



INFRAESTRUCTURA, LOGÍSTICA Y CONECTIVIDAD: UNIENDO A LAS AMÉRICAS



ESTADÍSTICAS DESTACADAS

- Los costos logísticos en América Latina y el Caribe (ALC) oscilan entre el 18% y 35% del valor final de los productos, comparado a 8% en países OCDE. Para las pequeñas y medianas empresas, este porcentaje puede superar el 40%.
- Si todos los países de la región mejorarían su infraestructura al nivel promedio de otros países de medianos ingresos, el crecimiento de la región aumentaría, en promedio, 2 puntos porcentuales al año.
- Los gastos de transporte entre la región y sus socios comerciales son casi 9 veces superiores a los costos arancelarios (en Estados Unidos, esta proporción sólo llega a ser el doble).
- Mejoras en procesos de facilitación del comercio (tales como ventanillas únicas de comercio exterior, aduanas y pasos fronterizos, entre otros) podrían incrementar las exportaciones de la región hasta un 38% y el PIB hasta un 8%.

INTRODUCCIÓN

En el marco de una fuerte competencia a nivel global (especialmente en mercados de bienes de consumo masivo) promover la eficiencia de las cadenas globales de valor (CGV) es una estrategia esencial para aumentar la competitividad de la economía y fomentar la integración productiva.

Al innovar continuamente, el sector privado puede aportar soluciones creativas y sostenibles a los desafíos de las CGV y a la integración regional de las Américas. Al asociarse con el sector público, ambos pueden encontrar soluciones a las barreras de la cadena de suministro, barreras que afectan el buen funcionamiento de las empresas y por lo tanto, pueden reducir los costos logísticos que afectan en especial a las pequeñas y medianas empresas.

El reto permanente de los países en la región por proveer infraestructura y servicios de transporte de carga de calidad demanda, entre varios aspectos, de una constante e intensiva movilización de recursos financieros y de una planificación y participación coordinada con el sector privado. El éxito de estas alianzas depende de la definición acertada de modelos para la gestión de los recursos, los cuales deberán establecerse en función de las capacidades y fortalezas de agentes públicos y privados.

DIAGNÓSTICO Y TENDENCIAS

Los altos costos logísticos reducen la competitividad del sector privado

El comercio para América Latina y el Caribe representa 5,3% del PIB regional . A pesar de que el ritmo en el crecimiento del comercio internacional relativo al periodo 2003-2008 aún no se ha recuperado, se destaca el esfuerzo del sector público y privado por constituir una región más abierta al comercio a través de una significativa reducción

en el arancel promedio y la consolidación de una extensa red de tratados comerciales. Entre enero de 2013 y octubre de 2014, en ALC entraron en vigor 11 nuevos acuerdos de libre comercio, se firmaron otros 7 y se iniciaron negociaciones de 6 más. Estos esfuerzos en materia de política comercial a través de los cuales la región ha buscado una mayor competitividad y un crecimiento económico sostenido, requieren acompañarse del desarrollo de infraestructura, del mejoramiento en los servicios de transporte de carga y de políticas que fomenten la facilitación del comercio. Alcanzar estas mejoras tendrá un efecto positivo en el aumento en la conectividad física e integración económica regional.

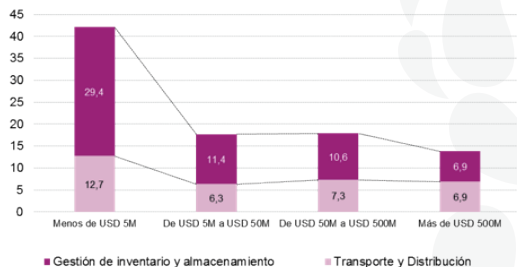
Es esencial aprovechar la correlación entre las dinámicas comerciales y el desarrollo de infraestructura y sus servicios asociados. La infraestructura es una de las principales herramientas y al mismo tiempo la principal restricción para el crecimiento económico regional. Si todos los países de la región mejorarían su infraestructura al nivel promedio de otros países de medianos ingresos, el crecimiento de la región aumentaría, en promedio, 2 puntos porcentuales al año. Así mismo y no menos importante, la infraestructura y sus servicios actúan como vehículos de cohesión territorial, económica y social al integrar y articular el territorio y hacerlo accesible desde el exterior permitiendo a sus habitantes conectarse con el entorno.

Las deficiencias en la infraestructura de transporte aumentan los costos logísticos que obstaculizan la competitividad del sector privado e impiden aprovechar una integración productiva y capitalizar en la generación de valor de cadenas de suministro globales. A modo de ejemplo, los gastos de transporte entre la región y sus socios comerciales son casi 9 veces superiores a los costos arancelarios (en Estados Unidos, esta proporción solo llega a ser el doble).

Los costos logísticos en ALC oscilan entre el 18% y 35% del valor final de los productos, en comparación a un 8% de los países OCDE. Para las pequeñas y medianas empresas, este porcentaje puede superar el 40%. Adicionalmente, la empresarización en el transporte automotor de carga es baja con respecto al rol que tiene en la cadena logística regional. La escasa oferta de recursos y herramientas de gestión, junto a la atomización del mercado y la baja capacitación inciden en la eficiencia y calidad del servicio. Competir en el mercado global es un reto cuando el comparador es el desempeño logístico. En los países de la Organización para la Co-operación y el Desarrollo Económico (OCDE), por ejemplo, los costos logísticos son en promedio un 8% el valor del producto final. Las deficiencias en infraestructura y en servicios impactan los inventarios en la región y doblan a aquellos de la OCDE, los cuales se encuentran alrededor del 15%.

Gráfico 1: Costos logísticos medios por tamaño de empresa en ALC (% del valor total de las ventas)

Para las pequeñas empresas, los costos logísticos alcanzan más del 42 por ciento de las ventas totales



¿Qué es la facilitación del comercio?

El término facilitación del comercio tiene distintos significados en diferentes contextos. En sentido estricto, se refiere a las mejoras en los procedimientos aduaneros y otros procedimientos fronterizos orientados a facilitar la importación y exportación para las empresas. Este sentido es el que se utiliza normalmente en los acuerdos comerciales, incluido el nuevo Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la OMC.

Sin embargo, otros foros internacionales han utilizado el término en un sentido más amplio. A la Cooperación Económica Asia-Pacífico (CEAP), que comprende a algunas de las economías de la región de América Latina y el Caribe (ALC), se la asocia comúnmente con este enfoque más amplio. En lo que respecta a la CEAP, la facilitación del comercio puede referirse a cualquier política diseñada para reducir los costos de transacciones asociados con la importación y exportación de mercancías, que los economistas denominan costos del comercio. Los costos del comercio abren una brecha entre el precio recibido por el productor en la puerta de la fábrica y el precio pagado por el consumidor final. Incluidos en este concepto están los costos asociados con el transporte nacional e internacional, las operaciones de logística y la distribución al por mayor y al por menor, además de los procedimientos aduaneros y otros procedimientos fronterizos. El concepto de costos del comercio abarca muchos aspectos además de las medidas fronterizas tradicionales, como los aranceles.

¿Por qué la facilitación del comercio es importante para las empresas de América Latina y el Caribe?

En un contexto de aranceles relativamente bajos y decrecientes, se tornan más evidentes otras fuentes de costos del comercio, lo que causa más de un problema para las empresas. Incluso la ausencia de aranceles no es suficiente para que el costo de hacer negocios en el exterior sea igual al costo de hacer negocios dentro de un país. Son muchos los factores que inciden en esto. El ingreso a mercados extranjeros aún requiere una inversión considerable, que normalmente está fuera del alcance de la mayoría de las empresas, especialmente las más pequeñas. Por lo tanto, tomar medidas para mejorar el acceso al mercado más allá de las reducciones arancelarias es hoy un factor realmente importante para las empresas, especialmente para las pequeñas y medianas empresas (PYME) de mayor envergadura y producción. A menudo las empresas medianas están en condiciones de contemplar seriamente la posibilidad de exportar a mercados geográficamente próximos, por lo que la reducción de los costos del comercio podría beneficiarlas de manera significativa y estimular genuinamente el comercio dentro de la región.

Además de facilitar el traslado de mercancías a través de las fronteras, la facilitación del comercio puede beneficiar a las empresas de América Latina y el Caribe posibilitando la creación de nuevas formas de organización. Las cadenas regionales y globales de valor (CGV) dependen del transporte rápido de componentes a un centro de ensamblado final y luego hacia los consumidores. El modelo de negocios de las CGV solamente es factible cuando las empresas pueden mantener bajos los costos operativos, con un nivel bajo de existencias. La facilitación del comercio, por lo tanto, puede ayudar a proporcionar un entorno propicio para que las cadenas de valor mejoren y prosperen. También puede permitir la expansión de este modelo de negocios en países y sectores que tradicionalmente no han estado demasiado involucrados. Existe una correlación positiva entre el desempeño de un país en términos de facilitación del comercio (medido según

el Índice de Desempeño Logístico [IDL] del Banco Mundial) y su proporción de piezas y componentes con respecto al total de bienes fabricados (que es un indicador del grado de integración de la cadena de valor del país). La consecuencia es clara para gobiernos y empresas: la facilitación del comercio debe ser un elemento clave en cualquier estrategia integral orientada a lograr una mayor integración en las CGV.

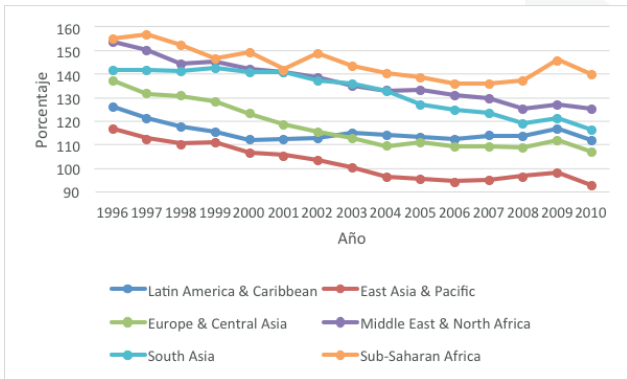
Situación actual en la región

La facilitación del comercio en ambos sentidos es un asunto claramente importante para América Latina y el Caribe: es un tema destacado en la agenda de políticas económicas e incide en el modo en que las empresas estructuran a diario sus transacciones y relaciones. ¿Qué indican los datos acerca del desempeño de América Latina y el Caribe en relación con esta dimensión fundamental de la política comercial? Este apartado presenta algunos indicadores clave a modo de resumen.

El Gráfico 2 presenta la evolución de los costos del comercio por región geográfica entre 1996 y 2010. El desempeño de América Latina y el Caribe se encuentra en un nivel intermedio, una posición que es bastante constante a lo largo del período de la muestra. Su nivel de costos del comercio es 20% inferior al observado en África subsahariana, la región que ostenta los costos más elevados, pero es 20% más alto que la región con mejores resultados, Asia Oriental y el Pacífico. La comparación con Asia Oriental y el Pacífico es tal vez aún más sorprendente ya que, en relación con América Latina y el Caribe, esta región está relativamente alejada de los principales mercados desarrollados de Europa y América del Norte, un factor que normalmente contribuiría a que los costos del comercio se eleven, en lugar de disminuir.

Para completar el panorama sobre el desempeño de América Latina y el Caribe en esta métrica global, es importante analizar el aspecto dinámico. Los costos del comercio en América Latina y el Caribe se han reducido en los últimos años, en torno al 11% durante el período comprendido entre 1996 y 2010. A pesar de que se trata de una tendencia alentadora, es importante tener en cuenta que la velocidad de cambio ha sido incluso más rápida en todas las demás regiones, a excepción del África Subsahariana.

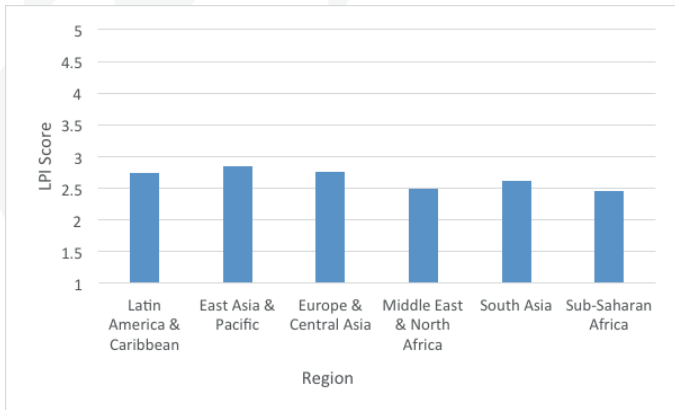
Gráfico 2: Costos del comercio de bienes fabricados, por grupo de países, porcentaje equivalente ad valorem, 1996-2010



Los costos y la facilitación del comercio son temas importantes, a los cuales claramente la región de América Latina y el Caribe deberá asignar mayor atención en el futuro. Sin

embargo, se trata de áreas amplias. ¿Cuáles factores exigen atención más inmediata? El Gráfico 3 muestra que, al igual que en el caso de los costos del comercio, el desempeño en logística y facilitación del comercio de América Latina y el Caribe es, en promedio, de nivel intermedio: ocupa la tercera de las seis posiciones. Su puntuación es 11% superior a la del África subsahariana, pero 4% inferior a la de Asia Oriental y el Pacífico. Si bien la diferencia entre América Latina y el Caribe y la región mejor posicionada parece insignificante, el IDL se mide en una escala de cinco puntos y los resultados suelen estar estrechamente agrupados, sobre todo en la mitad de la tabla. Por consiguiente, las pequeñas diferencias en las puntuaciones pueden estar asociadas con diferencias sustanciales en las percepciones relativas de profesionales de logística a nivel mundial.

Gráfico 3: Puntuación general del IDL, por región, 2014



Hacia el futuro: desafíos y oportunidades para la facilitación del comercio

¿En qué sentido en materia de facilitación del comercio debería avanzar América Latina y el Caribe en el corto y mediano plazo, y cuál es el rol del sector privado? Una prioridad máxima para América Latina y el Caribe es garantizar la aplicación del AFC de la OMC. El texto del Acuerdo brinda amplia flexibilidad a países en desarrollo. Sin embargo, la región de América Latina y el Caribe comprende a grandes países de ingresos medios, que cuentan con la capacidad de recursos humanos, técnica y financiera necesaria para abordar muchas de las disposiciones del AFC, sino todas. El IDL sugiere que las aduanas de la región son, en general, un área donde se observan falencias. El AFC proporciona el marco para la implementación de una serie de reformas, tales como sistemas de Ventanilla Única Nacional, que podrían mejorar significativamente el desempeño aduanero. Es importante tener presente que las evaluaciones disponibles en general no se refieren únicamente a servicios nacionales de aduanas cuando evalúan el desempeño: de hecho, a menudo son otros organismos fronterizos, tales como agencias de salud y de cuarentena/sanitarias y fitosanitarias, los que presentan mayores inconvenientes a operadores de logística, y no la aduana en un sentido estricto. La coordinación interinstitucional de organismos fronterizos y la racionalización de los procedimientos son prioridades clave para la agenda de facilitación del comercio de América Latina y el Caribe.

Existen ya importantes avances en este terreno, que los países de América Latina y el Caribe pueden ampliar en el futuro. La iniciativa de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM), patrocinada por el Banco Interamericano de Desarrollo, introdujo un sistema

electrónico para la gestión del tránsito de mercaderías (Sarmiento et al., 2010). Permite la armonización y optimización de los procedimientos y ha mejorado sustancialmente los tiempos de tránsito: la implementación en un cruce fronterizo redujo significativamente el tiempo de despacho promedio. El análisis econométrico sugiere que el uso del sistema TIM guarda relación con un crecimiento de las exportaciones (Carballo et al., 2014). Se puede consultar la opinión de participantes de ese proceso a través de:

<https://www.youtube.com/watch?v=LxTHWrJeABs>.

Otro ejemplo de una iniciativa concreta que puede ayudar a simplificar los procedimientos fronterizos es el uso de sistemas de Operadores Económicos Autorizados. Estos sistemas permiten a los operadores con buenos antecedentes de cumplimiento cruzar las fronteras con mayor rapidez, y una menor incidencia de inspecciones. Pueden formar parte de una estrategia general de gestión de riesgos que concentra los recursos de inspección aduanera allí donde estos más se necesitan. La gestión de riesgos es un modo importante de mejorar la eficiencia aduanera: las inspecciones están estrechamente asociadas con retrasos adicionales (Volpe et al, 2015), y por ende deberían limitarse a casos que estén justificados por criterios de riesgo subyacentes.

EL ROL DEL SECTOR PRIVADO

El sector privado desempeña un papel clave al hacer avanzar a la región y su economía mediante la adición de valor como principio rector. El sector privado también aprovecha la disminución de los costos logísticos y de los tiempos de tránsito y capitaliza la accesibilidad y conectividad a los mercados.

El sector privado tiene varias funciones en el desarrollo del sector logístico de un país. Se trata de un inversor y un desarrollador de infraestructura, así como un usuario y proveedor de servicios. En el entorno actual de financiación compleja y competitiva, el sector público debe potenciar los recursos del sector privado con el fin de actualizar, renovar y ampliar sus activos de infraestructura mediante alianzas público-privadas. El sector privado asume la responsabilidad de la construcción de nuevas infraestructuras y mitigación de los riesgos relevantes. En algunos casos, el sector privado también gestiona la operación y mantenimiento del activo a largo plazo.

La infraestructura física es considerada el principal factor determinante de la competitividad, considerando específicamente los costos y los procesos ineficientes y las mejoras en productividad que resultan de mejorar el acceso a infraestructura de calidad. Hay áreas de responsabilidad compartida entre el sector privado y el sector público que tienen como fin el mejorar el desempeño logístico. Estas son:

- A** Proporcionar capital humano bien entrenado y capaz de hacer frente a la gestión de la cadena de suministro, servicios de transporte de clase mundial y servicios logísticos de valor agregado;
- B** Coordinar esfuerzos para desarrollar zonas logístico-industriales, plataformas logísticas, centros logísticos y multiplicar sus impactos;
- C** Innovar y generar oportunidades para que las nuevas empresas también puedan aprovechar las mejoras en la eficiencia de la logística (tamaño, costo,

almacenamiento, gestión de inventario, frecuencia de envío y tiempo);

- D** Mejorar los sistemas de distribución (es decir, lograr una ubicación conjunta) para reducir los costos de transporte, la huella de carbono, plazos de entrega, escasez de inventario, y daños al producto durante la consolidación y el reembarque de la carga;
- E** Invertir en proyectos estratégicos de infraestructura en línea con las estrategias de desarrollo de los diferentes países de la región;
- F** Coordinar esfuerzos con los diferentes gobiernos en cuanto a reformas de facilitación del comercio (ventanillas únicas, operadores confiables y pasos de frontera).

REFERENCIAS

Arvis, J.-F., Y. Duval, B. Shepherd, and C. Utoktham. 2013; Revised 2015. "Trade Costs in the Developing World: 1995-2010." Policy Research Working Paper No. 6309, World Bank.

Arvis, J.F., D. Saslavsky, L. Ojala, B. Shepherd, C. Busch, and A. Raj. 2014. Connecting to Compete 2014: Trade Logistics in the Global Economy. Washington, D.C.: World Bank.

Carballo, J., A. Graziano, G. Schaur, and C. Volpe. 2014. "Transit Trade." IDB Working Paper.

Nathan Associates. 2014. Freight Logistics Statistics Yearbook for Latin America and the Caribbean. Washington, D.C.: IDB.

OECD. 2013. Aid for Trade in Action. Paris: OECD.

Sarmiento, A., K. Lucenti, and A. Garcia. 2010. "Automating the Control of Goods in International Transit: Implementing the TIM in Central America." SmartLessons No. 55889, International Finance Corporation.

Saslavsky, D., and B. Shepherd. 2014. "Facilitating International Production Networks: The Role of Trade Logistics." Journal of International Trade and Economic Development, 23(7): 979-999.

Volpe, C., J. Carballo, and A. Graziano. 2015. "Customs." IDB Working Paper.

World Bank and World Economic Forum. 2013. Enabling Trade 2013: Valuing Growth Opportunities. Geneva: World Economic Forum

América Latina y el Caribe requiere invertir 5% del PIB para cerrar la brecha en su dotación de infraestructura.

World Integrated Trade Solutions (2013)

Desde mediados de los 80 el arancel promedio de ALC representaba un 40% del valor del producto comercializado. Hoy este arancel promedio es menor a un 9.7%

Fuente: INTRADE BID Monitor de Comercio e Integración 2014.

Infrastructure in Latin America. World Bank Policy Research Working Paper. 2010

OCDE, 2014.

Fuente: Transporte automotor de carga en Belice, Centroamérica y República Dominicana: Análisis de desempeño y recomendaciones de política. BID 2013

Source: Latin America Logistics Center. Publicado en Guash, J. Logistics as a Driver for Competitiveness in Latin America and the Caribbean (IDB 2011)

Fuente: Saslavsky and Shepherd (2014).

Fuente: Arvis et al. (2013; revisado 2015).

Fuente: Arvis et al. (2014); Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial.

Global Manufacturing Competitiveness Index, Deloitte 2013