

Meterán en cintura a la facilitación comercial en México

Una empresa exportadora en México tarda 20 horas en promedio en realizar los trámites en frontera para enviar sus productos al extranjero. Este tiempo es 1.6 veces superior a lo que sucede en países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).

Hablando en costos, la misma empresa paga en promedio 400 dólares en frontera, o 2.9 veces más, para colocar su mercancía fuera del país. Así mismo, para realizar toda la tramitología en el proceso de exportación ocupa 8 horas, o 3.5 veces más, mientras que el costo documental le representa un gasto de 60 dólares, 1.8 veces superior a las otras naciones en referencia, de acuerdo con datos del Doing Business 2020, del Banco Mundial.

Una misma situación ocurre con los procesos y costos del lado de la importación, según se observa a continuación:

Indicador	Ciudad de México	América Latina y Caribe
Tiempo para exportar: Cumplimiento fronterizo (horas)	20	55.3
Costo para exportar: Cumplimiento fronterizo (USD)	400	516.3
Tiempo para exportar: Cumplimiento documental (horas)	8	35.7
Costo para exportar: Cumplimiento documental (USD)	60	100.3
Tiempo para importar: Cumplimiento fronterizo (horas)	44	55.6
Costo para importar: Cumplimiento fronterizo (USD)	450	628.4
Tiempo para importar: Cumplimiento documental (horas)	18	43.2
Costo para importar: Cumplimiento documental (USD)	100	107.3

Fuente: Doing Business 2020, Banco Mundial

“Según el Doing Business, México está muy bien posicionado, estamos en un lugar 69 [en el apartado de Comercio transfronterizo], estamos bien posicionados, pero digamos en la OMC (Organización Mundial del Comercio) somos 164 miembros, entonces el lugar 69 no es malo, pero es un lugar donde vemos que tenemos una gran ventana de oportunidades para mejorar esta posición y ser más competitivos a nivel internacional”, dijo Dora Rodríguez, titular de la Dirección General de Facilitación Comercial y de Comercio Exterior de la Secretaría de Economía, durante una reciente reunión virtual con los miembros del Instituto Mexicano de Ejecutivos en Comercio Exterior (IMECE).

En la reunión, la funcionaria reconoció que el comercio exterior es el principal motor de crecimiento de México, una actividad que ha mostrado una clara sincronización con el Producto Interno Bruto (PIB), principalmente desde la segunda mitad de la década de los 80 del siglo pasado, cuando se decidió abrir más las fronteras del país con la incorporación al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT por sus siglas en inglés), poco después OMC.

De hecho, el año pasado el comercio exterior tuvo una representación del 74.5% dentro del PIB mexicano, de acuerdo con datos oficiales. En la actualidad, México cuenta con 14 tratados de libre comercio que lo vinculan con poco más de 50 países en el mundo.

Sin embargo, en el contexto actual de crisis sanitaria y económica globales provocadas por los efectos del COVID-19 se acentúa aún más la baja participación de las pequeñas y medianas empresas (Pymes) en el comercio exterior, mismas unidades económicas que ya arrastraban múltiples dificultades para incorporarse a esta actividad.

“Sabemos que participar en el comercio exterior tiene altos costos, tiene una regulación muy compleja, la regulación está dispersa y es cambiante, en algunos casos muy cambiante; tenemos un lenguaje técnico y complicado y para ello pues necesitamos tener especialistas, o sea, quien quiera participar en el comercio exterior y no es un especialista en la materia, pues requerirá del apoyo de un especialista en clasificación arancelaria, en las reglas de origen, en las regulaciones no arancelarias que tenemos; en las aduanas la operación aduanera también es complicada, hay que tener mucha capacidad diría yo, y mucha paciencia, para poder interactuar con las más de 12 dependencias del gobierno que regulan esta actividad del comercio exterior”, afirmó Dora Rodríguez.

En México, sólo 4 de cada 100 Pymes participan directa o indirectamente en actividades de cadenas globales de valor. Un 87% no participa por falta de información y un 30% no alcanza a crecer por la complejidad de los trámites y de los impuestos elevados, mientras que un 92% no cuenta con acceso a programas de financiamiento, de acuerdo con una encuesta realizada el año pasado por la Asociación Mexicana de Secretarios de Desarrollo Económico (AMSDE) y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi).

El hecho anterior es significativo en una economía donde las Pymes representan poco más del 90% de las empresas instaladas en el país y aportan el 77% del empleo.

En países como Estados Unidos la participación de las Pymes en las exportaciones alcanza un 19% de ellas, mientras que en Canadá son el 26% y en la Unión Europea el 50%, de acuerdo con datos aportados por el Consejo Empresarial Mexicano de Comercio Exterior, Inversión y Tecnología (Comce).

Así mismo, hay que agregar a estas dificultades el costo logístico en las actividades de las empresas, ya que mientras que en los países integrantes de la OCDE no sobrepasa el 8% en promedio, en México existe un rango amplio de entre 18 a 35%, de acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

“Este porcentaje y este rango habrá de depender del tipo de empresa, del valor del producto, sin embargo, en un análisis que hemos venido haciendo de año con año estamos viendo que entre más pequeña es una empresa tenemos un costo logístico mayor”, de acuerdo con Francisco Méndez, presidente del Comce Bajío, en una reunión virtual reciente con medios de comunicación.

En una comparación a escala global, México se encuentra posicionado en el sitio 51, de 160 economías evaluadas, dentro del Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial de 2018, sin embargo, al interior del indicador se observan diversas áreas de oportunidad, como lo muestra la siguiente imagen compartida por el Comce.

Desempeño logístico de México

2018

Rubro	Lugar /160
General	51
Puntualidad	49
Embarques internacionales	51
Competencia logística	52
Trazabilidad	62
Infraestructura	57
Aduanas	53

“No se ha trabajado de igual forma o a la par en el tema precisamente de la infraestructura logística, la proveeduría logística, los procesos aduaneros, la sobrerregulación y también el tema de fiscalización de las operaciones de importación y exportación”, insistió Méndez.

México está obligado por 2 vías a realizar acciones que den paso a la facilitación del comercio internacional. Por un lado, desde 2017 tiene que cumplir con los compromisos a los que se sujetó a través del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la OMC, en donde, entre otros aspectos aduaneros, debe instalar un comité nacional de facilitación del comercio que fije la agenda de los programas y estrategias a implementar en este sentido.

Este comité fue instalado apenas el 22 de enero pasado, de acuerdo con un decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF), en donde se definieron sus reglas, así como los integrantes que lo conformarán, entre otros puntos.

A su vez, el país tiene una agenda amplia que cumplir en torno a la facilitación comercial a través de lo acordado en el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), específicamente en lo concerniente al Capítulo 7 sobre Administración Aduanera y Facilitación del Comercio. Aquí también se dispuso la creación de un comité de facilitación comercial entre los 3 países.

“Este comité ya tuvo una primera reunión en septiembre del año pasado, se espera que tengamos otra reunión este año y en este comité pues se ven puntualmente todas aquellas medidas que entre los 3 países… y aquí yo creo que no solamente entre los 3 sino que, digamos que es una prioridad, la relación con Estados Unidos, justamente porque con ellos tenemos una frontera enorme y es por donde transita la mayor parte de nuestro comercio a nivel mundial”, dijo Dora Rodríguez.

En suma, poco más del 80% de las exportaciones mexicanas tiene como destino final los Estados Unidos.

Agenda de facilitación comercial 2021

Aunque la comunidad de comercio exterior en México apenas se está acoplando a la nueva Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (TIGIE), publicada el 28 de diciembre de 2020, que va de la mano con la adopción de la sexta enmienda del sistema armonizado de la Organización Mundial de Aduanas, en vigor desde 2017, el gobierno mexicano ya se prepara para la adopción de la séptima enmienda, que se espera entre en vigor en el 2022.

“Este año pensamos hacia fines del primer semestre poder tener completo este ejercicio de incorporación a la TIGIE de la séptima enmienda y ponerlo a consulta general para que los operadores, como ocurrió con la TIGIE del año pasado, puedan hacernos sus opiniones (…) y que pueda entrar en vigor ahora sí junto con el resto de los países”, adelantó Dora Rodríguez.

En otro punto, la funcionaria afirmó que la Secretaría de Economía pretende contar con un nuevo acuerdo de reglas de comercio exterior en el que se puedan recopilar todas aquellas reglas que se han publicado desde 2012 a la fecha. “Esto, obvio, va a ser la facilitación para el operador económico tener en un solo documento todas las reglas de comercio exterior”, dijo.

Un caso similar se pretende realizar con los poco más de 250 cupos que se tienen acordados en tratados de libre comercio o acuerdos de complementación económica (ACE) tanto para la importación como para la exportación, así como con los acuerdos sobre cuotas compensatorias; en ambos casos se espera contar con sendos documentos para este año.

“En términos de certificados de origen, estamos trabajando en la automatización, este es un proceso que va bien, pero que todavía tenemos un camino por recorrer. Estamos trabajando, en el caso de Perú, está en proceso tener una certificación de origen 100% electrónica y automatizada, estamos trabajando también con Uruguay en ese sentido, quizás va un poco más atrasado”, dijo Rodríguez.

Así mismo, detalló que la Secretaría de Economía trabaja en eliminar los registros de elegibilidad de productos para acceder a los tratamientos arancelarios preferenciales que tiene México negociado en los ACE con la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), “ahí se va a eliminar el requisito de ingresar las 4 nomenclaturas, la correlación a las 4 nomenclaturas que esto siempre es algo problemático, estar trabajando con 4 nomenclaturas para determinar la elegibilidad. Y para el futuro estamos trabajando con Argentina en el ACE número 6 y también con la Alianza del Pacífico”.

La otra agenda

Francisco Méndez, presidente del Comce Bajío, indicó en la reunión con medios de comunicación que este organismo tiene previsto abrir una convocatoria nacional en 50 universidades para que participen en la investigación y formulación de estrategias, planes y programas a fin de desarrollar propuestas de mayor facilitación comercial en el país. Así mismo, se tendrían pláticas con otros países para revisar y adoptar experiencias y mejores prácticas internacionales.

“Estamos por terminar todo un análisis de una encuesta nacional en donde estamos recabando alrededor de casi ya mil encuestas a las empresas de todos los sectores productivos del país, en donde les hemos estado preguntando qué es lo que de alguna manera te está obstaculizando para importar y exportar, y la gran mayoría (…) nos dicen que trámites específicos son los que de alguna forma vienen a tener problema para conseguirlos”, dijo.

El directivo indicó que, en el caso de las Pymes, el 52% no cuenta con una persona especializada en comercio exterior, “eso nos deja ver que entre más regulación haya a la importación y exportación más difícil es el que las empresas estén participando”.

“Un ejemplo [de los obstáculos] es la estancia de los contenedores de la importación en puertos, en México en promedio los contenedores en puerto están 7 días, quiere decir que algunos contenedores están más de 7 días, 9 o más. Y en otros países que trabajan bien de la OCDE los contenedores tienen una estancia entre 2 y 3 días, entonces ahí vemos muy claramente una diferencia y cada día que un contenedor esté en puerto pues cuesta en almacenaje y de pronto cuesta el pago de demoras por el uso del contenedor”, dijo Fernando Ruiz Huarte, director general y vicepresidente del Comce Nacional, en la misma reunión con medios de comunicación.

La propia OMC ha dicho que mientras que los países vayan adaptando los procesos de facilitación al comercio previstos en el AFC, las reducciones en los costos para las empresas pueden ser de hasta 14%, mientras que una estimación del Centro de Investigación y Docencia Económicas (CIDE) ha previsto que en el caso particular de México esta reducción puede llegar a representar un 17.8 por ciento.

“Tiene la facilitación del comercio un impacto positivo en el PIB, el impacto es de un crecimiento del 0.5% y obviamente un impacto en el crecimiento del comercio transfronterizo mismo, de un 2.7% al año”, según Dora Rodríguez.

El Comce ha dicho que en tanto se dispongan estas facilitaciones al comercio, para el año 2025 se estaría hablando que un 12% de las Pymes ya podría estar participando en cadenas globales de valor, y de continuar en esta brecha para el 2030 sería de hasta un 25 por ciento.

Fuente: *http://t21.com.mx/logistica/2021/03/16/meteran-cintura-facilitacion-comercial-mexico*