ahora con los recortes presupuestales puede notarse un dramático cambio



de actitud frente a estos beneficios otrora considerados un derecho inalienable –que de ser tocados por cualquier político vendrían en un riesgo para sus carreras públicas. El sistema de seguridad social ha cesado de jugar su rol tradicional, pues la redistribución de la riqueza a través de los impuestos e implementación de beneficios sociales se encuentra bajo escrutinio. Por ejemplo, en Francia el Partido Socialista ha impugnado su misma doctrina al declarar que las 35-horas laborales a la semana por ley dejarán de ser referencia si fábricas francesas tienen que competir contra las chinas donde la semana de trabajo comienza desde las 60 horas (y en adelante). En Dinamarca el primer ministro Lars Loekke Rasmussen conmovió a más de un escandinavo acostumbrado a beneficios sociales vitalicios (*cradle-to-grave*, ó “de nacimiento

a muerte”) cuando enfatizó que sus connacionales deben esforzarse más antes de pensionarse para acortar el déficit de \$2.8 billones de dólares. El gobierno conservador en Inglaterra decidió hace poco atacar el déficit público eliminando \$130 billones de dólares en los próximos 5 años, pegando fuerte a la seguridad social y atrayendo protestas masivas debido a los incrementos en las colegiaturas universitarias.

Pero las presiones por déficit han obligado también a gobiernos de izquierda a recurrir a los ahorros presupuestales. Dos sociaistas, Rodríguez Zapatero de España y George Papandreou de Grecia, han facilitado dolorosos pero necesarios recortes en pensiones y salarios, además de aplazar las edades mínimas para el retiro. Sin embargo y pese a las funestas consecuencias de la crisis, los europeos occidentales siguen contando con una vasta red de apoyo social. La mayoría de las universidades europeas permanecen convencidas del principio que la educación superior debe ser gratuita –ó menos costosa que la de Estados Unidos. Pero hay excepciones, como la de Francia bajo el gobierno de Nicolas Sarkozy, un derechista pro-mercado libre que ha comenzado a deshacer el entrado sistema de protecciones sociales, ajustando a la alza el porcentaje de participación de los seguros complementarios del sector privado en el programa nacional para costos médicos. Cuando la crisis global golpeó, el sistema francés de protección social diluyó los efectos nocivos para la población, si bien le costó a la nación un galopante 54% de su Producto Interno Bruto.

Los déficits fueron exacerbados por la crisis económica, llevando a colapsos financieros en Grecia e Irlanda, pero obligando también a naciones como Francia a detener sus deudas con respecto a generosos sistemas de seguridad social que de otra forma desaparecerían por completo. □

Reclama cementera mexicana a Bolivia pago por expropiación

El Financiero

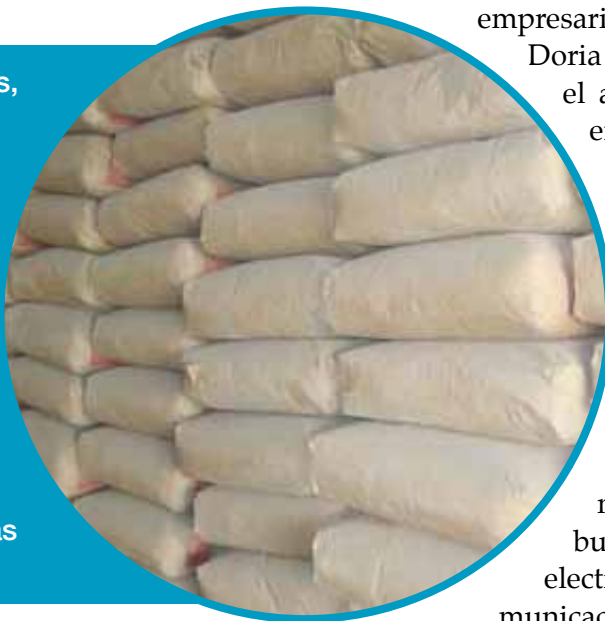
El *Grupo de Cementos Chihuahua* (GCC) de México expresó su preocupación por el prolongado incumplimiento por parte del gobierno del presidente Evo Morales del pago de una indemnización por sus acciones expropiadas en Bolivia en septiembre del

año pasado. GCC expresó, en un comunicado publicado como inserto en la prensa local, “su profunda preocupación por el prolongado incumplimiento del compromiso de pago por las acciones de *Sociedad Boliviana del Cemento (Soboce)* en la *Fábrica Nacional de Cemento SA*” (*Fancesa*), pues el plazo máximo para la indemnización “expiró hace casi dos meses.” El grupo mexicano participa con 47% de las acciones en la *Soboce*, del que 52% del paquete está en poder del empresario opositor, el boliviano Samuel Doria Medina. *Soboce* tenía 33.33% de las acciones en *Fancesa*, que Morales

Grupo de Cementos Chihuahua señaló que un avalúo independiente que ordenó de manera unilateral estableció a principios de este año que *Fancesa* tiene un valor total de \$280 millones de dólares” y que “un tercio del valor de *Fancesa* debería pagarse a *Soboce*.” El gobierno de Morales, cuando expropió las acciones el 1 de septiembre pasado, estableció un plazo de 180 días para el pago de la indemnización, previo avalúo técnico-contable; sin embargo, hasta la fecha no precisó si tiene ese informe y cuándo y cuánto pagará por esas acciones.

El otro accionista de *Soboce*, el empresario centroderechista Doria Medina, anunció

El gobierno de Morales, cuando expropió las acciones el 1 de septiembre pasado, estableció un plazo de 180 días para el pago de la indemnización, previo avalúo técnico-contable; sin embargo, hasta la fecha no precisó si tiene ese informe y cuándo y cuánto pagará por esas acciones.



el año pasado que la empresa irá a un arbitraje internacional, si no recibe del gobierno boliviano una indemnización justa. Morales, desde que llegó al poder en enero de 2006, nacionalizó los hidrocarburos, empresas de electricidad, de telecomunicaciones y fundidoras de minerales. □

expropió en favor del departamento de Chuquisaca (sureste), donde se halla la planta de cemento. Las otras dos terceras partes quedaron en manos de la alcaldía local y de una universidad pública.

Signan México y Perú histórico acuerdo bilateral comercial

Luis A. Jaime @ Revista Actitud

No es noticia nueva el hecho que nuestro país tiene una posición privilegiada a nivel mundial en cuanto a Tratados de Libre Comercio (TLCs), superando incluso en términos numéricos a potencias económicas en nuestro continente como los Estados Unidos de América y nuestro mayor rival regional, Brasil. Ni siquiera China que actualmente se considera la principal fuerza exportadora internacional equipara la cantidad de acuerdos suscritos

Como parte de las negociaciones, México logró excluir 203 productos de entre los que destacan el café, chile fresco, cocos, manzana, azúcar, carne de res, y algunos lácteos.

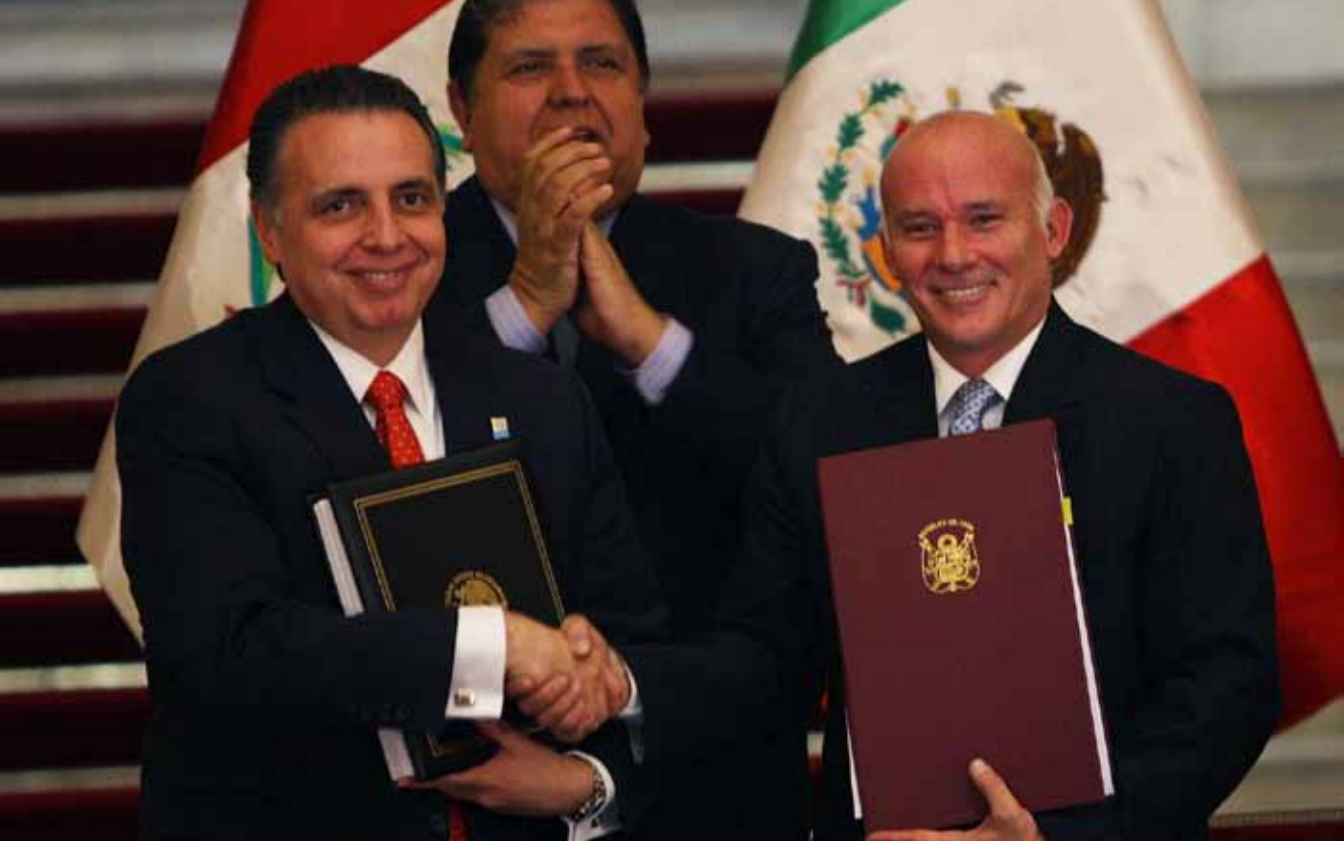


por México en esta materia, que a la fecha suman once TLCs con cuarenta y tres diferentes países. De acuerdo a estadísticas del Fondo Monetario Internacional, la suma de esas entidades incluyendo la nuestra representan casi el 70% del Producto Interno

Bruto global --un signo inequívoco de la dinámica integración de México. Desde mediados de los años 90 del Siglo pasado nuestro país ha logrado profundas transformaciones en el sistema político que conllevaron a una apertura comercial total que nos pone a la vanguardia en productividad por la formación del bloque económico más grande --el de América del Norte con EU y Canadá (TLCAN). Pese a los enormes beneficios que el acuerdo con aquellos dos

socios comerciales nos ha brindado a través de inversiones millonarias, creación de empleos, modernización de la planta productiva y mejoras regulatorias, el problema de la dependencia exportadora con esa zona podría representar serias amenazas para la soberanía y es-

tabilidad nacional a largo plazo. Por ello, uno de los objetivos axiales de las últimas tres administraciones ha sido --al menos en teoría-- la diversificación de los mercados internacionales. Han habido acercamientos con la emergente región Asia-Pacífico,



Los ministros de economía de México y Perú, respectivamente, flanquean al Presidente Alan García durante el cierre de negociaciones y firma del Acuerdo de Integración Comercial en la capital sudamericana.

puntualmente respecto de China y Japón (este último materializado con un TLC). La intensificación del comercio con la Unión Europea se logró desde el año 2000, y también con el Sur en tiempos previos: libre comercio pactado con Colombia, Costa Rica, Nicaragua, El Salvador, Guatemala, Honduras, Uruguay y Chile, en ese respectivo orden. A la larga lista se suma ahora el más reciente “Acuerdo de Integración Comercial” (AIC) con Perú, que sin duda alguna coadyuvará a que México amplifique su gama de socios económicos fuera

del TLCAN que monopoliza más del 70% del total de importaciones y exportaciones del país.

El AIC tardó 6 largos y difíciles años para ser aprobado por México y Perú, si bien de nuestro lado aún queda pendiente la ratificación del Senado para finalizar las negociaciones que consistieron en diez rondas de discusión y que tentativamente entrará en vigor este verano. El Acuerdo de Integración Comercial viene a sustituir al Acuerdo de Complementación Numero 8 que data de 1987 y otorga preferencias

arancelarias a más de 700 productos. Sin embargo, importantes compromisos se efectuaron en grandes rubros incluyendo el comercio de bienes, comercio de servicios, inversión, y en asuntos institucionales y mecanismos de solución de controversias (con énfasis en aspectos fitozoosanitarios e

en el poder mediante tecnicismos constitucionales y manipulación de órganos políticos, ha mostrado una fuerte predilección por expropiar inversiones extranjeras. No en balde el gobierno de Caracas ha sido incapaz de controlar la espiral inflacionaria de dos dígitos (la más alta de América

85%

de los productos industriales mexicanos estarán exentos de aranceles, incluyendo electrónicos, cemento, algunos químicos y textiles, cosméticos, tractocamiones, ciertas autopartes y medicamentos.

de productos agrícolas de nuestro país podrán entrar al Perú sin aranceles y de manera inmediata. Encabezan la lista el trigo, pectinas, maíz, tequila, cerveza, jugos de fruta, aceites comestibles, frijol, vainilla, galletas y cigarrillos.

40%

instrumentos avanzados que abarcan relaciones Estado-Estado y también Estado-organismos internacionales para arbitraje en caso de desavenencias comerciales). En el rubro de inversiones se hicieron notorias modificaciones respecto de pasados acuerdos, en lo que se denomina la “cláusula de 10 años” para mejor proteger los intereses mexicanos debido a las negativas experiencias que se han presentado con otros países como Venezuela y Bolivia, habiendo renegado de sus compromisos originales. Citando el primer caso México ha sufrido graves afectaciones en años recientes debido a la errática política económica del actual mandatario “socialista” Hugo Chávez Frías quien aunado al hecho de llevar más de una década consecutiva perpetuándose

Latina), y de impedir tanto cortes en la cadena productiva/alimenticia como en el suministro eléctrico --pese a contar con vastos recursos de hidrocarburos.

De los productos mexicanos no agrícolas (industriales y pesca), el AIC determina que 85% de las fracciones arancelarias serán desgravadas; el acceso del Perú a nuestro mercado es dos puntos porcentuales más elevado que la tasa otorgada a México. En cuanto a tiempos de desgravación para todos los productos nacionales, la cifra anteriormente mencionada de 85%



será inmediata --a partir de la entrada en vigor del acuerdo--, un 17% a mediano plazo (de 3 a 6 años), y el restante 2% a largo plazo (una década). Entre otros, los productos más relevantes que entrarán inmediatamente al mercado sudamericano son televisores, lavadoras, celulares, tractocamiones, textiles, autopartes y medicamentos. A 5 años están artículos como champús, dentríficos y refrigeradores. Automóviles a 7 y madera, calzado y atún a 10 años, respectivamente. En cuanto al sector agroalimentario --que despertó muchas sensibilidades de parte de productores mexicanos-- se estima que 40% estará abierto para verano y 26% a largo plazo. Cereales, dulces y levaduras serán desgravados inmediatamente, si bien se introdujeron cupos para la importación de productos considerados estratégicos para la industria nacional: entre otros están los cítricos (hasta un máximo de 5,000 tons. libres de arancel por año), aguacate (8,000 tons.), plátano (2,000 tons.), chile seco (4,900 tons.) uva (estacionalidad de 5 meses con la eliminación de arancel en 5 años) y mango (mismo lineamiento que uva pero de 4 meses y a 5 años). Como parte de las negociaciones, México logró excluir 203 productos de entre los que destacan el café, chile

Puerto Callao cerca de Lima, donde el país recibe y exporta la mayoría de su mercaderías internacionales.



fresco, cocos, manzana, azúcar, carne de res, y algunos lácteos. Por cierto, México detenta la posición décimo-tercera en exportación agroalimentaria, siendo la segunda potencia mundial en espárragos y la tercera en cítricos, aguacate y mango. Según la Secretaría de Economía el AIC nos da igualdad de acceso a Perú que el Tratado de Libre Comercio que éste tiene activo con los Estados Unidos.

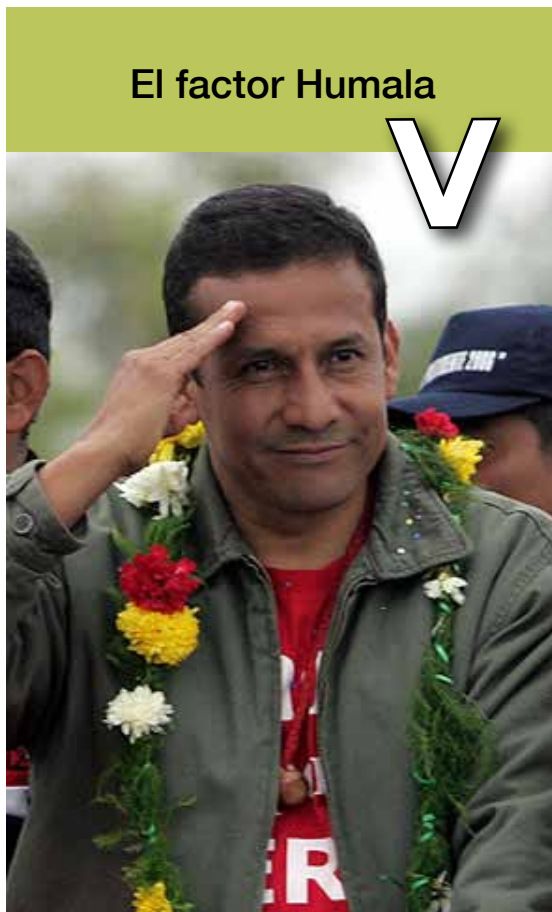
Un elemento que sin embargo debe considerarse para la viabilidad del reciente-

mente signado Acuerdo de Integración Comercial con Perú es el ambiente político imperante en ambas naciones. Si bien los sistemas electorales de nuestros países están casualmente sincronizados en tiempo ya que las presidenciales se realizan en 2012, los riesgos de un cambio brusco son más latentes en el país sudamericano. Los candidatos que se perfilan para suceder al actual jefe de Estado Alán García representan un peligro en cuanto a la transmutación de la política macroeconómica que hasta ahora ha dado al Perú un vigoroso crecimiento sostenido en su PIB superior al 8% anual con reducciones significativas en los niveles de pobreza avalados por el Fondo Monetario Internacional. Quien perfila a suceder al Presidente García es el ex-militar de izquierda Ollanta Humala, perdedor de la contienda de 2006 y proponente público de medidas de corte populistas al estilo venezolano (no oculta ser un ferviente admirador de Hugo

Chávez). La clase empresarial peruana ya ha emitido señales de alerta por sus incendiarias declaraciones contra las inversiones extranjeras y el esquema capitalista que rige la estructura económica del país. Desafortunadamente

la segunda alternativa de acuerdo a los resultados de la primera ronda electoral de este mes fue Keiko Fujimori, hija del ex-dictador quien renunciara a la Presidencia vía FAX desde su exilio en Japón y fuese posteriormente sentenciado por crímenes de lesa humanidad, con acusaciones de corrupción y desfalco al erario público. El AIC México-Perú cabrá indudablemente dentro de un acalorado marco de discusiones políticas en vísperas del proceso electoral para renovar al poder ejecutivo en

Lima. Lo más óptimo sería que el acuerdo comercial permanezca al margen de las tendencias ideológicas en ambos países. □



Inflación en Vietnam continúa en aumento

Luis A. Jaime @ CONCANACO-SERVYTUR

El país comunista de Vietnam reporta problemas en sus esfuerzos de contención del nivel inflacionario, que este mes rompió récord desde hace dos años. El Índice de Precios al Consumidor (IPC) aumentó en un 13.9% con respecto a las estadísticas del año pasado de acuerdo a fuentes gubernamentales de esa nación asiática. Tan solo de Febrero a Marzo del año en curso el IPC subió un 2.2%, una presión inflacionaria ocasionada por una mala administración económica del régimen centralista y aumentos significativos en los precios internacionales de petróleo y alimentos –principalmente arroz, trigo y maíz. Vietnam tiene la inflación más elevada de su continente, y a principios de 2011 devaluó la moneda un 8.5% lo que ocasionó aún mayores problemas en los incrementos de precios; para tratar de contener la tendencia alcista Hanoi ha subido las tasas de interés.

El 12 de Enero pasado más de 1,400 delegados del Partido Comunista de Vietnam se reunieron en plenaria para discutir los nuevos planes quinquenales que tienen por objeto reactivar la endeble economía de ese país. Los grandes retos que enfrenta el *Politburó* u órgano central político son la corrupción generalizada y el despilfarro de recursos. Aunque el Partido no tiene contemplado hacer reformas de carácter político para permitir una apertura democrática, sí esperan realizar profundos cambios estructurales en la economía para que Vietnam crezca a doble dígito en la siguiente década. Colosales empresas par-aestatales como la constructora de barcos *Vinashin* han caído en la bancarrota, lo que ha ocasionado que el país sufra una degradación de su estatus crediticio internacional. □

13.9%
Inflación actual



+2.2%
aumentó IPC en
Marzo

-8.5%
Devaluación de moneda en
Febrero

México y Gran Bretaña duplicarán comercio bilateral

Reuters

México y Reino Unido se comprometieron a duplicar el comercio bilateral a 4,200 millones de libras (6,700 millones de dólares) para el 2015, dijo el Gobierno británico. El viceprimer ministro del Reino Unido Nick Clegg, en visita oficial a México, hizo el anuncio después de reunirse con el presidente mexicano Felipe Calderón.

México registra actualmente un modesto déficit comercial con Gran Bretaña, de acuerdo con la Secretaría de

Economía mexicana. Las importaciones mexicanas desde Gran Bretaña están encabezadas por whisky escocés, además de por productos químicos y farmacéuticos. Las principales exportaciones de México a Reino Unido son metales preciosos y equipos de telecomunicaciones. México depende fuertemente de sus exportaciones para su crecimiento económico. En los últimos años, el país latinoamericano ha buscado reducir su dependencia del mercado de Estados Unidos, aunque aún envía a su vecino del norte un 80% de sus exportaciones. Representantes de 20 firmas británicas acompañaron a Clegg en su visita a México. El comercio británico con Latinoamérica creció un 30 por ciento el año pasado. El intercambio bilateral con México, el segundo mayor socio de Gran Bretaña en la región después de Brasil, aumentó en un tercio en el 2010. □




Las principales exportaciones de México a Reino Unido son metales preciosos y equipos de telecomunicaciones.

Cae valor de las exportaciones japonesas

Notimex

El valor de las exportaciones de Japón cayó en marzo por primera vez en 16 meses, debido al efecto del sismo y *tsunami* registrado aquel mes, con la perspectiva de que las consecuencias surjan con más claridad en las semanas venideras. El valor de las exportaciones cayó 2.2% en marzo en términos anualizados y se ubicó en 70,800 millones de dólares. Por su parte las importaciones crecieron 11.9% en relación a febrero, acumulando 15 meses de alza, indicó un reporte preliminar del ministerio japonés de Finanzas. El terremoto de 9.0 grados *Richter* del 11 de marzo afectó al noreste japonés –donde se asientan los más importantes productores locales de manufacturas– y dañó también a la infraestructura de caminos y puertos, recordó un despacho de la agencia *Kyodo*. La industria automotriz fue de las más afectadas, y de acuerdo al reporte sus exportaciones cayeron 27.8%, con baja de 27.2% en las destinadas a Estados Unidos, de 26.2% hacia China y para el conjunto de Asia en 23.4%.

Azusa Kato, economista de *BNP Paribas Securities*, dijo que las caídas del mes pasado eran esperadas, y acotó que los efectos no se limitarán al sector automotriz pues aún podría haberlo en maquinaria eléctrica y maquinaria en general. Lee Chi



...[las] exportaciones cayeron 27.8%, con baja de 27.2% en las destinadas a Estados Unidos, de 26.2% hacia China y para el conjunto de Asia en 23.4%

Woong, economista de *Goldman Sachs Japan Co.*, consideró inevitable el deslizamiento a la baja de las exportaciones hasta inicios del próximo verano. A su vez Shoen Ut-suda, presidente del Consejo de Comercio Exterior de Japón dijo en conferencia de prensa que si bien el declive registrado el pasado mes no tiene antecedentes, la situación podría empeorar. Tras citar como causa el daño a las cadenas productivas, agregó las falsas versiones de que los productos japoneses están contaminados por radiactividad de la planta nuclear de Fukushima Daiichi. Las consecuencias económicas por el sismo y tsunami opacaron los resultados del año fiscal 2010, que va de marzo a febrero del año siguiente. En ese ciclo las exportaciones japonesas crecieron 14.9% , su primer alza en tres años. Por lo que toca al balance comercial, en el año fiscal 2010 Japón registró una subida de 3.9% en su superávit comercial, que sumó 71,500 millones de dólares. ■



Por ahora, Estados Unidos evita el colapso

Luis A. Jaime @ CONCANACO-SERVYTUR



Senador Demócrata Harry Reid durante una conferencia de prensa a principios de Abril, informando al público sobre una inminente parálisis de actividades del gobierno federal por disputas políticas en el seno del Congreso de EU.

Pareciera inconsecuente que un país reconocido por su alto grado de organización y responsabilidad política para priorizar temas urgentes en los planos económico y militar, logró esquivar una parálisis de último momento tras histórica votación en el Congreso. A sólo una hora de vencer el tiempo límite para aprobar la legislación, el gobierno federal de los Estados Unidos de América evitó un colapso administrativo total tras conocerse los resultados que dejaron estupefactos a millones de ciudadanos norteamericanos por riñas ideológicas entre los partidos republicano y demócrata. Aunque ambos contrincantes electorales están plenamente de acuerdo en que EU debe reducir drásticamente su enorme déficit fiscal que aumenta año con año, el problema neural deriva en los métodos a implementarse para la consecución de tal objetivo. El proverbio *“The Devil is in the details”* aplica a la perfección, pues los republicanos abogan por hacer fuertes recortes presupuestales en áreas sensibles para la agenda demócrata rumbo a las elecciones del 2012, principalmente en seguridad social, pensiones, medio ambiente y programas de apoyo al aborto –el tema más espinoso del debate y sin embargo el menos importante para la

economía. El Presidente Barack Obama planea reducir la deuda federal en \$4 trillones de dólares en los siguientes 12 años, siempre y que sean salvaguardados los recursos destinados a educación (incluyendo créditos de financiamiento a estudiantes), inversiones a infraestructura estratégica y tecnología energética de última generación que evite contaminaciones atmosféricas. Por otra parte, el Ejecutivo de la Casa Blanca busca eliminar programas sociales ineficientes, frenar significativamente el gasto del Pentágono para las guerras, y aumentar impuestos a los empresarios más ricos de EU –todas estas medidas consideradas como un ataque frontal contra los miembros más conservadores del Congreso.

La batalla fue extenuante y larga, ya que estaban de por medio el normal funcionamiento del gobierno federal y la reputación fiscal de una nación que atraviesa por severos problemas de endeudamiento tras lograr salir de la peor crisis económica desde 1931. Se presentaron dos factores relevantes durante el debate partidista: primero, el anuncio público de la agencia *Standard & Poors* que redujo la calificación crediticia de Estados Unidos en un pronóstico negativo a largo plazo de su deuda soberana (es decir, el temor a que el país no logre pagar sus cuentas pendientes); y segundo, el potencial impacto de un cierre de actividades del gobierno federal por falta de recursos que sólo el Congreso puede aprobar. Aunque este último evento no es nuevo en la historia reciente –ya que hubo una interrupción en 1995 durante la

presidencia de William Jefferson Clinton por 20 días–, de haberse sucedido en esta ocasión significaría el despido masivo de más de 800,000 empleados federales y con ello el cese de toda actividad gubernamental y de servicios públicos. Sin duda se enrarecería el ambiente de débil recuperación económica de la crisis iniciada hace poco más de 3 años.

El Presidente Barack Obama planea reducir la deuda federal en \$4 trillones de dólares en los siguientes 12 años

Entre otros, se tocó el tema del “tope de deuda,” una figura legal que prohíbe al gobierno de EU sobrepasar un número predeterminado para solicitar préstamos indefinidamente. Actualmente la cifra es de \$14.3 trillones de dólares (ó 14,300 millones). Irónicamente la cantidad estratosférica podría aumentarse en las semanas venideras para evitar otra confrontación que termine por paralizar a la administración federal, aún y si esto contradice el proyecto mismo de recortar la inmanejable deuda estadounidense que de no ajustarse a un serio marco de disciplina fiscal podría desencadenar un colapso financiero mundial de proporciones hasta ahora desconocidas. Por el momento, se ha evitado la catástrofe pero sigue sin resolverse el problema de fondo: el gasto de EU. □



>contacto

Dirección de Comercio Exterior CONCANACO-SERVYTUR

Agradecemos sus comentarios y observaciones sobre el contenido y/ó diseño de esta publicación mensual. Si tiene artículos de interés que desee compartir con nuestra Dirección, por favor háganosla llegar para su evaluación.

Mtro. Jorge Dávila Flores
Presidente CONCANACO-SERVYTUR

Ing. Enrique Solana Sentís
Secretario General CONCANACO-SERVYTUR

Lic. Eduardo García Villaseñor
Director General CONCANACO-SERVYTUR

Lic. Luis Ángel Munguía Ruiz
Secretario Técnico y Director Corporativo de Servicios Institucionales

Boletín de Comercio Exterior elaborado por M.A. Luis C. Alejandro Jaime Garza,
Director de Comercio Exterior.

Tel. +52 (55) 5722.9300 ext. 9315
Balderas 144, Col. Centro. CP 06070.
Delegación Cuauhtémoc. México, DF.
jaimegarza.luis@gmail.com
ljaime@concanaco.com.mx

www.concanaco.com.mx