



Estadísticas de Comercio Exterior y Transporte Internacional de Mercancías en España

Valencia, 14 de junio 2007

Maria Dolores Lloveras / Autoridad Portuaria de Barcelona



Guión

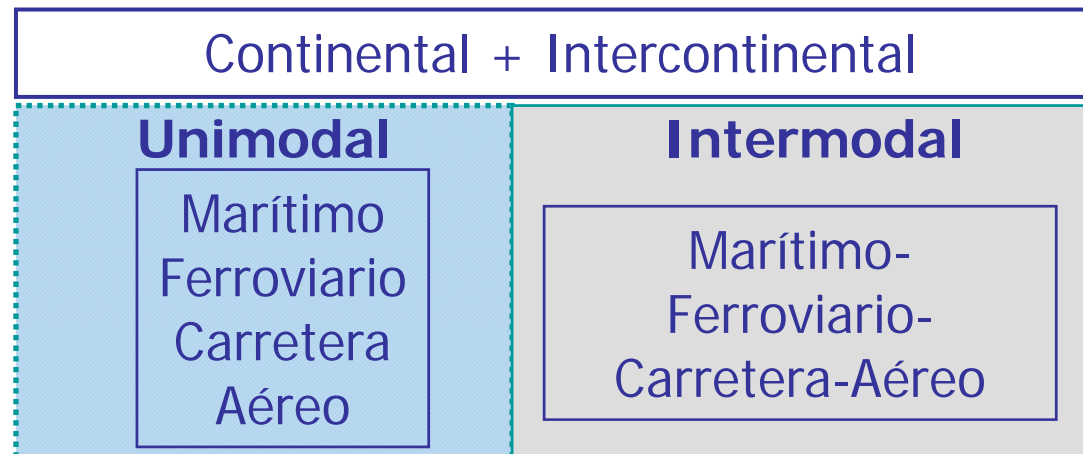
- 1. Introducción: importancia de los sistemas integrados de estadísticas (comercio y transporte)**
- 2. Necesidad de disponer de estadísticas sobre el hinterland portuario**
- 3. Base de datos de comercio exterior de España como herramienta complementaria de las estadísticas portuarias**
 - Grado cobertura estadísticas Aduana y APB**
 - Discrepancias en el modo de transporte declarado**
 - Sesgos en la delimitación geográfica del hinterland portuario**
- 4. Conclusiones**



1. Importancia de los sistemas estadísticos de transporte y comercio

1. \triangle Transporte (*distancia recorrida*) $>$ \triangle Comercio $>$ \triangle Producción
2. Integrar los flujos de comercio con la cadena *intermodal* de transporte

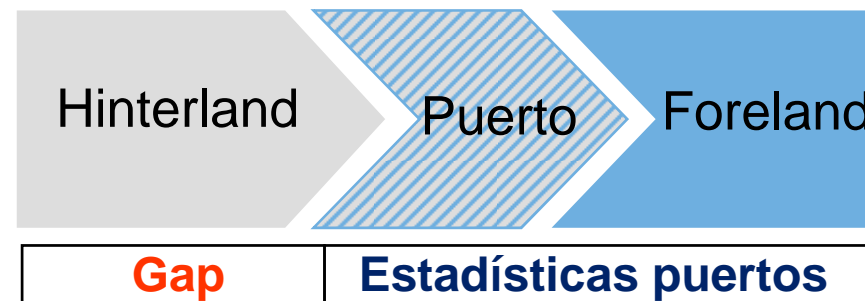
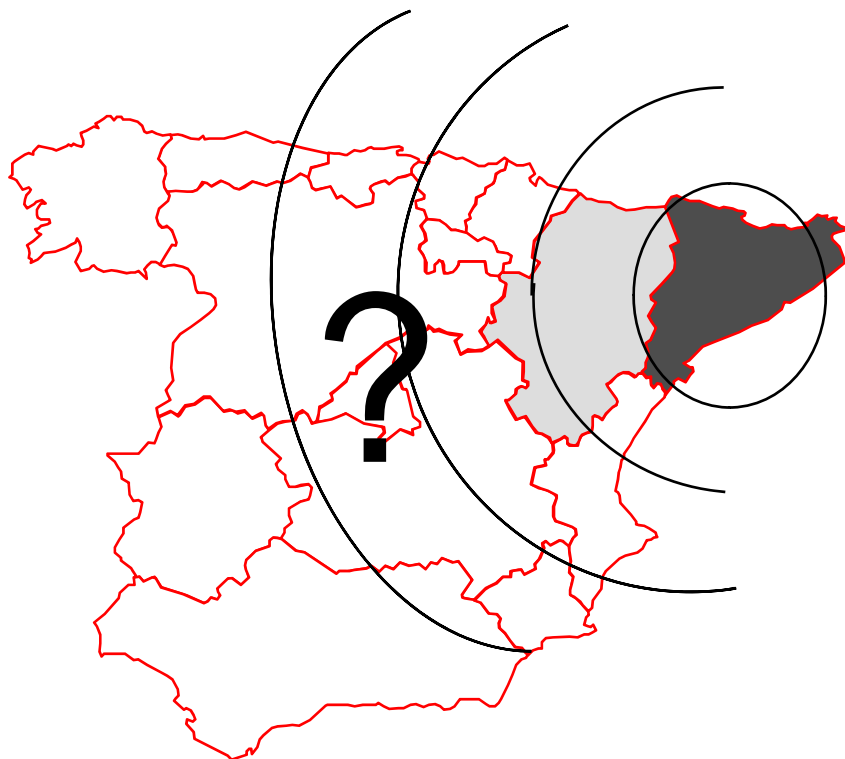
Flujos de comercio \leftrightarrow flujos de transporte



3. Sistema integrado (continental + intercontinental) a escala europea



2. Necesidad de disponer de estadísticas del hinterland



• **No están referenciadas al hinterland**

- **Flujos import, export, cabotaje, tránsitos**
- **País o/d + puertos c/d**
- **Peso**
- **Naturaleza mercancías**
- **Modo de Pre/post**



- **Área de influencia de los puertos**
- **Mercados Clientes**
- **Vinculación mercados hinterland con foreland**
- **Tamaño y reparto del mercado geográfico (cuotas de mercado)**



3. Base de datos del comercio exterior de España

Registro *ad-hoc* para puertos (1)

- **Aproximación al hinterland de los puertos :**

- mediante mercancías despachadas y declaradas en respectivas aduanas marítimas de los puertos
- provincia origen/destino de las imports y exports
- vinculación con naturaleza mercancía, países o/d, ..



Documentos
DUA + Intrastat

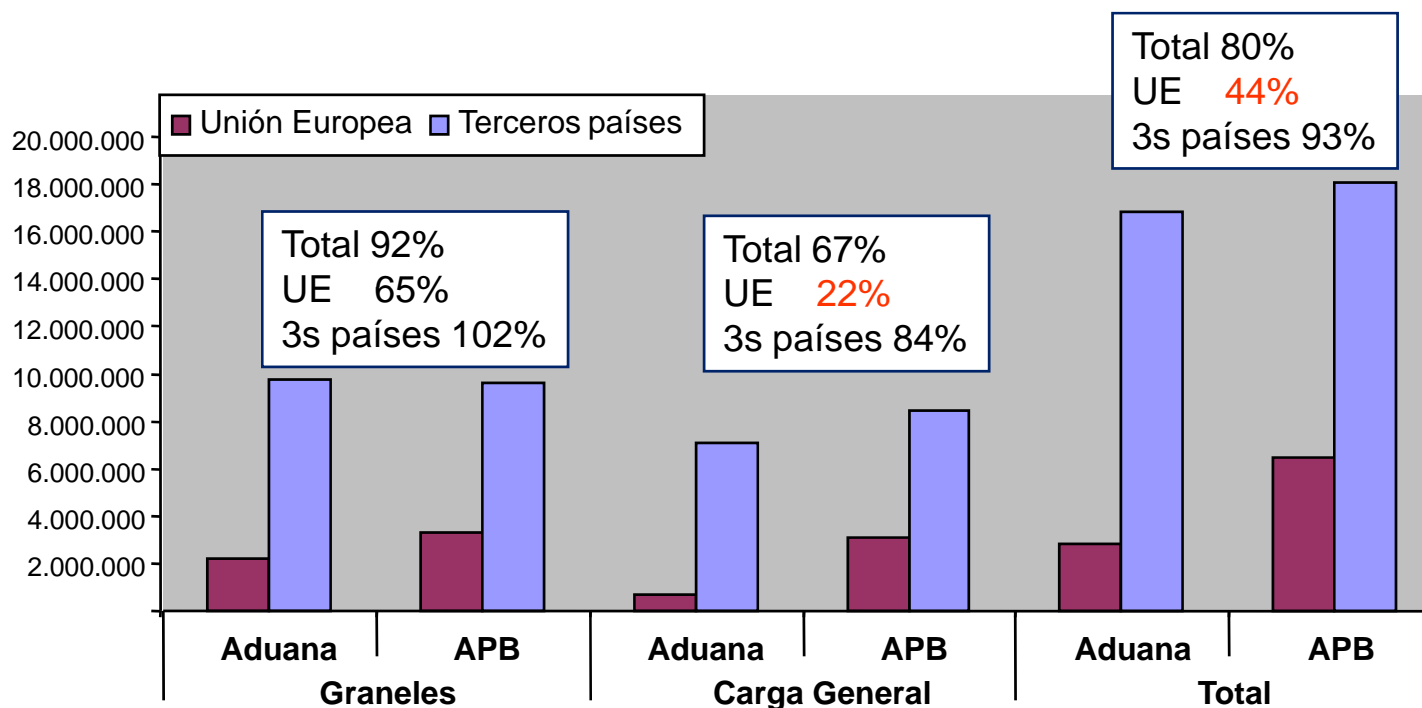
APB ha parametrizado y desarrollado una aplicación interna para la consulta y análisis de la base de datos de la Aduana (tamaño 3,5 GB)

(1): elaborado y facilitado por la Sub. Gral. de Planificación y Estadística. Departamento de Aduanas e II.EE



Base de datos del comercio exterior de España: transporte marítimo

1. Grado de cobertura estadísticas Aduana/APB. Año 2006 (1/2)

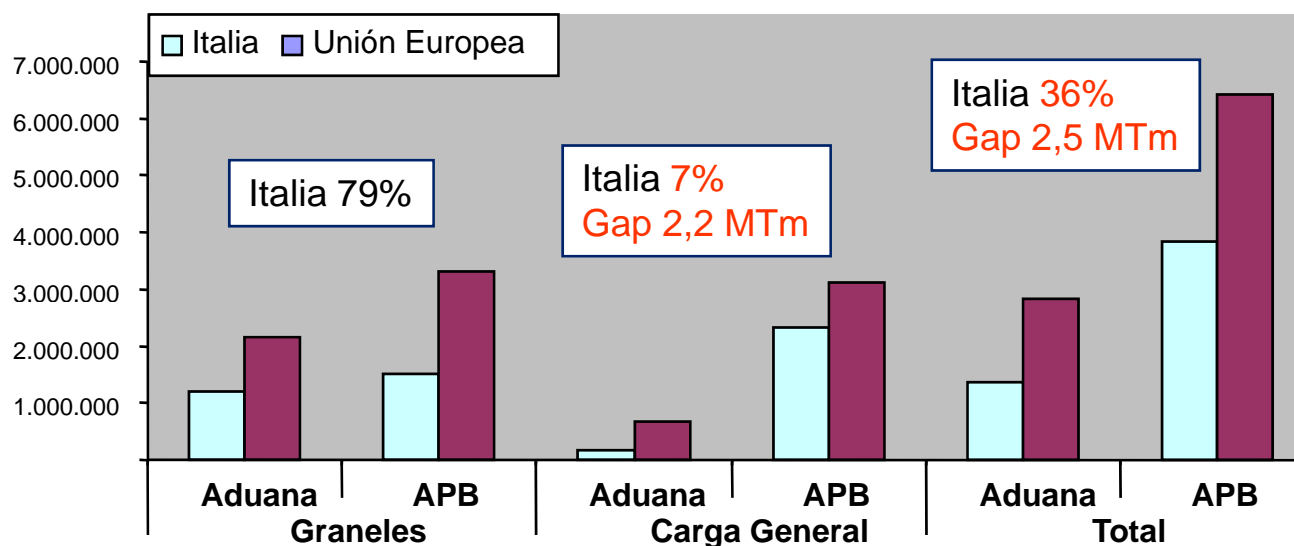


- El grado de cobertura del 80% sería aceptable sino fuera porque en el caso del comercio intracomunitario la cobertura es únicamente del 44%



Base de datos del comercio exterior de España: transporte marítimo

1. Grado de cobertura estadísticas Aduana/APB. Año 2006 (2/2)



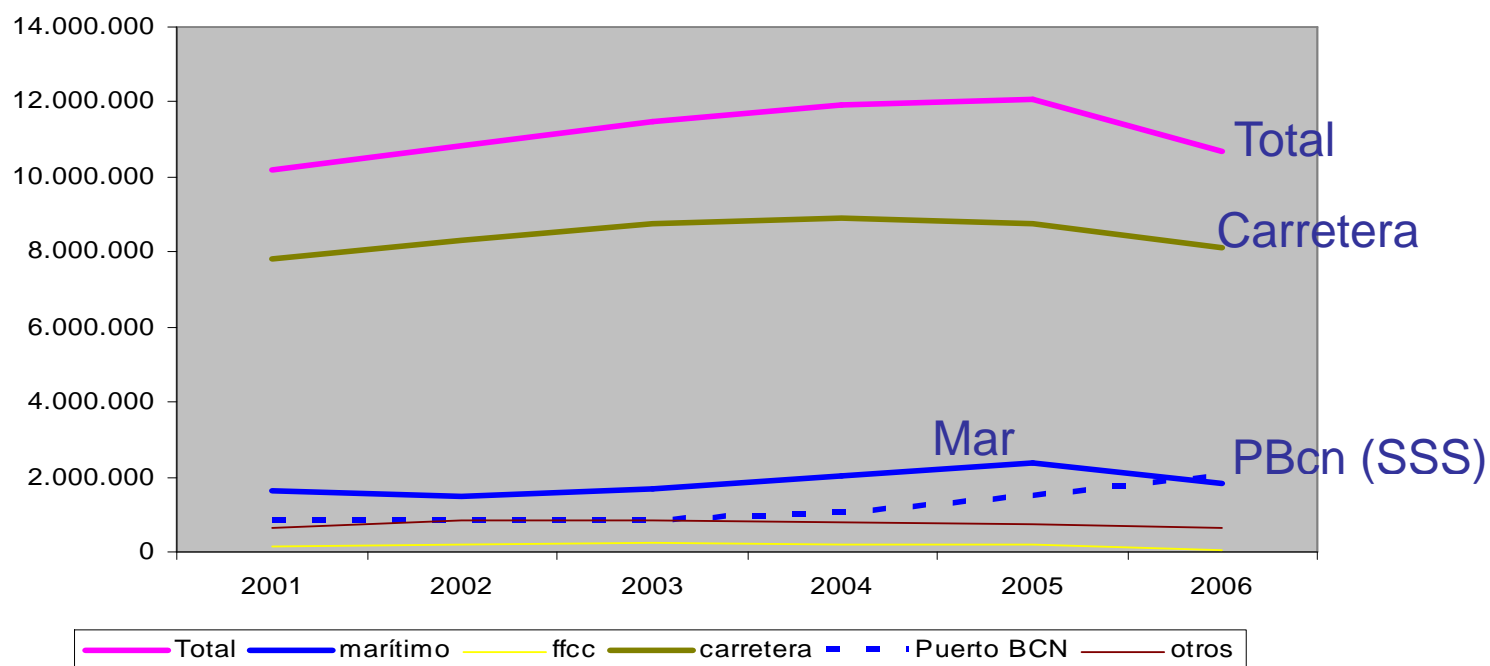
- el tráfico con Italia representa el 52% del sesgo producido en el comercio total y el 70% del sesgo con la UE
- causas probables:
 - Umbrales exención declaración Intrastat
 - Errores en la declaración del modo de transporte: en *shortsea shipping* el modo activo no es el camión sino el buque (no se detecta desvío de la carretera al marítimo)



Base de datos del comercio exterior de España

2. Discrepancias en el modo de transporte declarado

Evolución Comercio C. General España-Italia x modos transporte



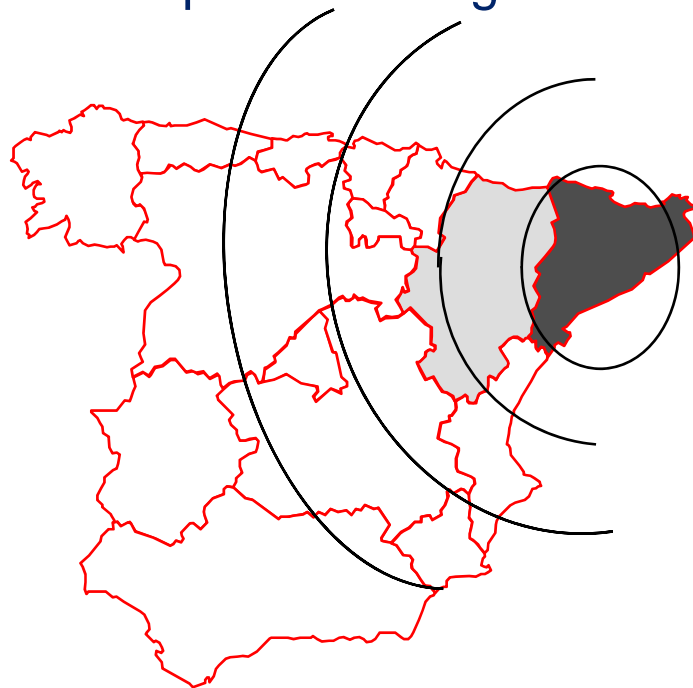
- La evolución del transporte carretera y marítimo no muestra **claramente** una sustitución del primero por el segundo.
- Si se tienen en cuenta el tráfico del Puerto de Barcelona con Italia (que en el 2006 supera el comercio marítimo español) se puede afirmar que el transporte marítimo real es superior al declarado.



Base de datos del comercio exterior de España

3. Delimitación geográfica de los mercados “clientes” o área de influencia de los puertos (1/2)

“provincia origen/destino de las exportaciones e importaciones”



Importador/
Exportador

Ubicación geográfica de la
empresa (NIF)

- fabricante
- distribuidor
- logístico

Export

Ubicación geográfica
del centro de
producción ó preparación

Import

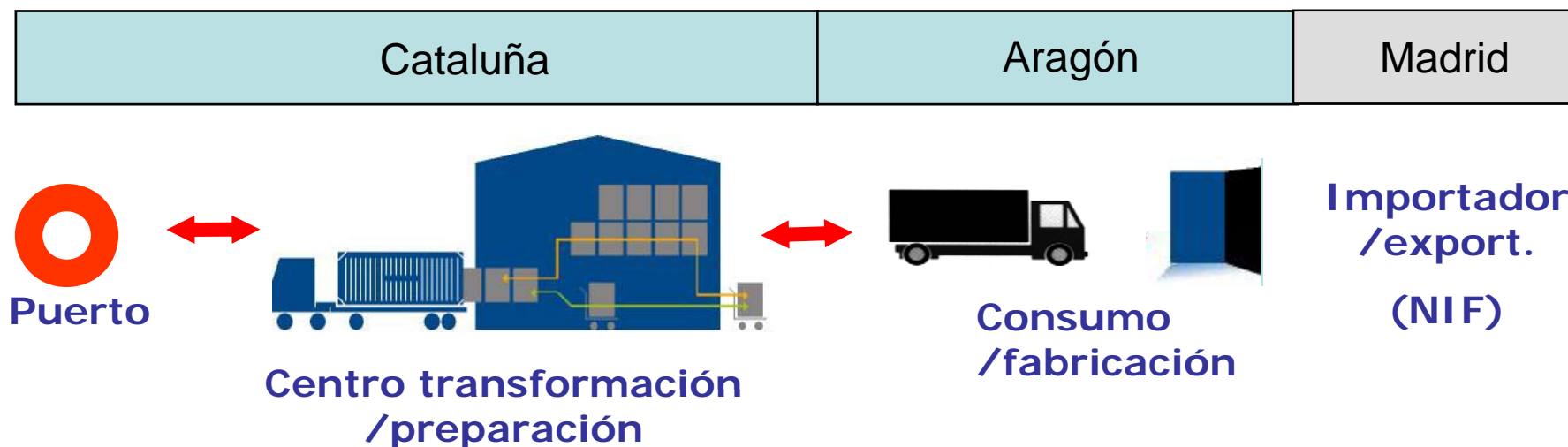
Ubicación geográfica
del centro de
transformación ó consumo

- En ocasiones se detecta que la provincia o/d de las mercancías que se declara es la de la ubicación geográfica de la sede corporativa del importador/exportador y no la del centro de producción o transformación



Base de datos del comercio exterior de España

3. Delimitación geográfica de los mercados “clientes” o área de influencia de los puertos (2/2)



- Cada vez más, los centros de fabricación y logísticos tienden a dispersarse en relación a la ubicación de la sede corporativa del importador/exportador.
- Desde el punto de vista de los flujos de transporte, los centros geográficos de fabricación y logísticos tienen una importancia fundamental para delimitar las áreas de influencia de los puertos



Conclusiones

1. Necesidad de un sistema estadístico **fiable** e **integrado** con los medios de transporte y comercio que aporte visibilidad a la toma de decisiones
2. La **pérdida** de información estadística (umbrales de exención) y la próxima simplificación de la información solicitada en los documentos aduaneros – entre otros datos, se van a perder el “modo de transporte” y “el puerto de embarque/desembarque”-, es preocupante dado que una de las carencias manifiestas es precisamente la falta de estadísticas de transporte intermodal
3. Los avances en la agilización, por vía electrónica, del trámite aduanero han supuesto una importante simplificación del proceso documental. Pero además de contribuir a la agilización, **el proceso electrónico también mejoraría la recopilación, explotación y fiabilidad de los datos estadísticos.**

Por tanto, las directrices europeas en materia de estadísticas podrían orientarse en ambas direcciones que, además, son **complementarias**:

- agilización documental
- mejora de los sistemas de información y producción estadística



Estadísticas de Comercio Exterior y Transporte Internacional de Mercancías en España

Valencia, 14 de junio 2007

Maria Dolores Lloveras / Autoridad Portuaria de Barcelona



Base de datos del comercio exterior de España por modos transporte

Evolución Comercio Total España x modos transporte Crecimiento medio anual 2001-2006

