¿QUO VADIS?
ENRIQUE DUSSEL PETERS

USMCA, ¿primer tratado internacional antichino?

El recientemente acordado Acuerdo entre Canadá, Estados Unidos y México (USMCA, por sus siglas en inglés) –que todavía no firmado ya que requiere su aprobación por los respectivos legislativos- finalmente logró su cometido después de 13 meses de renegociación.

Varios aspectos son relevantes del USMCA, también a ser considerados por la Cámara de Senadores y por el próximo Ejecutivo en México.

Primero. **El principal éxito es la propia firma del USMCA**: durante mucho tiempo todo parecía indicar que el TLCAN no lograría su renegociación y cancelaría.

Segundo. Después de duras declaraciones por parte de la Administración Trump **los cambios y modificaciones fueron sorprendentemente menores**: el principal cambio probablemente se dio en la cadena autopartes-automotriz: el contenido regional aumentó del 62.5% al 75% en el segmento automotriz y con un tope de 2.6 millones de autos, mientras que el 40% debe ser fabricado en zonas salariales de 16 dólares por hora; en el segmento de autopartes el contenido regional fue igualmente de 75% en motores, chasis, ejes y otros, también con un tope cuantitativo de 108,000 millones de dólares. También se mantuvieron los aranceles unilaterales de la Administración Trump a las exportaciones mexicanas de aluminio y acero, además de menores efectos en las restricciones a la integración de hilos y telas extraregionales Ante el tamaño y la complejidad del TLCAN, los cambios son secundarios.

Tercero. Como en la negociación del TLCAN hasta 1993, en 2019 muy probablemente la Administración Trump pierda su mayoría legislativa, con lo que Canadá y México seguramente tendrán que ceder sobre temas específicos ante la nueva mayoría demócrata, como en 1993.

Cuarto. La región y México no cuentan con un diagnóstico público del TLCAN por cadenas de valor, entidad federativa y subperíodos del TLCAN. De tal forma, la cadena autopartes-automotriz logró imponer condiciones en toda la región, incluso ante la presencia del representante del nuevo Gobierno de México, Jesús Seade. Llama la atención, sin embargo, que incluso para el sector más beneficiado del TLCAN y del USMCA –la cadena autopartes-automotriz- el propio acuerdo, por sus restricciones cuantitativas, "le quedará chico" en un par de años. La falta de diagnóstico es crítica, ya que el nuevo acuerdo no hace frente siquiera a la profunda desintegración del TLCAN desde principios del siglo XXI: el comercio intra-TLCAN fue de 40.99% en 1993, 46.74% en 2000 y cayó al 39.79%, su mínimo histórico para el período considerado. Este proceso de desintegración que tiene como contraparte a Asia y a China es particularmente relevante en la cadena autopartes-automotriz: los organismos empresariales mexicanos –AMDA, AMIA e INA- han sido extremadamente precavido en externar cualquier opinión al respecto, no obstante ser los principales beneficiarios del TLCAN y del USMCA.

Quinto. La aparente "certidumbre" del USMCA, entonces, es apenas en el corto plazo para la cadena autopartes-automotriz (en cuanto alcancen los montos máximos); el resto de la región deberá prestando atención (sic) a las medidas unilaterales que la Administración Trump continuará tomando, tal y como lo hizo con el aluminio, hierro y otros en el futuro. Con certeza la Administración Trump continuará presionando a México en temas como la migración, el financiamiento del muro y sectores específicos, según su agenda doméstica; el USMCA no resolvió este aspecto.

Sexto. El principal aspecto del USMCA, sin embargo, es el artículo 32.10 que exige que cualquier país del USMCA que busque iniciar negociaciones de libre comercio con otro país de "no –mercado" –definido según cada uno de los miembros- éste deberá informar con antelación a los demás miembros del USMCA sobre sus objetivos y el potencial impacto del nuevo acuerdo, incluso si las negociaciones fueran confidenciales, con el objeto de que el USMCA se convirtiera en un acuerdo bilateral y se cancelara la participación del miembro del USMCA que busque el nuevo TLC. El artículo 32 del AEUMC tiene claramente la posdata hacia la República Popular China, es decir, que si uno de los miembros del AEUMC inicia negociaciones comerciales con China, éste país muy probablemente sea dado de baja del USMCA. En la práctica el USMCA se convierte en un "bloque regional anti-China", el primero de estas características a nivel internacional y coherente con la visión geoestratégica de Trump. Más allá de su legalidad y constitucionalidad –e incluso la posibilidad de llevar a cabo múltiples acuerdos sin llegar a un TLC- para México claramente se plantea el dilema: ¿queremos ser parte de este primer bloque internacional antichino?

Profesor del Posgrado en Economía y Coordinador del Centro de Estudios China-México de la UNAM
http://dusselpeters.com

TRANSICIÓN18

QUEDA PENDIENTE AUTONOMÍA AÉREA

AZUCENA VÁSQUEZ

En la industria de la aviación mexicana sigue pendiente la falta de autonomía de la autoridad aeronáutica que han exigido desde hace 8 años y que el Gobierno saliente no atendió.

En 2010, la Administración Federal de Aviación (FAA) de Estados Unidos, que evalúa a las autoridades civiles de aviación, pidió a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) que le diera autonomía a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), que actualmente se encarga de garantizar la seguridad aérea nacional, pero también asigna los permisos para los operadores aéreos, dijo Rogelio Rodríguez, abogado por la UNAM y experto en temas de aviación.

Eso provoca que sea juez y parte, ya que es la misma que emite certificados de aeronavegabilidad, licencias a personal aeronáutico y, actualmente, quien verifica el cumplimiento de esos trámites, alertó.

Sin embargo, el Gobierno de Felipe Calderón no atendió la solicitud y la actual Administración tampoco lo hizo en los 6 años de Administración.

La autonomía requerida se lograría con la creación de la Agencia Federal de Aviación Civil Mexicana, misma que no se creó.

La petición también contemplaba la creación de una Agencia de Investigación de Accidentes de Transportes, que tendría como función, como lo indica su nombre, indagar sobre las causas de siniestros aéreos.

Aunque tampoco ésta agencia vio la luz.

Mauricio Rodríguez Aguilera, secretario de Prensa de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA), dijo que la falta de autonomía de la DGAC provoca que dependa de que el Poder Legislativo le apruebe recursos para su operación, lo que la limita.

Eso también ocasiona que las investigaciones de los accidentes aéreos estén rezagadas, ya que hay 300 que no se han concluido por la falta de recursos.

"(Con las conclusiones de indagatorias se busca que) las aerolíneas implementen acciones correctivas de mitigación sobre las causas que ocasionaron o fueron causas probables de un accidente", mencionó.

Sin embargo, resaltó, el Gobierno saliente y los anteriores le han restado importancia al correcto desarrollo de la política aeronáutica.

Aseveró que, en síntesis, han dejado en el abandono estos temas, pese a la importancia de la industria que contribuye con el 2.9 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB).

Pero a la lista de pendientes se suma el del finiquito de la que fuera Mexicana de Aviación.

A la fecha, no se ha fijado la sentencia de quiebra de la empresa, es decir, no hubo avances en la formal liquidación de los empleados de la compañía que mantienen la lucha por obtener sus pagos, recordó Rodríguez.

Poco avance

En cinco años, la Dirección General de Aeronáutica Civil sólo ha cerrado 29 investigaciones de 340 accidentes ocurridos de 2013 a 2017 en el País, pues carece de recursos humanos y coordinación para poder hacerlo.

370
accidentes aéreos ocurridos de 2013 al primer semestre de 2018.

215
personas fallecieron en esos accidentes.

12
meses tiempo promedio en el que debe concluirse la indagatoria de un accidente aéreo, según la OACI.

Fuente: DGAC y OACI

Sube 18% recaudación en Nuevo Laredo

FRIDA ANDRADE

La aduana de Nuevo Laredo, Tamaulipas, la que registra los mayores flujos en el País, subió su recaudación 18 por ciento de enero a octubre, respecto al mismo periodo del año previo, según datos de la Administración General de Aduanas (AGA).

Durante los primeros diez meses del año en dicha aduana se recaudaron 108 mil 460 millones pesos.

Esta recaudación fue la más alta desde 2012, para ese periodo mencionado, e incluso rebasó el promedio de esos siete años que fue de 81 mil millones de pesos.

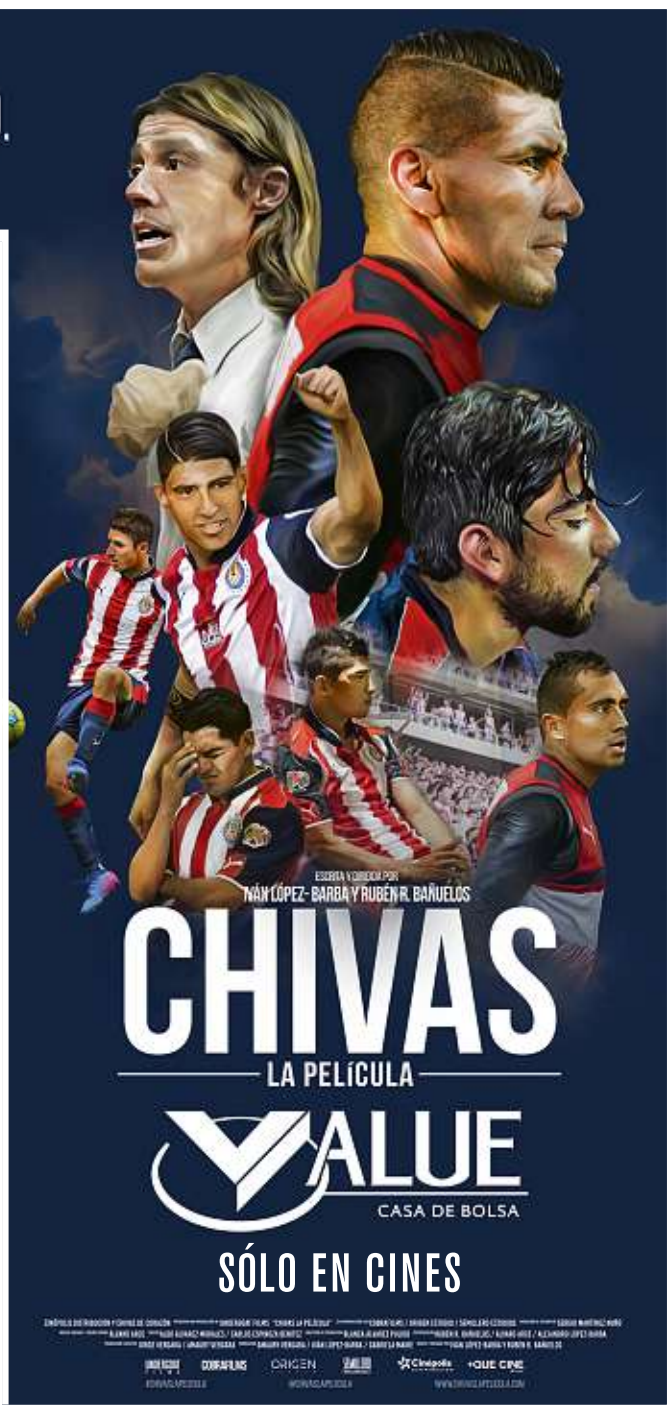
"El 28 por ciento del comercio de las mercancías que se presentan en las aduanas pasan por Laredo. Laredo se convirtió en el gran lugar de entrada de las mercancías que vienen de estados Unidos y Canadá, tanto por ferrocarril como por carretera.

"Se desarrolló toda una industria de centros de distribución que capta las mercancías y porque geográficamente está más al sur, sale más barato enviar las mercancías por Laredo hacía el resto del País que si las envías por Mexicali o Ciudad Juárez, como que es un paso natural y eso hizo que creciera tanto la operación por Laredo", explicó Fernando Ramos agente aduanal y socio de RADAR Customs & Logistics.

Avanza recompra de acciones

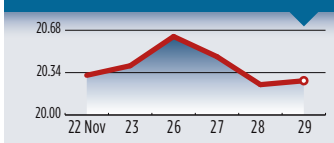
Cemex anunció ayer que llevó a cabo una segunda recompra de sus CPOs, ahora por un volumen de 15 millones, completando con ello 2 por ciento del monto autorizado por su Asamblea de Accionistas en abril, de 500 millones de dólares. **Moisés Ramírez**

CUANDO EL ENCUENTRO MÁS IMPORTANTE, ES CONTRA UNO MISMO.



Mercados financieros [negociosreforma.com]

DÓLAR 48 HORAS (Pesos por dólar/venta) **$20.2745**



MONEDAS EN MÉXICO

(Cotización de venta)		Cierre	Var. Abs.
Dólar menudeo	peso/dólar	20.5500	0.0000
	dólar/peso	0.0487	0.0000
Dólar Fix	peso/dólar	20.4108	-0.0869
	dólar/peso	0.0490	0.0002
Dólar 48 hrs.	peso/dólar	20.2745	0.0310
	dólar/peso	0.0493	-0.0001
Euro	peso/euro	23.3523	0.0022
	euro/peso	0.0428	0.0000
Euro/dólar		0.8800	-0.0001
Dólar/euro		1.1363	0.0001

* Para pagos al día de hoy

EL PESO EN CHICAGO $/DLS

(Cotización del futuro al cierre)	Cierre	Anterior.
Diciembre 18	20.3046	20.3046
Marzo 19	20.5793	20.6058
Junio 19	20.9161	20.9293

MERCADOS EN EL MUNDO

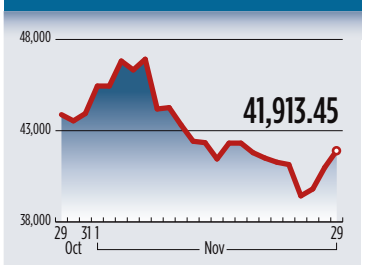
Indicador	Cierre	Var.%
Dow Jones	25,338.84	-0.11
S&P 500	2,737.80	-0.22
Nasdaq	7,273.08	-0.25
Bovespa	89,709.56	0.51
Merval	31,482.58	1.10
FTSE 100	7,038.95	0.49
Dax 30	11,298.23	-0.01
CAC 40	5,006.25	0.46
Nikkei	22,262.60	0.39
Hang Seng	26,451.03	-0.87

Fuente: Bolsas de cada país

ACCIONES DEL S&P/BMV IPC

Instrumento	Valor (Pesos)	Var. Unitaria	Var. %	Importe (Miles de pesos)	Var. Anual	Máx. 12 meses	Mín 12 meses
AC*	107.69	-0.35	-0.32	141,538	-14.78	139.87	101.03
ALFAA	20.28	0.11	0.55	272,345	-2.87	25.54	19.53
ALPEKA	24.64	-0.28	-1.12	82,415	5.34	32.99	21.55
ALSEA*	51.05	0.91	1.81	229,579	-17.19	71.50	45.20
AMXL	13.97	0.73	5.51	850,085	-12.14	18.20	12.32
ASURB	276.39	1.83	0.67	265,901	-20.20	400.36	263.40
BBAJIOO	37.55	1.00	2.74	84,875	8.59	47.30	32.78
BIMBOA	39.99	0.28	0.71	146,134	-7.96	47.34	34.92
BSMXB	25.47	0.41	1.64	84,690	-14.30	32.92	23.50
CEMEXCPO	10.36	0.42	4.23	596,745	-26.32	15.80	8.94
CUERVO*	24.15	0.09	0.37	21,189	-22.79	37.40	22.06
ELEKTRA*	922.91	18.66	2.06	62,909	17.56	998.99	491.01
FEMSAUBD	176.34	3.16	1.82	561,694	2.30	189.49	158.17
GAPB	141.29	1.40	1.00	171,316	-26.41	208.26	132.74
GCC*	105.21	-0.90	-0.85	31,537	13.14	134.98	86.91
GENTERA*	14.38	0.44	3.16	43,334	-15.21	21.48	12.65
GFINBURO	27.33	0.32	1.18	79,247	-18.10	35.20	25.40
GFNORTEO	91.93	1.33	1.47	2,250,887	-17.01	138.74	82.77
GMEXICOB	42.08	2.11	5.28	369,440	-27.76	68.69	36.75
GMXT*	23.81	0.51	2.19	30,640	-24.10	36.01	20.94
GRUMAB	227.65	1.56	0.69	169,618	-3.67	258.95	205.00
IENOVA*	78.85	3.62	4.81	165,705	-22.68	104.70	64.61
KIMBERA	30.73	-0.36	-1.16	103,571	-5.20	35.59	28.00
KOFL	126.36	0.34	0.27	86,591	-0.68	146.53	109.30
LABB	12.60	0.01	0.08	32,724	-42.93	22.78	11.41
LALAB	18.33	0.40	2.23	16,562	-34.58	30.74	16.18
LIVEPOLC-1	123.79	1.40	1.14	54,165	-0.38	152.97	108.50
MEGACPO	94.99	-0.23	-0.24	200,842	21.77	101.99	74.79
MEXCHEM*	48.35	-1.26	-2.54	244,312	1.98	67.79	42.71
OMAB	90.33	4.79	5.60	188,506	-3.24	135.99	84.88
PE&OLES*	239.00	4.46	1.90	68,417	-40.01	448.00	205.00
PINFRA*	181.52	-1.75	-0.95	70,756	-5.99	209.96	162.98
RA	87.14	-0.20	-0.23	69,617	-16.48	121.74	84.01
TLEVISACPO	57.09	0.51	0.90	217,851	-16.50	80.80	52.90
WALMEX*	49.80	1.37	2.83	998,192	13.10	58.00	43.58

LA BOLSA EN MÉXICO (Puntos del S&P/BMV IPC)



Importe (millones de pesos) 12,244 Volumen (millones de acciones) 244

Variación día	Variación mensual
2.25% ▲	-4.48% ▼

TASAS

	Último	Anterior
Cetes 1 día	8.1000	8.0000
Cetes 28 días*	7.9700	7.9400
Cetes 91 días*	8.2500	8.2300
Papel bancario 1 día	8.0000	7.9000
Bono a 10 años México	9.0400	9.1800
TIIE 28 días	8.3366	8.3450
UDI	6.167700	6.165200
Bono 10 años EU	3.0289	3.0626
Tasa de descuento (FED)	2.2500	2.2500
Prime rate	5.2500	5.2500
Libor 1 mes	2.3493	2.3446

* Subasta primaria semanal.

ENERGÉTICOS

	Último	Anterior
BRENT (Dls. por barril)	59.50	58.73
WTI (Dls. por barril)	51.45	50.29
MEZCLA (Dls. por barril)	53.66	53.43
HENRY HUB	4.65	4.72

(Dls. por millón de BTU's)