

Comercio transfronterizo

Doing Business registra el tiempo y el costo relacionados con el proceso logístico de exportación e importación de bienes. *Doing Business* mide el tiempo y el costo (excluidos los aranceles) de tres conjuntos de procedimientos —cumplimiento documental, cumplimiento fronterizo y transporte interno— dentro del proceso general de exportación o importación de un cargamento de mercancías. La clasificación de las economías según la facilidad del comercio transfronterizo se determina al ordenar sus puntuaciones en el indicador para el comercio transfronterizo. Estas puntuaciones son el promedio simple de las puntuaciones del tiempo y el costo del cumplimiento documental y el cumplimiento fronterizo para exportar e importar.

Si bien *Doing Business* recopila y publica datos sobre el tiempo y el costo del transporte interno, estos no se utilizan para calcular la puntuación o la clasificación de la facilidad de comercio transfronterizo. La principal razón de ello es que el tiempo y el costo del transporte interno se ven afectados por muchos factores externos —como la geografía y la topografía del territorio de tránsito, la capacidad vial y la infraestructura general, la proximidad a la frontera o el puerto más cercano, y la ubicación de los almacenes donde se guardan las mercancías comercializadas— y, por ende, no se ven influenciados directamente por las políticas y reformas sobre comercio transfronterizo de una economía.

Los datos sobre comercio transfronterizo se recopilan mediante un cuestionario que se aplica a agentes de carga locales, agentes de aduanas, autoridades portuarias y comerciantes internacionales.

Si en una economía no se lleva a cabo un comercio transfronterizo formal y de gran escala por parte del sector privado debido a restricciones gubernamentales, conflictos armados o desastres naturales, se la considera una economía que “no registra práctica”. Una economía de este tipo recibe una puntuación de 0 en relación con todos los indicadores de comercio transfronterizo.

Supuestos del estudio de caso

Con el fin de comparar los datos entre las diferentes economías, se formulan algunos supuestos sobre las mercancías comercializadas y las operaciones:

- Para cada una de las 190 economías incluidas en el estudio *DoingBusiness*, se asume que el cargamento se encuentra en un almacén en la ciudad más importante para los negocios en la economía exportadora y se traslada hasta un almacén en la ciudad más importante para los negocios en la economía importadora. En el caso de 11 economías, también se recopilan datos, según los mismos supuestos del estudio de caso, de la segunda ciudad comercial más importante.
- En los estudios de casos de importación y exportación se tiene en cuenta la comercialización de diferentes productos. Se supone que cada economía importa un cargamento estandarizado en un contenedor de 15 toneladas con piezas para vehículos (HS 8708) de su socio de importación natural, es decir, de la economía desde la cual importa el mayor valor (precio multiplicado por cantidad) de piezas para vehículos. Se supone que cada economía exporta el producto de su ventaja comparativa (definida por el mayor valor de exportación) a su socio de exportación natural, es decir, a la economía que es el mayor comprador de este producto. Sin embargo, las piedras y los metales preciosos, los minerales fósiles, los productos derivados del petróleo, los animales vivos, los residuos y desperdicios de alimentos, así como los productos farmacéuticos se

excluyen de la lista de posibles productos de exportación, y se considera la segunda categoría más importante de productos según sea necesario .

- Un cargamento es una unidad de comercio. Los cargamentos de exportación no deben transportarse necesariamente en contenedores; en cambio, se supone que los cargamentos de importación de piezas para vehículos se transportan en contenedores.
- Si las tasas se determinan según el valor del cargamento, se supone que el valor es de US\$50.000.
- El producto es nuevo, no es mercancía usada ni de segunda mano.
- La empresa exportadora/importadora contrata y paga a un agente de carga o a un agente de aduanas (o a ambos) y paga todos los costos relacionados con el transporte interno, el despacho de aduanas y las inspecciones obligatorias de aduanas y otros organismos gubernamentales, el manejo en puertos o fronteras, los gastos de cumplimiento documental, etc.
- El medio de transporte es el más utilizado para el producto de exportación o importación y el socio comercial elegidos, ya sea un puerto marítimo, un aeropuerto o un cruce fronterizo terrestre.
- Todas las presentaciones electrónicas de la información solicitada por organismos gubernamentales en relación con el cargamento se consideran documentos obtenidos, preparados y presentados durante el proceso de exportación o importación.
- Un puerto o una frontera se definen como el lugar (puerto marítimo, aeropuerto o cruce fronterizo terrestre) donde las mercancías pueden entrar o salir de un país.
- Se consideran organismos gubernamentales pertinentes la aduana, las autoridades portuarias, la policía vial, las guardias fronterizas, los organismos de normalización, los ministerios o departamentos de agricultura o industria, los organismos de seguridad nacional y otras autoridades gubernamentales.

Tiempo

El tiempo se mide en horas, 1 día equivale a 24 horas (por ejemplo, 22 días se registran como $22 \times 24 = 528$ horas). Si el despacho de aduanas lleva 7,5 horas, la información se registra tal cual. Ahora bien, supongamos que los documentos se presentan en una administración de aduanas a las 8.00 de la mañana, se procesan durante la noche y se pueden retirar a las 8.00 de la mañana del día siguiente. En este caso, el tiempo del despacho de aduanas se registraría como 24 horas porque el procedimiento real llevó 24 horas.

Costo

Los costos de seguros y los pagos informales de los cuales no se emiten recibos se excluyen de los costos registrados. Los costos se informan en dólares estadounidenses. Se solicita a los colaboradores que conviertan la moneda local a dólares estadounidenses al tipo de cambio vigente el día en que responden el cuestionario. Los colaboradores son expertos del sector privado en la logística del comercio internacional y están informados acerca de los tipos de cambio y sus movimientos.

Cumplimiento documental

El cumplimiento documental refleja el tiempo y el costo relacionados con el cumplimiento de los requisitos de presentación de documentos de todos los organismos gubernamentales de la economía de origen, la economía de destino y las economías de tránsito. El objetivo es medir la carga total que implica la preparación del conjunto de documentos que permitirán completar la operación de comercio internacional del producto y el socio comercial que se presenta en el estudio de caso. Por ejemplo, si un cargamento se transporta desde Mumbai hasta la ciudad de Nueva York, el transportista debe preparar y presentar documentos a la administración de

aduanas de India, a las autoridades portuarias de Mumbai y a la administración de aduanas de los Estados Unidos.

El tiempo y el costo del cumplimiento documental incluye el tiempo y el costo de la obtención de documentos (por ejemplo, el tiempo dedicado a las inspecciones para obtener un certificado de conformidad o un certificado de origen); la preparación de documentos (por ejemplo, el tiempo dedicado a recopilar información para completar la declaración de aduanas o el certificado de origen); el procesamiento de documentos (por ejemplo, el tiempo dedicado a esperar que la autoridad pertinente emita un certificado fitosanitario); la presentación de documentos (por ejemplo, el tiempo dedicado a mostrar una declaración de aduanas a la policía vial o un recibo de terminal portuaria a las autoridades portuarias), y la presentación de documentos (por ejemplo, el tiempo dedicado a presentar una declaración de aduanas a la administración de aduanas, en persona o de forma electrónica).

Todas las presentaciones electrónicas o físicas de la información solicitada por organismos gubernamentales en relación con el cargamento se consideran documentos obtenidos, preparados y presentados durante el proceso de exportación o importación. Se incluyen todos los documentos preparados por el agente de carga o el agente de aduanas del producto y el socio comercial que se presenta en el estudio de caso, independientemente de que se exijan por ley o en la práctica. Todos los documentos preparados y presentados para obtener acceso a un tratamiento preferencial, por ejemplo, un certificado de origen, se incluyen en el cálculo del tiempo y el costo del cumplimiento documental. También se incluyen todos los documentos que se preparan y se presentan debido a la percepción de que facilitan el paso del cargamento (por ejemplo, los agentes de carga pueden preparar una lista de embarque porque, según su experiencia, esto reduce las probabilidades de que se realicen inspecciones físicas u otras inspecciones intrusivas).

Asimismo, todos los documentos que son obligatorios para la exportación y la importación se incluyen en el cálculo del tiempo y el costo. Sin embargo, no se tienen en cuenta los documentos que se deben obtener por única vez, como una licencia de importación. En *Doing Business* tampoco se incluyen los documentos necesarios para producir y vender en el mercado interno, por ejemplo, certificados de pruebas de normas de seguridad de terceros que puedan exigirse para vender juguetes en el ámbito nacional, salvo que un organismo gubernamental necesite ver estos documentos durante el proceso de exportación.

Cumplimiento fronterizo

El cumplimiento fronterizo refleja el tiempo y el costo relacionados con el cumplimiento de la regulación aduanera de la economía y regulación relativa a otras inspecciones que son obligatorias para que el cargamento cruce la frontera del país, como también el tiempo y el costo del manejo en su puerto o frontera. El tiempo y el costo para la obtención, preparación y presentación de documentos durante el manejo en puertos o fronteras, el despacho de aduanas y los procedimientos de inspección se incluyen dentro del tiempo y costo de este segmento. Por ejemplo, el tiempo y el costo necesario para llevar a cabo una inspección fitosanitaria se incluirían en este segmento.

El cálculo del tiempo y el costo del cumplimiento fronterizo depende de dónde se realizan los procedimientos respectivos, de quién exige y lleva a cabo los procedimientos, y de qué probabilidades existen de que se realicen inspecciones. Si el despacho de aduanas y otras inspecciones se realizan en el puerto o la frontera, al mismo tiempo, la estimación de tiempo del cumplimiento fronterizo tiene en cuenta esta simultaneidad. Es posible que el tiempo y el

costo del cumplimiento fronterizo sean insignificantes o nulos, como en el caso del comercio entre miembros de la Unión Europea u otras uniones aduaneras.

Si una parte o la totalidad de las inspecciones aduaneras o de otra índole se realiza en otros lugares, el tiempo y el costo de estos procedimientos se agregan al tiempo y el costo de aquellos que se llevan a cabo en el puerto o la frontera. En Kazajstán, por ejemplo, todos los procedimientos de despacho de aduanas y las inspecciones se realizan en un puesto aduanero de Almaty que no se encuentra en la frontera terrestre entre Kazajstán y China. En este caso, el tiempo del cumplimiento fronterizo es la suma del tiempo que se pasa en la terminal de Almaty y el tiempo de manejo en la frontera.

Doing Business solicita a los colaboradores que estimen el tiempo y el costo del despacho y las inspecciones de las administraciones de aduanas, que se definen como las inspecciones documentales y físicas a efectos de calcular los derechos arancelarios a través de la verificación de la clasificación de los productos, confirmación de la cantidad, determinación del origen y comprobación de la veracidad de cualquier otra información sobre la declaración de aduanas (esta categoría incluye todas las inspecciones tendientes a prevenir el contrabando). Estos son procedimientos de despacho e inspección que se realizan en la mayoría de los casos y, por ende, se consideran el caso “estándar”. Las estimaciones del tiempo y el costo reflejan la eficiencia de la administración de aduanas del país.

Doing Business también solicita a los colaboradores que estimen el tiempo y el costo totales de los procedimientos de despacho e inspección realizados por la administración de aduanas y por todos los demás organismos con respecto al producto especificado. En estas estimaciones se tienen en cuenta las inspecciones relacionadas la salud, las normas fitosanitarias, de seguridad, de higiene, etc. y, por ende, reflejan la eficiencia de los organismos que exigen y realizan estas inspecciones adicionales.

Si las inspecciones realizadas por organismos que no sean las administraciones de aduanas se llevan a cabo en el 20 % de los casos o menos, el tiempo y el costo del cumplimiento fronterizo solo tienen en cuenta el despacho y las inspecciones de aduanas (el caso estándar). Si las inspecciones realizadas por otros organismos se llevan a cabo en más del 20 % de los casos, en los indicadores de tiempo y costo se tienen en cuenta el despacho y las inspecciones de todos los organismos. Es posible que se realicen diferentes tipos de inspecciones con distintas probabilidades, por ejemplo, quizá se realice un escaneo en el 100 % de los casos, mientras que las inspecciones físicas únicamente se efectúen en el 5% de los casos. En situaciones como ésta, *Doing Business* contaría el tiempo sólo para el escaneo ya que ocurre en más del 20% de los casos, mientras que en la inspección física no se computaría. El tiempo y el costo del cumplimiento fronterizo de una economía no incluyen el tiempo y el costo del cumplimiento de las normas de otras economías.

Transporte doméstico

El transporte doméstico o interno refleja el tiempo y el costo relacionados con el transporte del cargamento desde un almacén en la ciudad más importante para hacer negocios de la economía hasta el puerto marítimo o frontera terrestre local de mayor uso. En el caso de 11 economías, también se recopilan datos de la segunda ciudad comercial más importante. Este conjunto de procedimientos refleja el tiempo (y el costo) del transporte real; de las demoras de tránsito y los controles de la policía vial, y del tiempo que lleva cargar o descargar el cargamento en el almacén o la frontera. En el caso de una economía costera con un socio comercial en el exterior, el transporte interno refleja el tiempo y el costo desde que se sube el cargamento en el almacén hasta que el cargamento llega al puerto de la economía. En el caso de una economía que

comercia a través de una frontera terrestre, el transporte interno refleja el tiempo y el costo desde que se sube el cargamento en el almacén hasta que llega a la frontera terrestre de la economía.

Las estimaciones de tiempo y costo se basan en el medio de transporte más utilizado (camión, tren) y la ruta mayoritariamente utilizada (carretera, puestos fronterizos) según lo informado por los colaboradores. Las estimaciones de tiempo y costo se basan en el medio de transporte y la ruta elegidos por la mayoría de los colaboradores. En el caso de las 11 economías para las cuales se recopilan datos de la mayor ciudad comercial y la segunda ciudad comercial más importante, *Doing Business* permite que la ruta y el medio de transporte más utilizados sean diferentes para las dos ciudades, si así lo informan los colaboradores del sector privado. Por ejemplo, los cargamentos de Nueva Delhi se transportan por tren hasta el puerto de Mundra para exportarlos, mientras que los cargamentos de Mumbai se trasladan en camiones hasta el puerto de Nhava Sheva para exportarlos.

Como se ha mencionado, el estudio de caso de exportación de *Doing Business* no supone que el cargamento se encuentra en un contenedor, y las estimaciones de tiempo y costo pueden basarse en el transporte de 15 toneladas de productos no almacenados en contenedores. En el estudio de caso de importación, se supone que las piezas para vehículos se transportan en contenedores, y el cargamento puede incluir más de un contenedor. En los casos en los que la carga se encuentra en contenedores, el tiempo y el costo del transporte y otros procedimientos se basan en un cargamento que consiste en una carga homogénea de un solo código de clasificación del Sistema Armonizado. Este supuesto es particularmente importante para las inspecciones, porque los cargamentos de productos homogéneos a menudo se someten a un menor número de inspecciones que los cargamentos de productos que corresponden a diversos códigos del Sistema Armonizado.

En algunos casos, se transporta el cargamento desde el almacén hasta un puesto aduanero o una terminal para realizar el despacho o las inspecciones, y luego se lo lleva hasta el puerto o la frontera. En estos casos el tiempo de transporte interno es la suma del tiempo de ambos segmentos de transporte. El tiempo y el costo del despacho de aduanas o las inspecciones se incluyen en los indicadores del cumplimiento fronterizo; sin embargo, no se incluyen en los indicadores del transporte interno.