

Revista Electrónica

Comercio Exterior y Aduanas



Publica SCT
Reglamento de
Mensajería y Paquetería

Integración Económica Mundial

Una opción para los países en desarrollo

ISO 31000:
Certificación para
Autotransporte

Merceología:
Nuevas normas para el
1 de Enero de 2012

Se encarrila el negocio en

Guaymas

ESCOMEX

tu Universidad de Negocios

SAN DIEGO
GLOBAL
KNOWLEDGE
UNIVERSITY

LICENCIATURA EN COMERCIO EXTERIOR Y ADUANAS



- **Plan semanal** ambos turnos.
- **Plan de dos días a la semana** ejecutivo.
- **Basados en experiencias de aprendizaje.**
- **Formación internacional.**
- **Competencias y conocimientos globales.**

**Profesional en
Planes de
Exportación**

Blvd. Adolfo López Mateos #1622
col. Zacatecas
Mexicali B.C. Mexico

Tel. (686) **556 15 10**

www.escomex.com.mx

SÍGUENOS EN:



Integración Económica Mundial: Una opción para los países en desarrollo



De acuerdo con Juan Tugores Ques, la integración económica es un proceso mediante el cual los países van eliminando sus características diferenciales; barreras comerciales, limitaciones a los movimientos de factores, políticas macroeconómico autónomo y que por razones políticas y económicas los procesos de integración tienen lugar de forma parcial, es decir, implicando a un número reducido de países.

“La integración económica regional crea oportunidades y problemas potenciales para el marketing internacional. Al favorecer la inversión directa puede tener repercusión en el ingreso de una empresa, ya que una de las razones básicas para la integración es generar condiciones favorables para la producción local y en la propia región.

De forma deliberada se crea en los mercados más grandes que pueden ofrecer más oportunidades. Los esfuerzos de armonización pueden generar regulaciones estandarizadas, las cuales, a su vez, influirán en la producción y los esfuerzos de marketing de una forma positiva” (Czinkota Michael 2008).

Dicha integración económica diversifica las fuentes de abasto, como mercado aislado, ya que cada país tiene dos formas de obtener abasto de insumos:

- a) utilizando los existentes dentro de su territorio
- b) importarlos de una fuente alterna cuando los insumos no se obtienen dentro de un territorio, ya sea porque no existen o porque su costo es muy elevado.

Al integrarse un grupo, la posibilidad de acceder a nuevas fuentes de abasto se multiplica por el volumen de países participantes, que obtienen los insumos necesarios con mayores ventajas a los productores del resto del mundo (Corchado, María del Carmen).

En la actualidad, existen numerosos acuerdos y tratados comerciales que pretenden llegar a establecer relaciones bilaterales o multilaterales, entre los cuales destacan: La Unión Europea, El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), El Mercosur, La Comunidad Andina y otros que ya se firmaron pero que aún no están vigentes, por ejemplo, El Acuerdo de Integración Comercial México – Perú, Estados Unidos – Corea del Sur, Costa Rica – China, entre otros.

En conclusión, la mayoría de los países (en especial los países en desarrollo) están buscando integrarse comercialmente con otros países en búsqueda de esas ventajas que proporciona dicha integración.

LCl. Luis Alberto Báez Aréchiga

Fuentes:

Libro: Mercadotecnia Internacional, Promexico, 2010

www.sice.oas.org

Comercio Exterior

- Se encarrila el negocio en Guaymas..... 6
- Cae 60% la exportación de lácteos de EU a México por restricción camionera..... 10
- Trae plomo calzado chino..... 12
- China gana apelación comercial ante OMC y exige a EU “corregir errores”..... 14
- Castigo cuesta 4 mil MDD a EU..... 16

Logística y Transporte

- Publica SCT Reglamento de Mensajería y Paquetería..... 18
- Escasea transporte en el norte del país por inseguridad..... 19
- Carga aérea crecería 6.4% anual en 20 años: Boeing..... 22
- ISO 31000: Certificación para autotransporte..... 24
- Restringen horarios de transito para transporte de carga en Hidalgo..... 25

Merceología

- Nuevas normas para el 1 de Enero de 2012..... 27
- Caso de Estudio: Aromatizante..... 29

Operación Aduanera

- Detienen toneladas de productos básicos de Japón en aduana de Juárez..... 31
- Enseñan a la PGR a detectar piratería..... 32

Normas Oficiales Mexicanas

- NOM-086/1-SCFI-2011..... 35

Perfil de Mercado

- Quesos a Japón..... 40

Compra tu boleto Y Yo... Estudio sin costo

7mo Sorteo | Autobeca ESCOMEX

8 de Julio 2011



SEGUNDO PREMIO
Combo 3D Panasonic
(TV Plasma 42" 3D, Blu Ray 3D,
2 pares de lentes y 1 película 3D)

75 PREMIOS



Costo

\$150 M.N.

PRIMER PREMIO
MAZDA CX-7 2011

Los fondos de este Sorteo son destinados íntegramente a becas.
Fecha de vigencia del sorteo del 21 de Abril de 2011 al 8 de Julio de 2011.
Permiso otorgado por la Secretaría de Gobernación con el Núm. 20110221PS09.



Se encarrila el negocio en Guaymas.

“La sincronía entre el puerto y Ferromex les permite conquistar nuevos mercados y alcanzar crecimientos sostenidos de carga, por ello duplicaron la infraestructura y tienen la expectativa de mover 10 veces mas de lo que registraron en 2009”.

La oportunidad de los puertos mexicanos para participar en el tráfico hacia o desde Estados Unidos y Canadá, esta vinculada al desempeño del ferrocarril. Esta sinergia entre puerto-ferrocarril, es la que ha llevado a directivos del puerto de Guaymas y Ferromex a formar una buena mancuerna de negocios, pues de mover 9 mil 700 carros en 2009, el año pasado movilizaron 29 mil y la expectativa para este 2011 es de 39 mil carros y con la optimista visión de transportar en 3 años entre 90 mil y 100 mil carros.

Localizado en el norte de México en las costas del Océano Pacífico, el Puerto de Guaymas tiene una privilegiada ubicación geográfica y es un eslabón clave para la cadena logística, pues gracias a la conexión con el ferrocarril, ha rebasado el carácter de un puerto regional, para ser el de mayor carga internacional en el país, sobre todo por su conexión con el centro y suroeste de Estados Unidos y la posibilidad de conectar con Asia.

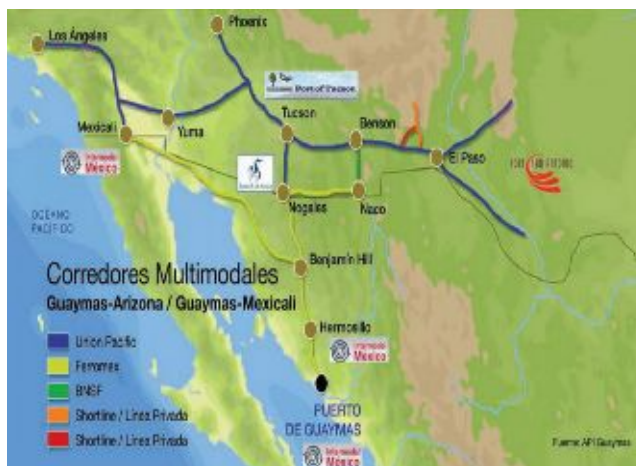


La historia entre el ferrocarril y el puerto es añeja, se dice que hacia 1890, la ciudad de Guaymas contaba con una población de 10 mil habitantes, quienes se sentían orgullosos de vivir en una ciudad con servicios modernos como electricidad, telégrafo, correo eficiente, tren urbano y una vía de ferrocarril hasta la frontera con Estados Unidos.

Con el paso de los años, cambiaron el puerto y el tren; en 1972 se constituyo la empresa de participación estatal Servicios Portuarios de Guaymas, la cual sería desde 1995, la Administración Portuaria Integral de Guaymas y dos años mas tarde, en 1997, tras la privatización del ferrocarril, Ferromex iniciaría la operación de las vías en el puerto.

A decir de los operadores del puerto, pareciera que el tren siempre ha estado, lo que ha cambiado es la dinámica, pues en los últimos 4 años, de tener una operación cada 15 días, se logro tener de cuatro a cinco trenes diarios, por la conexión que tiene con los ferrocarriles del vecino país del norte.

Asimismo, con la creación de los corredores internacionales Guaymas-Arizona y Guaymas-Mexicali, se ha logrado que los traficos internacionales del ferrocarril sean mas fluidos, gracias a la sinergia y la mancuerna entre directivos, tanto de la API como de Ferromex.



Comercio Exterior

CARBÓN Y JAPÓN

Rogelio Roel, gerente de ventas en Hermosillo de Ferromex, comenta que las reuniones de negocios entre los directivos de la API y la ferroviaria son constantes y en ellas se analizan la forma de atender la coyuntura de los mercados y aprovechar cada situación, por ejemplo: en Estados Unidos se cerraron cerca de 200 plantas de electricidad, cuya materia prima es el carbón, lo que implica que dejaron de vender 400 millones de ese mineral; aunado a ello, China construye casi una planta por semana.

En dos años, se estima que este país asiático demandara más de 123 millones de toneladas de carbón.

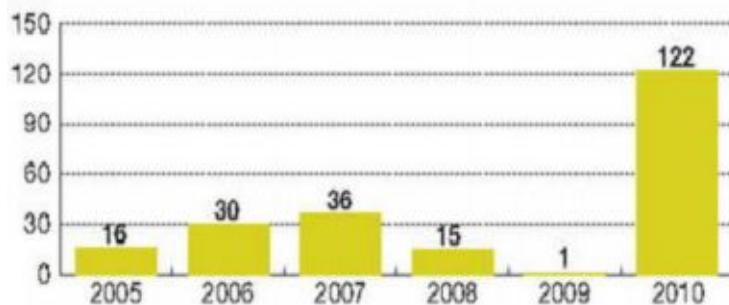
“Las principales empresas carboneras de Estados Unidos anticipan que se caerá el mercado y analizan como lo harían llegar a China y uno de los puertos que mayor experiencia tiene en el traslado del mineral es el de Guaymas”, dice.



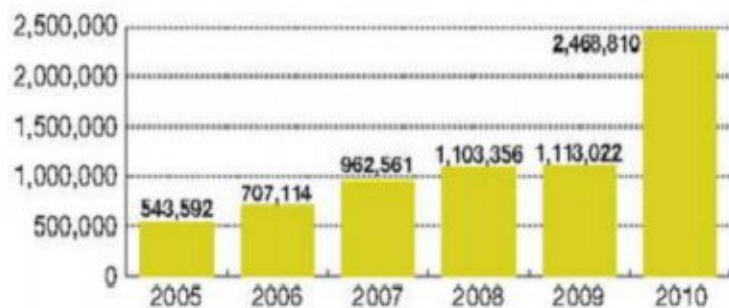
Esta es una oportunidad para el puerto sonorenses, ante la saturación que presentan los de California, ya que no cuentan con la infraestructura necesaria para manejar esos volúmenes tan grandes, que comienza a demandar el movimiento de carbón, mientras que en Guaymas por su conexión con el ferrocarril, se pueden mover mercancías en grandes volúmenes a través de largas distancias, apunta el directivo de Ferromex.

Desarrollo de negocio de Ferromex

Porcentaje de crecimiento respecto al año anterior



Toneladas movilizadas



Fuente: API Guaymas

Las oportunidades también pueden resultar de momentos de coyuntura. Derivado de las afectaciones que Japón enfrenta por el terremoto de 9 grados que sufrió el pasado 11 de marzo, una fundidora de cobre, cercana a las plantas nucleares en peligro, cerró operaciones.

Los proveedores australianos de concentrado de cobre localizaron en Utah, Estados Unidos, un posible mercado y para llegar a su destino en Asia, ocuparon el puerto de Guaymas y su conexión ferrocarril vía Ferromex-Union Pacific.

LLEGAN A BUEN PUERTO

Actualmente, la principal carga que se mueve por ferrocarril es hierro, proveniente de Sonora, de la empresa Mittal Steel y de Estados Unidos; maíz de la empresa Cargill; trigo de Sonora, de la compañía Proaoass; fertilizantes líquidos y urea de la firma Cortez Transfer, provenientes de Rusia y que tienen como destino Utah, en Estados Unidos y concentrado de cobre en tránsito internacional, procedente de Arizona con destino a China, de la empresa Freeport-Mcmoran.

Comercio Exterior



Para Jose Luis Castro, director general de la Administración Portuaria Integral de Guaymas, queda solo como recuerdo cuando el puerto se movilizaba un ferrocarril cada 15 días y ahora tiene al menos cuatro trenes diarios. “En 2005, movimos 543 mil toneladas por ferrocarril, en 2010 fueron 2 millones 468 mil toneladas y para este año el pronostico es mover 3.5 millones”. Entre 2009 y 2010 el crecimiento fue de 122% en la carga por ferrocarril.

El director del puerto señala que aumentaran los niveles de carga que alcanzaron en 2010, al incorporar 500 mil toneladas de hierro que opera Mittal Steel y 400 mil de concentrado de cobre de la empresa BHP, además del aumento en el trafico de fertilizantes líquidos y de urea, que se van por ferrocarril en transito internacional

70%

Del total de carga que se mueve en el puerto, se traslada por ferrocarril.



Por ello, Ferromex prácticamente ha duplicado su infraestructura y ha invertido alrededor de 100 millones de pesos, que entre otros, se han utilizado para renovar totalmente las vías y para aumentar la capacidad de góndolas para surtir a las diferentes terminales.



También renovaron la infraestructura del puente Douglas y renovaron la vía entre Guaymas y Ciudad Obregón para operar la carga de Mittal Steel.

Rogelio Roel comenta que para dar soporte a la carga que se esta moviendo en el puerto, Ferromex incrementara la capacidad de las vías para soportar de 123 a 130 toneladas por carro; también alargará los laderos con rumbo a la frontera, para operar trenes unitarios de 100 vagones cada uno y con ello aumentar la capacidad de las vías e invierten en nuevas, en la zona logística de Empalme.



Para este crecimiento, además del desarrollo de infraestructura, en el que se cuenta la zona logística de Empalme y desarrollo de terminales como la de contenedores, minerales granulados y la de fluidos, los directivos confían en continuar su estrategia de negocios para encarrilar estratégicamente las cargas, hasta llegar a buen puerto.

Fuente: www.T21.com.mx

Por: Pilar Juárez.

ESCOMEX

Universidad de Negocios

SAN DIEGO
GLOBAL
KNOWLEDGE
UNIVERSITY

LICENCIADO EN CIENCIAS EMPRESARIALES

Plan Ejecutivo



**Haz de tu IDEA,
un NEGOCIO
RENTABLE,
y mejora tus
INGRESOS.**

- **Desarrollate como GERENTE, e identifica las oportunidades de CRECIMIENTO.**
- **Desarrolla una visión GLOBAL para los NEGOCIOS.**

SÍGUENOS EN:



Con el Programa **AUTOBECA**
puedes estudiar **SIN COSTO**

Tel. **556 15 10**

www.escomex.com.mx

Cae 60% la exportación de lácteos de EU a México por restricción camionera.



La exportación de productos lácteos de Estados Unidos (EU) a México tiene una caída del 60% desde que el gobierno mexicano implementó en marzo de 2009 una política arancelaria a productos estadounidenses, en represalia comercial por el incumplimiento al paso de camiones mexicanos de carga a su territorio, tal como lo marca el Tratado de Libre Comercio de Norteamérica (TLCAN).

Al cierre de 2009, el valor de la exportación a México de productos derivados de la leche alcanzó los 640 millones de dólares, de esa cifra, los productores estadounidenses tuvieron una caída del 60% a febrero de este año, por ello y de acuerdo a una carta que envió el pasado 25 de Abril la Asociación Internacional de Productos Lácteos (IDFA por sus siglas en inglés) al departamento de Transportes de Estados Unidos, es necesario se permita el libre tránsito de los camiones entre ambas naciones.

Según la copia de la misiva, la cual fue enviada a T21, es necesario dar solución al tema de transporte para que se levante la represalia comercial ya que afecta la generación de empleos de ese sector valuado en más de 110 mil millones de dólares en ventas al año, que representa a más de 550 empresas y 12 mil empleos.

“No solo se resolvería un tema que ha tenido una larga controversia, sino que el cumplimiento del acuerdo por parte de Estados Unidos, sería una muestra de que se toma en serio el cumplimiento recíproco de las obligaciones comerciales con nuestros socios”.

La represalia comercial la inició México en marzo de 2009, cuando el Congreso de EU eliminó los fondos para el programa piloto de camiones-transfronterizo que ya se tenía con México para resolver el tema del libre tránsito de vehículos de carga estipulado en el TLCAN desde 1995.

En marzo pasado, el presidente Barack Obama de EU y su homólogo mexicano Felipe Calderón, anunciaron el fin de la controversia con un acuerdo que permitirá el paso de los camiones entre ambas naciones, una vez que se tengan las reglas de operación.

Sin embargo, varias voces en el congreso estadounidense se oponen a la apertura programada para el segundo semestre del año. “Instamos al Congreso a apoyar de manera definitiva este problema, el cual es importante para mantener el mercado de exportación de lácteos”, proponen los productores.

México es uno de los principales mercados de exportación de lácteos de EU, principalmente de leche descremada en polvo, queso y otros derivados.



Fuente: www.T21.com.mx

ESCOMEX

Universidad de Negocios

SAN DIEGO
GLOBAL
KNOWLEDGE
UNIVERSITY

Formando Gerentes Emprendedores

CLAVE INSTITUCIÓN 02MSU00160

• Lic. Ciencias Empresariales

• Lic. Comercio Exterior
y Aduanas

• Lic. Mercadotecnia y
Desarrollo de Negocios

• Lic. Administración y
Desarrollo de Empresas

• Técnico Fiscal Aduanal
en Comercio Exterior
(Con sólo secundaria)

**INSCRIPCIONES
ABIERTAS**

• Sin Inglés
• Sin Examen de
Admisión

Tel. **556 15 10**

Síguenos en:



Mexicali B.C.
www.escomex.com.mx



Trae *plomo* calzado chino

El calzado chino supera más de siete veces el nivel de plomo permitido por las autoridades. Los resultados del análisis de laboratorio realizado por el Centro de Innovación Aplicada en Tecnologías Competitivas de Guanajuato (Ciatec) revelaron que un zapato chino contiene 2 mil 662.142 unidades de plomo, cuando el nivel permitido es de 300 unidades.

Para Juan Alonso Niño Cota, presidente del Consejo Nacional de Cámaras de Calzado (Concalzado), estos resultados permitirán crear una base sólida para demostrar a las autoridades que la apertura comercial con China representará riesgos a la salud para los consumidores y repercutirá negativamente a esta industria.

"Nos da herramientas para buscar una barrera no arancelaria que permita proteger la salud de los consumidores", comentó. En diciembre de este año terminarán las medidas de transición para 64 fracciones arancelarias, lo cual pondría en riesgo hasta el 60 por ciento de las planta manufactureras del País, pues el producto importado acapararía el 52 por ciento del mercado nacional, según cálculos del sector.

Sin embargo, esto es sólo un paso de la estrategia para continuar con la defensa del sector calzado ante el libre comercio con el "gigante asiático". El líder industrial refirió que aún falta integrar un expediente con el análisis de datos del sector, donde puedan demostrar a la Secretaría de Economía, a través de la Unidad de Prácticas Comerciales Internacionales (UPCI), que China incurre en prácticas desleales.



Mientras que a nivel nacional la importación de calzado aumentó 40 por ciento, según la Secretaría de Economía, y en Jalisco un 25 por ciento, según el Seijal, el avance de la defensa contra China enfrenta contratiempos. "Estamos muy apretados con el tiempo, estamos más allá del límite", reconoció el también titular de la Cámara de la Industria del Calzado de Jalisco.

Así lo dijo:

"La estrategia que estamos desarrollando es sensibilizar a todos los fabricantes de calzado para que tengan la participación, que va a ser decisiva, para poder defender el sector industrial".

Juan Alonso Niño Cota
Presidente del Consejo Nacional de Cámaras de Calzado

Fuente: Mural, Sección Negocios



Técnico Fiscal Aduanal en Comercio Exterior

Turnos

Matutino y
Vespertino

Plan
Dinámico

De lunes
a viernes

Registro oficial ante la Secretaría de Educación con número 1659

Forma Expertos en:

- Operación aduanera.
- Clasificación arancelaria de mercancías.
- Estrategias fiscales en materia de importación.
- Logística de transporte.
- Sistema de tráfico y aduanas en industria maquiladora.
- Regímenes de importación.
- Administración de empresas de Import-Export.

Plan de Estudios:

- Contabilidad I
- Historia de la legislación aduanera
- Inglés I
- Introducción a la administración
- Economía
- Transporte e incoterms
- Legislación aduanera I
- Legislación fiscal I
- Legislación arancelaria I
- Bases jurídicas del comercio exterior
- Inglés II
- Contabilidad II
- Legislación arancelaria II
- Legislación fiscal
- Legislación aduanera II
- Mercadotecnia
- Barreras no arancelarias del comercio exterior
- Tratado de libre comercio
- Operación y documentación aduanera
- Sistema de automatización aduanera integral
- Empresas de fomento a la exportación
- Legislación arancelaria III
- Ética laboral y relaciones humanas
- Estrategias de mercadotecnia internacional

INFORMES





China gana apelación comercial ante OMC y exige a **EEUU** “corregir errores”

El Ministerio de Comercio de China exigió a Estados Unidos corregir los errores que constituyen sus medidas antidumping y anti-subsidios contra algunos productos chinos, después de que la Organización Mundial del Comercio (OMC) revocara una decisión anterior que apoyaba los remedios impuestos por ese país.

"Esperamos que Estados Unidos implemente lo antes posible la resolución de la OMC, para garantizar un desarrollo estable y sano de las relaciones económicas y comerciales sino-estadounidenses", dice un comunicado que cita a una fuente del Departamento de Tratados y Leyes de la cartera.

"Haber ganado el caso supone una importante victoria para China en cuanto al uso de las reglas de la OMC para proteger sus derechos, y además elevará en gran medida el nivel de confianza en las reglas multilaterales entre los miembros de la organización", sostiene el documento.

El órgano de resolución de disputas de la OMC aprobó el pasado viernes el informe presentado hace tres semanas por el cuerpo de apelación, en el que valida las demandas de China y anula varias conclusiones tomadas por un grupo de expertos en octubre del año pasado.

Dichas conclusiones apoyaban las medidas antidumping y anti-subsidios que impuso EEUU contra productos importados desde China, entre ellos tubos de acero estándar y rectangulares, sacos de tejido compuesto y neumáticos para vehículos todoterreno.

En 2007, EEUU impuso aranceles punitivos antidumping y anti-subsidios de hasta 20 por ciento a varios productos chinos, y en diciembre del año siguiente, China presentó una demanda al respecto ante la OMC, argumentando que se trataba de un "doble remedio", y, además, que las medidas eran ilegales e injustas, agrega el documento.

EEUU todavía no ha reconocido a la china como una economía de mercado, por eso China defendió que sus determinaciones constituyen un doble remedio y van en contra de los principios de la organización. El país norteamericano aplicó el arancel anti-subsidios sobre productos chinos por primera vez en marzo de 2007, violando sus reglas y tradiciones de no adoptar dichas medidas en contra de economías que no sean de mercado, explicaron fuentes de la cartera.



Fuente: <http://espanol.cri.cn/782/2011/03/28/1s213757.htm>



Maestría en Comercio Internacional

Plan

1 día por
semana

Registro oficial ante la Secretaría de Educación con número 4517

Al terminar la maestría el egresado podrá desempeñarse para:

- Diseño de sistemas para detectar productos y servicios con potencial de exportación.
- Elaborar estudios de pre-exportación a organizaciones a cualquier tipo de empresa de productos y servicios.
- Diseño de estrategias y procedimientos viables de comercialización
- Desarrollo de contactos comerciales.
- Broker, que en México podemos calificar como Internacional de Mercancías y Productos (ECIPS).
- Encargado del despacho de mercancías y servicios importación y exportación desde su origen hasta su destino.
- Apoderado aduanal o Director de importación y exportación los cuales son responsables del comercio internacional de mercancías y servicio.
- Encargado del área de Comercio Internacional en la Embajadas
- Expertos comercializadores internacionales capaces de desarrollar inteligencia comercial orientada a la búsqueda de mercados no tradicionales.

Plan de Estudios:

- Mercadotecnia internacional
- Historia y fundamentos del comercio internacional
- Contabilidad administrativa
- Metodología de la investigación
- Estructuración e implementación de estrategias de mercado internacional
- Logística
- Formulación y evaluación de proyectos
- Contratación y arbitraje internacional
- Metodología de la
- Sistemas de comercialización y distribución internacional
- Tráfico internacional
- Finanzas internacionales
- Técnicas y estrategias de negociación internacional
- Plan de negocios de exportación
- Seminario de titulación

INFORMES



Castigo cuesta 4 mil MDD a EU



Más de 4 mil millones de dólares fue el impacto generado por las represalias arancelarias que impuso México desde 2009 a productos procedentes de Estados Unidos, como consecuencia del incumplimiento a lo pactado en el TLCAN en materia de transporte de carga.

Desde su entrada en vigor en 1994, el tratado arrastra el problema entre ambas naciones, ya que EU no cumplió la cláusula que permitiría el libre acceso a camiones de carga mexicanos sólo en los estados fronterizos estadounidenses a partir del 18 de diciembre de 1995 y total en el año 2000.



Debido a las presiones de los transportistas, el presidente en turno, William Clinton se negó a poner en marcha la primera etapa y México presentó una queja ante un panel de resolución de disputas del TLCAN en 1998, pero tuvieron que transcurrir dos años para que los panelistas se reunieran.

Fue en los últimos días de noviembre de 2000, cuando México ganó al país vecino del norte el panel de controversia y se esperaba que el 29 de diciembre de ese año se terminara con el conflicto camionero, lo cual no sucedió aunque se ratificó en febrero de 2001, ya en el mandato de George W. Bush.

Bajo el amparo del TLCAN y la Organización Mundial de Comercio (OMC) que permite el incremento de un arancel por incumplimiento de lo acordado en el TLC, el gobierno mexicano contempló realizar la acción sobre diversos sectores por un monto equivalente a los daños causados por el impedimento del ingreso de camiones.



Previo a la primera represalia arancelaria, entre 1994 y 2006, de acuerdo con cifras de la Secretaría de Economía (SE), a través del TLCAN, el comercio trilateral se triplicó y alcanzó más de 2 mil millones de dólares diarios, la economía mexicana creció 39.8% en términos reales, y en ese periodo, México recibió 108.6 mil millones de dólares en Inversión Extranjera Directa (IED) de Canadá y EU.

Comercio Exterior

Fue hasta febrero de 2007, cuando ambos gobiernos acordaron la implementación de un programa demostrativo de acceso al autotransporte de carga que culminaría al año y con prórroga hasta 2010, pero al promulgar la ley de gastos del año fiscal 2009, las autoridades estadounidenses suspendieron el financiamiento del programa.

Como respuesta, la SE en marzo de 2009 anunció las primeras represalias comerciales que incrementaron el arancel a la importación de 90 productos industriales y agrícolas, con valor de 2 mil 400 millones de dólares.

En agosto de 2010 el gobierno de México reforzó las represalias con un carrusel arancelario que se aplicó a 26 nuevos productos.

En enero pasado, la SE frenó el carrusel arancelario, pero no los aranceles a 54 productos agropecuarios y 45 industriales, ello como parte de las negociaciones para resolver el conflicto fronterizo y, el 3 de marzo, el presidente Felipe Calderón Hinojosa junto a su similar de EU, Barack Obama, dijo que las represalias serán suspendidas de manera gradual.

Fuente: <http://www.eluniversal.com.mx/finanzas/85044.html>

ESCOMEX
de la Universidad de Negocios

OPCIONES:



TÉCNICO FISCAL ADUANAL
EN COMERCIO EXTERIOR



LIC. EN COMERCIO EXTERIOR
Y ADUANAS



LIC. EN CIENCIAS
EMPRESARIALES



LIC. EN MERCADOTECNIA Y
DESARROLLO DE NEGOCIOS



LIC. EN ADMINISTRACIÓN Y
DESARROLLO DE EMPRESAS



MAESTRÍA EN DERECHO
ADUANERO



MAESTRÍA EN COMERCIO
INTERNACIONAL

MAESTRÍA EN GERENCIA
SOCIAL



Tel.
(686)
556
15
10

SIGUENOS EN:



www.escomex.com.mx



Publica **SCT** reglamento de Mensajería y Paquetería

La Secretaría (Ministerio) de Comunicaciones y Transportes (SCT) dio a conocer el nuevo Reglamento de Mensajería y Paquetería, en el cual se establecen las condiciones que normarán dicho servicio en México, regulación por la que espero la industria poco mas de 15 años y que corresponde a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Según el reglamento publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF), este respeta los términos del anteproyecto de Mensajería y Paquetería que se discutió en el seno de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (Cofemer).

El documento indica que la prestación del servicio de paquetería y mensajería en caminos y puentes de jurisdicción federal, deberá prestarse en camiones unitarios tipo van o caja cerrada de dos ejes de cuatro o seis llantas, cuyo peso bruto vehicular no exceda de 11 toneladas. Asimismo establece que para la prestación de los servicios de paquetería y mensajería, el límite de operación de los vehículos en el servicio será de diez años contados a partir de su año-modelo.

El Reglamento establece que los paquetes que han de trasladarse no podrán tener un peso superior a 31.5 kilogramos, y deberán estar debidamente envueltos y rotulados o con un embalaje que permita su manejo, reparto y entrega a cargo del permisionario, desde su origen hasta su destino final, y que no este contemplado de forma exclusiva en otros ordenamientos legales.

El Reglamento, según la SCT, entrará en vigor a los seis meses contados a partir del día siguiente al de su publicación. La Asociación Mexicana de Mensajería y Paquetería (AMMPAC) había manifestado que aceptaría la propuesta del nuevo Reglamento de Mensajería y Paquetería, siempre y cuando las empresas mexicanas tuvieran acceso al territorio de Estados Unidos.

Sobre los 31.5 kilos de peso máximo del paquete y en 11 toneladas el peso bruto vehicular como limite a la capacidad de las unidades, la AMMPAC comento que estaban de acuerdo en este consenso con las autoridades, ya que es el limite acorde a los lineamientos establecidos por la Unión Postal Universal.

En tanto, la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar) había manifestado su inconformidad en torno a las 11 toneladas del peso vehicular de los camiones que prestarían el servicio de Mensajería y Paquetería, de hecho pugnó por que el peso de las unidades se redujera a siete toneladas antes de que el presente reglamento fuera emitido.

Fuente: www.T21.com.mx



Escasea transporte en el norte del país por inseguridad



Debido a los altos índices de inseguridad en estados como Nuevo León, Aguascalientes y Tamaulipas, el transporte de mercancías comienza a escasear ya que es un negocio poco atractivo para las empresas transportistas por el gran riesgo que corren tanto la carga como el camión.

Y es que a decir de los transportistas, desde el segundo semestre del año pasado han tenido que dejar de ofrecer sus servicios a esas regiones del país, o bien establecer mecanismos de “seguridad” que les garanticen de alguna manera poder concluir con el envío de las mercancías.

Héctor Juárez, responsable de seguridad, higiene y medio ambiente, de Transportes Especializados Antonio de la Torre e Hijos, indico en entrevista que desde noviembre del 2010 dejó de cotizar viajes hasta el puerto de Altamira debido a que sus operadores con frecuencia eran extorsionados por la delincuencia organizada.

“Otro factor que influyo para que dejáramos de cotizar hacia Altamira es que en ocasiones nuestros camiones estaban expuestos en la vía pública, por lo tanto tenían un alto porcentaje de sufrir un siniestro. A ese lugar hacíamos cuatro entregas por semana aproximadamente”, dijo.

Indico que como medida de seguridad en entidades del país como Tamaulipas y Nuevo León, la empresa ha establecido que después de las cinco de la tarde no sale ningún camión a hacer viajes. Entre los tramos carreteros que los transportistas han detectado como “impasables” son el que conecta San Fernando-Matamoros. Así como las ciudades y periferias de Nuevo León y Monterrey.

Refirió que estos “incidentes”, han afectado la operación logística de los usuarios de este modo de transporte, ya que se han establecido horarios en los cuales ya no deben circular los tractocamiones, lo que en ocasiones llega a significar entre ocho horas y un día de retraso en el traslado de una mercancía.

La empresa de transportes Alanís, que opera en el norte del país, desde hace un año por la misma situación dejó de cotizar viajes a las fronteras de Laredo y Reynosa, informo una fuente que pidió omitir su nombre.

“Otros de los lugares que dejó de ofrecer la empresa fueron los envíos que iban de Linares, Nuevo León a Tampico y Zacatecas por el lado de San Tiburcio. Tan solo dejar de ofrecer servicio hacia Laredo perjudico aproximadamente tres por ciento de nuestras operaciones”, detalló.





Asimismo refirió que por la inseguridad, se incremento el costo de operación, ya que es necesario hacer recorridos mas largos, por ejemplo, para llegar a Aguascalientes por una vía segura, los

transportistas tienen que hacer un recorrido mayor de aproximadamente 110 kilómetros comparado con la ruta tradicional para llegar del lado de San Luis Potosí y evitar la zona de peligro.

Jorge Cárdenas Romo, director general de Transportes Mor, comento que a lo anterior se le suma dos horas mas de recorrido y un mayor consumo de combustible.

“A los transportistas de este tramo carretero nos ha generado un sobrecosto de 20%, del cual 10% se le ha tenido que repercutir al usuario”, explicó.

Señalo que algunas de las medidas que han implementado las empresas transportistas para garantizar la seguridad de las mercancías de sus clientes, es realizar inversiones millonarias en tecnologías como rastreo satelital, hacer recorridos en convoys de cinco o mas tractocamiones con custodia, entre otros.

Fuente: www.T21.com.mx

ESCOMEX
Universidad de Negocios



PLAN DE EXPORTACIÓN
(PLANEX)



PLAN DE IMPORTACIÓN
(PLANIM)



PLAN DE NEGOCIOS
(PLANNEG)



PLAN DE MERCADOTECNIA
(PLANMER)



PLAN DE ADMINISTRACIÓN
(PLANAD)



Tel.
(686)
556
15
10

SIGUENOS EN:



www.escomex.com.mx



Maestría en Derecho Aduanero

Plan

1 día por
semana

Registro oficial ante la Secretaría de Educación con número 0516

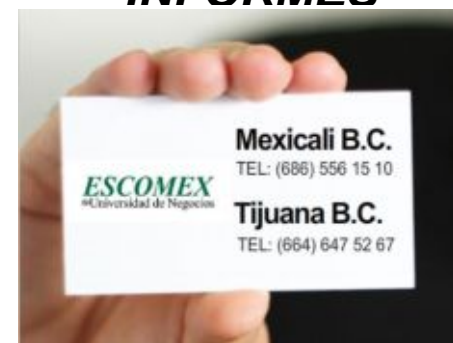
Al terminar la maestría el egresado podrá desempeñarse para:

- Diseñar de planes y programas Fiscalización en Operación Aduanera.
- Diseñar de Estrategias para administrar los procedimientos aduaneros
- Elaborar Políticas y Reglas Aduaneras para fomentar la industria el comercio y la agricultura nacional.
- Diseñar de estrategias para gestión de Proyectos de Desarrollo en zonas libres, zonas francas, puertos libres y exenciones de impuestos a productos estratégicos.
- Abogar y defender los intereses de la salud e higiene pública ante empresas y países extranjeros.
- Apoderado aduanal
- Director de importación y exportación.
- Jefe de tráfico internacional de mercancías.
- Encargado del área de Derecho Aduanero en la Embajadas.
- Arbitro en los tribunales de arbitraje comercial

Plan de Estudios:

- Infracciones, delitos y sanciones aduaneras
- Derecho para la integración económica y comercial
- Valoración aduanera
- Infracciones y sanciones aduaneras en materia administrativa
- Planeación estratégica fiscal en materia aduanera
- Merceología
- Derecho aduanero
- Ilícitos aduaneros en países orientales
- Delitos y sanciones aduaneras
- Regímenes aduaneros
- Derecho aduanero tributario
- Investigación de ilícitos en materia aduanera
- Infracciones delitos y sanciones aduaneras en materia de transporte
- Metodología de la investigación jurídica
- Propuestas de solución a los ilícitos en materia aduanera

INFORMES



ESCOMEX
Universidad de Negocios

Mexicali B.C.

TEL: (686) 556 15 10

Tijuana B.C.

TEL: (664) 647 52 67



Carga aérea crecería 6.4% anual en 20 años: *Boeing*

En apego a las proyecciones de crecimiento económico a tasa anual para América Latina, que serán de alrededor de 4%, se espera que el transporte aéreo avance 6.4% durante los próximos 20 años, en tanto que el transporte de carga crecerá 6.4%, pronosticó Randy Tinseth, Vicepresidente de Mercadotecnia de Boeing Commercial Airplanes.

Derivado de estos pronósticos Boeing proyecta que las aerolíneas latinoamericanas requieran 2 mil 180 aparatos con un valor en conjunto de 210 mil millones de dólares.

De ese número de aparatos, la mitad será para actualización de flota, debido a que la edad promedio de las aeronaves es de 12.5 años, por lo que la firma incrementó su producción en 31 aeronaves mensuales. Según estudios de Boeing, en 2000, la edad promedio de los aviones era de entre 17 y 18 años.

El ejecutivo del fabricante de aeronaves indicó que se requerirán en la región de Latinoamérica, alrededor de 75 aviones cargueros especializados como los modelos 767-300F y 777F de Boeing, así como aviones convertidos de transporte de pasajeros a transporte de carga.

Para el traslado de carga en grandes distancias, Boeing tiene a prueba el 747-8, que ya acumula 2 mil 500 horas de vuelo; se prevé que este tipo de avión registre un gasto de combustible 20% menor al AirBus 340, su principal competidor, previendo lanzarlo al mercado en el mediano plazo sin precisar fechas aún.

Este aparato tiene una capacidad total de carga de 854.3 metros cúbicos y un peso máximo de despegue de 439 mil 985 kilogramos. Respecto a México, Tinseth detalló que de la presencia de aparatos Boeing que se perdió con la suspensión de operaciones de Mexicana de Aviación, en los últimos seis meses se recuperó la mitad a través de los demás operadores aéreos, proyectando que en un lapso de dos años quede cubierta totalmente.

Con Aeroméxico tiene ya fincado el pedido de 10 ejemplares Boeing 737 y cinco 787, de los cuales doce serán comprados y los restantes tres serán bajo arrendamiento.



Fuente: www.T21.com.mx



RVOE-BC-111-M109

Maestría en Gerencia Social

Plan

1 día por
semana

Al terminar la maestría el egresado podrá desempeñarse para:

- Diseño de planes y programas de Desarrollo Social Regional.
- Políticas de Desarrollo Social para habitantes de zonas mas vulnerables.
- Diseño de estrategias para gestión de recursos financieros.
- Sistemas de desarrollo de capital humana para comunidades de bajos recursos.
- Diseño de Redes Sociales para integrarlas al sector productivo en comunidades menos favorecidas.
- Gerencia y gestión de proyectos Sociales.

Plan de Estudios:

- Cultura organizacional y liderazgo
- Necesidades sociales y desarrollo humano
- Metodología de investigación social
- Filantropía empresarial estratégica
- Donataria autorizada
- Gerencia de equipos de trabajo
- Problemática del desarrollo de la comunidad
- Sistemas de análisis y presentación de datos estadísticos
- Taller de gestión de fondos de dependencias, estatales y municipales y de empresas locales
- Gerencia y gestión de proyectos
- Metodología del desarrollo comunitario
- Taller de proyectos sociales
- Taller de gestión de fondos de dependencias, federales y de empresas nacionales
- Gerencia de servicios y programas sociales
- Diagnostico social
- Seminarios de tesis
- Taller de gestión internacional de fondos
- Mercadotecnia social

INFORMES



ISO 31000: Certificación para autotransporte



Instituto Mexicano
de Normalización y
Certificación A.C.

El Instituto Mexicano de Normalización y Certificación y la consultora Opar trabajan en la creación de un sistema de certificación enfocado a los autotransportistas para la gestión de riesgos, la cual tomará como base la norma ISO 31000, comenta Sergio Salom Posselt, socio director de la consultoría.

De ese modo, las compañías transportistas deberán demostrar que implementan buenas practicas en su negocio, que cumplen con los reglamentos y la normatividad que establecen las diferentes leyes mexicanas; asimismo, tendrán que comprobar que practican de manera continua y permanente los dos puntos anteriores, dice.

“El IMNC y Opar realizarán alrededor de seis foros en el año para dar a conocer dicha certificación a empresas transportistas, mismos que tendrán un costo de recuperación de aproximadamente 800 pesos. Son foros en donde no solo se dará a conocer dicha certificación, también se otorgarán platicas a las transportistas sobre como tener una gestión integral de riesgos”, comenta.

La certificación tendrá una validez de un año y las empresas transportistas podrán obtenerla voluntariamente. Se estima que durante 2011, alrededor de 20 compañías proveedoras de servicio de carga obtendrán dicho reconocimiento.



Fuente: www.T21.com.mx

LICENCIATURAS

Licenciado en
**Comercio
Exterior y
Aduanas**

Plan Dinámico
De lunes a viernes

Turnos
Matutino y Vespertino

ESCOMEX
Universidad de Negocios

Registro oficial ante la Secretaría de Educación con número 2056



Restringen horarios de tránsito para transporte de carga en Hidalgo

Las más de 17 mil unidades de transporte de carga que mensualmente circulan por los diferentes municipios de Hidalgo, no podrán transitar en horas “pico”, es decir de las 7:00 a las 9:00 de la mañana y de las 13:00 a las 16:30 horas para evitar congestionamientos viales, informó Carlos Tellería, delegado en la entidad de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar).

Detalló que en los municipios de Pachuca, Tulancingo, Tizayuca y Tula, tomaron estas medidas para evitar accidentes y congestionamientos viales, por lo que las unidades de carga tienen que circular bajo dicho mecanismo, además de tener prohibido hacer maniobras de carga y descarga en las principales vías de comunicación de los municipios señalados.

“Después de más de tres meses de negociaciones hemos logrado que las unidades de carga circulen bajo dichas condiciones, mismas que se aplican desde finales de marzo pasado, ello sin que se vea afectada la industria y comercio del estado y sin que los transportistas sean multados o extorsionados por la Policía Federal por incumplir dicha normatividad”, dijo a T21.

Recordó que en el último bimestre de 2010 el gobierno del estado prohibió la circulación de las unidades de carga durante el día, sin previo aviso, bajo el argumento de que estas generaban tráfico y podrían ocasionar accidentes. Debido a ello la delegación de la Canacar en la entidad les solicitó a las autoridades dialogar para buscar “mecanismos” adecuados.

Asimismo dijo que la Canacar continúa pláticas con las autoridades municipales de Emiliano Zapata, Actopan, Huichapan y Santiago Anaya, a fin de que permitan circular a las unidades de carga durante el día, dado que hasta el momento en estos lugares solo se les permite transitar a partir de las ocho de la noche.

“No hemos logrado en estos municipios que se cambien los horarios de circulación de las unidades de carga, sin embargo estamos en pláticas. Lo que pedimos a las diversas autoridades del estado es que realicen campañas y señalamientos en donde se indiquen las nuevas disposiciones para evitar que la policía federal multe a los transportistas y que se afecte a la industria y comercio del estado lo menos posible”, puntualizó.

Fuente: www.T21.com.mx





Licenciado en Mercadotecnia y Desarrollo de Negocios

Turnos

Matutino y
Vespertino

Plan
Dinámico

De lunes
a viernes

Plan
Ejecutivo

Viernes
y Sábado

Registro oficial ante la Secretaría de Educación con número 5212

Forma Expertos en:

- Estrategias de inteligencia comercial.
- Diagnóstico y diseño de marcas (Branding).
- Identificar oportunidades de negocio.
- Diseño de estrategias para aumentar ventas.
- Formular estrategias de precio, promoción y distribución.
- Diseño de campañas para lanzamiento y posicionamiento de productos

INFORMES





Nuevas normas para el **1 de enero del 2012**

1 de Enero 2012 es una fecha importante en el calendario internacional aduanero: a partir de entonces la nomenclatura del sistema armonizado edición 2012 estará en vigor.

La recomendación del consejo de cooperación aduanera el 26 de junio del 2009 sobre las enmiendas del sistema armonizado para el 2012 es la quinta modificación desde que el consejo de la OMA aprobó su adopción en 1983 aunque es solo la cuarta en hacer modificaciones importantes.

La nomenclatura del sistema armonizado incluye 220 conjuntos de enmiendas aceptadas divididas de la siguiente forma:

- 98 se refieren al sector agrícola.
- 27 al sector de químicos.
- 9 al sector del papel.
- 14 al sector del textil.
- 5 al sector de metales comunes.
- 30 al sector de la maquinaria.
- 37 adicionales que aplican a una variedad de otros sectores.

Cuestiones ambientales y sociales de interés mundial son las principales características de estas enmiendas, particularmente el uso del sistema armonizado como el estándar para la clasificación y codificación de mercancías de especial importancia para la seguridad alimentaria y la alerta temprana del sistema de datos de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO).

El volumen de modificaciones afecta por ejemplo el capítulo 3, para la identificación por separado de determinadas especies de peces y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos. En el mismo sentido, se crearon nuevas subpartidas para la identificación por separado de algunas hortalizas, plantas, raíces y tubérculos, frutas y nueces, así como de cereales.

Incluye también nuevas subpartidas para ciertos productos químicos específicos controlados por el Convenio de Rotterdam y de sustancias que agotan el ozono controladas por el Protocolo de Montreal.

Los cambios de patrones en el comercio también jugaron un papel en las enmiendas dando como resultado la eliminación de 43 subpartidas gracias al bajo flujo comercial.



Merceología



Por otra parte, nuevas subpartidas fueron creadas para los productos que están siendo cada vez mas comercializados en todo el mundo por ejemplo los lirios (*Lillium spp.*), arándano secos endulzado, jugo de arándano, tabaco para pipa de agua, paletas de madera, por mencionar algunos.

Con el fin de simplificar el sistema armonizado, las enmiendas incluyen nuevas disposiciones, por ejemplo la agrupación de las toallas sanitarias, tampones higiénicos, pañales y braguitas para bebés y artículos similares de cualquier material, en una sola partida (partida 96.19).

Dado que el sistema armonizado se utiliza ampliamente para fines estadísticos, tanto nacional como internacional, la edición 2012 tendrá un impacto en esta área de actividad ya que algunos códigos se han añadido, eliminado o reenumerado como consecuencia de las enmiendas.

Con la fecha de entrada en vigor a solo unos meses, la OMA esta dedicando un gran esfuerzo para favorecer la aplicación plena, rápida y eficaz de la nueva versión en todo el mundo.

La edición 2012 fue aprobada en Junio del 2010 y desde Noviembre del 2010 las tablas de correlación entre las versiones 2007 y 2012 están disponibles en la página web de la OMA.

¿Qué otra cosa se hará antes del 1 de Enero del 2012?

La secretaria de la OMA esta trabajando lo mas rápido posible para actualizar las publicaciones existentes sobre el sistema armonizado. La publicación de las notas explicativas y las enmiendas al compendio de criterios de clasificación se llevara a cabo a mediados del 2011, después de su aprobación por el comité del sistema armonizado (sesión 47 programada para marzo del 2011) y su posterior aprobación por el consejo de la OMA (sesiones en Junio del 2011). Después seguirán las enmiendas al índice alfabético.

Para la buena aplicación de la edición 2012, la secretaria de la OMA en la primer mitad del 2011 organizará seminarios sobre la implementación de la versión 2012 en todas las regiones.

Todos estos esfuerzos y herramientas están dirigidos por la secretaria de la OMA para garantizar la rápida implementación de la nueva versión por parte de los miembros de la OMA y la comunidad de comercio exterior ya que.....la versión 2017 se aproxima.



Fuente: <http://elasombrososistemaarmonizado.blogspot.com>

Elaborado por: LCE. Heriberto Ríos Portillo (asesor arancelario)

Correo: hrrios_sa@hotmail.com

Caso de estudio: **Aromatizante**



Aparato a pilas, cilíndrico, con unas medidas aproximadas de 21 cm de altura y 9 cm de diámetro, y un peso aproximado de 310 g (denominado «difusor de aerosol»), concebido para ser utilizado específicamente con un bote de aerosol recambiable.

El aparato se compone de:

- ❖ Un sistema electromecánico para la activación del dispositivo pulverizador del bote de aerosol.
- ❖ Un sensor y botones de activación del sistema electromecánico.
- ❖ Una carcasa de plástico dotada de una abertura que permite dispersar el aerosol cuando se activa el sistema electromecánico.

El aparato, cuando está equipado con un bote de aerosol, permite refrescar el aire en un espacio limitado dentro de un edificio dispersando dosis de fragancia, bien cuando el sensor detecta la presencia de una persona, bien a intervalos regulares preestablecidos.

Lean las NOTAS EXPLICATIVAS de la partidas 84.24 y 85.09; y traten de justificar en cual de las dos partidas se clasifica el producto en cuestión. Además traten de clasificar el producto a 6 y 8 dígitos.

Fuente: <http://elasombrososistemaarmonizado.blogspot.com>

Elaborado por: LCE. Heriberto Ríos Portillo (asesor arancelario)

Correo: hrios_sa@hotmail.com



RVDE-BC-060-M1/10

Licenciado en Administración y Desarrollo de Negocios

Turnos

Matutino y
Vespertino

Plan
Dinámico

De lunes
a viernes

Plan
Ejecutivo

Viernes
y Sábado

Forma Expertos en:

- Diseñar planes y programas estratégicos de empresas.
- Elaborar Políticas y procedimientos en las Pymes.
- Desarrollar de estrategias para gestión de proyectos de Desarrollo en la Pymes.
- Evaluar proyectos de inversión.
- Elaborar manual administrativos en la diversas aéreas de la organización.

INFORMES



Operación Aduanera



Detienen toneladas de productos básicos procedentes de **Japón** en aduana de Juárez

En la Aduana de Ciudad Juárez se encuentra detenidas toneladas de productos básicos, entre ellos pollos, procedentes de Japón, por el temor de la contaminación que puedan traer de aquel país, azotado por terremotos y un tsunami, ahora por la radiación de una planta nuclear.

Las acciones de la Coepris no han sido posible que se destrabe el cargamento, por lo que hasta el momento los más afectados son los importadores, pero también se evita que crucen los productos por el temor que afecten la salud de los mexicanos hasta en tanto la Coespris en Ciudad Juárez, los revise bien.

Lo anterior fue dado a conocer por Alejandro Seade, presidente de la Cámara Nacional de Comercio, luego que entre los afectados se encuentran varios socios de esa agrupación comercial, que tienen el temor que por tratarse de alimentos básicos se descompongan.



Fuente: <http://elasombrososistemaarmonizado.blogspot.com>

Te gustaría que tu hijo(a) se formara como un
GERENTE EXITOSO
desde la prepa... y además que estudie
SIN COSTO

AUTOBECA
LA NUEVA FORMA DE COLEGIATURA

 **BACHILLERATO
INTERAMERICANO**

Les otorga la capacitación necesaria
para que esto se haga realidad

Comunícate al
556 15 10 lic. José Barrera **554 75 50** lic. Frida Aguñiga
Para mayores informes





Enseñan a la **PGR** a detectar **piratería**

Los peritos antipiratería tienen nuevas opciones para combatir el delito, por ejemplo, sacar la pistola y disparar... Si los dardos del juguete no tienen el comportamiento óptimo, se trata de una mala copia.

Representantes de 38 marcas internacionales enseñaron a 90 peritos de la Procuraduría General de la República (PGR) a identificar productos pirata, tarea que no resulta fácil.

"Llevamos algunos juguetes, porque hay cosas que no puedes transmitir en fotos, ya que en algunos casos se pueden identificar los productos pirata por los sonidos que emiten; a veces se tiene que usar la vista, el tacto y el oído", explicó Salvador Martínez, asociado de Backer & McKenzie, quien representó en el taller a marcas de juguetes.

Fueron ellos quienes para ofrecer una mejor explicación llevaron las pistolas de dardos, tanto originales como piratas.

Este es el taller con el mayor número de marcas participantes que buscan reducir el impacto de este delito en su actividad productiva. Entre ellas, se cuentan Motorola, Eli Lilly, Schneider, Phillip Morris, Levis, Nike, Colgate y Microsoft, así como siete despachos de abogados especializados en propiedad intelectual, señaló Mike Margáin, presidente de la Comisión de Propiedad Intelectual de la AmCham.



Durante cuatro días, los peritos pudieron conocer en "vivo" o a través de diapositivas los detalles que diferencian una pieza original de una pirata. "Lo que es muy gratificante es cuando un perito, al identificar las diferencias de los originales y los piratas, asienten en señal de 'sí, sí he visto ese detalle'", explicó Martínez, de Backer & McKenzie.

En 2010, estima la AmCham, las pérdidas que dejó la piratería de CD, DVD, software, calzado, ropa, accesorios, cosméticos, celulares, juguetes, cigarros, medicamentos y autopartes ascendieron a 975 mil 800 millones de pesos.

Las diapositivas que se proyectaron durante el taller mostraron etiquetas, hologramas y leyendas de marca registrada, que identifican a los productos originales, añadió Martínez.



Operación Aduanera

Por ejemplo, se mostraron productos de la marca Playboy, que es una de las más pirateadas en el mercado, sobre todo en perfumes, ropa, joyas y encendedores, entre otros. Los peritos recibieron discos compactos con información a detalle para que los consulten cuando tengan dudas al momento de identificar productos.



Margáin señaló que el objetivo de este tipo de talleres es entrar en contacto con los peritos para que sepan identificar los productos, reforzar sus conocimientos en propiedad intelectual y clarificar sus dudas.

"Se les enseñó a diferenciar entre un artículo original y uno pirata, que a simple vista parecen iguales en diversos productos como ropa, cigarros, medicinas, software, tenis, artículos eléctricos y electrónicos, entre otros", señaló.

En este taller también participaron marcas que fueron representadas por despachos de abogados de propiedad intelectual, entre ellos, Tsuru, Morales e Isla Abogados S.C; Arochi, Marroquin & Lindner; Jarillo, Saucedo, Romo de Vivar & Medina S.C.; Olivares & Cía. S.C.; Uhthoff; Baker & Mckenzie, y Propiedad Inteligente.

Se ponen las pilas

Los talleres que han recibido a peritos de la Procuraduría General de la República por parte de dueños de las marcas seguirán replicándose:



1. Se armarán mesas de trabajo para identificación de originales y piratas, con productos en vivo.
2. Los talleres han tenido y tendrán el apoyo de la Administración General de Aduanas.
3. En algunos talleres los peritos han sido puestos a prueba para diferenciar un producto original de uno pirata.



Amenaza creciente

La Cámara Americana de Comercio (AmCham) hizo una proyección de las pérdidas que ocasionará la piratería en los próximos 5 años, en diferentes sectores. (Millones de pesos)

| Prod. \ Año | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|-------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| CD/DVD | 579,456 | 583,714 | 587,863 | 591,907 | 595,851 |
| Ropa | 201,990 | 204,474 | 204,920 | 206,330 | 207,705 |
| Calzado | 79,390 | 79,974 | 80,542 | 81,096 | 81,636 |
| Accesorios | 46,898 | 47,243 | 47,579 | 47,906 | 48,225 |
| Software | 41,338 | 41,642 | 41,938 | 41,026 | 42,508 |
| Juguetes | 19,986 | 20,133 | 20,276 | 20,416 | 20,552 |
| Medicinas | 75 | 76 | 77 | 77 | 78 |
| Autopartes | 27 | 27 | 27 | 28 | 28 |

Fuente: <http://elasombrososistemaarmonizado.blogspot.com>

ESCOMEX
Universidad de Negocios



**BACHILLERATO
INTERAMERICANO**



TITULACIÓN POR MERITO ACADÉMICO

Tienes más de 9.5 de
promedio

**¡¡Titúlate ya
Sin Costo!!**

con el programa
AUTOBECA



Acércate al Dpto. De
Financiamiento Estudiantil
para pedir informes

Blvd. Adolfo López Mateos #1622 col. Zacatecas
Mexicali B.C. Mexico

Tel. (686) **556 15 10**

financiamientoscomex@gmail.com

SÍGUENOS EN:



NOM-086/1-SCFI-2011



Industria hulera -Llantas nuevas, de construcción radial que son empleadas en vehículos con un peso bruto vehicular superior a 4 536 kg (10 000 lb) y llantas de construcción diagonal de cualquier capacidad de carga -Especificaciones de seguridad y métodos de prueba

Esta Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales después de su publicación en el DOF y cancela a la NOM-086/1-SCFI-2001 publicada el 22 de febrero del 2002.

Objetivo

Establecer las especificaciones de seguridad y métodos de prueba que deben cumplir las llantas nuevas nacionales e importadas de construcción radial que son empleadas en vehículos con un peso bruto vehicular superior a 4 536 kg (10 000 lb), las llantas de construcción diagonal de cualquier capacidad de carga y las llantas de uso temporal de construcción radial y diagonal, que son utilizadas en automóviles, camiones ligeros, camionetas, camiones pesados, tractocamiones, autobuses y remolques, que se comercialicen en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos.

Campo de Aplicación

No es aplicable a las llantas radiales empleadas en vehículos con un peso bruto vehicular igual o menor a 4 536 kg (10 000 lb), así como a las llantas para vehículos de carrera, uso fuera de carretera (OTR), agrícola, industrial, para nieve, motocicleta, trimotos y cuatrimotos.

Clasificación

- ❖ **Por su capacidad de carga:** la capacidad de carga de la llanta puede ser indicada como rango de carga o capas o cuerdas equivalentes.
- ❖ **Por el tipo de servicio:** Carretera o toda posición, Fuera de carretera, Mixto y Temporal.
- ❖ **Por el tipo de construcción:** Diagonal con cámara, Diagonal sin cámara, Radial con cámara y Radial sin cámara.
- ❖ **Por el tipo de diseño de piso:** Carretera o toda posición, Tracción, Mixto y Fuera de carretera.



Especificaciones

Presión máxima de inflado, Capacidad de carga, Indicadores de desgaste de la banda de rodamiento, Comportamiento de las partes de la llanta, Dimensiones de las llantas, Resistencia de la ceja al desmontaje del rin en llantas diagonales para automóvil y temporales tipo sin cámara, Resistencia de la llanta a la penetración, Comportamiento de la llanta a la carga.

Las unidades de medida empleadas en los productos, objeto de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, deben ser las establecidas en la Norma Oficial Mexicana NOM-008-SCFI-2002, pudiéndose indicar entre paréntesis la unidad de medida reconocida conforme a las prácticas del uso y la costumbre.



Muestreo

Para efectos de la evaluación de la conformidad, ésta se llevará a cabo por modelo y el número de llantas radiales o diagonales que integran la muestra del producto objeto de esta Norma Oficial Mexicana, las cuales pueden ser:

- Dos llantas de camioneta o camión con clave de rin 15 o mayores.
- Tres llantas diagonales para camioneta con clave de rin 14.5 o menores.
- Tres llantas diagonales o temporales para automóvil.

Métodos de Prueba

Para llevar a cabo los métodos de prueba en llantas de camioneta o camión con clave de rin 15 o mayores, se deben usar dos llantas:

- Una llanta para comprobar las dimensiones y prueba de penetración, efectuadas en el orden mencionado.
- Una segunda llanta para prueba de comportamiento a la carga.

Para llevar a cabo los métodos de prueba en llantas de camioneta con clave de rin 14.5 o menores, se deben usar tres llantas:

- Una llanta para comprobar las dimensiones y prueba de penetración.
- Una segunda llanta para prueba de comportamiento a la carga.
- Una tercera llanta para prueba de comportamiento a la velocidad.



Para llevar a cabo los métodos de prueba en llantas de automóvil, se deben usar tres llantas:

- Una llanta para comprobar las dimensiones físicas, prueba de resistencia de la ceja al desmontaje del rin y prueba de resistencia de la llanta a la penetración.
- Una segunda llanta para prueba de comportamiento a la carga.
- Una tercera llanta para prueba de comportamiento a la velocidad.



Dimensiones de llanta

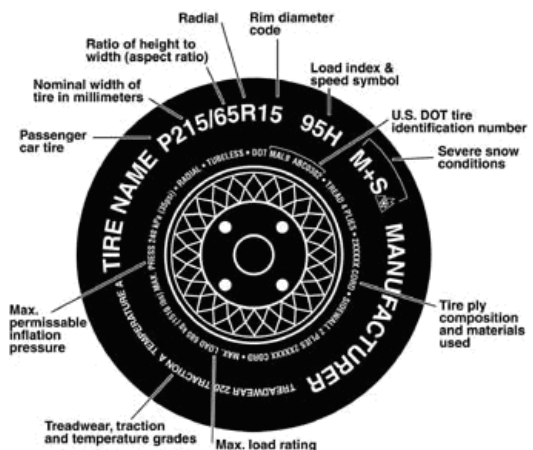
Resistencia de la ceja al desmontaje del rin en llantas diagonales, radiales y temporales de refacción sin cámara, para automóviles.

- Resistencia de la llanta a la penetración.
- Comportamiento de la llanta a la carga.
- Comportamiento de la llanta a la velocidad.

Información Comercial

Cada llanta que se comercialice dentro del territorio nacional, debe tener visible y moldeado cuando menos en un costado con letras y números de no menos de 2,0 mm de altura la siguiente información. En ningún caso debe quedar oculta por las cejas de cualquier rin que se haya especificado para usarse con esta llanta:

- La clave de identificación.
- La palabra radial o su símbolo "R" inserto en la clave de identificación, si la llanta fuese de este tipo.
- El nombre o denominación o razón social o marca registrada o marca comercial.
- Las palabras "Sin Cámara" o "Hermética", si la llanta fuese de ese tipo. En la redacción de las palabras "Sin Cámara" o "Hermética" se permite usar letras mayúsculas y sin acento.
- "La leyenda que identifique al país de origen del producto, por ejemplo: "Producto de ...", "Hecho en ...", "Manufacturado en ...", "Producido en ...", u otros análogos.
- Capacidad de carga, como se indica en el inciso 4.1. 1.1.
- Contraseña oficial, de acuerdo con la NOM-106-SCFI-2000, vigente.



Cuando la llanta no traiga de origen la información mencionada en los incisos d), e) y f) en idioma español y la nomenclatura o signo distintivo del inciso g, se debe elegir la opción de marcar o etiquetar antes de su comercialización en el punto de venta al consumidor final.

Para el caso de llantas de importación se debe incluir en la etiqueta:

- Nombre o denominación o razón social y el Registro Federal de Contribuyentes del importador.

Evaluación de la conformidad

Se debe llevar a cabo por modelo de llanta por personas acreditadas y aprobadas en términos de lo dispuesto por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su Reglamento.

El certificado que expida el organismo acreditado y aprobado, debe amparar el modelo de las llantas, sus claves descriptivas, de conformidad con los procedimientos para la evaluación de la conformidad expedidos por la Secretaría de Economía.

Para llevar a cabo la evaluación de la conformidad de nuevas claves de identificación de llantas que no estén contempladas en la presente norma oficial mexicana, el fabricante o el importador previo a su comercialización o importación, debe presentar al Laboratorio acreditado y aprobado las Especificaciones Técnicas conforme a los manuales técnicos aplicables o datos técnicos del fabricante, así como las muestras de las llantas a efecto de que se realicen las pruebas correspondientes y remita el informe de resultados al organismo de certificación quien será el responsable de expedir el certificado correspondiente.

Vigilancia

Una vez que sea publicado como norma definitiva, estará a cargo de la Secretaría de Economía y la Procuraduría Federal del Consumidor, conforme a sus respectivas atribuciones.

Concordancia con normas internacionales

No tiene concordancia con la Norma Internacional ISO-9948-1992, Truck and bus tyres-Method of measuring rolling resistance, debido a la existencia de circunstancias técnicas particulares del país.

NOTA: Los certificados para un determinado modelo de llanta otorgados por los organismos de certificación con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, continuaran vigentes en los términos y condiciones considerados en los mismos, hasta el término de su vigencia (Artículo Tercero Transitorio).

TOYO TIRES
driven to perform

GOODYEAR

BFGoodrich
Tires

PIRELLI

Fuente: <http://elasombrososistemaarmonizado.blogspot.com>



Licenciado en Comercio Exterior y Aduanas

Registro oficial ante la Secretaría de Educación con número 2058

Turnos

Matutino y
Vespertino

Plan
Dinámico

De lunes
a viernes

Plan
Ejecutivo

Viernes
y Sábado

Forma Expertos en:

- Planes de exportación.
- Diseño del perfil comercial del producto y mercado.
- Brokers de información comercial.
- Localización de mercados internacionales.
- Representación de productos en eventos nacionales e internacionales.
- Diseño de estrategias import-export.
- Operación y documentación aduanera.

INFORMES





Quesos a Japón

Producción Mundial

Según la Organización para la Alimentación y la Agricultura (FAO) de las Naciones Unidas, en 2004 se produjeron en el mundo más de 18 millones de toneladas. Esta cantidad es superior a la producción anual de granos de café, hojas de té, granos de cacao y tabaco juntos. El mayor productor de queso es Estados Unidos, que asume un 30 por ciento de la producción mundial, seguido de Alemania y Francia.

Producción Japonesa

La producción japonesa de queso alcanza una cifra cercana a las 150.000 toneladas y está muy diferenciada entre quesos procesados y quesos naturales.

Los quesos procesados representan cerca de 2/3 de la producción de quesos en Japón y corresponden a quesos fundidos y reconstituídos elaborados tomando como materia prima quesos locales (la minoría) e importados (la mayor proporción). El 1/3 restante se comercializa bajo los distintos tipos de queso natural.

Japón importa una mínima cantidad de queso procesado terminado para consumo (además le asigna una de las tasas arancelarias más altas a este producto), por lo que la mayoría de los quesos de esta categoría son producidos dentro de Japón. Estos quesos son consumidos principalmente en la industria de comidas preparadas y restaurantes, y en supermercados en presentaciones de láminas para sandwich.

| | producto | 2009 | 2008 | 2007 |
|-------|---------------------|--------|--------|--------|
| Japón | Queso (Todos tipos) | 125392 | 125392 | 125392 |

FAOSTAT | © FAO Dirección de Estadística 2011 | 27 abril 2011



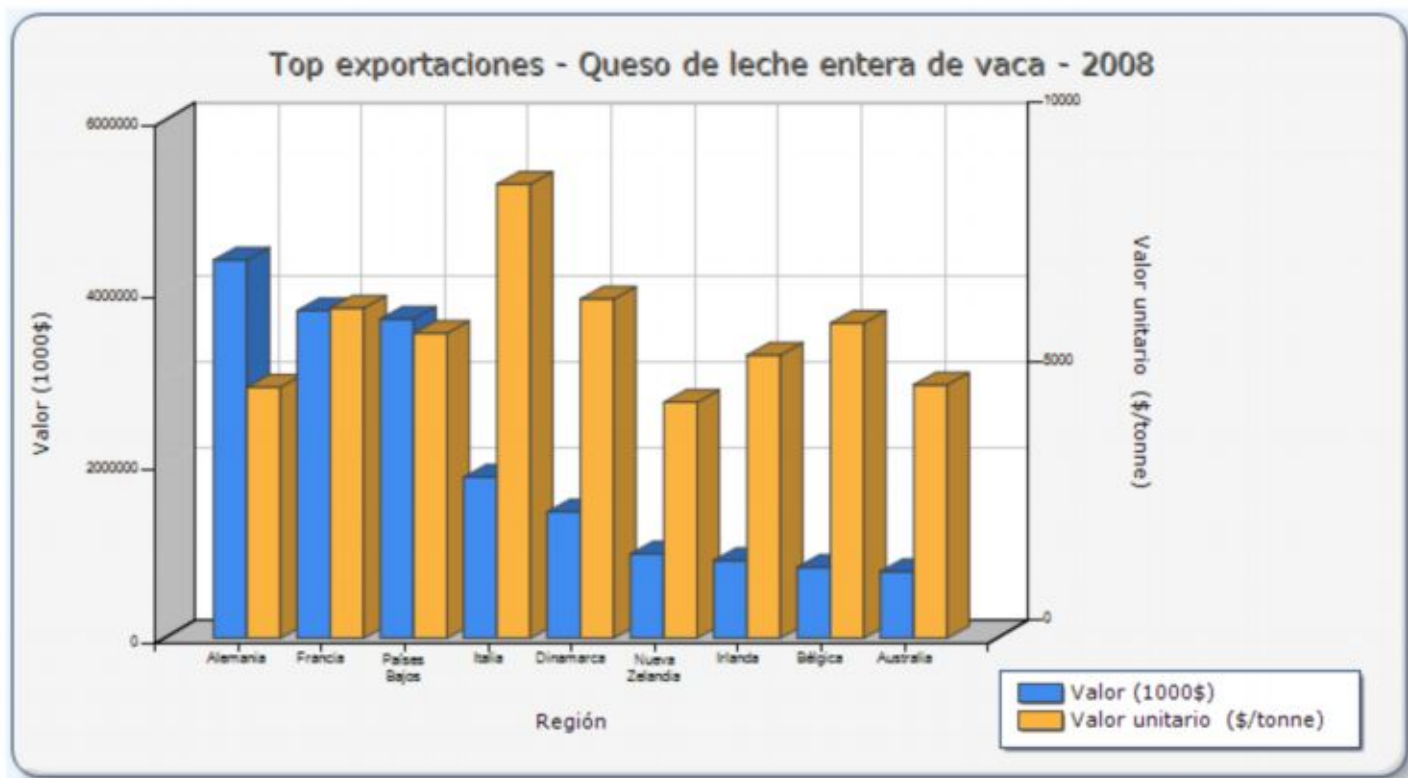
Perfil de Mercado

Exportaciones Mundiales

En cuanto a las exportaciones, el país con mayor valor monetario de ellas es Francia, seguido de Alemania, que es el mayor en cuanto a cantidad. A pesar de ser Francia el mayor exportador, tan solo un 30 por cien de producción es exportada.

Y la de los Estados Unidos, el mayor productor, es prácticamente despreciable, ya que la mayor parte de su producción es para el mercado doméstico.

| Posición | Región | Cantidad (tonnes) | Símbolo | Valor (1000\$) | Símbolo | Valor unitario (\$/tonne) |
|----------|--------------|-------------------|---------|----------------|---------|---------------------------|
| 1 | Alemania | 903976 | | 4384950 | | 4851 |
| 2 | Francia | 595349 | | 3797720 | | 6379 |
| 3 | Países Bajos | 628419 | * | 3702360 | | 5892 |
| 4 | Italia | 212765 | | 1866490 | | 8773 |

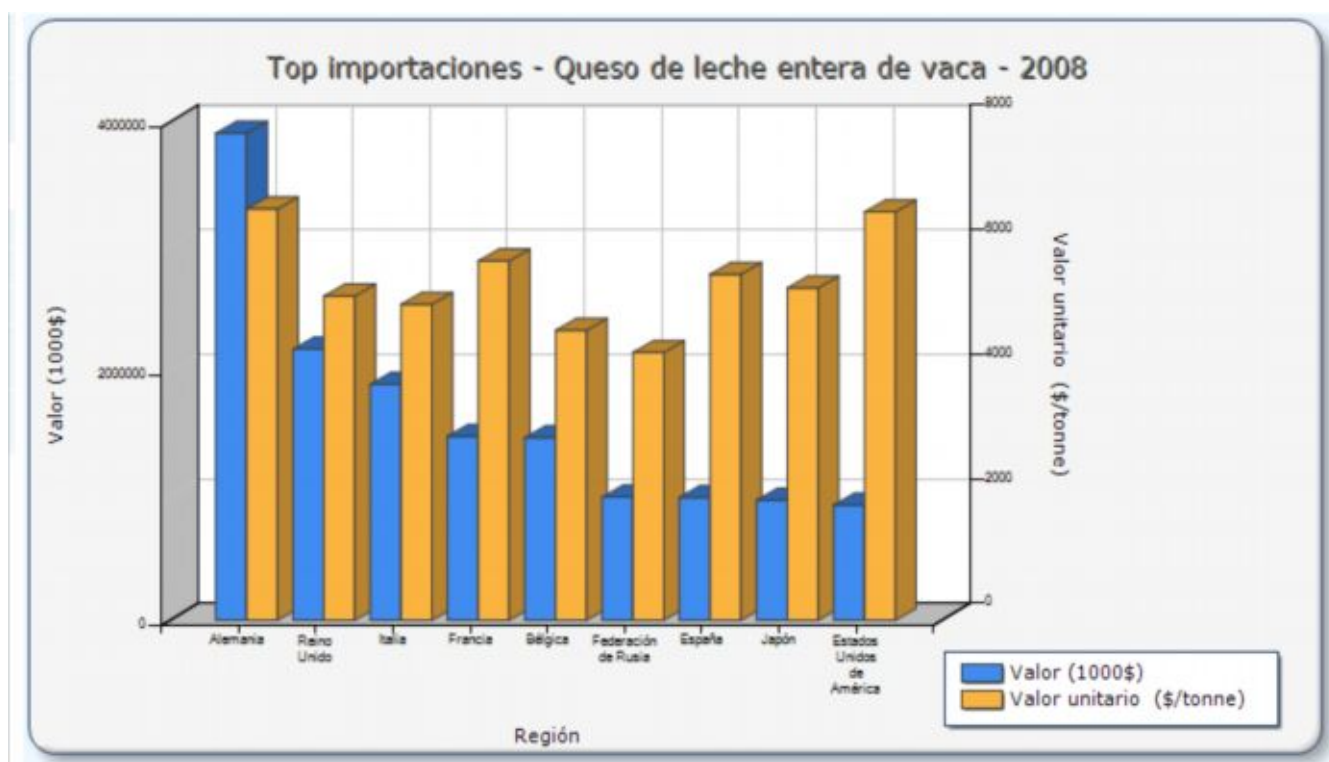


Perfil de Mercado

Importaciones Mundiales

Los países que más queso importan son Alemania, Reino Unido e Italia.

| Posición | Región | Cantidad (tonnes) | Símbolo | Valor (1000\$) | Símbolo | Valor unitario (\$/tonne) |
|----------|-------------|-------------------|---------|----------------|---------|---------------------------|
| 1 | Alemania | 592101 | | 3911240 | | 6606 |
| 2 | Reino Unido | 418274 | | 2177540 | | 5206 |
| 3 | Italia | 373451 | | 1895660 | | 5076 |
| 4 | Francia | 256101 | | 1478230 | | 5772 |



Importaciones en Japón

Japón demandando en el último quinquenio entre un 4% y un 5,2% de la demanda mundial total. Respecto a los quesos naturales no frescos Japón también tiene una demanda significativamente alta con volúmenes de importación que se han movido entre un 3,7% a un 4,9% de la demanda mundial total en este período.

El año 2008 las importaciones totales de quesos de Japón fueron en total de 186.503 toneladas, con un valor CIF de US\$ 1.034 millones, en cambio para el año 2009 la cifra fue un 3% menor, alcanzando valores cercanos a las 181.000 toneladas. De este volumen total, 95% de ellas correspondió a quesos naturales, y sólo un 5% a importaciones de quesos procesados terminados.

Perfil de Mercado

Comparando 2009 y 2008, el tipo de queso que más disminuyó fueron los quesos frescos (de los códigos 040610), que vieron reducido su volumen en un 12%.

Tabla: Volúmenes de importación quesos en Japón 2008, 2009 según código arancelario

| Cod.Aranc. | | Descripcion | Vol 2008 (Ton) | Miles US\$ 2008 | Vol 2009 (Ton) | Vol Var% |
|------------|-----|----------------------------------|----------------|-----------------|----------------|------------|
| 40610 | 10 | Fresco para proceso (EN CUOTA) | 5,278 | 23.915 | 5,695 | 8% |
| | 20 | Fresco para consumo | 799 | 3.908 | 769 | -4% |
| | 90 | Fresco - otros | 63,169 | 317.494 | 54,282 | -14% |
| 40620 | 100 | Rallado procesado | 2,424 | 17.611 | 2,610 | 8% |
| | 200 | Rallado - otros | 3,480 | 37.347 | 3,934 | 13% |
| 40630 | 0 | Procesado para consumo | 5,805 | 40.481 | 6,282 | 8% |
| | 90 | Blue - otros | 788 | 12.006 | 690 | -12% |
| 40690 | 10 | Otros quesos- proceso (EN CUOTA) | 45,525 | 236.087 | 41,913 | -8% |
| | 90 | Otros quesos- Otros | 59,236 | 346.032 | 64,913 | 10% |

Fuente: MOF Japan. Volumen 2009 corresponde a valores reales de Ene-Nov más estimación de Dic.

Consumo Mundial

En el consumo por persona, Grecia se encuentra en el primer puesto del ranking mundial, con 27,3 kg de media consumidos por habitante.

Francia es el tercer consumidor mundial, con unos 24 kg por persona. En cuarta posición se encuentra Italia, con 22,9 kg por persona. En los Estados Unidos el consumo se está incrementando rápidamente, habiéndose triplicado prácticamente entre 1970 y 2003.

El consumo por habitante alcanzó en 2003 los 14,1 kg, siendo la mozzarella (ingrediente básico de la pizza) el queso favorito de los estadounidenses, con un tercio del total consumido.

Consumo en Japón

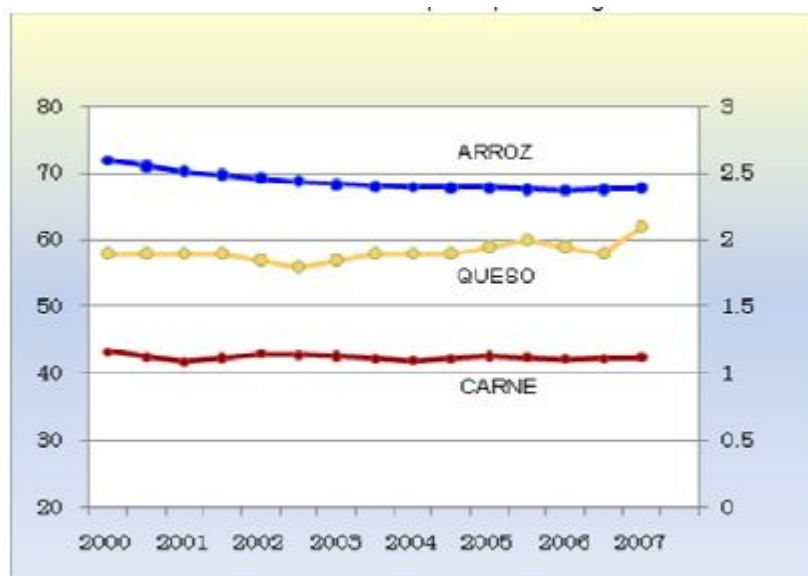
Los patrones de consumo de alimentos de la población japonesa han experimentado grandes cambios en las últimas décadas.

Alimentos tradicionales como el arroz, pese a mantener su rol principal dentro de la dieta del país, ha experimentado fuertes disminuciones en su consumo, mostrando caídas del orden del 22% en los últimos 30 años y de un 13% desde al año 90 a la fecha.

Por su parte los lácteos han tenido variaciones de consumo muy distintas, dependiendo del tipo de producto.

Perfil de Mercado

Gráfico: Volúmenes de consumo anual per cápita de algunos alimentos en Japón 2000 – 2007



Fuente: Elab propia en base a MAFF

Crecimiento

De acuerdo con la OECD-FAO, en 2010 la producción mundial de quesos fue del orden de los 20,6 millones de toneladas, 2% más que en 2009.

Proyecciones de la OECD-FAO estiman un incremento de la producción mundial de quesos a 2011 de 1,8% respecto de 2010, trasladando el volumen total a 21 millones de toneladas.

A su vez, se estima que a 2018 la producción será un 15% superior. En relación al consumo, las proyecciones a 2018 prevén un aumento en el consumo per cápita mundial de 6% con respecto a 2010.

Precios

El precio del queso fresco en presentaciones de 250 a 500 gramos están a un precio entre los 5.23 euros/kilo y los 6.73 euros/kilo.

Perfil de Mercado

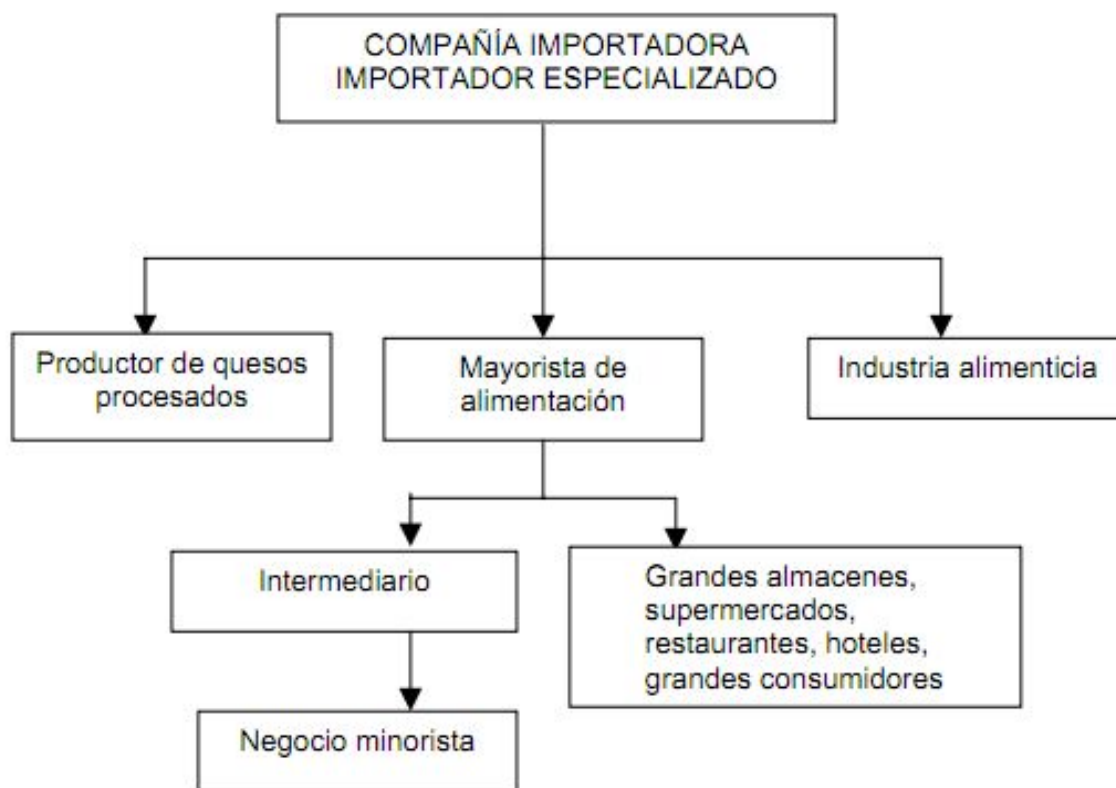
Canales de Comercialización en Japón

Los quesos naturales que son consumidos directamente siguen un canal de venta diferente. Por el hecho de contener organismos vivos y estar en un proceso de fermentación continua, son necesarias unas condiciones particulares de conservación en lo referente a temperatura y humedad que se deben cumplir a lo largo de toda el proceso de distribución, incluido el paso por aduanas.

Esto hace necesarias unas instalaciones especiales, que además deben regularse de una manera diferente según el tipo de variedad que se trate. Por esta razón, normalmente, los quesos naturales son adquiridos a los productores por compañías especializadas o importadores de tamaño medio-reducido.

Estas compañías distribuyen sus productos a través de pequeños minoristas que se encargan de situarlos en el mercado, o también pueden vender directamente a supermercados y grandes superficies.

Figura 1.1 Canales de distribución para el queso natural importado.



Perfil de Mercado

También con posibilidades futuras, se deben considerar las tiendas de conveniencia. En el sistema de distribución de productos alimenticios en Japón, es muy importante el papel que desempeñan estas tiendas, que son cadenas de pequeños supermercados que están abiertos durante las 24 horas.

Estas tiendas suponen hoy un canal muy importante de ventas para ciertos productos de consumo rápido. En general, las ventas de queso en las tiendas de conveniencia se limitan a quesos procesados de pequeñas dimensiones y muy raramente se venden quesos naturales.

Aranceles

Con base en los datos de 2008 con la Nomenclatura del Sistema Armonizado Rev. 07, el importador Japón aplica las siguientes tarifas a las importaciones de (0406.610) Queso fresco (incluido el de lactosuero) sin fermentar y requesón originarios de exportador de México

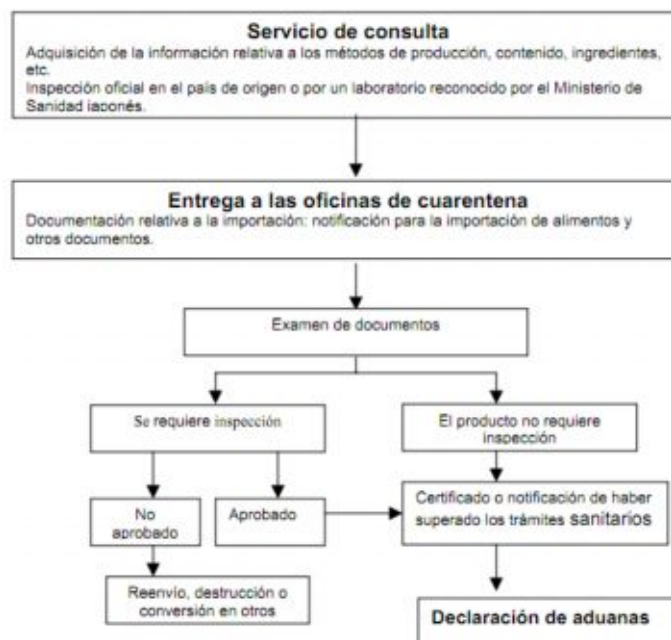
| Código del producto | Descripción del producto | Denominación comercial régimen | Los aranceles aplicados | ad valorem total arancel equivalente (Estimado) |
|---------------------|--|--------------------------------|-------------------------|---|
| 040610010 | Fresco (unripendedo o sin curar) de queso y requesón, diseñado para ser utilizado como material para el queso fundido (excepto los de las subpartidas 0406.20 y 0406.30): por la cantidad (cuota) establecido por una Orden Ministerial, dentro de los límites de la cantidad de PROSPECTIVO | Los derechos NMF (Aplicada) | 0.00% | 0.00% |
| 040610020 | Fresco (unripendedo o sin curar) de queso y requesón, un contenido de materia seca, en peso, no superior al 48%, picados superior a 4 g por cada uno, congelados, en envases inmediatos con un contenido superior a 5 kg | Los derechos NMF (Aplicada) | 22,40% | 22,40% |
| 040610090 | Fresco (unripendedo o sin curar) de queso y requesón, excepto con un contenido de materia seca, en peso, no superior al 48%, picado inferior o igual a 4 g por cada uno, congelados, en envases inmediatos con un contenido superior a 5 kg, nep | Los derechos NMF (Aplicada) | 29.80% | 29.80% |

1

Regulaciones No Arancelarias

Ley sobre la higiene de los alimentos: El siguiente gráfico muestra esquemáticamente los distintos pasos del proceso:

Figura 2.1.1: Procedimientos requeridos por la Ley de Higiene de los Alimentos



Perfil de Mercado

Con el objetivo de verificar la higiene de los alimentos para garantizar la seguridad de los consumidores, cualquier producto de alimentación, incluido el queso, está sujeto a esta Ley.

Los importadores están obligados a entregar una "Notificación para la Importación de Alimentos" a la Oficina de Cuarentena de la autoridad aduanera del puerto de entrada. Según la documentación facilitada se llevará a cabo o no un examen de la mercancía.

Etiquetado

En general el etiquetado será competencia del importador japonés y la empresa exportadora no deberá preocuparse por este aspecto. Todos los productos de alimentación que se venden en Japón, tanto de origen nacional como internacional, están sujetos a unos requerimientos de etiquetado. Aquellos productos sin un etiquetado adecuado no pueden ser comercializados.

El etiquetado del queso tiene una normativa propia descrita en la Ley sobre la Higiene de los Alimentos y en ordenanzas ministeriales para los productos lácteos. Esta normativa exige un etiquetado en japonés, con las siguientes partidas:

- Nombre del producto
- Lista de Ingredientes
- Lista de aditivos
- Peso neto
- Fecha de caducidad
- Método de conservación
- País de origen
- Nombre del importador y del exportador

Es obligatorio explicitar la presencia de agentes alérgicos.

Un ejemplo de etiquetado sería:

| | |
|-----------------------------|--|
| Product Name: | PROCESS CHEESE |
| Raw Ingredients: | Natural Cheese, spices, emulsifiers |
| Content Volume: | 120g |
| Date of minimum durability: | 2004. 4. 1. |
| Preservation Method: | Refrigerate (5°C) |
| Country of Origin: | Spain |
| Importer: | XX FOODS Corporation x-x, xxx, Tokio, Japan |

Asimismo existen numerosos etiquetados voluntarios recomendados por la Asociación Japonesa de Importadores de Queso en los que se incluyen una información dietética de calorías, proteínas, grasas, hidratos de carbono.

Perfil de Mercado

Desde abril de 1998, los fabricantes e importadores de productos alimenticios están obligados a incluir en su etiquetado los principales nutrientes y las calorías de acuerdo con la Ley de Etiquetado de Productos de Nutrición. El etiquetado incluirá la siguiente lista de componentes nutricionales por cada 100 gramos consumidos:

- Calorías
- Proteínas
- Grasas
- Azúcares
- Sodio

Si hubiere algún componente adicional que se quisiera destacar en la etiqueta, se debería explicitar el contenido en volumen de esos componentes.

Fuentes de Información

<http://www.contactopyme.gob.mx/guiasempresariales/guias.asp?s=8&guia=44&giro=1>

<http://faostat.fao.org/site/603/DesktopDefault.aspx?PageID=603#ancor>

<http://faostat.fao.org/site/342/default.aspx>

<http://www.icex.es/servicios/documentacion/documentoselaborados/icex/pdfs/em%20queso%20japon.pdf>

http://www.chile.or.jp/_userdata/merc14jap2010.pdf

<http://www.trademap.org/selectionmenu.aspx>

<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/13419/lcl1950e.pdf>

http://revista.consumer.es/web/es/20070301/actualidad/analisis1/71383_3.php

Perfil Elaborado por:

Johana Stephanie Orozco Rodriguez, Alumna de 8vo Cuatrimestre de la Licenciatura en Comercio Exterior y Aduanas, como parte de la experiencia de aprendizaje de la material Tratados Internacionales IV

Visita:

<http://comercio-exterioryaduanas.jimdo.com>



Blog especializado en comercio exterior y aduanas, en el cual encontraras:

- ***Información sobre comercio exterior.***
- ***Noticias relevantes.***
- ***Paginas de interés.***
- ***Videos.***
- ***Aprendiendo a exportar: El juego.***
- ***Fotogalería.***
- ***Cursos.***

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

baez.luis@hotmail.com

AUTOBECA...LA NUEVA FORMA DE COLEGIATURA

SORTEO AUTOBECA TE APOYA

El sorteo Autobeca ESCOMEX te otorga un beneficio económico **DIRECTO** a tu reinscripción o colegiatura, y además la posibilidad de obtener premios como **COLABORADOR**.



Acércate al Dpto. De
Financiamiento Estudiantil
para pedir informes

Blvd. Adolfo López Mateos #1622 col. Zacatecas
Mexicali B.C. Mexico

Tel. (686) **556 15 10** financiamientoscomex@gmail.com

