

# **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**

**INTAL , Buenos Aires, 3 de Octubre de 2008**



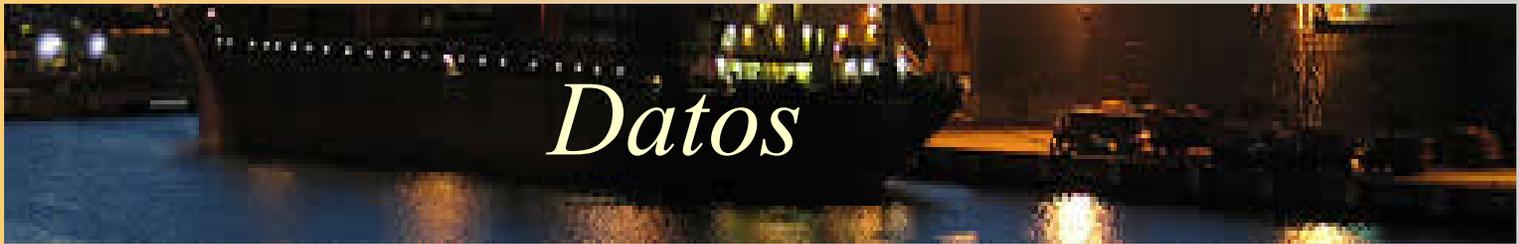
# Motivación

- ★ 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.
- ★ Si bien esta atención casi exclusiva a los obstáculos tradicionales no resultaba tan costosa en los 1980s debido a su dominancia y magnitud, el escenario ha cambiado radicalmente en las últimas dos décadas.
- ★ Tres factores contribuyeron para dar a los costos de transporte una importancia estratégica sin precedentes para la región:
  - El éxito total de las reformas 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 las tarifas?
  - ¿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, tarifas 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, tarifas 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

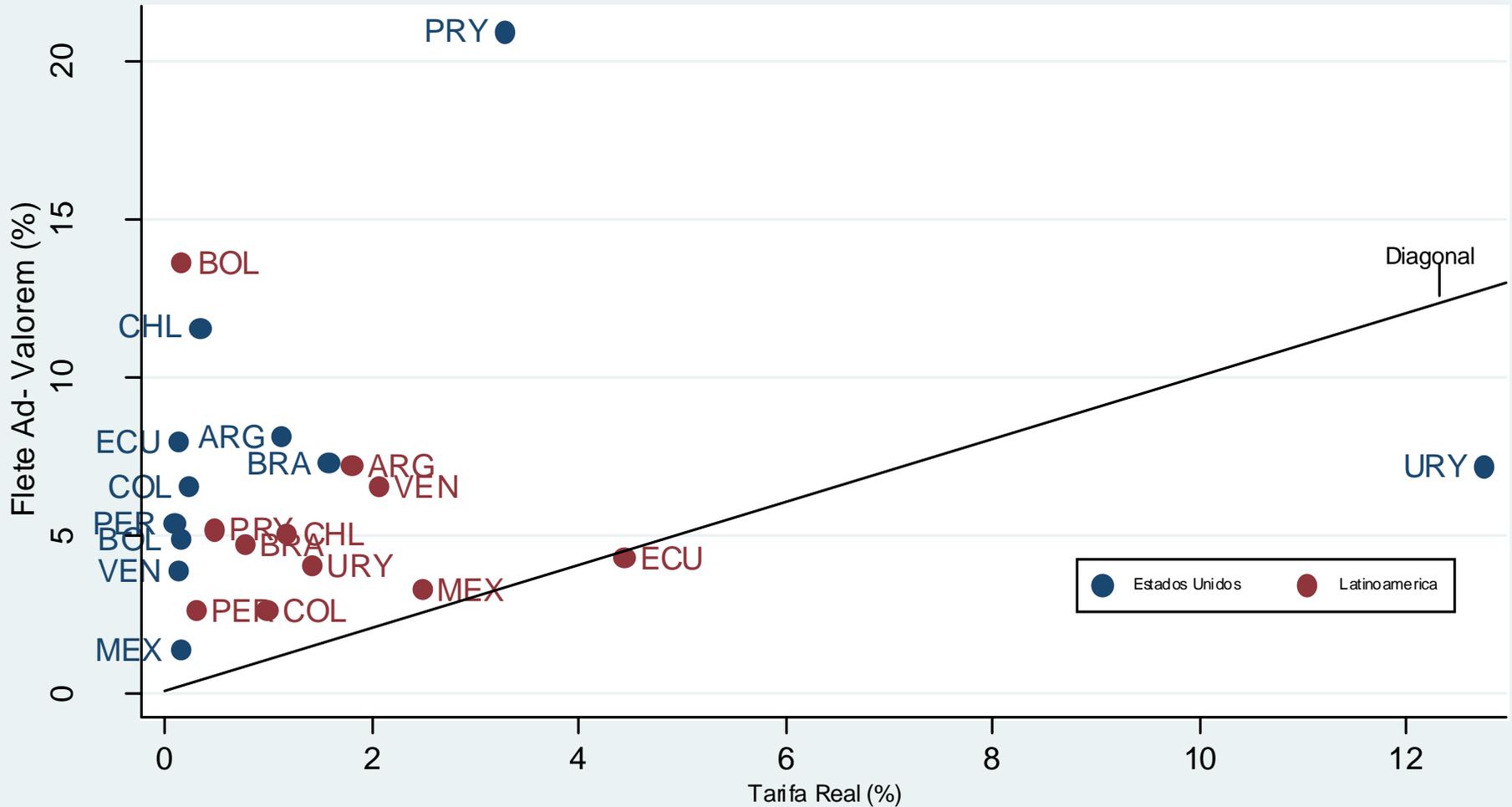
- ★ Costos de transporte significativamente mayores a los aranceles: p.ej. el costo de transporte promedio de las exportaciones de la región hacia Estados Unidos es de **7.8 %**, mientras que el arancel promedio es de **2.7%**. Considerando las exportaciones intrarregionales: costo de transporte **4.3%**, aranceles **1.9 %**.
- ★ Costos de transporte más altos a los existentes en los países desarrollados: p.ej. el flete marítimo promedio de Latinoamérica hacia Estados Unidos 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 costos de transporte **aéreo**.
- ★ Las reducciones en los costos de transporte pueden tener un impacto significativamente mayor que la liberalización de tarifas, 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*

Figura 2-Flete Ad-Valorem y Tarifas Reales. Exportaciones Intraregionales y Exportaciones hacia Estados Unidos.  
Países seleccionados de Latinoamérica. 2005



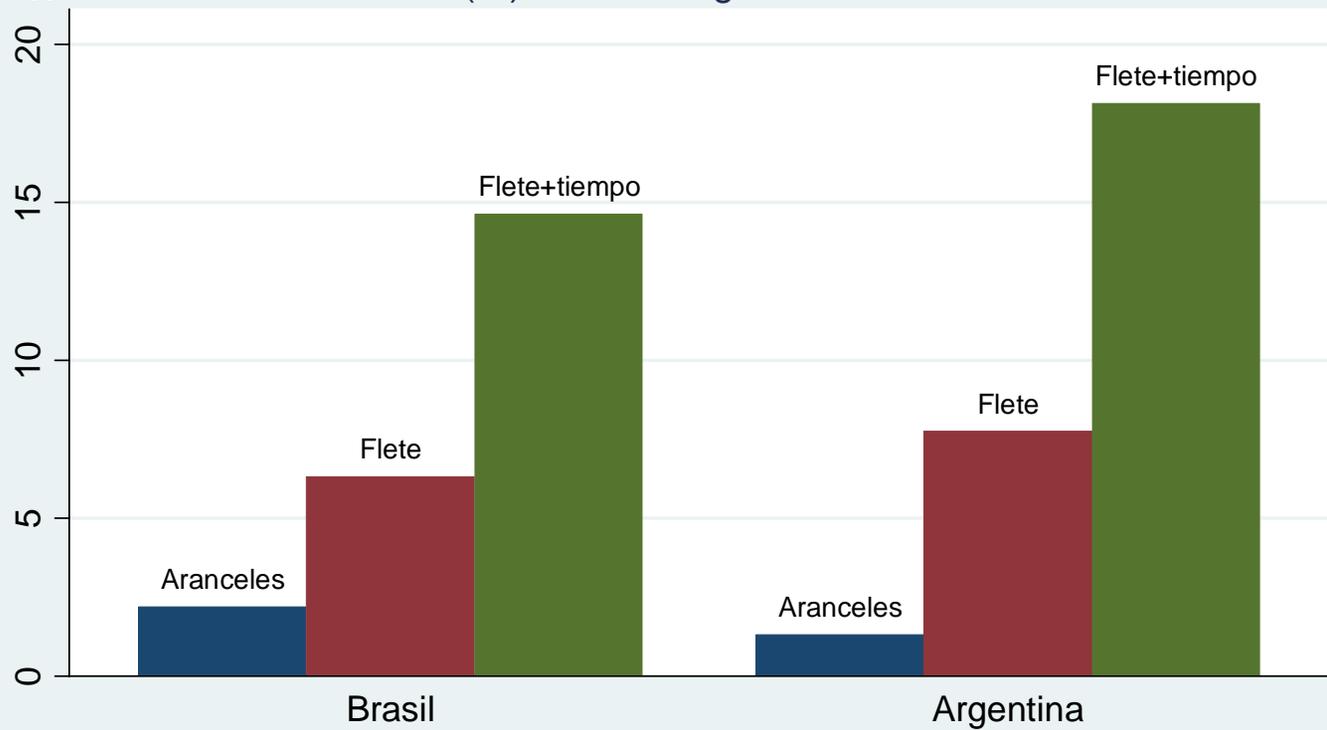
Fuente : Elaboración propia con base en información de US Census Bureau y Aladi

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

Costos de Flete, Tiempo y Aranceles nas Exportaciones a los Estados Unidos.  
(%) Brasil e Argentina. 2006



Nota: Ver capítulo 1 para la metodología

Fuente: Moreira, Volpe e Blyde 2008

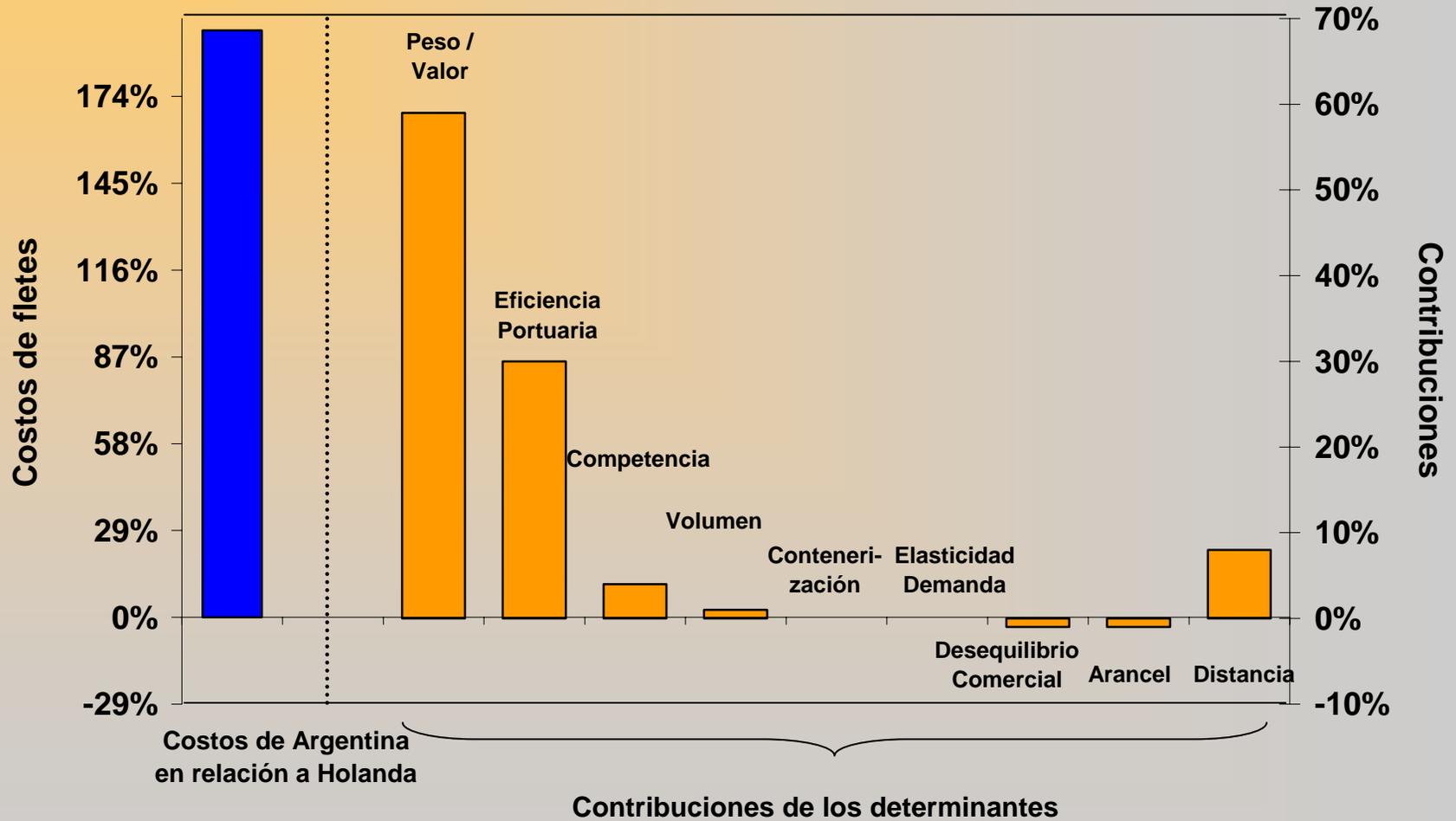


---

*¿Son los CTs de Latinoamérica  
Muy Altos?*

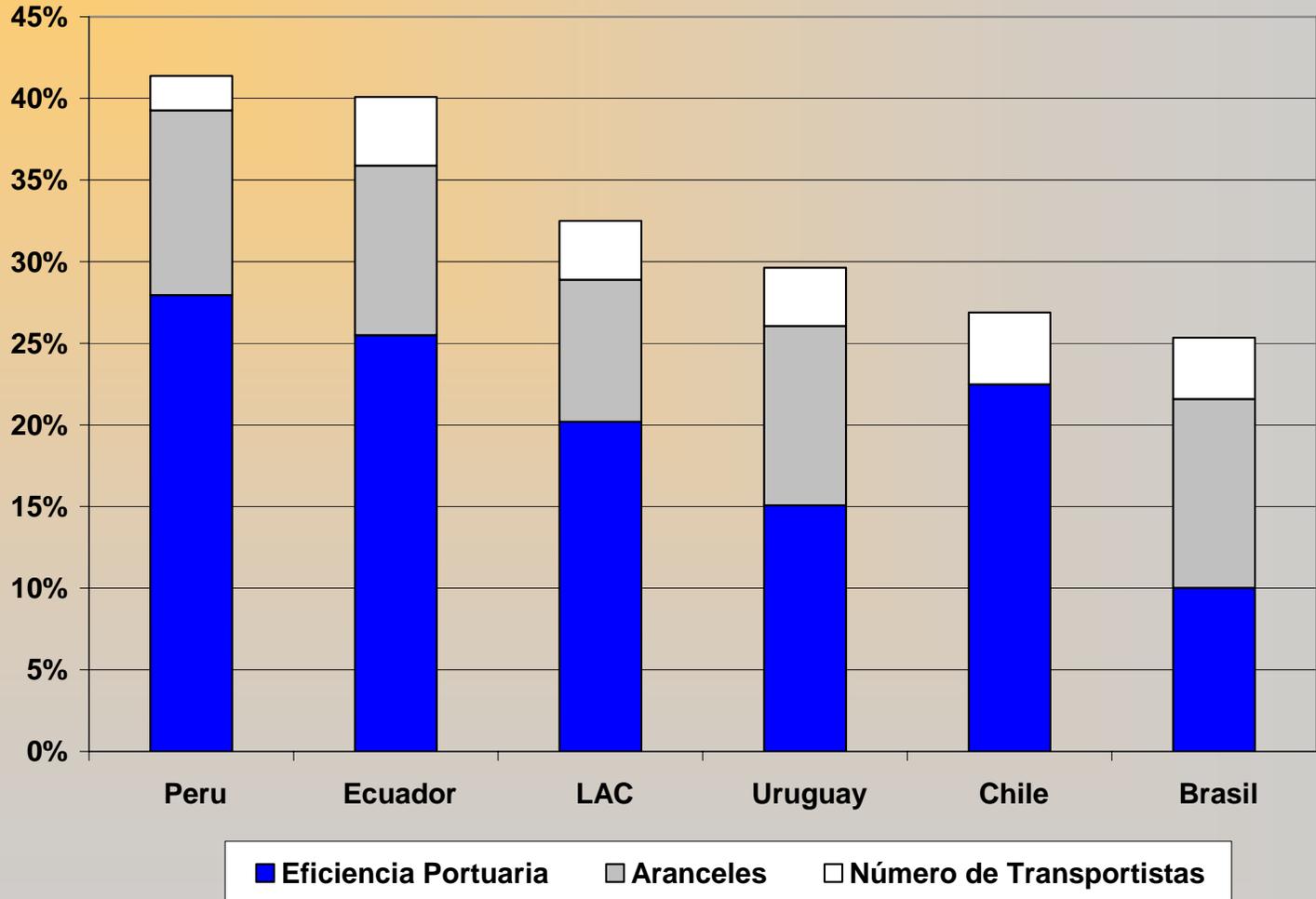


**Figura 2.4 Descomposición de Diferencias en los Costos de Flete Marítimos para Argentina y Holanda. Exportaciones hacia Estados Unidos (2000-2005)**





## 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.

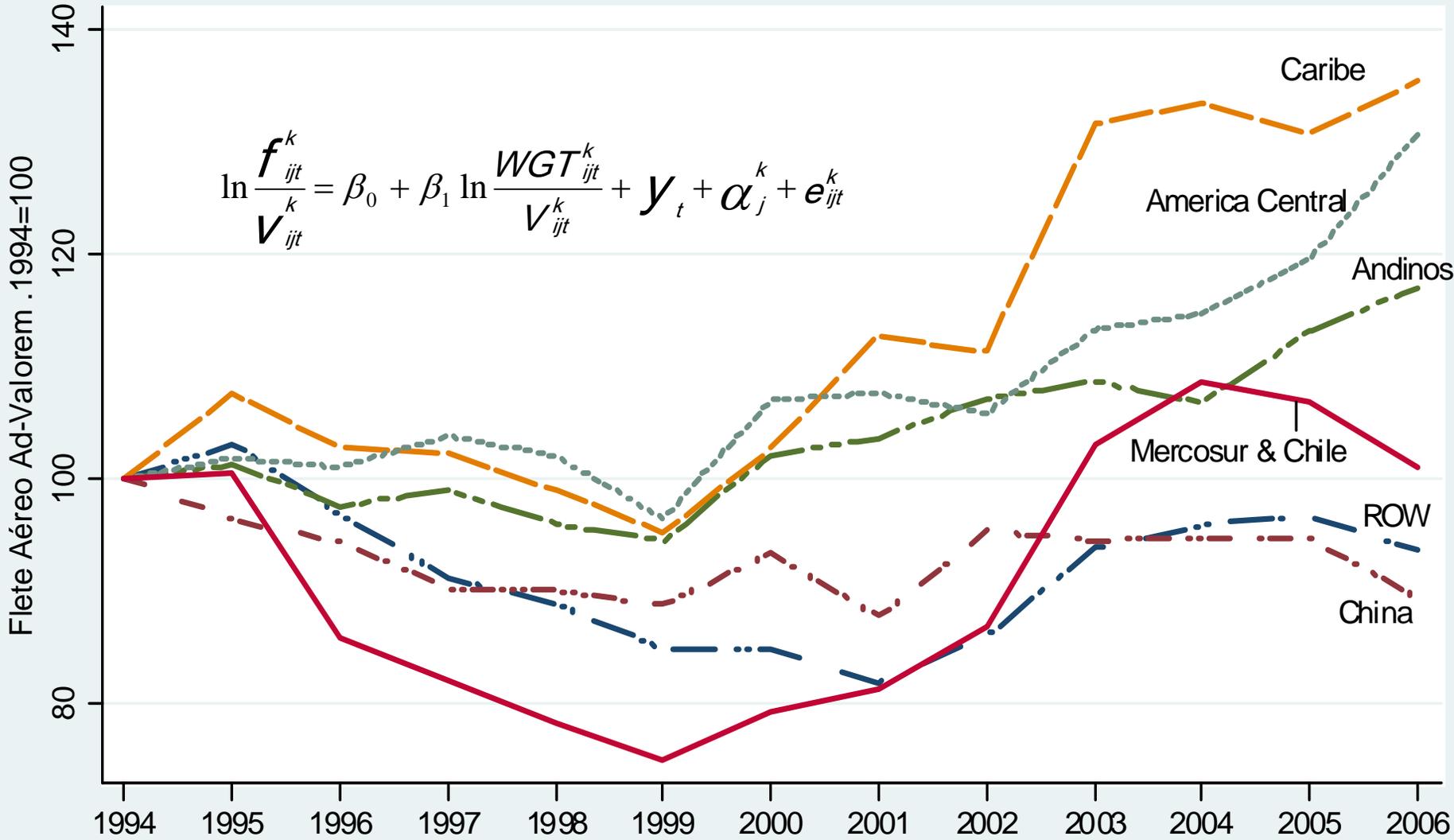




---

*¿Están Convergiendo los CTs de  
Latinoamérica?*

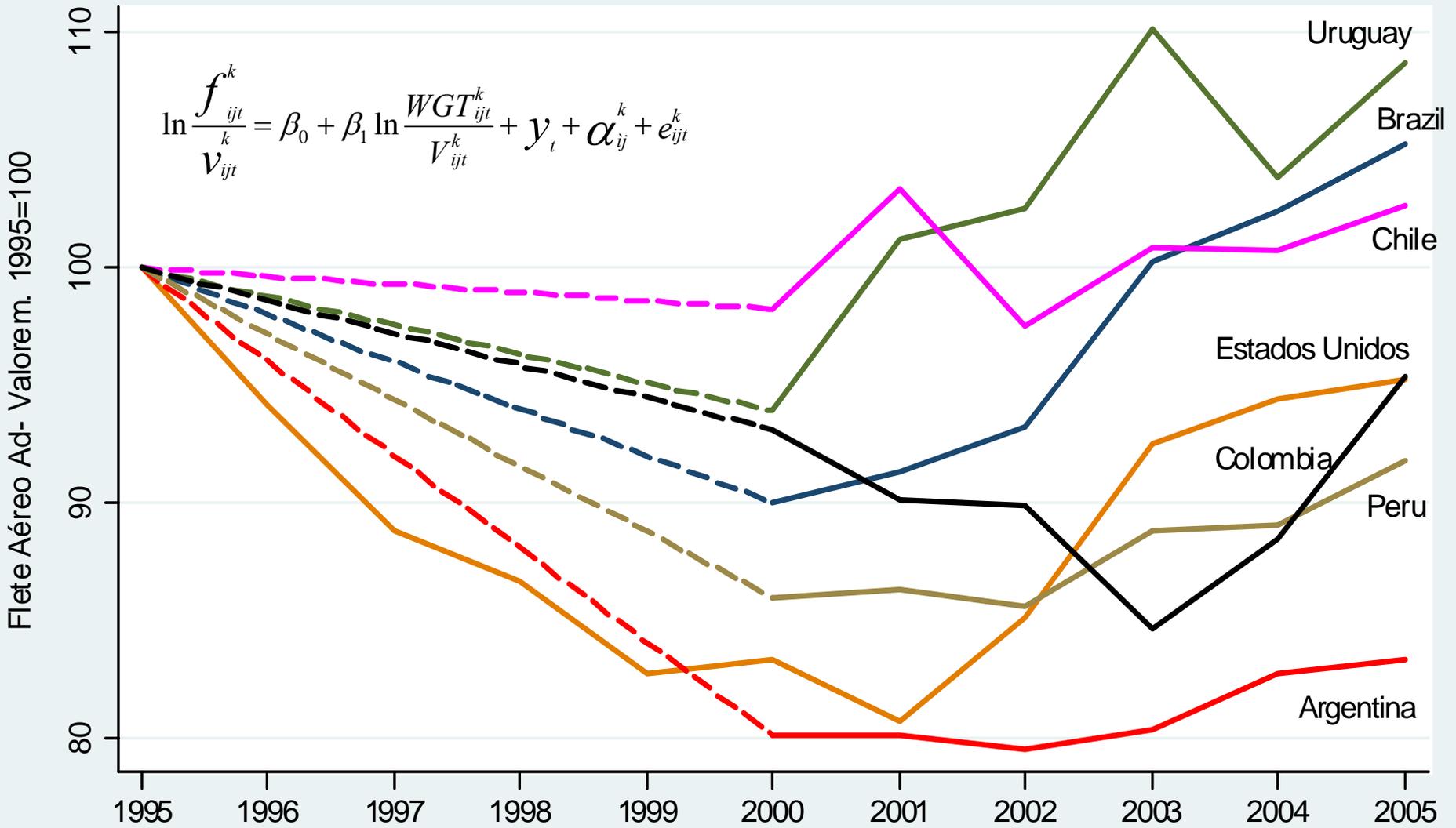
Figura 9- Tendencia en Flete Aéreo. Exportaciones hacia Estados Unidos controlando por Composición del Comercio Subregiones de Latinoamérica, China y Resto del Mundo (ROW). 1994-2006. 1994=100



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.

Figura 7- Tendencia en Flete Aéreo. Importaciones, controlando por Composición del Comercio Estados Unidos y países seleccionados de Latinoamérica. 1995-2005. 1995=1 00



$$\ln \frac{f_{ijt}^k}{V_{ijt}^k} = \beta_0 + \beta_1 \ln \frac{WGT_{ijt}^k}{V_{ijt}^k} + \gamma_t + \alpha_{ij}^k + e_{ijt}^k$$

Fuente: ALADI y 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. La información para Latinoamérica sólo está disponible para 1995 y 2000-2005. Ver el texto para detalles.

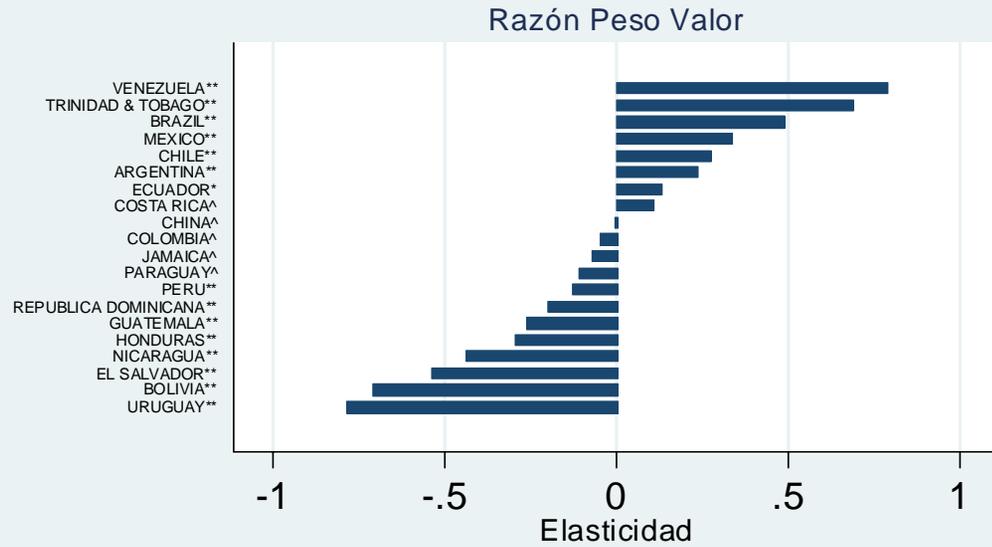


---

*¿Son las Exportaciones de  
Latinoamérica Intensivas en  
Transporte?*



Figura 13-El impacto del Peso y los Costos de Tiempo en las Ventajas Comparativas Reveladas de Latinoamérica.Mercado Estadounidense. 1994-2006



\* significativo al 5%; \*\* significativo al 1%, ^ no significativo

Nota: Las gráficas de impacto representan los coeficientes estimados de la regresión que relaciona la ventaja comparativa revelada con los costos de tiempo, razón peso-valor y controles adicionales. Ver texto para detalles.



---

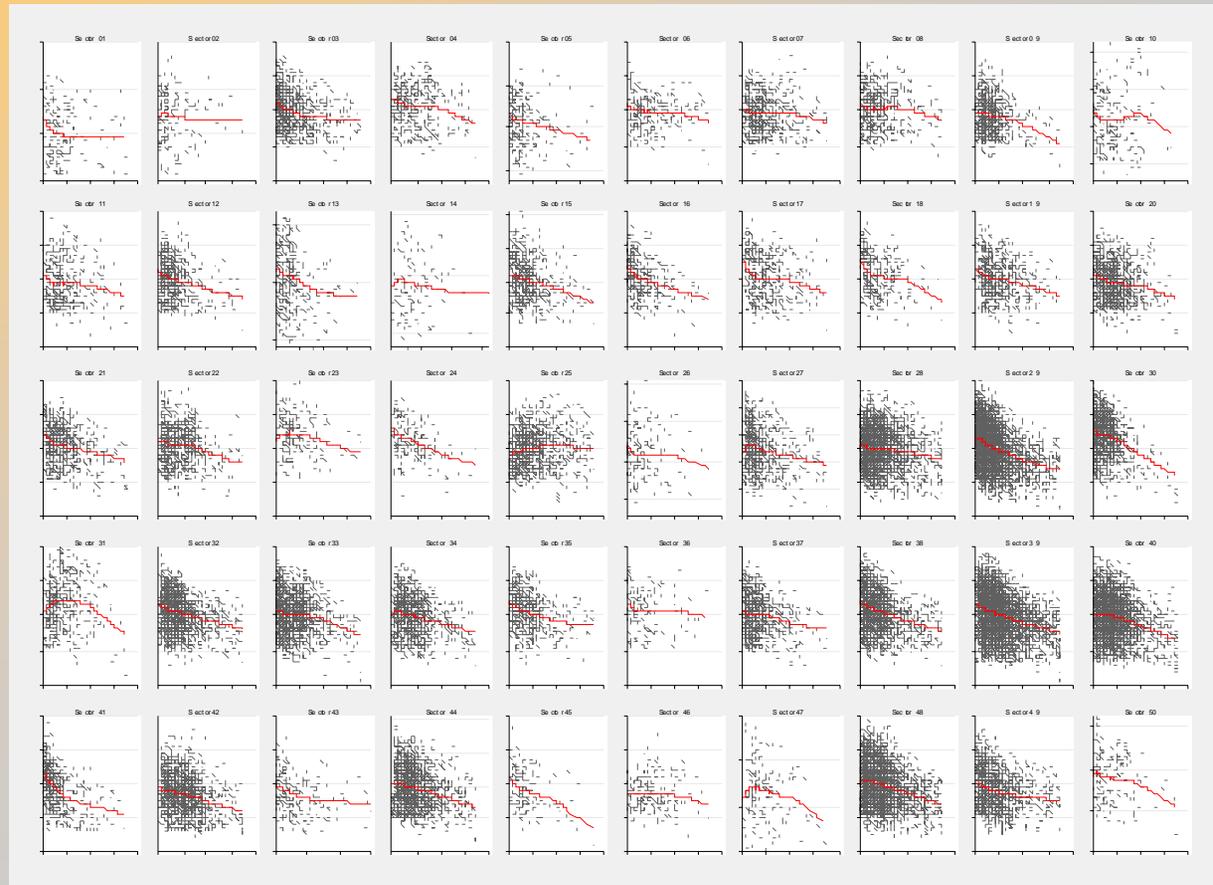
*¿Cuál es el Impacto de los CTs  
en el Comercio de América  
Latina?*





# ¿Son los Costos de Comercio (CC) Co-Responsables?

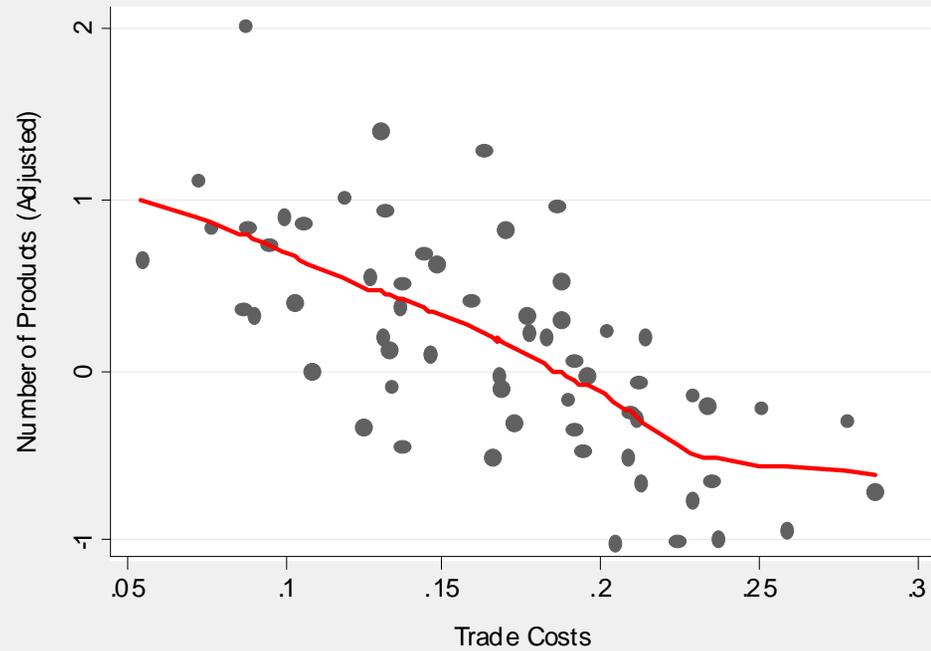
## Costos de Comercio e Importaciones Sectoriales





# ¿Son los CC Co-Responsables?

**Costos de Comercio  
y Diversificación de  
las Exportaciones**





# *El Impacto de los CC*

**Para cada Sector:  
Determinantes de las Exportaciones/Importaciones Bilaterales a  
nivel de Producto**

*Costos de Comercio Bilaterales a nivel de Producto (-)*

*Distancia Bilateral (-)*

*Características Específicas Permanentes del Importador*

*Características Específicas Permanentes del Exportador*

$$\ln M_{cdz} = \lambda_c + \lambda_d + \beta \ln(\tau_{cdz} + f_{cdz}) + \delta \ln D_{cd} + \varepsilon_{cdk}$$



# *El Impacto de los CC*

## **Determinantes de la Diversificación de las Exportaciones/Importaciones Bilaterales**

*Costos de Comercio Bilaterales (-)*

*Distancia Bilateral (-)*

*Características Específicas Permanentes del Importador*

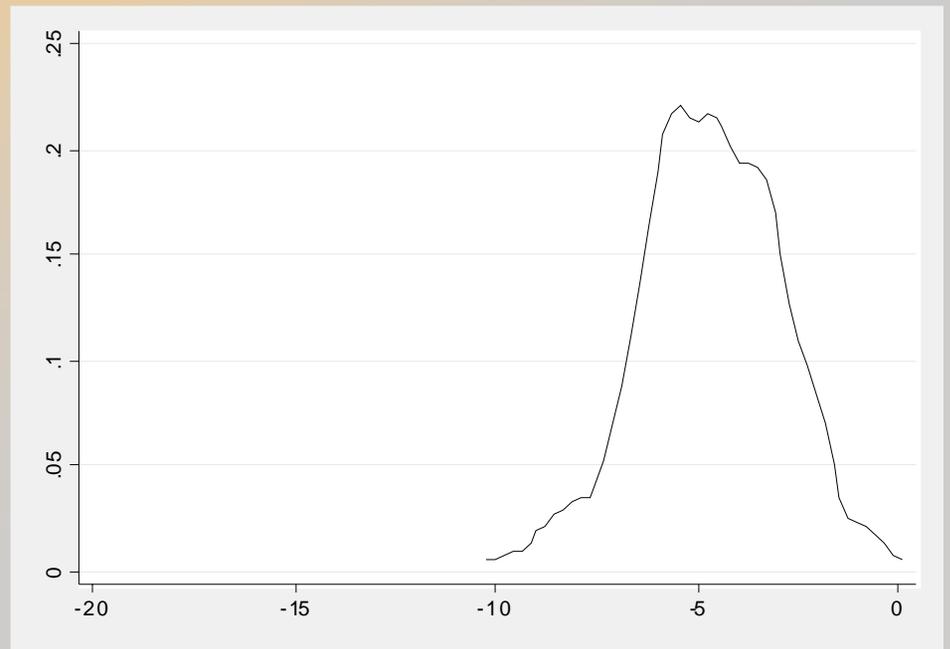
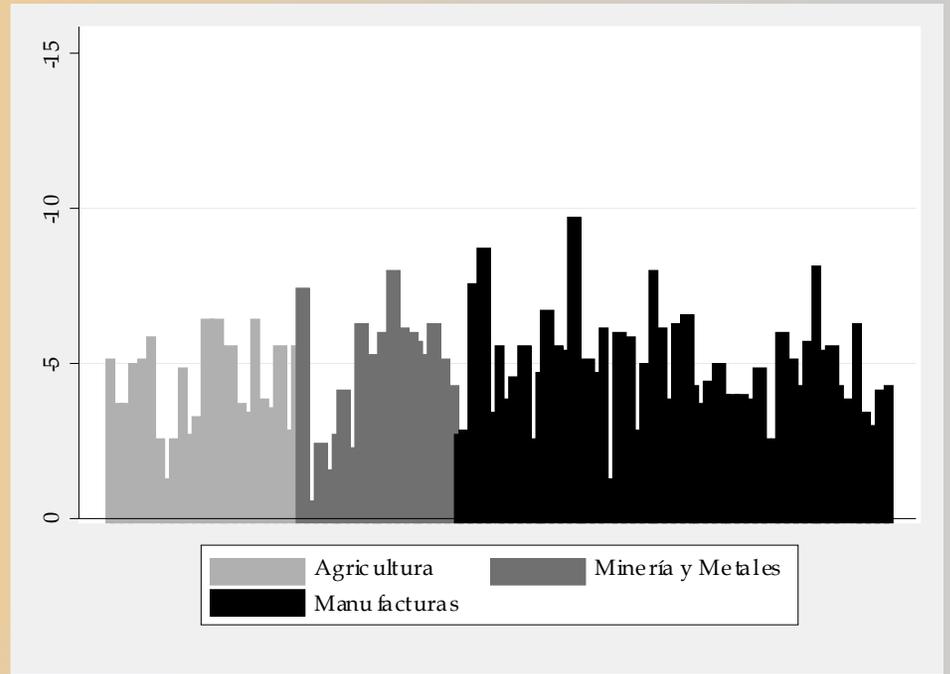
*Características Específicas Permanentes del Exportador*

$$\ln n_{cd} = \lambda_c + \lambda_d + \beta' \ln \left( 1 + \overline{\rho_{cdz} + f_{cdz}} \right) + \delta' \ln D_{cd} + \varepsilon_{cd}$$



# El Impacto de los CC...

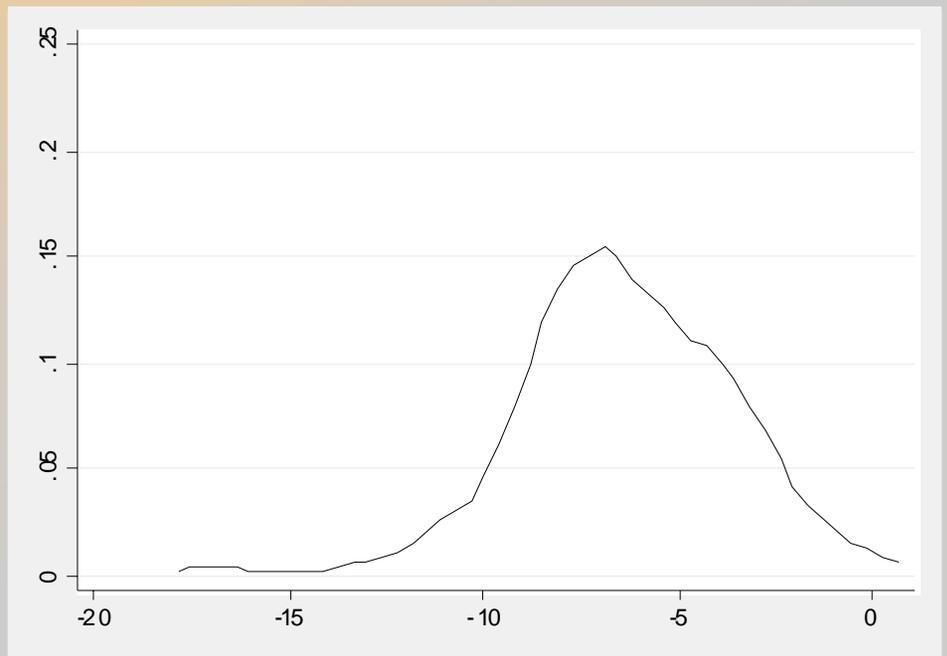
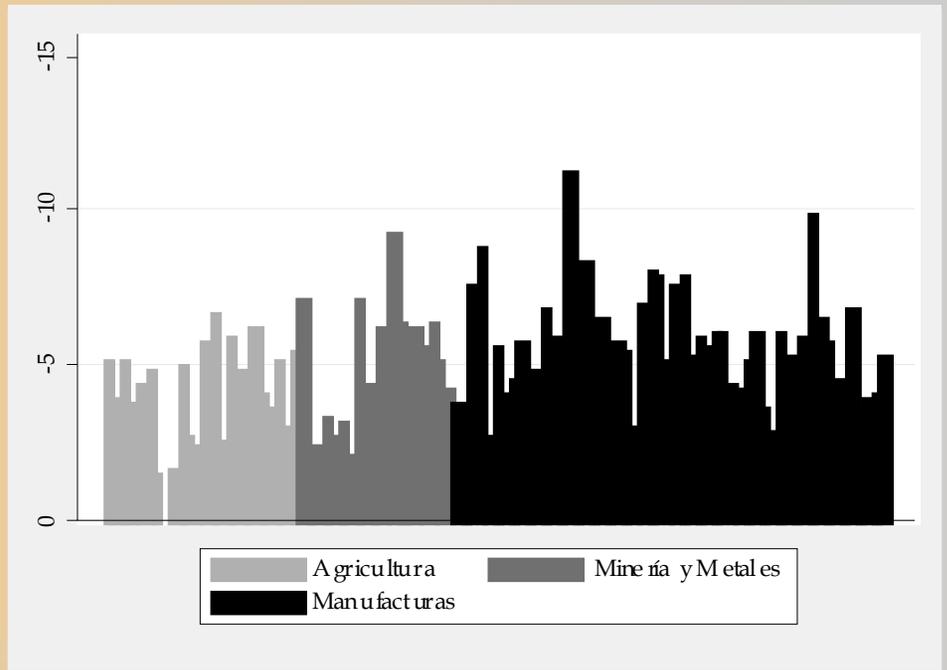
## Costos de Comercio e Importaciones Sectoriales





# El Impacto de los CC...

## Costos de Comercio y Exportaciones Sectoriales



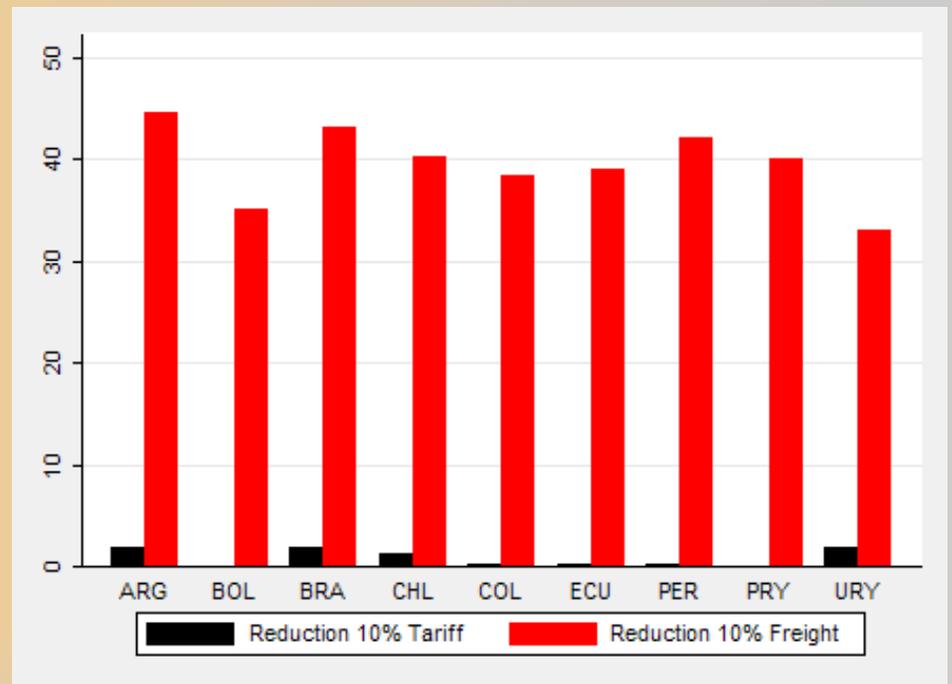


*El Impacto de los Costos de Comercio: Costos de Transporte vs. Aranceles*

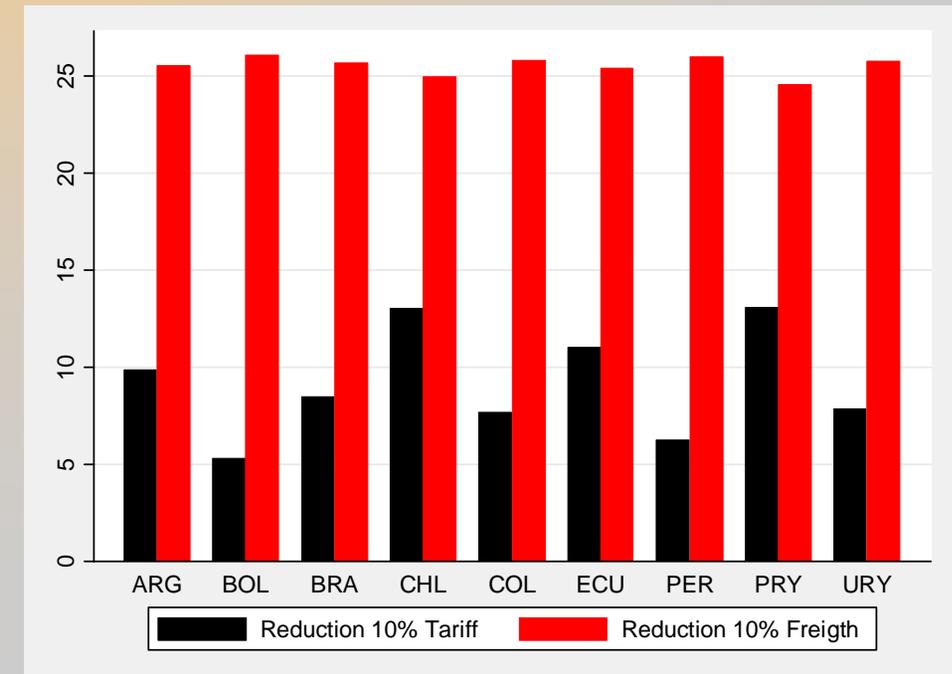


## ¿Qué Implica para América Latina?

**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**

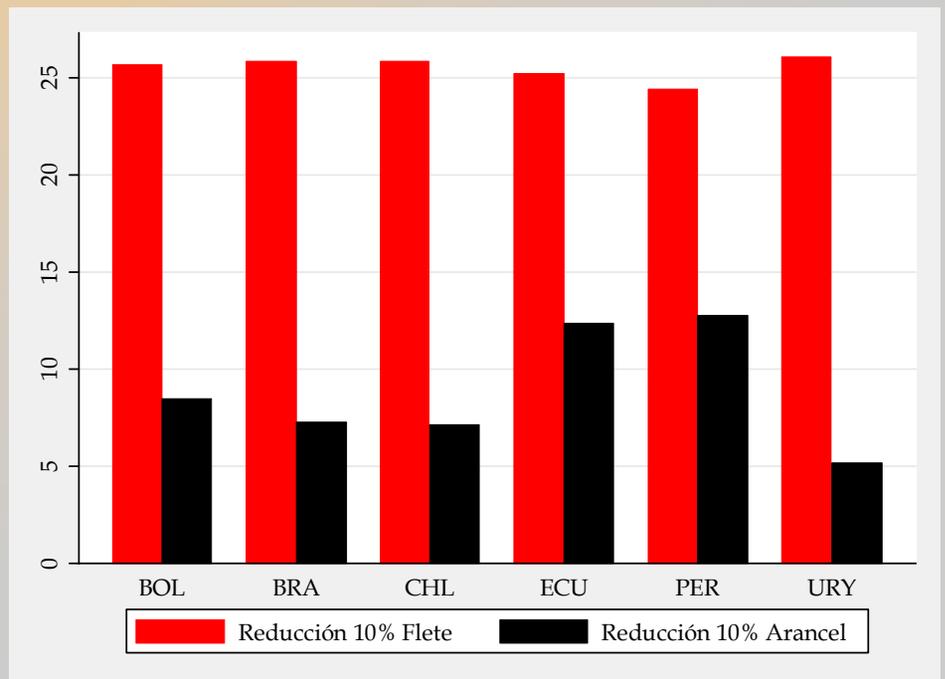
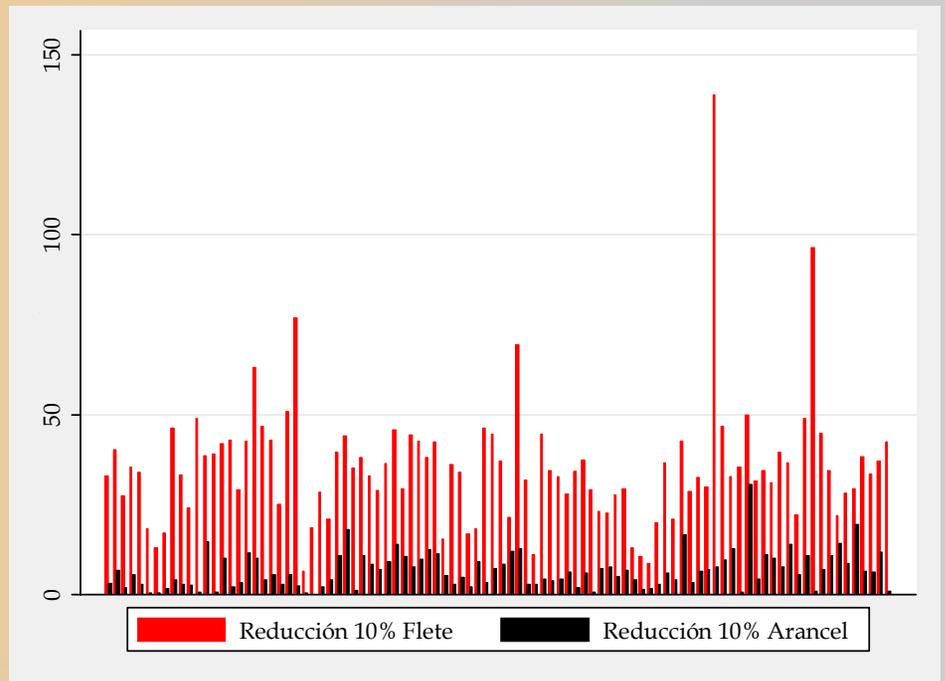




# ¿Qué Implica para Argentina?

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

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

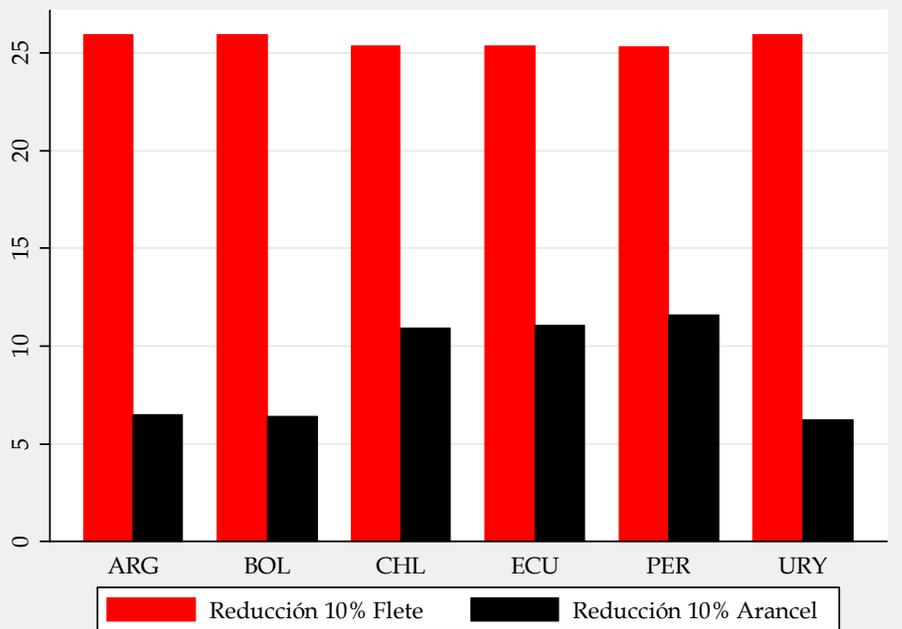
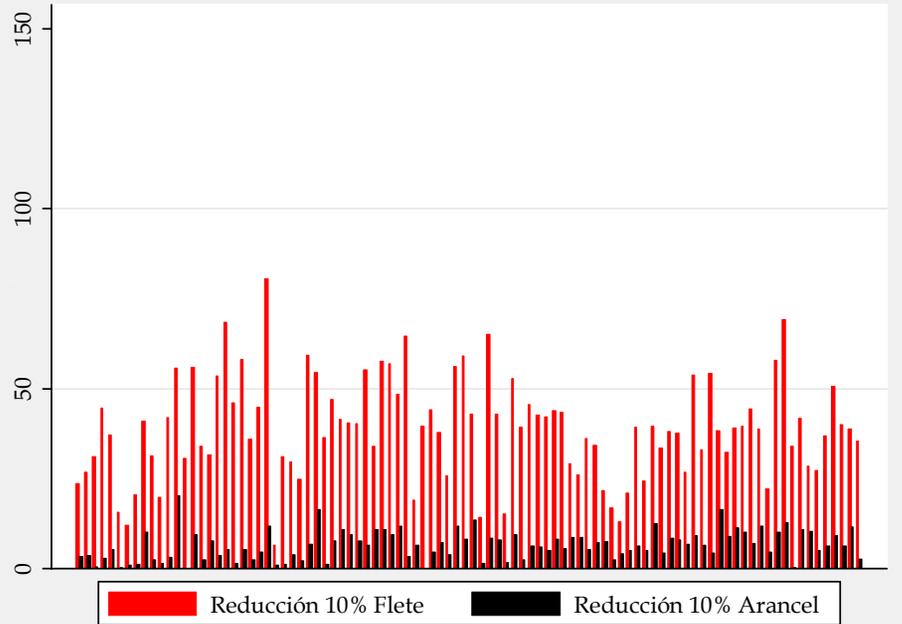




# ¿Qué Implica para Brasil?

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

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

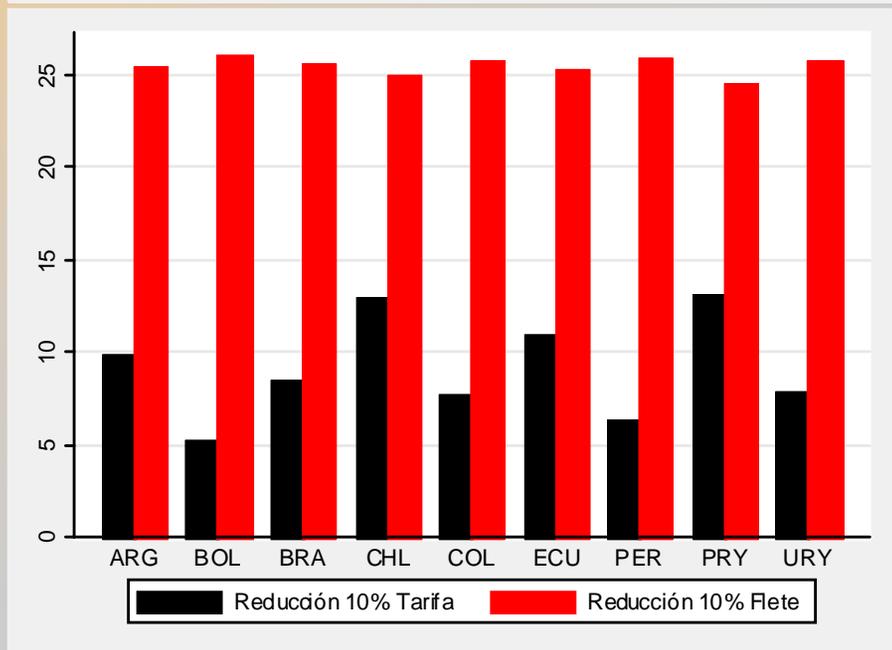
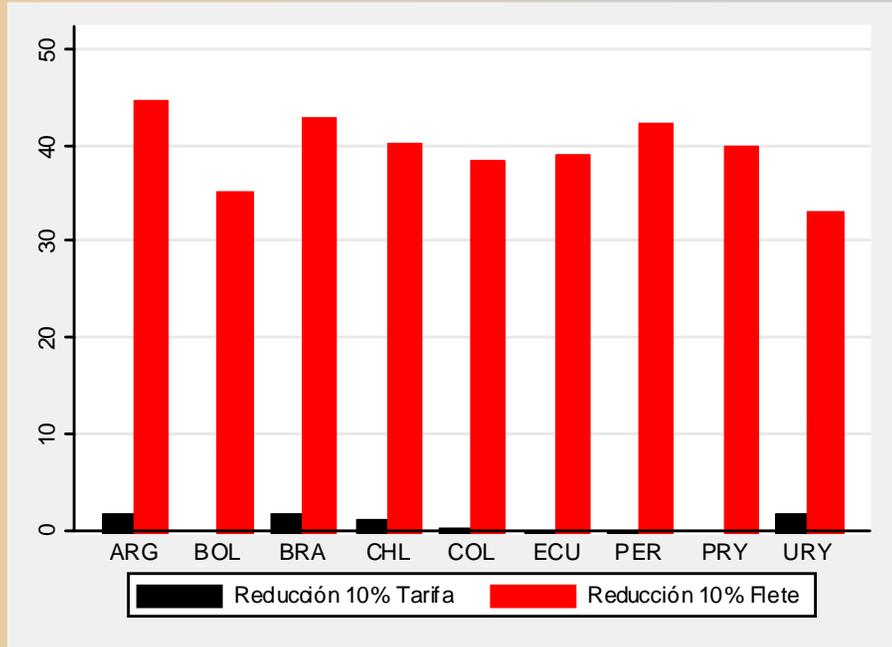




# En las Exportaciones a Estados Unidos...

**Reducciones en los Costos de Transporte y Aranceles: Respuesta Mediana de las Exportaciones Sectoriales hacia Estados Unidos**

**Reducciones en los Costos de Transporte y Aranceles: Respuesta de la Diversificación de las Exportaciones hacia Estados Unidos**





# Conclusiones

- ✓ Resulta evidente la necesidad de una agenda comercial más amplia que incorpore “nuevos” temas como los costos de transporte.
- ✓ A este respecto, el estudio sugiere que dos áreas en las que es necesario avanzar son la calidad de la infraestructura y la competencia en los servicios de transporte (marco regulatorio).
- ✓ Cabe reconocer, sin embargo, que existen importantes retos a nivel político y técnico.
- ✓ En el aspecto político, el desafío es mostrar que resolver los problemas a veces mundanos y no 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.