

EDITORIAL

Indefensa la propiedad intelectual

Vulnerar la propiedad intelectual en México es una práctica que se ha vuelto común por la relativa facilidad con que se lleva a cabo.

Al amparo de las "importaciones paralelas", los licenciarios y distribuidores autorizados en México ven mermadas sus inversiones frente a quienes importan productos sin la autorización respectiva, aún y cuando esto sea una práctica legal contemplada por los tratados internacionales comercio internacional.

El tema cobra relevancia, puesto que por otro lado, también podría tratarse de productos con un origen ilegítimo, lo que implicaría actos de piratería o contrabando.

La propiedad intelectual se encuentra indefensa ante la ausencia de un control efectivo en aduanas y de facultades legales para que la autoridad actúe en consecuencia y proteja a los inversionistas que han apostado en adquirir los derechos para distribuir y comercializar los productos de cierta marca.

Detectar una importación paralela parece imposible, puesto que la única diferencia entre ésta y una normal es el nombre. En ambas se siguen los mismos procedimientos y se presentan los mismos documentos. Entonces, ¿qué se debe hacer?

La investigación de nuestros reporteros menciona la necesidad de contar con un padrón de licenciarios que permita identificar los productos que se internan al país bajo la figura de importaciones paralelas, pero sólo es parte de la solución.

Reformas a la ley aduanera para contar con mayores elementos y detener aquellos cargamentos que sean sospechosos de incurrir en una práctica desleal o ilegal, es una necesidad imperante.

El reto es complicado, pues los involucrados deben trabajar en una reforma que garantice los derechos a quienes hacen las cosas correctamente, sin frenar los flujos comerciales. Quizás el tamaño de la medida es lo que frena a las autoridades.

Frase comercio

"El sector de perfumería creció 35% por la demanda de los metrosexuales";

Jorge Martínez, director general de la Asociación Mexicana de Envase y Embalaje (AMEE)

CARTAS 

Fe de erratas

En nuestra edición pasada (número 26, página 6), en la columna bitácora comercial hubo un error al decir que Jorge Newell es el director del Instituto Mexicano para la Competitividad (Imco), cuando lo correcto es Roberto Newell.

Comercio T21 ofrece una disculpa al involucrado en la imprecisión y a nuestros lectores por la confusión que pudo haber generado este error.

Atentamente
Osiel Cruz
Director

Fe de erratas

En nuestra edición pasada (número 26, página 3), la gráfica que ilustra la nota intitulada "Sólo 30% del consumo de arroz es nacional" se tuvo un error en diseño, al distorsionar la información sobre las exportaciones y el consumo el arroz. Lo correcto es:

(INCLUIR GRÁFICA EN ARCHIVO ADJUNTO DE EXCEL)

Atentamente
El Editor

Solicita información

Por medio de la presente le solicito me oriente para encontrar datos (año, volumen) sobre una publicación de Comercio T21 donde se realizó el artículo "Concentran 375 empresas, 60% de las exportaciones del país". Yo lo consulté a través de internet en la página de CAAAREM el día 20 de febrero de 2007 y lo estoy tomando como referencia para un trabajo de la universidad; necesito dar el soporte bibliográfico de la fuente.

Espero me pueda ayudar diciéndome dónde puedo encontrar dicha información, o si existe alguna biblioteca hemerográfica en la que pueda hacer la consulta.

Oscar Sandoval Vega
Depto. de Comercio Exterior
Modelos Deportivos y de Playa



BITÁCORA COMERCIAL

por OSIEL CRUZ

Costos portuarios

La otra cara de la moneda

A propósito de una propuesta a las autoridades aduanales que se hizo en este mismo espacio en la edición pasada, de aumentar de cinco a ocho días el tiempo libre en puerto para retirar las cargas de importación sin generar costos de almacenaje, debo de reconocer que dichos puntos de vista fueron expresados desde la óptica de lo que más pudiera convenir al importador, sin considerar en la misma proporción la visión que tienen del tema las terminales portuarias.

Las reacciones por parte de algunos representantes de éstas últimas, a lo que aquí escribí, me hizo ver el otro lado de la moneda, y por ello me parece justo presentarlo en aras de la imparcialidad que sobre el punto tenemos en **Comercio T21** y porque el único ánimo que nos mueve es coadyuvar informando a que nuestro país sea más competitivo en sus negocios con el mundo. Aquí pues, presento los puntos más válidos sobre el tema que me hicieron ver las terminales portuarias.

Antes de que la Ley de Aduanas se modificara en el 2002, los días de estadía libres de que gozaba un importador en puerto eran diez, y el promedio de estadía de un contenedor que en ese momento se tenía era de 12 días. A partir de la reforma, algunas de las terminales portuarias han bajado a seis días este promedio que se refleja en la productividad portuaria y en mejores costos logísticos para el país.

Por ello, la tesis de las terminales portuarias es que más que un aliciente para el desalojo de la carga en forma rápida por parte del importador, ampliar este plazo a ocho días promovería un

“Dejar libres estos días del pago de almacenamiento pues, no permitiría resarcir a la empresa de los costos adicionales en que tendría que incurrir.”

incremento de los tiempos promedio de estadía de contenedores en puerto, tomando en cuenta que quienes desalojan sus mercancías en los primeros días después de su llegada, mayoritariamente son las empresas que trabajan con programas justo a tiempo.

El resto de la carga, dado que necesita almacenamiento al no trabajar bajo programas justo a tiempo, promueve que el importador agote su tiempo libre en puerto para almacenar, antes de ser conducida a otro almacén tierra adentro en donde también el dueño de las mercancías tiene que pagar por el uso que hace de este servicio.

Incrementar los tiempos promedio de estadía en dos días más, a algunas terminales portuarias les puede significar un 33% más de contenedores en patio con un costo operativo importante porque se requiere más espacio horizontal o verticalmente y un mayor uso de equipo para maniobra (mayor distancia que recorrer o más movimientos para estibar hacia arriba). Dejar libres estos días del pago de almacenamiento pues, no permitiría resarcir a la empresa de los costos adicionales en que tendría que incurrir, y ya se demostró en el pasado reciente que ampliar este plazo no incentiva la eficiencia.

Un cuestionamiento válido es por qué en el caso de los aeropuertos los días libres que tiene la carga son dos; y obviamente, las terminales portuarias están más a favor de que en el caso de

los puertos una medida así podría tener mejor efecto sobre el objetivo final que se persigue, que es desalojar más rápido las mercancías del puerto.

JEOMARA CON HPH

La empresa veracruzana **Transportes Jeomara** que dirige **Jesús Mijares**, será la firma con la que **Hutchison Port Holding** de **Jorge Lecona**, se aliara en la operación de los servicios de transporte terrestre que garantizarán una conexión eficiente para los embarques que entrarán al país utilizando la terminal portuaria de esta empresa en el puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán, la cual iniciará operaciones en agosto próximo en sus nuevas instalaciones. Los planes son adquirir en un principio 100 tractocamiones, pero el plan completo es llegar a 200 unidades en un par de años.

EXPO LOGÍSTICA

El principal evento de logística que se realiza en el país se llevará a cabo los próximos días 4, 5 y 6 de Julio en el **Centro de Exposiciones Banamex** de esta Ciudad de México. Además de la muestra, bajo el mismo paraguas se realizarán conferencias orientadas a informar a empresarios sobre las mejores fórmulas para hacer su logística local e internacional, por lo que es un evento que las empresas no deben perderse.

ocruz@t21.com.mx

Comercio T21

ITINERARIOS MÉXICO SHIPPER

Director General
Osiel I. Cruz Pacheco

Editor
Enrique Torres Rojas

Coeditor Gráfico
Jorge Humberto de la Rosa Salazar

Consejo Editorial

Eduardo Asperó
Zanela

Francisco Cruz
González

Francisco Uribe
Calleja

Gustavo Llamas
Galaz

Simón García
Rubio

Fernando Ramos
Casas

Fernando
Juárez

Pacer Stacktrain

Translog

Autotransportes Astros

Logyt

Consultor aéreo

IMECE

FEDEX

Redactores: Miguel Ángel Castillo Ortiz, Didier Ramírez Torres, Reyna Isabel Ortega Domínguez, Hugo Domínguez Muñoz, Nayeli González Chimal, Raúl Curriel/Corresponsal Guadalajara, Tomás Briones/Corresponsal Tampico

Diseño Laura Montoya López Fotografía Arturo Bermúdez, Adán Gutiérrez Infografía e Ilustración Diseño T21

Administración Claudia Ramos Sánchez Contabilidad Norma Galindo Juárez, María del Socorro Mondragón Hernández Publicidad Felipe Ramírez Arroyo, Sonia Girón Salas, Verónica Hernández Apango Sistemas e Informática Aender Vargas García Logística Araceli Nieto Hernández Circulación José Ángel Puga Logística Jesús Romero Contreras

Comercio T21 es una publicación de Grupo Comunicación y Medios S.A. de C.V. Editada en Luz Saviñón 1707 Col. Narvarte, Deleg. Benito Juárez, C.P. 03020, México, D.F. Tels. 5682-7079 y 5682-4178

Editor responsable: Osiel Cruz. Registrada ante la Dirección General de Derechos de Autor de la Secretaría de Educación Pública con el Certificado de Reserva de Derechos al uso exclusivo del título número:04-2006-060614562400-101, Registro ISSN 1870-5677 Certificado de Licitud de Título n° 13494 y Certificado de Licitud de Contenido N°11067. Distribuido por Entregando Express, Blvd. M. Ávila Camacho N° 6-A Piso 2 Col. Parque Naucalpan, Edo. Mex. C.P. 53390. Prohibida la reproducción total o parcial sin el permiso expreso de los editores. Los artículos publicados son responsabilidad absoluta de los autores y no reflejan la posición de los editores. Prerensa e Impresión: Milenio Diario S.A. de C.V., Avena 17 Col. Granjas Esmeralda, C.P. 09810 Del. Iztapalapa, México, D.F. fecha de impresión: 17 de junio del 2007.