

EL QUEHACER COMPETITIVO

COLUMNA INVITADA

Realizan Agentes Aduanales 98% de las importaciones a EU

(1 de 3)

La figura del Agente Aduanal (Custom Broker) en Estados Unidos es entendida como un representante de terceros ante la aduana, pero a diferencia de México, los Agentes Aduanales norteamericanos no tienen responsabilidad solidaria en el despacho; allá, la responsabilidad completa de los embarques es de los importadores, señala Federico Zúñiga, Agente Aduanal americano y presidente de la International Federation of Customs Brokers Associations.

En Estados Unidos (EU), las empresas tienen la opción de contratar un Agente Aduanal (AA) o hacer sus trámites directamente ante las aduanas. No obstante, el 98% de las importaciones son realizadas por AA, pues los más de 500 mil importadores prefieren contratar los servicios de un Agente Aduanal que les facilite sus despachos porque la ley es muy estricta, no da oportunidad a equivocaciones; además "hacemos lo que se requiere para mover la mercancía de un punto a otro, sin problemas, lo más rápido posible, lo más eficiente y al mejor precio".

"Los importadores ven que no pueden hacer el mismo trabajo, con el mismo cuidado, sin usar al AA, quien ya tiene el conocimiento. Debemos entender que las empresas se dedican a producir, comprar y vender, no a realizar trámites de importación. Además, el costo de un Agente Aduanal es menor que el tener un área encargada de la importación dentro de la empresa. Los importadores también reconocen que es una gran responsabilidad, y que ante la ley es más fácil el servicio y la garantía que nosotros damos".

La relación entre los AA y los importadores se basa en la confianza: "cuando el importador busca un Agente Aduanal, lo hace siempre buscando una persona en la que pueda depositar su confianza, pues es quien lo representará ante el gobierno, ante la aduana y al final las multas por posibles errores serán para los importadores".

El despacho que hacen los

Agentes Aduanales en EU es muy diferente al que se hace en México: "nosotros trabajamos en lo que es la documentación, no estamos en un puerto viendo la mercancía, hacemos las declaraciones sobre la factura que me está presentando el importador, al momento que se cruce un embarque a EU hay una fianza de importación frente a la aduana, todo importador debe tenerla; después se hace la primera declaración, no la final, porque por ley tenemos 10 días desde que cruza la mercancía la aduana para hacer la declaración final. En esos días si se ve que hay una diferencia en la clasificación arancelaria, o en la cantidad, hay posibilidades de hacer los cambios pertinentes antes de finalizar el pedimento. Y por supuesto, al final si hay un error en el pedimento, las multas llegan al importador, no al AA. Asimismo, puede tener multas en ciertos casos, pero de las declaraciones los responsables son los importadores".

En EU los Agentes Aduanales no cuentan con bodegas en México, esto debido a que no hacemos previos para revisar la mercancía como lo hacen nuestros colegas en México; esto es porque en su país, si en el pedimento hay un error la responsabilidad es para el AA, no para el importador como lo es aquí. En ese país, si el AA muestra a la aduana que declaró lo que está en la factura, la multa y los problemas llegarán al importador, por presentar una factura mal.

La única manera en que un AA en EU tenga una multa con riesgo de cárcel es "si estoy haciendo declaraciones fraudulentas, con un tarifa diferente y sin impuestos. Si los Agentes Aduanales no declararon los impuestos que el importador le dio a pagar y la aduana se da cuenta, el importador debe pagar nuevamente los impuestos, no deja de ser responsable. Por ello, el motivo de confianza es muy importante, el AA lo puede hacer bien o mal, pero el responsable siempre es el importador".



A partir de diciembre

Cambiarán Hapag-Lloyd y MOL terminal de ATP por IPM

MIGUEL ÁNGEL CASTILLO

Las navieras Hapag-Lloyd y Mitsui OSK Line (MOL) cambiarán a partir de diciembre próximo sus operaciones de la terminal de Altamira Terminal Portuaria (ATP) a la de Infraestructura Portuaria Mexicana (IPM), en el puerto de Altamira, Tamaulipas.

Kaoru Yamamura, gerente general de MOL México indicó a **Comercio T21** que esta decisión correspondió a Hapag-Lloyd, que es la empresa que opera el servicio GEX, por lo que a MOL sólo le restó avisar a sus clientes del cambio de terminal. Por parte de Hapag-Lloyd no se ha obtenido ninguna respuesta al respecto.

El cambio se llevará a cabo en las dos primeras semanas de diciembre, cuando el buque Pluto arribe el día 10 de dicho mes a las instalaciones de IPM; mientras el último barco que llegue a ATP será el Marlene S, el 4 de diciembre.

El servicio GEX conecta a los puertos de Altamira y Veracruz en México con Manzanillo, Panamá; Puerto Limón, Costa Rica; Cartagena, Colombia; Puerto Cabello, Venezuela; y San Juan, Puerto Rico.

El puerto de Altamira es el único en el país en contar con dos terminales especializadas en contenedores y son las únicas de este tipo con capital mexicano.



Modifican llegada en Altamira.



Se carece de área de carga.

En aviones de pasajeros 60% de la mercancía Encarece operaciones ausencia de terminales

PURI LUCENA

La falta de terminales de carga en los aeropuertos mexicanos es uno de los principales retos que afronta el sector, pues esto complica y encarece las operaciones diarias.

Sin embargo, la solución no pasa necesariamente por crear aeropuertos exclusivamente para el transporte de mercancías, puntualizó el director general de Regional Cargo, Juan Manuel Rodríguez, quien señaló que hay que tomar en cuenta que 60% de las mercancías que viajan por vía aérea lo hacen a bordo de las panzas de los aviones de pasajeros.

De hecho, insistió, son las aerolíneas de pasajeros quienes marcan las tarifas de carga, para las que suponen un ingreso adicional, ya que los costos de operación se cubren con la venta de boletos. "Así que cobran lo que sea, porque es un beneficio extra. Esto pone a los cargueros

en una situación en que tenemos que cobrar el equivalente a lo que cuesta mover a un pasajero", dijo Rodríguez.

En opinión del director de Regional Cargo, el principal escollo a sortear es que las autoridades no han apoyado la infraestructura de carga: "se habla mucho de fomento a la industria aérea, pero el único fomento que hemos visto en el sector fue un folleto sobre el proyecto de la Red Metropolitana de Aeropuertos en el sexenio pasado... pero jamás hubo un movimiento real", afirmó.

Sobre el problema del congestionamiento del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) y la construcción de uno nuevo, Juan Manuel Rodríguez reiteró que la alternativa de las aerolíneas que operan en las instalaciones capitalinas es que migren todas juntas, ya que si se dividen las operaciones se mantendría el mismo ingreso con un "dolor de cabeza extra", que sería duplicar los costos.

Incursionará Envía en el intermodal

DIDIER RAMÍREZ

Será a partir del año próximo cuando la firma de mensajería y paquetería Envía (Estrella Blanca) incursionará en el movimiento intermodal, con lo cual esperan reducir entre 15 y 20% los costos de transportación para sus clientes, anunció Luis Javier Barroso Acosta, director general de la compañía.

Barroso comentó a **Comercio T21** que serán tres rutas principales en donde buscarán coordinar los movimientos entre los medios carreteros, ferroviario y aéreo: México-Tijuana conectando Guadaluajara y El Pacífico, México-Ciudad Juárez y México-Nuevo Laredo, en todos los casos, para envíos internacionales.

Asimismo, Barroso Acosta indicó que los principales sectores que atenderán son la industria automotriz, el ramo farmacéutico y todas aquellas empresas que busquen optimizar sus cadenas de abastecimiento.

Si bien este movimiento representa un día más de tránsito en promedio frente a un traslado cien por ciento de autotransporte, los beneficios que ofrece en materia de reducción de costos permiten ser una opción considerable, sobre todo en una época donde se requiere ser más eficiente.

"Los movimientos intermodales no se proyectan a que representen más de un dígito del total de nuestras operaciones. Para este año, Envía estima alcanzar siete millones de embarques, lo cual significa un ligero crecimiento frente a lo logrado el año pasado", señaló.

Envía forma parte del Grupo Estrella Blanca y cuenta con una flota de mil 200 unidades de transporte que realizan servicios de mensajería y paquetería.