



## PARTICIPACIÓN DE LAS ADUANAS EN LA COMPETITIVIDAD DE LOS MERCADOS EMERGENTES

Sxunasxi Marysol Valencia Crivelli1  
Enlace ORCID: 0000-0002-5229-5619

Christopher Daniel Vázquez Niño.2  
Enlace ORCID: 0000-0002-2747-0999

Fecha de Recepción: Abril 8  
Fecha de Aprobación: Octubre 3

### Resumen:

La presente investigación tiene como objetivo analizar la eficiencia de las aduanas, así como la generación de valor que éstas ofrecen mediante su desempeño, teniendo un panorama comparativo con respecto al PIB en países emergentes frente a los países desarrollados, identificando así tanto sus ventajas y desventajas en estos rubros. Esto permite ver la competitividad internacional de los países emergentes, específicamente los BRICS, desde distintas perspectivas y enfoques como lo son su desempeño logístico y su comercio internacional. La metodología se basa en una revisión literaria de información con respecto al área aduanera y logística, así como informes y reportes del Banco Mundial, la UNCTAD, FMI y la base de datos del Santander Trade. Los resultados han manifestado la importancia de los BRICS ante el mundo, al ser parte de los principales países emergentes y considerarse como nuevas áreas de oportunidad para la inversión, el comercio y el desarrollo económico en general.

---

\*Maestra en Logística Internacional, Universidad Madero. Maestra Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. México. Contacto: [sxunasxi.valencia@correo.buap.mx](mailto:sxunasxi.valencia@correo.buap.mx)

\*\*Licenciado en Comercio Internacional, Maestro Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. México. Contacto: [christopherd.vazquezniño@viep.com.mx](mailto:christopherd.vazquezniño@viep.com.mx)

## **CUSTOMS PARTICIPATION IN THE COMPETITIVENESS OF EMERGING MARKETS**

### **Abstract:**

The objective of this research is to analyze the customs efficiency as well as the value generation that they offer with their performance, and to have a comparative panorama concerning GDP in emerging markets versus developed countries, thus identifying both, their advantages and disadvantages in these areas. This allows us to see the international competitiveness of emerging markets, specifically the BRICS, from different perspectives and approaches such as their logistics performance and international trade. The methodology is based on a literary review of information regarding the customs and logistics area as well as reports from the World Bank, UNCTAD, IMF and the Santander Trade database. The results have shown the importance of the BRICS to the world, as it is part of the main emerging markets and are considered as new areas of opportunity for investment, trade and economic development generally.

## **PARTICIPAÇÃO ADUANEIRA NA COMPETITIVIDADE DE MERCADOS EMERGENTES**

### **Resumo:**

O objetivo desta pesquisa é analisar a eficiência dos costumes, bem como a geração de valor que eles oferecem por meio de sua atuação, tendo um panorama comparativo do PIB dos países emergentes em relação aos desenvolvidos, identificando assim suas vantagens e desvantagens. nestas áreas. Isso nos permite ver a competitividade internacional dos países emergentes, especificamente os BRICS, a partir de diferentes perspectivas e abordagens, como seu desempenho logístico e comércio internacional. A metodologia se baseia na revisão literária de informações da área aduaneira e logística, além de relatórios e relatórios do Banco Mundial, UNCTAD, FMI e banco de dados do Santander Trade. Os resultados mostraram a importância dos BRICS perante o mundo, uma vez que fazem parte dos principais países emergentes e são considerados novas oportunidades de investimento, comércio e desenvolvimento econômico em geral.

## **1. INTRODUCCIÓN:**

Las aduanas representan el paso obligado de todos los que realizan operaciones internacionales, por lo tanto, la eficiencia que en ellas se genere para la fiscalización de los productos importados y exportados, será clave para las diversas industrias que trabajan bajo procesos productivos demandantes. Por tal motivo, la OMA ha tenido como propósito establecer una serie de lineamientos, como son el Marco SAFE y el Convenio de Kyoto Revisado, para agilizar los procesos aduanales al mismo tiempo de estandarizarlos ante la demanda de los mercados internacionales y de las realidades económicas de cada uno. De la mano con lo establecido por la OMA, diversos estudios han tenido la inquietud de revisar de manera metodológica y comparativa la eficiencia de las aduanas, como generadoras de valor. Es así que, Zamora & Navarro (2015) reporten diversos factores de competitividad obtenidos por estudios cuantitativos; para posteriormente citar a Zamora & Ayvar (2016) quienes elaboran una comparativa de las aduanas de los principales países del Este Asiático, encontrando que la modernidad y adaptabilidad de las actividades aduaneras son la clave para sobresalir en la región.

Ahora bien, ante la situación económica actual, derivada de la globalidad que se ha desarrollado, la incertidumbre de las regionalizaciones que dominan el mundo, el encarecimiento de los productos y su mala calidad, ha obligado a varios países en pensar acerca de la diversificación de mercados para comprar y vender sus productos, siendo los BRICS como las principales economías emergentes que han logrado altos niveles de desarrollo. Ahora bien, considerando las características innatas de estos países, su participación con el PIB y su presencia a nivel mundo, las aduanas, como pasos obligados de fiscalización y revisión, deben contar con los requerimientos necesarios para brindar resultados que favorezcan las cadenas productivas, sin embargo, al estudiar el Índice de Desempeño Logístico [IDL], se pueden percibir niveles de competitividad que no se ajustan a lo que indica el PIB, por lo tanto, la problemática se centra en determinar si la participación de las aduanas aporta a los países emergentes, específicamente a los BRICS, o aún hay trabajo por hacer.

Para este estudio, la metodología se basa en la revisión de la Teoría de la Ventaja Competitiva de las Naciones, establecida por Michael Porter en 1990, para posteriormente aterrizar el proceso de estudio que realiza el IDL y hacer una interpretación de este frente a lo reportado por el PIB.

De esta manera, los términos que se explicarán se centran en el concepto de los BRICS y por qué son considerados como los principales emergentes, su participación en el comercio exterior y la competitividad que se determina a través de la metodología y evaluación del IDL, finalizando con la implementación de la logística verde y ciberseguridad como nuevos requerimientos que aportan competencia a los países.

Posteriormente se presenta el análisis de resultados, en donde se explica un contraste entre las posiciones de crecimiento y participación del PIB frente a la competitividad del IDL, en donde el rubro de aduanas corresponde a un factor evaluado e irreprochablemente individualizado de los cinco restantes que el IDL evalúa, esto debido a la sinergia que existe entre las actividades planteadas en la metodología de desempeño. Finalmente, se concluye el estudio haciendo énfasis en continuar el trabajo y seguimiento de adecuar la I+D+I en las aduanas que corresponden a los BRICS para poder obtener mayor competitividad ante el resto de los países.

## **2. MARCO TEÓRICO**

La Organización Mundial de Aduanas, con 183 países miembros y que procesan el 98% del comercio mundial (OMA, 2020), es la responsable de establecer los programas y Convenios aplicables a la operatividad del mundo, dentro de los que tiene como misión mejorar la eficacia y eficiencia de las administraciones aduaneras de sus miembros a través de la sistematización de los procesos aduaneros en base a los requerimientos de actualidad con la inclusión de tecnología y mecanismos de alta innovación, todo ello para que las aduanas del mundo actúen como un eslabón que añada valor y competitividad a las cadenas globales de valor. Para poder lograr sus objetivos, la OMA ha propiciado la creación de Convenios y Proyectos que den la pauta a sus miembros para poder adherirse a ellos y eficientar las operaciones que en ellas se realizan.

Es así que se encuentra el Marco de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio, SAFE, contando con cuatro elementos básicos: armonización de los requisitos de información comercial anticipada, gestión del riesgo coherente para abordar el tema de seguridad, inspecciones con tecnología no intrusiva a las cargas y, por último, brindar beneficios en lo que respecta a la cadena logística y mejores prácticas, para aquellas aduanas que cumplan con el Marco (OMA, 2005). Por lo tanto, el propósito que destaca la OMA es la generación de redes Aduanas-Aduanas, Aduanas-Empresas y Aduanas-Autoridades Públicas que se interrelacionan y coadyuvan al fortalecimiento económico de los países.

Ahora bien, en concordancia con la modernización del esquema aduanero mundial, el Convenio de Kyoto Revisado [CKR], establecido como el principal instrumento de facilitación del comercio aduanero y, que se generó de la revisión y actualización del Convenio Internacional sobre la Simplificación y la Armonización de Procedimientos Aduaneros adoptado en 1974, proporciona estándares y prácticas recomendadas a los países que se centran en la transparencia y previsibilidad de las acciones que realiza la aduana, estandarización en las declaraciones de mercancías y su documentación conexas, mayor uso de la tecnología, simplificación de procedimientos, así como la colaboración entre las autoridades aduaneras (Naciones Unidas, 2012). Esta última práctica ha podido ser desarrollada por países como México y Estados Unidos que comparten frontera, en donde ya se realiza el despacho en conjunto, es decir, que ambas autoridades aduaneras realicen los procedimientos pertinentes para la salida y entrada simultánea de las mercancías; así como el despacho domiciliado, en donde ya no es necesario que el embarque se desplace hasta las instalaciones de la aduana, sino que sea la autoridad quien acuda al domicilio de la empresa autorizada por el gobierno para hacer ahí toda la fiscalización aduanera.

Con los dos esquemas anteriormente mencionados, es notorio que la OMA ha establecido las bases para hacer a las aduanas un eslabón confiable, pero más que nada, estratégico; sin embargo, la aplicabilidad depende únicamente de los países y sus condiciones económicas, políticas y culturales, los cuales pueden limitar o hacer permisibles estas prácticas. Asimismo, varios estudios se han realizado derivados de analizar el incremento y apogeo de la apertura comercial, la

cual inicia en México con el Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, Canadá y México, antes TLCAN y hoy T-MEC, y que se acompaña de una serie de políticas comerciales con el propósito de coadyunar a la conformación de bloques regionales completamente integrados, en donde el buen funcionamiento de las administraciones aduaneras es requerido.

Uno de ellos es el que establecen Zamora & Navarro (2015) en donde determinan 5 factores de competitividad en donde preponderan las actividades de las aduanas y otros impuestos relacionados a la importación que se encuentran inversamente relacionados con las variables relativas al flujo del comercio exterior, en donde se establece que, a mayor cantidad de impuestos, menor flujo comercial. Aunque las economías emergentes se han caracterizado por elevar sus niveles macroeconómicos, es importante recordar que muchos de ellos, principalmente Brasil, Rusia, India, China y, desde 2011, Sudáfrica, conocidos como los BRICS, han trabajado continuamente para estabilizarse, sin embargo, los impuestos preferentes que han establecido son gracias a su incorporación a la Organización Mundial del Comercio, OMC, así como por los acuerdos y tratados comerciales a los que se han suscrito. Es así que, para 2018, en cuanto a volumen y valor de las importaciones y exportaciones, India, Rusia y China se vieron favorecidos, mientras que, en lo respectivo a valores altos con respecto al comercio exterior, Brasil se posiciona, lo que no es un hallazgo, pues es bien sabido que este país sudamericano cuenta con una política exterior deficiente y sumamente protegida.

El siguiente factor que se establece en su estudio engloba elementos como calidad, transparencia y eficiencia medida en torno al tiempo promedio en el que se realiza el despacho de las mercancías, contemplando toda la operatividad aduanera que se requiere como es el correcto cálculo de impuestos en concordancia con el régimen aduanero al que se destine la carga, así como la incorporación al Marco Normativo de Aseguramiento y Facilitación del Comercio Exterior [SAFE] establecido por la OMA. En este rubro, es interesante destacar la participación de China, pues basta con revisar el posicionamiento con el que cuentan a través del transporte marítimo, destacando los grandes volúmenes que en ellos se gestionan.

Asimismo, Zamora & Navarro (2015) determinan como siguiente factor los aranceles y la estandarización de los procesos aduaneros, considerando tanto a India y China como países en donde este rubro es oportuno y ágil. Finalmente, el último factor establecido en este estudio evidencia la recaudación aduanera, en donde China se localizó en una posición favorable, así como el personal contratado en las aduanas. Este estudio ayudó a determinar que, con base en los elementos analizados, el país con mayor índice de competitividad en las aduanas, en 2018, fue Panamá, sin embargo, los BRICS dejan ver el auge que China e India han tenido.

Ahora bien, la competitividad de las aduanas no es exclusiva de un solo análisis, puesto que la realidad comercial ha exigido la creación de estrategias para la industria y los sectores fortalecidos, como es el caso de los *clusters*, los cuales sean capaces de gestionar la rapidez con la que se mueve el mercado internacional, por lo que las aduanas han requerido de implementaciones que sean acordes con estas necesidades mundiales, pues tal como mencionan Zamora & Ayvar (2016), “una aduana eficiente representa menores costos y mayor competitividad para el sector privado” (pág. 62), lo que traerá consigo un avance económico para el país, pues el *clúster* permitirá el desarrollo de la industria, pero además, de I+D+I, así como todos los beneficios que de esto se derivan.

Con este estudio, se demuestra que la actividad comercial en Asia-Pacífico prepondera en el comercio mundial, al favorecer la creación de conglomerados económicos en donde se concentra gran parte de la manufactura del planeta. Es así que las aduanas que muestran mayor competitividad de las que Zamora y Ayvar toman como muestra, son las de China, Estados Unidos y México. Si se hace una retrospectiva, los tres países han formado cadenas globales de valor que les han permitido acrecentar la producción en sus países; del mismo modo, Estados Unidos y México, junto con Canadá, forman parte del bloque comercial más importante, el Tratado de Libre Comercio llamado T-MEC.

Los factores que predominan en la competitividad de las aduanas chinas corresponden a la modernidad de las aduanas, favoreciendo los despachos aduaneros y la fiscalización de los bienes que se importan y exportan, de la mano con la eficiencia en el uso de la información a través de documentación electrónica al

100%, o *paperless* como comúnmente se le conoce, así como contar con la capacidad de gestionar los volúmenes de carga que se despachan en los puertos y aeropuertos (Zamora y Ayvar, 2016). Ahora bien, la competitividad en Estados Unidos se desencadena debido a mecanismos implementados para evitar el terrorismo, el lavado de dinero, así como el cruce de migrantes; por lo tanto, la *Customs and Border Protection*, [CBP], es un organismo que se caracteriza por una extrema vigilancia, principalmente para las importaciones.

En el caso particular de las aduanas mexicanas, la investigación enfatiza la intención de modernización y agilización de los procesos (Zamora & Ayvar, 2016), como lo es la implementación del documento de operación para despacho aduanero, DODA, como herramienta de rastreabilidad de los embarques en la aduana; el Proyecto de Integración Tecnológica Aduanera, PITA, con el que se busca agilizar la entrada y salida de mercancías; el pago electrónico de comercio exterior, PECE, a través del cual se crea una línea de captura para realizar los pagos derivados de las operaciones de importación y exportación y, finalmente, la reingeniería en el sistema informático de las operaciones del despacho aduanero, MATCE, el cual, paulatinamente, ha ido reemplazando la tecnología tradicional de las aduanas y ha acercado al país al proyecto de la Aduana Siglo XXI (SAT, s.f.)

### Problemática

Es innegable que el comercio internacional es un fenómeno que ha demandado cambios y adaptaciones a los países, a los medios de transporte, así como a la actitud del consumidor, quien ahora tiene el acceso a productos que se venden en otros países, gracias al comercio electrónico. Todo esto se ha generado gracias a la globalización. Ahora bien, ante este escenario los países se encuentran compitiendo en el mismo mercado y con los mismos clientes, lo que conlleva que, cualquier factor estratégico adicional que puedan ofrecerle a los productos o servicios, podrá ser el argumento de convencimiento para que se decida a realizar la compra. Gracias a este nuevo esquema de mundialización, los países que tradicionalmente son potencia han acaparado los principales mercados, sin embargo, no siempre se ofertan los mejores productos o con los precios más competitivos. Esto es debido a la especialización que cada Nación ha sabido

desarrollar aprovechando los recursos que, naturalmente, se le dan.

Por lo anterior, los países con economías emergentes tienen un doble reto: el ser competitivos, pero, además ofrecer ese *plus* que haga que un cliente internacional se decida por sus productos o servicios. La realidad es que, de acuerdo con el *expertise*, los BRICS tienen la capacidad de seguir creciendo económica y comercialmente, a través de su propia integración regional, pero también con muchas reformas en cuanto a políticas públicas, gobernanza y política exterior, recordando que las aduanas forman parte del sistema de fiscalización tributaria internacional de los gobiernos.

Para afrontar esto, se requiere que los países emergentes implementen factores que impulsen su competitividad, entre los cuales deben considerarse el crecimiento económico y la legislación adecuada en todos los aspectos: tributaria nacional e internacional; la profundidad del mercado que se ve influenciada por la debilidad de las monedas nacionales que presentan varias naciones emergentes, entre ellas algunos de los BRICS, puesto que, conforme una economía se hace más amplia y profunda, es de esperar se que la cotización de su moneda suba (Expansión, 2016) y, finalmente, reformas en la gobernanza, principalmente en lo referente a la política exterior.

Ahora bien, considerando que los BRICS representan un gran mercado en el mundo con un PIB total de 11,871.90 billones de dólares estadounidenses (Banco Mundial, 2020), el funcionamiento operativo y administrativo de las aduanas debe realizarse acorde a la tendencia mundial, teniendo como prioridad una eficiencia en los movimientos que se desarrollan en los recintos fiscales. Para este efecto, no sólo se consideran las instalaciones físicas de las aduanas, sino también el personal que en ellas labora, su capacitación y transparencia en la determinación de impuestos y contribuciones a pagar; las empresas de servicios que se desempeñan, como aquellas que se encargan de la manutención de las mercancías; las empresas de almacenamiento y custodia; agentes bancarios y, por supuesto, los agentes aduanales, que si bien no son servidores públicos, pero es gracias a su gestión que las mercancías se importan o exportan.

Adicionalmente, la categorización de las aduanas en marítimas, aéreas, interiores y fronterizas, abre un

abanico de puntos de entrada y salida de y/o hacia los BRICS, pues tan solo China concentra la mayor parte del comercio internacional en el Este Asiático, con 136 millones de TEU's movilizados anualmente, con una clara tendencia a la alza, tan sólo en los cinco puertos que encabezan el Informe del Transporte Marítimo de la UNCTAD, siendo Shanghai, Shenzhen, Ningbo-Zhoushan, Guangzhou y Qingdao (UNCTAD, 2020), mientras que en el transporte aéreo, cuenta con 47 aeropuertos con servicio aduanero, siendo los aeropuertos de Pekín, Shanghai y Hong Kong los que encabezan el listado y que manejan cargas generales, perecederas y a granel (Legiscomex, 2016).

Atendiendo esta necesidad de contar con aduanas eficientes en los países emergentes tradicionales, los BRICS, es que este estudio centra la problemática en identificar si realmente las aduanas añaden valor a las cadenas de suministro nacionales y globales, o más bien, corresponden a un eslabón que no trabaja en sintonía y con la agilidad que los propios mercados exigen para ser más competitivos.

### **Marco Teórico**

Para poder sustentar el concepto de competitividad, este estudio se basa en la Teoría establecida por Michael Porter de la Ventaja Competitiva de las Naciones.

El comercio internacional ha permitido que los países incrementen su productividad nacional al exportar los bienes en los que existe una especialización, así como importar aquellos otros en donde no se cuenta con alguna ventaja de costos, calidad o mano de obra. Este intercambio interindustrial e intraindustrial, ha favorecido a los sectores más productivos, lo que ha traído como consecuencia que unas Naciones sean más competitivas para ciertos bienes que otras.

Esta ventaja debe ser aprovechada por la empresa, el sector y el país, a través de los apoyos y la mejora continua. De esta forma, el triunfo de las exportaciones de las industrias con ventaja competitiva elevará el costo de la mano de obra, de los insumos y del dinero en el país, lo cual hará perder competitividad a otras industrias (Romario, 2019).

Sin embargo, el concepto de “competitividad” puede verse un tanto subjetivo, pues realmente ¿qué hace que un país sea competitivo? Incluso, existen diferentes metodologías para establecer el grado de competitividad que tiene una Nación, considerando

distintas variables que ofrecen datos cuantitativos y cualitativos, sin embargo, en términos de competitividad internacional, es indispensable analizar las condiciones de los Estados.

De acuerdo con Romario (2019) quien alude a Michael Porter sobre su teoría, pero principalmente en el estudio del Diagrama de Porter, se establece que un país triunfa a nivel internacional, en una industria determinada, gracias a cuatro características:

1. Situación de los factores, como son los de producción, mano de obra capacitada constantemente y especializada, infraestructura adecuada para las operaciones productivas y análisis de la industria en la que se desempeñan.
2. Condiciones de la demanda, considerando que no siempre es necesario vender en el mercado nacional para expandir horizontes hacia el internacional, sino más bien, vender en donde el producto tiene un segmento que lo compraría.
3. Industrias correlativas o coadyuvantes en las cadenas de suministro, referidas a proveedores de cualquier nivel hasta materias primas, industrias relacionadas y de apoyo.
4. Estrategia de la empresa, estructura y competencia, traducido en las políticas empresariales y gubernamentales que dan la pauta para crear, organizar y administrar las compañías, así como las condiciones de competencia a nivel nacional (pág. 8).

Considerando los elementos anteriores, el diamante de Porter incluye dos variables que se encuentran alrededor y que influyen de manera significativa y directa en ellos: el gobierno y el azar, representados en eventos fortuitos, como una pandemia mundial y, ante los cuales, las empresas deben estar atentas para la toma de decisiones estratégica que pueden ayudar a aperturar nuevas oportunidades, o bien, estancar a las organizaciones.



Figura 1. El Diamante de Porter. Fuente: Imagen en ResearchGate de Mercado, Fontalvo & De La Hoz Licencia Creative Commons, CC 4.0

De esta manera, las fuerzas que componen el diamante se interrelacionan entre sí, conformando una serie de herramientas de la planeación y dirección estratégica para incrementar la productividad, no solo de las empresas, sino de manera general en las condiciones del país, permitiéndole abrirse a nuevos mercados y teniendo una inserción y una mejor posición en los encadenamientos productivos de las industrias dominantes en el mundo.

Del mismo modo y, para complementar lo analizado en el Diamante, Porter (1990) establece en su Teoría de la Ventaja de las Naciones que “la competitividad de una nación depende de la capacidad de su industria para innovar y mejorar”. Los factores que hacen que el país sobresalga de otros, dependerá de los desafíos y el nivel de exigencia que desarrollen los competidores, por lo que, a países desafiantes, mejor capacidad de respuesta del país.

La Teoría también establece que existen diversos factores que determinan la ventaja competitiva, siendo éstos la diversidad y diferencia de los valores nacionales, la cultura, su estructura económica, así como las instituciones que gobiernan, sus políticas y decisiones. Por lo tanto, debe haber un apoyo mutuo y con visión ganar-ganar entre el Estado y el sector privado, así la productividad, los costos laborales, los tipos de cambio y las economías de escala se vuelven entes pujantes hacia el crecimiento económico y competitivo.

El gobierno debe proporcionar las políticas correctas en pro a los sectores, apoyos en el incremento de



productividad y promoción de la competencia nacional, haciendo esfuerzos para mediar los tipos de cambio y las políticas que ayuden a maximizar el comercio y la inversión. Las empresas, por su parte, son las encargadas de que las políticas se vuelvan patrones de éxito, buscando establecer alianzas para tener mejores condiciones para la producción de ciertos bienes, desarrollando un *expertise* que les permita hacer con menos recursos y menos tiempo, es decir, las organizaciones privadas deben encontrar su *core-business* y explotarlo.

### Marco Contextual

El término BRIC apareció por primera vez en 2001, cuando el economista del banco de inversión Goldman Sachs, Jim O'Neil, lo usó para agrupar a los principales mercados emergentes: Brasil, Rusia, India y China. Se pensaba que estos países dominarán la economía para 2050 por su gran población, extensión territorial, recursos naturales, y su alto crecimiento de PIB. Asumieron esta agrupación oficialmente en 2006, pero desde 2009 funcionan como bloque económico, con reuniones anuales de Jefes de Estado y de Gobierno. (Kobelinsky, 2019)

Kobelinsky (2019) menciona que, en 2011, a los BRIC se le sumó Sudáfrica, y completó a cinco el grupo de países, los cuales representan prácticamente el 42% de la población mundial, además del 23% del PIB global y tienen el 30% del territorio del planeta manejando el 18% del comercio mundial. El objetivo de los BRICS es la cooperación intrínseca en cuanto a ciencia, tecnología, promoción del comercio, energía, salud, educación, innovación y lucha contra la delincuencia transnacional.

### Los BRICS

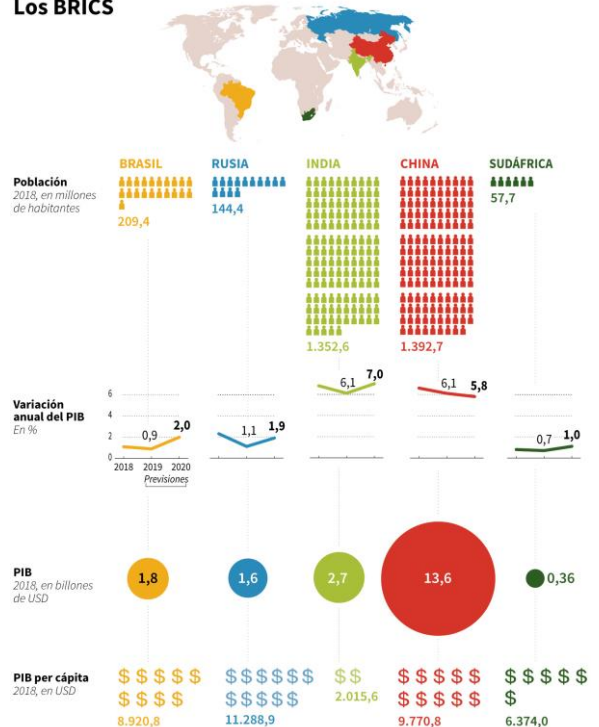


Figura 2. Representación comparativa de los BRICS, 2018. Fuente: El Universo, 2019.

Como se observa en la Figura 2, los datos mostrados complementan la información proporcionada por Kobelinsky en donde se enfatiza la importancia de los BRICS en la economía mundial reportada hasta 2018. De acuerdo con datos del Banco Mundial (2020), los BRICS juegan un papel muy importante en la economía del mundo, pues se espera que estas naciones se transformen en los líderes a mitad del siglo. La Tabla 1 muestra la posición de cada uno de los BRICS en relación al Producto Interno Bruto registrado en 2019 con respecto al resto del mundo:

Tabla 1. Posicionamiento de los BRICS de acuerdo con los indicadores de desarrollo 2019.

País	Producto Interno Bruto (billones de dólares norteamericanos)	Posición en el mundo (de acuerdo con el PIB 2019)	Comercio Exterior (en % del PIB)	Importación de bienes y servicios (en % del PIB)	Exportación de bienes y servicios (en % del PIB)
Brasil	2,208.9	9	27,0	14,7	14,3
Rusia	1,524.9	12	49,1	20,8	28,3
India	1,675.6	7	40,0	21,4	18,7



China	6,087.2	2	35,7	17,3	18,4
Sudáfrica	375.3	38	59,2	29,4	29,9

*Fuente: elaboración propia con datos del Banco Mundial, 2020 y Santander Trade, 2019.*

Tal y como se observa, China es un país que a través de los años ha luchado por posicionarse en los primeros lugares, no solo por el PIB, sino como un país atractivo para la industria y el *offshoring* de todo tipo, así como ser un país inversor en aquellos lugares estratégicos para insertarse en la economía de Estados Unidos, principalmente.

Los otros países BRICS, en concordancia con el continente en el que se ubican, corresponden a economías importantes, por ejemplo Brasil, quien tiene el segundo puerto más importante de América Latina, el de Santos, por el cual tan solo en 2018 se despacharon 3,836,487 TEU's [*Twenty-foot Equivalent Unit*] de acuerdo con datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2019) ha tenido un incremento en las cargas contenerizadas y a granel con respecto al 2017 en donde fueron 3,578,192 TEU's. Con esto se enfatiza que Brasil genera una gran influencia económica, derivada del transporte marítimo, hacia los países sudamericanos colindantes. Considerando el volumen manejado únicamente en este puerto, es de trascendencia que la aduana y sus procedimientos internos actúen de manera coherente con los objetivos de la OMA y de la aceleración económica que reporta el país.

A diferencia de los dos anteriores, para la India ha sido benéfico la baja de precios del crudo, pues es un país con un PIB per cápita muy bajo gracias a la numerosa población que, en casi el 25%, vive por debajo del umbral de la pobreza. Sin embargo, su potencial radica en el sector agrícola como trigo, arroz y caña de azúcar (DHL, 2018). Por el contrario, Rusia si se ha visto afectado por la crisis energética pues es bien sabido que es de los principales productores de petróleo y gas en el mundo. Su crecimiento se ha visto mermado por la política exterior, principalmente por la crisis con Ucrania; tiene altos niveles de desempleo y su población se encuentra en una desigualdad económica muy sobresaliente (DHL, 2018).

Por último, Sudáfrica no se encuentra en una posición atractiva en la tabla 1, sin embargo, es la economía más importante en el continente africano y en donde se concentran más del 70% de las principales

empresas (DHL, 2018). Esto genera esperanza para el país, puesto que, logísticamente hablando, se encuentra ubicada en el trayecto de rutas marítimas y de crecimiento en infraestructura, además de ser el mayor productor y exportador de oro, platino, cromo y manganeso (Santander Trade, 2019).

### **Competitividad en los países emergentes a través del Índice de Desempeño Logístico [IDL]**

Una necesidad de los mercados internacionales es conocer el nivel de competitividad que tienen ante el mundo para considerar las áreas de oportunidad pertinentes y poner manos a la obra. El análisis de la competitividad puede visualizarse a partir de varios indicadores. Para efectos de este estudio, se considera al Índice de Desempeño Logístico [*Logistics Performance Index*, LPI, por sus siglas en inglés] reportado por el Banco Mundial ya que permite medir la eficiencia de las cadenas de suministro de cada país y la manera en que se desenvuelve con el resto del mundo.

El Banco Mundial realiza un análisis donde se mide el rendimiento a lo largo de la cadena logística de suministro dentro de un país que se engloba en el Índice de Desempeño Logístico. Este índice se enfoca en evaluar seis componentes fundamentales en las economías internacionales: aduanas, infraestructura, envíos internacionales, calidad y competencia logística, seguimiento y localización y, finalmente, puntualidad. (Consejo Nacional de Competitividad, 2018). El IDL tiene como propósito identificar los desafíos y oportunidades que mejoren el desempeño logístico de un país. Los seis aspectos que se evalúan se miden en un rango del 1 al 5, siendo 5 la mayor puntuación. El resultado final es un promedio ponderado de los puntajes obtenidos por todos los aspectos evaluados.

Para acotar de una mejor manera el estudio, el IDL ofrece dos perspectivas: la internacional y la nacional.

Por su lado, el índice de desempeño logístico internacional proporciona evaluaciones cualitativas de un país en seis áreas, basadas en información que recaba de sus socios comerciales profesionales en logística que trabajan fuera del país. Es un indicador sintético del desempeño en el sector de logística que integra los datos de los seis componentes centrales de desempeño en una sola medida agregada.

Mientras tanto, el índice de desempeño logístico nacional se basa en evaluaciones cualitativas y cuantitativas de un país por parte de profesionales que laboran ahí. Incluye información detallada sobre el entorno logístico, los procesos centrales de logística, las instituciones, así como los tiempos de desempeño y los datos sobre costos.

Ambas perspectivas son fundamentales para establecer los índices de competitividad global ante un escenario económico mundial en donde todas las Naciones buscan posicionarse en un rango más alto que les provea mayor estabilidad internacional, tanto con los servicios como con las inversiones.

- **Metodología del IDL**

Para el reporte del IDL, el Banco Mundial genera una metodología basada en:

- 1) Tamaño del mercado y el atractivo de su crecimiento. Este puede ser descrito por la producción económica del país, su tasa de crecimiento proyectada, la estabilidad financiera y el tamaño de la población.
- 2) Compatibilidad con el mercado. Se mide a las economías emergentes de acuerdo con su accesibilidad al mercado y la regulación en los negocios, la inversión extranjera directa (IED), riesgo de mercado y sus problemas de seguridad, así como el nivel de probabilidad de la demanda de servicios logísticos basados en el desarrollo económico del país. En general, los aspectos dentro del clima de negocios.
- 3) Conectividad en el mercado. Evalúa la infraestructura de transporte nacional e internacional de un país, medios de transporte y la eficiencia en aduanas; todo respecto al tema logístico.

En la Tabla 2 se muestra el desempeño comparativo entre los países con mayor puntaje, con respecto a los situados en Latinoamérica y el Caribe, los países que encabezan el IDL, mientras que la Tabla 3 enfatiza a los principales latinoamericanos.

**Tabla 2.** Países con mejor desempeño de acuerdo con el Índice de Desempeño Logístico 2018

RANKING	PAÍS	PUNTUACIÓN
1	Alemania	4.20
2	Suecia	4.05
3	Bélgica	4.04
4	Austria	4.03
5	Japón	4.03
6	Holanda	4.02
7	Singapur	4.00
8	Dinamarca	3.99
9	Reino Unido	3.99
10	Finlandia	3.97

Fuente: IDL Banco Mundial, 2018.

**Tabla 3.** Desempeño Logístico en Latinoamérica y el Caribe, por países

País	2016		Ran
	Ranking	Puntos	
Chile	46	3.25	34
Panamá	40	3.34	38
México	54	3.11	51
Brasil	55	3.09	56
Colombia	94	2.61	58
Argentina	66	2.96	61
Ecuador	74	2.78	62
Costa Rica	89	2.65	73
Paraguay	101	2.56	74
Perú	69	2.89	83
Uruguay	65	2.97	85
República Dominicana	91	2.63	87
Honduras	112	2.46	93
El Salvador	83	2.71	101
Bahamas	78	2.75	112
Jamaica	119	2.40	113
Trinidad y Tobago	121	2.40	124
Guatemala	111	2.48	125

Bolivia	138	2.25	131	4.	La competencia y la calidad de los servicios logísticos, como son los operadores de transporte, agentes aduanales y cualquier otro intermediario en las operaciones.	2.11	6	23.09%
Guyana	85	2.67	132					
Venezuela	122	2.39	142					
Cuba	131	2.35	146					
Haití	159	1.72	153					

Fuente: IDL Banco Mundial, 2018.

Con la información de ambas tablas podemos se nota, de inicio, que los latinoamericanos no figuran en posiciones estratégicas ante el mundo, siendo Panamá el primero ubicándose en el lugar 40, arriba de Brasil que se encuentra en el lugar 55 y, destacando que incluso, su variación de 2016 a 2018, bajó un nivel de su rango, siendo este parte de los BRICS. Al mismo tiempo se observa que existe un bajo nivel de desempeño logístico comparado con otros países, como los europeos. México, Argentina, Chile, Perú y Brasil han sido considerados como países emergentes en distintas ocasiones. Sin embargo, también se observa en la Tabla 3 el declive que han tenido estas 5 naciones, en general, en el aspecto del desempeño logístico.

- Aspectos a evaluar en el IDL

Los seis componentes que se consideran para reportar el IDL consideran la siguiente información:

1. La eficacia de las aduanas y la gestión de fronteras. Específicamente relacionado con la rapidez, simplicidad y previsibilidad de trámites.
2. La calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, entre los cuales se encuentran los puertos, aeropuertos, vías férreas, carreteras, tecnologías de la información y la comunicación necesarios para los procesos logísticos internacionales.
3. Organización de envíos competitivos, centrados en aquellos embarques Internacionales, así como el grado de dificultad que representan para las cadenas de suministro.

5. La capacidad de rastrear los envíos, es decir, la trazabilidad apoyada en las nuevas tecnologías.

6. La puntualidad con la que los envíos llegan a los destinatarios, contemplando la frecuencia de los mismos.

Tomando en cuenta los componentes y elementos que el IDL aporta para el informe, a continuación, se presenta la posición de competitividad de los BRICS.

Tabla 4. IDL de los BRICS

País	Ranking (de acuerdo con datos más recientes 2018)
Brasil	56
Rusia	76
India	43
China	26
Sudáfrica	32

Fuente: elaboración propia con datos del Banco Mundial, 2020.

La Tabla 4 muestra el rango actual de los BRICS en cuanto a desempeño logístico, siendo China el lugar número 26 seguido por Sudáfrica que ocupa el lugar 32, su desempeño se encuentra arriba de los 3 puntos y con una tendencia a mejorarlo para los próximos años, un panorama distinto para los demás integrantes de los BRICS que han disminuido su posición actual.

- Nuevos ejes en el IDL

La sustentabilidad es un problema mundial que atañe principalmente a la industria, por lo que a partir del 2018 se incluyó una pregunta en el IDL a los países sobre la demanda de logística internacional basada en

el respeto al medio ambiente, lo cual representa un punto positivo pues las cadenas de suministro que lo acatan normalmente tienen un mayor rendimiento logístico.

Entre las acciones de mejora que hubo durante el análisis de la edición del IDL en 2018, con respecto a la sustentabilidad y respeto al medio, se contemplaron las siguientes:

- El International Transport Forum (ITF), el cual lanzó su iniciativa de descarbonización del Transporte en 2016, con el objetivo de lograr cero emisiones de transporte para el 2050.
- Efecto del transporte de mercancías, que incluyó mejoras en la utilización de activos en logística como almacenamiento y manipulación, mayor eficiencia energética de mercancías por carretera y ferrocarril y bajas emisiones de carbono.
- Energía para barcos, como biocombustible y, eficiencia de combustible en la carga aérea.

La encuesta IDL de 2018 confirma que la demanda de una gestión sostenible de la cadena de suministro va de la mano con el rendimiento logístico. Esto es especialmente cierto para los servicios ambientalmente sostenibles, lo que hoy en día se considera como logística verde. (Banco Mundial, 2018).

Esta tendencia trabaja en línea con el creciente número de compromisos mundiales y nacionales para reducir los gases de efecto invernadero relacionados con la carga y la logística, las partículas y otras emisiones nocivas. Por esta razón se han implementado cambios regulatorios en todos los medios de transporte y los objetivos internacionales para 2030 y 2050 son cada vez más desafiantes. El ejemplo más reciente se tiene con la implementación de la Norma OMI 2020, establecida por la Organización Marítima Internacional y que entró en vigor el 1 de enero de 2020 (OMI, 2020), la cual establece una reducción al 0,50% en el límite del

contenido de azufre de los combustibles que son utilizados por los buques, a diferencia del 3,50% que se manejaba antes de esta fecha de implementación. Todo esto atiende a las necesidades globales de reducir las emisiones perjudiciales de óxidos de azufre y que traerá beneficios significativos, tanto para el medio ambiente, principalmente el marino, así como a la vida humana. Con acciones como estas, promovidas desde los organismos internacionales, se hace muy visible la importancia que el tema está teniendo.

Una variable adicional a la demanda de seguridad en las operaciones internacionales y de competitividad internacional corresponde a los sistemas tecnológicos que son utilizados para el desarrollo de los negocios internacionales. A mediados de 2017, los ataques cibernéticos a proveedores globales crearon interrupciones físicas significativas en la cadena de suministro durante algunas semanas, generando pérdidas millonarias en sus procesos, por lo que, en la encuesta del IDL de 2018 se incluyó un eje sobre la importancia de la resiliencia en la ciberseguridad. Los resultados constataron que la magnitud de la amenaza cibernética y la preparación para mitigar sus efectos van de la mano y, los países en desarrollo, son los que menos tratan de buscar soluciones a este tipo de situaciones. (Arvis, 2018).

Con el avance tecnológico que las aduanas han implementado así como tratar de cumplir eficientemente con los requerimientos establecidos por la OMA a través del Marco SAFE y el Convenio de Kyoto Revisado, se ha buscado la digitalización de procesos para agilizar y mejorar la seguridad documental, de procedimientos, etc., teniendo que evaluar el riesgo de amenazas cibernéticas en estos aspectos, pues, el hecho de que sean digitales no los hace 100% seguros, ya que requieren también de recursos de protección cibernética que permita encriptar los datos para lograr combatir los riesgos generados por sectores externos.

### 3. METODOLOGÍA

La revisión de la literatura prevista para este artículo se basa principalmente en información obtenida de las áreas aduanera y logística de diversos estudios profesionales así como en informes y reportes establecidos por los organismos internacionales como son el Banco Mundial, la UNCTAD, FMI y bases de datos particulares como *Santander Trade*, en donde se han obtenido elementos cualitativos, desde el momento de determinar el concepto de competitividad bajo varios supuestos, así como de cuantitativos, al desprenderse una metodología de determinación de la competitividad de acuerdo con el indicador de desempeño con el que se trabaja, el cuál es el Índice de Desempeño Logístico, ejecutado por el Banco Mundial de manera anual, haciendo énfasis en los países determinados como BRICS, al corresponder a los tradicionales mercados emergentes y que representan a la muestra de la investigación.

Por lo tanto, el enfoque del estudio es mixto, lo que permite complementar el análisis a través de un enfoque mucho más objetivo acerca de la propia definición y particularidades de la competitividad internacional. La técnica de recolección de datos e información diversa usada es la de sistematización bibliográfica, apoyadas de las páginas oficiales de los organismos supranacionales, así como el acceso digital a los productos de investigación publicados recientemente en revistas científicas del área aduanera.

El alcance de la investigación es de índole correlacional, estableciendo las variables de estudio las cuales corresponden a los seis componentes que el Índice de Desempeño Logístico interpreta de las cualidades de los países para establecer un *ranking* de desempeño en este rubro, siendo así que la relación entre ellas es directamente proporcional, por lo que puede deducirse que el tipo de correlación es positiva, pues mientras mejores resultados reporten las Naciones, mejor será la posición que ocupan en el mundo en términos de competencia.

### 4. RESULTADOS:

A lo largo de la investigación se ha manifestado la importancia que los BRICS tienen ante el mundo, al corresponder a los principales países emergentes y considerarse como nuevas áreas de oportunidad para la inversión, el comercio y el desarrollo económico en general. De esta manera, ha cobrado relevancia la manera en la que gestionan la operatividad aduanera, desde el implemento de legislaciones actuales y dinámicas, así como la adecuación de la tendencia establecida por la OMA para facilitar el comercio y transparentar las acciones que en los recintos fiscalizadores se realizan.

Atendiendo a la problemática planteada, es importante concretar que la competitividad puede ser medida desde varios índices existentes que se han convertido en estudio obligado para determinarla, como son el establecido por el Foro Económico Mundial, el cual considera un escenario global estudiando doce indicadores de desempeño entre los que se ubican las instituciones, TICs, infraestructura, macroeconomía salud, mercado de bienes, sistema financiero, capacidades, mercado laboral y dinamismo de negocios, entre otros; el instaurado por el *International Institute for Management Development*, que tiene como principal objetivo asociar la capacidad de competencia de los mercados nacionales ante el enfrentamiento a la competencia internacional englobados en cuatro pilares: actuación económica, gobierno eficiente, negocios eficientes e infraestructura (Moreno & Segovia, 2019) y, el determinado por el Banco Mundial que incluye aspectos aduanero-logísticos, como es el Índice de Desempeño Logístico, quien agrupa seis componentes en donde se ubican aduanas, infraestructura, envíos internacionales, calidad y competencia logística, seguimiento y localización y, finalmente, puntualidad.

De acuerdo con esta información y en sintonía con la problemática establecida, se decidió utilizar el IDL puesto que en él se incluye el elemento fundamental del despacho de mercancías: las aduanas. Si bien, el IDL ofrece un resultado global, que varía del 1 al 5 siendo este último una mayor puntuación, el componente clave de este estudio no trabaja de manera unilateral, por lo que requiere de toda una cadena logística para operar, al mismo tiempo de que

el proceso logístico necesita de una aduana eficiente para ser competitivo, es decir, existe una relación intrínseca en los seis componentes base de la metodología del IDL.

Ahora bien, el comercio internacional que desarrollan los BRICS repercute de manera importante en los indicadores macroeconómicos del mundo, tal como lo señala la Teoría de la Ventaja Competitiva, pues los entes desarrolladores de negocios dentro de un país, tendrán impacto hacia afuera. La variabilidad de estos procesos resulta interesante revisar, puesto que existe una variación entre el lugar que reporta el PIB (2019) frente a la posición del IDL, como se muestra a continuación, en la Tabla 5.

**Tabla 5.** *Contraste de posiciones de los BRICS con PIB e IDL.*

País / Indicador	PIB
Brasil	9
Rusia	12
India	7
China	2
Sudáfrica	38

Fuente: elaboración propia con datos del Banco Mundial, 2020.

La interpretación de los datos expuestos indica que los BRICS, considerados como los países que ocupan un porcentaje alto en población y geografía, cuentan con un alto nivel de PIB, considerado como “el resultado final de la actividad productiva de las unidades de producción residentes” (DANE, s.f.), sin embargo, cuando se incluyen otros componentes, como lo hace el IDL, las posiciones varían considerablemente.

De acuerdo con la posición de la tabla 5 específicamente de la columna del PIB, China ha tenido un buen crecimiento nacional [posición número 2], pues es considerada como la fábrica del mundo. Al 2017, contaba con más de 77,000,000 de sociedades registradas (Cecogroup, 2017) distribuidas en tres macroregiones potenciadas por estrategias geopolíticas y económicas, ubicación en rutas de transporte marítimo y fluviales, acceso a los lugares

con materias primas y hacia las zonas económicas especiales, las cuáles son:

1. Área del Delta Río Yangtze, en donde se ubica Shanghai, con infraestructura marítima, aérea y férrea y con sectores como el mobiliario, cristal, electrodomésticos, artículos para el hogar, materiales de construcción, vehículos a motor, bicicletas y manufacturas de metal, entre los destacables.
2. Área del Delta Río Perla, en donde actualmente se construyó el puente HZM, que une a Hong Kong, Zuhai y Macao, en la provincia de Guangdong y que concentra la industrias como de la electrónica, juguetes, productos para la construcción, textiles, iluminación y calzado.
3. Área de la Bahía de Bohai, cercana a la capital, Beijing y, en donde se desarrolla la industria de materiales pesados, como siderometalurgia, petroquímica, astilleros, aviación y automoción (Cecogroup, 2017).

Para India [puesto 7], los principales bienes que se producen y exportan corresponden a petróleo refinado 12,7%; diamantes 8,08%; joyería 3,81%; autos 2,25%, arroz 2,29% y medicamentos empaquetados 4,3%, entre los que predominan (OEC, 2020).

En lo que respecta a Brasil [lugar 9], su industria de exportación se ha centrado en petróleo crudo con 10,4%; mineral de hierro el 8,44%; soya con 13,7%, azúcar en bruto 2,75%; carne de ave reportando el 2,49%, entre los principales (OEC, 2020), mientras que, de manera general, ha logrado fortalecer el sector automotriz en 2,23% y textiles (Embajada de Brasil, 2020). En Rusia [lugar 12] encabezan los siguientes bienes: petróleo crudo con 50,4%; petróleo refinado en 48,5%; *commodities* en general el 12,5% y, entre los más sobresalientes se encuentra la comercialización de oro con un porcentaje de 578% (OEC, 2020). Finalmente, Sudáfrica con la posición 38 de acuerdo con el PIB, se beneficia de las exportaciones de oro, ocupando el 15,5%; diamantes con el 8,15%; platino en 7,94%; mineral de hierro en 4,08% y carros con el 5,9%, por citar los que preponderan (OEC, 2020).

Ahora bien, el contraste se centra en la diferencia de posiciones ante el mundo cuando el IDL estudia los seis componentes ya mencionados en donde los BRICS pierden posición frente a los países desarrollados y con altos niveles de vida, en general, en donde la conjunción de políticas internas y externas sobresalen a tal manera que es evidente su desempeño logístico, tal como se observó en la tabla 2, en donde algunos Estados europeos encabezan la categoría: Alemania, Suecia, Bélgica, Austria, etc. Un dato interesante de los BRICS es que, dentro de sus principales destinos de exportaciones, se encuentra China.

Aunado a la interpretación de la información prevista en el presente, es importante destacar la inclusión de la logística verde y la ciberseguridad como elementos de tendencia y preocupación mundial, en los cuales, los emergentes aún no ponen la atención necesaria, muchas veces, por no contar con las TICs deseables para desempeñar estas actividades.

## **5. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES**

Las aduanas físicas se están volviendo obsoletas hasta cierto punto, pues con el desarrollo tecnológico y la mejora de infraestructura de los países desarrollados, los mercados emergentes requieren de una actualización inmediata para evitar ser desplazados por otras economías, competitivamente hablando. Por otro lado, las propias actividades dentro de las aduanas requieren una agilización de procesos digitales para aumentar su propio rendimiento y aportar valor a las operaciones que realiza el Estado, ya sea de manera pública o privada.

Los BRICS se han destacado por una gran participación en la economía mundial, aportando productos en grandes volúmenes hacia el mundo, empero, los estudios que se han realizado en base a la aportación que las aduanas les traen consigo para determinar si son competitivos, demuestran que aún hay mucho trabajo por hacer, pues aunque se localizan en lugares cómodos de acuerdo con la participación del PIB, no es lo mismo con lo que se informa al respecto de las aduanas, la infraestructura, los envíos internacionales, la calidad y competencia logística, el seguimiento y la localización y la puntualidad.

Esto es consecuencia de la gobernanza, aspectos culturales, legislaciones obsoletas, falta de recursos para adaptar la I+D+I en las actividades logísticas y en las de aduana, burocracia en la fiscalización, falta de infraestructura, puertos y aeropuertos con volúmenes de carga altos y poco personal capacitado, en fin, características que comparten los países en desarrollo.

Un punto adicional corresponde a la adaptabilidad que tienen los gobiernos y su población, pues cabe destacar que el efecto de la pandemia de la COVID-19 traerá tanto beneficios como obstáculos para los mercados emergentes, puesto que no todos tienen la capacidad económica para establecer una nueva infraestructura en todo sentido, logística, sanitaria, etc., pero también es un beneficio que se podrá visualizar a largo plazo, si ante la nueva normalidad pueden ser forzadas a implementar nuevos procesos para poder competir y seguir comerciando con el resto del mundo.

### **Limitaciones**

Las limitaciones dentro del estudio se centraron en la inestabilidad geoeconómica y geopolítica de los BRICS, aunado al comercio y el desempeño logístico, al existir diversos informes poco actualizados de las características de estos. Asimismo, algunas bases de datos reportan información de 2018 hacia atrás, lo que impide visualizar un escenario actual.

### **Recomendaciones de carácter académico y práctico**

La presente investigación ha sido basada en la trayectoria de la primera generación de la Especialidad de Desarrollo y Protocolo de Negocios en Mercados Emergentes de la Facultad de Administración de la BUAP, naciendo el interés de esta investigación gracias a los contenidos académicos revisados en las materias de dicho posgrado. Dicho lo anterior, es importante establecer que este es un producto de investigación derivado de la gran necesidad de diversificar mercados y redireccionar las operaciones comerciales hacia los países emergentes, dándoles la oportunidad de tener un mejor y rápido crecimiento, para que puedan alcanzar el objetivo propuesto desde una perspectiva mundial, en donde sean los BRICS, principalmente, las economías que lideren el mundo para la mitad de siglo.

Esta diversificación generará beneficios no solo para los BRICS, sino que servirá como punta de lanza para



otros mercados que se encuentran en crecimiento. Por lo tanto, las recomendaciones académicas se centran en la investigación de las posibilidades de crear negocios en mercados no tradicionales, búsquedas de mercados aptos para las ventajas competitivas de los países que se encuentran en desarrollo, como México. Por su parte, las recomendaciones de índole práctica, son meramente desarrollar planes de negocios, desde una perspectiva emprendedora, en donde se abran oportunidades para cualquier tipo de empresa, enfatizando a las pequeñas y medianas [PYMES], puesto que una característica que tienen las Naciones en desarrollo, es que su economía se basa en las PYMES, por lo que ofrecerles los beneficios de internacionalización les ayuda a tener un mayor crecimiento y estabilidad económica.

## 6. REFERENCIAS:

- Arvis J. (2018). Connecting to Compete. Estados Unidos: Global Trade and Regional Integration Unit.
- Banco Mundial. (2020). World Development Indicators: Structure of output. Data Catalog. Recuperado de <http://wdi.worldbank.org/table/4.2#>
- Banco Mundial. (2020). Índice de desempeño logístico. Recuperado de <https://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.OVRL.XQ>
- Banco Mundial. (2018). Connecting to Compete. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. Recuperado de <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>
- Cecogrup. (2017). China. Principales áreas industriales. Recuperado de <https://cecogrup.com/china-principales-areas-industriales/>
- CEPAL. (2019). Informe de la actividad portuaria de América Latina y el Caribe 2018. Naciones Unidas. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/notas/informe-la-actividad-portuaria-america-latina-caribe-2018>
- Consejo Nacional de Competitividad. (2018). Índice de Desempeño Logístico 2018 de Consejo Nacional de Competitividad. Recuperado de <http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2018/07/Índice-de-Desempeño-Logístico-2018-Final.pdf>
- DANE. (s.f.). Producto Interno Bruto. Recuperado de [https://www.dane.gov.co/files/faqs/faq\\_pib.pdf](https://www.dane.gov.co/files/faqs/faq_pib.pdf)
- El Universo. (13 de noviembre de 2019). Nueva cumbre de los Brics, los países que tienen el 42 % de la población mundial. Recuperado de <https://www.eluniverso.com/noticias/2019/11/13/nota/7602203/nueva-cumbre-brics-paises-que-tienen-42-poblacion-mundial>
- Embajada de Brasil. (2020). Brasilia, Brasil. Embajada de Brasil, Recuperado de <https://www.embajadadebrasil.org/brasil/comercio-e-industria.php#X-GA10kzbOQ>
- Expansión. (2016). El potencial de los mercados emergentes. Expansión. Recuperado de <https://www.expansion.com/promociones/native/2017/05/23b/>
- DHL. (20 de junio de 2018). Situación de los mercados emergentes. Recuperado de <https://www.exportacondhl.com/blog/situacion-de-los-mercados-emergentes/>

- Kobelinsky F. (2019). infobae: Qué son los BRICS y qué peso tienen en el mundo. Argentina. Recuperado de <https://www.infobae.com/america/mundo/2019/11/13/que-son-los-brics-y-que-peso-tienen-en-el-mundo/>
- Legiscomex. (2016). Ficha logística de China. Recuperado de <https://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/ficha-logistica-china-2016-completo.pdf>
- Marco, F. (2020). Economipedia: Aduana. Recuperado de <https://economipedia.com/definiciones/aduana.html>
- Méndez, R. (2017). Análisis de la Normatividad Aduanera de Chile y México de Estrategia Aduanera. Recuperado de <https://www.estrategiaaduanera.mx/analisis-la-normatividad-aduanera-chile-mexico/>
- Mercado H. & Fontalvo Herrera, T.J. & De La Hoz, E. (2011). Análisis comparativo entre las cadenas productivas del sector textil-confecciones de la provincia de Jiangsu-China y el departamento del Atlántico-Colombia. ResearchGate. Recuperado de [https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Modelo-del-Diamante-de-Porter-Fuente-Michael-E-Porter-La-ventaja\\_fig1\\_262758307](https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Modelo-del-Diamante-de-Porter-Fuente-Michael-E-Porter-La-ventaja_fig1_262758307)
- Moreno, S. & Segovia, N.. (2019). La competitividad en el marco del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024. CESOP. Cámara de Diputados.
- Naciones Unidas. (2012). Convenio de Kyoto Revisado. Guía de implementación de la facilitación del comercio. Recuperado de <http://tfig.unece.org/SP/contents/revisiond-kyoto-convention.htm#:~:text=El%20Convenio%20de%20Kyoto%20Revisado,3%20de%20febrero%20de%202006.&text=El%20CKR%20busca%20facilitar%20el,procedi>
- mientos%20y%20las%20pr%C3%A1cticas%20aduaneras.
- Otero, M. E. P., Celis, D. M. L., & Aguilar, M. F. M. (2020). LAS ACTITUDES MEDIOAMBIENTALES DE LOS CONSUMIDORES: ANÁLISIS COMPARATIVO EN LAS CIUDADES DE SAN LUIS DE POTOSÍ, MÉXICO Y MEDELLÍN COLOMBIA. FACE: Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, 20(1), 85-96. Recuperado de: [http://revistas.unipamplona.edu.co/ojs\\_viceinvest/index.php/FACE/article/view/4218](http://revistas.unipamplona.edu.co/ojs_viceinvest/index.php/FACE/article/view/4218)
- OECD. (2020). India. Observatorio de Complejidad Económica. Recuperado de <https://oec.world/en/profile/country/india>
- OECD. (2020). Brasil. Observatorio de Complejidad Económica. Recuperado de <https://oec.world/en/profile/country/brazil>
- OECD. (2020). Rusia. Observatorio de Complejidad Económica. Recuperado de <https://oec.world/en/profile/country/russia>
- OECD. (2020). Sudáfrica. Observatorio de Complejidad Económica. Recuperado de <https://oec.world/en/profile/country/southafrica>
- OMA. (2020). Discover the WCO. Organización Mundial de Aduanas. Recuperado de <http://www.wcoomd.org/en/about-us/what-is-the-wco/discover-the-wco.aspx>
- OMA. (2005). Marco de Normas SAFE. Organización Mundial de Aduanas. Recuperado de <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework.PDF?la=fr>
- OMI. (20 de diciembre de 2020). OMI 2020: el límite de azufre en el combustible entra en vigor el 1 de enero. Organización Marítima Internacional.

- Recuperado de <https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/34-IMO-2020-sulphur-limit.aspx#:~:text=20%20diciembre%202019-,OMI%202020%3A%20el%20%20C3%ADmite%20de%20azufre%20en%20el%20combustible%20entra,vigor%20el%201%20de%20enero&text=A%20partir%20del%201%20de,3%2C50%25%20actual>
- Porter, M. (1990). La ventaja Competitiva de las Naciones. *Harvard Business Review*. Recuperado de <https://hbr.org/1990/03/the-competitive-advantage-of-nations#:~:text=classical%20economics%20insists-,A%20nation's%20competitiveness%20depends%20on%20the%20capacity%20of%20its%20industry,because%20of%20pressure%20and%20challenge.&text=Differences%20in%20national%20values%2C%20culture,all%20contribute%20to%20competitive%20success>
- Reyes, E. C., Zarate, V. J., & Esparza, G. S. (2018). La innovación como estrategia de sostenibilidad y su efecto en el rendimiento de la Industria Azucarera en México. *FACE: Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales*, 18(1), 33-43. Recuperado de: [http://revistas.unipamplona.edu.co/ojs\\_viceinves/index.php/FACE/article/view/3174](http://revistas.unipamplona.edu.co/ojs_viceinves/index.php/FACE/article/view/3174)
- Romario Huayta, R. (2019). La ventaja competitiva de las naciones. *ResearchGate*. Recuperado de [https://www.researchgate.net/publication/334067203\\_LA\\_VENTAJA\\_COMPETITIVA\\_DE\\_LAS\\_NACIONES](https://www.researchgate.net/publication/334067203_LA_VENTAJA_COMPETITIVA_DE_LAS_NACIONES)
- Santander Trade. (2019). Analizar mercados. *Trade Markets*. Recuperado de <https://santandertrade.com/es/portal/analizar-mercados>
- Sandoval, C. D. J. M., & del Carpio Ovando, P. S. (2019). Tradición e innovación del pan artesanal de Acambaro, Guanajuato México. *FACE: Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales*, 19(2), 90-103.
- <http://ojs.unipamplona.edu.co/ojsviceinves/index.php/face/article/view/479>
- SAT. (s.f.). Modelo de Administración Tributaria de Comercio Exterior MAT-CE. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Recuperado de <http://www.aaapn.mx/aniv50/info/muf/archivos/MATCE-presentacion.pdf>
- UNCTAD. (2020). Informe sobre el transporte marítimo. Naciones Unidas. Recuperado de [https://unctad.org/es/system/files/official-document/rmt2018\\_es.pdf](https://unctad.org/es/system/files/official-document/rmt2018_es.pdf)
- Zamora Torres, A.I. & Ayvar Campos, F.J. (2016). La competitividad de aduanas de la región Asia Pacífico: una aproximación mediante análisis de clústeres. *Análisis Económico*, (XXXI)78, 61-75. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/413/41347447004.pdf>
- Zamora Torres, A.I. & Navarro Chávez, J.C.L. (2015). Competitividad de la administración de las aduanas en el marco del comercio internacional. *Contaduría y Administración* (60)1, 205-228. Recuperado de [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0186-10422015000100009](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-10422015000100009)