



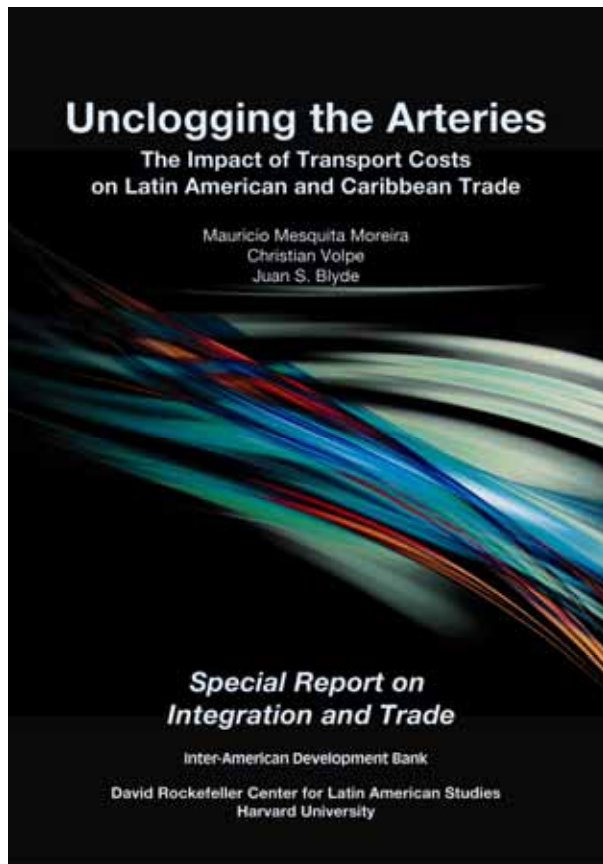
Obstáculos al comercio y carencias de infraestructura

Expositor: Mauricio Mesquita Moreira

Material del Taller de Capacitación
“Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional Suramericana”

Buenos Aires, Argentina - 7 al 11 de Septiembre de 2009

En caso de ser citado por favor mencionar la fuente



Destrabando las Arterias

La incidencia de los Costos de Transporte en el Comercio de América Latina y el Caribe

Mauricio Mesquita Moreira
Christian Volpe
Juan S. Blyde

Videoconferencia. IIRSA - Curso sobre Integración y Desarrollo de la Infraestructura - 7 al 11 de septiembre de 2009



Motivación

- La percepción es que la política comercial en America Latina y Caribe necesita ampliar su foco. Barreras arancelarias y no arancelarias ya no son el principal obstáculo al comercio de la región. Temas de facilitación del comercio, en particular los costos de transporte, no deben continuar a margen del debate.
- Tres factores contribuyeron para dar a los costos de transporte una importancia estratégica sin precedentes para la región:
 - El éxito total de las reformas y acuerdos comerciales;
 - La creciente fragmentación de la producción y de los costos de tiempo en las transacciones comerciales;
 - El surgimiento de economías abundantes e intensivas en trabajo y con escasez de recursos ha empujado la región hacia una especialización en bienes “intensivos” en transporte;



Objetivo

- Contribuir a un mejor entendimiento sobre la importancia de los costos de transporte (CTs) en el comercio de Latinoamérica. Específicamente:
 - ¿Cómo se comparan los CTs en relación a los aranceles?
 - ¿Cómo se comparan los CTs de Latinoamérica en relación a los observados en otras regiones del mundo?
 - ¿Qué tan “intensivas en transporte” son las exportaciones de Latinoamérica?
 - ¿Cuáles son los principales determinantes de los CTs en Latinoamérica?
 - ¿Cuál es el impacto de los CTs en el comercio de la región?



- **ALADI** (Asociación Latinoamericana de Integración): valor y peso de las exportaciones, aranceles y costo de transporte (flete y seguro) para 5000 bienes, por tipo de transporte(aéreo y marítimo) y puerto de salida (Argentina, Bolivia, Brazil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela) para los años 1990, 1995 y 2000 a 2005.
- **U.S. Census:** valor y peso de las importaciones, aranceles y costo de transporte (flete y seguro) para 17, 000 bienes (a nivel de 10 dígitos del Sistema Harmonizado) , por tipo de transporte (aéreo y marítimo) y puerto de entrada, para los años 2000-2005.
- **U.S. Waterborne databanks:** puerto de origen y destino.
- Compairdata, ICAO, Airportcitycode.com, Portualia.com. and Shipanalysis.



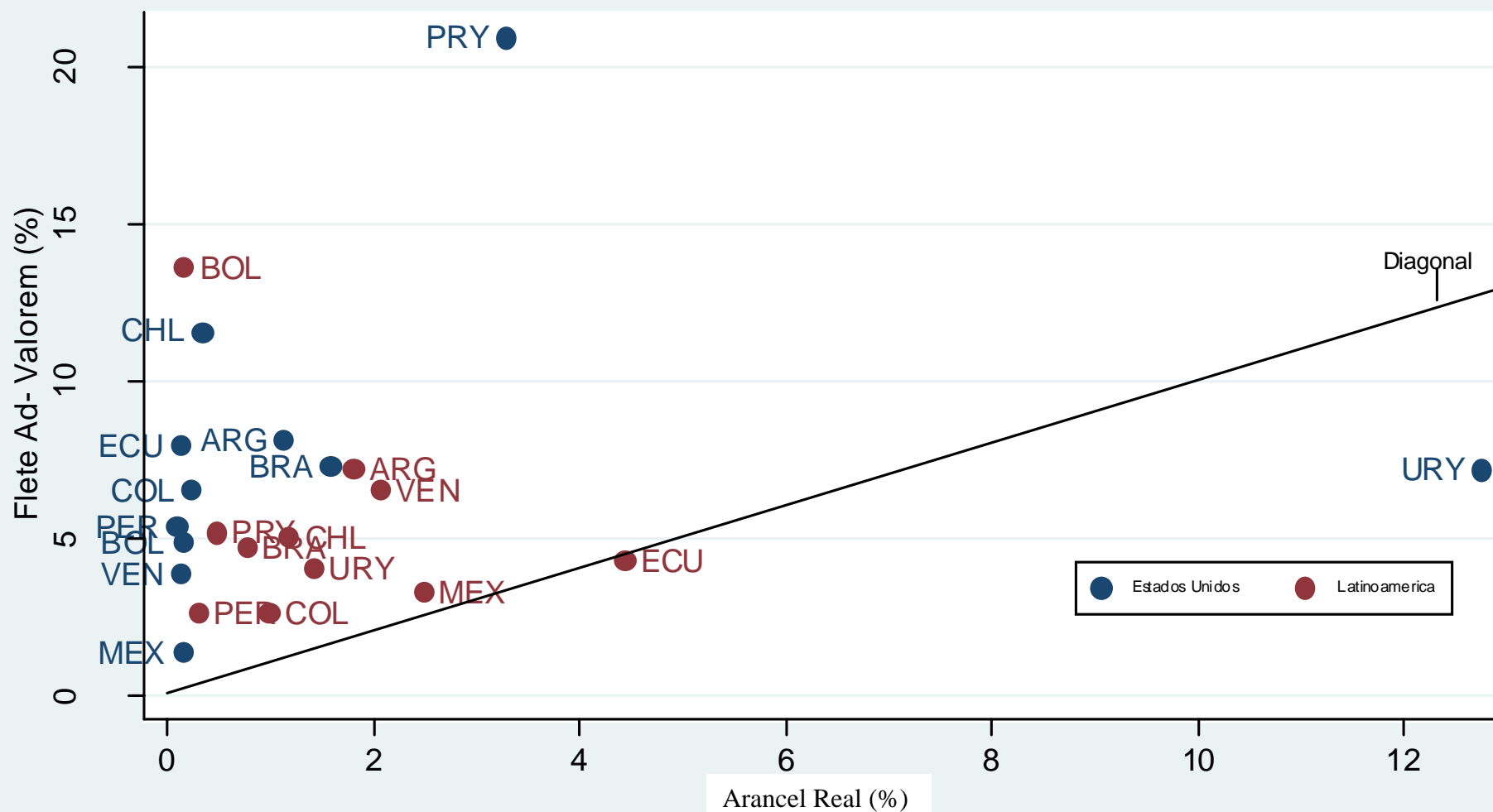
Principales resultados

- CTs mayores a los aranceles: p.ej. el CT promedio de las exportaciones de la región hacia los EUA es de **7.8 %**, mientras que el arancel promedio es de **2.7%**. Considerando las exportaciones intrarregionales: costo de transporte **4.3%**, aranceles **1.9 %**.
- CTs más altos a los existentes en los países desarrollados: p.ej. el flete marítimo promedio de Latinoamérica hacia los EUA es **75 % más alto que el correspondiente para Holanda**.
- En gran parte, ello se debe:
 - al comercio de bienes “pesados”,
 - a las deficiencias en puertos y aeropuertos y
 - a una débil competencia en los servicios de transporte
- A pesar de que los gastos en transporte marítimo tienden a converger con los estándares de los países desarrollados, se observa una tendencia opuesta en los CTS **aéreo**.
- Las reducciones en los CTs pueden tener un impacto significativamente mayor que la liberalización de aranceles, tanto en el volumen y el nivel de diversificación del comercio. Por ejemplo, en Argentina, una reducción del 10 % en los fletes de las exportaciones hacia los EUA tendría un impacto positivo **20 veces mayor a una reducción equivalente en el nivel de tarifas (5 veces para las exportaciones intrarregionales)**.



Costos de transporte vs. aranceles

Flete Ad-Valorem y Aranceles Reales. Exportaciones Intrarregionales y hacia los Estados Unidos. América Latina. Países Seleccionados. 2005

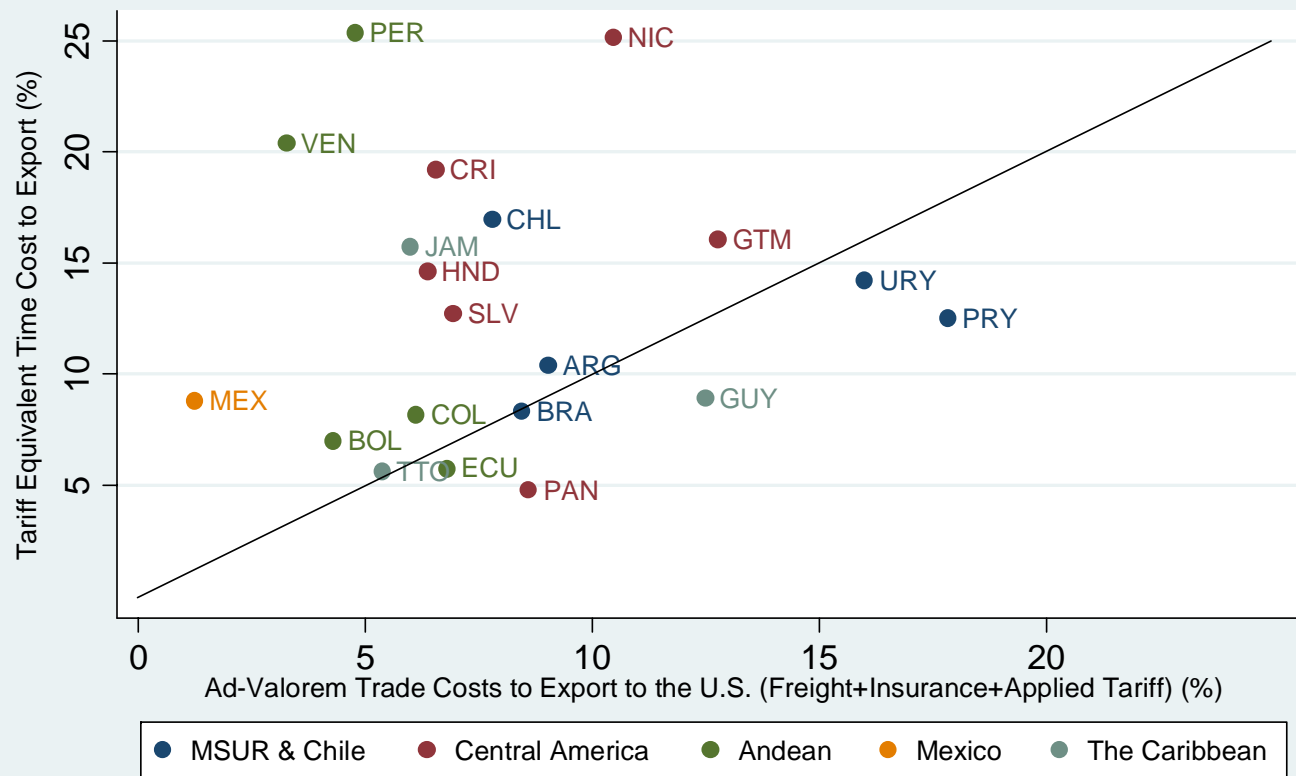


Fuente : Elaboración propia con base en información de US Census Bureau y Aladi

Nota: La gráfica se basa en información de importaciones para los mercados exportadores. El Flete Ad-Valorem se define como la razón entre el costo del flete y el valor de las importaciones. Las Tarifas Reales se definen como la razón entre el ingreso proveniente de las tarifas y el valor de las importaciones.

Transporte versus Aranceles

Figure 14 - Time Costs to Export and Trade Costs to Export to the U.S.
Selected LAC and East Asian Countries. 2006



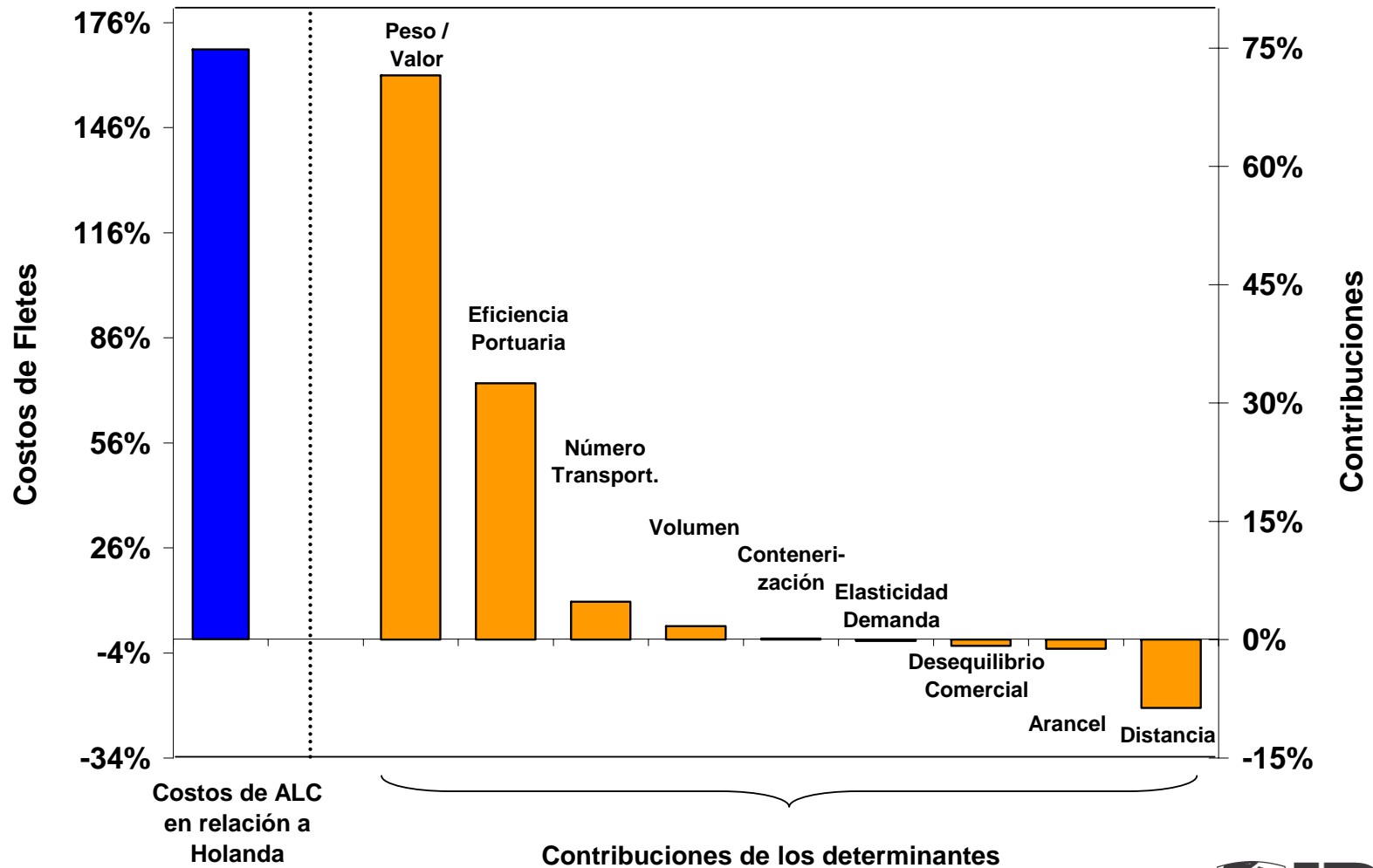
Data Source: Hummels and Schaur 2007 and Doing Business 2007



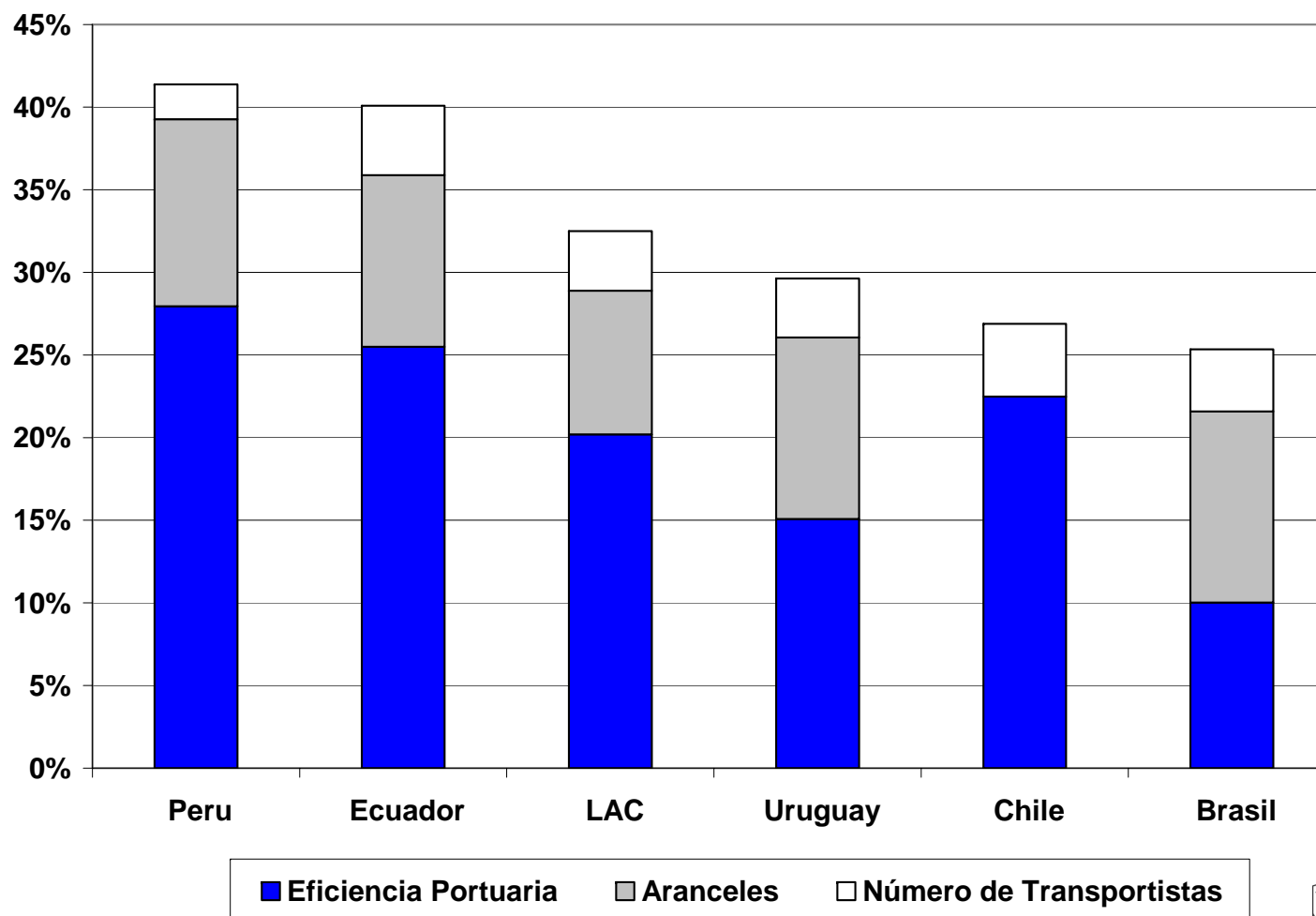


¿Son los CTs de Latinoamérica muy altos?

Figura 2.4: Descomposición de Diferencias en los Costos de Flete Marítimos para Latinoamérica y Holanda. Exportaciones hacia Estados Unidos (2000-2005)

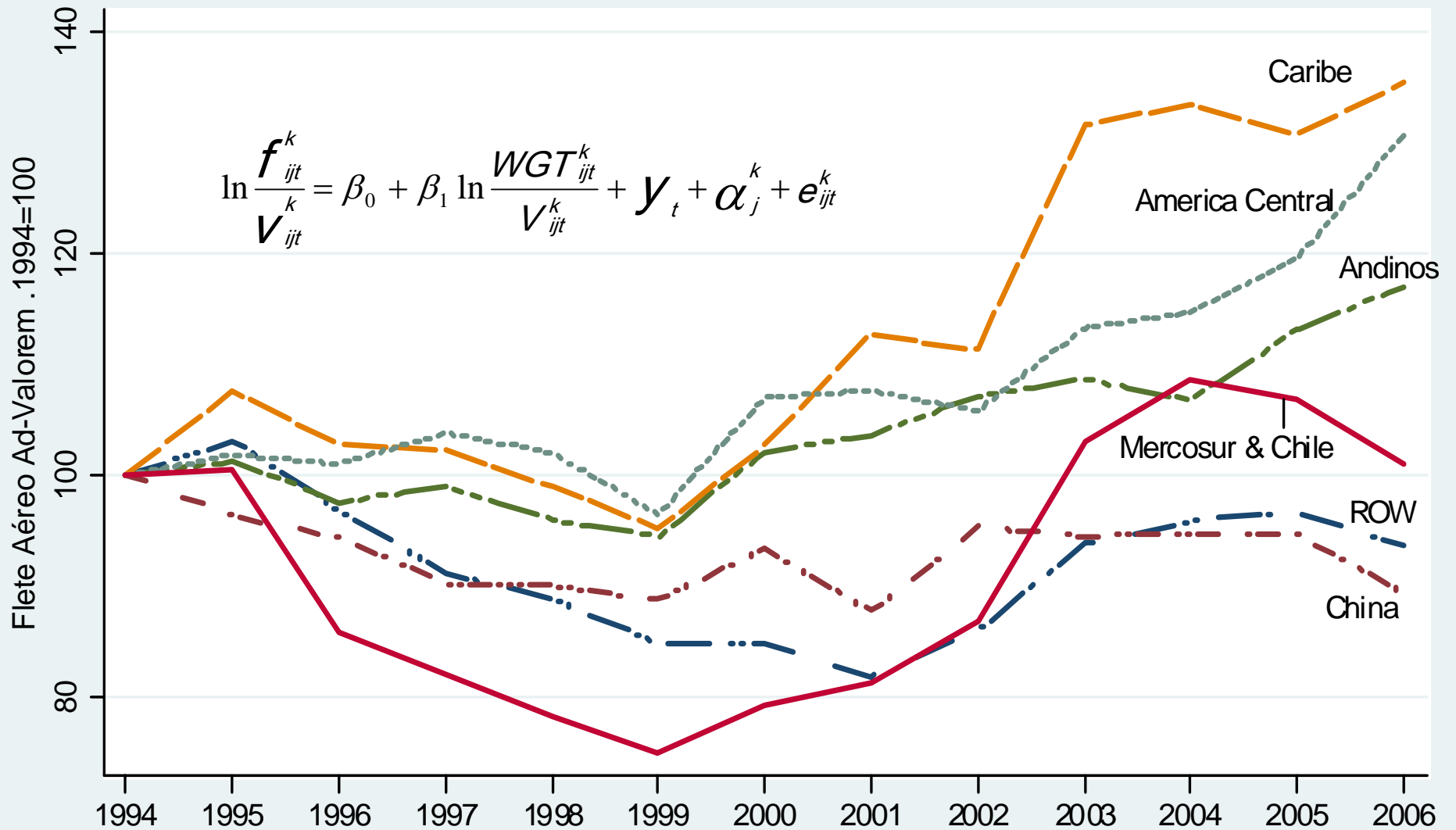


**Reducciones en los Costos de Flete Marítimos si la Eficiencia Portuaria,
los Aranceles y el Número de Transportistas Tuvieran el Mismo Nivel
que en Estados Unidos
Año Base: 2005.**




¿Están convergiendo los CTs de
Latinoamérica?

Figura 9- Tendencia en Flete Aéreo. Exportaciones hacia Estados Unidos controlando por Composición del Comercio Subregiones de Latinoamérica, China y Resto del Mundo (ROW). 1994-2006. 1994=100



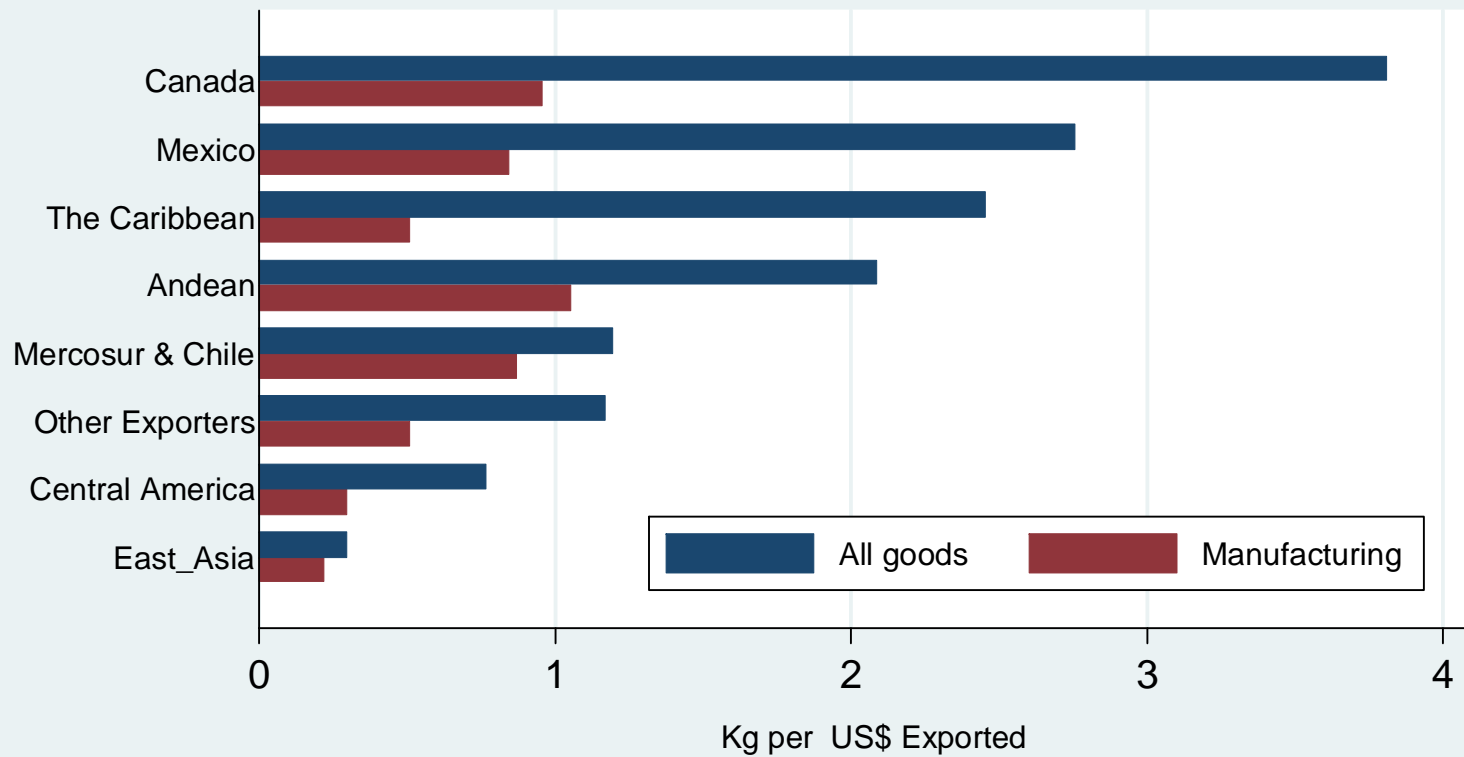
Fuente: U.S. Census Bureau

Nota: El Flete Aéreo Ad-Valorem se define como la razón de costo del flete más seguro sobre el valor de las importaciones. La tendencia se estimó tomando como variable dependiente al Flete Ad-Valorem y como variables independientes a la razón peso-valor de los bienes importados así como efectos fijos por exportador y año. Ver el texto para los detalles.



¿Son las exportaciones de Latinoamérica intensivas en transporte?

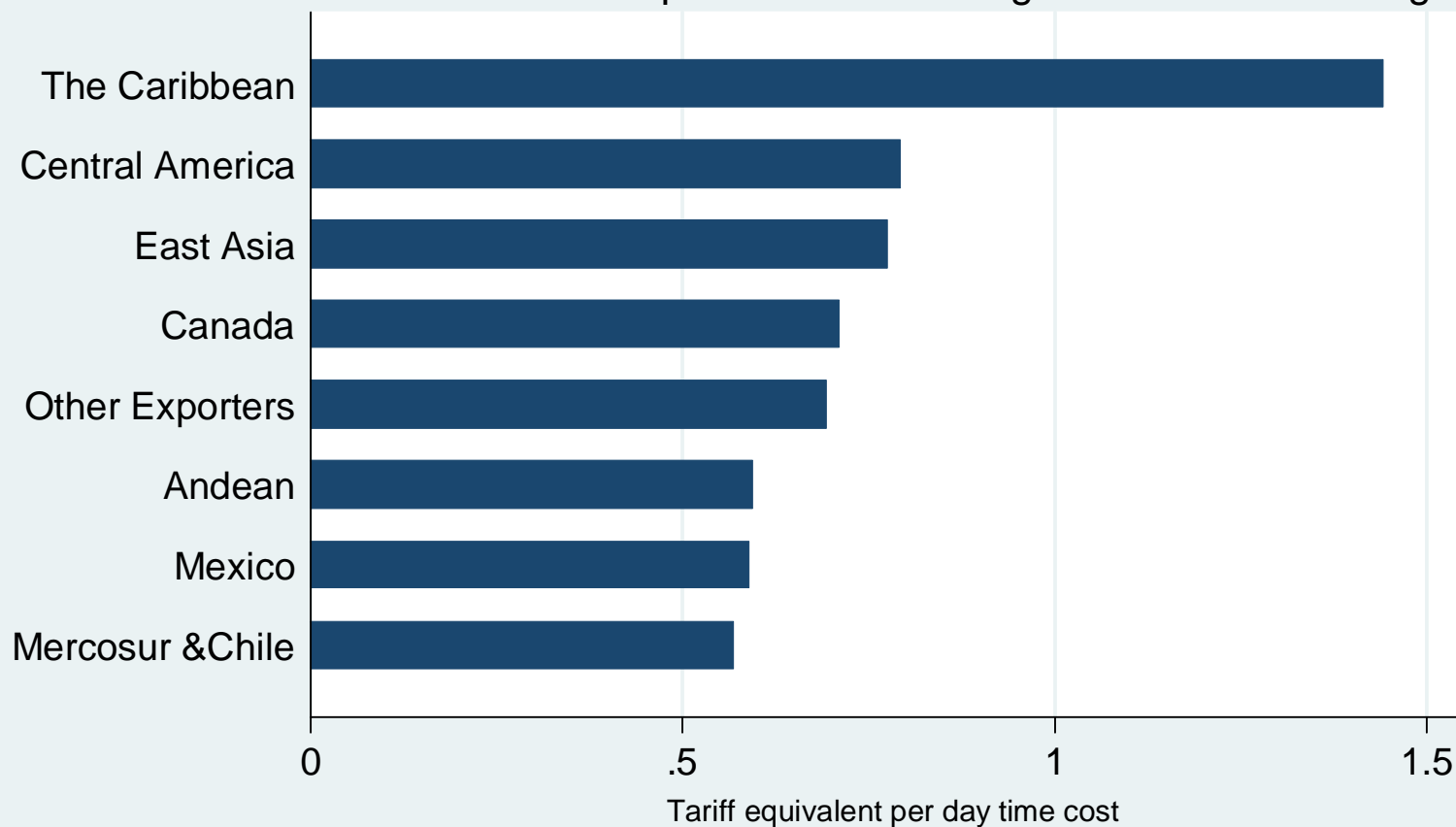
Figure 11 - Weight per US\$ Exported to the U.S.
LAC and Other Exporters. 2006. Kg per US\$



Note: Weight-to-value ratios are country weighted averages (export value) of goods shipped by air and ocean. Figures for sub-regions are simple averages of the countries ratios. East Asia includes Japan, China, Hong Kong, Taiwan, Macau and Korea

Data Source: U.S. Census Bureau

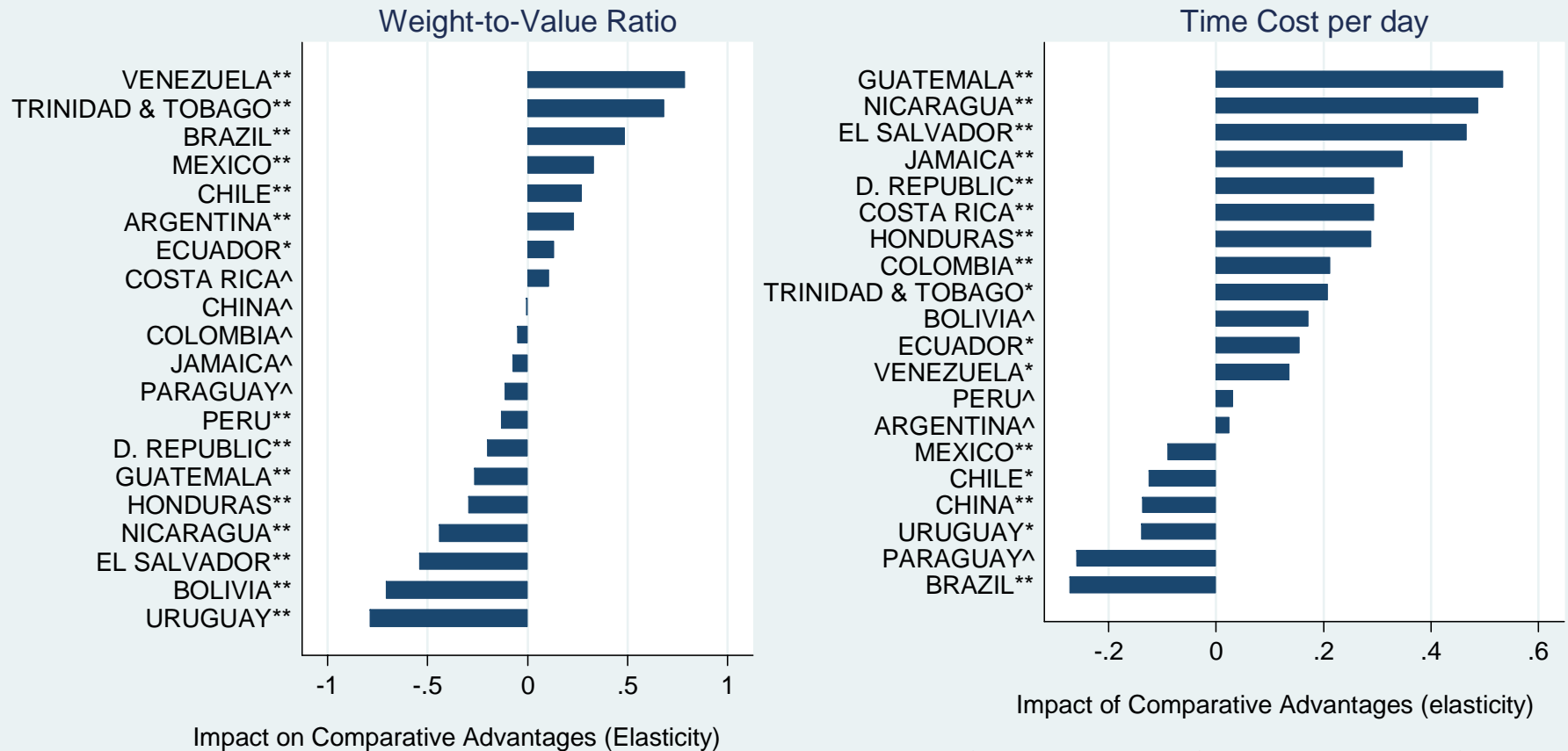
Figure 12- Ad-Valorem Per Day Time Cost Of Exports to the U.S.
LAC and Other Exporters. Trade Weighted. 2000-06 average



Note: Figures for subregions are simple averages of the countries' ratios. East Asia includes Japan, China, Hong Kong, Taiwan, Macau and Korea

Source: Own calculation based on data from Hummels and Schaur (2007) and U.S. Census Bureau.

Figure 13 - The Impact of Time Costs and Weight on LAC's Revealed Comparative Advantages. U.S. Market. 1994-2006



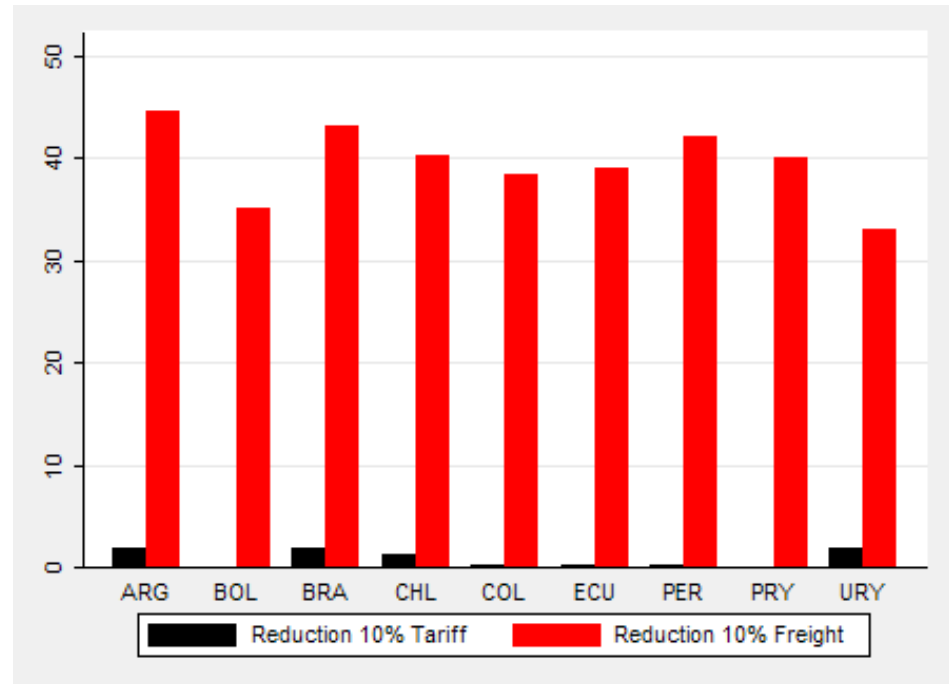
* significant at 5%; ** significant at 1%, ^ not significant

Note: The Impact figures are coefficients of a regression of revealed comparative advantages on time costs and weight-to-ratio with controls. See text for details.

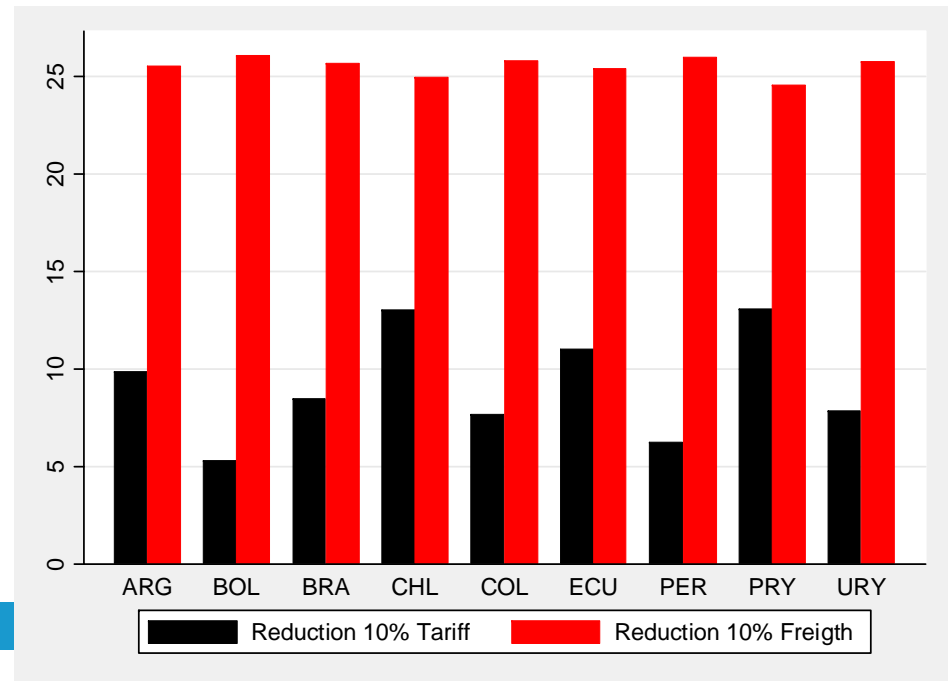
El Impacto de los costos de comercio: Costos de transporte vs. aranceles

¿Qué Implica para America Latina?

Reducciones en los Costos de Transporte y Aranceles: Respuesta Mediana de las Exportaciones Sectoriales Intrarregionales



Reducciones en los Costos de Transporte y Aranceles: Respuesta Mediana de la Diversificación de las Exportaciones Intrarregionales





Conclusiones

- ✓ Resulta evidente la necesidad de una agenda comercial más amplia que incorpore “nuevos” temas como los costos de transporte.
- ✓ Las áreas en las que hay que enfocarse son la calidad de la infraestructura y la competencia en los servicios de transporte (marco regulatorio).
- ✓ Observamos, sin embargo, importantes retos a nivel político y técnico.
- ✓ En el aspecto político, el desafío es mostrar que resolver los problemas a veces mundanos y ni siempre muy visibles de la red de transporte es algo que puede generar **beneficios políticos**.
- ✓ En el aspecto técnico:
 - rigor en la evaluación de proyectos,
 - escasez de recursos (PPPs) y;
 - proyectos regionales.