

# Las implicaciones de los acontecimientos del 11 de septiembre en el comercio internacional

.....  
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE ESTUDIOS  
DEL SECTOR EXTERIOR  
.....

*A continuación se sintetiza el estudio de la OCDE «El impacto del 11 de septiembre en el comercio internacional», cuyo objetivo es ofrecer una valoración preliminar acerca del impacto del encarecimiento de los costes asociados a los flujos de comercio internacional a raíz de los atentados del 11 de septiembre.*

*Palabras clave: comercio internacional, terrorismo, costes de transacción, OCDE, EEUU, Oriente Medio.*

*Clasificación JEL: F10, F14.*

## 1. Introducción

A propuesta de la Delegación de Canadá, en la reunión del Comité de Comercio que tuvo lugar en octubre de 2001, se acordó que la Secretaría de OCDE elaborara un estudio sobre «El impacto del 11 de Septiembre en el comercio internacional». A continuación se sintetiza dicho estudio (1), que constituye a su vez una versión revisada del documento discutido en el Grupo de Trabajo del Comité de Comercio en enero de 2002. Este informe tiene por objeto ofrecer una valoración preliminar acerca del impacto del encarecimiento de los costes asociados a los flujos de comercio internacional a raíz de los atentados del 11 de septiembre.

Un efecto inmediato de los ataques terroristas en Nueva York y Washington fue la adopción de medidas adicionales de seguridad tras un aumento de la percepción del riesgo de posibles ataques terroristas que pudieran afectar al transporte inter-

nacional y al comercio en el medio y largo plazo. Así, además de los impactos sobre el comercio derivados de la recesión económica general, los acontecimientos del 11 de septiembre han añadido una serie de costes directos sobre el sistema de comercio mundial en el área de los transportes, gastos de envío, seguros y trámites aduaneros (2). En efecto, esta coyuntura económica mundial ha desencadenado una serie de medidas regulatorias en las compañías de transporte aéreo, marítimo y terrestre que entrañan nuevos costes (mayores gastos en equipos de seguridad y personal, y encarecimiento de las primas de seguros) y grandes retrasos en aeropuertos, puertos de mar y fronteras. Este incremento de los costes «friccionales», —que tenderán a encarecer la actividad comercial y como consecuencia derivada, a reducir los flujos de comercio—, han afectado sobre todo a América del norte, pero se han dejado sentir en otras partes del mundo.

(1) OCDE. Working Party of Trade Committee. *The Impact of the terrorist attacks of 11 september 2001 on international trade: a preliminary assessment.*

(2) Este tipo de costes han sido acuñados en inglés como *frictional costs*, por lo que lo traduciremos como costes friccionales.



DOCUMENTOS

## 2. Implicaciones para el comercio internacional

Con anterioridad a los ataques terroristas, el coste temporal de los retrasos, de los trámites administrativos y de otros requisitos relacionados con las aduanas, oscilaban entre un 5 y un 13 por 100 del valor de los bienes comercializables dependiendo del tipo de mercancía. Los expertos han estimado que el coste total de las medidas extra de seguridad adoptadas podría añadir de 1 al 3 por 100 a dicho valor, lo cual se traduciría en un incremento de los costes de la producción de bienes objeto de comercio de entre 5.600 y 16.800 millones de dólares. Sin embargo, dichas estimaciones se realizaron justo después de los acontecimientos del 11 de septiembre, por lo que representa una estimación máxima de dicho impacto, y, por lo tanto se prevé que dichos costes vayan disminuyendo en el tiempo a medida que se progresa en los aspectos técnicos y de procedimiento.

Por otro lado, en el corto plazo era difícil que los operadores pudieran repercutir los nuevos costes friccionales asociados al comercio como consecuencia de los excesos de capacidad generados y la resultante competencia de precios. Sin embargo, la fuerte reducción de la demanda de transporte de pasajeros, sobre todo por motivos turísticos tras los atentados, desembocó en una notable reducción del número de vuelos ofertados. Dichos ajustes de capacidad, posibilitaron que las compañías aéreas reajustaran de nuevo sus precios al alza.

El impacto de los cambios de los costes del transporte sobre el volumen de comercio ha intentado ser cuantificado por algunos investigadores. Así, un reciente estudio sobre el comercio bilateral entre 103 países dio como resultado una elasticidad de los flujos de comercio con respecto al factor coste de alrededor del -3, lo que significa que un aumento de los costes de transporte del 1 por 100 conlleva una reducción del volumen de comercio del 3 por 100.

## 3. Implicaciones por tipo de producto y modo de transporte

El informe señala también que el impacto del aumento de los costes asociados al comercio

dependerá del tipo de mercancía, teniendo en cuenta la variabilidad del peso de los costes de transporte y de seguro en el valor de los bienes (3), las divergencias en las formas de transporte y los diferentes grados de vulnerabilidad o peligro inherente de los productos comercializados. Además, algunas mercancías pueden verse más afectadas por los retrasos, sobre todo en el caso de las mercancías perecederas o dependiendo del papel que juegue el producto en el proceso de producción. Las mercancías transportadas por avión han sido las más afectadas por el aumento de los costes friccionales, ya que el transporte aéreo ha sido el que más ha reforzado su seguridad tras los atentados, si bien el encarecimiento de dichos productos se suaviza en parte teniendo en cuenta que los costes asociados al comercio suponen un pequeño porcentaje en este tipo de mercancías. Los bienes que se suelen transportarse por aire tienden a ser ligeros, de alto valor, que necesitan ser entregados con rapidez y con un ciclo de vida corto o sujetos a los cambios de las modas.

Además de los crecientes costes de transporte y seguros, los mayores retrasos en aeropuertos, puertos marítimos y fronteras terrestres también constituyen otro tipo de coste asociado al comercio y puede inducir a los exportadores de productos perecederos a cancelar envíos al exterior o limitar la distribución a distancias a las que pueda suministrar por camión o tren, por ejemplo.

Por otro lado, los acontecimientos del 11 de septiembre han afectado a la práctica comercial *just in time* (se produce a medida que se realizan los pedidos), que supone envíos frecuentes y predecibles por lo que los retrasos imprevistos en las aduanas pueden ocasionar graves interrupciones en los procesos de producción (4).

(3) En el caso de Estados Unidos, la participación de los costes de transporte y seguro en el valor total de la mercancía varía entre un 1 por 100 para los productos farmacéuticos hasta más del 23 por 100 para los fertilizantes por lo que éstos últimos se verán mucho más afectados por el aumento de los costes «friccionales» asociados al comercio.

(4) Alrededor de la mitad del comercio entre Estados Unidos, Canadá y México está constituido por maquinaria y equipo de transporte (en particular productos de la automoción), cuyas empresas han adoptado prácticas *just in time*.



DOCUMENTOS

CUADRO 1  
COMERCIO DE MERCANCIAS CON AMERICA DEL NORTE Y ORIENTE MEDIO POR REGIONES, 2000  
(% sobre el valor de la importación y exportación total de cada región)

	Exportaciones a América del Norte	Importaciones de América del Norte	Exportaciones a Oriente Medio	Importaciones de Oriente Medio
América del Norte.....	39,7	26,2	1,9	2,8
Latinoamérica .....	61,4	50,3	0,8	0,9
Europa Occidental.....	10,8	8,9	2,4	1,9
Europa Central y Oriental.....	4,2	2,8	2,4	1,9
Asia .....	25,6	16,0	2,6	8,8
Africa.....	18,3	10,0	1,5	8,3
Oriente Medio .....	15,7	13,5	6,3	11,0

Fuente: OMC, *International Trade Statistics*, 2001.

La nueva coyuntura internacional también está suponiendo un cambio en el comportamiento de los hombres de negocio con respecto a los viajes que suelen realizar con objeto de acordar contratos y llevar a cabo transacciones comerciales. En este sentido, la reducción de los vuelos por motivo de negocio podría ser compensada, hasta cierto punto, por un uso más intensivo de la teleconferencia. Pero no todos los contactos comerciales llevan a un uso de las telecomunicaciones, por lo que se podría producir una disminución de las relaciones empresariales y por consiguiente de los volúmenes de comercio.

#### 4. Implicaciones según países

Según las estimaciones de la Organización Mundial de Comercio (OMC), los intercambios mundiales de mercancías crecieron en 2001 un 2 por 100, frente al 12 por 100 alcanzado en 2000. De esta forma la OMC, fue rebajando las previsiones de crecimiento del comercio mundial como consecuencia de la gran incertidumbre de la evolución económica y comercial agravada por los acontecimientos del 11 de septiembre, y que inciden en mayor medida en ciertas partes del mundo. En efecto, el fortalecimiento de las medidas de seguridad y el impacto sobre los flujos de comercio será más pronunciado en los países y regiones directamente afectados por los ataques terroristas: América del Norte y Oriente Medio; y como es

obvio, el comercio con dichas zonas estará sujeto a un incremento de los «costes friccionales».

Como muestra el Cuadro 1, más de la mitad del comercio latinoamericano se lleva a cabo con América del Norte, por lo que esta zona geográfica está fuertemente expuesta al aumento de los retrasos y al incremento de los costes de transporte y de seguros, mientras que el peso del comercio de Europa con América del Norte es mucho menor y por tanto inferior también los efectos negativos sobre el comercio de los acontecimientos del 11 de septiembre.

En Estados Unidos, los acontecimientos del 11 de septiembre aceleraron el descenso que se venía produciendo a lo largo del año en los flujos de comercio. En los países no pertenecientes al área de la OCDE, particularmente los de Oriente Medio y Asia Central sufrieron un impacto mayor que los países de la OCDE ya que sus rutas comerciales estuvieron directa o indirectamente afectadas por la acción militar estadounidense en Afganistán. No obstante, hay que recordar que la mayor parte del descenso generalizado del comercio mundial en 2001 se debió a la recesión económica mundial, que algunas zonas se vieron fuertemente implicadas en los acontecimientos del 11 de septiembre que recrudecieron la fase recesiva del ciclo, y que en la mayor parte de Europa, el declive del comercio no está necesariamente asociado a los ataques de Nueva York y Washington.



DOCUMENTOS

## AVISO PUBLICO

### SUB. GRAL. COMERCIO EXTERIOR DE PRODUCTOS AGROALIMENTARIOS

#### SOLICITUD DE DEVOLUCION DE FIANZAS

#### PLAZOS PARA PRESENTACION DE PRUEBAS

Aplicación a los Certificados concedidos desde el día 1 de julio de 1995,  
salvo que exista reglamento específico que lo modifique

<i>Plátanos</i>	TREINTA DIAS siguientes a la expiración del período de validez del Certificado.	Rgto. CE n.º 896/01
<i>Mandioca</i>	SESENTA DIAS siguientes a la expiración del período de validez del Certificado.	Rgto. CE n.º 2245/90 Art. 7
<i>Productos agrícolas:</i> Materias grasas, plantas vivas, productos floricultura, leche y productos lácteos, carne vacuno, semillas, frutas y hortalizas, carne porcino, huevos, carne de ave, arroz, azúcar, sector vitivinícola, cereales, etc.	DOS MESES siguientes a la expiración del período de validez del Certificado.	Rgto. CE n.º 1291/00

— En todos los productos el *PLAZO MAXIMO* para solicitar la resolución de los expedientes es de *VEINTICUATRO MESES* desde el día siguiente a la expiración del Certificado. Transcurrido este plazo no se efectuará la devolución del importe de la Fianza, aun en el caso de que se presente la correspondiente prueba de realización de las operaciones.

#### MINISTERIO DE ECONOMIA

#### Secretaría General de Comercio Exterior

#### SUB. GRAL. COMEX. PRODUCTOS

#### AGROALIMENTARIOS. SERVICIO DE FIANZAS

#### *Solicitudes de devolución de fianzas constituidas (Importación y Exportación)*

La Orden de 26 de febrero de 1986 («BOE, 7 de marzo»), modificada por la Orden de 27 de julio de 1995, establece que la devolución de las fianzas se realizará por la Secretaría General de Comercio Exterior a solicitud del interesado.

Las solicitudes de devolución de las fianzas constituidas ante los Servicios Centrales, deberán dirigirse a la Secretaría General de Comercio Exterior (Servicio de Fianzas, Paseo de la Castellana, 162, planta cuarta, 28071 Madrid).

Las solicitudes de devolución de las fianzas, constituidas ante las Direcciones Regionales y Territoriales de Comercio y CATICES, deberán presentarse en la misma Dirección o CATICE que concedió los correspondientes certificados.

El no solicitar, los interesados, la resolución de los expedientes de devolución de las fianzas con la aportación de las pruebas, en los plazos establecidos en la legislación nacional y comunitaria en vigor, para los diversos productos agrícolas, dará lugar al oportuno Acuerdo Declarativo de Incumplimiento.

Con el fin de agilizar la resolución de los expedientes de devolución de las fianzas constituidas a disposición de la Secretaría General de Comercio Exterior, es recomendable se adjunte a las solicitudes la fotocopia del correspondiente «Resguardo de depósito o Garantía en Efectivo», o «Resguardo de Garantía Otorgada mediante Aval o Seguro de Caución».

#### SERVICIO DE FIANZAS

#### Acuerdo declarativo de incumplimiento (Fianza constituida en las operaciones de Importación y Exportación)

#### *Ingreso de las liquidaciones*

Las cantidades a ingresar en el Tesoro Público-Recursos Eventuales, como consecuencia de los expedientes de Acuerdo Declarativo de Incumplimiento de *Resguardos de Garantías Otorgadas por Terceros*, pueden hacerse efectivas por la EMPRESA TITULAR DE LOS CERTIFICADOS.

— En MADRID:

MINISTERIO DE ECONOMIA  
DIREC. GRAL. DEL TESORO Y POLITICA FINANCIERA  
Paseo del Prado, 4  
28071 MADRID

— En PROVINCIAS:

INTERVENCION DE HACIENDA de la localidad en que resida la Entidad Delegada que constituyó la *Garantía Otorgada por Terceros (Aval o Certificado de Seguro de Caución)*.

Realizado el ingreso y expedida la CARTA DE PAGO, esta CARTA DE PAGO *original* deberá remitirse a:

MINISTERIO DE ECONOMIA  
SERVICIO DE FIANZAS  
P.º Castellana, 162, Pl. 4.ª  
28071 MADRID

#### MINISTERIO DE ECONOMIA

#### Secretaría General de Comercio Exterior

#### SUB. GRAL. COMERCIO EXTERIOR DE PRODUCTOS AGROALIMENTARIOS

#### SERVICIO DE FIANZAS

Paseo de la Castellana, 162, cuarta planta, 28071 Madrid

Teléfonos: (91) 349 38 67 y 349 39 13