



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE QUERÉTARO
FACULTAD DE CONTADURÍA Y ADMINISTRACIÓN
LICENCIATURA EN NEGOCIOS Y COMERCIO INTERNACIONAL

**“MÉXICO ANTE LA AGILIZACIÓN Y MODERNIZACIÓN DEL COMERCIO
TRANSFRONTERIZO; LA IMPLEMENTACION DE LA VENTANILLA UNICA DE
COMERCIO EXTERIOR MEXICANA(VUCEM) COMO FOMENTO A LA
COMPETITIVIDAD”**

TESIS

**Que como parte de los requisitos para obtener el grado de Licenciado en
Negocios y Comercio Internacional**



Presenta:

ELBA ROSARIO MARTINEZ ROMERO

Dirigida por:

Dra. en Derecho Público Nohemí Bello Gallardo

Querétaro, Qro. Octubre de 2012.



Resumen

Actualmente realizar una operación de comercio exterior involucra un alto número de trámites, papeleo, personas, costo y tiempo, ya que hay aproximadamente 30 actores involucrados, alrededor de 40 documentos, 165 trámites y 200 diferentes datos muchos de los cuales se entregan varias veces. La Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicana (VUCEM) es una evidencia real a una ruptura del manejo y administración tradicional basada en copias y numerosas autorizaciones que llega a ser remplazado por un modelo completamente electrónico, donde el uso de las Tecnologías de la Información y Comunicación se muestran como herramientas con un enorme potencial para configurar la estructura organizativa y el modelo de gestión de los servicios, a modo que estos ofrezcan una respuesta única, ágil, eficiente, de calidad y transparente a los ciudadanos. Sin embargo para realizar con éxito tal ruptura hay que considerar los factores limitantes sin olvidar que el desarrollo de la Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicana (VUCEM) es más una cuestión política que técnica. De manera que la interconectividad, Tecnologías de la Información, COVE, FIEL, la propia VUCEM pueden ser herramientas para el cambio, siempre que exista una clara voluntad política y directiva para liderar los cambios necesarios en las estructuras, procedimientos y cultura organizativa.

PALABRAS CLAVE: Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicana, administración tradicional, respuesta única, interconectividad, tecnologías de información, cultura organizativa.





Summary

Currently, making an international trade operation involves a high number of procedures, paper work, people, cost, and time; ; since there are 30 actors involved approximately, about 40 documents, 165 procedures, and 200 different data that are turn in several times. The Mexican International Trade One Stop Window makes evident the rupture of a traditional management based on photocopies and several authorizations to be replaced by a completely electronic model, where the use of information and communication technologies as tools with a great potential to configure the organizational structure and the services management model, so these offer a response unique, high quality, agile, efficient, and transparent response to the citizens. In order to successfully carry out this rupture the identified limiting factors and, we cannot forget that the One Stop Window development is a political rather than a technical issue. Interconnectivity, information technologies, COVE, FIEL, and VUCEM can be tools for change, as long as exist a clear political willingness and a board to lead the necessary changes in the structures, procedures, and organizational culture.

KEY WORDS: Mexican International Trade One Stop Window, traditional management, response unique, interconnectivity, information technologies, organizational culture.



Dedicatoria

Desde pequeña mis padres fomentaron en mi personalidad dos valores fundamentales el deseo de superación constante y la competitividad; este ultimo con los años fue alimentado con el enorme ejemplo de mis hermanas quienes día a día estudiaban y se esforzaban para convertirse en las personas ejemplares que son hoy, es por ello que esta dedicatoria es para ustedes.

Para ti papá por regalarme una educación de excelencia, por brindarme siempre lo necesario (e incluso un poco más) para salir adelante, por ver en tu ejemplo de lucha que todo es posible con dedicación, esfuerzo, pasión y mucho trabajo.

Para ti mamá por estar siempre a mi lado, por protegerme y aun en la distancia cuidar de mí. Por todos tus consejos, porque sin duda, esas palabras me hicieron tener presente y claras mis metas, porque tus regaños no fueron mas que guías que me permitieron seguir por el camino correcto y por todo el amor que siempre me has dado sabes que el carácter que tengo y la mujer que hoy soy es gracias a ti. Agradezco a Dios haber heredado ese sexto sentido que solo tu yo podemos comprender.

Para ustedes Ivonne, Haydee y Claudia porque su ejemplo siempre ha sido una pauta para ser mejor, gracias por cuidarme, por sus palabras y consejos de vida; por ser luchadoras, mujeres de retos (y retadoras también). Por todo su cariño, mi admiración en todo lo que hacen.

Este trabajo es por ustedes, espero cumplir con sus expectativas y prometo continuar trabajando fuerte para lograr siempre ser mejor.





Agradecimiento

A la Doctora Nohemí Bello Gallardo por confiar en mi, involucrarme y mostrarme el maravilloso mundo de la investigación.

A Luis por entrar en mi vida.

A Dios





INDICE

Resumen.....	2
Summary.....	3
Dedicatoria.....	4
Agradecimiento.....	5
Introducción.....	9
Definición del problema.....	11
Objetivo del presente trabajo.....	13
Justificación.....	13
Marco teórico.....	15
Hipótesis.....	19
Metodología.....	20
Capitulado.....	21
<i>Antecedentes: panorama mundial de la agilización y modernización del comercio.</i>	21
<i>Recurso Electrónico</i>	32
<i>México y la modernización del comercio</i>	38
<i>Sistema Automatizado Aduanero Integral Fase III</i>	51
<i>Sistema SOIA</i>	55
<i>Sistema de Información SAAI WEB</i>	58





<i>Sistema de pago electrónico de Derechos, Productos y Aprovechamientos e5cinco</i>	58
<i>El uso de las tecnologías de la Información para la competitividad</i>	64
Marco Legal en torno a la facilitación del comercio en México.	69
<i>La Ventanilla Unica de Comercio Exterior Mexicana (VUCEM)</i>	73
Legislación y Normatividad de la VUCEM.....	84
Procedimiento de transmisión a través de la Ventanilla Digital (1.9.16)	84
Trasmisión de información en ventanilla Digital de pedimentos consolidados (Regla 1.9.17)	85
Retransmisión de COVE (1.9.18)	87
Impresión simplificada del pedimento (Regla 3.1.4)	87
Datos que debe contener la factura comercial (Regla 3.1.5).....	88
Impresión del código de barras(Regla 3.1.10)	88
Prevalencia de la transmisión del COVE sobre la factura (Regla 3.1.11)	88
Despacho mediante pedimento consolidado (Regla 3.1.14).....	89
Impresión del resultado del módulo de selección automatizado (regla 3.1.15).....	89
Cumplimiento de regulaciones y restricciones no arancelarias (3.1.30)	89
Procedimiento para la presentación de pedimentos consolidados (Regla 3.1.31).....	92



Responsabilidad respecto al COVE o e-document transmitido (Regla 3.1.32).....	93
Aplicación del COVE en el caso de operaciones de mensajería (Regla 3.7.3).....	93
Reglas en las que se modifica el término "factura" por "impresión simplificada de COVE"	94
Modificación al anexo 1 de las RCGMCE "DECLARACIONES, AVISOS, FORMATOS E INSTRUCTIVOS DE TRÁMITE". Pedimento.....	94
Pedimento de Importación. Parte II. Embarque parcial de mercancías.	95
Impresión simplificada del pedimento	96
Impresión simplificada del COVE.	96
Fechas de entrada en vigor de reglas referentes a COVE y digitalización (Resolutivo quinto).....	97
Opiniones de los usuarios de la VUCEM	97
Conclusiones.....	101
Bibliografía	107



INDICE DE ILUSTRACIONES

<i>Ilustración 1. El comercio transfronterizo: exportación e importación vía marítima (variables).....</i>	<i>22</i>
<i>Ilustración 2. Corea</i>	<i>27</i>
<i>Ilustración 3. Costo y tiempo de una operación comercial en las diferentes economías.....</i>	<i>35</i>
<i>Ilustración 4. Comercio a través de la Frontera: México en el Ranking Mundial</i>	<i>41</i>
<i>Ilustración 5. SAAI M3: Características</i>	<i>53</i>
<i>Ilustración 6. Consultas a través de SOIA.....</i>	<i>56</i>
<i>Ilustración 7. Diagrama de ventanilla Única.</i>	<i>80</i>

INDICE DE TABLAS

<i>Tabla 1. México: clasificación Doing Business.....</i>	<i>23</i>
<i>Tabla 2. Intercambio electrónico de datos.....</i>	<i>26</i>
<i>Tabla 3. Facilitación: comparativo de buenas y malas prácticas comerciales.</i>	<i>31</i>
<i>Tabla 4. Evolución histórica del comercio exterior en México</i>	<i>39</i>
<i>Tabla 5. Conecting to compete. Ranking</i>	<i>42</i>
<i>Tabla 6. México en el Ranking connecting to compete</i>	<i>44</i>
<i>Tabla 7. Comparativo de buenas prácticas de comercio exterior.....</i>	<i>48</i>
<i>Tabla 8. México: análisis de comercio transfronterizo.....</i>	<i>49</i>
<i>Tabla 9. Costo y tiempo en la preparación de documentos</i>	<i>73</i>



Introducción

Hacer más fácil el comercio entre los países es cada vez más importante en el mundo de los negocios. Día con día se busca implementar reformas que traigan consigo la agilización de los trámites aduaneros y con ello la reducción en costos y tiempo.

Economías que son punta de lanza en la facilidad para el comercio exterior, han encontrado maneras de hacer que la exportación e importación sean lo más eficiente posibles. Han optado por generar dinamismo en las operaciones comerciales, siguiendo las tendencias tecnológicas y aplicándolas en pro de la mejora y modernización de sus procedimientos aduaneros. La confianza y la virtualidad juegan un papel importante en dicho progreso, por lo cual es necesario analizar a detalle la manera en que las reformas se han generado e implementado, el modo en que los procedimientos simples y sencillos generan un gran dinamismo y aumento en el flujo comercial de un país.

La tendencia internacional es clara: reducción de trámites, reajuste de controles, disminución en tiempo y costos; y sobre todo la implementación y utilización de transmisión electrónica de información. Con lo anterior, se puede expresar de manera crítica que en nuestro país existe una gran área de oportunidad.



Definición del problema

Actualmente realizar una operación de comercio exterior en México involucra un alto número de trámites, papeleo, personas, costo y tiempo, ya que hay aproximadamente 30 actores involucrados, alrededor de 40 documentos, 165 trámites y 200 diferentes datos muchos de los cuales se entregan varias veces.

El planteamiento a analizar sería entonces, detectar de qué manera se lleva a cabo la operación de comercio exterior en nuestro país, divisar que factores impiden y frenan el desarrollo operacional que la misma globalización determina para ser competitivos a nivel internacional y desde luego observar las áreas de oportunidad que existen en torno a la implementación de las buenas prácticas comerciales.

Continuando con esta idea, es indispensable mencionar que en México la autoridad ha propuesto, adoptado e impulsado el proyecto de la Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicana (VUCEM) evidencia real a una ruptura del manejo y administración tradicional basada en copias y numerosas autorizaciones que llega a ser remplazado por un modelo completamente electrónico, donde el uso de Las Tecnologías de la Información y Comunicación se muestran como herramientas con un enorme potencial para configurar la estructura organizativa y el modelo de gestión de los servicios, a modo que estos ofrezcan una respuesta única, ágil, eficiente, de calidad y transparente a los ciudadanos. Sin embargo, para realizar con éxito tal ruptura, hay que considerar los factores limitantes sin olvidar que el desarrollo de la Ventanilla Única es más una cuestión política que técnica, de manera que, la interconectividad, Tecnologías de información, el Comprobante de Valor Electrónico (COVE), la Firma Electrónica Avanzada (FIEL), y la propia VUCEM



pueden ser herramientas para el cambio, siempre que exista una clara voluntad política y directiva para liderar los cambios necesarios en las estructuras, procedimientos y cultura organizativa.

El comercio actual en México se rige por normas anticuadas, si bien es cierto que se está comenzando a trabajar en torno a la simplificación de los procedimientos aduaneros, a la sistematización de pagos y trámites, es preciso modernizar en este sector, de manera que todos los países impulsen prácticas comerciales sencillas y modernas.

Con lo anterior cada vez es más latente la necesidad de combinar reformas individuales, como la modernización de la aduana, con mejoras en todos los aspectos de la cadena de distribución.

A nivel internacional los países apuestan a la coordinación de sus procedimientos de frontera con otros organismos, a la mejora en las telecomunicaciones, uso de la tecnología de información, mejora en la infraestructura física y sobretodo a la eliminación de trámites y papel.

En este sentido entre algunos de los problemas que enfrenta nuestro país figuran los requisitos de datos y documentación innecesaria o excesiva, la falta de transparencia de las aduanas, la excesiva duración del despacho de aduana, la descoordinación entre las aduanas y los demás organismos de inspección y las técnicas aduaneras obsoletas.

Los trámites aduaneros y fronterizos obsoletos consumen cantidades enormes de tiempo y dinero, lo que dificulta la actividad empresarial, frena el crecimiento y ralentiza el desarrollo económico, sobre todo en los países en desarrollo como el nuestro. Por esta razón, la facilitación del comercio forma

parte de las prioridades principales de las empresas de todos los países, desarrollados y en desarrollo.

Objetivo del presente trabajo

Dentro del ranking internacional de competitividad, una de las áreas más importantes es la tendencia a la eliminación de documentos, la facilitación de trámites y el impulso que se está dando a la transmisión electrónica, con esta investigación se pretenderá demostrar con los casos exitosos de los países que han optado por esta forma de comercio más ágil como se incrementa la competitividad y el volumen de operaciones, así mismo de qué manera se han reformado los procedimientos aduaneros y cómo afecta a nuestro país la burocracia y el excesivo uso de documentos.

Del mismo modo particularmente en el caso de la Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicana se analizará el impacto que su implementación tiene en el flujo de comercio exterior de nuestro país. El grado de avance que tiene el proyecto y; los retos y desafíos a enfrentar.

Justificación

México decidió internacionalizar su economía, insertándose en el proceso globalizador a base de una apertura total de su economía. El comercio exterior se definió como la base del desarrollo del país, por lo que hasta el día de hoy se han negociado 11 Tratados de Libre Comercio que permiten el acceso preferencial de productos a más de 43 países¹

¹ <http://portal.sre.gob.mx/italia/index.php?option=faq&task=viewfaq&artid=20&Itemid=5>



La necesidad de una mayor competitividad de los productos, es el motivo por el cual los países se vinculan a espacios económicos más amplios en función de la situación geográfica, la naturaleza y el monto de sus intercambios, la complementación económica y el potencial de desarrollo.

En el pasado las economías estaban, en mayor o menor grado, cerradas, por lo cual una organización era competitiva cuando se encontraba mejor (en lo que fuera), respecto a las demás organizaciones de su entorno. La competitividad se basaba, entonces, principalmente en temas internos y de procesos propios de las empresas y una empresa era competitiva al tener productos más baratos o poseer más calidad por el mismo precio pues las empresas se desarrollaban bajo las mismas circunstancias políticas, financieras, sistema de derecho y condiciones de la mano de obra, entre otras.

Con las circunstancias generadas por la globalización, las barreras arancelarias se eliminaron, los mercados se homogenizaron y las empresas tuvieron más posibilidades de acceder a otros mercados. Estas condiciones han impactado en las empresas para enfocar sus acciones hacia la competitividad como resultado del diseño de estrategias que oferten valor al mercado.

Con estos antecedentes es justificable realizar una investigación que señale las variables que hacen a un país más competitivo y la forma en que se implementan en México. Además, documentar el avance del proyecto Ventanilla Única, el alcance, los retos y barreras para que llegue a ser exitoso y por ende sea generador de competitividad en nuestro país.

1. Competitividad en las organizaciones

Con las circunstancias generadas por la globalización, al eliminar las barreras arancelarias y al homogenizar los mercados, las empresas tuvieron más posibilidades de acceder a otros territorios. Bajo este esquema el concepto de competitividad ha cambiado de significado y trascendencia

Ivancevich en su libro *Gestión, calidad y competitividad* (1996), cita la siguiente definición: "Competitividad Nacional: la medida en que una nación, bajo condiciones de mercado libre y leal es capaz de producir bienes y servicios que puedan superar con éxito la prueba de los mercados internacionales, manteniendo y aún aumentando al mismo tiempo la renta real de sus ciudadanos".

Ahora bien para Farrell, Hirt, Adriaenséns, Flores y Ramos (2004, pp215) "Una organización es un sistema cuya estructura está diseñada para que los recursos humanos, financieros, físicos, de información y otros, de forma coordinada, ordenada y regulada por un conjunto de normas, logren determinados fines". (Farrell, et all., 2004, pp 215).

Integrando ambas definiciones, se puede considerar a la competitividad como la medida en que una organización es capaz de producir bienes y servicios de calidad, que logren éxito y aceptación en el mercado global. Dicha aceptación esta orientada a tener el producto o servicio a tiempo, en un costo bajo y añadiendo además, el cumplimiento de las famosas tres "E": "*Eficiencia, Eficacia y Efectividad*". Eficiencia en la administración de recursos (eliminar los trámites engorrosos, las numerosas copias, la arraigada burocracia); Eficacia



en el logro de objetivos (concluir la operación comercial en forma y tiempo); y Efectividad comprobada para generar impacto en el entorno, la cual se reflejaría al escalar posiciones en el índice internacional de competitividad. Mostrándonos de esta manera como un país atractivo para la inversión e intercambio comercial. (Ivancevich, et all., 1996, pág. 62).

2. Comercio Exterior

Witker & Hernández (2008) señalan que el término “comercio exterior” hace referencia al intercambio comercial de un país con relación a los demás, puntualizando que si se toma como referencia a México, el comercio exterior de México es aquel que este país realiza con la diferentes regiones con las que comercia. México tienen celebrado actualmente alrededor de 12 acuerdos comerciales con más de 48 países, y regularmente existen disposiciones ya sea entre las partes o emitidas internamente por cada país que al igual regulan dicho acuerdo comercial.

3. Importación y Exportación.

La ley aduanera en vigor en el artículo 90 establece que “las mercancías que se introduzcan al territorio nacional o se extraigan del mismo, podrán ser destinadas a alguno de los regímenes aduaneros”² que la propia ley contempla y que son los definitivos de importación y exportación, los temporales de importación para retornar al extranjero en el mismo estado; para elaboración, transformación o reparación en programas de maquila o de exportación, se contemplan de igual modo los regímenes temporales de exportación para retornar al país en el mismo estado; para elaboración, transformación o

² Ley Aduanera, 2009, Reformada al 2 de febrero de 2006



reparación, para depósito fiscal, para tránsito de mercancías tanto interna como internacional y para la elaboración, transformación o reparación en recinto fiscalizado.

La importación y exportación para el Glosario de Términos Aduaneros Latinoamericanos de la ALADI es *“la entrada y salida de cualquier mercancía en un territorio aduanero”*.³

Esta definición, sin embargo no distingue las importaciones y exportaciones definitivas de los otros regímenes anteriormente mencionados como los temporales, el depósito fiscal y el tránsito, pues en todos ellos se presenta la introducción o salida de mercancías en un territorio aduanero,

Ahora bien el artículo 96 de la Ley aduanera expresa *“se entiende por régimen de Importación definitiva la entrada de mercancías de procedencia extranjera para permanecer en el territorio nacional por tiempo ilimitado”* y por otro lado el artículo 102 de este mismo ordenamiento señala que *“El régimen de exportación definitiva consiste en la salida de mercancías del territorio nacional para permanecer en el extranjero por tiempo ilimitado”*. Según lo establecido en el marco legal la voluntad o intención de que las mercancías permanezcan o salgan (sea el caso de importación y exportación respectivamente) en el país por tiempo indefinido, es la finalidad que permite distinguirlo de los regímenes temporales y otros que por naturaleza tienen una estadía por tiempo limitado, como el depósito fiscal y el de elaboración o transformación en recinto fiscalizado.

³ Derecho Aduanero Mexicano: Regímenes, contribuciones Y Procedimientos Aduaneros, ISEF IV Edición 2005, Andres Rohde Ponce pp 33



Así lo describe la misma ley en el artículo 106 *“La propiedad o el uso de las mercancías destinadas al régimen de importación temporal no podrá ser objeto de transferencia o enajenación, excepto entre maquiladoras, empresas con programas de exportación autorizados por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial y empresas de comercio exterior que cuenten con registro de esta misma dependencia, cuando cumplan con las condiciones que establezca el Reglamento”*.

4. Operaciones Virtuales

En derecho, se califica de virtual a la asignación o tratamiento de un hecho y su consecuencia como si hubiese en la realidad ocurrido aunque eso no ocurra así.

En las operaciones virtuales, la esencia de lo virtual constituye en que las normas consideran que las mercancías entraron y salieron del país (es decir, se importaron o exportaron) aunque en los hechos no haya ocurrido así. La finalidad de las operaciones virtuales pareciera que es, por diversos motivos justificados, evitar el transporte, gastos y maniobras innecesarias de extraer y sacar o a la inversa, mercancías cuando finalmente la ley permite esas operaciones.

5. Globalización:

La globalización de los mercados llegó para quedarse y en esta primera década del siglo XXI sigue manifestado sus efectos positivos y negativos en las organizaciones. Desde la perspectiva del comercio internacional “Para que las empresas puedan incursionar en la internacionalización, deben de considerarse



en este caso elementos jurídicos, económicos y sobre todo socio-culturales de los mercados, las empresas tienen que adaptarse a las condiciones que exige el entorno y estar dispuestas a ajustar los elementos internos para desarrollar la cultura necesaria y competir con empresas de nivel mundial que apuntalan el comercio en el mundo en el ramo al que pertenecen”(Banda 2010).

6. Ventanilla Única

La UN/CEFACT (2009), define a la ventanilla Digital o Única como: “Una herramienta que permite la entrega de información estandarizada a una única entidad para el cumplimiento de todos los requerimientos relacionados con la importación, exportación y tránsito. Si la información es electrónica, entonces los datos deben ser enviados una única vez”.

Hipótesis

- ✓ Demostrar que dentro del comercio globalizado la reducción de trámites, reajuste de controles, disminución en tiempo y costos; y sobre todo la implementación y utilización de la transmisión electrónica de información son generadores reales de competitividad.
- ✓ La implementación de la Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicana (VUCEM) beneficiara en reducción de tiempo, costos, eliminación de papel y con ello México será más competitivo comercialmente a nivel internacional.
- ✓ Realmente existe voluntad política e infraestructura para implementar con éxito el proyecto VUCEM en nuestro país.



Metodología

La presente investigación desarrollará el método de estudio descriptivo, ya que se evaluarán diversos aspectos, dimensiones o componentes que generan la competitividad de un país, en este caso México.

La literatura revisada, puede revelar “piezas y trozos” de teoría con apoyo empírico moderado, esto es, en estudios descriptivos como los publicados por el Banco Mundial como *Doing Business*, o *Connecting to Compete, trade logistics in the global economy*, se han detectado y definido ciertas variables.

En el estudio descriptivo se seleccionará una serie de cuestiones o variables, para medir cada una de ellas de manera independiente, para así – y valga la redundancia- describir lo que se investiga.

Las variables a considerar serían las siguientes:

1. Intercambio electrónico de datos
 - a. Introducir o mejorar los datos electrónicos sistema de intercambio
 - b. Mejora en la administración de Aduanas
 - c. Reducción del número de documentos de Comercio
 - d. Mejora de los procedimientos en los puertos
 - e. Introducir o mejorar Ventanilla Única
2. Aduanas
 - a. Documentos de importación
 - b. Documentos de exportación.
3. Infraestructura
 - a. Modernización de las aduanas
4. Competencia logística

5. Costos logísticos

6. Tiempos

Después de un cuidadoso análisis de las variables y descripción de dichos conceptos podemos presuponer unas relaciones entre ellas; pretender ver cómo se relacionan o vinculan diversos fenómenos entre sí (o si no se relacionan). Con lo anterior la investigación adoptará un carácter correlacional.

Capitulado

Antecedentes: panorama mundial de la agilización y modernización del comercio.

La competitividad ligada a los resultados de la innovación en la agilización y modernización del comercio es una realidad y un requisito para ser ejercido por las empresas y los países que deseen mantenerse atractivos para el comercio exterior. .

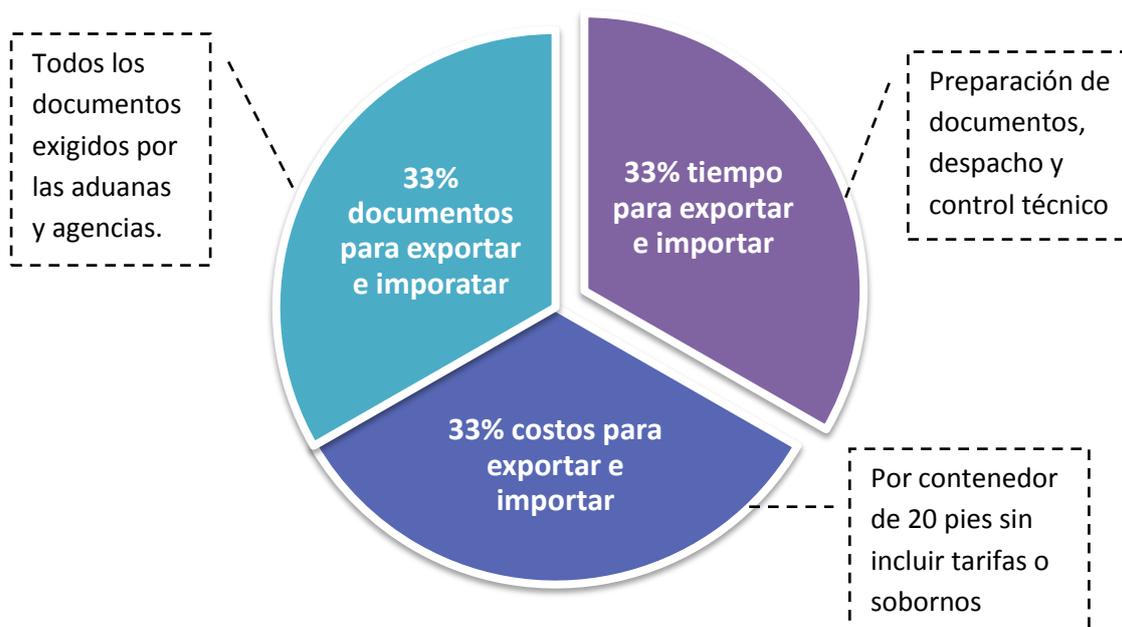
Internacionalmente se muestra una tendencia albúmina a la reducción de trámites, reajuste de controles, disminución en tiempo y costos; y sobre todo la implementación y utilización de transmisión electrónica de información.

Bajo este contexto, el Banco Mundial (WB por sus siglas en Ingles) presenta una serie de datos concentrados en un reporte anual llamado Doing Business (DB), cuya edición en el año 2010 muestra un comparativo que mide las regulaciones para hacer negocios evaluando a 183 economías de todo el mundo. Uno de los 9 aspectos que se evalúan para este reporte es el Comercio Transfronterizo, analizado en tres rubros; documentación, tiempo total de la importación o exportación y costo de la operación (Ilustración 1).



Dichas variables ya sea de manera independiente o correlacionada muestran la competitividad que tiene un país en el comercio internacional.

Ilustración 1. El comercio transfronterizo: exportación e importación vía marítima (variables)



Fuente: Elaboración propia con base en Doing Bussiness (2010)

Word Bank (2011)⁴, ubica a México en el lugar 58 aumentando su nivel de competitividad 11 posiciones en relación a la evaluación del 2010 en lo que respecta al Comercio Transfronterizo (tabla 1); sin embargo, aunque pueda mostrarse como una fortaleza el ascenso de once lugares, en la tendencia mundial se refleja como un profundo atraso, muy lejano a las buenas practicas adoptadas en el comercio global.

⁴ Doing Bussiness 2011 full report

Tabla 1. México: clasificación Doing Business



CLASIFICACION DE LA CATEGORIA	DB 2011 CLASIFICACION	DB 2010 CLASIFICACION	CAMBIO
Apertura de un negocio	67	90	+2
Manejo de permisos de construcción	22	35	+13
Registro de propiedades	105	99	-6
Obtención de crédito	46	44	-2
Protección de los inversores	44	41	-3
Pago de impuestos	107	106	-1
<u>Comercio Transfronterizo</u>	<u>58</u>	<u>69</u>	<u>+11</u>
Cumplimiento de contratos	81	82	+1
Cierre de una empresa	23	24	+1

Fuente: Elaboración propia

Con la finalidad de elaborar una profunda investigación de los factores que colocan a México en dicha posición, es necesario partir del contexto actual en el que se desenvuelven las prácticas comerciales. Por lo que en primera instancia, se mostrarán las buenas prácticas adoptadas por países punta de lanza como Singapur, China, Emiratos Árabes, Panamá, entre otros.

Con anterioridad, se menciona que el informe Doing Business mide el procedimiento, los requisitos, incluyendo el número de documentos necesarios y el tiempo y costo asociados (con exclusión de tarifas arancelarias), para exportar e importar por medio de transporte marítimo. Se basa en dicho transporte ya que este representa alrededor del 80% del comercio mundial, según los datos estadísticos del Banco Mundial (Word Bank 2010⁵).

⁵ Full report



Por lo tanto el acceso a la competencia, dependerá de poder proporcionar puertos eficientes que den un gran impulso a las perspectivas comerciales de una economía.

En el estudio titulado *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy (2010)*, dirigido por los economistas del Banco Mundial Jean François Arvis y Mónica Alina Mustra, señala la necesidad de combinar reformas individuales, como la modernización de la aduana, con mejoras en todos los aspectos de la cadena de distribución. Los países describe Mustra, (como se cita en *Connecting to Compete, 2010*), deben coordinar más sus procedimientos de frontera con otros organismos, mejorar las telecomunicaciones, la tecnología de información, la infraestructura física, y facilitar el funcionamiento de servicios privados competitivos, como el transporte por carretera, los servicios de los agentes aduanales, entre otros. Es esencial una reforma exhaustiva de la facilitación del comercio internacional y la logística para cerrar la brecha en esta área. Puntualiza Mustra (2010), que deben efectuarse mejoras en los mercados de servicios logísticos a fin de reducir las fallas en la coordinación, en especial, las que se atribuyen a los organismos públicos que actúan en las fronteras, y de generar un fuerte apoyo para los cambios futuros y el desarrollo económico.

Así mismo, Wilson (2009), complementa la idea afirmando que cuanto más tiempo consume una importación o exportación su costo incrementará, y será más difícil para las organizaciones e incluso para el país ser competitivo y estar al alcance internacional de los mercados.

Para comprender lo anterior, la OCDE (2009), toma como ejemplo a Etiopia mostrando que si se mejora su logística a la mitad de la calidad de



Sudáfrica, el beneficio sería equivalente a un incremento del 7.5% en sus operaciones comerciales. Así mismo África e incluso América Latina podrían aumentar en 1% sus operaciones de exportación, que equivaldrían por cada dólar de reducción en los precios del comercio un aumento en las exportaciones por más de \$1000.6 dólares.

Con esto, se podría resaltar que si bien los altos costos de las transacciones comerciales pueden llegar a restringir los beneficios potenciales de las reformas para facilitar el comercio, éstas no se limitan al aumento de las exportaciones (que se da como consecuencia de la reducción de los costos), sino que producirán mayores beneficios cuando se combinan con reformas para mejorar el marco regulador de las empresas. Por ejemplo, Uganda generó reformas para mejorar las costumbres de la administración y la reducción de la corrupción, ayudó a aumentar los ingresos de las aduanas en un 24% entre el 2007 y 2008 (Word Bank 2010⁶), este aumento trae consigo un trabajo coordinado e incluyente entre la autoridad y el sector empresarial.

Se puede entender que economías exitosas y precursoras en brindar facilidad para el comercio exterior han encontrado maneras de hacer que el comercio transfronterizo sea lo más eficiente posible. Dentro de las acciones que han desarrollado, se resalta primordialmente que requieren menor documentación, por lo que los comerciantes pasan menos tiempo en las aprobaciones burocráticas.

La OCDE (2009), apoya esta premisa determinando que la reducción de retrasos en las fronteras por un 6.3%, o el número de documentos requeridos para el comercio en un 11%, podría aumentar los flujos comerciales en África

⁶ (como se cita en Conecting to compete 2010),



hasta en un 10%. Ejemplo de esta reducción documental también la presenta Word Bank (2010)⁷, donde países como China, Angola y Emiratos Árabes Unidos por mencionar algunos, permiten a los importadores y/o exportadores presentar la documentación de forma electrónica, a menudo incluso antes de que los bienes lleguen a los puertos de dichas naciones.

Tabla 2. Intercambio electrónico de datos

Intercambio electrónico de datos-la reforma más popular en función de 2008/09	
Introducir o mejorar los datos electrónicos sistema de intercambio	Albania, Angola, Bangladesh, Benín, Colombia, Guyana, Haití, Jordania, Kuwait, Malí, Mauricio, Paraguay, Senegal, República de Polonia, Sudán, Túnez, Uganda, la República de Yemen, China.
Introducir o mejorar inspecciones basado en el riesgo	Albania, China Azerbaiyán, Belarús, Camerún, Georgia, Islandia, República de Irán, Jordania, Kirguistán, Liberia, Malawi, Malí, Mozambique, Paraguay, Sudán, República de Yemen.
Mejora en la administración de Aduanas	Angola, Armenia, Belarús, Georgia, Islandia, República de Irán, Kuwait, Mozambique, Portugal, Ruanda, Uganda, Vietnam.
Reducción del número de documentos de Comercio	Angola, Armenia, China, Georgia, Kirguistán, Mali, Ruanda, Emiratos Árabes Unidos.
Mejora de los procedimientos en los puertos	República de Congo, Haití, Kuwait, Perú, Senegal, Emiratos Árabes Unidos.
Introducir o mejorar Ventanilla Única	Azerbaiyán, Burkina Faso, Camerún, Liberia.
Implementación de acuerdos para la cooperación fronteriza	Ruanda, Uganda

Fuente: Elaboración propia con base en Doing Bussiness 2010.

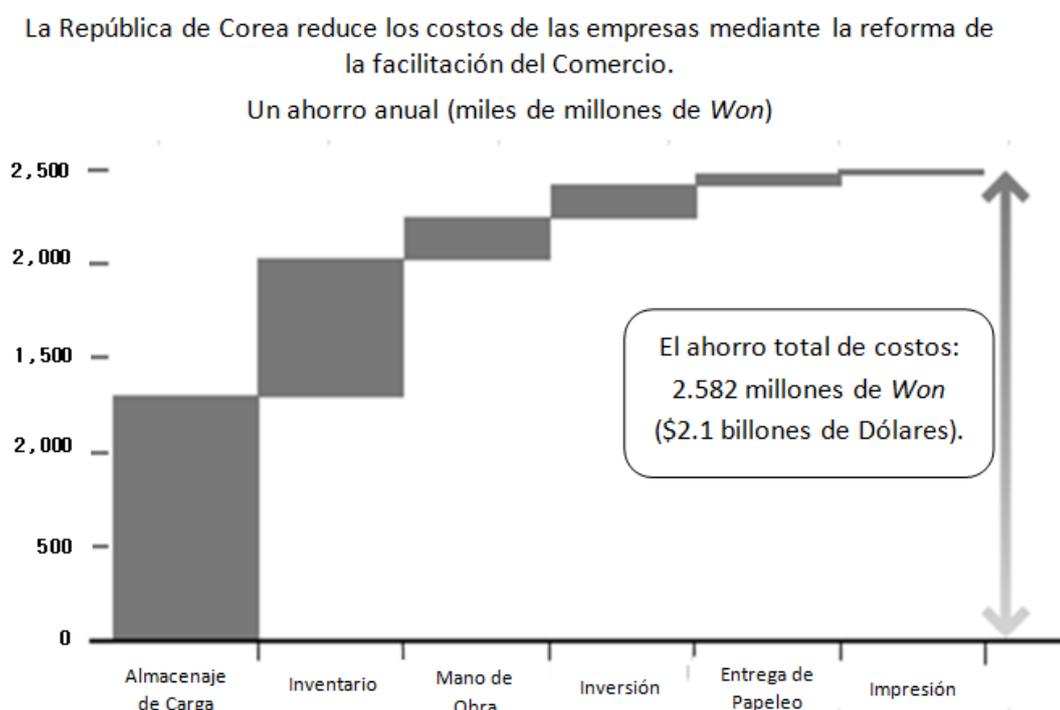
A su vez, países como Singapur, Camerún y Paraguay han reducido los controles físicos, al introducir o mejorar inspecciones basadas en el mayor riesgo de carga. Y muchos otros países han acelerado los procedimientos de

⁷ Full report

despacho de empresas seleccionadas, (en México conocidas como empresas Certificadas) y tienen la auditoría de sus envíos sólo después del despacho.

Más de 90 economías han adoptado tales prácticas en los últimos 5 años. Word Bank (2009)⁸ menciona que Corea es uno de los países que más ha reformado su entorno logístico comercial en la última década; ha generado predecibles tiempos de procesamiento de carga y tiene una rápida rotación de puertos y almacenes que brindan un beneficio a la económica coreana estimado en 2 mil millones de dólares al año. Por ende, no es de extrañar que este país sea un actor clave en las cadenas de suministro global, líder en la exportación de automóviles y teléfonos celulares.

Ilustración 2. Corea



Fuente: Elaboración propia en base a Doing Business (2010).

⁸ Connecting to compete full report 2009



Wilson (2009), afirma que los trámites engorrosos de la aduana, la operación ineficiente de puertos y una infraestructura inadecuada conducen a costos adicionales y retrasos para los importadores y exportadores; lo anterior sin duda en nuestro país se refleja en una significativa reducción de comercio. Caso contrario en países como Singapur que se posiciona de manera global como número uno en comercio transfronterizo bajo los datos estadístico de Doing Business 2010, se han implementado herramientas de facilitación del comercio, tales como sistemas electrónicos de datos, modificación en las verificaciones de mercancía basadas primordialmente en riesgo y la ventanilla única. Los puntos antes citados ayudan a mejorar el ambiente de una economía comercial y a incrementar la competitividad internacional de las empresas.

Continuando con esta idea el reporte *Doing Business* en su edición 2011, menciona que los exportadores de los países en desarrollo tienen mucho más que ganar por una reducción del 10% en el costo de sus operaciones que por una reducción similar de las tarifas aplicadas a sus productos en los mercados globales (Word Bank, 2011)⁹.

En Europa del Este, Asia central, Albania, Azerbaiyán, Belarús y la República Kirguisa se hizo más fácil para los comerciantes la presentación de documentos ante la aduana, implementándose dicho procedimiento en forma electrónica o en la práctica basada en el riesgo los sistemas de inspección.

⁹ Doing Bussiness 2011 full report



Albania mejoró su sistema electrónico de intercambio de datos, permitiendo a los comerciantes acceder al procedimiento a través de internet.

Armenia, otro reformador en el comercio, puntualiza Doing Business edición 2011, ha mejorado la transparencia y la eficiencia de sus aduanas con el aumento del número de verificadores y agentes aduanales con licencia, esclareciendo así mismo, las normas de valoración e inspección y reduciendo los requisitos y el número de documentos necesarios para despachar las mercancías, (Word Bank, 2011)¹⁰.

Como parte del crecimiento de la Aduana de África se integró el programa de armonización; Kenia, Ruanda y Uganda están fortaleciendo la cooperación transfronteriza con el objetivo de mejorar el intercambio de datos. Angola, Benín, Malí, Mauricio, Senegal y Sudán, coinciden en los esfuerzos para mejorar el despacho de aduana través de un mejor uso de medios electrónicos.

En América Latina y el Caribe (Colombia, Guyana, Haití, Paraguay) se ha implementado el intercambio electrónico de datos; Perú instaló grúas adicionales a su puerto, con lo que redujo los tiempos de manipulación en la terminal.

En el Medio Oriente y África del Norte, la República de Yemen presentó un sistema de intercambio electrónico de datos que ha ayudado a reducir el tiempo y borrar costumbres burocráticas de corrupción y soborno. Jordania y Túnez implementaron la autorización para la exportación por internet, haciendo

¹⁰ *Ibidem*



este trámite más rápido permitiendo las 24 horas en línea el acceso al portal de comercio electrónico.

En Asia oriental, China suavizó las restricciones por pago adelantado de divisas para los exportadores y pagos retrasados por los importadores, por lo que es más fácil para las pequeñas empresas llevar a cabo operaciones internacionales.

Los cambios y mejoras antes presentados fueron tomados de los reportes *Doing Business* 2009, 2010 y 2011, a la larga las reformas presentadas con una mejor coordinación entre las aduanas, el sector empresarial, prestadores de servicios y la autoridad, han reducido el tiempo de exportación y de importación. 140 reformas de facilitación se han implementado en el comercio de 92 economías. Los reformadores más activos han sido Mauricio, Ruanda y Uganda en África subsahariana; India, en Asia del Sur; Egipto y Marruecos, en el Oriente Medio y África del Norte; Brasil y Colombia, en América Latina y el Caribe.

Tabla 3. Facilitación: comparativo de buenas y malas prácticas comerciales

¿Qué países facilitan la exportación y quienes no?				¿Qué países facilitan la importación y quienes no?			
Número de documentos				Número de documentos			
País	# Documentos	País	# Documentos	País	# Documentos	País	# Documentos
Francia	2	Camboya	11	Francia	2	Uzbekistán	11
Estonia	2	Namibia	11	Dinamarca	3	Burkina Faso	11
Corea	3	Mauritania	11	Suecia	3	Afganistán	11
Panamá	3	Angola	11	Corea	3	Congo	12
Canadá	3	Malawi	11	Tailandia	3	Fiji	13
Micronesia	3	Burkina Faso	11	Singapur	4	Rusia	13
Singapur	4	Kazajistán	11	Estonia	4	Eritrea	13
Hong Kong - China	4	Rep. del Congo	11	Hong Kong - China	4	Kazajistán	13
Finlandia	4	Afganistán	12	Noruega	4	Azerbaijón	14
Emiratos Árabes Unidos	4	Fiji	13	Panamá	4	África	17
Tiempo de exportación (días)				Tiempo de importación (días)			
País	# de días	País	# de días	País	# de días	País	# de días
Singapur	5	África	54	Singapur	3	Venezuela	71
Estonia	5	Nigeria	59	Estonia	5	Burundi	71
Dinamarca	5	República Kyrgys	63	Hong Kong - China	5	República Kyrgys	72
Hong Kong - China	6	Angola	65	Dinamarca	5	Zimbabue	73
Países Bajos	6	Uzbekistán	71	Chipre	5	Kazajistán	76
EUA	6	Afganistán	75	EUA	5	Afganistán	77
Luxemburgo	6	Chad	75	Suecia	5	Tajikistán	83
Noruega	7	Tajikistán	82	Noruega	6	Uzbekistán	92
Alemania	7	Kazajistán	89	Noruega	6	Chad	100
Chipre	7	Irak	102	Países Bajos	7	Irak	101
Costo (US\$ por contenedor)				Costo (US\$ por contenedor)			
País	\$	País	\$	País	\$	País	\$
Malasia	450	Uzbekistán	3100	Singapur	439	Nigeria	3545
Singapur	450	Tajikistán	3150	Malasia	450	Burkina Faso	3830
China	500	Uganda	3190	China	545	Irak	3900
Finlandia	540	Ruanda	3275	Santo Tomás	577	Burundi	4285
Emiratos Árabes Unidos	593	Zimbabue	3280	Emiratos Árabes Unidos	579	Fajikistán	4550
Letonia	600	Afganistán	3350	Hong Kong	588	Uzbekistán	4600
Pakistán	611	Nigeria	3545	Israel	605	Ruanda	5070
Tailandia	625	Irak	3900	Finlandia	620	Zimbabue	5101
Brunéi	625	África	5491	Fiji	630	África	5554
Darussalam	630	Chad	5497	Qatar	657	Chad	6150

***La Tabla muestra en las tres variables a los países con buenas prácticas comerciales que han implementado reformas de facilitación del Comercio, así como a los países que se encuentran evaluados en los últimos lugares según el análisis elaborado por el Banco Mundial, tanto en la importación como en la exportación.



Recurso Electrónico

El intercambio de datos electrónicos, los sistemas computarizados para la presentación y tramitación de documentos, siguen siendo las reformas más populares y efectivas en cuanto a la reducción de demoras en la negociación internacional e impulso de los ingresos gubernamentales.

Doing Business en su edición 2011, toma como ejemplo a Afganistán; este país forma parte de un proyecto de \$31,2 millones de dólares desarrollado por el Banco Mundial, con el objetivo de modernizar las aduanas y facilitar el comercio. Afganistán ha computarizado sus procedimientos aduaneros en sus 4 principales cruces fronterizos. Con lo que consiguió que sus ingresos aduaneros se incrementaran a partir de \$ 50 millones en 2004 a más de \$ 399 millones en 2008, un aumento del 700%. Con la reforma, los transportistas también ganaron debido a que se redujo considerablemente el tiempo de espera, (Word Bank, 2011)¹¹.

El desafío en Afganistán sigue siendo grande, ya que aún falta la adopción del sistema en otros pasos fronterizos; sin embargo, el proyecto va en aumento ya que está generando ingresos considerables para el gobierno y de manera conjunta ayuda, al afianzamiento del comercio legítimo.

Person (2008), alude que los sistemas de intercambio electrónico de datos son una inversión; sin embargo, el costo de la implementación varía, dependiendo en parte de la complejidad del *Off-the-shelf*, y de la

¹¹ Doing Bussines 2011, full report.



personalización del sistema electrónico en base a las condiciones económicas y necesidades de cada país.

En Afganistán, los costos de inversión se estimaron en \$1.6 millones; sin embargo, en Jamaica fue de \$5.5 millones y en Turquía, \$32 millones de dólares.

La tecnología, puntualiza Yang (2009), no es una varita mágica. Los beneficios del intercambio electrónico de datos pueden ser socavados por muchos factores.

Los operadores en varias economías africanas que se han desarrollado automatizado los sistemas aduaneros, tales como Ghana, Kenya y Tanzania se quejan por la falta de acceso a la fuente de alimentación ininterrumpida y la carencia de conexiones de alta velocidad a Internet.

La falta de legislación sobre firmas electrónicas y las transacciones también pueden causar problemas y llevar a duplicaciones en el sistema de despacho. En Túnez, por ejemplo, los comerciantes todavía tienen que presentar en papel documentos a pesar de que cuentan con un sistema electrónico; sin embargo, la mayoría de los problemas que presenta esta reforma por los países que la han adoptado, ya han sido superados; por lo que la mayoría de los comerciantes prefieren utilizar el nuevo sistema porque creen que ofrece un servicio más rápido y limita el alcance de sobornos.

La implementación de una ventanilla única para las transacciones de comercio es otra manera de hacer más rápida y más fácil la actividad comercial. Este sistema permite a los comerciantes, agencias gubernamentales y de demás entes participantes en la operación comercial, incluyendo el sector



privado, (bancos, agentes aduanales y compañías de seguros) el intercambio seguro de información en tiempo real.

La aceleración de las aprobaciones genera un ahorro dentro de la empresa, ahorro en la impresión de papel, agilización de los trámites y reducción de costos.

A pesar de que muchas economías han adoptado tal reforma, su desarrollo aun cuenta con algunas deficiencias. La principal radica en la coordinación intersectorial. Reformadores en Colombia y Senegal, por ejemplo, en primer lugar tuvieron que superar la resistencia política de los mandatarios que ocupaban las diferentes secretarías, opuestos o sectores gubernamentales que intervenían en la transmisión de información.

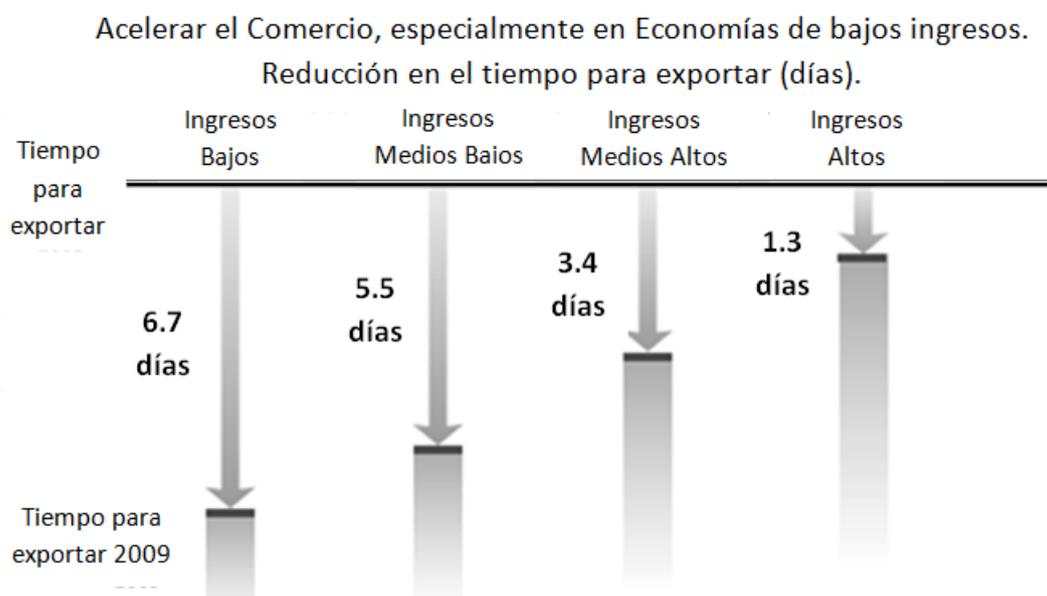
Sin embargo, los trámites aduaneros no son los únicos factores que afectan el tiempo y el costo del comercio transfronterizo. Los proveedores privados de servicios tales como las compañías de transporte y servicios del puerto, agencias aduanales, asesoría en comercio exterior, etc. desempeñan un papel importante. La calidad de sus servicios y los honorarios que cobran inevitablemente afectan al comercio y desde luego a la competitividad. Mediante la eliminación del exceso de restricciones gravosas en sus operaciones, los gobiernos pueden ayudar a aumentar la competencia y así mejorar la calidad; como consecuencia se reducirá el costo del servicio.

En el contexto actual, según muestra World Bank (2010)¹², varias economías en desarrollo a pesar de contar con niveles salariales más bajos, tienden a incrementar el costo de sus servicios; de este modo un exportador o

¹² Connecting to compete full report

importador debe pagar honorarios más altos a los agentes aduanales de una economía de bajos ingresos en comparación al que paga a sus homólogos en las economías desarrolladas, así mismo, el tiempo se ve afectado como se muestra en la Ilustración 3.

Ilustración 3. Costo y tiempo de una operación comercial en las diferentes economías



Fuente: <http://www.doingbusiness.org>

En Uganda, en promedio debe pagarse \$150 dólares para el despacho de un contenedor de 20 pies. En Alemania, donde el ingreso per cápita es 100 veces mayor, los agentes aduanales cobrarían \$50 dólares en promedio por el mismo servicio. Tal variación puede atribuirse a que los prestadores de servicios aduanales se convierten en un gremio cerrado, donde existen numerosas limitantes para incrementar el número de prestadores del servicio, aunado a las altas tasas de licencia (en México conocidas como patentes), onerosos requisitos de elegibilidad y convocatorias poco frecuentes; restringir



las oportunidades de capacitación, limitan la competencia y como consecuencia se contribuye a comisiones de corretaje más alto; es fácil deducir entonces que, una mayor competencia hace la diferencia.

En cuanto al aspecto logístico existe una situación similar. El transporte de un contenedor de Lusaka (Zambia) al puerto de Durban (Sudáfrica) puede ser aproximadamente de \$2,100 dólares, recorriendo únicamente 1.630 kilómetros; lo que es sorprendente es que el traslado de Yamena (Chad) hasta el puerto marítimo en Yunde (Camerún) tiene un costo de hasta \$4,000 dólares a pesar de que la distancia es menor (996 kilómetros).

Raballand, Kunuka y Giersing (como se cita en Doing Business 2010), mencionan que un estudio reciente concluye que los comerciantes deben buscar una mayor oferta en servicios logísticos y de maniobras para de este modo reducir costos y tiempo. Cuando un país se cierra a los servicios que pueden ofrecer empresas extranjeras puede caer en un monopolio que genera retrasos.

El mercado de camiones de Zambia, continúa citando Raballand, Kunuka y Giersing (como se versa en Doing Business 2010), puede ofrecer tasas relativamente competitivas porque varias compañías de transporte son extranjeras, la mayor parte de África del Sur, operan a lo largo del país.

Otro actor importante dentro de los servicios para la reducción de costos comerciales es la infraestructura. El transporte marítimo, representa alrededor del 80% del comercio; por lo que el acceso a la competencia, dependerá de contar con puertos eficientes, y de este modo poder proporcionar un gran impulso a las perspectivas comerciales de una economía.



Las economías de bajos ingresos en general se enfrentan a mayores costos de transporte, en parte debido a que carecen de una buena infraestructura ; y la adecuación de la misma puede ser muy costosa

El desarrollo de la competitividad del puerto de una economía puede ser obstaculizada por muchos problemas, uno de ellos son las regulaciones desfavorables.

Basado en una muestra de terminales de contenedores Tongzong y Heng (2005), puntualizan que en todo el mundo la participación del sector privado puede mejorar la eficiencia de las operaciones portuarias, que a su vez aumenta la competitividad del puerto. Sin embargo, en muchos países las regulaciones tienden a restringir o desalentar la participación privada en la prestación de los servicios portuarios.

Será necesario aglutinar el trabajo del sector privado; los operadores y sus clientes, los prestadores de servicios logísticos y todos aquellos entes que participan dentro de la cadena de suministro, cobrando vital importancia el papel de la autoridad. Esta última en lugar de recurrir al proteccionismo, deberá formular políticas competitivas que ayuden a los comerciantes que desean expandirse a mercados internacionales generando una reducción en los trámites para el procedimiento de exportación e importación, los cuales actualmente son burocráticos y onerosos. Deberá, así mismo, abrir sus fronteras a prestadores de servicios a manera que una mayor competencia genere eficiencia a menor costo y por ultimo no dejar atrás la modernización en la infraestructura aduanal, los puertos de entrada y salida de mercancía, las aduanas terrestres y aéreas.



México y la modernización del comercio

La evolución que ha tenido México en materia de comercio exterior en los últimos años, puede ser explicada de manera sucinta con los trabajos de varios organismos internacionales como el Banco Mundial, el Foro Económico Mundial, o la misma Organización Mundial de Comercio.

El análisis en materia de medición de la competitividad de los países en cuanto a procesos logísticos, efectuados principalmente en función del tiempo y el costo, pueden ser observados en los reportes como *Doing Business* o *Connecting to compete*, los cuales, tratan de estandarizar en lo posible indicadores que, al hacer un ranking, ubiquen a cada país en cierto nivel de eficiencia.

Como se analizó anteriormente, la globalización se ha impuesto como uno de los rasgos característicos de la economía internacional, la cual se caracteriza por la convergencia hacia mercados más abiertos y competitivos.

La necesidad de alcanzar una economía más competitiva se instaura como condición para lograr una inserción internacional eficiente. Esta inserción debe garantizar no sólo un acceso más amplio a los mercados externos, sino que, al mismo tiempo, debe generar herramientas que faciliten y agilicen los procedimientos internos.

Nuestro país en el aspecto comercial, en el intercambio de bienes y servicios en el extranjero, se posiciona aún con muchas áreas de oportunidad; sin embargo, prevalece como una economía emergente, moldeable y capaz de

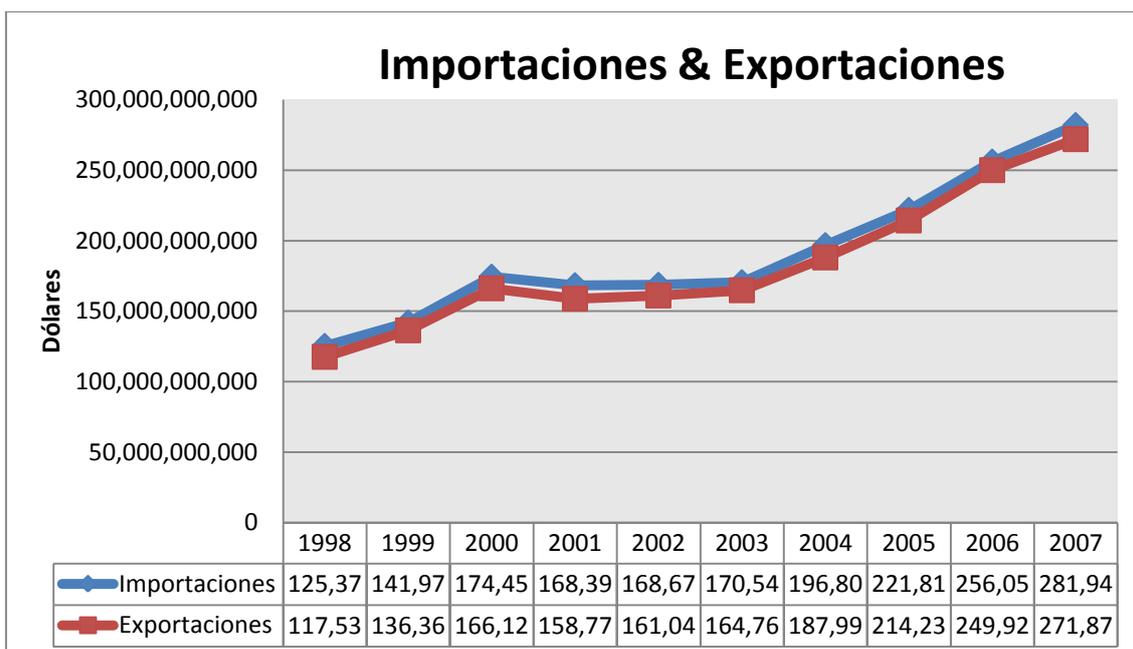


adaptar procedimientos y políticas que le permitan estar a la altura de las grandes potencias comerciales y mostrarse como un mercado atractivo.

La importancia del comercio exterior en nuestro país, radica al representar un motor del desarrollo económico al crecer a una tasa cinco veces más grande que el PIB.

Las siguiente grafica muestra el comportamiento histórico del comercio (importación y exportación) de México a partir de 1993 hasta el 2007, el dinamismo que refleja, muestra la influencia e importancia de las operaciones comerciales en nuestro país.

Tabla 4. Evolución histórica del comercio exterior en México



Fuente: elaboración propia con datos del INEGI



El comercio exterior en México, como se aprecia en la gráfica, ha crecido considerablemente a partir de la generación de la apertura comercial que brindan los tratados de libre comercio, logrando un dinamismo importante en la economía, consiguiendo a su vez, que nuestro país ocupe un lugar importante dentro de las economías emergentes de la actualidad.

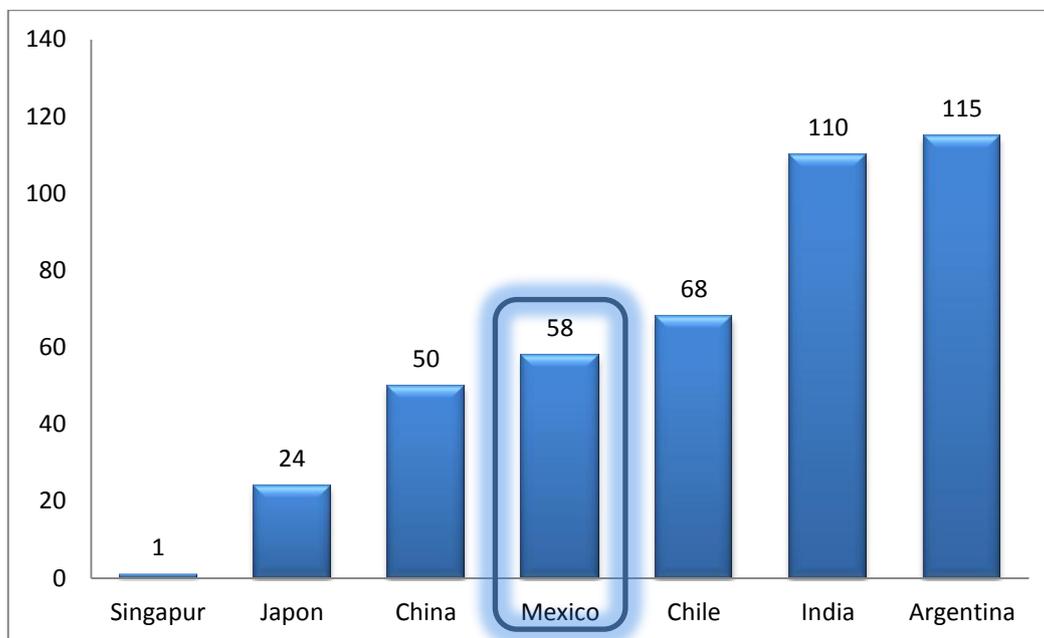
Lo cierto es, que México cobra mayor fuerza en 1994 con la firma del tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos de América y Canadá, incrementando incluso su volumen de exportación hasta un 500% y de importaciones en un 300%; sin embargo, en un mundo cada vez más cambiante y dadas las modificaciones que han sufrido las economías mundiales, hoy en día se cuestiona la eficacia del modelo económico y los procedimientos aduaneros (en cuanto a normativa, simplificación y agilización) que se encuentran vigentes desde hace mas de dos décadas, con mínimas modificaciones.

Dicho cuestionamiento debe analizarse según los datos presentados en el reporte Anual *Doing Business* 2011, en donde México ocupa el lugar 58 de 183 economías analizadas en el comercio global y en el índice global de competitividad (Ilustración 4.). Este dato arroja que los esfuerzos en materia de comercio exterior son insuficientes para competir con los países de primer mundo. Ya no es solo un enfrentamiento con las naciones de una región, puesto que, gracias a la globalización, la competencia con el mundo se ha cerrado enormemente. Si este país no genera esquemas en donde se busque incentivar y hacer más eficiente el comercio exterior, se corre el riesgo de quedar fuera de la competencia mundial, de ser remplazado por economías



que marchan en torno de las reformas, como Chile o Brasil, que hasta hoy se muestran en un constante crecimiento emergente.

Ilustración 4. Comercio a través de la Frontera: México en el Ranking Mundial



Fuente: Elaboración propia con datos de Doing Business (2011)

El primer punto a evaluar es el aspecto logístico, en el comercio global cobra vital importancia que se cuente con una cadena logística eficiente, debido a que el proceso de comercio exterior tiene poco margen de error; tanto en las operaciones de importación como en las de exportación se exige que las mercancías se encuentren en el lugar y en el tiempo estimado.

Según muestra el estudio *Connecting to compete 2010*, México ostenta la posición número 51 en tiempos de entrega y la 101 en costos logísticos, cifras que evidencian el rezago en materia de la cadena logística (Word Bank, 2010¹³). Este punto cobra vital importancia para que el proceso del comercio

¹³ Connecting to compete 2010 (Mexico)

exterior funcione de manera adecuada y sea competitivo en el ámbito internacional.

Para comprenderlo, hay que analizar a la logística como un conjunto de acciones que van desde la colocación de un pedido, transporte de mercancías, consolidación de carga, almacenamiento, entrega de documentación, tramites, despacho aduanero, liberación de embarques, entrega de mercancía y sistemas de pago.

Partiendo de un análisis histórico logístico, cobra vital importancia considerar el estudio elaborado por el Banco Mundial en el 2007 *Connecting to compete-Trade logistics in the global economy*, en donde mediante el calculo del *Logistics Performance Index*, se le asigna un valor a cada país, considerando varios elementos obtenidos de 5,000 evaluaciones en 150 países teniendo en cuenta siete áreas de estudio, con lo que se puede percibir el avance y las áreas de oportunidad que tiene, en este caso México, respecto a la tendencia internacional.

Tabla 5. Conecting to compete. Ranking

País	Índice de desempeño		País	Índice de desempeño	
	Posición	Puntaje		Posición	Puntaje
Singapur	1	4.19	Rumania	51	2.91
Holanda	2	4.18	Jordania	52	2.89
Alemania	3	4.10	Vietnam	53	2.89
Suecia	4	4.08	Panamá	54	2.89
Austria	5	4.06	Bulgaria	55	2.87
Japón	6	4.02	México	56	2.87
Suiza	7	4.02	Santo Tomé y Príncipe	57	2.86
Hong Kong, China	8	4.00	Lituania	58	2.78
Reino Unido	9	3.99	Perú	59	2.77
Canadá	10	3.92	Túnez	60	2.76
Irlanda	11	3.91	Brasil	61	2.76
Bélgica	12	3.89	Guinea	62	2.71
Dinamarca	13	3.86	Croacia	63	2.71
Estados Unidos	14	3.84	Sudán	64	2.71
Finlandia	15	3.82	Filipinas	65	2.69
Noruega	16	3.81	El Salvador	66	2.66

Fuente: Word Bank (2007)



The Word Bank (2007), estipula que el índice se constituye con información recabada por medio de un cuestionario enviado por internet a más de 8,000 profesionistas de la logística alrededor de mundo, esto incluye a operadores o agentes de los proveedores de servicios logísticos más grandes de todo el mundo. El cuestionario solicita calificar el desempeño en siete áreas logísticas:

- Procesos de las aduanas y otras instancias de gobierno
- Calidad de la infraestructura tecnológica y de transporte
- Facilidad y oportunidad de organizar envíos internacionales
- Competencia de la industria logística local
- Habilidad para rastrear envíos internacionales
- Costos logísticos locales
- Tiempo que tardan los envíos en llegar a su destino

RESULTADOS DEL IDL POR ÁREA DE ESTUDIO		
	Lugar /150	Puntaje /5
Aduanas	60	2,5
Infraestructura	53	2,68
Embarques internacionales	53	2,91
Competencia logística	57	2,8
Trazabilidad y seguimiento	48	2,96
Costos logísticos	101	2,79
Tiempos	51	3,4

FUENTE: Elaboración propia con datos del Banco Mundial.

Tabla 6. México en el Ranking connecting to compete

País	Indicadores del desempeño logístico			Aduana		Infraestructura		Envíos internacionales	
	Posición IDL	Puntaje	Intervalo de confianza	Posición	Puntaje	Posición	Puntaje	Posición	Puntaje
Estonia	47	2.95	0.11	42	2.75	41	2.91	56	2.85
Omán	48	2.92	0.22	46	2.71	43	2.86	79	2.57
Chipre	49	2.92	0.13	41	2.77	40	2.91	51	2.92
República Eslovaca	50	2.92	0.17	55	2.61	52	2.68	38	3.09
Rumania	51	2.91	0.18	56	2.60	50	2.73	35	3.20
Jordania	52	2.89	0.13	54	2.62	56	2.62	40	3.08
Vietnam	53	2.89	0.18	37	2.89	60	2.50	47	3.00
Panamá	54	2.89	0.15	48	2.68	48	2.79	58	2.80
Bulgaria	55	2.87	0.15	66	2.47	63	2.47	59	2.79
México	56	2.87	0.05	60	2.50	53	2.68	53	2.91
Santo Tomé y Príncipe	57	2.86	0.49	61	2.50	95	2.20	25	3.40
Lituania	58	2.78	0.21	52	2.64	80	2.30	48	3.00
Perú	59	2.77	0.15	49	2.68	57	2.57	54	2.91
Túnez	60	2.76	0.15	39	2.83	44	2.83	55	2.86
Brasil	61	2.75	0.07	74	2.39	49	2.75	74	2.61

País	Capacidad logística		Rastreo		Gastos de logística domésticos		Tiempo	
	Posición	Puntaje	Posición	Puntaje	Posición	Puntaje	Posición	Puntaje
Estonia	45	3.00	58	2.84	18	3.29	53	3.35
Omán	67	2.67	63	2.80	20	3.25	24	4.00
Chipre	58	2.77	51	2.92	76	2.92	62	3.25
República Eslovaca	40	3.00	55	2.87	44	3.09	60	3.26
Rumania	52	2.86	56	2.86	123	2.62	66	3.18
Jordania	41	3.00	57	2.85	77	2.92	68	3.17
Vietnam	56	3.00	53	2.90	17	3.30	65	3.22
Panamá	61	2.73	49	2.93	26	3.21	49	3.43
Bulgaria	53	2.86	39	3.14	80	2.91	43	3.56
México	57	2.80	48	2.96	101	2.79	51	3.40
Santo Tomé y Príncipe	39	3.00	45	3.00	2	3.67	76	3.00
Lituania	64	2.70	74	2.60	60	3.00	50	3.40
Perú	60	2.73	67	2.70	59	3.00	80	3.00
Túnez	88	2.43	60	2.83	30	3.20	105	2.80
Brasil	49	2.94	65	2.77	126	2.58	72	3.10

Fuente: The Word Bank (2007).

La competitividad de México, puede medirse con base en el costo logístico, sin embargo, Word Bank (2010), en el reporte Connecting to Compete, menciona que la competitividad va más allá de la “facilitación comercial” ya que se requiere adoptar un enfoque más integral de reformas que abarquen desde los importadores y exportadores hasta las entidades gubernamentales apoyados desde luego por todos los actores involucrados en el proceso comercial.

Anteriormente se puntualizó que es menester el mejoramiento del desempeño logístico, ya que esto se ha convertido en un objeto de la política



de desarrollo en la tendencia mundial. La operación de las aduanas, la infraestructura relacionada con actividades de comercio exterior, el transporte, los sistemas de información, el intercambio de información relevante y la eficiencia de los puertos de entrada y salida de mercancías son críticas para exportar o importar a tiempo y a un bajo costo. Esta competitividad en el comercio exterior es central para aprovechar oportunidades de desarrollo en el proceso de globalización.

Si bien la competitividad abarca un gran número de factores, para construir una economía con mayores posibilidades de atraer y retener inversiones, es necesario reducir los costos de transacción y mejorar los tiempos de movilización de las mercancías, asegurando que éstas estén en el lugar y momento preciso, en forma y costo adecuado.

Al respecto, nuestro país cuenta con características que, bien aprovechadas, le pueden ayudar a convertirse en un centro logístico de clase mundial. Su ubicación geográfica es privilegiada, pues cuenta con litorales en los dos océanos más importantes y una frontera de más de 3000 kilómetros con la economía más rica del mundo, además de comunicación marítima con Europa y Asia. Adicionalmente, el gran número de tratados y acuerdos comerciales con otros países del mundo le otorga a México accesos preferencial a un mercado de más de mil millones de consumidores potenciales.

No obstante su posición geográfica y el acceso preferencial que le otorgan los tratados comerciales, las exportaciones mexicanas, aunque se han incrementado de manera considerable, no reflejan todo el potencial que le



otorgan dichas ventajas. Una de las razones de esta situación son los altos costos logísticos y la elevada regulación arancelaria a las que están expuestas las empresas establecidas en México.

Para incrementar la competitividad de un país debe atenderse la eficiencia en los procesos logísticos de las empresas de exportación, importación y domésticos. El desempeño logístico de un país depende cada vez más de las instituciones públicas y las regulaciones, así como del desempeño de los actores privados y no sólo de la infraestructura con la que se cuenta.

Los avances tecnológicos y el comercio mundial, muestran que aun cuando las aduanas se modernicen, la coordinación en los procedimientos de revisión en los puntos de entrada con otras entidades del sector público, sigue siendo un aspecto importante que requiere ser observado con mayor requerimiento.

Aunque asegurar el acceso a los mercados a través de los tratados comerciales es esencial, México necesita mejorar la eficiencia en sus operaciones logísticas para obtener un mayor beneficio de los mismos y competir con éxito en los mercados internacionales.

La Secretaría de Economía (2008) dentro del objetivo general de la Agenda de Competitividad en Logística 2008 – 2012, menciona, en una de sus siete estrategias que para lograr incrementar la eficiencia de las empresas a través de la reducción de sus costos logísticos, es necesario mejorar el ambiente regulatorio para facilitar las transacciones y el movimiento de las mercancías. Para ello, se propone las siguientes líneas de acción:



- Impulsar la revisión y modificación de las leyes, reglamentos y normas vigentes de comercio exterior, acordes a las necesidades de competitividad global
- Promover la reducción y modernización de los procedimientos aduanales en el país.
- Impulsar la estandarización, reducción y agilización de procesos administrativos en el transporte doméstico e internacional.
- Promover medidas que inhiban la corrupción en el transporte.
- Promover la creación de tarifas de referencia basadas en costos estándar de operación.

Dichas propuestas se crean en base a los antecedentes que muestran el retraso de México en realizar las adecuaciones pertinentes para lograr ser competitivo ante un mundo globalizado. Nuestra gran apertura comercial reflejada con la firma de 12 tratados de libre comercio con 44 países obliga a la Aduana a funcionar como promotora del comercio exterior, sin olvidar desde luego su labor de fiscalización y control. Es importante no dejar de lado las responsabilidades que está comparte con innumerables dependencias y usuarios que intervienen en las operaciones comerciales que, en suma reflejan el desempeño comercial de nuestro país evaluado desde una perspectiva internacional.

Las buenas prácticas comerciales dependerán de la sinergia que se cree entre los actores que intervienen en el comercio, la autoridad como ente promotor y la aplicación de reformas que motiven al crecimiento y facilitación de las exportaciones e importaciones.

Tabla 7. Comparativo de buenas prácticas de comercio exterior

Economías con Buenas Prácticas	Documentos de Exportación	Tiempo de Exportación	Costo de Exportación	Documentos de Importación	Tiempo de Importación	Costo de Importación
Dinamarca		5				
Francia	2			2		
Malasia			450			
Singapur					4	439
MÉXICO	5	12	1420	4	12	1880

Fuente: Elaboración propia con datos de Doing Bussines Mexico (2011).

Como se puede observar en la tabla 7 el trabajo realizado por grandes economías como Dinamarca, Francia, Malasia, y Singapur dan ejemplo de la medida en que las reformas pueden ser aplicadas y traer consigo considerables reducciones monetarias, de tiempo y desde luego documentos.

Nuestro país exterioriza un beneficioso lugar geográfico y un socio comercial que permite el dinamismo de las operaciones comerciales, sin embargo con la aplicación de las reformas y buenas practicas que de buena manera representan estos cuatro países México se podría mostrar no solo como la economía emergente que es hoy en día, si no que podría ser un actor clave en la cadena logística y un atractivo e importante paso comercial.

Las Autoridades, los importadores, exportadores, transportistas, la misma aduana y demás actores logísticos en la operación comercial son conscientes de la tendencia internacional y de manera conjunta han buscado implementar mecanismos que mejoren las operaciones de importación, exportación y tránsito de mercancías. La tabla 8, plasma un análisis del comercio transfronterizo de México, mostrando la evolución en los campos que



evalúan la competitividad de un país, tales como el costo, documentos y tiempo tanto de la importación como de la exportación. Se puede concluir a groso modo, que se ha realizado un trabajo considerable en la reducción de costos sobre todo en la importación donde entre 2010 y 2011 existe una disminución de 2050 dólares a 1880 lo que representa 170 dólares de diferencia.

El avance puede resultar poco considerable si se compara esta cifra contra los 439 dólares con los que opera Singapur, pero México debe continuar generando condiciones favorables que le permitan en mayor medida disminuir sus costos de operación, tiempo y número de documentación que tal cual muestra la tabla 8 presentan poca o nula variación.

Tabla 8. México: análisis de comercio transfronterizo

Los datos históricos: comercio transfronterizo en México					
		Doing Business 2008	Doing Business 2009	Doing Business 2010	Doing Business 2011
Ranking				69	58
Costo de Exportación	USD\$ por contenedor	1302	1472	1472	1420
Costo de Importación	USD\$ por contenedor	1761	2050	2050	1880
Documentos de Exportación	documentos	5	5	5	5
Documentos de Importación	documentos	4	4	4	4
Tiempo de Exportación	Días	13	13	13	12
Tiempo de Importación	Días	17	17	17	12

Fuente: Elaboración propia con datos históricos de Doing Bussines

México (2008, 2009,2010 y 211)



Bajo este esquema, la aduana resulta fundamental dentro del proceso de desarrollo del comercio exterior, pues a través de ella los diferentes actores pueden tener éxito o fracasar en sus intentos para estimular sus relaciones comerciales. Si una aduana no es operada apropiadamente, se ponen en riesgo muchos factores y el costo no es solo monetario

En este contexto es puntual mencionar que la Aduana ha buscado mejorar implementando programas tendientes a simplificar y agilizar el despacho de mercancías mediante el análisis de la operación internacional. Se cuenta ya con tecnología de punta, procedimientos tendientes a la reducción de tiempo en la revisión de mercancía (sobre todo para empresas certificadas) sin descuidar los programas para combatir el contrabando.

De este modo como menciona Trejo (s.f.), las 49 aduanas del país tienen mayor seguridad en la importación y en la exportación de mercancías; información disponible en bases de datos; automatización de procesos, y eliminación del papel; resultado del fideicomiso público creado en el 2001, para dotar a las aduanas con la más avanzada tecnología, desarrollar sistemas informáticos, mejorar la infraestructura y el equipamiento en las instalaciones aduaneras para la inspección del equipaje de pasajeros (rayos X) y de ferrocarril (rayos Gamma), básculas para pesaje de vehículos vacíos y de mercancías, sistemas de monitoreo y videograbación, así como sistemas de detección vehicular.



Sistema Automatizado Aduanero Integral Fase III

Anónimo (s.f.) describe que a finales de los 80's la facilitación y simplificación eran conceptos desconocidos, en esa época los pedimentos como documento que amparaba a la mercancía para su salida o entrada al país, era elaborado con máquina de escribir y debía contar con la autorización de infinidad de personas y oficinas para su revisión.

El proceso iniciaba con la asignación de un número o folio al pedimento y concluía con el envío de una copia del mismo a la Unidad de Informática Contabilidad y Glosa de la aduana, quien a pesar de conocer de las numerosas revisiones que sufría el documento, daba un último visto bueno, codificaba y capturaba información para que de este modo la SHCP y otras dependencias pudiesen difundirla y hacer uso de la misma.

La evolución en el despacho aduanal y el pedimento comienza a ser notorio con la aparición de las computadoras personales, a partir de este momento los Agentes Aduanales tuvieron la obligación por Ley de elaborar los pedimentos en un sistema de cómputo que cumpliera con los requerimientos de la autoridad y semanalmente entregar en un Diskete 5 ¼ la información de los pedimentos tramitados la semana anterior para que la autoridad validara y en caso de presentar errores, notificara para su corrección. A la par nace la CADEPA (Captura Desconcentrada de Pedimentos Aduanales) que tenía la función de revisar pedimentos de manera aleatoria dejando atrás el esquema de 100% revisión, obteniendo con ello una importante reducción de tiempo.

En 1993 aparece el sistema aduanero automatizado integral, SAAI, el cual permite el control de los diversos procesos de comercio exterior que



ocurren en las 48 Aduanas de México, desde la auto declaración electrónica de pedimentos, por parte de los agentes y Apoderados aduanales, hasta la entrada o salida de las mercancías por territorio nacional.

El esquema SAAI se implementó con el fin de sistematizar la captura de información para la generación de estadísticas de comercio exterior y la optimización de la recaudación fiscal en esta materia, así como para la agilización y control del despacho aduanero.

Desde su creación ha pasado por distintas fases, cada una de ellas con su evolución particular, mostrando así, por ejemplo en la fase II la información recabada a nivel central a través de medios magnéticos que se enviaba al área central desde las aduanas lo que implicó paulatinamente que en la fase III, la conectividad se tuviera en todas las aduanas.

La CADEPA evoluciona en SAAI-Fase III (Sistema Automatizado Aduanero Integral Fase III), cuya característica principal como menciona Administración Aduanera (s.f.) fue implementar el uso de la tecnología de información y comunicación para enlazar los sistemas de cómputo de los agentes aduanales con los de la aduana, a fin de validar la información de los pedimentos de manera veraz y automática, incluso en cuestión de minutos.

Sin embargo, derivado de las nuevas necesidades del comercio exterior mexicano, la administración general de aduanas decidió modernizar y eficientar aún mas el sistema aduanero automatizado integral, dejando atrás a SAAI fase III y dando nacimiento al SAAIM3, que entró en vigor el mes de mayo del 2001.

La siguiente Ilustración muestra algunas características del SAAI M3

◆

Ilustración 5. SAAI M3: Características



Fuente: Elaboración propia

El pedimento anterior a SAAIM3, no capturaba todos los datos que se imprimían. La base de datos solo contaba con 64 campos, quedando sin captura aspectos importantes como: proveedor, transportista, descripción de la mercancía, etc. Algunos campos tales como país de compra/venta y país de origen/destino solo se capturaban a nivel pedimento. La dinámica del comercio exterior también hacía necesaria la existencia de nuevos campos. Los puntos anteriores dificultaban enormemente la conciliación estadística con nuestros socios comerciales.



En el pedimento anterior se capturaban 64 campos, en SAAI M3 se captura la totalidad de campos (más de 100). Entre los cuales se encuentran:

- País de origen por fracción arancelaria.
- Medio de transporte de arribo al país y de arribo a la aduana de despacho.
- Registro de CURP.

El SAAI M3, además de ser el sistema a través del cual los importadores, exportadores, agentes aduanales, apoderados aduanales y prevalidadores tienen acceso a las diferentes aplicaciones WEB con que cuenta la Administración General de Aduanas, es todo un sistema de cómputo diseñado bajo los estándares establecidos por la SHCP para la elaboración y validación de pedimentos de importación, exportación, embarque parcial complementarios, consolidados, transito, rectificaciones y extracción entre otros, bajo este esquema, SAAI M3, permite a los agentes y apoderados aduanales cumplir con todos los lineamientos establecidos para el despacho de las mercancías.

El Servicio de Administración Tributaria (s.f) enuncia, que también se incorporó a los bancos a esta nueva estructura enlazando sus sistemas de cómputo con el SAAI, cuya finalidad era aceptar o denegar el pago de pedimentos. De igual forma se enlazo al Sistema de Selección Automatizado.



Sistema SOIA

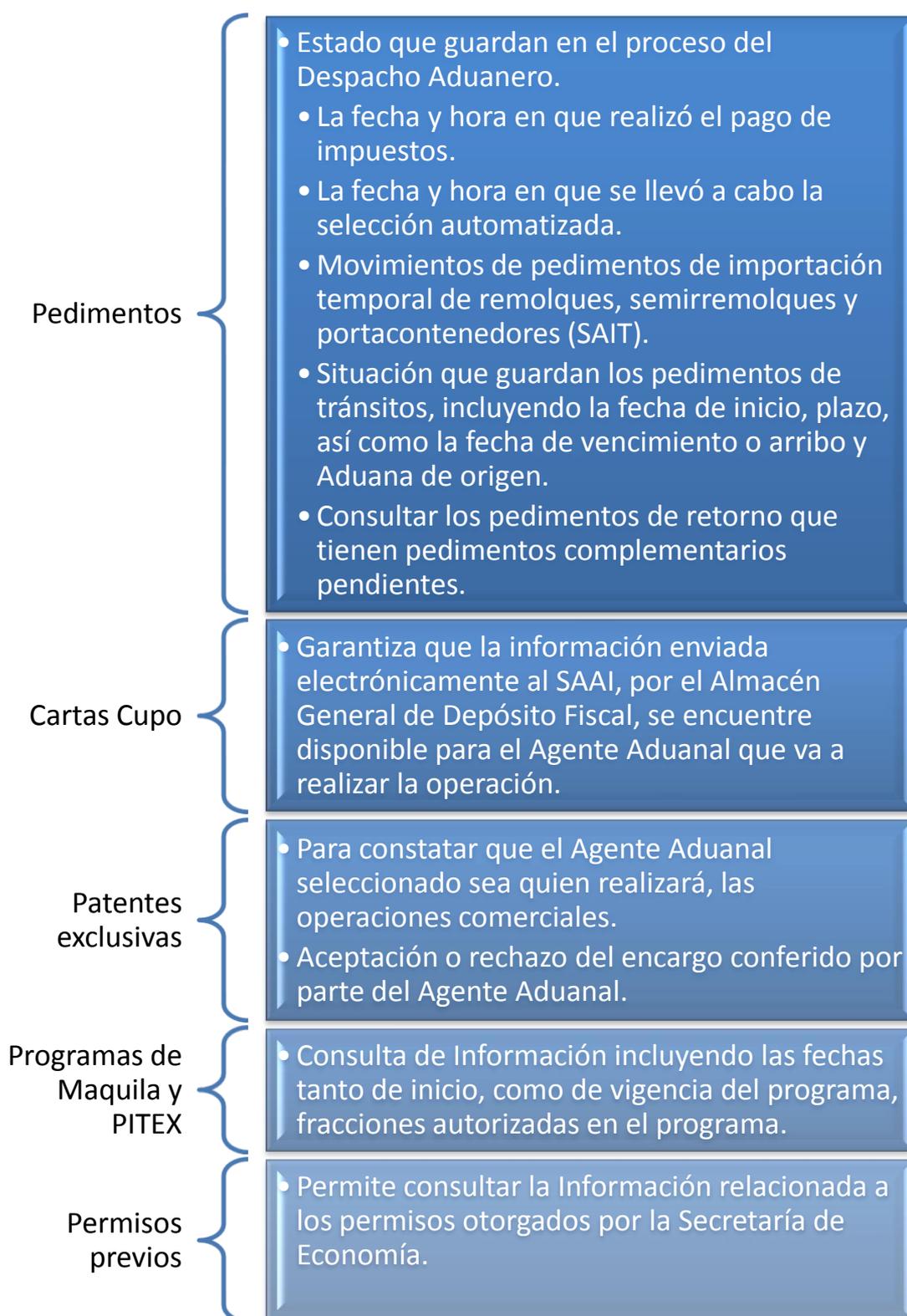
Como se puede percibir el SAAI M3 es un claro ejemplo de desarrollo de tecnologías de la información dentro del despacho de mercancías, el cual elimina burocracia y proporciona mayores estándares de confianza por el control que representa dicho sistema.

Con esta misma finalidad se crea el SOIA, definido por el SAT (s.f) como *“un sistema o programa mediante el cual los importadores, exportadores, agentes aduanales, apoderados aduanales y pre validadores, podrán consultar y visualizar el estado que guardan sus operaciones, realizadas dentro del proceso del despacho aduanero”*.

Entendido de esa manera SOIA, representa una base de datos que cuenta con toda la información del usuario de comercio exterior disponible para consultarse o bien transmitirse a demás instituciones, facilitando el conocimiento del estatus en las operaciones comerciales, requerimientos, permisos, etc.

◆

Ilustración 6. Consultas a través de SOIA



Fuente: Elaboración Propia con información de SAT (s.f)

Consulta de saldos por pagos en exceso	<ul style="list-style-type: none"> Pueden ser consultados los importes generados a su favor, su saldo actual disponible, los montos ejercidos, la información referente a los pedimentos que generaron los importes a favor y los pedimentos con los que se han afectado los importes originales.
Padron Sectorial	<ul style="list-style-type: none"> Muestra los sectores en los que se encuentra inscrito un importador y su estatus.
PROSEC	<ul style="list-style-type: none"> Permite consultar los folios (autorizaciones) de los programas sectoriales en los que se encuentra registrado un Importador, sus fechas de vigencia y su situación.
Certificados Fitozoosanitarios	<ul style="list-style-type: none"> folio del certificado, vigencia, el tipo del certificado, confirmación de la revisión física, régimen, aduana, fracciones autorizadas, patentes autorizadas y los pedimentos relacionados.
CUPOS	<ul style="list-style-type: none"> Consultar los formatos, el tipo de cupo y las fechas de vigencia.
Manifiestos de carga marítimos	<ul style="list-style-type: none"> permite consultar la información declarada por las agencias navieras en los manifiestos de carga que son transmitidos al SAAI (manifiesto - no. transacción- , aduana, agente naviero, Fecha ETA/ETD, buque, País bandera, ID puerto, tipo de operación, listado de conocimientos relacionados al manifiesto, descripción de la mercancía y número de contenedor, entre otros).
Conocimientos de embarque.	<ul style="list-style-type: none"> Consultar contenedores por número de contenedor, nombre del buque por rango de fechas; así como también verificar si el contenedor en cuestión ya fue ingresado por el recinto fiscalizado.
Otros.	<ul style="list-style-type: none"> Verificar el último estatus o situación de un holograma. Información de la importación de vehículos nuevos, usados y pick up.



Sistema de Información SAAI WEB

El Servicio de Administración Tributaria (2007), establece en el boletín informativo P100 que a partir del 1 de enero del 2008 SOIA sería sustituido por el sistema de información SAAI WEB.

SAT (s.f.) alude que mediante este medio *“los importadores, exportadores, agentes aduanales, apoderados aduanales, prevalidadores a través de una sola cuenta de usuario tendrán acceso a las diferentes aplicaciones WEB con que cuenta la Administración General de Aduanas para la consulta del estado que guardan las diferentes operaciones de Comercio Exterior que se realizan en el proceso de despacho Aduanero”*.

El acceso a SAAI WEB se da mediante a una cuenta única denominada Pasaporte Electrónico Aduanal (PEA) y a través de este se pueden ingresar a las aplicaciones autorizadas individualmente, la cuales incluyen al SOIA y al Sistema de Registro de Transportistas (SIRET).

Sin embargo, el uso de las tecnologías de información no se limita a la ventanilla única, SAAI WEB, SOIA, etc; bajo este mismo esquema se genero el sistema de pago electrónico de Derechos, Productos y Aprovechamientos e5cinco.

Sistema de pago electrónico de Derechos, Productos y Aprovechamientos e5cinco.

La Secretaria de Gobierno (2010) precisa, que el servicio de Administración Tributaria (SAT), en conjunto con la Secretaría de la Función Pública (SFP) combinarán esfuerzos para que las Dependencias, Entidades, Órganos y



Organismos puedan ofrecer trámites y servicios por medios electrónicos. La unión de estas dos dependencias gubernamentales se fundamenta debido al carácter de autoridad fiscal que representa el SAT como responsable de la recaudación de los ingresos federales por un lado y por otro La SFP, como coordinador en el establecimiento de políticas y programas.

En este sentido, dicha unión diseñó un esquema electrónico denominado e5cinco, para los trámites y servicios que requieren del pago de Derechos, Productos y Aprovechamientos (DPA's), el cual se realiza de manera electrónica en las **instituciones de crédito autorizadas**, a través de sus portales de Internet o de sus ventanillas bancarias, con el fin de eliminar el uso de las formas oficiales como la 5 correspondiente al pago de derechos y la forma 16 utilizada para la Declaración General de pago de productos y aprovechamientos.

El sistema de pago e5cinco tiene los siguientes objetivos y beneficios:

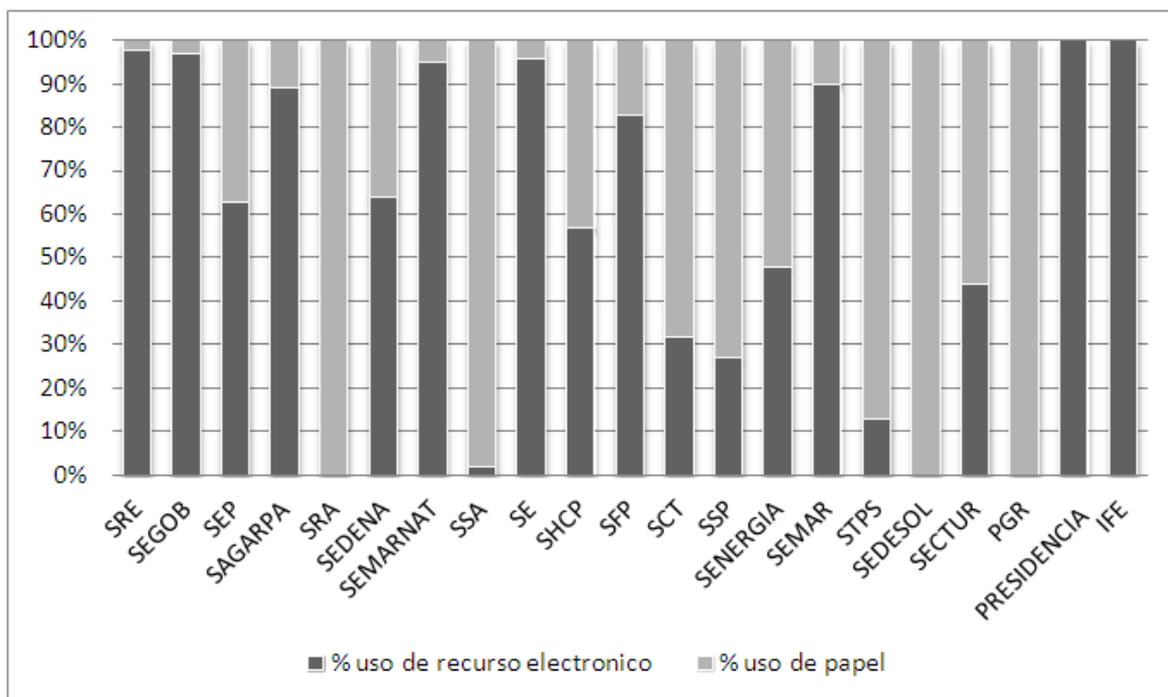
- ✓ simplificar el pago de DPA's, eliminando la presentación documental y habilitándolo mediante internet, es decir, de manera electrónica y mediante las ventanillas bancarias.
- ✓ Derogar, como se mencionó previamente la formas oficiales 5 y 16
- ✓ Promover la estrategia de digitalización en todos aquellos Órganos y Dependencias tanto públicas como privadas mediante la incorporación paulatina de tramites electrónicos
- ✓ Contar con un sistema (Consulta Web e5cinco) que ponga a disposición la información de los pagos correspondiente a su ámbito.



- ✓ Facilitar a los usuarios los pagos de los DPA's asociados a los trámites y servicios.
- ✓ Contar con una aplicación para validar el Recibo Bancario.
- ✓ Sentar las bases para consolidar y ampliar los trámites electrónicos conclusivos.

La implementación del sistema de pago e5cinco ha cobrado fuerza en este año, estando presente en prácticamente todas las dependencias y secretarías del orden Federal, la Gráfica 1. Muestra el grado de avance estimado hasta este año y el impacto que tiene en la reducción de papel.

Gráfica 1. Pagos de DPA's, por medio de presentación y por dependencia o entidad.

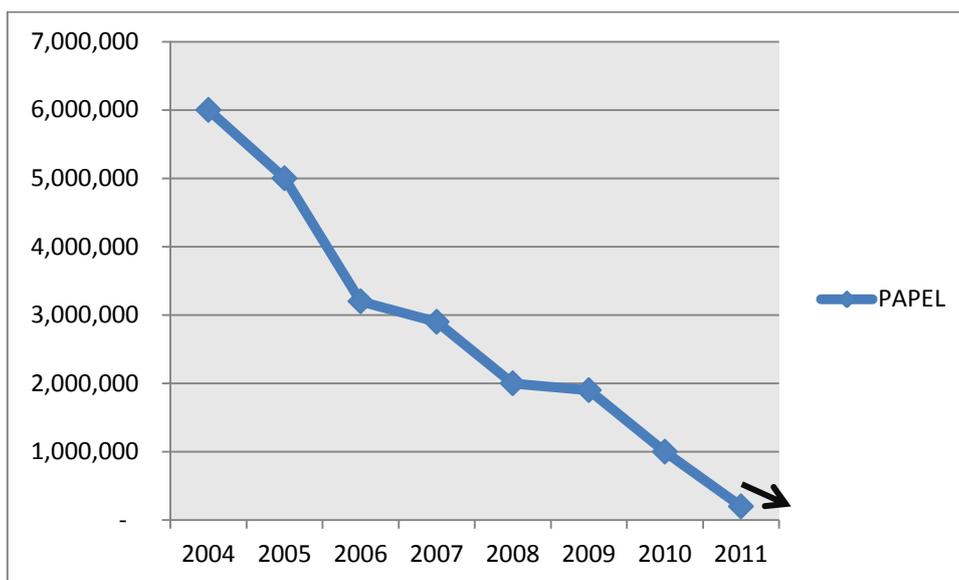


FUENTE: Elaboración propia con datos de La Secretaria de Gobierno (2010)



De manera más clara, la gráfica 2. Plasma el impacto que tiene el sistema de pago electrónico e5cinco. Se puede observar de manera paulatina la evolución del mismo a partir del 2004; año en que se publica en el diario oficial de la federación la aplicación de esta forma de pago.

Gráfica 2. Eliminación de papel por el sistema e5cinco



Fuente: Secretaria de Gobierno 2010.

La eliminación de las formas de pago 5 y 16 se estructura a partir de un pago que se puede realizar de dos maneras; la primera, consiste en el pago electrónico ingresando al portal de DPA's del Banco en donde se solicitara en principio información para obtener una cuenta finalizando con la devolución por parte del banco de una firma electrónica la cual señala que el pago fue realizado.

De manera detallada El DOF (14 de noviembre de 2004) estipula que las personas físicas o morales obligadas a pagar los derechos, productos o



aprovechamientos (DPA's) podrán efectuar dichos pagos vía Internet, a través de los desarrollos electrónicos de las instituciones de crédito autorizadas en esa Resolución, debiendo efectuar en estos casos el pago mediante transferencia electrónica de fondos. El procedimiento consistirá en el acceso a la página de Internet de las Dependencias autorizadas, como son: www.sre.gob.mx, www.economia.gob.mx o www.sat.gob.mx; según corresponda, a fin de obtener la clave de referencia de los DPA's (caracteres numéricos) obligados a pagar, así como el monto correspondiente.

Posteriormente continúa describiendo el DOF

(...) se accederá a la dirección electrónica en Internet de las instituciones de crédito autorizadas para efectuar el pago de los DPA's, debiendo proporcionar los siguientes datos:

- a) RFC; denominación o razón social.
- b) Periodo de pago, en su caso.
- c) Cantidad a pagar por DPA's.
- d) Clave de referencia del DPA (caracteres numéricos).
- e) Dependencia a la que le corresponda el pago, tratándose del SAT, será la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- f) En su caso, cantidad a pagar por recargos, actualización, multas e IVA que corresponda.



Para finalizar con el procedimiento las instituciones de crédito deben enviar de manera electrónica, el recibo bancario de pago de contribuciones federales, productos y aprovechamientos con sello digital (firma electrónica) generado por éstas, que permita autenticar la operación realizada y su pago.

El recibo bancario de pago de contribuciones federales, productos y aprovechamientos con esta firma electrónica, será el comprobante del pago de los DPA's

La segunda modalidad de pago del sistema e5cinco consiste en el uso de la ventanilla bancaria, bajo esta modalidad solo basta acudir al Banco con la hoja de ayuda, proporcionar la clave de referencia, la cadena de la dependencia y el importe a pagar, el banco recibirá el pago en efectivo y a cambio emitirá un ticket como comprobante.

La hoja de ayuda es un formato donde el contribuyente proporciona todos los datos necesarios para pagar bajo el esquema e5cinco, esta se puede generar al ingresar a la pagina de aduanas y resulta indispensable en el procedimiento debido a que sin ella no se puede obtener la clave de referencia y la cadena de la dependencia, datos que resultan indispensables para las instituciones bancarias ya que brindan la identificación del tramite que se pretende realizar.

Aduana México (2010), aclara que esquema sirve únicamente para realizar pagos de Derechos, Productos y Aprovechamientos, limitando el pago de IVA solo cuando se derive de estas contribuciones.



El uso de las tecnologías de la Información para la competitividad

La posición de un país en el mercado internacional está cada vez más determinada por el ritmo de la creación y difusión tecnológica, elementos que posibilitan los incrementos de competitividad necesarios para mejorar la presencia en el mercado mundial.

Podemos ser testigos hoy en día que vivimos en un mundo donde es posible hacer las compras desde el trabajo y el hogar, en donde los gustos se han globalizado y un producto exitoso debe distribuirse a través de complejas redes por todo el mundo consumiendo cada vez menos tiempo y recursos.

Dicha reducción ha generado tema de debate en Organismos internacionales como la Organización para el Desarrollo y la Cooperación Económica, la Organización Mundial de Comercio y el Banco Mundial; organismos que han acuñado el término facilitación comercial, cuyo objetivo es lograr la simplificación y armonización de procedimientos de comercio internacional y en la que confluyen aspectos relacionados con la estructura arancelaria, regulaciones y restricciones no arancelarias (RRNA's), aspectos de infraestructura y logísticos, la mejora regulatoria, y los procedimientos aduaneros. Al respecto, las políticas públicas sobre la facilitación comercial están basadas en los principios de transparencia, certidumbre, no discriminación, reducción de tiempo, eliminación de trámites burocráticos (papel) y mejora regulatoria y tienen, en general, un efecto directo sobre la competitividad de las empresas y, en particular, en aquellas que realizan operaciones de comercio exterior. A partir lo anterior, el desarrollo institucional,



derivado de la implementación de políticas de facilitación comercial, tendrán como consecuencia la institucionalización de todos aquellos aspectos de toma de decisiones y operativos que estén vinculados al comercio exterior y, al mismo tiempo, deberán contribuir a desarrollar organizaciones (públicas y privadas) más eficientes y eficaces para cumplir las reglas institucionales, lo cual habrá de reflejarse en los costos de transacción de los particulares. En resumen, la facilitación comercial tiene como objetivo remover las barreras que impiden la reducción de tiempo y costos como elementos cruciales para incrementar la competitividad de un país.

Un mejor desempeño competitivo de México en el campo tecnológico implicaría una aceleración, por un lado, del esfuerzo tecnológico propio aplicado en pro de la facilitación de los procedimientos y por otro lado en la transferencia de tecnología que conlleva un correcto flujo de información.

Las Tecnologías de Información y Comunicación (TIC) aplicadas en primera instancia al sector industrial representa una de las herramientas más eficientes para detonar la productividad de las empresas a lo largo de toda la cadena de producción. Ahora bien, visto desde un panorama global, las Tecnologías de Información inciden en la vida de todos los ciudadanos al mejorar el acceso, la eficiencia y la eficacia de todos los servicios públicos, como salud y educación, entre otros. Un claro ejemplo de la aplicación de las TIC es la Ventanilla Única, herramienta que utiliza la red para transferir información a diferentes dependencias gubernamentales, instituciones privadas y llegando desde luego a la población en general transformando la



comunicación entre ciudadanos y gobiernos, (haciéndola directa, personal e inmediata) así como la comunicación entre la ciudadanía.

El potencial de la Ventanilla Única como detonador de la competitividad es enorme no sólo permite un uso más eficiente y eficaz de los recursos públicos y privados, sino que también permiten transparentar la información disponible e incentivar la innovación.

Pasando a otro punto, es importante señalar que ante las nuevas condiciones de alta competitividad, la adecuada gestión de la cadena de suministros y la logística juegan un papel muy importante para las empresas, ya sea para aquellas que exportan o para las que producen para el mercado local, sin importar si son pequeñas o grandes. El desarrollo de las tecnologías de información ha significado mayores niveles de productividad, así como menores tiempos y costos en las transacciones, lo que ha obligado a las empresas a replantear la gestión logística, para mantener y/o mejorar su competitividad.

Al respecto, las prácticas empresariales actuales en México, en lo que se refiere a la logística vista desde la planeación, capacitación y uso de tecnologías de información, indican un importante margen de acción en donde se puede actuar de manera inmediata y obtener importantes avances en el corto y mediano plazo. Asimismo, en lo que se refiere al sector público, además de jugar un papel muy importante en la provisión de infraestructura, también lo es en la creación de un marco legal y regulatorio apropiado, estableciendo reglas claras y eliminando regulaciones innecesarias, además de promover las mejores prácticas logísticas en las empresas mexicanas.



La competitividad empresarial refleja la capacidad de los sectores económicos para generar bases de creación y desarrollo de ventajas que sustentan una posición competitiva internacional. Representa la medida en que un sector económico ofrece, simultáneamente, potencial de crecimiento y rendimientos atractivos de la inversión para las empresas que lo integran.

En este sentido perder competitividad implica que México deja de ser atractivo para la inversión, tanto nacional como extranjera, y que las empresas dejen de producir por no poder competir en el mercado internacional.

Será necesario entonces que nuestro país ubique sus áreas de oportunidad y actúe como observador ante las buenas prácticas aplicadas por numerosos países como Singapur, para de esta manera determinar y ajustar la facilitación comercial que hoy en día coloca en punta de lanza a los países que han decidido apostar al uso de la tecnología como remplazo de los métodos tradicionales, reduciendo con ello, tiempos y costos en las transacciones comerciales. En primera instancia debemos ubicar que México es un país de profundas diferencias en la adopción de Tecnologías de Información y Comunicación. No sólo la penetración y apropiación de las TIC es baja, sino que hay una grave desigualdad en la adopción de dichas tecnologías en las diferentes zonas de la nación mexicana y entre los diferentes sectores económicos.

El gobierno mexicano como usuario de TIC tiene un enorme potencial para mejorar su competitividad. Doing Business (2010), hace hincapié al mencionar que tan sólo el hacer más eficiente el uso de los recursos públicos podría detonar hasta 30% del cambio en competitividad requerido. La



capacidad de poner cualquier trámite del gobierno en línea de forma fácil y expedita es uno de los principales motores para que los gobiernos en el mundo utilicen la tecnología de información de manera intensiva y mejoren su comunicación con la ciudadanía.

México en este sentido, aunque en menor medida, no ha sido la excepción y ha utilizado la tecnología para comunicarse con la ciudadanía al tiempo de proveer servicios en línea, como el pago de impuestos, las compras del gobierno, permisos previos, citas para obtener pasaportes y muchos más, a los cuales hoy pueden acceder los ciudadanos de forma gratuita y desde cualquier lugar.

En lo general, el Reporte global sobre aptitud de e-gobierno difundido por la ONU en diciembre de 2005, colocó a México en el sitio 31 entre 191 países evaluados y en segundo lugar en América Latina después de Chile. Por otro lado, la OCDE reconoce a México como uno de los 10 países que más ha avanzado en sus servicios en línea.

Aunque los avances son innegables, también es evidente que los esfuerzos emprendidos, tanto a nivel de agencias del gobierno federal como de los gobiernos estatales y municipales, están lejos de lograr su máximo potencial.

Existen importantes barreras regulatorias, presupuestales y un grave problema de interoperabilidad, así como una brecha digital a vencer. Ante ello, es indudable que el principal reto, en lo referente al gobierno electrónico, es la institucionalización y consolidación del mismo.



Finalmente para que las operaciones virtuales se lleven a cabo con el orden y claridad necesaria, es menester identificar las funciones de cada una de las personas involucradas (empresa, autoridad) para de este modo establecer un correcto flujo de la información. Con esto, la empresas tendrán un panorama amplio de alternativas de solución para tener operaciones de comercio eficientes, seguras y con los costos que les permitan ser competitivas y permanecer en forma consistente en mercados cada vez más exigentes en calidad y precio.

Marco Legal en torno a la facilitación del comercio en México.

Ahora bien, para comprender a donde pretende llegar México en materia de agilización del comercio y una vez analizada la tendencia internacional, es necesario, ubicar el punto de partida de donde nace en primera instancia, la necesidad de enfocarse a la modernización en pro de la competitividad, generar reformas que eliminen el uso de papel, agilicen los procedimientos y dinamicen el intercambio comercial de nuestro país con el mundo.

En este sentido y por orden jerárquico de importancia, La Constitución Política en su Artículo 26 (última reforma publicada DOF 29/07/2010.) menciona:

“El Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la Nación (...) Habrá un plan nacional de desarrollo (PND) al que se sujetarán obligatoriamente los programas de la Administración Pública Federal”.



Con lo anterior, podemos entender que el papel del gobierno como responsable de la administración de nuestro país debe ir orientado y sobre una base a la cual se le denomina Plan Nacional de Desarrollo (PND), el cual determina los objetivos del país y sujeta obligatoriamente a todos los programas de la Administración Pública Federal.

Dicho plan se establece en apego al Artículo 12 de la Ley de Planeación, donde la democracia resalta como elemento prioritario y el mecanismo en el cual se erige es mediante la consulta. Se estima que 51,997 personas participaron a través de 205 foros de consulta popular, de toda índole; desde comisiones de la cámara de diputados y senadores, foros en comunidades indígenas e incluso consulta ciudadana vía telefónica o por internet. Se puede observar la participación activa de ciudadanos, legisladores, partidos políticos, organizaciones de la sociedad civil, pueblos y comunidades indígenas, gobiernos municipales y estatales, entre otros, quienes, a través de distintas vías expresaron sus opiniones para la planeación del desarrollo del país.

Bajo esta premisa se establecieron los cinco ejes de política pública de este Plan:

1. Estado de Derecho y seguridad.
2. Economía competitiva y generadora de empleos
3. Igualdad de oportunidades
4. Sustentabilidad ambiental
5. Democracia efectiva y política exterior responsable

Los objetivos de estas estrategias son generar una economía competitiva que ofrezca bienes y servicios de calidad a precios accesibles,



mediante el aumento de la productividad, la competencia económica, la inversión en infraestructura, el fortalecimiento del mercado interno y la creación de condiciones favorables para el desarrollo de las empresas, especialmente las micro, pequeñas y medianas.

Resulta conveniente mencionar un requisito indispensable para cumplir los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo es contar con el compromiso y colaboración de todos para realizar los ajustes y cambios necesarios a fin de encaminar al país en la trayectoria correcta; afrontando los desafíos y aprovechando las ventajas que brinda el entorno globalizado en que vivimos. De este modo se requiere la participación corresponsable del poder Ejecutivo, Legislativo y Judicial; de los gobiernos federal, estatales y municipales; de los partidos políticos, de las organizaciones sociales y los sindicatos; del sector privado, el educativo y sobre todo, de los ciudadanos.

Uno de los aspectos que aborda el Plan Nacional de Desarrollo es tratado en el decreto por el que se otorgan facilidades administrativas en Materia Aduanera y de Comercio Exterior, publicado en el diario oficial el 31 de mayo de 2008, donde se menciona en el CONSIDERANDO:

(...)con la finalidad de apoyar el desarrollo de las empresas, se considera conveniente otorgar facilidades administrativas a los usuarios del comercio exterior, que agilicen y simplifiquen sus operaciones (...) el uso de tecnologías de la información en la administración pública facilita a los ciudadanos y empresas su interacción con el quehacer gubernamental, constituye una herramienta fundamental en el desarrollo de una estrategia de facilitación comercial y ofrece una oportunidad



viable de implementar un sistema eficaz y eficiente de administración y operación del comercio exterior, por lo que se estima necesario impulsar el uso de dichas tecnologías en la recepción y atención de los trámites que se realizan ante las representaciones federales de la Secretaría de Economía, lo que permitirá eliminar hasta en un 50% la presentación física de solicitudes, simplificar dichos trámites e interconectar a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal(...)"

Del extracto anterior, podemos percatarnos que el decreto tiene como objetivo otorgar beneficios y facilidades administrativas en materia aduanera, a todos los usuarios del comercio exterior así como la simplificación de sus procedimientos, eliminación de papel, dinamismo comercial, entre otros. De manera general dos de sus vertientes fundamentales a implementar son:

- Crear un sistema digital de emisión inmediata de certificados de origen y un sistema digital de registro de domicilios. Ambos sistemas operaran durante las 24 horas del día, los 365 días del año.
- El establecimiento de la Ventanilla Única Digital, a fin de que todas las entidades de la Administración Pública Federal se encuentren interconectadas y de este modo exista un mayor flujo de información.
- Mejora de los procesos aduaneros y de comercio exterior contemplando la revisión y disminución de medidas de control, ejemplo de ello seria despacho aduanero electrónico (operaciones virtuales).
- Creación de aduanas autorizadas para tramitar el despacho aduanero de determinado tipo de mercancías, así como agilización y horarios especiales para la importación de mercancías.



La Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicana (VUCEM)

De manera predominante debe resaltarse la Ventanilla Digital Mexicana de Comercio Exterior, establecida en base al Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, el 14 de enero del año en curso, mediante su publicación en el Diario Oficial.

La UN/CEFACT (2009), define a la ventanilla Digital o Única como: “una herramienta que permite la entrega de información estandarizada a una única entidad para el cumplimiento de todos los requerimientos relacionados con la importación, exportación y tránsito. Si la información es electrónica, entonces los datos deben ser enviados una única vez”.

Como se menciona en los antecedentes Word Bank (2010)¹⁴, determina que las mayores demoras en el proceso de importación y exportación se ubican en el rubro de preparación de documentos.

Tabla 9. Costo y tiempo en la preparación de documentos

Tema	Actual			
	Exportación		Importación	
	Días	Costo*	Días	Costo*
Preparación de documentos	10	150	14	300
Trámite aduanal y control técnico	2	150	3	500
Manejo en puerto y terminales	2	172	3	300
Transporte y manejo doméstico	3	1,000	3	1600
Totales	17	1,472	23	2,700

Fuente: CAAREEM (2010)

La Ventanilla Única de Comercio Exterior tendrá un impacto directo en reducir las demoras y costos en esa parte del proceso, tanto por facilitar y

¹⁴ Doing Bussines 2010 full report



acelerar sustancialmente la preparación de documentos gubernamentales, como por facilitar el desarrollo de interconexión de Ventanillas Privadas que acelere la presentación de documentos privados (transporte, transacciones comerciales y financieras).

De esta manera es sencillo deducir que el objetivo de la “Ventanilla Única” es facilitar los procesos de trámite de permisos, registros, regulaciones y restricciones no arancelarias y de evitar duplicar la presentación de documentos en distintas dependencias para un mismo trámite.

El decreto por el que se establece la Ventanilla Digital Mexicana de Comercio Exterior (2011), explica de mejor manera esta idea:

(...) Actualmente, en el ámbito del comercio exterior, se demandan medidas de facilitación y simplificación comercial que otorguen certidumbre jurídica y propicien la reducción de los costos de transacción a cargo de las empresas mexicanas, lo que incrementará la competitividad de los sectores productivos nacionales (...)

A fin de apoyar el desarrollo empresarial en nuestro país, es necesario que la Administración Pública Federal impulse el uso de tecnologías de la información, ya que éstas optimizan la interacción de los particulares con el quehacer gubernamental, aunado a que constituyen una herramienta fundamental en el desarrollo de la facilitación comercial y ofrecen una oportunidad viable para lograr una eficaz y eficiente regulación del comercio exterior(...) Es conveniente que las autoridades competentes en materia de comercio exterior se coordinen e implementen acciones de simplificación, automatización y mejora de los



procesos que realizan en materia de comercio exterior que conlleven, entre otras mejoras, a la reducción de tiempos y costos de las operaciones comerciales internacionales.

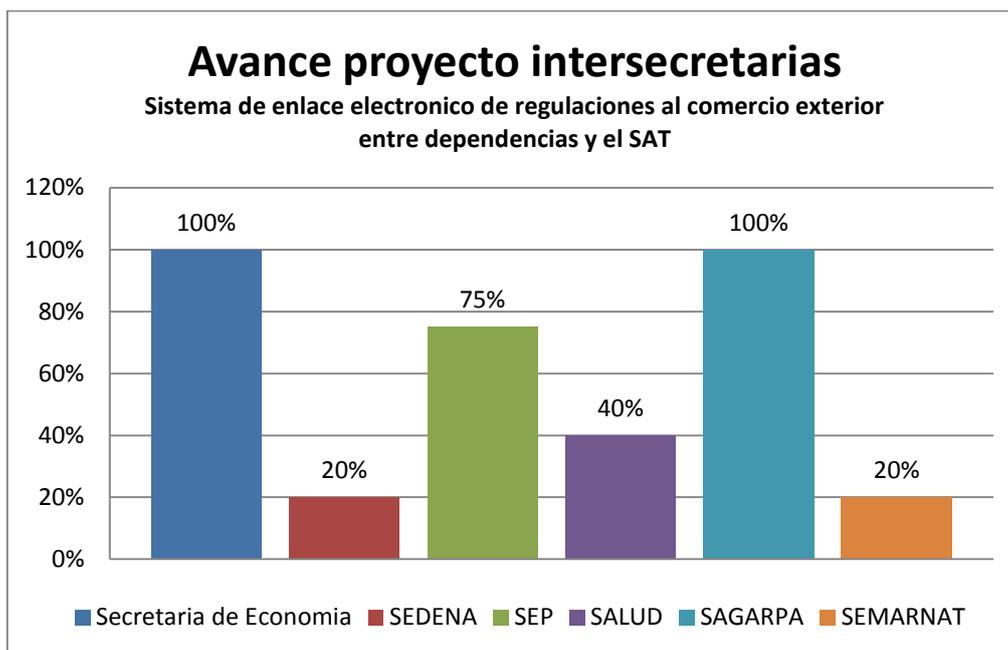
Lo mostrado en el Decreto justifica el establecimiento de una ventanilla digital para trámites electrónicos, a fin de que las dependencias de la Administración Pública Federal que operen instrumentos, compartan su información a través de un solo punto de entrada; y además, intrínsecamente podría implicar un avance para México de 48 posiciones en el Subíndice de Facilitación del Comercio de Banco Mundial, pasando del lugar 74 al 26.

La Secretaría de Administración Tributaria (SAT) expresa que en la actualidad sólo se puede atender aproximadamente mil solicitudes al mes, con el nuevo esquema, se podrá dar salida a alrededor de 9 mil cada mes, cifra que representa un aumento de 90 por ciento en la capacidad de atención.

Así mismo se puede estimar que el tiempo de reconocimiento aduanero disminuirá en más de 11 por ciento, con lo cual los transportistas podrán incrementar sus operaciones en 50 por ciento y el proceso de despacho de mercancías será más eficiente, reduciendo la liberación de las mismas en 80 por ciento.

La implementación de la Ventanilla Única tendrá por objeto la recepción y atención de los trámites y servicios, de las distintas dependencias de la Administración Pública Federal, por lo cual se consideró conveniente dividir el proyecto en tres diferentes etapas; al día de hoy se comienza a notar el avance de la etapa 1, como bien muestra la Ilustración 5.

Ilustración 5. Ventanilla Única. Etapa I



FUENTE: Elaboración propia

En el mes de enero del año en curso, el presidente Felipe Calderón Hinojosa inauguró la VUCEM y expresó que dicho avance permitirá al país consolidar su posición exportadora a nivel mundial, explicó que otros países han implementado este sistema en un período de 10 años, pero el Gobierno Federal se ha propuesto tenerlo en un lapso de dos años, que vence en el 2012 justo cuando termina su gestión.

El proyecto en primera instancia fue dividido y programado en tres etapas, (Servicio de Administración Tributaria 2007):

ETAPA 1: Enero 2007 – Diciembre 2009 “Proyecto Intersecretarías”. Creación del sistema de intercambio de datos sobre permisos de Regulaciones no Arancelarias, entre las dependencias involucradas y el Servicio de Administración Tributaria.



ETAPA 2: Julio 2009 – Octubre 2011 “Proyecto VUCEM”. Cuya implementación al 100% esta programada para marzo del 2012.

ETAPA 3: Noviembre 2011 – Enero 2012 “Implementación de la Ventanilla Privada”. Dicha ventanilla se alimentara localmente por cada uno de los involucrados: vendedor, comprador, bancos, aseguradora, carriers, consolidadores, operadores logísticos y agentes aduanales. La ventanilla privada estará enlazada a la Ventanilla Única de Comercio Exterior a partir de Marzo de 2011.

El 1 de marzo del presente año debio entrar en vigor la Ventanilla Unica en las 49 aduanas del pais, sin embargo debido a algunos cambios, mismos que hasta el momento no se han visto reflejados en el propio sistema, la Secretaría de Economía (2012), informo que la entrada en vigor ha sido prorrogada hasta 1 de junio del presente año. Con estos datos es posible evidenciar el retraso que tiene el proyecto en sus tres diferentes etapas y un panorama de dislumbra grandes areas de oportunidad, donde es claro que a pesar de los esfuerzos por implementar la VUCEM en un tiempo record, hace falta mayor difusion, afinar los soportes tecnologicos bajo los que se rige el programa, aclarar dudas que tienen los usuarios de comercio exterior, e incluso romper con la barrera cultural que implica cambiar el sistema tradicional burocratico por una herramienta tecnologica, a la que no toda la poblacion tiene acceso.

Para evitar otro retraso, autorizo el Servicio de Administracion Tributaria (2012), a los agentes aduanales a firmar los trámites virtuales mediante una autorización de sus clientes importadores y exportadores (sello digital) con el



objetivo de estar listos para el 1 de junio. Originalmente el decreto marcaba que los trámites de la VUCEM los tenían que realizar los importadores, exportadores o capturistas privados, sin embargo, se adaptó dicha medida para sacar adelante parte del desarrollo tecnológico que falta.

Las actividades que se ven directamente beneficiadas ya que se podrán hacer mediante la Ventanilla Única, los enuncia textualmente El Decreto por el que se establece la Ventanilla Digital Mexicana de Comercio Exterior (2011),

(...)**I.** Llevar a cabo cualquier trámite relacionado con importaciones, exportaciones y tránsito de mercancías de comercio exterior, incluyendo las regulaciones y restricciones no arancelarias que, conforme a la legislación aplicable, sea exigido por las autoridades competentes en materia de comercio exterior;

II. Consultar información sobre los procedimientos para la importación, exportación y tránsito de mercancías de comercio exterior, incluyendo las regulaciones y restricciones no arancelarias, así como las notificaciones que se deriven de dichos trámites, y

III. Efectuar pagos electrónicos de las contribuciones y los aprovechamientos que procedan, causados por la realización de trámites de importación, exportación y tránsito de mercancías de comercio exterior, así como de las regulaciones y restricciones no arancelarias.

Sintetizando, este es el proyecto de trámites electrónicos más importante de nuestro país porque involucrará a varias dependencias con una coordinación limitada y porque elevará sustancialmente la competitividad en la facilitación del comercio.



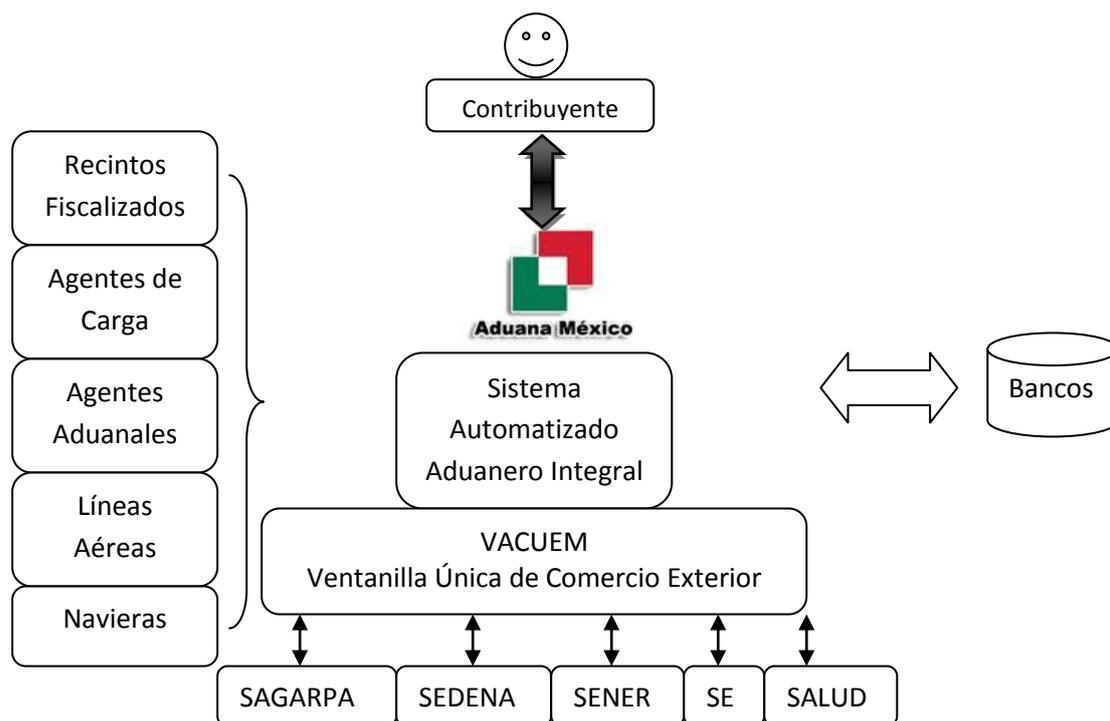
Mediante la ventanilla única, los exportadores o importadores ya no presentarán requisitos, documentos o trámites repetidos en una y otra dependencia ni duplicarán el llenado de campos, como podría ser el Registro Federal de Contribuyentes (RFC).

Sin embargo, para aprovechar la facilidad proporcionada por las herramientas tecnológicas, los actores se ven inmersos en la propia modernidad, ejemplo de ellos es que será requisito indispensable para el uso de la Ventanilla Única, contar con la FIEL (Firma Electrónica Avanzada), elemento que sustituye a la firma autógrafa sin dejar de garantizar la integridad, seguridad, buen manejo, entre otros, proporcionando a la FIEL los mismos efectos que las leyes otorgan a los documentos con firma autógrafa.

Después de contar con la FIEL La operación de Ventanilla Única implicaría cuatro pasos:

- El interesado ingresa información digital en línea relacionada con la importación, exportación y tránsito de mercancías.
- La información digital se envía a las oficinas de gobierno correspondientes para su aprobación y autorización.
- Los impuestos se calculan y se descuentan de manera automática de una cuenta bancaria del interesado.
- Al presentar el transportista un formato simplificado, el verificador de aduana consulta la información mediante un dispositivo digital portátil y libera la mercancía.

Ilustración 7. Diagrama de ventanilla Única.



Fuente: Elaboración Propia

Las metas de la VUCEM son claras: modernizar, agilizar y volver mas eficiente, seguro y menos costoso los trámites de aprobación y administración de los documentos requeridos ya sea para importar o exportar con miras a los retos impuestos por la globalización y los tratados de libre comercio. De esta manera es sencillo deducir los objetivos de la Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicana:

- Facilitar los procesos de trámite de permisos, registros, regulaciones y restricciones no arancelarias y de evitar duplicar la presentación de documentos en distintas dependencias para un mismo trámite.
- Eliminar el papel, al convertir los procesos manuales en electrónicos utilizando documentación digitalizada.



- Reducir tiempos en procesos administrativos, así como en las plataformas de revisión de las Aduanas del País.
- Contar con información previa al Despacho Aduanero,
- Facilitar la búsqueda y acceso de información
- Incidir en la competitividad de la economía del País con procesos de Comercio Exterior más ágiles, fáciles y seguros.
- Eliminar considerables gastos en mensajería y flete.
- Ahorro en tiempo ante el particular para la entrega y localización de documentos (Copias certificados de pedimentos) solicitados.

El obstáculo principal podría ser incluso el propio del cambio cultural que representa la transformación de la gestión documental hacia procesos digitales, así mismo el hecho de involucrar a todas las entidades, secretarías y dependencias gubernamentales de manera simultánea, implica un reto. Con la implementación de proyectos de este tipo, definitivamente se empieza a romper el paradigma y cultura del papel, en la cual sólo son válidas las firmas autógrafas y los documentos impresos. Sin duda la ventanilla Única es una evidencia real a una ruptura del manejo y administración tradicional basada en copias y numerosas autorizaciones que llega a ser remplazado por un modelo completamente electrónico, donde el uso de las Tecnologías de Información y Comunicación se muestran como herramientas con un enorme potencial para configurar la estructura organizativa y el modelo de gestión de los servicios, a modo que estos ofrezcan una respuesta única, ágil, eficiente, de calidad y transparente a los ciudadanos.



Para realizar con éxito tal ruptura hay que considerar los factores limitantes identificados en el proceso de implementación de la VUCEM de los cuales destacan: El débil compromiso de las instituciones involucradas, tanto públicas como privadas, hecho que se demuestra con los retrasos en la aplicación de la misma en los periodos establecidos; la sistematización de esquemas y procedimientos actuales, sin necesariamente mejorarlos, ejemplo de ello es que la autoridad se reserva el derecho a solicitar documentación original de cualquier operación de comercio exterior en el momento que lo considere necesario; insuficiencia o falta de profesionales capacitados para participar en los procesos propios de la VUCEM automatizada; incertidumbre en la preparación tecnológica de la población y capacidad de adaptación a la tecnología por parte de los usuarios de comercio exterior; insuficiente acción promotora efectiva para lograr su adopción por parte de todas las partes involucradas; modernización de las leyes y normativas que regulan los tramites del comercio internacional a objeto de que éstas faciliten los procesos sin perder la garantía del cumplimiento de los requisitos.

Sin embargo, no debemos olvidar que el desarrollo de la Ventanilla Única es más una cuestión política que técnica. De manera que la interconectividad, Tecnologías de información, COVE, FIEL, la propia VUCEM pueden ser herramientas para el cambio, siempre que exista una clara voluntad política y directiva para liderar los cambios necesarios en las estructuras, procedimientos y cultura organizativa.

Es necesario que la implementación de la VUCEM sea proyectada y sustentada en busca de modernizar la cultura organizativa ya que la mayor parte de los proyectos modernizadores impulsados hasta el momento no se



pueden considerar auténticos programas de modernización, sino simples actuaciones de mejora muy concretas de determinados servicios.

Finalmente no hay que perder de vista que Internet es una red intrínsecamente insegura. Evidentemente, no sólo está en juego el factor económico, sino la privacidad, y lo que es más importante, la credibilidad y legitimación que los ciudadanos otorgan a las Administraciones Públicas. De ahí la importancia de que los encargados de la administración del proyecto VUCEM tomen precauciones ya que al ofrecer servicios en línea, implican el tratamiento de información sensible. Un servicio considerado como seguro debe garantizar que la información sea confidencial, esto es, que sólo los agentes interesados, legítimos, puedan acceder a ella y que estos agentes sean quienes dicen ser. Lo anterior hace necesario un régimen jurídico robusto, que haga posible la recopilación, el acceso y la distribución de datos y clarifique su confidencialidad, privacidad y regímenes de responsabilidad, permitiendo la creación de una base sólida para el funcionamiento del sistema y que construya una relación de confianza entre las partes interesadas. Además es necesario armonizar las normas y estándares a través de la adaptación de los marcos legislativos que den confianza a las transacciones electrónicas.

La creación y desarrollo de la VUCEM debe ser abordado por la autoridad competente como un trabajo esencialmente de equipo en pro del cual debe asumir un rol de facilitador y coordinador de la interacción de los distintos actores que participan en el proceso, con miras a potenciar la contribución de cada uno de ellos.



Legislación y Normatividad de la VUCEM

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, dio a conocer en el DOF del 31/05/2012 “La Décima Resolución de Modificaciones a las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior para 2011 y sus anexos Glosario de Definiciones y Acrónimos, 1 y 22”, misma que entrará en vigor el 1° de junio, la cual se detalla a continuación:

Procedimiento de transmisión a través de la Ventanilla Digital (1.9.16)

El contenido de la regla 3.1.31, pasaría a ser la regla 1.9.16, estableciéndose en los mismos términos dados a conocer en la Resolución publicada el 24/05/2012.

REGLA 1.9.16 “ Para los efectos de los artículos 37, 54, 80, 90, 144, fracción III, 162, fracción VI y 169, último párrafo de la Ley, así como 55 y 58, fracción III y VI del Reglamento, cuando se opte por presentar un pedimento consolidado, los agentes o apoderados aduanales que realizarán el despacho aduanero de las mercancías que previo al mismo, transmitirán electrónicamente a la autoridad aduanera a través de la Ventanilla Digital con su FIEL, los datos señalados en la regla 3.1.5. contenidos en los documentos a que se refiere el artículo 58, fracción II del Reglamento, además el RFC o número de registro de identificación fiscal del destinatario y del vendedor o proveedor, conforme a lo siguiente:

- I. Lugar, fecha de expedición y número de factura o de identificación del documento que exprese el valor comercial de las mercancías.
- II. Nombre o razón social y RFC de quien promueve el despacho.
- III. La descripción comercial detallada de las mercancías y la especificación de ellas en cuanto a clase, cantidad de unidades, números de identificación, cuando éstos existan, así como los valores unitario y total de la factura que ampare las



mercancías contenidas en la misma. No se considerará descripción comercial detallada, cuando la misma venga en clave.

IV. Datos del vehículo que transporta la mercancía, en este campo se deberá declarar el número de contenedor, carro de ferrocarril o número económico del vehículo; así como el tipo de contenedor, carro de ferrocarril o tipo de vehículo de autotransporte conforme al Apéndice 10 del Anexo 22.

V. Número de pedimento bajo el cual se consolidan las mercancías.

VI. Número de Patente o Autorización del agente o apoderado aduanal, respectivamente.

VII. Número de identificación de los candados oficiales.

VIII. Los e-document generados por la Ventanilla Digital, correspondientes a la digitalización de los documentos señalados en la regla 3.1.30.

La transmisión deberá realizarse en idioma español, o bien cuando los documentos se encuentren en inglés o francés, podrá realizar la transmisión en estos idiomas.

Tratándose de la relación de facturas a que se refiere la regla 3.1.14., la información de los documentos que expresen el valor de las mercancías que integren dicha relación, deberán enviarse en una sola transmisión, por lo que la Ventanilla Digital generará un solo número del COVE.

El agente aduanal podrá realizar la transmisión a que se refiere la presente regla por conducto de su mandatario autorizado”.

Trasmisión de información en ventanilla Digital de pedimentos consolidados (Regla 1.9.17)

Se adiciona esta regla, la cual de manera general dispone que se deberá transmitir la información a que se refiere la regla 1.9.16 (COVE), y en el pedimento se deberá declarar el e-document emitido por la Ventanilla Digital



correspondiente a la digitalización de los documentos que comprueben el cumplimiento de la Regulaciones o Restricciones no Arancelarias, de conformidad con la regla 3.1.30.

Regla 1.9.17 “Los datos contenidos en un número de COVE que se transmitieron conforme a las reglas 1.9.15. y 1.9.16., podrán retransmitirse el número de veces que sea necesario, siempre que lo realicen antes de activar el mecanismo de selección automatizado conservando el número del COVE con el que se transmitió originalmente. Una vez activado el mecanismo, se podrá efectuar la retransmisión en cualquier momento, siempre que se efectúe el pago de la multa a que se refiere el artículo 185, fracción I de la Ley, salvo que se trate de cumplimiento espontáneo.

Para efectos de lo dispuesto en el tercer párrafo de la regla 3.1.5. se podrán retransmitir los datos a que se refiere la regla 1.9.15., una vez activado el mecanismo de selección automatizado, siempre que cumpla con lo siguiente:

- I. Transmitir la información y generar un nuevo número del COVE.
- II. Realizar el pago de la multa correspondiente, salvo que se trate de cumplimiento espontáneo. El comprobante de pago deberá ser digitalizado conforme al procedimiento previsto en la regla 3.1.30.
- III. Presentar un pedimento de rectificación en el que se deberá declarar el nuevo número del COVE y, en su caso el e-document generated conforme a lo previsto en las fracciones anteriores.

La retransmisión podrá realizarse por el contribuyente, el agente o apoderado aduanal, en el caso de la regla 1.9.15. y por estos últimos para la regla 1.9.16”.

Así mismo, se dispone que cuando se trate de una relación de facturas, los documentos que expresen el valor de las mercancías que integren dicha relación, deberán transmitirse en un solo COVE.



Retransmisión de COVE (1.9.18)

Esta nueva regla dispone que para efectos de suplir algún dato de la factura, en términos de la regla 3.1.5, el COVE puede retransmitirse el número de veces necesario antes de activar el mecanismo de selección automatizado, y posterior a ello se podrá retransmitir siempre que se efectúe el pago por multa por falta de documento (Art. 185 fracción I), salvo cuando se trate de cumplimiento espontáneo.

Impresión simplificada del pedimento (Regla 3.1.4)

Se reforma esta regla para ahora establecer que el pedimento deberá presentarse en un ejemplar, sólo con los campos contenidos en el formato denominado “Impresión Simplificada del Pedimento” asentando el código de barras correspondiente conforme a lo establecido en el Apéndice 17 del Anexo 22 y declarando el número del COVE y los e-documents correspondientes.

Así mismo, dispone que lo anterior, no será aplicable en las operaciones, tales como importación de vehículos usados, etc., previstas en las reglas 3.1.12., segundo párrafo, fracción II, 3.5.1., fracción II, 3.5.3., 3.5.4., 3.5.5., 3.5.7., 3.5.8. y 3.5.10. en las cuales se deberá presentar el pedimento en la forma oficial aprobada.

REGLA 3.1.4 “Para los efectos del artículo 36 de la Ley, el pedimento deberá presentarse en un ejemplar, sólo con los campos contenidos en el formato denominado “Impresión Simplificada del Pedimento” asentando el código de barras correspondiente conforme a lo establecido en el Apéndice 17 del Anexo 22 y declarando el número del COVE y los e-documents correspondientes.



Lo dispuesto en el párrafo anterior no será aplicable tratándose de las operaciones previstas en las reglas 3.1.12., segundo párrafo, fracción II, 3.5.1., fracción II, 3.5.3., 3.5.4., 3.5.5., 3.5.7., 3.5.8. y 3.5.10. en las cuales se deberá presentar el pedimento en la forma oficial aprobada”.

Datos que debe contener la factura comercial (Regla 3.1.5)

Se modifica el último párrafo de esta regla para ahora hacer mención a la regla 1.9.16 (anteriormente hacía referencia a la regla 3.1.31 la cual como se menciona arriba desaparece incorporándose al texto de la regla 1.9.16.

Impresión del código de barras(Regla 3.1.10)

Se reforma esta regla en sus fracciones I, II y IV en los siguientes términos:

Fracción I.- Para adicionar la referencia a la impresión simplificada del pedimento.

Fracción II y IV . Para incluir la mención a la impresión simplificada del COVE.

Prevalencia de la transmisión del COVE sobre la factura (Regla 3.1.11)

Se adiciona un segundo párrafo a esta regla, para establecer que la información del COVE que se transmita, en el cual se expresó el valor comercial de la mercancía, prevalecerá sobre lo asentado en la factura o el documento en el que se exprese el valor de la mercancía y se considerará declarada por el contribuyente.

REGLA 3.1.11, 2ª párrafo “La información de la factura o del documento que exprese su valor, que se transmita electrónicamente a la autoridad aduanera, de conformidad con las reglas 1.9.15. y 1.9.16., prevalecerá sobre lo asentado en la factura o documento que exprese el valor de la mercancía y se considerará



declarada por el contribuyente, tratándose de pedimentos consolidados además se considerará declarada por el agente o apoderado aduanal”.

No obstante, en el caso de pedimentos consolidados, se considerará además que esta información es declarada por el Agente o Apoderado Aduanal.

Despacho mediante pedimento consolidado (Regla 3.1.14)

Se modifica para establecer como requisitos, la transmisión de la relación de facturas conforme a la regla 1.9.17 en un solo número de COVE y presentar ante el modulo de selección automatizada la impresión simplificada del COVE, sin que sea necesario adjuntar la relación de facturas.

Impresión del resultado del módulo de selección automatizado (regla 3.1.15)

Se dispone que dicho resultado se imprimirá en el pedimento, impresión simplificada del pedimento o impresión simplificada del COVE.

Cumplimiento de regulaciones y restricciones no arancelarias (3.1.30)

La regla 3.1.30, fue modificada en su totalidad, haciendo referencia a los procedimientos a seguir para dar cumplimiento a la obligación de presentar los documentos necesarios para el despacho, para acreditar el cumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias, Normas Oficiales Mexicanas, y demás obligaciones establecidas en la Ley, ya sea en forma electrónica o mediante su envío en forma digital, Se modifica esta regla para disponer que una vez transmitido el documento que compruebe el cumplimiento de la RRNA, se recibirá un acuse denominado e-document, mismo que se deberá declarar en el bloque de identificadores del pedimento, sin tener que anexar dicho



documento al pedimento y se tendrá por cumplida la obligación conforme al artículo 36 de la Ley Aduanera, cuando se presente el pedimento validado ante el mecanismo de selección automatizado.

Así mismo, dispone que los documentos que contengan una manifestación o declaración bajo protesta de decir verdad, deberán ser transmitidos por la persona responsable de dicha manifestación. Esta regla se reforma a fin de adicionar cinco párrafos, a su contenido, valiendo la pena resaltar en primer lugar el párrafo cuarto, en el que ahora se indica textualmente lo siguiente: “Aquellos documentos que contengan una manifestación o declaración bajo protesta de decir verdad, deberán ser transmitidos por la persona responsable de dicha manifestación”.

Con lo anterior, es evidente que el Agente Aduanal, ya no podrá hacer la transmisión de información, en forma digital o electrónica, cuando se trate de los documentos, en que conste alguna declaración bajo protesta de decir verdad que no haya hecho éste, ello a pesar de lo que indica la regla 3.1.31, fracción IX, modificada en la novena resolución a las reglas de carácter general en materia de comercio exterior, (DOF 24/05/2012), en la que se abrió la posibilidad de que precisamente fuera un ente diferente al importador, quien pudiera llevar a cabo esta gestión, mediante el uso de su FIEL.

En tal sentido, es muy importante, la figura del sello digital necesario para que sea el Agente Aduanal, quien pueda llevar a cabo la transmisión electrónica de los documentos en cita, o en su caso, llegar a un acuerdo con los importadores, a fin de que estén atentos a que deben tener los mecanismos listos, para realizar esta gestión por sí mismos, respecto de los documentos en



los que haya una manifestación o declaración bajo protesta de decir verdad de su parte, y complementar los procedimientos para el despacho de las mercancías que hubieran empezado a gestionar en la Agencia Aduanal.

Otro de los párrafos que es importante resaltar, es el quinto párrafo que fue adicionado, en los siguientes términos: “Tratándose de los documentos que de acuerdo a las disposiciones jurídicas aplicables, se deban anexar en original, se transmitirán conforme al primer párrafo de la presente regla, en el caso de reconocimiento aduanero, o en el ejercicio de las facultades de comprobación, deberán presentar el original ante la autoridad aduanera, para su guarda o bien para su cotejo”.

El párrafo transcrito que por sí sólo se explica, es muy importante, puesto que como podrán observar, no indica que los documentos que deban presentarse en original conforme a las disposiciones aduaneras vigentes, sea sólo en caso de requerimiento de la autoridad, sino como una obligación inherente al momento del reconocimiento aduanero o del ejercicio de las facultades de comprobación, por lo que, es necesario instruir a su personal, a fin de que tengan a la mano la documentación en cuestión, tales como los Certificados EUR.1, Certificados ALADI, Etc. y evitar el inicio de Procedimientos Administrativos, ya que no basta con la transmisión electrónica de los mismos. .

Al respecto, la Hoja Informativa 78 indica que la transmisión de este tipo de documentos podrá realizarse por el Agente Aduanal, firmándola con su FIEL, siempre que el documento digitalizado contenga la firma autógrafa del responsable de dicha manifestación.



Respecto a los requisitos de anexar documentos en original, esta situación aplicará solamente en caso de reconocimiento, cuando la autoridad en el ejercicio de sus facultades solicite la presentación del original para su guarda o cotejo.

Procedimiento para la presentación de pedimentos consolidados (Regla 3.1.31)

Se dispone que en lugar de la factura, deberán presentar un ejemplar de la impresión simplificada del COVE, cumpliendo la información establecida en las fracciones I a la V, asentando el código de barras conforme al apéndice 17 del Anexo 22.

Se establece que en el caso de consolidados semanales, deberán presentarse a la aduana en la semana siguiente de lunes a viernes.

En comparación con el proyecto dado a conocer, la regla ahora además dispone que en el pedimento consolidado semanal se deberán indicar los números de COVE y los e-documents correspondientes a las transmisiones realizadas conforme a la regla 1.9.17 y la digitalización de los documentos.

Así mismo, se contempla que una vez que los pedimentos hayan sido validados por el SAAI y pagados, se entenderá activado el mecanismo de selección automatizado, por lo que no será necesaria su presentación física ante la aduana.

Cuando la normatividad haga referencia a la obligación de presentar un pedimento, no será necesario anexarlo, cuando se declare el número de este en el campo correspondiente del pedimento que se presente.



Responsabilidad respecto al COVE o e-document transmitido (Regla 3.1.32)

Se modifica esta regla para establecer que cuando en el pedimento se declare el número de COVE o el e-document, se entenderá que la información transmitida es declarada o presentada por el Agente o Apoderado Aduanal y se considerará que dicha información forma parte del pedimento.

REGLA 3.1.32. “Cuando en el pedimento se declare el número del COVE a que se refieren las reglas 1.9.15.y 1.9.16., se entenderá que la información contenida en la transmisión es declarada por el agente o apoderado aduanal, en los campos respectivos del pedimento, considerándose que la información forma parte del pedimento.

De igual manera para efectos del artículo 36 de la Ley y las reglas 1.9.16., 1.9.17., 3.1.5. y 3.1.30., cuando en el pedimento se declare el número del COVE y/o e-document que corresponda a un documento digital de acuerdo a las disposiciones jurídicas aplicables, se entenderán que los mismos son presentados por el agente o apoderado aduanal, considerándose que forma parte de los anexos al pedimento”

Aplicación del COVE en el caso de operaciones de mensajería (Regla 3.7.3)

Se establece la obligación de declarar el COVE cuando se realicen las operaciones a través de Agente o Apoderado Aduanal.

Se establece la excepción de transmitir el COVE en los siguientes casos:

- Se trate de mercancía de valor que no exceda de 50 USD, que no se sujeten a RRNA.

-
-
- 
- Operaciones de mercancías que no excedan de 300 USD.

Reglas en las que se modifica el término "factura" por "impresión simplificada de COVE"

- 2.5.2 Regularización de mercancía de mercancías importadas temporalmente cuyo plazo hubiera vencido
- 3.1.3 Introducción de mercancías por tráfico terrestre mediante pedimento consolidado
- 3.8.9 (fracción XIII) Facilidades de las empresas certificadas (mercancía excedente o no declarada en pedimentos consolidados).
- 4.6.5 Tránsito interno de mercancía importada temporalmente bajo un Programa IMMEX para su retorno al extranjero (pedimento consolidado).
- 4.6.7 Tránsitos internos a la exportación por ferrocarril.
- 3.1.23 Excepción de presentar una declaración con las causas respecto a las cuales se realiza el retorno de mercancía en el mismo estado.

Modificación al anexo 1 de las RCGMCE "DECLARACIONES, AVISOS, FORMATOS E INSTRUCTIVOS DE TRÁMITE". Pedimento.

De manera general, ya se hace referencia a los números del COVE, en aquéllos casos en los que antes se hacía mención de la factura (s).

El formato debe presentarse en un ejemplar destinado al importador, en el caso de operaciones relacionadas con vehículos usados (reglas 3.5.1, fracción II, 3.5.3, 3.5.4, 3.5.5, 3.5.7, 3.5.8 y 3.5.10).



Se debe usar este formato en el caso de operaciones de Copia Simple (regla 3.1.12, segundo párrafo fracción II)

Se establece un campo especial para el código de barras, el cual coincide con el espacio que venía ocupando en la impresión del pedimento.

Del bloque datos del proveedor o comprador, se eliminan los campos: número de factura, fecha, moneda factura, factor moneda factura y valor dólares. Ahora se contempla, el campo correspondiente al número del COVE, y permanece el campo de vinculación e incoterm.

Pedimento de Importación. Parte II. Embarque parcial de mercancías.

Se adiciona en el rubro del formato, un campo específico para los contenedores. De igual manera en el instructivo se establece que en el caso de operaciones de la frontera norte y sur, en los que el transporte es ferrocarril, debe indicarse el número de identificación del equipo ferroviario o número de contenedor.

En el instructivo, se adicionan los datos relativos al número de serie del certificado de la firma electrónica avanzada del AA, Ap Ad, apoderado del almacén o mandatario del AA que promueve el despacho, así como la firma electrónica avanzada de los mismos.

En concordancia con lo anterior, se elimina la obligación de asentar la firma autógrafa.



Impresión simplificada del pedimento

Señala que únicamente se debe presentar en un ejemplar. Sin embargo no aplica para las siguientes operaciones: Copia simple de la 3.1.12, y Vehículos usados.

La impresión del sub-bloque cuadro de liquidación, es obligatoria en los siguientes casos: cuando el pago se realice por ventanilla bancaria, y cuando se realice el pago por expedición de certificado de importación SAGARPA.

Se establece un encabezado para las páginas secundarias.

En el bloque de contenedores, se adiciona la obligación de señalar el carro de ferrocarril, y número económico de vehículo (número y tipo).

Se adiciona un bloque para números del COVE.

El bloque correspondiente a Identificadores, debe imprimirse sólo en las operaciones de Parte II.

Se adiciona el bloque E-Documents: Se pueden imprimir tantos los renglones que sean necesarios y en cada uno se pueden declarar hasta 4 números de e-document. La impresión de los renglones, sólo se efectuará cuando se adjunte documentación.

La información del transporte y transportista, sólo se imprimirá cuando electrónicamente se haya enviado esta información.

Impresión simplificada del COVE.

- Se adiciona este formato.

-
-
- 
- Se presenta para los efectos del pedimento consolidado.
 - Se presenta en un solo ejemplar.

Fechas de entrada en vigor de reglas referentes a COVE y digitalización (Resolutivo quinto)

Se deroga lo dispuesto en la 6ta Resolución de las RCGMCE (DOF 13/01/2012) que establecía la entrada en vigor del COVE y la digitalización de forma obligatoria para el 01/03/2012, así como lo establecido en la 8a. Resolución de las RCGMCE (DOF 01/03/2012) que contemplaba una entrada en vigor paulatina y obligatoria a partir del 01/06/2012

Opiniones de los usuarios de la VUCEM

En el curso “Ventanilla Única” impartido el 4 de mayo por la Agencia Aduanal Enrique Ramos y Cía., S.C. acerca de la implementación y operación de la VUCEM, se congregaron numerosos actores responsables de las operaciones de comercio exterior dentro de las empresas. Figurando organizaciones como Mabe, Coca-cola de México, Grupo FEMSA, D`Gary, Prosimex y Quimiproducos por mencionar algunos.

Fueron cuantiosos los cuestionamientos sobre la ventanilla única, principalmente preocupaba el tema del sello digital, de manera general todos mostraron renuencia a proporcionar y autorizar a un agente aduanal para firmar sus transacciones comerciales ya que ello implicaría tramitar un sello digital y proporcionar la firma electrónica de su empresa a un tercero. Prestar una herramienta como el sello digital es una cuestión delicada, se pone en riesgo la privacidad de la empresa o incluso la seguridad fiscal. Ante este panorama, la



ponente Lic. Alejandra Smith, explicó que existe un anteproyecto a la regla 3.1.31 donde se incluye la figura del Agente Aduanal y Apoderado Aduanal por lo que no se requerirá del sello digital para firmar los Comprobantes de Valor Electrónico e incluso los e-documents. Sin embargo reitero que debe existir la aprobación y publicación en el Diario Oficial antes del 1 de junio, fecha límite para la instauración de la VUCEM.

Otro punto mencionado fue que todavía no se acepta el pedimento simplificado, se han corrido pruebas en las aduanas de Tamaulipas, Nuevo Laredo y Manzanillo principalmente, y en la mayoría de los reconocimientos el verificador ha solicitado el pedimento completo. El nuevo formato de pedimento simplificado contiene pocos datos pero suficientes para ingresar vía electrónica a la información de la operación, si la aduana no está aceptando este documento es porque no cuenta con la plataforma tecnológica o capacitación suficiente.

La velocidad del sistema es otro tema que no se debe evadir, en el desarrollo del curso se llevó a cabo una operación de importación en tiempo real, sin embargo el sistema se trabó en 4 ocasiones, una de ellas a punto de concluir la captura la cual tuvo que iniciarse nuevamente. El tiempo estimado que tarda en cargar información de una pantalla a otra fue de 20 a 35 segundos en promedio y de 2 a 5 minutos para cargar un documento de una página. Todos los asistentes se mostraron preocupados y surgió la opinión de que el sistema se mostraba lento a pesar de estar en periodo de prueba y el número de operaciones que se registran son mínimas, sin embargo ¿sería capaz de soportar a partir del 1 de junio todas las operaciones comerciales, de las 42 aduanas? Cabe señalar que el problema no fue de conexión ya que la prueba



se corrió con una banda ancha. Ante estos cuestionamientos, el ponente no tuvo respuesta y menciona que en caso de que el sistema colapse se tendría que regresar al antiguo sistema de papeleo.

En otro tema, la captura de datos también se puso a discusión, el llenado del Comprobante de Valor Electrónico resulta una tarea ardua y tardada; en primera instancia por la velocidad del sistema y en segunda por la cantidad de partidas que pueda incluir una factura. Además, no importa el número de operaciones que se pueda tener con un mismo cliente extranjero el VUCEM no almacena ningún dato, es decir, si una empresa por ejemplo Mabe, realiza todos los días compra de motores con el mismo proveedor extranjero, deberá iniciar desde cero la captura en el COVE, diariamente ingresará la información que el sistema requiere: el nombre del proveedor extranjero, tax id, dirección, etc, sin importar el número de operaciones que pueda llevar a cabo en un mismo día o en una semana, la plataforma del VUCEM no cuenta con una memoria que almacene datos que son utilizados de manera frecuente. La alternativa que ofreció la agencia aduanal fue la utilización del web services, instrumento mediante el cual se crearía una interface para subir datos de captura en el COVE utilizando los archivos XML de las facturas, sin embargo, está herramienta aun esta en periodo de prueba. En este punto es conveniente mencionar que no se tiene considerado la subdivisión de facturas, conocimientos de embarque y guías aéreas en la VUCEM por lo que habrá que generar un e-document por cada sub-división en la que intervenga un conocimiento de embarque sub-dividido e incluso ocurrirá lo mismo en los contratos de unidad de verificación, aunque ciertamente no se subdividen, sin embargo se utilizan en reiteradas ocasiones, ello implica generar un e-



document por cada vez que se utilice pues como se mencionó en un principio la VUCEM no cuenta con una memoria, no guarda datos.

Al finalizar la plática se cuestiono si realmente existían beneficios en reducción de papeleo y tiempo, concluyendo que no hay tal disminución o al menos no es tangible. Los importadores, exportadores y agentes aduanales deberán conservar una copia del pedimento y de los documentos que bajo el amparo del artículo 36 de La Ley Aduanera respaldan legalmente a una operación comercial. No hay reducción de tiempo tangible en la operación, pues el proceso de digitalización de documentos consume un lapso de tiempo considerable sumando el tiempo que tarda el sistema en procesar la información al subir documentos y capturar datos.

En entrevista con el Agente Aduanal, José Julio Pérez Pérez con numero de patente 3574, se confirmo la idea expresada en el párrafo anterior, José Julio comenta que el beneficio en disminución de tiempo y papeleo no es una cuestión que se pueda ver reflejada en la operación de manera inmediata, paulatinamente y conforme el proyecto VUCEM madure existirá un mejor panorama que muestre a la Aduana ágil, pero al día de hoy existen numerosas áreas de oportunidad.

Jose Julio insiste en que debe existir un manual o instructivo de llenado parecido al anexo 22 publicado en las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior (llenado de pedimento), ya que con los manuales públicos publicados en la pagina de la VUCEM, si bien, se expresa los procesos y explica los conceptos de llenado de cada uno de los campos no se cuenta con un respaldo o fundamento legal, ello nos lleva a que se incurra en



fallas al momento de captura pues la interpretación correrá a cargo de quien realice el llenado, lo cual causa incertidumbre y resta confiabilidad al sistema.

Concluyo comentando que la Ventanilla Única era una excelente herramienta de fiscalización que permitía tener a la autoridad todos los datos de las operaciones comerciales evitando prácticas desleales del comercio como la subvaluación, y contribuye a formar una aduana transparente.

Conclusiones

La facilitación del comercio supone la simplificación y armonización de los procedimientos comerciales y aduaneros y de los intercambios de información correspondientes relacionados con la importación y la exportación de mercancías.

La tendencia internacional es clara; reducción de trámites, reajuste de controles, disminución en tiempo y costos, y sobre todo la implementación y utilización de transmisión electrónica de información.

Lo anterior resulta necesario porque la actividad económica hoy en día se desarrolla con gran velocidad y sobre la base de sistemas de suministro integrados a nivel mundial. Las normativas comerciales deberían ajustarse a las necesidades de la actividad económica que regulan.

Sin embargo, el comercio actual en México se rige por normas anticuadas, si bien es cierto que se está comenzando a trabajar en torno a la simplificación de los procedimientos aduaneros, a la sistematización de pagos y trámites, es preciso modernizar en este sector, de manera que todos los países impulsen prácticas comerciales sencillas y modernas.



Con lo anterior cada vez es más latente la necesidad de combinar reformas individuales, como la modernización de la aduana, con mejoras en todos los aspectos de la cadena de distribución. A nivel internacional los países apuestan a la coordinación de sus procedimientos de frontera con otros organismos, a la mejora en las telecomunicaciones, uso de la tecnología de información, mejora en la infraestructura física y sobretodo a la eliminación de trámites y papel.

En este sentido entre algunos de los problemas que enfrenta nuestro país figuran los requisitos de datos y documentación innecesaria o excesiva, la falta de transparencia de las aduanas, la excesiva duración del despacho de aduana, la descoordinación entre las aduanas y los demás organismos de inspección y las técnicas aduaneras obsoletas.

Los trámites aduaneros y fronterizos obsoletos consumen cantidades enormes de tiempo y dinero, lo que dificulta la actividad empresarial, frena el crecimiento y ralentiza el desarrollo económico, sobre todo en los países en desarrollo como el nuestro. Por esta razón, la facilitación del comercio forma parte de las prioridades principales de las empresas de todos los países, desarrollados y en desarrollo.

Como se pudo analizar en este capítulo, 140 reformas de facilitación se han implementado en 92 economías, las cuales, presentan una mejor coordinación entre las aduanas, el sector empresarial, prestadores de servicio y la autoridad.

La facilitación del comercio aporta beneficios tangibles a todos los miembros de la OMC. Los estudios mostrados en este trabajo, señalan que los procedimientos comerciales pueden llegar a representar entre el 4 % y el 5 %



del coste total de una transacción comercial, lo que equivale aproximadamente al nivel medio de los aranceles aplicados actualmente al comercio de bienes industriales de los países desarrollados. Así pues, reducir a la mitad estos costes podría suponer un ahorro bastante considerable.

Bajo este panorama nuestro país debe atender los siguientes desafíos y objetivos:

- Simplificar los procedimientos de importación, exportación y aduaneros definiendo compromisos claros en relación con los pagos y tasas, los requisitos relativos a la documentación exigida y los trámites de importación, exportación y aduaneros, entre otras medidas.
- Adoptar disposiciones que permitan instaurar una verdadera cooperación entre aduanas u otras autoridades competentes.
- Continuar dando impulso a los recursos electrónicos como el SAAI M3, el sistema SOIA y la simplificación de pagos de DPA's mediante el sistema e5cinco.
- Mejorar el aspecto logístico debido a que el proceso de comercio exterior tiene poco margen de error y se exige que las mercancías se encuentren en el lugar y en el tiempo estimado, con lo que hay que brindar calidad de infraestructura tecnológica y de transporte, impulsar la estandarización reducción y agilización de procesos administrativos en el transporte domestico e internacional y finalmente promover la creación de tarifas de referencia basadas en costos estándar de operación.



- Mejora en los procesos aduaneros y de comercio exterior contemplando la revisión y disminución de medidas de control, ejemplo de ellos sería el despacho aduanero electrónico (operaciones virtuales).
- La implementación de la ventanilla única para las transacciones de comercio, haciendo con esto más fácil y rápida la operación comercial. La ventanilla única permitirá a los comerciantes, agencias gubernamentales y demás entes participantes en la operación comercial (incluyendo el sector privado) el intercambio seguro de información en tiempo real.

Dadas las modificaciones que han sufrido las economías mundiales, hoy se cuestiona la eficiencia del modelo económico y los procedimientos aduaneros (en cuanto a normatividad, simplificación y agilización) lo anterior nos lleva a la necesidad de aglutinar el trabajo del sector privado, los operadores y sus clientes, los prestadores de servicios logísticos y todos aquellos entes que participan dentro de la cadena de suministros, cobrando vital importancia el papel de la autoridad.

A fin de apoyar el desarrollo empresarial en nuestro país, es necesario que la Administración Pública Federal impulse el uso de tecnologías de la información, ya que éstas optimizan la interacción de los particulares con el quehacer gubernamental, aunado a que constituyen una herramienta fundamental en el desarrollo de la facilitación comercial y ofrecen una oportunidad viable para lograr una eficaz y eficiente regulación del comercio exterior. Es conveniente que las autoridades competentes en materia de comercio exterior se coordinen e implementen acciones de simplificación, automatización y mejora de los procesos que realizan en materia de comercio



exterior que conlleven, entre otras mejoras, a la reducción de tiempos y costos de las operaciones comerciales internacionales.

Con lo anterior es oportuno insistir en que los trámites aduaneros y fronterizos obsoletos consumen cantidades enormes de tiempo y dinero, lo que dificulta la actividad empresarial, frena el crecimiento y ralentiza el desarrollo económico, sobre todo en los países en desarrollo. Por esta razón, la facilitación del comercio forma parte de las prioridades principales de las empresas de todos los países, desarrollados y en desarrollo.

En México la implementación de la VUCEM, se vislumbra con un panorama poco alentador, que muestra falta de preparación en las Aduanas (infraestructura tecnológica) y capacitación, por parte los usuarios dudas en la operación del sistema e incertidumbre respecto a la capacidad de operación.

Existen numerosas dudas y puntos sensibles respecto a la aplicación de la Ventanilla Única por ejemplo, para realizar operaciones de importación o exportación cada usuario debe gestionar un sello digital que debe proporcionar a su agente aduanal, sin embargo es posible acceder el expediente integral del contribuyente e incluso facturar con estos sellos. Si bien debe existir un acuerdo de confidencialidad entre las empresas y sus agentes aduanales, la posibilidad de acceder el expediente integral de las empresas implica una sensible inseguridad para las mismas, por lo que se sugiere que se creen sellos específicos, para la VUCEM, que únicamente den acceso al Comprobante con Valor Electrónico (COVE) y demás trámites de importación, a fin de blindar el resto de la información fiscal del contribuyente. Continuando con las áreas de oportunidad que presenta la Ventanilla Única se debe hacer



mención a la captura manual, posición por posición de la mercancía en el COVE, la cual en el caso de facturas muy largas resulta prácticamente imposible sobre todo para los usuarios que manejan importaciones y/o exportaciones con más de 100 posiciones por factura, por lo que se sugiere que se permita la creación de programas de software que puedan crear una interfase entre bases de datos de productos y la página de captura del COVE, o algún otro tipo de facilitación para facturas de gran volumen. En este mismo sentido la digitalización de los documentos de importación/exportación en archivos con un tamaño máximo de 100 MB, y una resolución de 300 dpi resulta impráctica, dado que algunos de los permisos o documentos (por ejemplo los permisos sanitarios) constan de varias hojas, con lo que el archivo que se generaría sería más pesado que dichos 100 MB.

Entrando justamente al tema de la digitalización de documentos el argumento del ahorro de papel no es válido, dado que la autoridad se reserva el derecho de exigir, en cualquier momento, los originales de todos los documento digitalizados, es decir, estos si deben ser impresos y finalmente en muchas ocasiones las facturas y certificados de origen originales vienen junto con la mercancía de importación, por lo que se generarían retrasos en el despacho aduanal debido a la necesidad de capturar todos los datos y documentos en la Ventana Única.

Es necesario una mayor difusión y la oportuna publicación de modificaciones que se lleven a cabo en el sistema; actualmente falta la aprobación y publicación en el Diario Oficial de la Federación del anteproyecto que modifica a la regla 3.1.31 e incluso modificaciones en la misma ley aduanera, ya que en ésta no se hace mención en ningún apartado, el



fundamento mediante el que se rigen las operaciones de comercio exterior utilizando la VUCEM.

El proyecto de Ventanilla Única sin duda traerá beneficios a la competitividad del comercio exterior en nuestro país, pero será un proceso lento donde todos los actores involucrados deben contribuir para mejorarlo e impulsarlo para cambiar la cultura organizacional sin confundirlo como una simple herramienta para tramites, la realidad es que el potencial de la VUCEM radica en la ruptura del sistema tradicional.

Para finalizar es claro que nuestro país está siguiendo la tendencia internacional, en busca de ser más competitivo lo cual resulta necesario porque la actividad económica internacional se desarrolla “justo a tiempo” y sobre la base de sistemas de suministro integrados a nivel mundial. Las normativas comerciales deberían ajustarse a las necesidades de la actividad económica que regulan, sin embargo, el proceso de reforma de las aduanas y simplificación de trámites mediante la utilización de la VUCEM no tendrá éxito si sólo se sigue un planteamiento desde la base, sino que se requieren el impulso de los responsables políticos y unos parámetros dBibliografía claros.



Bibliografía

Acosta Roca Felipe. (2001). Trámites y documentos en materia aduanera. México. Ed. Calidad en Información

Anónimo. (s.f.). *El pedimento aduanal SAAI M3*. Recuperado de http://administracionaduanera.com/cursotec/El_pedimento_aduanal_saaim3.html 1/sep/2011

Anónimo. (s.f.). *El SAAI*. Recuperado de <http://www.sedi.oas.org/dctc/AdmAcuerdos/Informacion%20Estadistica%20Comercial/4.%20Generacion%20de%20Informacion%20SHCP%20S.%20Diaz%20-%20Mex.pdf> 1/sep/2011

Anónimo. (s.f.). *Diagnóstico, Situación actual del comercio de México*. Recuperado de [http://www.caaarem.org.mx/Bases/Noticias07_09.nsf/1489bfcc6d2df64c86256d970071e03b/4a871e86bd66c1e78625760200821155/\\$FILE/Capitulo%201.pdf](http://www.caaarem.org.mx/Bases/Noticias07_09.nsf/1489bfcc6d2df64c86256d970071e03b/4a871e86bd66c1e78625760200821155/$FILE/Capitulo%201.pdf) 21/mayo/2011

Arvis, J. F.(2006).*Success factors for improving logistics in a middle-income country*. *Transport Notes Series 35*. World Bank, Washington, D.C.

Bateman, Thomas S. (2004). *Administración: una ventaja competitiva*. Ed. Mc Graw Hill. México.



Baumli, William J. (2004). *Entrepreneurial Cultures and Countercultures*. Academy of Management Learning and Education. Pag 316-326.

Bello, G.N. (enero-agosto, 2006). Análisis legal y operativo del cumplimiento de obligaciones a través de la transmisión electrónica de datos de la ley aduanera vigente. *Revista de derecho privado*, 13-14(V). Recuperado de <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/derpriv/cont/13/dtr/dtr1.pdf>
[11/junio/2011](#)

Centro de Comercio Internacional y BANCOMEXT. (Eds.). (2001). *Secretos del comercio electrónico, Guía para pequeños y medianos exportadores*. México. Ed. Centro de Comercio Internacional y BANCOMEXT.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (2011). Última reforma publicada DOF 17-08-2011. Recuperada de <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1.pdf> 2/jul/2011

Ediciones Fiscales ISEF. (2012). *Compendio de disposiciones sobre Comercio Exterior 2012*. México. Ediciones Fiscales ISEF.

Estrada Lara Juan M. (2008). *Derecho Aduanero; Conceptos, procedimientos y recursos*. México. Publicaciones Administrativas Contables Jurídicas SA. DE C.V.



Farell O.C., Hirt Geoffrey, Ramos Leticia, Adriaenséns Marianela y Flores Miguel Ángel. (2004). *Introducción a los Negocios en un Mundo Cambiante*. México. Ed. Mc Graw-Hill Interamericana

Gobierno Federal. (2007). *Mensaje del presidente Felipe calderón Hinojosa*. Recuperado de <http://pnd.presidencia.gob.mx/> 2/jul/2011

Grupo consultor Internacional. (2007). ***Boletín p100: Cambio del Sistema SOIA por SAAI WEB*** Recuperado de <http://www.sdicointer.com.mx:2611/sdi6000.asp?cboOrd=Recientes&txtBus=saai+web> 18/sep/2011

Grupo consultor Internacional. (2009). *Boletín p088: E-Despacho, Fase I*. Recuperado de <http://www.sdicointer.com.mx:2611/sdi6000.asp?> 18/sep/2011

INEGI. (2009). *Síntesis metodológica de la estadística del comercio exterior de México*. México: INEGI. Recuperado de http://www.inegi.gob.mx/est/contenidos/espanol/metodologias/registros/economicas/sm_ecem.pdf 27/agosto/2011

Ivancevich J., Lorenzi P. (1996). *Gestión: Calidad y Competitividad*. México. Ed. Irwin

Laguna, R. E. (s/f). *Fundamentos de la teoría clásica del comercio internacional. Contribuciones a la economía*. Recuperado de



<http://www.eumed.net/cursecon/colaboraciones/lrce-comercio.htm>

23/abril/2011

Ley de Planeación. (2011). Última reforma publicada DOF 20-06-2011.

Recuperada de <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/59.pdf>

2/jul/2011.

Ley para el Desarrollo de la Competitividad de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa. 2002. México.

Mercado H. Salvador. (2002). *Comercio Internacional II*. México. Ed. Limusa

Minervini Nicola. (2004). *La ingeniería de la Exportación*. México. Ed. McGraw Hill.

Morales, B. (30 de octubre de 2010). Adjudican contrato para ventanilla única de comercio exterior. *El Economista*. Recuperado de <http://eleconomista.com.mx/industrias/2010/10/31/adjudican-contrato-ventanilla-unica-comercio-exterior>. 5/jul/2011

O'Gorman, Colm. (2005). The Nature of Managerial Work in Small Growth-Orientated Business. *Journal of Small Business Economics*. Vol 2
Recuperado de: www.sba.org.



Person, M. (2008). "Trade Facilitation and the EU-ACP Economic Partnership Agreements." *Journal of Economic Integration* 23 (3): 518–46.

Porter Michael E. (1998). *Competitive Etrategy: techniques for analyzing Industries and competitors*. Free Press. USA

Raballand, Kunuka and Giersing. (2008). *The Impact of Regional Liberalization and Harmonization in Road Transport Services: A Focus on Zambia and Lessons for Landlocked Countries. Policy Research Working Paper 4482, World Bank, Washington, DC.*

Reyes Díaz- Leal Eduardo. (2007). *México visión 2030*. México. Ed. Colegio de alta especialización en comercio exterior S.C.

Secretaria de Economía, Gobierno Federal (2007). *Connecting to compete*. Recuperado de <http://www.elogistica.economia.gob.mx/swb/work/models/elogistica/Resource/3/1/images/ConnectingtoCompete2007.pdf> 14/mayo/2011

Secretaria de Economía, Gobierno Federal (2010). *Ventanilla Única*. Recuperado de <http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/2541/1/imagenes/Ventanillaunica.pdf> 21/mayo/2011



Secretaría de Economía, Gobierno Federal (2010). *Connecting to compete*. Recuperado de http://uscdn.creamermedia.co.za/assets/articles/attachments/25181_lpireport.pdf 14/mayo/2011

Secretaría de Economía, Gobierno Federal (2011). *Desempeño logístico en México*. Recuperado de http://www.elogistica.economia.gob.mx/swb/es/elogistica/p_DesempenoLogisticoMexico 17/mayo/2011

Secretaría de Economía, Gobierno Federal (2011). *Optimización de procesos logísticos de importación y exportación*. Recuperado de <http://www.elogistica.economia.gob.mx/swb/work/models/elogistica/Resource/3/1/images/OptimizacionProcesosLogisticcios.pdf> /mayo/2011

Secretaría de Gobernación, Gobierno Federal. (2010). *e5cinco*. Recuperado de http://www.e5cinco.segob.gob.mx/en/e5cinco/Que_es_e5cinco 19/sep/2011

Servicio de Administración Tributaria, Secretaría de Hacienda y Crédito Público. *Preguntas más frecuentes para el pago electrónico e5cinco*. Recuperado de http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2010/descargas/PyR_DPAs_28012011.pdf 14/sep/2011



Servicio de Administración Tributaria, Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (2011). *Pago electrónico de derechos, productos y aprovechamientos: Esquema e5cinco*. Recuperado de

http://www.cidge.gob.mx/doc/Consulta_Web_e5cinco_abril-2011.pdf

14/sep/2011

The World Bank.(2010). *Doing Business 2010: Reforming through Difficult Times*. Recuperado de

<http://www.doingbusiness.org/~media/fpdkm/doing%20business/documents/prfiles/country/db11/mex.pdf%2058%20de%2075> fecha de consulta:

14/mayo/2011

The World Bank.(2011). *Doing Business 2011: Making a Difference for Entrepreneurs*. Recuperado

de <http://www.doingbusiness.org/~media/FPDKM/Doing%20Business/Documents/Annual-Reports/English/DB11-FullReport.pdf> 17/mayo/2011

The World Bank.(2011). *Doing Business México 2011: Making a Difference for Entrepreneurs*. Recuperado

de <http://www.doingbusiness.org/~media/fpdkm/doing%20business/documents/profiles/country/db11/mex.pdf%2058%20de%2075> 28/mayo/2011

The World Bank. (2007). *Connecting to Compete, trade logistics in the global economy: The logistics performance Index and its indicators*. Recuperado



de <http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/lpireport.pdf>

28/mayo/2011

The World Bank. (2010). *Connecting to Compete, trade logistics in the global economy: The logistics performance Index and its indicators*. Recuperado de http://biblioteca.fstandardbank.edu.ar/index.php?title=Connecting_to_compete_2010._Trade_logistics_in_the_global_economy 28/mayo/2011.

Trejo Vargas Pedro. (2003). *El Sistema Aduanero de México*. México. Ed. Virgilio Vallejo.

Tongzon, and Heng. (2005). *Port Privatization, Efficiency and Competitiveness: Some Empirical Evidence from Container Ports (Terminals)*. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*.

Wilson, N.(2009). *Examining the Effect of Certain Customs and Administrative Procedures on Trade*. In *Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Overcoming Border Bottlenecks: The Costs and Benefits of Trade Facilitation*. Paris: OECD.

Yang, J.(2009). *Small and Medium Enterprises (SME) Adjustments to Information Technology (IT) in Trade Facilitation: The South Korean Experience.* "ARTNeT Working Paper Series, no. 61, Asia-Pacific Research and Training Network on Trade, Bangkok.



Zubiría, M. (2004). *Quinta resolución de modificaciones a la resolución miscelánea fiscal para 2004*. (Primera sección) México: Diario Oficial de la Federación. Recuperado de

http://www.corresponsabilidad.gob.mx/recursos/pdf/RMF19_11_04.pdf

12/sep/2011

Witker Jorge y Hernández Laura. (2008). *Régimen Jurídico del Comercio Exterior de México*. México. Ed. Asociación de Agentes Aduanales del Aeropuerto de México S.C. & CIACI.