

Beneficios económicos y de competitividad por la adopción de mejores prácticas en transporte intermodal marítimo y por carretera en las Américas: El sistema TIR como un ejemplo de las mejores prácticas

DATOS

Crecimiento del transporte marítimo y por carretera

Los países en desarrollo cada vez están teniendo una mayor participación en el comercio marítimo, son responsables del 60% de las mercancías embarcadas y 58% de las desembarcadas. También la longitud de carretera pavimentada en América Latina registró un crecimiento sustancial durante ese periodo. Dentro de América del Sur específicamente, los camiones representan alrededor del 35% del comercio intrarregional en volumen (con el transporte marítimo 61%) y 42% del comercio por valor (con el transporte marítimo 46%).

Uso de Contenedores

El tráfico de contenedores en América Latina se ha duplicado en los últimos diez años, pasando de 17 millones de unidades equivalentes a veinte pies (TEU) en 2000 a 40 millones en 2010, con una tasa de crecimiento anual promedio de 10%.

Capacidad de Expansión

Hay una expansión de la capacidad de los puertos y los buques de transporte para aprovechar las economías de escala que ofrecen los buques más grandes y mantener el incremento de mayores volúmenes de comercio de mercancía.

Multimodal factor

La coordinación entre los diferentes modos de transporte es importante para mejorar las redes de transporte a nivel mundial. Sin embargo, los cuellos de botella de los sistemas ferroviarios y de transporte por carretera interrumpen los flujos de carga portuaria.

PRINCIPALES CONCLUSIONES

Con el fin de movilizar a grandes distancias la mercancía a su destino, se utilizan múltiples formas de transporte en la mayor parte del mundo. Esta característica intermodal del transporte de carga se ve a menudo en las distintas formas utilizadas para trasladar contenedores, incluyendo carreteras, ferrocarriles y comercio marítimo. La coordinación entre estas diferentes modalidades es esencial para mejorar las redes de transporte a nivel mundial. Sin embargo, los cuellos de botella de los sistemas ferroviarios y de transporte por carretera interrumpen los flujos de carga portuaria.

Los costos de comercio abarcan los costos relacionados con la distancia de transporte, la eficiencia portuaria, los costos de regulación y otros factores. Además de los costos financieros, los costos comerciales incluyen el costo del tiempo que se necesita para transportar las mercancías. Ambos factores impactan la competitividad de las negociaciones, tomando en cuenta que los altos costos comerciales pueden imponer barreras al comercio.

Una simulación de comercio del Banco Mundial mostró que mejoras en las aduanas se traduciría en un aumento del 0,9 por ciento en las exportaciones, siendo el mayor beneficiado económicamente Brasil, por el aumento de las exportaciones en 0,53 mil millones dólares.

Una aproximación a la automatización y racionalización es el Sistema Internacional de Transporte por Carretera (TIR, por sus siglas en inglés). TIR es un sistema internacional de tránsito aduanero destinado a facilitar el comercio y el transporte, permitiendo a los operadores transportar mercancías a través de países terceros con reconocimiento de control aduanero a lo largo de la cadena de suministro. Actualmente ningún país en Latinoamérica implementa TIR por tierra o servicios intermodales. Sin embargo, la adopción de este tipo de sistemas podría generar considerables beneficios para los países de América Latina.

Las estimaciones preliminares de base amplia sugieren que la implementación de TIR podría impulsar las exportaciones de Argentina, Brasil y México por \$ 1- \$ 5 mil millones por año, y dependiendo del país, por un total de \$ 9 mil millones por año para los tres países. En el caso de Argentina y Brasil, la mayor parte del impulso se produce a través del comercio intermodal, mientras que en el caso de México se produce a través del transporte por carretera.

Aumento estimado de las exportaciones con la implementación de TIR

	Argentina		Brazil		Mexico	
	Increase in value (\$US billion)	Percent increase in total export value (%)	Increase in value (\$US billion)	Percent increase in total export value (%)	Increase in value (\$US billion)	Percent increase in total export value (%)
Total value/percent of national exports	1	1.6	5	2.7	3.3	1.1
-Of which from use at sea ports (intermodal)	0.7		4.1		1.5	
-Of which from use in land (road) transport	0.3		0.8		1.8	