

El fortalecimiento de la facilitación comercial en México a partir del Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico

The Trade Facilitation Strengthening in Mexico based on the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership

DOI: 10.32870/mycp.v7i21.588

*Alberto Francisco Torres García*¹

Resumen

La firma de una extensa red de tratados de libre comercio, la adopción de programas de fomento al comercio exterior y la intensa competencia por el posicionamiento en los mercados internacionales, han emergido como rasgos distintivos de la apertura comercial emprendida por México hace más de 30 años. Sin embargo, dicha apertura ha sido lenta respecto a la diversificación de mercados y la facilitación comercial. Así, el presente trabajo consiste en analizar el índice de facilitación comercial de México respecto a las economías pertenecientes al Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico, para evaluar el grado en que éstas organizan sus instituciones, infraestructura y servicios simplificando el libre flujo de mercancías. El objetivo es establecer áreas de oportunidad para la adopción estratégica de políticas exitosas tendentes a fortalecer la facilitación comercial, utilizando el método comparativo y la correlación lineal de Pearson.

Palabras clave: comercio exterior, facilitación comercial, CPTPP, índice de facilitación comercial.

Abstract

An extensive signing of free trade agreements network, the adoption of programs to promote foreign trade and the high competition in international markets have emerged as distinctive features of the trade liberalization undertaken by Mexico since thirty years ago. However, this opening has been slow in terms of market diversification and trade facilitation. Thus, the present work consists in analyzing the Mexico enabling trade index's *vis-à-vis* to the economies belonging to the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership and evaluate their institutions, infrastructure, and services, to simplify the free flow of goods. The objective is to detect opportunity areas for policies strategic adoption to strength the trade facilitation, using comparative method and Pearson's correlation.

Keywords: foreign trade, trade facilitation, CPTPP, enabling trade index.

Artículo recibido el 23 de abril de 2018 y dictaminado el 14 de junio de 2018.

1. Universidad Autónoma de Baja California Sur, Departamento Académico de Economía. Carretera al Sur Km. 5.5, Apartado Postal 19-B, C. P. 23080, La Paz, Baja California Sur, México. ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-4338-9928>. Correo electrónico: atorresg@uabcs.mx

Introducción

Desde hace más de 30 años la economía mexicana ha experimentado cambios sustanciales en su política comercial, para ser hoy en día una de las economías más abiertas del orbe. El proceso de apertura comercial y financiera ha permeado no sólo la estructura de las entidades públicas y privadas, sino también en el cambio institucional, el desarrollo de infraestructura y la formación de capital humano con el objetivo principal de favorecer la inserción competitiva de las empresas mexicanas en el exterior.

En su momento, las expresiones más claras de nuestro país por incorporarse al proceso de liberalización fueron la adhesión al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT, por sus siglas en inglés, hoy Organización Mundial del Comercio [OMC]), en 1986; la afiliación al Consejo de Cooperación Aduanera (CCA), en 1988 y, finalmente, la firma del Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN), en 1992. Estas acciones han sido acompañadas por la firma de otros tratados de libre comercio, acuerdos de asociación económica y acuerdos de complementación económica, al igual que el establecimiento de programas de fomento para estimular, incrementar, aprovechar y diversificar las operaciones, la composición y el destino de las exportaciones.

En materia institucional, las “reglas del juego” relativas a las actividades de exportación e importación de mercancías se han orientado hacia la generación de ventajas competitivas para participar en la dinámica del comercio internacional. Elementos importantes han sido las reformas a la Ley Aduanera y a la Ley de Comercio Exterior, así como el establecimiento de programas para la facilitación de proyectos de exportación y de servicios de apoyo, que tienen como principios básicos el aprovechamiento de los acuerdos comerciales y la resolución de problemas presentados por las empresas al competir en los mercados internacionales. Adicionalmente se ha impulsado la participación en ferias de exportación e incentivos como el premio nacional de exportación.

Por otro lado, las instancias administrativas y responsables del comercio exterior han concretado acciones significativas gracias a la dotación de tecnologías de la información y la comunicación, traducida en el equipamiento y uso de equipos teniendo como objetivos la simplificación y agilización de los trámites, y la concomitante reducción de los costos de transacción. El uso de tecnologías, que favorecen la sistematización y fluidez en los procesos operativos en las aduanas, va desde sistemas para la captura, revisión y/o

consulta de pedimentos, hasta máquinas de rayos X y gamma para la revisión de bultos y contenedores. A esto se le suman paquetes informáticos avanzados y constantes tareas de capacitación para garantizar la transparencia y profesionalización en la prestación de los servicios aduanales.

Grosso modo, si bien el comercio exterior de México se ha incrementado de forma significativa en este lapso, es evidente que la apertura comercial ha sido lenta respecto a la diversificación de mercados y la facilitación comercial. De acuerdo con las cifras del Banco de México (2018), en 2016 cerca del 81% de las exportaciones mexicanas se concentraron en el TLCAN, particularmente hacia Estados Unidos. En su conjunto, los países que integran la Unión Europea y la Asociación Europea de Libre Comercio constituyeron el segundo destino más importante (5.38% del total), pese al considerable aumento de las exportaciones dirigidas hacia países de Centroamérica, América del Sur y las Antillas (5.33% del total). Por su parte, las exportaciones hacia el continente asiático (4.96% del total) ubicaron a China como principal destino (casi la tercera parte), por encima de Japón, Corea del Sur, India, Vietnam, Singapur y Hong Kong.

Según el informe *Doing Business* del Banco Mundial (2017), México ocupa la posición 63 en el indicador de comercio transfronterizo al requerir 20.4 horas para exportar y 44.2 horas para llevar a cabo una importación, teniendo un costo promedio de \$400 y \$450 dólares, respectivamente.² Con base en el índice de desempeño logístico (Banco Mundial, 2016), la facilidad para realizar envíos internacionales a precios competitivos y la puntualidad son los rubros con el peor posicionamiento de nuestro país dentro de 160 economías analizadas, ocupando los puestos 61 y 68, correspondientemente; situación que se explica a partir de la falta de aprovechamiento de la infraestructura logística, la disminución de la inversión en telecomunicaciones y la incipiente simplificación de los procedimientos aduaneros.

Por lo anterior, y bajo el compromiso de aprovechar las bondades que cada tratado comercial guarda entre sus capitulados para fortalecer y facilitar las relaciones de intercambio, México se encuentra en un momento propicio para dar un salto importante hacia mercados con mayores atractivos, tanto comerciales como de inversión y cooperación, a través del Tratado Integral y

2. El tiempo y el costo para el cumplimiento fronterizo incluyen el tiempo y 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 (Banco Mundial, 2017).

Progresista de Asociación Transpacífico (CPTPP). De tal manera, el presente trabajo consiste en analizar el índice de facilitación comercial (IFC) de México respecto a las economías pertenecientes al CPTPP, para evaluar el grado en que éstas organizan sus instituciones, infraestructuras y servicios simplificando el libre flujo de mercancías de exportación e importación. El objetivo es establecer áreas de oportunidad para la adopción de políticas exitosas tendentes a mejorar las condiciones de facilitación comercial en nuestro país. Para tal fin, en el primer apartado se expondrá brevemente el contexto del CPTPP y sus alcances en materia de facilitación del comercio. Posteriormente se analizará el IFC emitido por el Foro Económico Mundial (WEF, por sus siglas en inglés), distinguiendo los principales resultados de las economías miembro a través del método comparativo. Utilizando la correlación lineal de Pearson, en la tercera sección se identificarán las áreas de oportunidad para el establecimiento estratégico de políticas encaminadas a fortalecer las acciones de facilitación comercial en México. Por último, se presentarán las conclusiones pertinentes.

El CPTPP

Los procesos de liberalización de las economías y la mayor relevancia del comercio han contribuido al establecimiento de estructuras de mercado internacionalmente integradas (Gonzalez-Perez, Gutiérrez-Viana, Rodríguez-Rios & Gutiérrez-Gómez, 2015, p. 24). El argumento básico es que el comercio contribuye al desempeño económico al mejorar la productividad y al brindar a productores y consumidores acceso a mayores variedades de productos a precios más bajos (Petri & Plummer, 2016). Bajo este escenario, y pese a la marcada concentración de las relaciones económicas de México con Estados Unidos, la política comercial de nuestro país se ha orientado a diversificar el destino de las exportaciones y atraer mayores cantidades de inversión extranjera directa desde distintas zonas geográficas, con el propósito de pluralizar su flujo y disminuir la dependencia económica. En este orden de ideas, las intenciones de nuestro país por estrechar las relaciones comerciales con las economías asiáticas se hicieron manifiestas en 1993, con la incorporación al Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC, por sus siglas en inglés).

Actualmente el APEC aglutina 21 economías, constituidas por potencias económicas y economías emergentes, convirtiéndose además en el principal mecanismo promotor de comercio y cooperación económica a nivel

regional. La importancia del APEC ha radicado en la representatividad de la población mundial, el flujo de comercio y el espacio para la convergencia de negociaciones multilaterales. Pese a las marcadas diferencias en los niveles de desarrollo, estructuras productivas y dinámica exportadora, las economías de Asia-Pacífico han comulgado con la institución de una política comercial encaminada a facilitar las operaciones de exportación e importación, así como a generar ventajas competitivas. En los últimos años, el este de Asia y América Latina han explorado nuevas modalidades de integración institucional que les permitan cumplir con los objetivos propuestos por la OMC (Hernández, 2013, p. 19). El Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP, por sus siglas en inglés) ha sido prueba de ello.

Constituido casi paritariamente por economías avanzadas y en desarrollo (Ramírez, 2015, p. 27), el TPP surgió como uno de los instrumentos más tangibles para alcanzar los objetivos de liberalización de flujos comerciales y de inversión en la región (Granados, 2014, p. 56). Este acuerdo, negociado por Australia, Brunei, Canadá, Chile, Estados Unidos, Japón, México, Malasia, Nueva Zelanda, Perú, Singapur y Vietnam, se firmó el 4 de febrero de 2016 en Auckland, Nueva Zelanda. Empero, como una de las primeras medidas tomadas por el Gobierno de Donald Trump, Estados Unidos se retiró del acuerdo el 23 de enero de 2017.

Para el 11 de noviembre de 2017, al margen de una reunión del APEC, los 11 países restantes del TPP declararon que habían acordado los elementos centrales del CPTPP (Polanco & Gómez, 2017, p. 4). De esta manera, como una expansión del acuerdo de libre comercio existente entre Brunei, Chile, Nueva Zelanda y Singapur (Khan, Zada & Mukhopadhyay, 2018) y con el antecedente inmediato del TPP, el CPTPP fue firmado el 8 de marzo de 2018 en Santiago de Chile. Debido a la salida de Estados Unidos, el acuerdo incorpora el contenido del TPP original, con excepción de una lista de 22 disposiciones que quedarán suspendidas (Secretaría de Economía, 2018a). Con base en cifras de la Organización Mundial del Comercio (2018a), Australia, Brunei, Canadá, Chile, Japón, México, Malasia, Nueva Zelanda, Perú, Singapur y Vietnam aportaron el 15.27% de las exportaciones y el 14.70% de las importaciones a nivel mundial en 2016, según se muestra en el cuadro 1.

El dinamismo de los actores del CPTPP en el comercio mundial resalta por la posición que ocupan Japón, Canadá, México, Singapur, Australia, Malasia y Vietnam como exportadores e importadores mundiales, ubicándose dentro de los primeros 30 países a escala global, según se muestra en el cuadro 2.

Cuadro 1

Participación de las exportaciones e importaciones de las economías del CPTPP en el total mundial, 2006-2016 (Millones de dólares)

Año	Exportaciones mundiales	Exportaciones economías del CPTPP	% exportaciones mundiales	Importaciones mundiales	Importaciones economías del CPTPP	% importaciones mundiales
2006	12'131,000	1'993,238	16.43	12'461,000	1'836,777	14.74
2007	14'023,000	2'202,711	15.71	14'330,000	2'040,536	14.24
2008	16'160,000	2'453,108	15.18	16'572,000	2'386,645	14.40
2009	12'555,000	1'879,586	14.97	12'782,000	1'821,006	14.25
2010	15'301,000	2'438,126	15.93	15'511,000	2'291,237	14.77
2011	18'338,000	2'808,263	15.31	18'503,000	2'736,958	14.79
2012	18'496,000	2'807,571	15.18	18'705,000	2'857,897	15.28
2013	18'953,000	2'747,547	14.50	19'016,000	2'819,270	14.83
2014	19'001,000	2'764,886	14.55	19'095,000	2'824,954	14.79
2015	16'488,000	2'448,281	14.85	16'734,000	2'477,348	14.80
2016	15'985,000	2'441,175	15.27	16'229,000	2'386,212	14.70

Fuente: elaboración propia con cifras de la Organización Mundial del Comercio (2018a).

Cuadro 2

Posición de las economías del CPTPP como exportadores e importadores mundiales, 2016

<i>Economía</i>	<i>Exportador mundial</i>	<i>Importador mundial</i>
Australia	23	22
Brunei Darussalam	104	138
Canadá	12	9
Chile	42	44
Japón	4	5
Malasia	24	26
México	13	12
Nueva Zelanda	54	58
Perú	50	57
Singapur	14	16
Vietnam	26	25

Fuente: elaboración propia con cifras de la Organización Mundial del Comercio (2018a).

Si bien las características más a la vista de la región del Pacífico son la heterogeneidad social (Ramírez, 2015, p. 24) y la gran diversidad en términos de tamaño, población y desarrollo económico (Hernández, 2013, p. 38), el

CPTPP avizora un incremento del producto interno bruto (PIB) real en aproximadamente 0.075%, generando beneficios económicos cercanos a los \$13.5 mil millones de dólares para el año 2035 (Ciuriak, Xiao & Dadkhah, 2017). De igual forma, este acuerdo puede mejorar el régimen actual del comercio que prevalece en la región Asia-Pacífico, favoreciendo el fortalecimiento de la conectividad y la participación de las pequeñas y medianas empresas en las cadenas globales de valor. A lo que el presente estudio refiere, el documento del CPTPP señala en su preámbulo que los países miembros están decididos a:

[...] Facilitar el comercio regional promoviendo procedimientos aduaneros eficientes y transparentes que reduzcan los costos y aseguren predictibilidad para sus importadores y exportadores; [...]

Promover la transparencia, el buen gobierno y el Estado de derecho, y eliminar el cohecho y la corrupción en el comercio y la inversión; [...]

Contribuir al desarrollo y la expansión armoniosa del comercio mundial y proporcionar un catalizador para expandir la cooperación regional e internacional [...] (Secretaría de Economía, 2018b).

Consecuentemente, buscando implementar mejoras sustanciales sobre las políticas de competencia, la simplificación de los procedimientos aduaneros y la estructura arancelaria, el apoyo a la productividad de las empresas y la mejora en el flujo de información a la sociedad, el CPTPP se constituye como un instrumento importante para impulsar la facilitación comercial. Las principales medidas se destacan en el siguiente apartado.

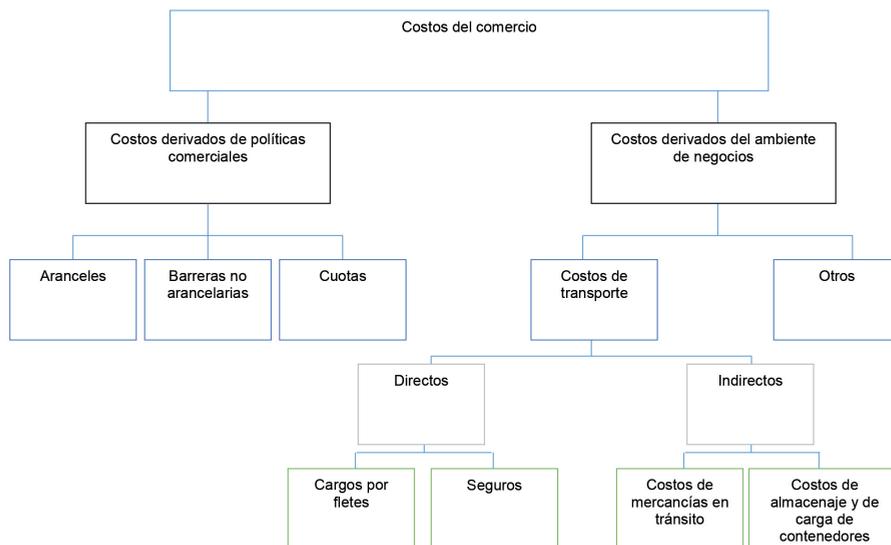
La facilitación comercial en el CPTPP

Las definiciones teóricas sobre la facilitación del comercio cubren un rango temático amplio (Izam, 2002). Con base en Moisés y Sorescu (2013), la facilitación del comercio se refiere a las políticas y medidas destinadas a reducir los costos del comercio al mejorar la eficiencia en cada etapa de la cadena de comercio internacional. Según el APEC (Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico, 2017), por facilitación del comercio debe entenderse a todos aquellos esfuerzos para reducir los costos de transacción comercial mediante la simplificación, la armonización, el uso de nuevas tecnologías y otras medidas para abordar los impedimentos administrativos al comercio. De acuerdo con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2018), la facilitación del comercio se relaciona con la simplificación y armonización

de los procedimientos y flujos de información asociados con la importación y exportación de bienes. De forma concomitante, la OMC (Organización Mundial de Comercio, 2018b) ha definido a la facilitación del comercio como la “supresión de obstáculos al movimiento transfronterizo de mercancías”. En general, la facilitación del comercio permite reducir el costo de operación de las empresas, así como agilizar y simplificar sus trámites de comercio exterior para brindarles certidumbre jurídica y transparencia en sus operaciones (Secretaría de Economía, 2018c). En este orden de ideas, y a decir de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2017), la entrada en vigor del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC, el 22 de febrero de 2017, ha puesto a este tema en la cima de la agenda comercial mundial y regional.

Por lo anterior, el concepto de facilitación del comercio guarda relevancia y es imprescindible para reducir los costos de transacción durante las operaciones comerciales, permitiendo con ello el uso y aprovechamiento de ventajas competitivas. La noción de los costos comerciales incluye todos los factores de costos “en la frontera” pero también “transfronterizos” que se generan, además del costo marginal de producción, cuando se obtiene un bien o servicio para el usuario (Moisés & Le Bris, 2013). Conforme a estudios de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), está comprobado que los costos de transacción para las empresas difieren en función de la eficiencia y la integridad con que interactúan, las características o tipo de bienes, así como el tamaño y el tipo de negocio (Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico, 2003). De acuerdo con PrabirDe (citado en León, 2008), los costos del comercio por carga institucional se componen como se muestra en la figura 1.

Figura 1
Costos del comercio y sus componentes



Fuente: elaboración propia con base en PrabirDe (citado en León, 2008, p.562).

El comercio persigue la agilización de los trámites y procedimientos, reduciendo con ello el costo de hacer negocios, ésta no descuida la ineludible misión de garantizar la integridad de los controles fronterizos (Feaver & Wilson, 2005). En resumen, los principales objetivos de la facilitación del comercio, de acuerdo con la OMC, son: a) simplificar los trámites y procedimientos relacionados con la importación, exportación y tránsito de mercancías; b) armonizar las regulaciones y leyes aplicables, y c) estandarizar e integrar las definiciones y los requisitos de información, el uso de esta información y la comunicación (Sheikhan, 2008). Estudios como los de Moïsé y Sorescu (2015) ponen de relieve una relación positiva entre las medidas de facilitación del comercio y el valor agregado de las mercancías de exportación e importación. En suma, hoy en día las medidas para facilitar el comercio forman parte de los diversos acuerdos y tratados comerciales a nivel mundial, como en el caso del CPTPP.

Con base en el análisis del documento oficial, el CPTPP incluye 26 capítulos. Si bien la facilitación del comercio se encuentra implícita y explícitamente en todos los capítulos del documento en mención, este tema se aborda de ma-

nera más precisa en el “Capítulo 5. Administración Aduanera y Facilitación del Comercio”, el cual guarda una relación muy estrecha con los capítulos “8. Obstáculos Técnicos al Comercio”, “21. Cooperación y Desarrollo de Capacidades” y “22. Competitividad y Facilitación de Negocios”.

El Capítulo 5 establece que cada país asegurará que sus procedimientos aduaneros se apliquen de manera previsible, congruente y transparente; debiendo alentar la cooperación respecto de cuestiones aduaneras significativas que afecten las mercancías comercializadas y esforzarse para proporcionar una notificación previa sobre cualquier cambio administrativo, modificación de una ley, regulación o medida similar relacionada con sus leyes o regulaciones que rigen las importaciones o exportaciones, que sea significativo y que pudiera afectar sustancialmente el funcionamiento del CPTPP. En este orden de ideas, el intercambio de información, la asesoría y la asistencia técnica resultan imprescindibles con el fin de facilitar el comercio. El uso de normas internacionales respecto a los procedimientos para el despacho aduanero de las mercancías; contar con sistemas electrónicos accesibles para los usuarios de aduanas; emplear sistemas electrónicos o automatizados para el análisis de riesgos y selección de objetivos, entre otras actividades, fungen como compromisos ineludibles para la automatización y simplificación de los procedimientos, así como para adoptar y mantener procedimientos aduaneros expeditos y eficientes.

El Capítulo 8 tiene como objetivo facilitar el comercio, incluyendo mediante la eliminación de obstáculos técnicos innecesarios al comercio, la mejora de la transparencia, y la promoción de mayor cooperación regulatoria y buenas prácticas regulatorias. Para tal efecto se establece la integración de un Comité de Obstáculos Técnicos al Comercio, compuesto por representantes de gobierno de cada Parte, cuya tarea es intensificar el trabajo conjunto en el ámbito de los reglamentos técnicos, normas y procedimientos de evaluación de la conformidad con miras a facilitar el comercio.

Por su parte, el Capítulo 21 señala la posibilidad de llevar a cabo y fortalecer actividades de cooperación y desarrollo de capacidades para asistir en diversas actividades, tales como: diálogos, talleres, seminarios, conferencias, programas y proyectos de colaboración; asistencia técnica para promover y facilitar el desarrollo de capacidades y la capacitación, el intercambio de mejores prácticas sobre políticas y procedimientos; y el intercambio de expertos, información y tecnología. Dichas actividades van encaminadas, entre otros aspectos, a la promoción y facilitación del comercio y la inversión.

Por otro lado, en el Capítulo 22 se reconoce que, con el fin de mejorar la competitividad interna, regional y global de sus economías, y promover la integración y el desarrollo económico dentro de la zona de libre comercio, sus ambientes de negocios deberán responder a los desarrollos del mercado. Así, se establece un Comité de Competitividad y Facilitación de Negocios integrado por representantes de los gobiernos de cada país. Dentro de sus atribuciones, dicho Comité podrá discutir enfoques eficaces y desarrollar actividades de intercambio de información para apoyar los esfuerzos para establecer un ambiente competitivo que sea propicio para el establecimiento de negocios, facilite el comercio y la inversión, y promueva la integración y desarrollo económico dentro de la zona de libre comercio. Además, el Comité también explorará formas en las cuales el CPTPP podrá ser implementado para promover el desarrollo y el fortalecimiento de las cadenas de suministro con el fin de integrar la producción, facilitar el comercio y reducir los costos de hacer negocios dentro de la zona.

Luego entonces, la facilitación del comercio es un vehículo para el desarrollo económico, una mayor competitividad internacional, la integración regional y una inserción estratégica de los países en desarrollo a las cadenas de valor (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2018). A la fecha, el CPTPP ha sido ratificado por el Senado de los Estados Unidos Mexicanos; el compromiso realizado sobre la facilitación del comercio es loable y se suma a los ya adquiridos en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC,³ cuya plena aplicación podría reducir los costos del comercio un 14.3%, en promedio, e impulsar el comercio mundial en un billón de dólares anuales (Organización Mundial del Comercio, 2017).

La implementación de medidas de facilitación comercial conlleva esfuerzos institucionales y costos importantes, tanto por su magnitud como por su complejidad. Estos costos consisten básicamente en: diagnósticos; introducción de nuevas reglamentaciones; cambios institucionales; formación; equipo; infraestructura y sensibilización, y gestión del cambio (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, 2015). No obstante, la evidencia

3. Los 11 países del CPTPP ratificaron su incorporación al Acuerdo sobre la Facilitación del Comercio de la OMC, en las siguientes fechas: Australia (8 de junio de 2015); Brunei Darussalam (15 de diciembre de 2015); Canadá (16 de diciembre de 2016); Chile (21 de noviembre de 2016); Japón (1 de junio de 2015); Malasia (26 de mayo de 2015); México (26 de julio de 2016); Nueva Zelanda (29 de septiembre de 2015); Perú (27 de julio de 2016); Singapur (8 de enero de 2015) y Vietnam (15 de diciembre de 2015).

disponible sugiere que estos costos son más que compensados por el ahorro de personal en la frontera y por un mayor control y recaudación de ingresos (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, 2005). Así las cosas, en el marco de las relaciones transpacíficas nuestro país debe asumir un papel protagónico para avanzar en la integración económica regional y promover mejoras sobre la facilitación comercial.

Sin duda alguna, consolidar a Asia como región clave en la diversificación de los vínculos económicos de México con el exterior, contribuirá a la expansión de los intercambios comerciales, favorecerá la internacionalización de las empresas mexicanas y permitirá optimizar las condiciones para la atracción de nuevas inversiones. Por tal motivo, la adopción estratégica de políticas exitosas para la facilitación del comercio resulta interesante. En el siguiente apartado se analizará el IFC emitido por el WEF, con el objetivo de identificar áreas de oportunidad para optimizar las acciones en materia de facilitación comercial.

El índice de facilitación comercial

Dado que la reducción de los costos de transacción a través de la facilitación comercial puede traer enormes beneficios para el comercio, tanto en el ámbito internacional como en el nacional, las distintas dependencias y organismos han implementado estudios, proyectos y acuerdos con el objeto de promover su aplicación, buscando el desarrollo de sus economías a través del dinamismo comercial. Si bien persigue la agilización de los trámites y procedimientos de importación, exportación y tránsito de mercancías, ésta no descuida la ineludible misión de garantizar la integridad de los controles fronterizos y la armonización de las regulaciones. Entendiendo la importancia de este concepto, el WEF y la Alianza Mundial para la Facilitación del Comercio han publicado el informe *The Global Enabling Trade Report*, que en su edición 2016 evaluó 136 economías basadas en su capacidad para facilitar el flujo de mercancías.

El IFC mide los factores, políticas y servicios de una economía que permitan el libre flujo de mercancías a través de las fronteras nacionales, desde y hacia el destino. Este índice se mide en escala del 1 al 7, dividiéndose en cuatro subíndices para su determinación: acceso al mercado, administración de fronteras, infraestructura de transporte y comunicaciones y el entorno operativo. A su vez, estos cuatro subíndices se componen de siete pilares: acceso al mercado (interno y externo); eficiencia y transparencia de la administración fronteriza; disponibilidad y calidad de la infraestructura de transporte;

disponibilidad y calidad de los servicios de transporte; disponibilidad y uso de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) y, finalmente, entorno operativo (Foro Económico Mundial, 2016).

De las 136 economías evaluadas Singapur, Países Bajos, Hong Kong, Luxemburgo, Suecia, Finlandia, Austria, Reino Unido, Alemania y Bélgica ocuparon las primeras 10 posiciones en el informe 2016. Yemen, Chad y Venezuela se ubican en los últimos tres lugares. Chile (21), México (51), Perú (54), Costa Rica (57) y Panamá (58) son las economías latinoamericanas mejor posicionadas. Con base en el reporte, América Latina es la única región que, junto con Europa y América del Norte, tiene un mejor desempeño que el promedio mundial en términos de acceso al mercado interno y externo, pero la capacidad de aprovechar las oportunidades que ofrece el libre comercio se ve obstaculizada por la ineficiencia en la administración de las fronteras, así como por la baja calidad de la infraestructura y de los servicios de transporte; tres áreas en las que la región se encuentra lejos de los estándares mundiales y con poca o nula señal de mejora (Foro Económico Mundial, 2016).

En el reporte antes mencionado México destaca dentro de las economías que corrigieron su posición considerablemente; al igual que Lesoto, Liberia, Senegal y Uganda, escaló 11 posiciones, sólo detrás de Serbia (18), Vietnam (14), Bután (12) e Israel (12). El mercado interno de nuestro país se ha convertido en uno de los más abiertos del mundo y ocupa el décimo lugar a nivel mundial en este pilar, con disminuciones significativas en los aranceles de los productos agrícolas e industriales. Asimismo, su infraestructura está clasificada como relativamente alta, especialmente en términos de la conectividad de los puertos marítimos y aéreos. Además, el entorno regulador de la inversión extranjera es favorable.

No obstante lo anterior, en lo que respecta a la facilitación del comercio México se desempeña moderadamente, pues los costos de transacción de los procedimientos de exportación siguen siendo elevados. La seguridad es un problema persistente, junto con la eficiencia y responsabilidad de las instituciones.

En el contexto de las relaciones transpacíficas, al analizar de manera particular el comportamiento del IFC histórico para los ahora miembros del CPTPP (cuadro 3), Singapur ocupa la primera posición a nivel mundial, y por tanto regional; situación que se ha hecho manifiesta desde 2009. Japón es la segunda economía en el IFC a nivel CPTPP, seguido por un compacto grupo compuesto por Nueva Zelanda, Chile, Canadá y Australia. En un tercer gru-

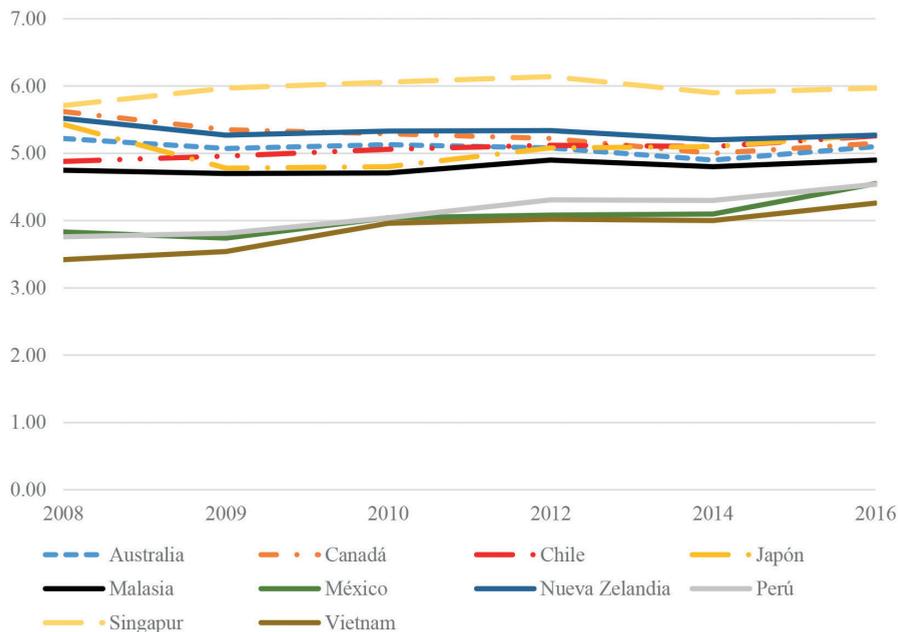
po, con puntajes inferiores a 5.00 en el IFC, se ubican Malasia, México, Perú, Brunei Darussalam y Vietnam.

Cuadro 3
Índice de facilitación comercial por economía miembro
del CPTPP (2008-2016) según posición y puntaje

<i>Economía</i>	2008		2009		2010		2012		2014		2016	
	<i>Rank</i>	<i>Pts</i>	Rank	Pts	Rank	Pts	Rank	Pts	Rank	Pts	Rank	Pts
Australia	17	5.22	14	5.07	15	5.13	17	5.08	23	4.90	26	5.10
Brunei Darussalam	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	72	4.27
Canadá	5	5.62	6	5.35	8	5.29	9	5.22	14	5.00	24	5.15
Chile	27	4.88	19	4.96	18	5.06	14	5.12	8	5.10	21	5.26
Japón	13	5.43	23	4.78	25	4.80	18	5.08	13	5.10	16	5.28
Malasia	29	4.75	28	4.70	30	4.71	24	4.90	25	4.80	37	4.90
México	65	3.83	74	3.74	64	4.04	65	4.08	61	4.10	51	4.55
Nueva Zelanda	10	5.52	11	5.27	6	5.33	5	5.34	4	5.20	18	5.27
Perú	69	3.76	65	3.81	63	4.04	53	4.31	51	4.30	54	4.54
Singapur	2	5.71	1	5.97	1	6.06	1	6.14	1	5.90	1	5.97
Vietnam	91	3.42	89	3.54	71	3.96	68	4.02	72	4.00	73	4.26

Fuente: elaboración propia con base en *The Global Enabling Trade Report* del Foro Económico Mundial, 2008, 2009, 2010, 2012, 2014, 2016.

Figura 2
Índice de facilitación comercial por economía seleccionada del CPTPP (2008-2016)



Fuente: elaboración propia con base en *The Global Enabling Trade Report* del Foro Económico Mundial, 2008, 2009, 2010, 2012, 2014, 2016.

Como se aprecia en la figura 2, Singapur y Vietnam parecen ubicarse en los extremos del IFC. Japón ha mejorado su puntuación en el transcurso del tiempo, superando a Canadá y Nueva Zelandia. Chile es la economía latinoamericana que exhibe un mayor desempeño en materia de facilitación comercial, dejando a México y a Perú en la segunda y tercera posición del IFC a escala regional. No obstante, debido a que el IFC se compone de cuatro subíndices, en el cuadro 4 se analizarán sus valores principales.

Cuadro 4
Evolución del acceso a mercado en economías del CPTPP (2008-2016)

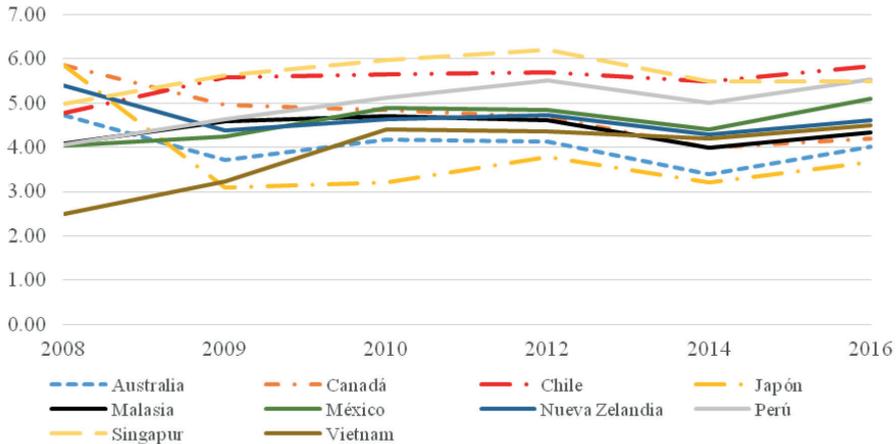
<i>Economía</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2012</i>	<i>2014</i>	<i>2016</i>
Australia	4.72	3.72	4.17	4.12	3.40	4.02
Canadá	5.87	4.96	4.85	4.68	4.00	4.21
Chile	4.77	5.58	5.65	5.69	5.50	5.83
Japón	5.86	3.10	3.20	3.79	3.20	3.68
Malasia	4.09	4.60	4.71	4.62	4.00	4.35
México	4.04	4.25	4.90	4.84	4.40	5.09
Nueva Zelanda	5.41	4.39	4.65	4.74	4.30	4.62
Perú	4.06	4.65	5.13	5.51	5.00	5.53
Singapur	4.99	5.63	5.97	6.20	5.50	5.49
Vietnam	2.50	3.24	4.41	4.37	4.20	4.51

* Se excluye Brunei Darussalam, al no contar con antecedentes en el informe.

Fuente: elaboración propia con base en *The Global Enabling Trade Report* del Foro Económico Mundial, 2008, 2009, 2010, 2012, 2014, 2016.

Chile, Perú y Singapur son los miembros del CPTPP que exhiben un mejor acceso al mercado, llegando incluso a ocupar la segunda, cuarta y quinta posición a escala global, respectivamente. Japón, Australia, Canadá y Malasia muestran ciertas restricciones que los llevan a la obtención de bajos puntajes.

Figura 3
Acceso a mercado por economía seleccionada



Fuente: elaboración propia con base en *The Global Enabling Trade Report* del Foro Económico Mundial, 2008, 2009, 2010, 2012, 2014, 2016.

La evolución de la política y el marco cultural con el que Chile acoge los productos extranjeros le ha valido para escalar posiciones en el subíndice de acceso a mercado dentro del IFC (figura 3). En contraste, Japón muestra cierto rezago en dichas políticas, pese a su carácter como uno de los principales exportadores e importadores a nivel mundial. Perú y México se ubican en el segundo y tercer lugar en el CPTPP, con una significativa evolución en sus procesos de apertura.

El paso por la aduana es una etapa fundamental en el comercio entre los países, teniendo la función de ser una entidad facilitadora (Zamora, 2017, p. 32). Singapur y Japón son los miembros del CPTPP con mayor desempeño en la administración de fronteras (cuadro 5). Por debajo del puntaje de 6.00, pero igual o mayor a 5.00 se ubican Canadá, Nueva Zelanda, Chile, Australia y Malasia. Vietnam, México y Perú exhiben menores desempeños.

Cuadro 5
Evolución de la administración de fronteras
en economías del CPTPP (2008-2016)

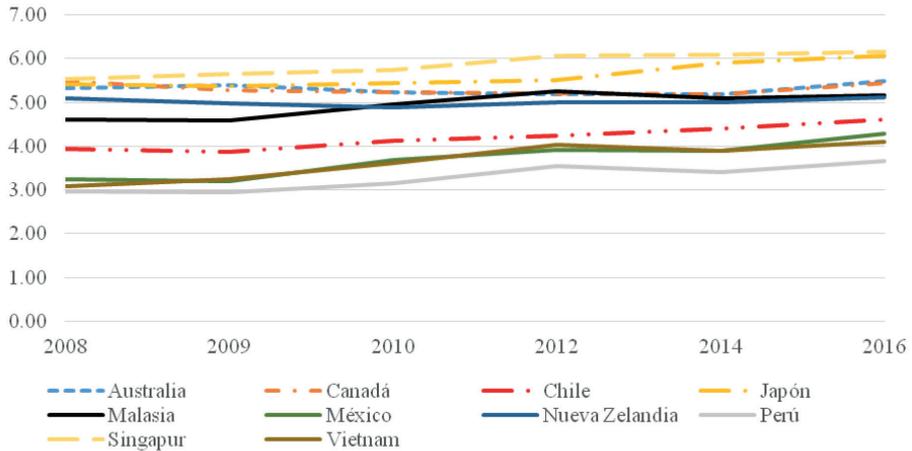
<i>Economía</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2012</i>	<i>2014</i>	<i>2016</i>
Australia	5.71	5.54	5.69	5.63	5.60	5.62
Canadá	5.78	5.64	5.61	5.62	5.70	5.82
Chile	5.43	5.31	5.29	5.28	5.60	5.63
Japón	5.55	5.63	5.65	5.83	6.00	6.06
Malasia	5.23	4.66	4.57	4.68	5.20	5.00
México	3.88	3.87	4.00	4.09	4.60	4.77
Nueva Zelanda	6.16	5.95	6.02	5.99	6.00	5.76
Perú	3.67	3.93	4.12	4.34	4.70	4.80
Singapur	6.51	6.49	6.56	6.53	6.30	6.40
Vietnam	3.60	3.28	3.46	3.45	4.00	4.19

* Se excluye Brunei Darussalam al no contar con antecedentes en el informe.

Fuente: elaboración propia con base en *The Global Enabling Trade Report* del Foro Económico Mundial, 2008, 2009, 2010, 2012, 2014, 2016.

Las medidas de administración en la frontera que facilitan la entrada de mercancías con procesos automatizados, simplificados y eficientes ubican a Singapur como la primera economía a nivel global, con base en la metodología del IFC desde 2008 (véase figura 4). De forma dramática, dichos controles han rezagado a Nueva Zelanda y Canadá, cediendo el segundo lugar a Japón dentro de las economías del CPTPP. Pese a los esfuerzos por modernizar sus sistemas aduaneros, México y Perú se encuentran entre las economías con menor desempeño en este rubro, sólo por encima de Vietnam.

Figura 4
Infraestructura de transporte y comunicaciones por economía seleccionada



Fuente: elaboración propia con base en *The Global Enabling Trade Report* del Foro Económico Mundial, 2008, 2009, 2010, 2012, 2014, 2016.

En el cuadro 6 se muestra el desempeño de las economías del CPTPP en el subíndice de infraestructura de transporte y comunicaciones.

Cuadro 6
Evolución de la infraestructura de transporte y comunicaciones
en economías del CPTPP (2008-2016)

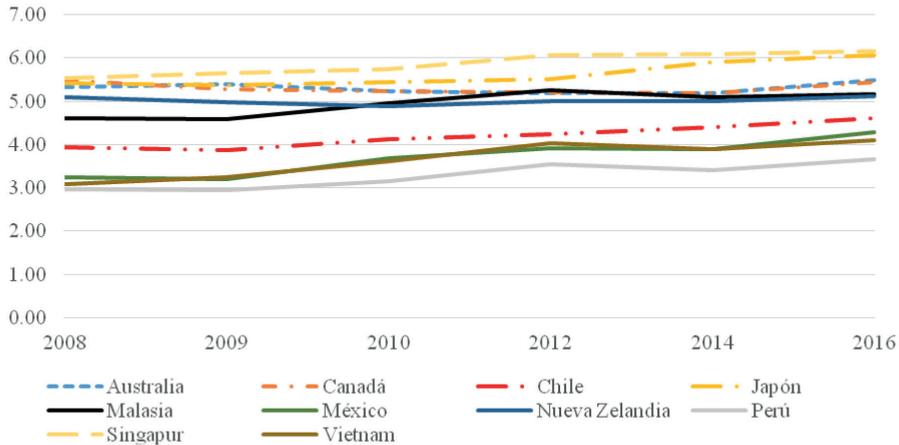
<i>Economía</i>	2008	2009	2010	2012	2014	2016
Australia	5.32	5.39	5.24	5.18	5.20	5.50
Canadá	5.50	5.27	5.24	5.21	5.20	5.44
Chile	3.93	3.87	4.13	4.23	4.40	4.62
Japón	5.42	5.38	5.45	5.51	5.90	6.07
Malasia	4.62	4.59	4.95	5.25	5.10	5.17
México	3.25	3.20	3.68	3.92	3.90	4.29
Nueva Zelanda	5.09	4.97	4.88	5.00	5.00	5.11
Perú	2.96	2.94	3.16	3.54	3.40	3.67
Singapur	5.53	5.64	5.74	6.06	6.10	6.15
Vietnam	3.08	3.24	3.62	4.04	3.90	4.11

* Se excluye Brunei Darussalam al no contar con antecedentes en el informe.

Fuente: elaboración propia con base en *The Global Enabling Trade Report* del Foro Económico Mundial, 2008, 2009, 2010, 2012, 2014, 2016.

Singapur y Japón, lugares 2 y 4 a nivel global, cuentan con un importante desarrollo en el subíndice de infraestructura de transporte y comunicaciones. Australia, Canadá, Malasia y Nueva Zelanda se ubican en niveles aceptables, incluso ocupando los puestos 20, 21, 22 y 24 respectivamente dentro de las 136 economías analizadas en el Informe de 2016. Por su parte Chile, México, Vietnam y Perú se ubican muy por debajo del resto de las economías del CPTPP.

Figura 5
Infraestructura de transporte y comunicaciones
por economía seleccionada



Fuente: elaboración propia con base en *The Global Enabling Trade Report* del Foro Económico Mundial, 2008, 2009, 2010, 2012, 2014, 2016.

Como se observa en la figura 5, el subíndice de infraestructura de transporte y comunicaciones muestra la mayor brecha dentro de los miembros del CPTPP con base en el IFC. Singapur, Japón, Australia, Canadá, Malasia y Nueva Zelanda cuentan con la infraestructura de transporte y comunicaciones necesaria para facilitar el movimiento de la mercancía desde la frontera hasta su destino. Resalta el rezago de las economías latinoamericanas, como el caso de Perú. A decir de Aquino (2013), los países como Perú deben tener la suficiente infraestructura física de carreteras, puertos, aeropuertos y energía para la instalación de plantas que produzcan y puedan vender sus productos dentro de las cadenas internacionales de suministro.

Cuadro 7

Evolución del entorno operativo en economías del CPTPP (2008-2016)

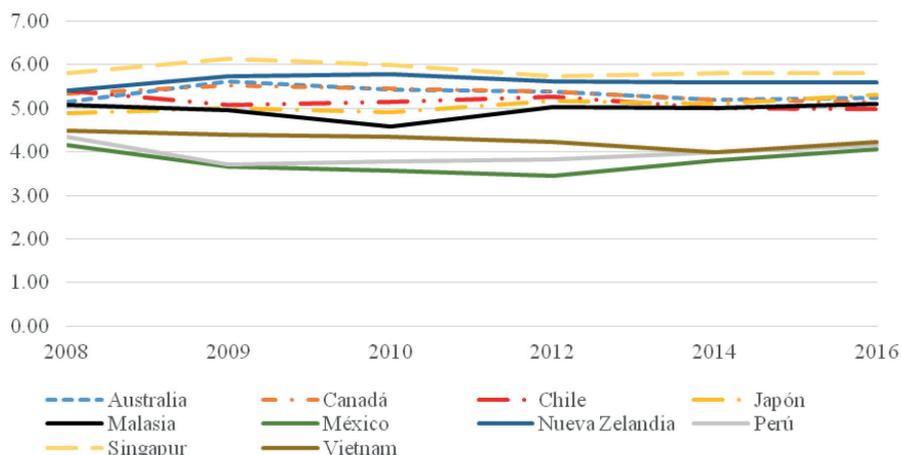
<i>Economía</i>	2008	2009	2010	2012	2014	2016
Australia	5.14	5.62	5.43	5.38	5.20	5.24
Canadá	5.33	5.52	5.45	5.38	5.20	5.14
Chile	5.40	5.09	5.14	5.28	5.00	4.98
Japón	4.90	5.02	4.91	5.18	5.10	5.31
Malasia	5.07	4.96	4.59	5.03	5.00	5.10
México	4.15	3.67	3.56	3.45	3.80	4.06
Nueva Zelanda	5.42	5.75	5.79	5.63	5.60	5.59
Perú	4.35	3.70	3.78	3.83	4.00	4.17
Singapur	5.82	6.13	6.00	5.75	5.80	5.81
Vietnam	4.48	4.40	4.34	4.24	4.00	4.23

* Se excluye Brunei Darussalam al no contar con antecedentes en el informe.

Fuente: elaboración propia con base en *The Global Enabling Trade Report* del Foro Económico Mundial, 2008, 2009, 2010, 2012, 2014, 2016.

El subíndice de entorno operativo analiza el ambiente regulatorio y de seguridad que impacta el flujo de las mercancías en transporte en cada país (Foro Económico Mundial, 2008). En este orden de ideas, Singapur, Nueva Zelanda, Japón, Australia, Canadá y Malasia han mejorado dicho entorno a favor de la facilitación del comercio, llevando su indicador a puntajes superiores a 5.00 durante el periodo de análisis. Por su parte, México ocupa la última posición dentro de las economías del CPTPP (cuadro 7).

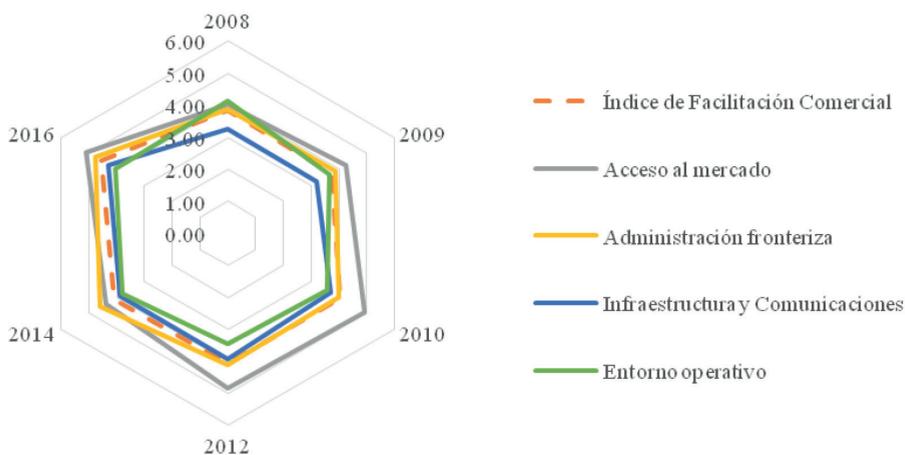
Figura 6
Entorno operativo por economía seleccionada



Fuente: elaboración propia con base en *The Global Enabling Trade Report* del Foro Económico Mundial, 2008, 2009, 2010, 2012, 2014, 2016.

Las economías miembros del CPTPP han mostrado cambios medulares en el establecimiento de políticas conducentes al flujo transfronterizo de bienes y la inversión extranjera directa. No obstante, en la figura 6 se observa otra brecha importante respecto a Vietnam, Perú y México. Presumiblemente, en el caso de la economía mexicana los niveles de violencia y la poca confiabilidad de los servicios policiales merman su desempeño pese a las recientes reformas estructurales en materia de competencia e inversión.

Figura 7
Evolución del IFC y sus subíndices para México



Fuente: elaboración propia con base en *The Global Enabling Trade Report* del Foro Económico Mundial, 2008, 2009, 2010, 2012, 2014, 2016.

Del análisis realizado a la evolución del IFC y sus cuatro subíndices, durante el periodo 2008 a 2016 se obtiene que México muestra desempeños por debajo de la media respecto a los otros miembros del CPTPP. En la figura 7 se observa que el acceso al mercado es el subíndice más destacado para la economía mexicana, seguido por la administración fronteriza; mientras que la infraestructura de transporte y comunicaciones y el entorno operativo son los subíndices con valores más bajos dentro del IFC, pese a los destacados avances en el último reporte. Empero, con el objetivo de determinar la relación entre los cuatro subíndices y, por consiguiente, establecer acciones para optimizar los esfuerzos en materia de facilitación del comercio, se estimará el coeficiente de correlación de Pearson (coeficiente de correlación lineal).

Moisés, Orliac y Minor (2011) llevaron a cabo un informe para evaluar el impacto económico y comercial de las medidas específicas de facilitación del comercio en los países de la OCDE, a partir de 12 indicadores, con el objetivo de estimar el impacto de abordar obstáculos de facilitación específicos en los procedimientos comerciales de un país determinado. Sus hallazgos resultan útiles para evaluar cuáles dimensiones de facilitación del comercio merecen prioridad. Por ejemplo, para los países de la OCDE las áreas de política que

parecen tener el mayor impacto en los volúmenes de comercio y los costos comerciales son las resoluciones anticipadas, la disponibilidad de información, los trámites y procedimientos, y la cooperación interinstitucional.

El coeficiente de correlación de Pearson indica el grado de relación entre las variables “X” y “Y”, independientemente de las escalas en que éstas se hayan medido, definiendo su dirección por el signo. El valor puede ir de -1.00 a +1.00. Si “r” es igual a 0, hay ausencia de correlación. Si “r” adquiere un valor positivo entre 0.01 y 0.99, existe una correlación directa que puede interpretarse como baja, moderada o alta. Caso contrario, cuando “r” adquiere un valor negativo entre -0.01 y -0.99, existe una correlación inversa que puede calificarse como baja, moderada o alta según su valor. Valor igual a 1.00 señala una correlación positiva perfecta, mientras que valor igual a -1.00 describe una correlación negativa perfecta. Su fórmula es:

$$r = \frac{N\Sigma xy - (\Sigma x)(\Sigma y)}{\sqrt{N\Sigma x^2 - \Sigma x^2} * \sqrt{N\Sigma y^2 - (\Sigma y)^2}}$$

Donde:

r = coeficiente de correlación de Pearson.

Σxy = sumatoria de los productos de ambas variables.

Σx = sumatoria de los valores de la variable independiente.

Σy = sumatoria de los valores de la variable dependiente.

Σx^2 = sumatoria de los valores al cuadrado de la variable independiente.

Σy^2 = sumatoria de los valores al cuadrado de la variable dependiente.

N = tamaño de la muestra en función de parejas.

Tomando en cuenta los valores de los cuadros 4, 5, 6 y 7 para el caso de México, se obtiene el siguiente cuadro:

Cuadro 8
Coefficiente de correlación de Pearson aplicado
a los subíndices del IFC, caso México

<i>México</i>	<i>Acceso al mercado</i>	<i>Administración de fronteras</i>	<i>Infraestructura de transporte y comunicaciones</i>	<i>Entorno operativo</i>
Acceso al mercado	1.00	---	---	---
Administración de fronteras	0.51	1.00	---	---
Infraestructura de transporte y comunicaciones	0.83	0.86	1.00	---
Entorno operativo	-0.31	0.31	-0.02	1.00

Fuente: elaboración propia con base en *The Global Enabling Trade Report* del Foro Económico Mundial, 2008, 2009, 2010, 2012, 2014, 2016.

De acuerdo con los datos expresados en el cuadro 8, existe una correlación positiva alta entre el subíndice de infraestructura de transporte y comunicaciones y los subíndices de acceso al mercado y administración de frontera. Esto permite deducir que, a medida que se amplía y mejora la infraestructura de transporte y comunicaciones, el acceso al mercado y la administración de frontera también lo hacen. La correlación positiva moderada entre el acceso al mercado y la administración de fronteras refleja un comportamiento similar. Para validar los datos, a continuación se aplicará el coeficiente de determinación (r^2), buscando comprobar la intensidad en la que se relacionan las variables analizadas.

Cuadro 9
Coeficiente de determinación (r^2) aplicado a los subíndices del IFC, caso México

México	Acceso al mercado	Administración de fronteras	Infraestructura de transporte y comunicaciones	Entorno operativo
Acceso al mercado	1.00	---	---	---
Administración de fronteras	0.26	---	---	---
Infraestructura de transporte y comunicaciones	0.68	0.75	1.00	
Entorno operativo	0.10	0.10	0.00	1.00

Fuente: elaboración propia con base en *The Global Enabling Trade Report* del Foro Económico Mundial, 2008, 2009, 2010, 2012, 2014, 2016.

Con base en los resultados del cuadro 9, la intensidad de la infraestructura de transporte y comunicaciones, como variable para predecir el comportamiento del acceso al mercado y la administración de fronteras, es moderada. El acceso al mercado y la administración de fronteras no reflejan una relación suficiente de determinación.

Por lo anterior se puede considerar que las políticas de apertura comercial y la modernización de las aduanas en México se pueden ver favorecidas por el aprovechamiento de la infraestructura de transporte y comunicaciones. Las economías miembro del CPTPP pueden brindar lecciones importantes. Así, se considera prioritario establecer líneas de acción claras para ampliar los servicios en línea del gobierno, mejorar la calidad de las carreteras y fomentar la conectividad y la competencia en la oferta de los servicios de transporte (aéreo, marítimo y terrestre). Otro aspecto a considerar es la eficiencia, previsibilidad y transparencia de las aduanas, a través de la simplificación de los procedimientos y la orientación del personal hacia el servicio. Sin duda, entre los componentes del costo de implementación de medidas de facilitación comercial, el equipo y la infraestructura a menudo pueden ser los más caros; sin embargo, la capacitación parece ser la más importante, ya que la facilitación del comercio se trata principalmente de cambiar las formas de hacer negocios de los organismos fronterizos (Moisés, 2013).

En suma la facilitación comercial, como un conjunto de acciones e instituciones para la supresión de obstáculos al movimiento transfronterizo de mercancías, representa una invaluable oportunidad para que nuestro país reduzca los costos de transacción, particularmente sobre las exportaciones, aprovechando los mecanismos de cooperación del CPTPP para la capacitación del capital humano, la modernización de infraestructura y la transferencia de tecnologías.

Conclusiones

Buscando aportar beneficios a los distintos sectores económicos del país, al catalizar las oportunidades de negocios, impulsar el mejoramiento de la producción y aumentar el flujo del comercio, el CPTPP es un instrumento que revitaliza la política comercial practicada en México desde hace más de 30 años. Las expectativas del CPTPP, pues, son alentadoras. La posibilidad de estrechar los lazos a través de este instrumento amplía las opciones de mercado, pero también la oportunidad de modernizar los puntos de entrada y salida de mercancías; homologar y simplificar los trámites entre dependencias gubernamentales; cumplir con los compromisos de cooperación asumidos en organismos internacionales; ampliar el contacto con organizaciones empresariales y reanimar las reformas emprendidas en materia de inversión, recaudación fiscal y facilitación comercial.

Si bien la facilitación comercial persigue la agilización de los trámites y procedimientos de importación, exportación y tránsito de mercancías, reduciendo con ello el costo de hacer negocios, ésta no descuida la ineludible misión de garantizar la integridad de los controles fronterizos, la armonización de las regulaciones y leyes aplicables, así como la estandarización, integración y comunicación de las definiciones y los requisitos de información.

El propósito de velar por la facilitación comercial en el marco del CPTPP es revertir el rezago exportador mediante instrumentos de cooperación y colaboración institucional que permitan crear un entorno de negocios dinámico, fortaleciendo la participación de las pequeñas y medianas empresas en las cadenas globales de valor. Así, en el marco de las relaciones transpacíficas nuestro país cuenta con las condiciones para mejorar su posición en el IFC a través de las experiencias exitosas de sus socios del CPTPP.

Con base en un estudio realizado, la administración de fronteras y el acceso al mercado presentan una correlación positiva con la infraestructura

de transporte y comunicaciones mostrando, además, una determinación alta. De tal suerte, las principales áreas de oportunidad para mejorar la facilitación comercial en nuestro país se asocian al aprovechamiento de la conectividad de los puertos marítimos y aéreos, el mejoramiento de carreteras, la innovación en los sistemas informáticos y de comunicación y, no menos importante, la formación de capital humano para hacer frente a la complejidad de los procedimientos de acceso y administración fronteriza.

Referencias bibliográficas

- Aquino, C. (2013). El Perú en la Alianza del Pacífico. *México y la Cuenca del Pacífico*, 2(5), 13-15. Recuperado de <http://www.mexicoylacuencadelpacifico.cucsh.udg.mx/index.php/mc/article/view/408>
- Banco de México. (2018). *Balanza de pagos. Exportaciones totales*. Recuperado de <http://www.banxico.org.mx>
- Banco Mundial. (2016). *The Logistics Performance Index, Connecting to Compete 2016: Trade Logistics in the Global Economy*. Recuperado de <http://lpi.worldbank.org/international/global/2016>
- . (2017). *Doing Business 2018* [datos]. Recuperado de <http://espanol.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/mexico#trading-across-borders#mexico-city>
- Ciuriak, D., Xiao, J., y Dadkhah, A. (2017). Quantifying the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership. *East Asian Economic Review*, 21(4), 343-384. doi: 10.11644/KIEP.EAER.2017.21.4.334
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2017). *Trade facilitation and paperless trade implementation in Latin America and the Caribbean. Regional Report 2017*. Santiago: ECLAC. Recuperado de: <https://www.cepal.org/en/publications/42254-trade-facilitation-and-paperless-trade-implementation-latin-america-and-caribbean>
- . (2018). *Facilitación del comercio*. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/temas/facilitacion-del-comercio>
- Feaver, D., & Wilson, K. (2005). *Preferential Trade Agreements and their Implications for Customs Services*. (Working Paper No. 05-03) Recuperado de https://kipdf.com/working-paper-series-preferential-trade-agreements-and-their-implications-for-cu_5adf422a7f8b9aee478b45c5.html
- Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC). (2017). *Glossary. Trade Facilitation*. Recuperado de <https://www.APEC.org/Glossary>

- Foro Económico Mundial (WEF). (2008). *The Global Enabling Trade Report 2008*. Ginebra: World Economic Forum. Recuperado de <https://es.scribd.com/document/3488510/Global-Enabling-Trade-Report-2008>
- . (2009). *The Global Enabling Trade Report 2009*. Ginebra: World Economic Forum. Recuperado de <https://es.scribd.com/document/16916070/Global-Enabling-Trade-Report-2009>
- . (2010). *The Global Enabling Trade Report 2010*. Ginebra: World Economic Forum. Recuperado de <https://es.scribd.com/document/102846166/Global-Enabling-Trade-Report-2010>
- . (2012). *The Global Enabling Trade Report 2012*. Ginebra: World Economic Forum. Recuperado de http://www3.weforum.org/docs/getr/2012/globalenablingtrade_report.pdf
- . (2014). *The Global Enabling Trade Report 2014*. Ginebra: World Economic Forum. Recuperado de http://www3.weforum.org/docs/wef_globalenablingtrade_report_2014.pdf
- . (2016). *The Global Enabling Trade Report 2016*. Recuperado de <http://reports.weforum.org/global-enabling-trade-report-2016/the-enabling-trade-index-2016-framework/>
- Gonzalez-Perez, M., Gutiérrez-Viana, S., Rodríguez-Rios, J. & Gutiérrez-Gómez, L. (2015). Pacific Alliance: Bringing Back Open Regionalism to Latin América. *México y la Cuenca del Pacífico*, 4(11), 21-51. Recuperado de <http://www.mexicoylacuencadelpacifico.cucsh.udg.mx/index.php/mc/article/view/483>
- Granados, U. (2014). México y el Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP): oportunidades y retos. *México y la Cuenca del Pacífico*, 3(6), 55-76. Recuperado de <http://www.mexicoylacuencadelpacifico.cucsh.udg.mx/index.php/mc/article/view/417/411>
- Hernández, R. (2013). Las políticas de integración económica en el Pacífico asiático y el Pacífico latinoamericano: una perspectiva mexicana. *México y la Cuenca del Pacífico*, 2(5), 17-45. Recuperado de <http://www.mexicoylacuencadelpacifico.cucsh.udg.mx/index.php/mc/article/view/409>
- Izam, M. (2002). *La facilitación del comercio al nivel internacional* (Boletín FAL 189-mayo). Recuperado del sitio de Internet de Naciones Unidas-CEPAL: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36211/FAL_Bolet%C3%ADn189_es.pdf?sequence=8&isAllowed=y
- Khan, M., Zada, N., & Mukhopadhyay, K. (2018). Economic implications of the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partner-

- ship (CPTPP) on Pakistan: A CGE approach. *Journal of Economic Structures*, 7(2). doi: 10.1186/s40008-017-0103-x
- León, O. (2008). La influencia de los costos de transacción en el comercio. *Comercio Exterior*, 58(7), 559-570. Recuperado de http://revistas.banco-mex.com.mx/rce/magazines/117/6/559_Costos_transac.pdf
- Moisé, E. (2013). *The Costs and Challenges of Implementing Trade Facilitation Measures*. (OECD Trade Policy Papers, No. 157). Paris: OECD Publishing. doi: 10.1787/5k46hzqxt8jh-en
- Moisé, E., Orliac, T., & Minor, P. (2011). *Trade Facilitation Indicators: The Impact on Trade Costs*. (OECD Trade Policy Papers, núm. 118). París: OECD Publishing. doi: 10.1787/5kg6nk654hmr-en
- Moisé, E. & Le Bris, F. (2013). *Trade Costs - What Have We Learned?: A Synthesis Report*. (OECD Trade Policy Papers, No. 150). Paris: OECD Publishing. doi: 10.1787/5k47x2hjfn48-en
- Moisé, E. & Sorescu S. (2013). *Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries' Trade*. (OECD Trade Policy Papers, No. 144). doi: 10.1787/5k4bw6kg6ws2-en
- Moisé, E. & Sorescu S. (2015). *Contribution of Trade Facilitation Measures to the Operation of Supply Chains*. (OECD Trade Policy Papers, No. 181). doi: 10.1787/5js0bslh9m25-en
- Organización Mundial del Comercio (OMC). (2017). *Temas comerciales. Facilitación del comercio*. Recuperado del sitio de la Organización Mundial del Comercio: https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/tradfa_s.htm
- . (2018a). *Estadísticas. Comercio de mercancías [datos]*. Recuperado del sitio de la Organización Mundial del Comercio: <http://stat.wto.org/home/wsdbservice.aspx?language=e>
- . (2018b). *Glosario de términos. Facilitación del comercio*. Recuperado del sitio de la Organización Mundial del Comercio: https://www.wto.org/spanish/thewto_s/glossary_s/glossary_s.htm
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OECD). (2003). *Quantitative Assessment of the Benefits of Trade Facilitation*. (TD/TC/WP(2003)31/FINAL). Paris: OECD Publications. Recuperado de [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=TD/TC/WP\(2003\)31/FINAL&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=TD/TC/WP(2003)31/FINAL&docLanguage=En)
- . (2005). *The Costs and Benefits of Trade Facilitation*. (The OECD Policy Briefs). Recuperado del sitio de internet de OECD: <http://www.oecd.org/trade/facilitation/35459690.pdf>

- . (2015). *OECD Trade Facilitation Indicators: An overview of available tools*. Recuperado del sitio de Internet de OECD: <https://www.oecd.org/trade/facilitation/tfis-overview-available-tools-september-2015.pdf>
- Petri, P. & Plummer, M. (2016). *The Economic Effects of the Trans-Pacific Partnership: New Estimates*. (Peterson Institute for International Economics Working Paper No. 16-2). doi: 10.2139/ssrn.2723413
- Polanco, R. & Gómez, S. (2017). A Requiem for the Trans-Pacific Partnership: Something New, Something Old And Something Borrowed. *Melbourne Journal of International Law*, 18(2), 298-348. Recuperado de <https://search.informit.com.au/documentSummary;dn=310418059197074;res=IELHSS>
- Ramírez, J. (2015). El TPP vis-à-vis el RCEP: ventajas y desventajas de ambos proyectos. *México y la Cuenca del Pacífico*, 3(6), 17-53. Recuperado de <http://www.mexicoylacuencadelpacifico.cucsh.udg.mx/index.php/mc/article/view/416>
- Secretaría de Economía. (2018a). *México firma el Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (CPTPP)*. Recuperado del sitio de la Secretaría de Economía: <https://www.gob.mx/se/prensa/mexico-firma-el-tratado-integral-y-progresista-de-asociacion-transpacifico-cptpp>
- . (2018b). *Texto del CPTPP y su anexo con la lista de suspensiones*. (Disponible al público a partir del 20 de febrero de 2018). Recuperado de <https://www.gob.mx/tpp#textos>
- . (2018c). *¿Qué es facilitación comercial?* Recuperado del sitio de la Secretaría de Economía: <http://www.siicex.gob.mx/portalSiicex/consultapublica/quees.htm>
- Sheikhan, P.(2008). *Trade Facilitation in the Multilateral Trading System. An Analysis of the Doha Round Negotiations on Trade Facilitation* (Tesis de Maestría). Recuperado del sitio de Internet de School of Economics and Commercial Law: https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/19714/1/gupea_2077_19714_1.pdf
- Zamora, A. (2017). La eficiencia de las aduanas de la región APEC: Un análisis a través del modelo DEA Malmquist. *México y la Cuenca del Pacífico*, 6(18), 17-36. Recuperado de <http://www.mexicoylacuencadelpacifico.cucsh.udg.mx/index.php/mc/article/view/554>