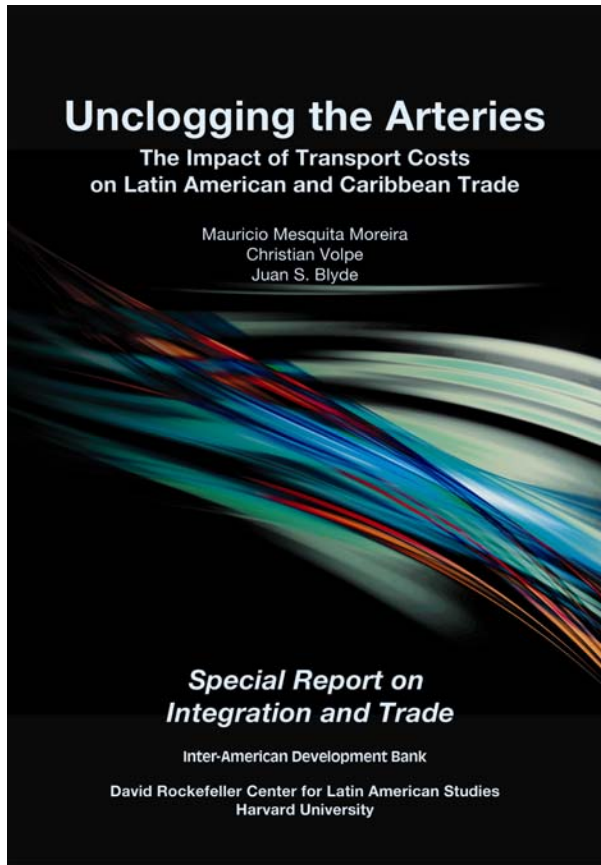




Costos de Transporte, Comercio e Integración

Fortalecimiento de las Políticas de Integración e Inserción Internacional
Programa de Entrenamiento Ejecutivo
Noviembre 4, 2009





Unclogging the Arteries

The Impact of Transport Costs
on Latin American and Caribbean Trade

Mauricio Mesquita Moreira
Christian Volpe
Juan S. Blyde

*Special Report on
Integration and Trade*

Inter-American Development Bank

David Rockefeller Center for Latin American Studies
Harvard University

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



Motivación

- La percepción es que la política comercial en América 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?



Datos

- **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.



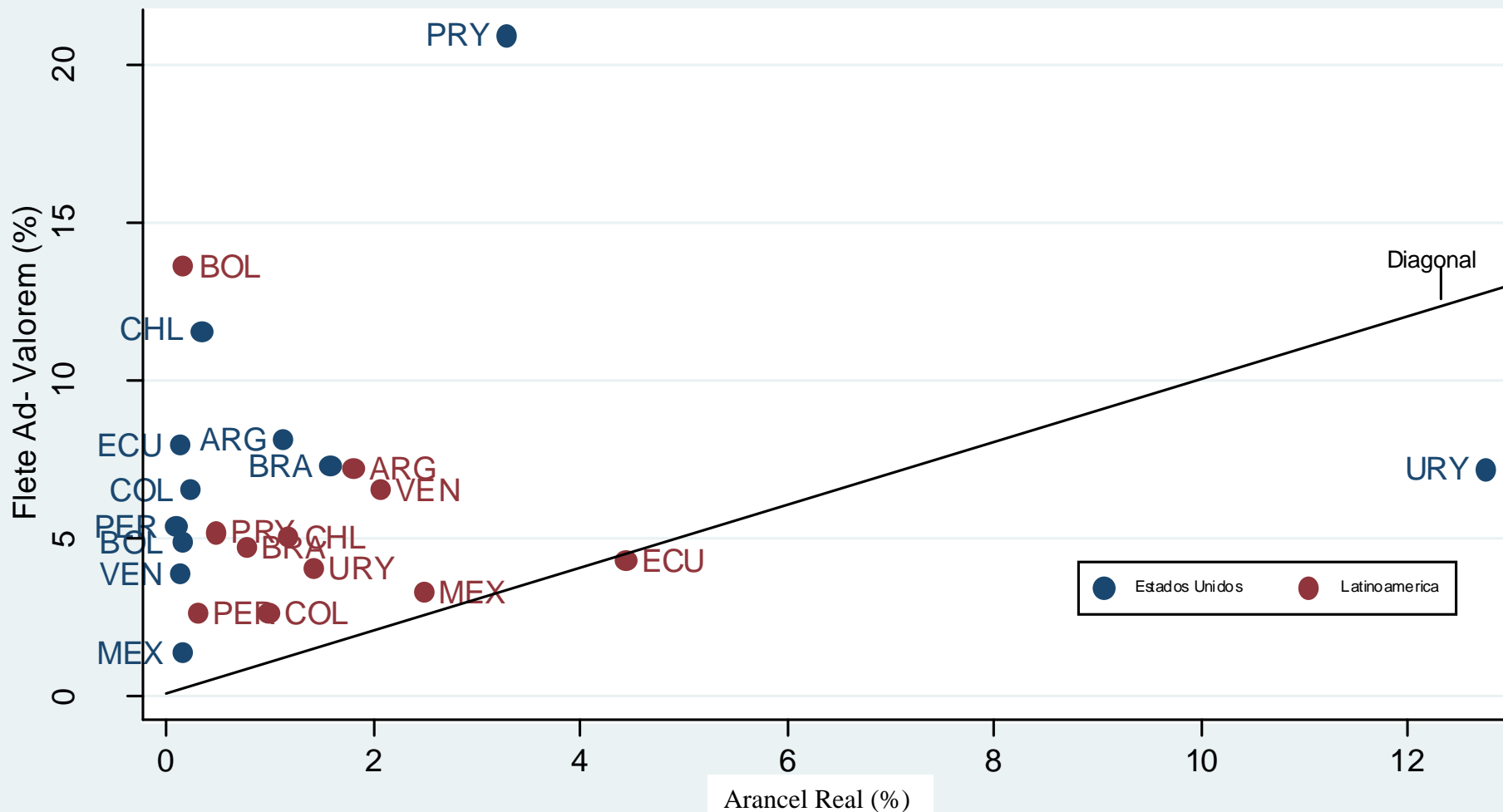
Principales resultados

- 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

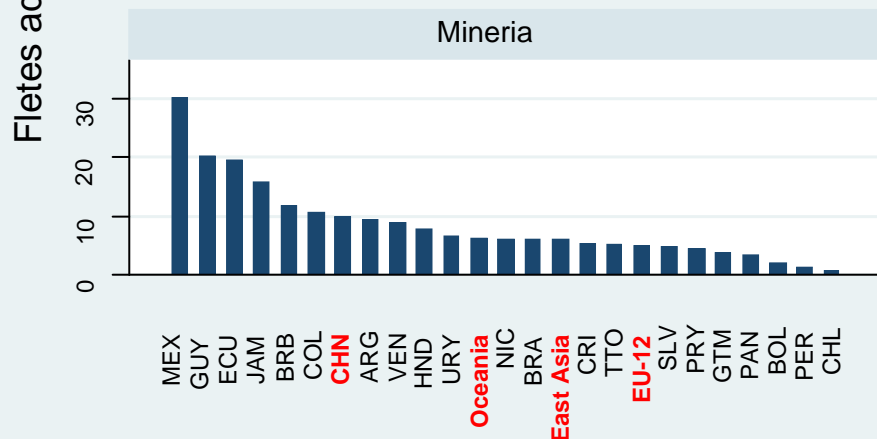
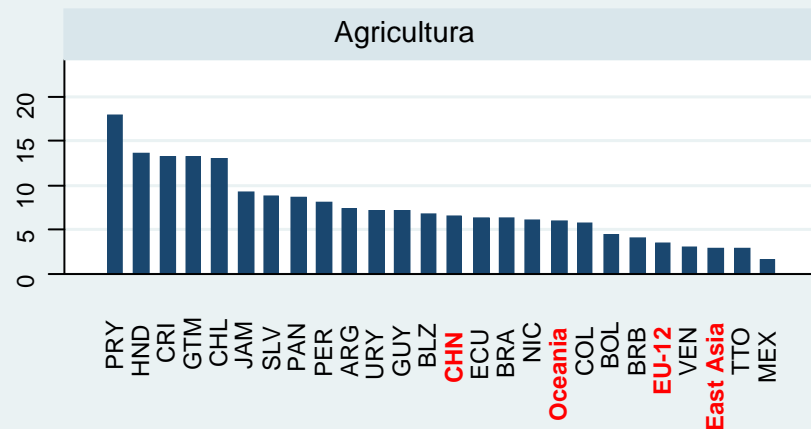
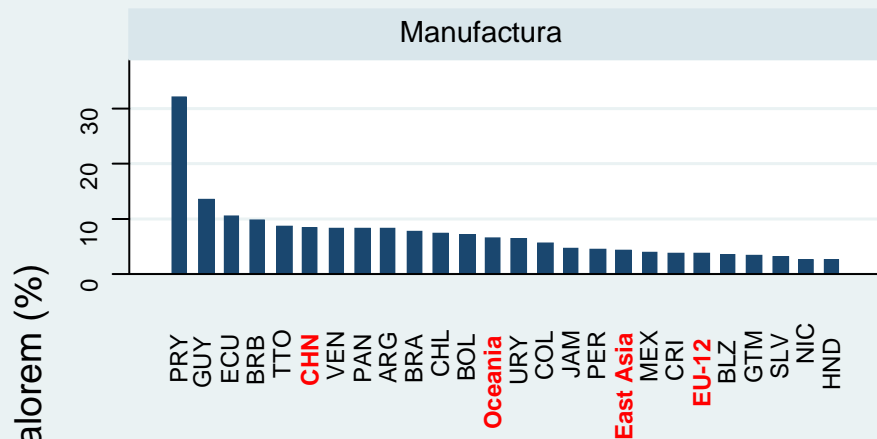


Fuente : Elaboración propia con base en información de US Census Bureau y Aladi

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.

¿Son los CTs de Latinoamérica muy altos?

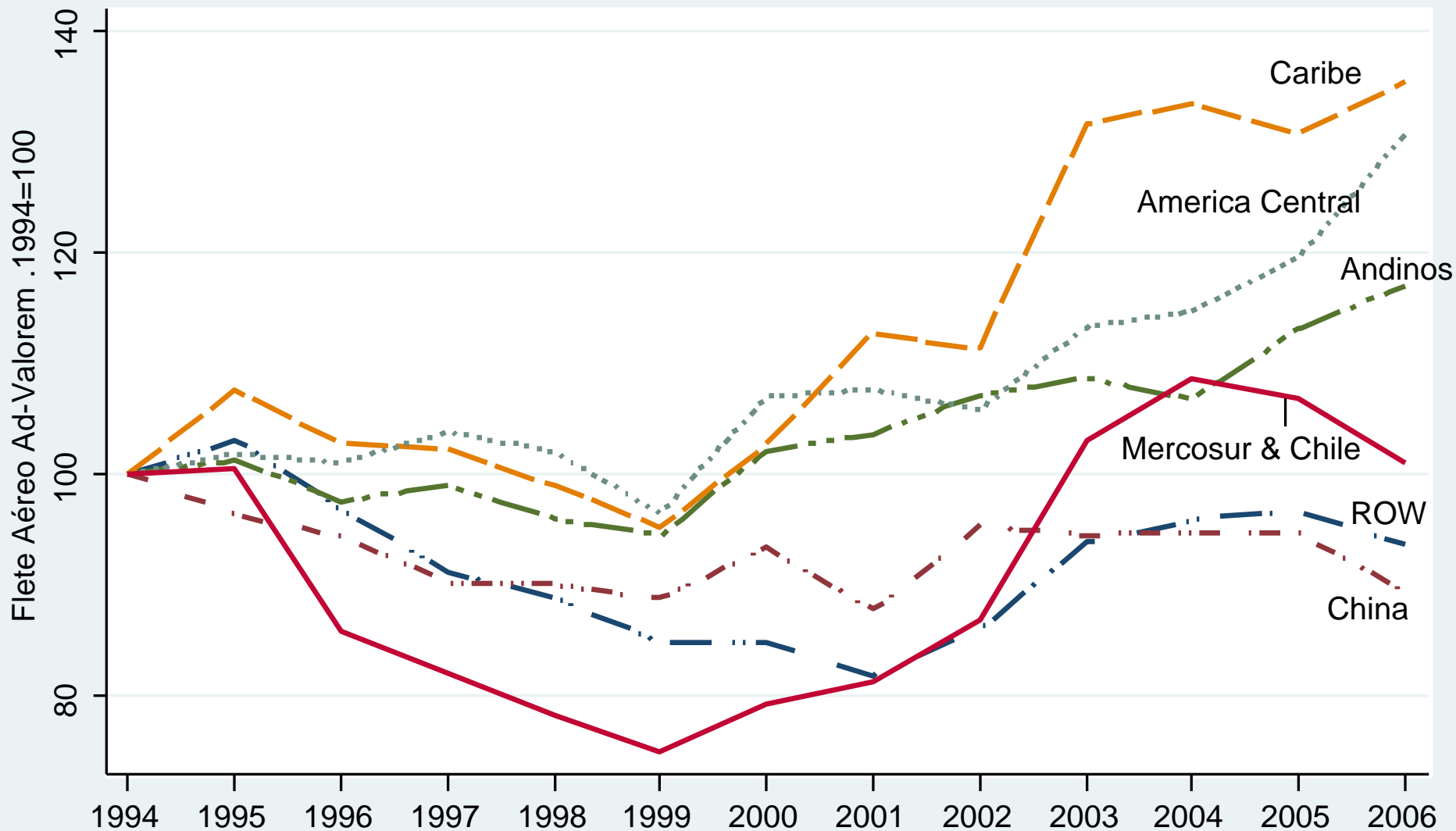
Fletes como Porcentaje de las Exportaciones hacia Estados Unidos. 2006



Fuente: BID con datos del U.S. Census Bureau.


**¿Están convergiendo los CTs de
Latinoamérica?**

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



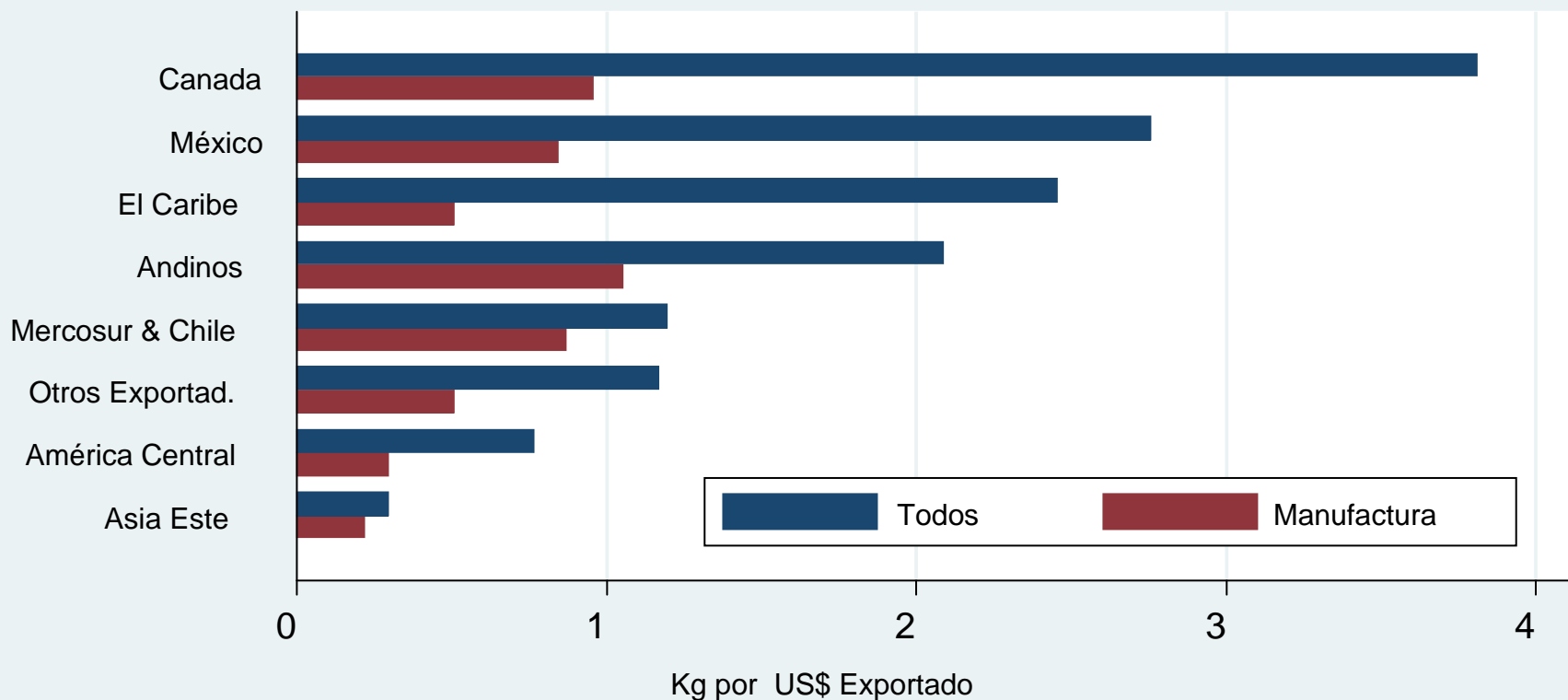
Fuente: U.S. Census Bureau

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?

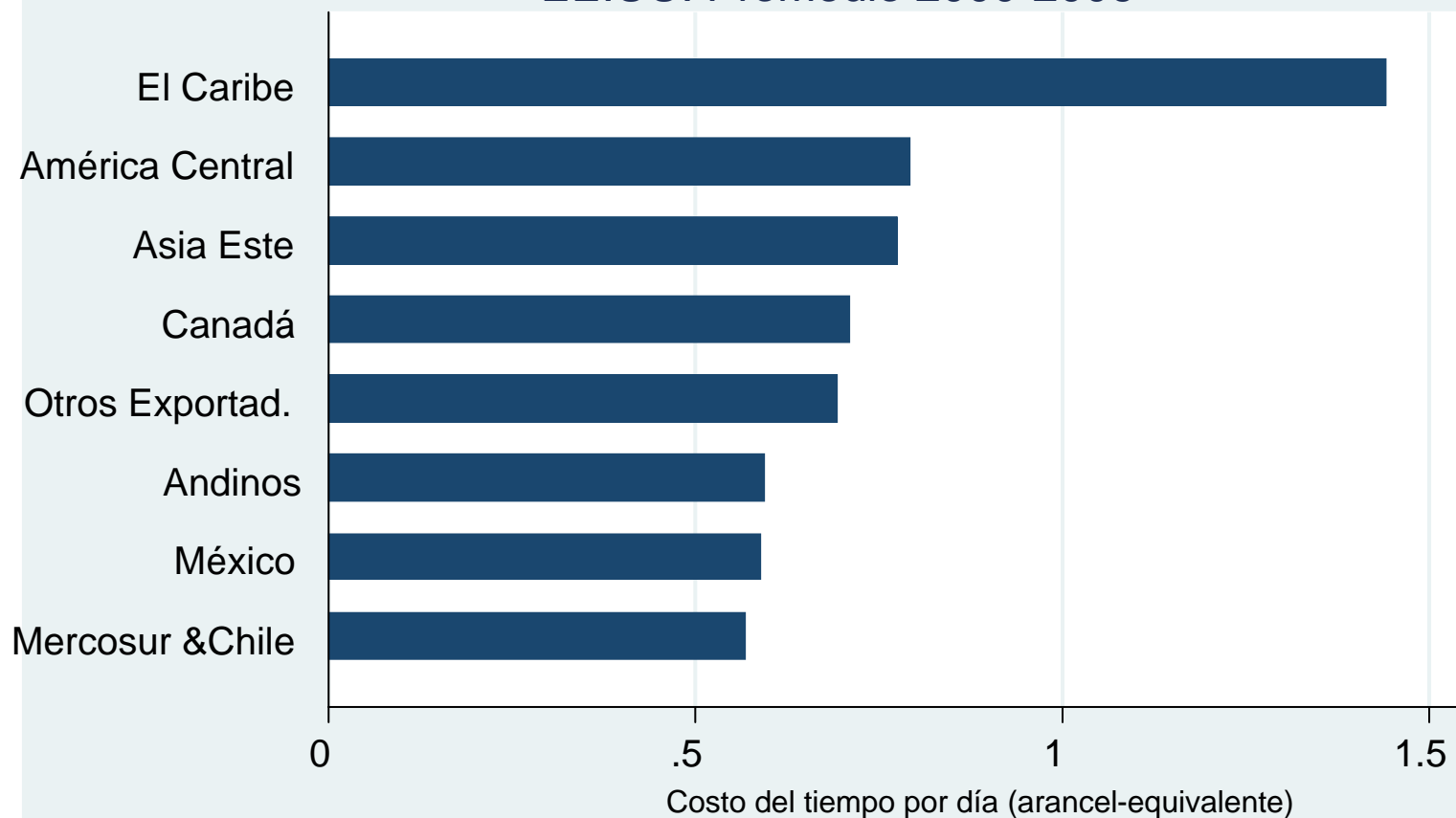
Peso por US\$ Exportado a EE.UU. ALC y otros exportadores. 2006. Kg. por US\$



Note: Ratios of peso-per-value are weighted averages of the countries (value of exportation) of the goods sent by sea and air. The data of the sub-regions are simple averages of the countries. East Asia includes Japan, China, Hong Kong, Taiwan, Macau and Korea

Fuente: U.S. Census Bureau

Costo Ad-Valorem del Tiempo por Día de Exportaciones Hacia EE.UU. Promedio 2000-2006



Nota: Los datos de las su-regiones son promedios simples de los radios de los países. Asia del Este incluye Japón, China, Hong Kong, Taiwán, Macau y Corea

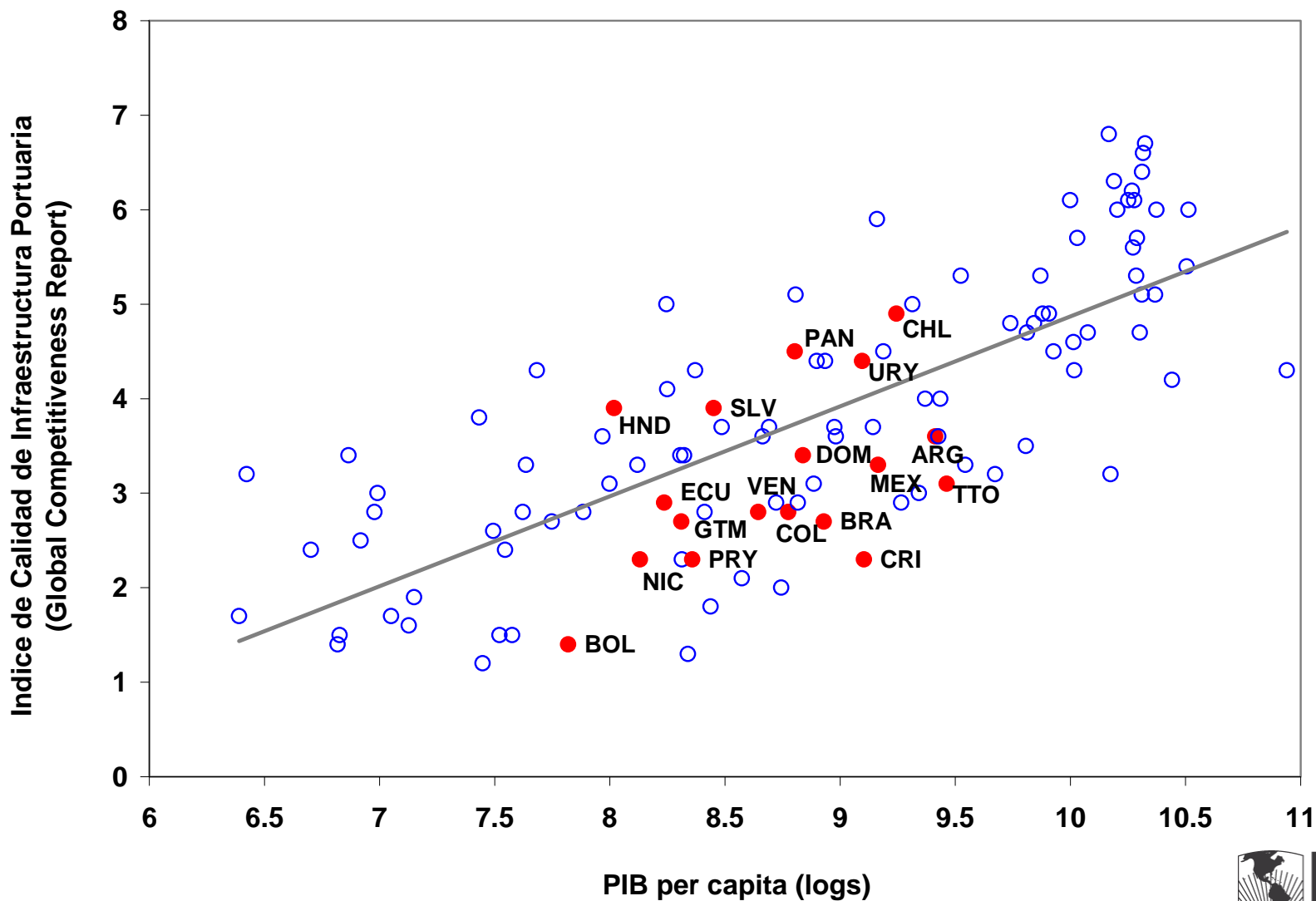
Fuente: INT/IDB basado en datos de Hummels y Schaur (2007) y U.S. Census Bureau.

**Cuales son los determinantes de los
costos en ALC?**

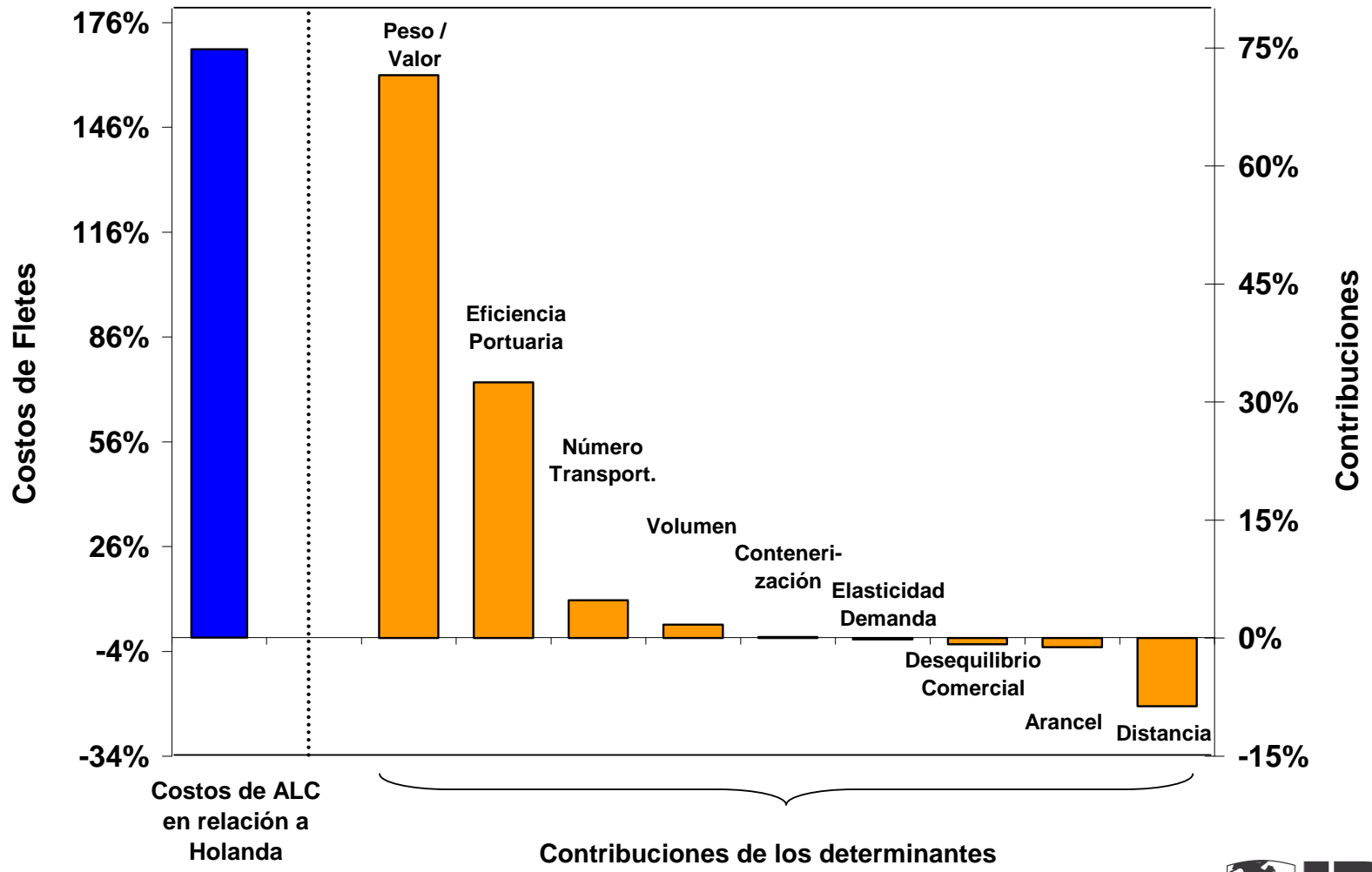
Los Determinantes

Determinantes de los fletes marítimos	Signo esperado
Peso-valor	(+)
Distancia	(+)
Volúmen	(-)
Contenerización	(-)
Número de transportistas	(-)
Elasticidad de la demanda	(-)
Arancel	(-)
Desbalance comercial	(+)
Eficiencia portuaria export.	(-)
Eficiencia portuaria import.	(-)

Eficiencia Portuaria y Niveles de Ingreso. 2007

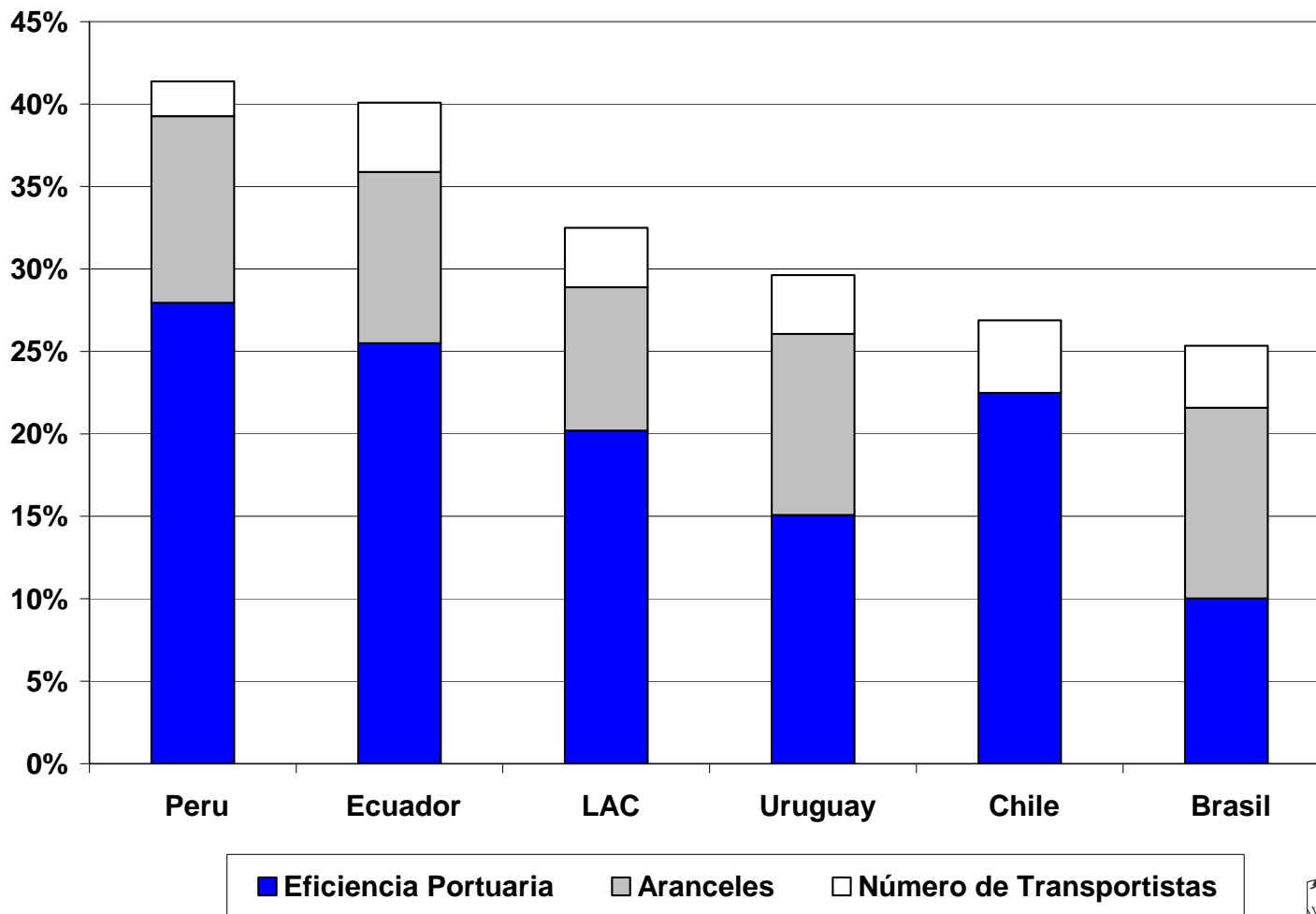


Descomposición de Diferencias en los Costos de Flete Marítimos para Latinoamérica y Holanda. Exportaciones hacia Estados Unidos (2000-2005)



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

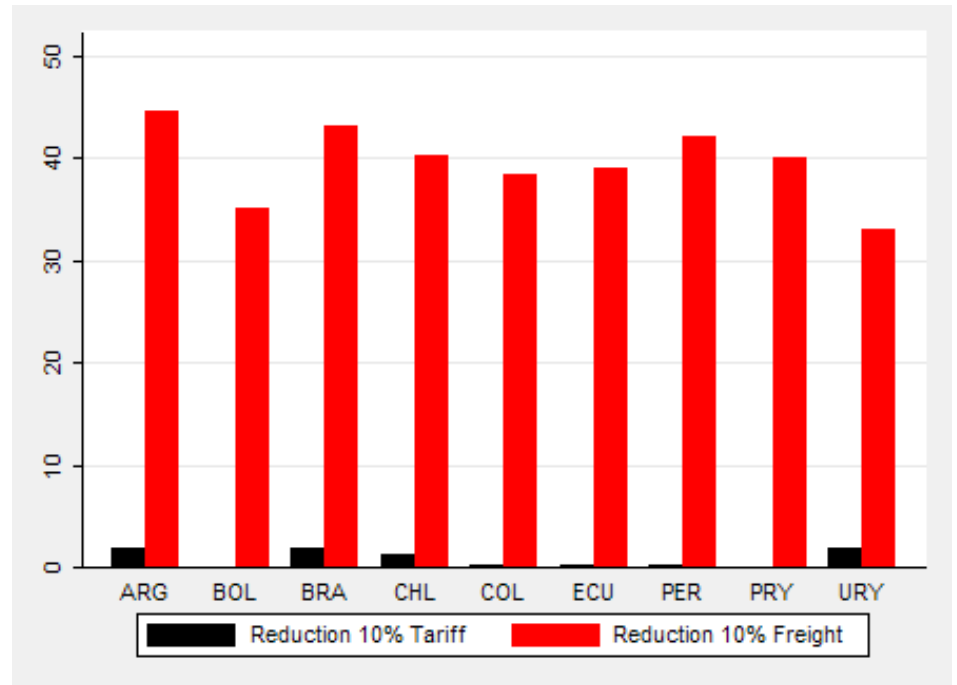
Año Base: 2005.



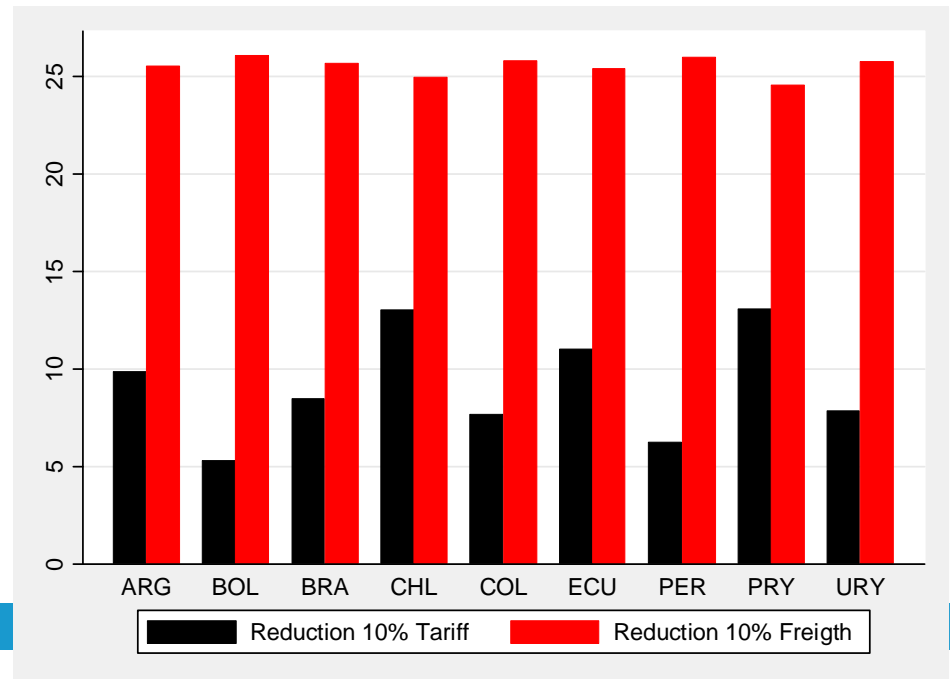
El Impacto de los costos de comercio: Costos de transporte vs. aranceles

¿Qué Implica para America Latina?

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

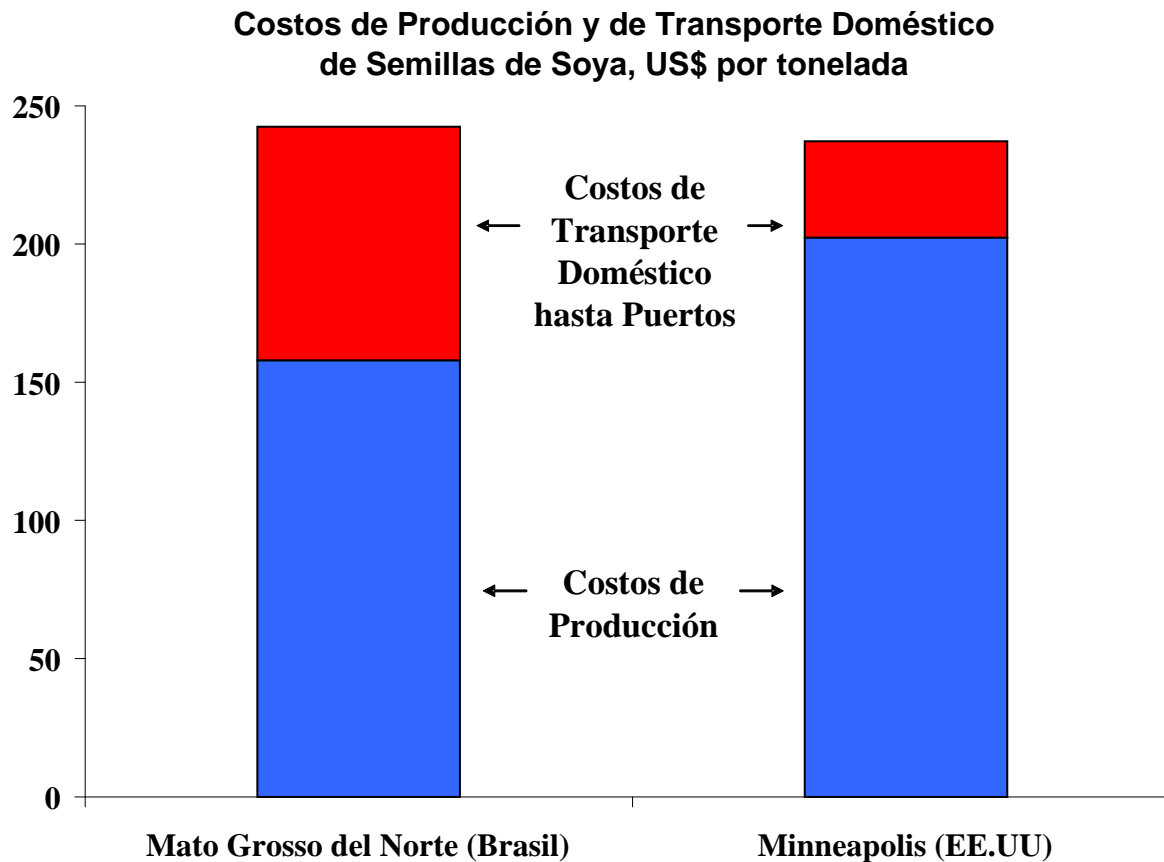


Reducciones en los Costos de Transporte y Aranceles: Respuesta Mediana de la Diversificación de las Exportaciones Intrarregionales



Fletes Internos

- El problema de los altos costos de transporte en ALC no se acaba en la frontera. Los fletes internos también pueden actuar como una barrera importante al comercio de ALC reduciendo sus ventajas comparativas.





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.