

## Série Competitividade: *The Global Enabling Trade Report 2009*

A segunda edição do *Global Enabling Trade Report*, da responsabilidade do *World Economic Fórum*, foi publicada em Julho de 2009. Este relatório pretende assumir-se como um instrumento de sensibilização para as empresas e para o Estado, relativamente à importância do comércio no desenvolvimento económico e social, bem como dos factores que podem dificultar ou facilitar as trocas comerciais.

Esta publicação incorpora o *Global Enabling Trade Index 2009* (GETI) cujo objectivo é medir os factores, as políticas e os serviços que facilitam a livre circulação de bens entre países. Na presente edição são analisados 121 países enquanto a anterior abrangia 118.

A estrutura do GETI tem em conta os factores que normalmente contribuem para incrementar o fluxo de circulação do comércio internacional e neste sentido o Índice é composto por quatro sub-índices: (1) o acesso ao mercado, (2) administração alfandegária, (3) infra-estrutura dos transportes e comunicações e (4) o ambiente de negócio. No anexo I, disponibiliza-se algumas notas sobre a metodologia de cálculo deste Índice.

A seguir analisam-se os principais resultados do relatório *Global Enabling Trade Report 2009* no que se refere ao desempenho competitivo de Portugal no contexto da UE27.

**Quadro 1: Resultados Globais**

The Enabling Trade Index 2009

País	SUB-ÍNDICES									
	ÍNDICE GLOBAL		Acesso ao Mercado		Administração das Fronteiras		Infraestruturas de transporte e comunicações		Ambiente empresarial	
	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
Singapore	1	5.97	2	5.63	1	6.49	3	5.64	3	6.13
Hong Kong SAR	2	5.57	20	4.75	7	5.89	5	5.57	4	6.08
Switzerland	3	5.44	38	4.48	10	5.8	9	5.49	6	6.01
Denmark	4	5.44	86	3.81	3	6.31	8	5.5	2	6.15
Sweden	5	5.44	88	3.81	2	6.41	4	5.63	7	5.9
Canada	6	5.35	13	4.96	12	5.64	17	5.27	17	5.52
Norway	7	5.33	21	4.72	18	5.47	20	5.11	5	6.02
Finland	8	5.33	78	3.84	9	5.8	16	5.37	1	6.29
Austria	9	5.29	84	3.81	6	5.92	6	5.55	8	5.89
Netherlands	10	5.27	87	3.81	4	6.04	2	5.64	15	5.59
New Zealand	11	5.27	39	4.99	5	5.95	22	4.97	11	5.75
Germany	12	5.24	90	3.79	11	5.65	1	5.77	10	5.75
Luxembourg	13	5.12	58	4	24	5.19	13	5.41	9	5.89
Australia	14	5.07	97	3.72	17	5.54	14	5.39	14	5.62
Ireland	15	5.02	96	3.73	8	5.82	23	4.94	16	5.59
United States	16	5.02	49	4.16	15	5.58	10	5.48	36	4.85
France	17	5.02	89	3.81	19	5.46	7	5.54	23	5.26
United Arab Emirates	18	4.97	65	3.95	20	5.34	24	4.91	13	5.68
Chile	19	4.96	3	5.58	21	5.31	43	3.87	29	5.09
United Kingdom	20	4.93	79	3.84	14	5.62	11	5.47	39	4.81
Belgium	21	4.92	80	3.82	29	5.02	12	5.45	20	5.4
Estonia	22	4.84	71	3.91	16	5.58	27	4.64	24	5.25
Japan	23	4.78	115	3.1	13	5.63	15	5.38	31	5.02
Bahrain	24	4.76	26	4.65	25	5.17	41	4.07	27	5.14
Taiwan, China	25	4.75	99	3.7	27	5.15	19	5.12	30	5.03
Korea, Rep.	26	4.73	106	3.47	22	5.28	21	4.99	26	5.16
Spain	27	4.72	75	3.86	28	5.07	18	5.13	38	4.82
Malaysia	28	4.7	32	4.6	33	4.66	29	4.59	33	4.96
Israel	29	4.66	35	4.54	23	5.25	32	4.37	56	4.46
<b>Portugal</b>	<b>30</b>	<b>4.63</b>	<b>63</b>	<b>3.96</b>	<b>35</b>	<b>4.63</b>	<b>26</b>	<b>4.74</b>	<b>25</b>	<b>5.21</b>
Slovenia	31	4.61	82	3.82	26	5.16	31	4.55	35	4.89
Cyprus	32	4.56	74	3.88	47	4.31	28	4.6	18	5.45
Mauritius	33	4.54	10	4.99	37	4.62	55	3.55	32	5
Oman	34	4.52	23	4.69	49	4.23	45	3.74	19	5.43
Qatar	35	4.5	102	3.62	34	4.63	42	4.04	12	5.7
Czech Republic	36	4.39	94	3.76	30	4.92	35	4.32	50	4.58
Jordan	37	4.39	61	3.97	36	4.62	52	3.61	22	5.36
Hungary	38	4.39	81	3.82	31	4.69	34	4.34	45	4.7
Croatia	39	4.36	28	4.63	52	4.16	37	4.18	55	4.49
Lithuania	40	4.36	60	3.97	42	4.46	36	4.28	41	4.75
Tunisia	41	4.36	70	3.91	32	4.67	59	3.46	21	5.4
Saudi Arabia	42	4.36	40	4.39	38	4.61	47	3.7	42	4.73
Costa Rica	43	4.36	5	5.44	46	4.31	70	3.24	58	4.44
Latvia	44	4.33	73	3.9	39	4.6	39	4.09	43	4.72
Italy	45	4.3	66	3.94	48	4.25	25	4.75	66	4.27
Slovak Republic	46	4.3	93	3.77	40	4.52	33	4.36	51	4.56
Greece	47	4.3	59	3.98	57	3.99	30	4.58	47	4.65
Turkey	48	4.19	14	4.93	56	4.05	49	3.65	75	4.15
China	49	4.19	103	3.6	43	4.43	38	4.16	49	4.58
Thailand	50	4.18	98	3.72	41	4.48	40	4.07	59	4.44

Fonte: World Economic Forum, The Enabling Trade Report 2009. Os primeiro 50 classificados.  
Nota: Malta não participou no estudo.

### Panorama geral do ranking do Global Enabling Trade Index 2009 (GETI)

O Quadro 1 apresenta o Índice Global e os sub-índices para o conjunto dos países classificados nos primeiros 50 lugares do ranking do *Global Enabling Trade Index* 2009. Duas economias asiáticas, Singapura e Hong Kong, ocupam as duas primeiras posições no ranking do índice GETI 2009.

No top10 do ranking aparecem cinco países da UE27, a Dinamarca, a Suécia, a Finlândia, a Áustria e a Holanda. Neste grupo, dos dez primeiros, incluem-se mais dois países europeus, a Suíça e a Noruega e um país norte-americano, o Canadá.

Em termos de acesso ao mercado as economias mais competitivas, no conjunto das 121 participantes neste estudo, são El Salvador (1º), Singapura (2º) e Chile (3º) que se posicionaram no 56º, 1º e 19º lugares do ranking global, respectivamente.

Nas questões de administração das fronteiras a Dinamarca e a Suécia, respectivamente o 4º e 5º lugar do ranking global, registam resultados mais competitivos que o 2º classificado, Hong Kong. A Dinamarca posiciona-se em 3º lugar, a Suécia em 2º e Hong Kong fica em 7º lugar do ranking do sub-índice das actividades de administração das fronteiras.

No domínio das infra-estruturas de transporte e comunicações a Alemanha (1º) e a Holanda (2º) são mais competitivas que Singapura (3º), bem como, a Suécia (4º) que apresenta vantagem relativamente a Hong Kong (5º).

Na área do ambiente empresarial a Dinamarca (2º) é mais competitiva que Singapura (3º) e Hong Kong (4º). Nesta matéria, a Finlândia ganha o primeiro lugar apesar de se posicionar em 8º no ranking global.

## Performance de Portugal no ranking do Global Enabling Trade Index 2009 no universo UE27

### 1. Factores facilitadores de comércio internacional (sub-índices e pilares do GETI)

Em 2008, Portugal ocupava o 26º lugar no ranking geral, no conjunto de 118 economias, e detinha o 14º lugar no meio da UE27. Em 2009, participaram 121 economias no ranking GETI e Portugal desceu 4 posições passando a ocupar o 30º lugar. No entanto, mantém a 14ª posição no conjunto da UE27 (Quadro 1).

Na generalidade os países desceram as suas pontuações nos rankings dos sub-índices e dos pilares relativamente a 2008.

#### Sub-índice: Acesso ao mercado

Em matéria de acesso ao mercado, em 2009 Portugal classifica-se em 63º no contexto de 121 países tendo baixado 18 posições relativamente a 2008.

No conjunto da UE27, Portugal subiu de 21º (2008) para 5º (2009), (Quadro 1). Este resultado deve-se à subida que Portugal regista no ranking das Barreiras não-tarifárias evoluindo de 65º para 52º lugar no conjunto dos 121 países participantes no estudo. De facto, este é o indicador que estabelece as diferenças competitivas entre os parceiros da UE27 em termos de acesso ao mercado, dado que nos outros indicadores todos os países da União apresentam os mesmos resultados devido aos imperativos da Directiva do Mercado Interno (Quadro 3).

Este sub-índice avalia em que medida a política do comércio internacional de cada país é receptiva às importações e até que ponto promove as exportações e o acesso a vários mercados externos por parte das empresas nacionais. Nos países mais desenvolvidos, o indicador das barreiras não tarifárias reflecte a protecção a certos sectores económicos (agricultura e indústrias de mão-de-obra mais intensiva) e tem em conta a verificação de regras de origem nos produtos importados e outras exigências normativas.

Refira-se que a composição deste sub-índice teve alguns ajustes, relativamente à versão do GETI 2008, passando a integrar um único pilar – acesso ao mercado interno e externo – e a explicitar a inclusão das exportações na sua estrutura.

Quadro 1: Rankings do Global Enabling Trade Index e dos Sub-índices, 2009 e 2008

ÍNDICE GLOBAL										SUB-ÍNDICES							
País	2009 (121 economias)			Dif.	2008 (118 economias)			Market access		Border administration		Transport and communications infrastructure		Business environment			
	Rank.		Score		Rank.		Score	Rank.		Rank.		Rank.		Rank.			
	UE26*	Geral			UE26*	Geral		2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008		
Denmark	DK	1	4	5.44	2	2	6	5.62	86	15	3	5	8	10	2	5	
Sweden	SE	2	5	5.44	-2	1	3	5.66	88	14	2	2	4	1	7	14	
Finland	FI	3	8	5.33	-1	3	7	5.61	78	19	9	4	16	18	1	1	
Austria	AT	4	9	5.29	6	7	15	5.42	84	13	6	16	6	12	8	9	
Netherlands	NL	5	10	5.27	1	5	11	5.51	87	18	4	8	2	2	15	17	
Germany	DE	6	12	5.24	-4	4	8	5.58	90	9	11	15	1	5	10	4	
Luxembourg	LU	7	13	5.12	-1	6	12	5.50	58	17	24	10	13	9	9	6	
Ireland	IE	8	15	5.02	5	11	20	5.20	96	25	8	19	23	24	16	8	
France	FR	9	17	5.02	2	10	19	5.20	89	20	19	26	7	6	23	31	
United Kingdom	UK	10	20	4.93	-4	8	16	5.30	79	24	14	14	11	8	39	26	
Belgium	BE	11	21	4.92	-3	9	18	5.21	80	16	29	25	12	16	20	20	
Estonia	EE	12	22	4.84	3	13	25	4.89	71	47	16	13	27	29	24	39	
Spain	ES	13	27	4.72	-5	12	22	5.03	75	34	28	23	18	22	38	33	
<b>Portugal</b>	<b>PT</b>	<b>14</b>	<b>30</b>	<b>4.63</b>	<b>-4</b>	<b>14</b>	<b>26</b>	<b>4.88</b>	<b>63</b>	<b>45</b>	<b>35</b>	<b>32</b>	<b>26</b>	<b>28</b>	<b>25</b>	<b>13</b>	
Slovenia	SI	15	31	4.61	0	16	31	4.74	82	21	26	30	31	30	35	63	
Cyprus	CY	16	32	4.56	7	22	39	4.50	74	49	47	44	28	32	18	41	
Czech Republic	CZ	17	36	4.39	-4	17	32	4.70	94	33	30	31	35	34	50	38	
Hungary	HU	18	38	4.39	-4	19	34	4.67	81	41	31	33	34	38	45	28	
Lithuania	LT	19	40	4.36	-5	20	35	4.63	60	32	42	28	36	37	41	67	
Latvia	LV	20	44	4.33	-1	23	43	4.45	73	48	39	40	39	39	43	51	
Italy	IT	21	45	4.30	-12	18	33	4.70	66	30	48	38	25	25	66	54	
Slovakia	SK	22	46	4.30	-16	15	30	4.74	93	23	40	35	33	35	51	24	
Greece	EL	23	47	4.30	-11	21	36	4.60	59	31	57	54	30	31	47	36	
Romania	RO	24	54	4.05	3	25	57	4.04	72	61	44	61	51	49	65	81	
Poland	PL	25	57	3.98	-12	24	45	4.35	77	42	45	37	46	46	80	73	
Bulgaria	BG	26	72	3.76	-12	26	60	3.90	55	56	69	57	48	54	97	107	

\* Malta não foi considerada no estudo.

Fonte: GEE com base no World Economic Forum, The Enabling Trade Report 2009 e 2008

### Sub-índice: Administração das fronteiras

O sub-índice Administração das fronteiras avalia o grau de exigência das alfândegas relativamente à entrada e saída de bens. Este sub-índice também foi revisto para melhor explicitar os efeitos dos procedimentos relativos à exportação.

Nesta área Portugal posiciona-se em 35º lugar a nível global e no 17º a nível da UE27 traduzindo-se estes resultados, respectivamente, numa descida de três posições e na manutenção da classificação, relativamente a 2008 (Quadro 1).

Portugal apresenta piores classificações nos pilares de eficiência da administração aduaneira e dos procedimentos de importação e exportação, situação que já se verificava em 2008. Relativamente aos parceiros europeus, Portugal mantém-se à frente, nomeadamente, da Polónia (22º) da Itália (24º) e da Grécia (25º), e atrás da Espanha (13º), da Alemanha (7º) e da Irlanda (5º).

A nível dos pilares, Portugal coloca-se em vantagem no pilar da eficiência dos procedimentos de importação e exportação (31º) face a Espanha (41º) situando-se atrás deste parceiro nos outros dois pilares.

Em contrapartida, Portugal tem grande desvantagem no pilar da eficiência da administração aduaneira (59º) face à maioria dos parceiros europeus só conseguindo ficar à frente da Grécia (81º) e da Bulgária (61º).

Destaque-se a Dinamarca com o seu 2º lugar nos dois rankings gerais dos pilares, o da eficiência dos procedimentos de importação e exportação e o da transparência da administração das fronteiras. E a Suécia que conquista à Dinamarca o 1º lugar na transparência da administração das fronteiras e sobe dois pontos na eficiência da administração aduaneira ficando em 2º lugar na classificação geral (121países).

### Sub-índice: Infra-estruturas de transportes e comunicações

O terceiro sub-índice tem em consideração a existência em cada país de infra-estruturas de transportes e de comunicações necessárias para facilitar a circulação dos bens desde a fronteira até o destino.

No ranking das infra-estruturas de transporte e comunicações, Portugal mantém o 14º lugar no contexto UE27 e sobe dois pontos ficando em 26º no ranking global, (Quadro 1).

Neste domínio, Portugal pontua atrás da Espanha tanto ao nível do sub-índice como ao nível dos três pilares que o

compõem.

De referir que a Irlanda (31º) e a Itália (50º) demonstram pior desempenho no pilar da disponibilidade e qualidade das infra-estruturas de transporte face a Portugal (28º), apesar de se colocarem à frente de Portugal tanto no *ranking* global como no *ranking* UE27.

No entanto Portugal, relativamente a 2008, subiu seis pontos na disponibilidade das infra-estruturas de transporte, ficando em 28º lugar, e cinco pontos na disponibilidade e qualidade dos serviços de transporte classificando-se em 24º lugar. Por outro lado, perdeu um lugar na disponibilidade e utilização das TICs quedando-se em 29º.

Destaque para a Alemanha que conquista o 1º lugar à Suécia (desceu para 3º) no *ranking* do sub-índice global e para a Holanda que se mantém no 2º lugar.

### **Sub-índice: Ambiente de negócios**

Este sub-índice analisa a qualidade da governação, bem como, o impacto do quadro regulador e de segurança globais na actividade das empresas importadoras e exportadoras de cada país. A inclusão da avaliação das condições gerais de governação é uma novidade da edição do GETI 2009.

Na área do ambiente de negócios Portugal apresenta o seu melhor desempenho no conjunto dos quatro sub-índices, pontuando no 25º lugar no ranking global do sub-índice ambiente de negócios, correspondente ao 13º posto no contexto da UE27, (Quadro 1).

Contudo, há que referir que Portugal relativamente a 2008 desceu doze lugares no *ranking* geral (de 13º para 25º) e que no contexto da UE27 desceu seis posições (de 7º para 13º).

Estes resultados de Portugal devem-se à acentuada perda de competitividade nas matérias do pilar – ambiente regulador – registando uma descida de dezasseis lugares relativamente a 2008 e ficando em 63º lugar do *ranking* geral do pilar.

No tocante ao pilar da segurança física Portugal mantém o 17º lugar, em 2009, assegurando a sua vantagem competitiva relativamente à Holanda (31º), Irlanda (18º), Bélgica (20º) e França (29º) mas, perdeu com o Chipre (12º).

No âmbito da UE27 e ao nível deste sub-índice, Portugal mantém-se à frente da Espanha (15º), Reino Unido (16º), Grécia (20º) e Itália (24º). E foi ultrapassado pela Suécia (3º), Holanda (7º), Chipre (9º), Bélgica (10º) e França (11º).

Destaque-se a Finlândia que mantém o 1º lugar no ranking global do sub-índice de ambiente de negócios e também o 1º lugar do ranking da segurança física.

## **2. Análise dos resultados ao nível dos indicadores**

Analisando os indicadores que constituem os pilares, o relatório identifica aquelas que representam uma vantagem ou desvantagem competitiva para cada país, em face da sua posição relativa no ranking global. Para os países do top 10 (caso da Alemanha) as variáveis que se posicionam em 10º lugar ou acima são consideradas como vantagens e as restantes como desvantagens. Para os países classificados entre a 11ª e a 50ª posições no ranking global ETI (como Portugal, Espanha e França) as vantagens e desvantagens competitivas correspondem, respectivamente, a pontuações acima ou igual/abaixo do índice global. No Quadro 2 estão identificados por ordem decrescente da posição os indicadores que reflectem as principais vantagens e desvantagens competitivas de Portugal face às 121 economias estudadas.

Do Quadro 3 constam todas as variáveis e os respectivos rankings, estando assinaladas, a verde, as que constituem vantagens competitivas para Portugal, Espanha (primeiro destino das exportações/importações portuguesas), Irlanda (pequena economia com bom índices de competitividade), Alemanha e França (os 2º e 3º destinos da exportações/importações portuguesas, respectivamente, e além disso são duas economias relevantes). Inclui-se os Estados Unidos por ser uma economia de referência mundial e também um importante destino extra comunitário (actualmente 2º) das exportações portuguesas.

Importa assinalar que os cinco países da UE considerados registam resultados iguais em todos os indicadores que compõem o sub-índice do acesso ao mercado traduzindo a implementação da Directiva do Mercado Interno da União Europeia que estabelece uma política de comércio internacional comum para espaço comunitário.

Em termos de acesso ao mercado, é o indicador das barreiras não tarifárias que faz a diferença entre os Estados

membros e refira-se que nenhum dos cinco países em análise foi considerado competitivo nas barreiras não tarifárias nem no tocante à complexidade das tarifas. Por outro lado, no conjunto de 121 países analisados, os países comunitários são considerados competitivos no respeitante às barreiras tarifárias.

**Quadro 2 - Principais vantagens e desvantagens competitivas de Portugal**

<b>Competitividade de Portugal</b>	
<b>Vantagens</b>	<b>Desvantagens</b>
Barreiras tarifárias (3º)	Barreiras não tarifárias (52º)
Percentagem de produtos livre de taxas aduaneiras à importação (22º)	Complexidade das tarifas (92º)
Encargos com os procedimentos aduaneiros (29º)	Barreiras não-tarifárias (52º)
Eficácia e eficiência do despacho (autorizações) (26º)	Complexidade das tarifas de (92º)
Custo para exportar (12º)	Barreiras não-tarifárias (52º)
Índice de percepção de corrupção (28º)	Complexidade das tarifas de (92º)
Densidade de tráfego aeroportuário (22º)	Tarifas enfrentaram (60º)
Índice de conectividade de Transbordo (22º)	Margem de preferência em mercados -alvo (84º)
Qualidade da infra-estrutura ferroviária (25º)	Índice de Serviços de Alfândega – eficiência (74º)
Qualidade das estradas (14º)	Tempo para importar (40º)
<i>Liner Shipping Conectividade Index</i> .(24º)	Documentos para importar (44º)
Entrega de mercadorias no destino no tempo previsto (21º)	Custos para importar (39º)
Eficiência do serviço postal (27º)	Tempo para exportar (43º)
Adesão a Acordos –GATS- de se viços de transportes (20º)	Documentos para exportar (42º)
Nº de subscritores de serviços móveis (12º)	Congestionamento das estradas (75º)
Nº de subscritores de internet banda larga (29º)	Qualidade das infra-estruturas de transporte aéreo (38º)
Regulamentação dos direitos de propriedade (28º)	Qualidade das infra-estruturas portuárias (37º)
Regulamentação para a Influência indevida (27º)	Ética e corrupção (34º)
Facilidade de contratação de mão-de-obra estrangeira (9º)	Ineficiência do Governo (59º)
Impacto do regime legal sobre IDE no ambiente de negócios (29º)	Concorrência doméstica (42º)
Custos para os negócios devidos ao ambiente de crime e violência (17º)	A abertura à participação estrangeira (35º)
Custos para os negócios devidos ao terrorismo (16º)	Prevalência de propriedade estrangeira (64º)
	Controlos de capital (65º)

A França regista grande competitividade nos procedimentos de exportação/importação colocando-se no 1º lugar do ranking dos indicadores – documentos para importar e documentos para exportar. Os EUA também se revelam muito competitivos (2º) no tempo de importação. Portugal é entre estes seis (Quadro 3) países o mais competitivo nos custos para exportar (12º).

É notória a vantagem competitiva da França (1º) e da Alemanha (8º) no tocante à disponibilidade e qualidades das infra-estruturas de transporte. Outra forte vantagem competitiva da Alemanha a par da Irlanda e da Espanha é a disponibilidade e qualidade dos serviços de transportes revelando uma boa indústria da logística.

Note-se que relativamente a 2008, a França tem uma perda acentuada de competitividade nos serviços de transporte e por outro lado a Espanha regista ganhos significativos nesse espaço. Também a Irlanda apresenta uma ligeira quebra nos resultados relativos às infra-estruturas de transportes enquanto que Portugal aumenta o número de vantagens competitivas nesta área.

Os EUA revelam significativas vantagens competitivas no campo das infra-estruturas de transporte (3º) e serviços associados (14º). Destaca-se a vantagem competitiva dos EUA no domínio das TICs, particularmente na integração tecnológica por parte das empresas americanas (2º). No entanto registe-se o aumento de competitividade de Portugal, em relação ao ano anterior, devido ao aumento de subscritores na internet em banda larga e à disponibilidade de linhas telefónicas.

Portugal e a Irlanda demonstram vantagens competitivas no ambiente regulamentar, contudo a Irlanda é penalizada na segurança física. A Espanha a par da França e dos EUA não são competitivos nas matérias do ambiente regulamentar e da segurança.

Portugal demonstra vantagens competitivas em 44,6% do total dos indicadores considerados no GETI 2009. Assinale-se que no GETI 2008 Portugal tinha registado vantagens competitivas em 32,5% dos indicadores (Anexo II).

**Quadro 3: Vantagens competitivas de Portugal, Espanha, Irlanda, França, Alemanha e EUA  
(no universo de 121 economias, 2009)**

Sub-índices/Pilares/Indicadores	Portugal	Espanha	Irlanda	França	Alemanha	EUA
<b>1. Market access</b>	<b>63</b>	<b>75</b>	<b>96</b>	<b>89</b>	<b>90</b>	<b>49</b>
<b>1.1. Domestic and foreign market access</b>	<b>63</b>	<b>75</b>	<b>96</b>	<b>89</b>	<b>90</b>	<b>49</b>
Tariff barriers(1), 2008	3	3	3	3	3	30
Tariff barriers for non-agricultural products (hard data)	5	5	5	5	5	33
Tariff barriers for agricultural products (hard data)	14	14	14	14	14	8
Non-tariff barriers, 2008	52	61	79	74	75	29
Complexity of tariffs(2),	92	92	92	92	92	89
Variance of tariffs (hard data)	58	58	58	58	58	12
Domestic tariff peaks (hard data)	87	87	87	87	87	85
Specific tariffs (hard data)	90	90	90	90	90	89
Number of distinct tariffs (hard data)	92	92	92	92	92	90
Share of duty-free imports, 2007-2008	22	22	22	22	22	20
Tariffs faced (hard data)	60	60	60	60	60	114
Margin of preference in major export markets (hard data)	84	84	84	84	84	65
<b>2. Border administration</b>	<b>35</b>	<b>28</b>	<b>8</b>	<b>19</b>	<b>11</b>	<b>15</b>
<b>2.1. Efficiency of customs administration</b>	<b>59</b>	<b>26</b>	<b>6</b>	<b>25</b>	<b>21</b>	<b>10</b>
Burden of customs procedures	29	38	18	28	20	37
Customs services index, 2008	74	15	4	16	23	2
<b>2.2. Efficiency of import-export procedures</b>	<b>31</b>	<b>41</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>16</b>
Effectiveness and efficiency of clearance(3), 2008	26	30	9	21	4	19
Time for import, 2008	40	18	25	22	9	2
Documents for import, 2008	44	66	5	1	15	15
Cost to import, 2008	39	49	49	62	32	61
Time for export, 2008	43	18	8	18	8	4
Documents for export, 2008	42	42	5	1	5	5
Cost to export, 2008	12	63	62	59	33	50
<b>2.3. Transparency of border administration</b>	<b>29</b>	<b>27</b>	<b>14</b>	<b>22</b>	<b>15</b>	<b>21</b>
Irregular payments in exports and imports	31	34	14	21	17	29
Corruption Perceptions Index, 2008	28	25	15	20	13	17
<b>3. Transport and communications infrastructure</b>	<b>26</b>	<b>18</b>	<b>23</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>10</b>
<b>3.1. Availability and quality of transport infrastructure</b>	<b>28</b>	<b>15</b>	<b>31</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>3</b>
Airport density, 2007	22	42	15	39	76	14
Transshipment connectivity index, 2007	22	6	77	2	3	5
Paved roads, 2005	31	19	1	1	1	49
Road congestion, 2005	75	55	35	62	87	48
Quality of air transport infrastructure	38	31	41	5	3	11
Quality of railroad infrastructure	25	19	49	2	4	16
Quality of roads	14	28	64	1	4	8
Quality of port infrastructure	37	29	58	9	4	10
<b>3.2. Availability and quality of transport services</b>	<b>24</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>14</b>
Liner Shipping Connectivity Index, 2007	24	11	81	13	4	6
Ease and affordability of shipment(3), 2007	32	23	11	18	4	20
Competence of the logistics industry(3), 2007	34	24	11	18	2	12
Ability and ease of tracking(3), 2007	30	22	14	16	5	10
Timeliness of shipments in reaching destination(3), 2007	21	29	9	23	7	18
Postal service efficiency	27	35	28	16	12	6
GATS commitments in the transport sector, 2009	20	20	20	20	20	68
<b>3.3. Availability and use of ICTs</b>	<b>29</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>3</b>	<b>12</b>
Firm-level technology absorption	37	52	27	21	11	2
Mobile telephone subscribers, 2007-2008	12	33	20	50	18	57
Broadband Internet subscribers, 2007-2008	29	26	24	13	15	14
Internet users, 2007-2008	38	29	21	32	11	10
Telephone lines, 2007-2008	29	17	13	6	2	10
<b>4. Business environment</b>	<b>25</b>	<b>38</b>	<b>16</b>	<b>23</b>	<b>10</b>	<b>36</b>
<b>4.1. Regulatory environment</b>	<b>36</b>	<b>40</b>	<b>14</b>	<b>22</b>	<b>12</b>	<b>23</b>
Property rights(4)	28	36	12	14	6	20
Ethics and corruption(4)	34	32	19	27	16	28
Undue influence(4)	27	47	15	23	7	30
Government inefficiency(4)	59	48	26	35	20	33
Domestic competition(4)	42	43	5	25	13	8
Openness to foreign participation(5)	35	54	3	50	25	32
Ease of hiring foreign labour	9	35	3	88	76	44
Prevalence of foreign ownership	64	57	2	43	29	44
Business impact of rules on FDI	29	69	1	58	40	47
Capital controls	65	64	17	34	7	36
<b>4.2. Physical security</b>	<b>17</b>	<b>45</b>	<b>18</b>	<b>29</b>	<b>11</b>	<b>63</b>
Reliability of police services	31	24	23	18	4	17
Business costs of crime and violence	17	53	42	46	15	74
Business costs of terrorism	16	96	13	60	53	114

 Fonte: GEE com base no *World Economic Forum, The Enabling Trade Report 2009*

(1) In the calculation we use import-weighted tariff barriers for all products but we disclose the breakdown between agriculture and non-agriculture for information  
 (2) Complexity of tariffs is the average of the other four variables  
 (3) The LPI data are derived from the World Bank Logistics Perception Index (LPI) Survey, which is based on a 1-to-5 scale. LPI data were normalized to a 1-to-7 scale using the above formula in order to align it with the Executive Opinion Survey results.  
 (4) These variables are composite indicators comprising multiple variables used in the Global Competitiveness Index. For details see The Global Competitiveness Report 2008-2009.  
 (5) This variable is the average score of the listed four Survey data variables

### Anexo I: Metodologia de cálculo do *Enabling Trade Index 2008 (ETI)*

A estrutura do ETI tem em conta os factores que normalmente contribuem para incrementar o fluxo de circulação do comércio internacional. Neste sentido, o Índice é composto por quatro sub-índices, ou áreas facilitadoras: (1) o acesso ao mercado, (2) administração das fronteiras, (3) infra-estrutura dos transportes e comunicações e (4) ambiente de negócio.

Por sua vez, os sub-índices são compostos por dez pilares de facilitação do comércio: tarifas e barreiras não-tarifárias, propensão para o comércio, eficiência da administração aduaneira, a eficiência dos procedimentos de importação - exportação, a transparência da administração alfandegária, disponibilidade e qualidade das infra-estruturas de transportes, disponibilidade e qualidade dos serviços de transporte, disponibilidade e utilização das TIC, ambiente regulamentar, e segurança (Quadro 1).

**Quadro 1**

#### Composição do Índice de Facilitadores do Comércio Internacional

Sub-índices	Peso	Descrição	Pilares
Acesso ao mercado	1/4	Avalia em que medida a política e o quadro cultural do país acolhe as mercadorias estrangeiras que entram no respectivo território	1.1. Tarifas e barreiras não tarifárias 1.2. Propensão para o comércio
Administração das fronteiras	1/4	Mede o grau de exigência da administração na fronteira relativamente à entrada de bens	2.1. Eficiência da administração aduaneira 2.2. Eficiência dos procedimentos de importação - exportação 2.3. Transparência da administração das fronteiras
Infra-estruturas de transportes e comunicações	1/4	Considera se o país tem infra-estrutura de transportes e de comunicações necessárias para facilitar a circulação dos bens desde a fronteira até o destino	3.1. Disponibilidade e qualidade das infra-estruturas de transporte 3.2. Disponibilidade e qualidade dos serviços de transporte 3.3. Disponibilidade e utilização das TICs
Ambiente de negócios	1/4	Analisa o quadro regulador e de segurança globais com impacto no transporte comercial no país	4.1. Ambiente regulador 4.2. Segurança física

Cada pilar é composto por uma série de variáveis individuais que perfazem 40 no total e a informação utilizada engloba dados quer de natureza qualitativa (“*survey data*”) quer quantitativa (“*hard data*”), proveniente de fontes muito diversificadas. Na generalidade, os dados reportam-se aos anos de 2007 e 2008.

Os dados qualitativos são na sua maioria provenientes do *Executive Opinion Survey*, do WEF, e são classificados de 1 a 7. Os dados do *Logistics Performance Index (LPI) Survey*, do Banco Mundial, também foram incluídos.

Tanto os dados quantitativos como os resultados do inquérito LPI são convertidos para uma escala de 1 a 7, de modo a alinha-los com os resultados do *Executive Opinion Survey*, segundo a fórmula:

$$6 \times \left( \frac{\text{country score} - \text{sample minimum}}{\text{sample maximum} - \text{sample minimum}} \right) + 1$$

O valor mínimo e o máximo da amostra são as pontuações mais baixas e as mais elevadas da amostra total, respectivamente.

Às variáveis quantitativas, para as quais um valor elevado indica um pior resultado (por exemplo, barreiras tarifárias, o congestionamento rodoviário), é aplicada uma fórmula de normalização que, além de converter a série numa escala de 1 a 7, inverte-a, de forma que a 1 e a 7 continuam a corresponder os piores e os melhores resultados possíveis, respectivamente:

$$-6 \times \left( \frac{\text{country score} - \text{sample minimum}}{\text{sample maximum} - \text{sample minimum}} \right) + 7$$

Cada um dos pilares é calculado como uma média não ponderada das variáveis que o compõem. Os sub-índices são então calculados como médias não ponderadas dos respectivos pilares.

No caso do pilar ‘disponibilidade e qualidade de infra-estruturas de transportes’, que é composto por dois sub-pilares (‘disponibilidade infra-estrutura de transporte’ e ‘qualidade das infra-estrutura transportes’), o conjunto do pilar é a média não ponderada dos dois sub-pilares.

O índice global, ETI resulta, por fim, da média não ponderada das quatro variáveis sub-índices.

Dada a dimensão da informação disponibilizada, optou-se por incluir em anexo, (anexo IV), um quadro que contém a listagem de todas as variáveis/indicadores, respectiva data, a identificação da natureza dos dados, assim como os pesos e as fontes correspondentes.

**Anexo II: GETI 2008 – Vantagens competitivas de Portugal, Espanha, Irlanda, França e Alemanha**

Sub-índices/Pilares/Indicadores	Portugal	Espanha	Irlanda	França	Alemanha
<b>Sub-índice A: Market access</b>	<b>45</b>	<b>34</b>	<b>25</b>	<b>20</b>	<b>9</b>
<b>Pilar 1: Tariff and non-tariff barriers</b>	<b>54</b>	<b>47</b>	<b>62</b>	<b>56</b>	<b>60</b>
1.1 Tariff barriers, 2007	3	3	3	3	3
1.2 Non-tariff barriers, 2007	65	59	71	66	68
<b>Pilar 2: Proclivity to trade</b>	<b>34</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>1</b>
2.1 Breadth of international markets	49	40	14	17	1
2.2 Extent of regional sales	41	52	9	18	1
2.3 Openness to multilateral trade rules, 2008	29	7	36	11	12
2.4 Share of duty-free imports, 2006-2007	11	11	11	11	11
<b>Sub-índice B: Border administration</b>	<b>32</b>	<b>23</b>	<b>19</b>	<b>26</b>	<b>15</b>
<b>Pilar 3: Efficiency of customs administration</b>	<b>45</b>	<b>14</b>	<b>33</b>	<b>40</b>	<b>32</b>
3.1 Burden of customs procedures	34	30	17	27	15
3.2 Customs services index, 2007	57	5	42	48	45
<b>Pilar 4: Efficiency of import-export procedures</b>	<b>33</b>	<b>36</b>	<b>13</b>	<b>23</b>	<b>7</b>
4.1 Effectiveness and efficiency of clearance, 2007	26	30	9	21	4
4.2 Time for import, 2007	35	17	21	21	9
4.3 Documents for import, 2007	39	59	3	13	13
4.4 Cost to import, 2007	46	47	62	63	23
<b>Pilar 5: Transparency of border administration</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>17</b>	<b>19</b>	<b>15</b>
5.1 Irregular payments in exports and imports	27	29	17	20	11
5.2 Corruption Perceptions Index, 2007	25	22	16	18	15
<b>Sub-índice C: Transport and communications infrastructure</b>	<b>28</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>6</b>	<b>5</b>
<b>Pilar 6: Availability and quality of transport infrastructure</b>	<b>34</b>	<b>11</b>	<b>28</b>	<b>2</b>	<b>9</b>
6.1 Airport density, 2006	22	41	16	37	75
6.2 Transshipment connectivity index, 2006	36	7	73	3	4
6.3 Paved roads, 2004	35	20	1	1	1
6.4 Road congestion, 2004	78	49	15	55	76
6.5 Quality of air transport infrastructure	30	22	41	5	3
6.6 Quality of railroad infrastructure	28	19	52	3	4
6.7 Quality of roads	19	24	56	1	4
6.8 Quality of port infrastructure	34	23	57	10	4
<b>Pilar 7: Availability and quality of transport services</b>	<b>29</b>	<b>16</b>	<b>26</b>	<b>10</b>	<b>2</b>
7.1 Liner Shipping Connectivity Index, 2007	36	11	68	12	3
7.2 Ease and affordability of shipment, 2007	32	23	11	18	4
7.3 Competence of the logistics industry, 2007	34	24	11	18	2
7.4 Ability and ease of tracking, 2007	30	22	14	16	5
7.5 Timeliness of shipments in reaching destination, 2007	21	29	9	23	7
7.6 Postal service efficiency	20	39	24	15	3
<b>Pilar 8: Availability and use of ICTs</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>26</b>	<b>18</b>	<b>13</b>
8.1 Firm-level technology absorption	40	57	21	26	13
8.2 Mobile telephone subscribers, 2006-2007	11	21	13	40	26
8.3 Broadband Internet subscribers, 2006-2007	26	23	28	11	22
8.4 Internet users, 2006-2007	39	27	36	21	22
8.5 Telephone lines, 2006-2007	30	26	14	10	2
<b>Sub-índice D: Business environment</b>	<b>13</b>	<b>33</b>	<b>8</b>	<b>31</b>	<b>4</b>
<b>Pilar 9: Regulatory environment</b>	<b>20</b>	<b>45</b>	<b>5</b>	<b>56</b>	<b>18</b>
9.1 Ease of hiring foreign labor	9	36	3	76	51
9.2 Openness of bilateral Air Service Agreements, 2005	17	76	23	66	15
9.3 Prevalence of foreign ownership	48	36	1	43	7
9.4 Business impact of rules on FDI	16	53	1	47	18
<b>Pilar 10: Physical security</b>	<b>17</b>	<b>32</b>	<b>19</b>	<b>21</b>	<b>3</b>
10.1 Reliability of police services	29	21	23	15	3
10.2 Business costs of crime and violence	18	48	39	46	5
10.3 Business costs of terrorism	19	96	28	64	39

Fonte: World economic Forum, The Enabling Trade Report 2008



Anexo III: Identificação dos Indicadores do *Enabling Trade Index 2009* e respectivas fontes

Sub-índices/Pilares/Indicadores	Unidade	peso(*)	fonte
<b>1. Market access</b>			
<b>1.1. Domestic and foreign market access</b>			
Tariff barriers(1), 2008	Trade-weighted average tariff rate	1/6	International Trade Centre
Tariff barriers for non-agricultural products (hard data)			International Trade Centre
Tariff barriers for agricultural products (hard data)			International Trade Centre
Non-tariff barriers, 2008	Index of non-tariff barriers (NTBs)	1/6	International Trade Centre; authors' calculations
Complexity of tariffs(2),		1/6	International Trade Centre
Variance of tariffs (hard data)			International Trade Centre
Domestic tariff peaks (hard data)			International Trade Centre
Specific tariffs (hard data)			International Trade Centre
Number of distinct tariffs (hard data)			International Trade Centre
Share of duty-free imports, 2007-2008	Duty-free imports as a share of total imports	1/6	International Trade Centre
Tariffs faced (hard data)		1/6	International Trade Centre
Margin of preference in major export markets (hard data)		1/6	International Trade Centre
<b>2. Border administration</b>			
<b>2.1. Efficiency of customs administration</b>			
Burden of customs procedures	n.i.	0.5	World Economic Forum, Executive Opinion Survey 2007, 2008
Customs services index, 2008	n.i.	0.5	Global Express Association
<b>2.2. Efficiency of import-export procedures</b>			
Effectiveness and efficiency of clearance(3), 2008	Effectiveness and efficiency of clearance process by customs and border control agencies	1/7	The World Bank, logistic Perception Index 2007
Time for import, 2008	Number of days required to import	1/7	The World Bank, "Doing Business 2009", September 2008
Documents for import, 2008	Number of documents required to import	1/7	The World Bank, "Doing Business 2009", September 2008
Cost to import, 2008	Total official cost associated with importing, excluding tariffs and trade taxes	1/7	The World Bank, "Doing Business 2009", September 2008
Time for export, 2008		1/7	The World Bank, "Doing Business 2009", September 2008
Documents for export, 2008		1/7	The World Bank, "Doing Business 2009", September 2008
Cost to export, 2008		1/7	The World Bank, "Doing Business 2009", September 2008
<b>2.3. Transparency of border administration</b>			
Irregular payments in exports and imports	n.i.	0.5	World Economic Forum, Executive Opinion Survey 2007, 2008
Corruption Perceptions Index, 2008	A country or territory's degree of public corruption	0.5	Transparency International
<b>3. Transport and communications infrastructure</b>			
<b>3.1. Availability and quality of transport infrastructure</b>			
Airport density, 2007	Number of airports per million population	1/8	International Air Transport Association, SRS Analyser
Transshipment connectivity index, 2007	Type of transshipment connections available to shippers from each country/economy on bilateral routes	1/8	UNCTAD, Transport Section, Trade Logistic Branch
Paved roads, 2008	Paved roads as a percentage of total roads	1/8	The World Bank, "World Development Indicators 2007"; International Road Federation, "World Road Statistics 2006"
Road congestion, 2005	Motor vehicles per kilometer of road	1/8	The World Bank, "World Development Indicators 2007"
Quality of air transport infrastructure	n.i.	1/8	World Economic Forum, Executive Opinion Survey 2007, 2008
Quality of railroad infrastructure	n.i.	1/8	World Economic Forum, Executive Opinion Survey 2007, 2008
Quality of roads	n.i.	1/8	World Economic Forum, Executive Opinion Survey 2007, 2008
Quality of port infrastructure	n.i.	1/8	World Economic Forum, Executive Opinion Survey 2007, 2008
<b>3.2. Availability and quality of transport services</b>			
Liner Shipping Connectivity Index, 2007	Quantity of services provided by liner companies	1/7	UNCTAD, Transport Section, Trade Logistics Branch
Ease and affordability of shipment(3), 2007	Ease and affordability of arranging international shipments	1/7	The World Bank, "Logistics Perception Index 2007"
Competence of the logistics industry(3), 2007	Competence of the local logistics industry (e.g., transport operators, customs brokers)	1/7	The World Bank, "Logistics Perception Index 2007"
Ability and ease of tracking(3), 2007	Ability to track and trace international shipments	1/7	The World Bank, "Logistics Perception Index 2007"
Timeliness of shipments in reaching destination(3), 2007	Frequency of shipments reaching the consignee within the scheduled delivery time	1/7	The World Bank, "Logistics Perception Index 2007"
Postal service efficiency	n.i.	1/7	World Economic Forum, Executive Opinion Survey 2007, 2008
GATS commitments in the transport sector, 2009		1/7	International Trade Centre; authors' calculations
<b>3.3. Availability and use of ICTs</b>			
Firm-level technology absorption		1/5	World Economic Forum, Executive Opinion Survey 2007, 2008
Mobile telephone subscribers, 2007-2008	Mobile telephone subscribers per 100 population	1/5	International Telecommunication Union, "World Telecommunication Indicators 2009"
Broadband Internet subscribers, 2007-2008	Total broadband Internet subscribers per 100 population	1/5	International Telecommunication Union, "World Telecommunication Indicators 2009"
Internet users, 2007-2008	Internet users per 100 population	1/5	International Telecommunication Union, "World Telecommunication Indicators 2009"
Telephone lines, 2007-2008	Main telephone lines per 100 population	1/5	International Telecommunication Union, "World Telecommunication Indicators 2009"
<b>4. Business environment</b>			
<b>4.1. Regulatory environment</b>			
Property rights(4)	n.i.	1/6	The Global Competitiveness Report 2008–2009
Ethics and corruption(4)		1/6	The Global Competitiveness Report 2008–2009
Undue influence(4)	n.i.	1/6	The Global Competitiveness Report 2008–2009
Government inefficiency(4)	n.i.	1/6	The Global Competitiveness Report 2008–2009
Domestic competition(4)		1/6	The Global Competitiveness Report 2008–2009
Openness to foreign participation(5)		1/6	World Economic Forum, Executive Opinion Survey 2007, 2008
Ease of hiring foreign labour		1/6	World Economic Forum, Executive Opinion Survey 2007, 2008
Prevalence of foreign ownership		1/6	World Economic Forum, Executive Opinion Survey 2007, 2008
Business impact of rules on FDI		1/6	World Economic Forum, Executive Opinion Survey 2007, 2008
Capital controls		1/6	World Economic Forum, Executive Opinion Survey 2007, 2008
<b>4.2. Physical security</b>			
Reliability of police services	n.i.	1/3	World Economic Forum, Executive Opinion Survey 2007, 2008
Business costs of crime and violence	n.i.	1/3	World Economic Forum, Executive Opinion Survey 2007, 2008
Business costs of terrorism	n.i.	1/3	World Economic Forum, Executive Opinion Survey 2007, 2008

n.i. - Não identificado no relatório

(\*) Os pilares resultam da média simples dos indicadores que os compõem; Os Sub-índices, por sua vez, correspondem à média simples dos respectivos pilares; O índice global é calculado com base na média simples dos quatro

(1) In the calculation we use import-weighted tariff barriers for all products but we disclose the breakdown between agriculture and non-agriculture for information

(2) Complexity of tariffs is the average of the other four variables

(3) The LPI data are derived from the World Bank Logistics Perception Index (LPI) Survey, which is based on a 1-to-5 scale. LPI data were normalized to a 1-to-7 scale using the above formula in order to align it with the Executive

(4) These variables are composite indicators comprising multiple variables used in the Global Competitiveness Index. For details see The Global Competitiveness Report 2008–2009.

(5) This variable is the average score of the listed four Survey data variables