

Costos logísticos, de alto impacto para el comercio exterior

La competitividad del país en materia de transacciones internacionales se ve minada ante lo costoso que resulta importar o exportar por cuestiones como demoras en el tránsito en aduana o la falta de infraestructura. El estudio Optimización de los Procesos Logísticos de Importación y Exportación, recientemente presentado, establece que el costo logístico del país es de 24%, mientras en Estados Unidos es de 10 por ciento.

PURI LUCENA / ENVIADA

CANCUN, Quintana Roo.- Trámites engorrosos, retrasos o ineficiencias en ciertos eslabones de la cadena no sólo generan más de un dolor de cabeza a las empresas que se lanzan al comercio exterior. También hacen un agujero en sus bolsillos, pues estos y otros factores evitables provocan que los costos logísticos en México sean más elevados que en otros países del entorno, afectando directamente a la competitividad del país.

Lejos de mejorar hay grandes retrocesos. Y el hecho lo demuestra el estudio *Doing Business 2009* que elabora anualmente el Banco Mundial, donde se refleja que en materia de competitividad, México bajó nueve lugares, hasta el puesto 87 de las 181 economías consideradas, con respecto a la edición de 2008.

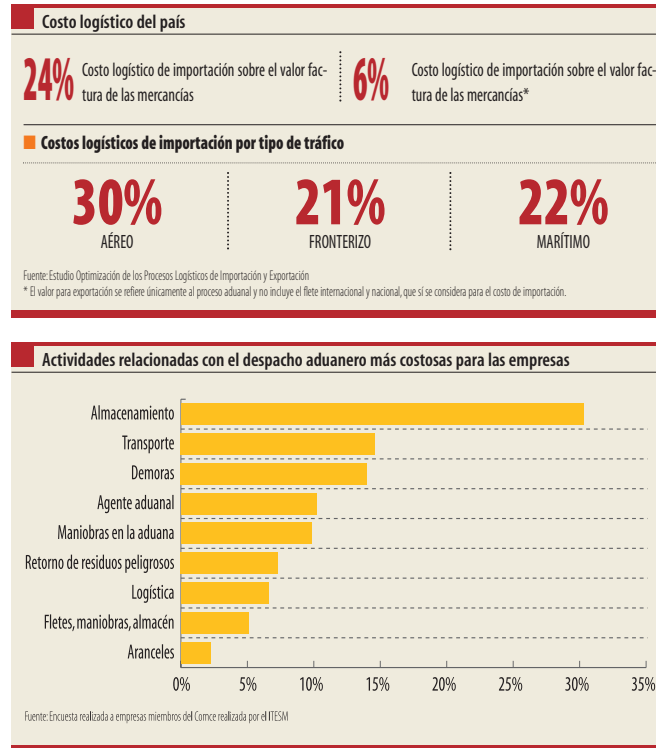
En materia de competitividad, sobre todo en el comercio exterior, otro análisis recién presentado revela que el país tiene serios problemas por su logística. El estudio *Optimización de los Procesos Logísticos de Importación y Exportación*, elaborado por la Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana (CAAAREM), con fondos del programa de la Secretaría de Economía Prologyca, arroja que el costo de importar en México es de 24% respecto al valor de la mercancía, muy alto en comparación al 10% que tiene Estados Unidos o el 17% de Brasil, un rubro en el que se incluyen fletes nacionales, internacionales y paso por aduana.

Mientras tanto, el costo para exportar es de 6%, considerando solo el paso por aduana y no el transporte, como sí se hace para determinar el de importación, debido a una falta de datos en este sentido. Sin embargo, la empresa responsable del estudio, Logistics Services Network, señaló que, de incluirlo, también se superaría el 20 por ciento. La cifra supera con creces el 15% que se suele manejar como costo logístico del país, establecida por el Instituto Mexicano para la Competitividad (Imco).

Clarificar gastos

El principal objetivo del estudio es presentar propuestas y, sobre todo, clarificar el costo de cada actor de la cadena logística, un interés especial de los agentes aduanales, que ven cuestionada su labor y que son acusados frecuentemente de ser demasiado costosos para el comercio exterior. Pero una de las sorpresas de sus resultados, precisamente, es que esta figura se lleva aproximadamente el 10% del costo por actor logístico tanto en transporte terrestre como en marítimo, y hasta 17.7% en el aéreo. Un dato que los integrantes de CAAAREM ponen en duda, pese a que el documento tiene como base la factura de las mercancías.

Para el profesor del departamento de Finanzas y Economía de la División de Negocios del ITESM, José Luis de la Cruz Gallegos, a la hora de subirse las mangas y empezar a trabajar hay que comen-



zar por la infraestructura, especialmente en materia portuaria y aeroportuaria. Una de las propuestas de mejora que establece el estudio se refiere a la saturación existente en el puerto de Manzanillo y el hecho de que se incrementa el tiempo de almacenamiento de contenedores en el recinto fiscalizado, originando más costos, por lo que se insta a aumentar el tiempo libre de almacenaje en tanto se agilizan las maniobras.

"En lugar de ganar, estamos perdiendo competitividad", comentó el director técnico del Consejo Empresarial Mexicano de Comercio Exterior, Inversión y Tecnología (Comce), Fernando Ruiz Huarte. "Los países del entorno están haciendo las cosas mejor. No es que no hayamos avanzado, pero hay temas en donde no llevamos la velocidad que se requiere en un mundo cada vez más competitivo".

Uno de los aspectos más cuestionados, y en lo que coinciden tanto Ruiz Huarte, como de la Cruz Gallegos, es la descoordinación entre las distintas dependencias de gobierno, especialmente en materia de revisiones. "Los horarios no son los mismos y cada quien le reporta a su distinta secretaría. Tendría que haber coordinación para que todas las autoridades estén bajo el administrador de aduanas correspondiente. Esto haría que se operara de forma eficiente y competitiva", explicó Huarte. De esta forma, se evitarían los retrasos.

Para el jefe del Servicio de Administración Tributaria (SAT), Alfredo Gutiérrez Ortiz Mena, el objetivo es contar con una gestión integral de riesgo, que permita combatir ilícitos como el contrabando o el tráfico de estupefacientes, pero sin interrumpir el comercio.

En este sentido, se mencionó que la Secretaría de Economía ya trabaja en el proyecto de ventanilla única, que conectará electrónicamente a todas las instituciones de gobierno y concentrará programas, trámites y regulaciones en un solo lugar, lo que no sólo ahorrará tiempo, sino también dinero.

Pero además, advirtió el administrador general de Aduanas, Juan José Bravo, hay que facilitar que el tránsito por la aduana sea constante durante todo el horario de operación de las instalaciones para evitar los cuellos de botella en horas pico. Y es que, afirmó, 50% de las operaciones del día se realizan entre las 16.00 y las 19.00 horas, lo que genera filas de acceso de varias horas.

El problema de los recursos humanos

Sin embargo, no todo es un factor de falta de infraestructura o de facilitación por parte de las autoridades; el estudio arroja que también influye "la falta de personal capacitado por parte de algunos de los proveedores de servicios logísticos", aunado al hecho de que muchos de los responsables de áreas de comercio exterior no cuentan con una formación académica en la materia, sino que

Costo por actor logístico marítimo en importación

Línea naviera	51.83%
Flete de la aduana al importador	18.85%
Seguro de la mercancía	0.83%
Otros gastos (incrementables)	4.38%
Desconsolidación	0.98%
Operador portuario	12.99%
Agente aduanal	9.89%
Servicios relacionados con regulaciones no arancelarias	0.26%

Fuente: Estudio Optimización de los Procesos Logísticos de Importación y Exportación

Costo por actor logístico aéreo en importación

Línea aérea	42.18%
Flete de la aduana al importador	9.93%
Seguro de la mercancía	0.37%
Otros gastos (incrementables)	5.40%
Desconsolidación	3.13%
Recinto fiscalizado	20.88%
Agente aduanal	17.72%
Servicios relacionados con regulaciones no arancelarias	0.0%

Fuente: Estudio Optimización de los Procesos Logísticos de Importación y Exportación

Costo por actor logístico terrestre en importación

Flete en el extranjero	50.02%
Flete de la aduana al importador	32.54%
Seguro de la mercancía	0.4%
Otros gastos (incrementables)	6.64%
Agente aduanal	10.69%
Servicios relacionados con regulaciones no arancelarias	0.07%

Fuente: Estudio Optimización de los Procesos Logísticos de Importación y Exportación

"adquieren los conocimientos y la experiencia en la agencia aduanal".

Asimismo, establece la necesidad de certificar el nivel de las agencias aduanales e implementar sellos de confianza para prestadores de servicios de comercio exterior, para combatir el hecho de que algunos actores logísticos "no son profesionales y prestan servicios de mala calidad", según se desprende de entrevistas con agremiados del Comce, así como visitas de campo a las 12 aduanas que se seleccionaron para el proyecto y que concentran en total 60% del volumen total de las operaciones.

El camino a recorrer para lograr disminuir los costos logísticos del país se prevé largo. Y uno de los pasos a dar también será eliminar las tareas que no agregan valor y que además retrasan las transacciones. Por ejemplo, dijo Ruiz Huarte, para una importación por vía marítima se requieren de más de 50 interconexiones entre los distintos eslabones de la cadena, "una cifra que parece de locura", muchas de las cuales solo demoran el proceso.

La excesiva tramitología es, sin duda, la principal piedra en el zapato. Pero, ojo, la Administración General de Aduanas advierte que, mientras los implicados en el comercio no cumplan sus obligaciones, entre ellas las fiscales, deberá seguir siendo un mal necesario.