

Revela Índice del WEF

Reprueba México en comercio exterior

La evaluación del Índice de Facilitación de Comercio ubica a México en el lugar 65 dentro de 118 países evaluados. Los resultados hacen evidente la necesidad de trabajar en la desregulación y simplificación, para impulsar el comercio exterior.

DIDIER RAMÍREZ TORRES

Nuevamente México obtiene malas notas en una evaluación internacional, en esta ocasión en el ámbito del comercio exterior, donde fue ubicado en la posición 65 entre 118 países a nivel mundial en un estudio del Foro Económico Mundial (WEF, por sus siglas en inglés). La calificación por debajo de la media fue por considerar negativos los resultados en áreas como operación aduanera, facilitación al comercio y desarrollo de infraestructura para llevar a cabo el comercio exterior.

Los resultados hacen evidente que se requiere continuar trabajando en la simplificación, desregulación y eficiencia en este sector, ya que genera el 62% del Producto Interno Bruto (PIB).

En el estudio Índice de Facilitación del Comercio (ETI, por sus siglas en inglés), avalado por el organismo mundial, se analizó la situación en México, que a pesar de ser un país proclive al comercio exterior por sus 12 tratados de libre comercio y un esquema reducido de barreras arancelarias, tiene en la operación y regulación su talón de Aquiles.

Importante, pero no suficiente

De acuerdo con el ETI, en cuanto a regulación y operación aduanera, México es calificado por debajo de la media, y se concluye que los trámites que en este rubro se desarrollan son poco expeditos y por lo tanto ineficientes, además de que en esta instancia se identifica como una área en donde impera la corrupción.

Humberto Simoneen, vicepresidente de la Asociación Nacional de Exportadores e Importadores de la República Mexicana (ANIERM), coincidió en que la burocracia afecta el comercio exterior, aún cuando se han otorgado ciertas facilidades con el decreto de la Secretaría de Economía del 31 de marzo pasado.

Así, destaca el hecho de que se hayan eliminado las garantías a la importación para 332 fracciones arancelarias, el omitir la inscripción en el padrón de importadores, o la identificación individual de las mercancías a través del conocido anexo 18. Sin embargo, aunque son avances importantes, aún falta mucho por trabajar, consideran especialistas.

Para ello, una vía puede ser la modificación a la Ley Aduanera, en donde se establezca el análisis de riesgos, que se traduzca en realizar revisiones no sólo de forma eficiente sino también eficaz, esto es, si se aplican diez inspecciones garantizar que al menos ocho cuenten irregularidades, para así evitar pérdidas de tiempo innecesarias, consideró Pedro Trejo Vargas, experto en comercio exterior y catedrático de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

Lo anterior, dijo, puede lograrse con implementación de tecnologías de la información (TI), tal como lo considera el Convenio de Kyoto de la Organización Mundial de Aduanas, y por medio de lo cual se pueden conocer los antecedentes del importador/exportador, agente aduanal, transportistas, país de origen; entre otros parámetros, que permitan a la autoridad aduanera tomar decisiones más certeras y que interrumpen menos el tránsito de mercancías.



Índice de Facilitación del Comercio (TEI)

País	Ranking general	Subíndices		
		Acceso a mercados	Administración aduanera	Infraestructura, transportes y comunicaciones
Hong Kong	1	1	7	4
Singapur	2	27	1	7
Suecia	3	14	2	1
Canadá	4	3	9	11
EE. UU.	14	6	21	3
Chile	17	40	20	42
Costa Rica	44	10	49	66
Guatemala	54	28	46	78
México	65	74	65	67

Fuente: WEF

Según el experto, México debe aplicar las medidas del Convenio de Kyoto para armonizar los trámites aduaneros.

El hecho de tener que consultar diversos documentos, lo mismo Tratados Comerciales, Leyes e incluso el Diario Oficial, crea ambigüedad y confusión para quien participa en actividades de comercio exterior, lo cual podría facilitarse si sólo se recurriera a un documento, acotó Humberto Simoneen.

Para José Manuel Vargas Menchaca, especialista en comercio exterior, si bien en esta materia existen algunos intentos por lograr la armonización, aún están

lejanos de aplicarse, por lo cual es un tema en el que debe trabajarse para escalar posiciones en el ETI.

Hasta los minutos son importantes

Todas las acciones referidas a incrementar la eficiencia en las aduanas tienen como fin último no sólo facilitar el comercio sino reducir el costo en esta actividad. Según el ETI, en México los gastos por importación de un producto promedian dos mil 400 dólares, sin considerar impuestos ni aranceles, es decir, maniobras, almacenajes y retrasos, lo cual lo ubica en el escalafón 111.

Las demoras es un tema que influye sustancial-

mente en los costos. Según el estudio en promedio se requieren 23 días para la importación de un producto a México, sin embargo, Fernando Ruiz Huarte director técnico del Comece, rechazó que esta cifra se acerque a la realidad del país, y subrayó que de acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) la cifra es de 11 días, que si bien es menor debe tratarse de reducir.

Humberto Simoneen explicó que es importante hacer más eficientes los despachos, sobre todo cuando sólo se tienen dos días sin costo en el almacén fiscal, y a partir del tercero comienza a generar gastos adicionales.

Al respecto, Pedro Trejo comentó que en parte los retrasos se generan por la vocación de la aduana en México, que tiene un objetivo recaudador. Baste decir que en esta instancia se capta el 45% del Impuesto al Valor Agregado que se recauda en el país; derivado de ello, en ocasiones se detienen las mercancías con un fin receptor de contribuciones y no sólo de revisiones, situación que debe corregirse.

Además, es necesario considerar el número de trámites que debe cubrirse, así como la intervención de funcionarios de diversas dependencias, lo cual motiva que existan retrasos en los procesos de importación de algunas mercancías.

Por si fuera poco

Según el estudio, una fuente de discrepancia entre los mercados es la distancia entre ellos, debido a los costos que resultan del transporte. En México, a pesar de tener un acceso a diversos países, gracias a la conectividad de rutas marítimas, la operación en puertos y la infraestructura en ferrocarriles y carreteras es deficiente, lo que resta competitividad al comercio exterior, situación que es evidenciada en el estudio del WEF, al ubicar al país en el sitio 67.

El hecho de que el autotransporte en México cuente con una antigüedad de 17 años eleva el costo, sobre todo cuando se agrega el precio de los peajes y el estado de los caminos, tema que toma importancia cuando se habla del medio que moviliza el 80% de la carga interna y cerca del 54% de la relacionada con el comercio exterior.

Por si fuera poco, se le suma el hecho de que el ferrocarril tiene un atraso en el desarrollo de infraestructura, en donde no se ha construido un solo kilómetro de nuevas vías desde principio de siglo XX, amén de que existen problemáticas en la interconexión entre los servicios de las compañías ferroviarias, lo cual incrementa los costos de manera sustancial, consideró Javier Altamirano, presidente de la Asociación Nacional del Transporte Privado (ANTP).

El papel de estos medios de transporte terrestre es fundamental, ya que no sólo son el modo de conexión con el principal socio comercial, Estados Unidos, sino que son fundamentales para articular el comercio exterior con otras regiones al interactuar con el movimiento en los puertos marítimos, y en donde el estudio del WEF revela, existe poca eficiencia y por ello lo ubica en la posición 82, por debajo de países latinoamericanos como Uruguay u Honduras. Más hondo no podríamos estar.