

# III. COMERCIO DE SERVICIOS COMERCIALES

## Aspectos destacados

### ▶ Servicios de transportes

#### *La crisis económica castiga duramente el transporte marítimo*

En 2008, las exportaciones mundiales de servicios de transporte aumentaron un 16 por ciento, alcanzando así los 890.000 millones de dólares. No obstante, si bien mantuvieron un crecimiento medio de más del 20 por ciento durante los nueve primeros meses, en el último trimestre de 2008 las exportaciones de esos servicios bajaron de forma dramática en todas las economías. En el caso del Japón y de la UE (27), bajaron un 9 por ciento. Singapur registró una caída del 15 por ciento. Las exportaciones de Hong Kong, China, mantuvieron el signo positivo, con un crecimiento del 2 por ciento, mientras que las exportaciones estadounidenses de esos servicios se estancaron.

El transporte marítimo, principalmente de carga, representa más del 40 por ciento de las exportaciones mundiales de servicios de transporte. La crisis económica repercutió de forma inmediata en el sector del transporte marítimo. A medida que la demanda mundial de mercancías descendió, la demanda de servicios de transporte marítimo bajó significativamente. El Índice Seco del Báltico (BDI)<sup>1</sup>, que mide los cambios en el costo del transporte marítimo de productos básicos, alcanzó su valor máximo histórico en el segundo trimestre de 2008. En cambio, en diciembre había disminuido un 94 por ciento.

Según datos preliminares, esta tendencia negativa continuó y se aceleró en los primeros meses de 2009. Los Estados Unidos registraron un descenso del 23 por ciento en las exportaciones (y del 22 por ciento en las importaciones) durante el período comprendido entre enero y mayo de 2009. Según las estimaciones, las exportaciones de la UE (27) disminuyeron un 26 por ciento el primer trimestre de 2009, mientras que las del Japón bajaron un 36 por ciento entre enero y abril, en comparación con 2008. Las exporta-

### EN ESTE CAPÍTULO :

- ▶ Servicios de transportes
- ▶ Viajes
- ▶ Otros servicios comerciales
- ▶ Servicios financieros
- ▶ Construcción
- ▶ Discrepancias de los flujos comerciales de los servicios comerciales

Gráfico III.1 Exportaciones mundiales de servicios de transporte y exportaciones mundiales de mercancías, T1 2008 - T1 2009

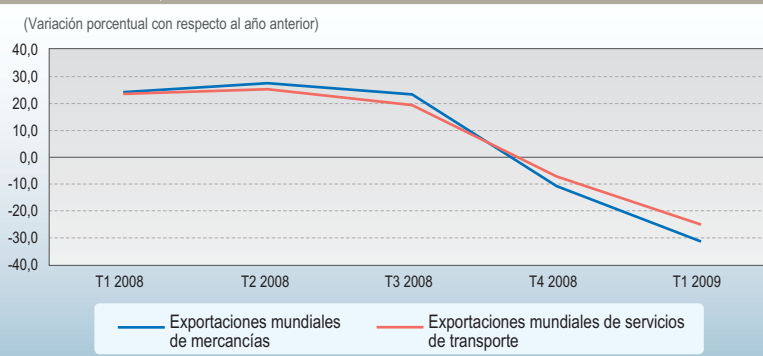
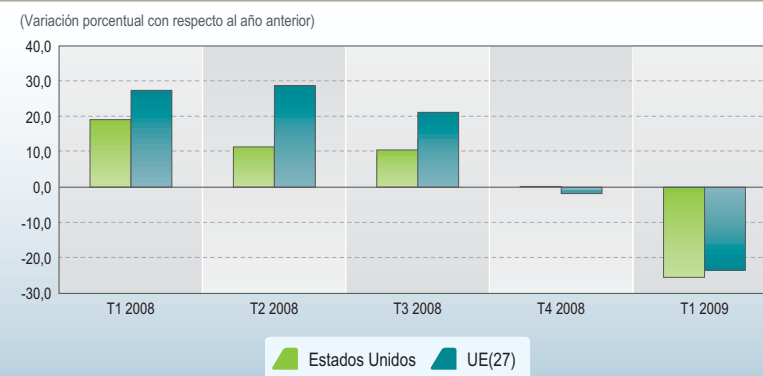


Gráfico III.2 Estados Unidos y la UE (27): Importaciones de servicios de transporte desde China



Fuente: US BEA y EUROSTAT.

<sup>1</sup> El Índice Seco del Báltico (Baltic Dry Index) es un promedio diario de los precios del transporte de productos básicos como carga seca a granel en diferentes rutas del transporte internacional. El índice fluctúa según la evolución de la demanda mundial de materias primas. El descenso de la demanda que da lugar a una caída de los precios del transporte impulsa el índice a la baja, mientras que el aumento de la demanda lo eleva.

ciones de la República de Corea, que habían registrado un crecimiento medio de más del 40 por ciento en los nueve primeros meses de 2008, descendieron vertiginosamente, hasta el -31 por ciento, en el primer trimestre de 2009. En el mismo período, las exportaciones de transportes de Hong Kong, China se redujeron un 17 por ciento (el movimiento total de contenedores de esa economía bajó un 18 por ciento). No se dispone de estadísticas trimestrales de la balanza de pagos de China, pero las importaciones de los Estados Unidos y la Unión Europea (27) procedentes de China revelan una tendencia descendente.

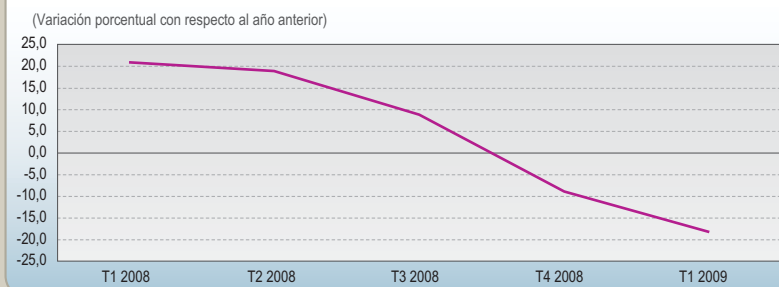
## ▶▶ Viajes

### Viajes internacionales: cómo sobrevivir en momentos difíciles

Los viajes internacionales, sean de placer o de negocios, son, después de los transportes, el sector de los servicios más gravemente afectado por la crisis mundial. Los datos trimestrales revelan que los ingresos procedentes de los viajes mundiales eran elevados en los dos primeros trimestres de 2008, con un aumento medio del 20 por ciento. En el tercer trimestre, su crecimiento se desaceleró, y en el último trimestre del año descendió un 9 por ciento. Las exportaciones mundiales de viajes disminuyeron, según las estimaciones, un 18 por ciento en el primer trimestre de 2009.

Gráfico III.3

Exportaciones mundiales de viajes, T1 2008 - T1 2009



Al comienzo del 2009, prácticamente todas las regiones se habían visto afectadas por la crisis económica. En Europa, las exportaciones de viajes disminuyeron un 24 por ciento en la UE (27) y un 8 por ciento en Suiza. Turquía, que había tenido una de las tasas más rápidas de crecimiento en 2008 (19 por ciento), registró una caída del 11 por ciento en sus ingresos por viajes durante el primer trimestre de 2009. En América del Norte, las exportaciones de viajes estadounidenses sufrieron una contracción del 9 por ciento, mientras que en el Canadá se redujeron nada menos que al -24 por ciento. En Asia, las exportaciones de Tailandia bajaron un 26 por ciento, mientras que en Australia el descenso fue superior al 18 por ciento. En África, los ingresos por viajes de Egipto y Marruecos cayeron, respectivamente, un 17 y un 30 por ciento entre enero y marzo de 2009.

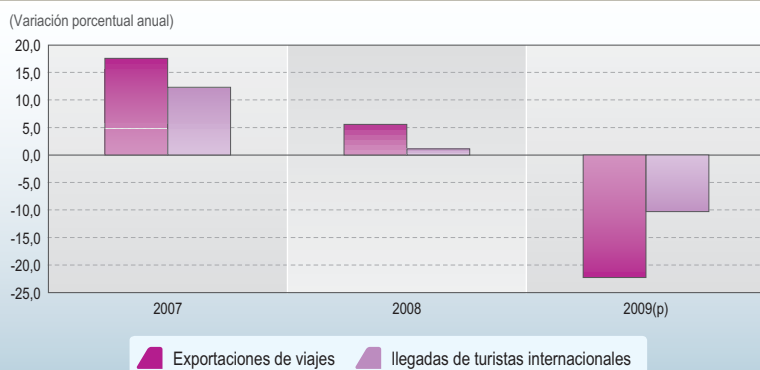
Las perspectivas del sector en 2009 son, en conjunto, negativas. Al mismo tiempo, debido a las adversas condiciones económicas, el creciente temor a la gripe A (H1N1) podría tener un impacto negativo adicional en los viajes internacionales. La Organización Mundial del Turismo prevé que las llegadas de turistas internacionales disminuirán entre un 4 y un 6 por ciento en 2009, a escala mundial.

### El sector del turismo, gravemente afectado en los PMA

Los datos preliminares disponibles confirman que el sector del turismo en los países menos adelantados (PMA) no se ha librado de los efectos de la contracción económica. Más bien al contrario, en algunos de ellos, cuyas economías dependen de los ingresos del turismo, el impacto de la crisis puede ser dramático. En Maldivas, donde las exportaciones de viajes representan el 56 por ciento del PIB,

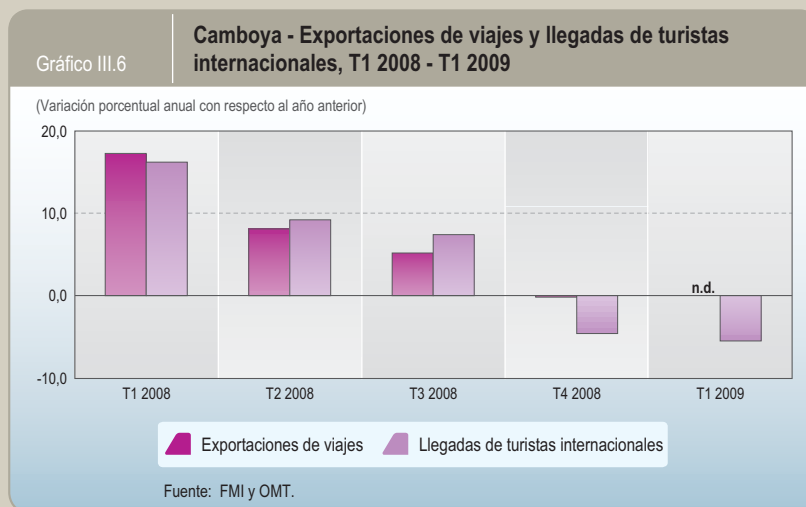
Gráfico III.4

Maldivas - Exportaciones de viajes y llegadas de turistas internacionales, 2007-2009 (pronóstico)



Fuente: Autoridad Monetaria de Maldivas y OMT.

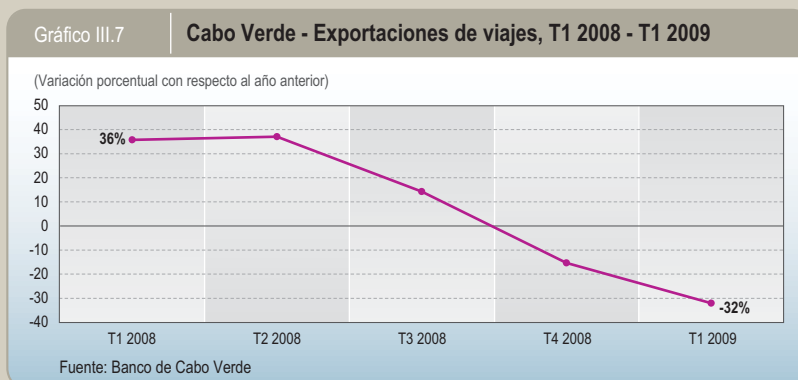
los ingresos por viajes disminuirán más del 20 por ciento en 2009. Más del 70 por ciento de los turistas internacionales con destino a las Maldivas son europeos.



Camboya es el mayor exportador de viajes entre los PMA. En 2007, los ingresos por viajes representaron el 76 por ciento del total de las exportaciones de servicios comerciales del país y el 13 por ciento de su PIB.

Durante el último trimestre de 2008, las exportaciones de viajes de Camboya se estancaron debido al progresivo descenso del número de llegadas de turistas internacionales.

Se registró una caída del 6 por ciento de las llegadas de turistas internacionales en el primer trimestre de 2009.



Cabo Verde, que salió del grupo de los PMA a finales de 2007, está sufriendo también las repercusiones de la recesión. Sus exportaciones de viajes, que representaban el 21 por ciento del PIB en 2007, bajaron del 36 por ciento en el primer trimestre de 2008 nada menos que al -32 por ciento en los tres primeros meses de 2009..

## ▶▶ Otros servicios comerciales

### Mejor gestión de la contracción económica

Las exportaciones mundiales de otros servicios comerciales aumentaron un 11 por ciento en 2008 y alcanzaron los 1,935 billones de dólares EE.UU., lo que representó el crecimiento más bajo desde 2002.

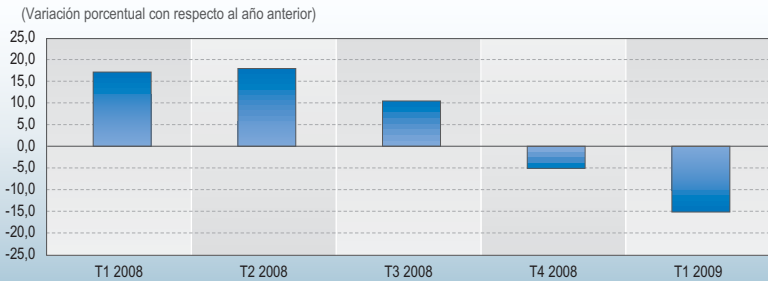
La categoría residual "otros servicios comerciales" ha demostrado mayor capacidad de resistencia frente a la recesión económica que los servicios de transporte y el sector de los viajes. Las exportaciones mundiales de otros servicios comerciales, con un aumento medio del 18 por ciento en los dos primeros trimestres de 2008, fueron menos diná-

micas que las exportaciones de servicios de transporte. No obstante, su caída a raíz de la crisis económica fue algo menos brusca: -5 por ciento en los tres últimos meses de 2008. En cambio, al finalizar el primer trimestre de 2009 se estimaba que las exportaciones habían disminuido un 15 por ciento en todo el mundo.

En 2008, las exportaciones rusas fueron las más dinámicas, con un crecimiento del 34 por ciento, tasa semejante a la de 2007. Gracias al crecimiento sostenido de 2008, la Federación de Rusia ha pasado a ocupar el décimo lugar entre los principales exportadores de otros servicios comerciales. En 2007, ocupaba el decimotercer lugar. Los servicios prestados a las empresas y los servicios profesionales y técnicos, que representan más de la mitad de las exportaciones del país de otros servicios comerciales, se exportaron sobre todo a la UE (27), los Estados Unidos y Suiza.

Gráfico III.8

### Exportaciones mundiales de otros servicios comerciales, T1 2008 - T1 2009



## ▶ Servicios financieros

### Colapso de las exportaciones de servicios financieros

Gran parte del descenso de las exportaciones de otros servicios comerciales es resultado de la turbulencia del sector financiero. Después de haber registrado el crecimiento más rápido del grupo en 2007 (32 por ciento), las exportaciones mundiales de servicios financieros aumentaron, según las estimaciones, sólo un 2 por ciento en 2008, debido a la fuerte caída experimentada en el último trimestre de ese año (-19 por ciento). Según estimaciones preliminares, en el primer trimestre del 2009 el descenso mundial de las exportaciones de servicios financieros fue del 26 por ciento.

En la balanza de pagos, las exportaciones de servicios financieros consisten fundamentalmente en tasas y comisiones percibidas por los bancos residentes (y otras instituciones financieras) como resultado de las actividades de gestión de activos financieros y transacciones de instrumentos financieros con no residentes. Esas comisiones están vinculadas fundamentalmente con el valor de los activos administrados. A raíz de la crisis de los mercados financieros, el valor de esos activos ha caído fuertemente. Ello se ha traducido en una reducción neta de las comisiones y tasas recibidas por los bancos residentes y, por lo tanto, en un colapso de las exportaciones de servicios financieros.

Gráfico III.9

### Exportaciones mundiales de servicios financieros, T1 2008 - T1 2009

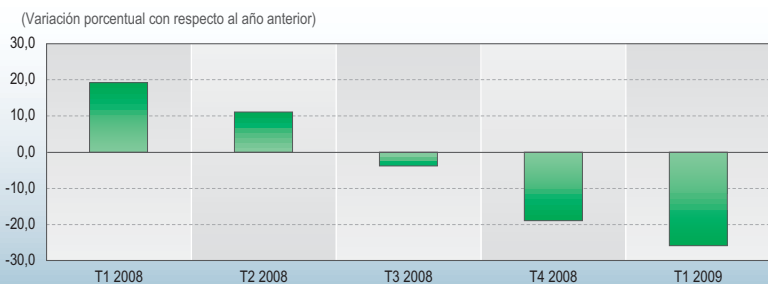
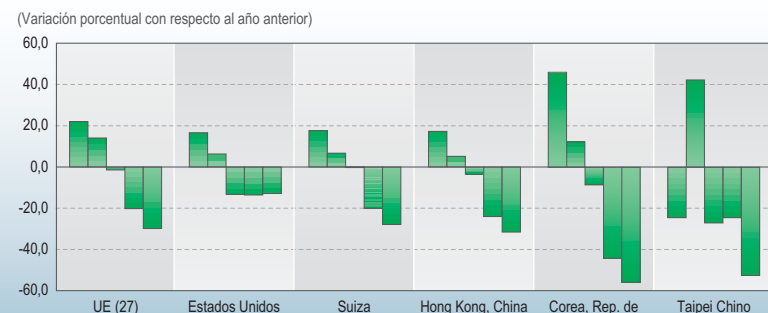


Gráfico III.10

### Exportaciones trimestrales de servicios financieros de algunos grandes exportadores, T1 2008 - T1 2009



Las repercusiones de la crisis financiera se ponen claramente de manifiesto en los datos de los principales exportadores de servicios financieros. En la UE (27) y en Suiza (se incluyen los servicios financieros medidos indirectamente), las exportaciones de servicios financieros bajaron un 20 por ciento en el último trimestre de 2008. En los Estados Unidos, que es donde tuvo su origen la crisis financiera, las exportaciones de servicios financieros disminuyeron un 14 por ciento en el último trimestre de 2008. Según cifras preliminares correspondientes al primer trimestre de 2009, hubo un nuevo descenso de las exportaciones de los principales exportadores, que osciló entre el -13 por ciento en los Estados Unidos y el -30 por ciento en la UE (27). No obstante, algunas de las caídas más pronunciadas del período comprendido entre enero y marzo de 2009 tuvieron lugar en las economías de Asia, en Hong Kong, China (-32 por ciento), el Taipei Chino (-53 por ciento) y la República de Corea (-56 por ciento).

## ► Construcción

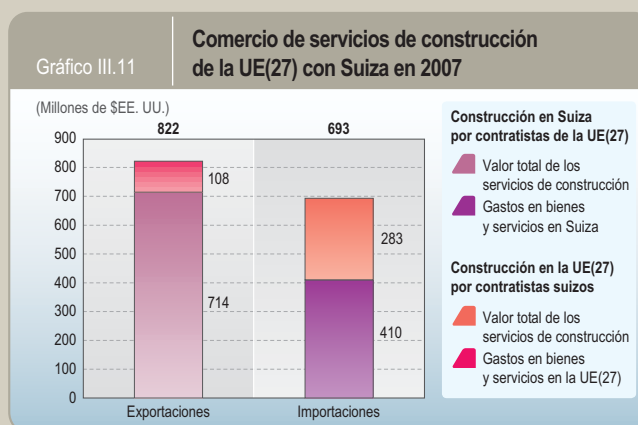
### ¿Cómo cuantificar la construcción?

En la balanza de pagos, la “construcción” abarcan los trabajos realizados en instalaciones y obras de construcción por trabajadores de una empresa en lugares situados fuera de la economía de esa empresa. No obstante, la interpretación del comercio de construcción basada únicamente en los datos sobre servicios de la balanza de pagos es problemática por dos razones: los criterios de residencia y las definiciones utilizadas para la compilación de esta partida. En general, se utilizan como criterios para definir la residencia la norma de un año y/o la importancia de las operaciones externas. En el caso de la construcción, estas últimas tienen en cuenta, por ejemplo, el tamaño de los proyectos, el lugar donde se realiza el proyecto de construcción (la economía del contratista o la economía donde tiene lugar el proyecto), la disponibilidad de cuentas separadas para estas operaciones externas, el lugar donde se paga el impuesto sobre la renta, etc. En otras palabras, los compiladores deben especificar si las operaciones externas de los contratistas tienen la magnitud suficiente para constituir una filial en el exterior. Cuando no se trata de filiales, las transacciones se registran como comercio de servicios en la balanza de pagos. Si son filiales, se reflejan en otras series de estadísticas que incluyen las transacciones de residente a residente (estadísticas de filiales extranjeras). Las economías que utilizan estos criterios de residencia de forma flexible clasifican estas transacciones de manera diferente: algunas (por ejemplo, el Japón) clasifican la mayoría de los proyectos internacionales de construcción (cualquiera que sea su duración, con inclusión de los proyectos en gran escala) como comercio de servicios, de acuerdo con la definición de la balanza de pagos, mientras que otras (por ejemplo, los miembros de la UE (27)) sólo consideran los proyectos de menor dimensión (en general, usando únicamente la norma de un año; los proyectos en mayor escala se incluyen en las estadísticas de filiales extranjeras).

Con respecto a la definición de construcción en la balanza de pagos, todas las economías registran en principio el valor bruto de construcción (es decir, con inclusión del valor de todas las mercancías, servicios, los insumos de mano de obra y el superávit de explotación). Así pues, están incluidos los bienes que las empresas constructoras utilizan para sus proyectos, por lo que tiende a sobrevalorarse el componente de servicios “auténtico”. No obstante, no todas las economías utilizan las mismas prácticas para el registro de los costos de los materiales, servicios y mano de obra adquiridos en la economía en que se prestan de la construcción. Históricamente, se han registrado dentro de otros servicios a las empresas (muchas economías siguen utilizando este método (por ejemplo, Australia), mientras que, según directrices más recientes, deben registrarse en la partida de construcción (por ejemplo, los miembros de la UE (27)). Ello significa que en la economía que realiza la compilación, los créditos (exportaciones) incluyen tanto el valor total de la construcción que tiene lugar en el exterior como los gastos realizados por los contratistas extranjeros en dicha economía en el caso de proyectos de construcción que tienen lugar en ella. Los débitos (importaciones) comprenden el valor total de los proyectos de construcción en el exterior que tienen lugar en la economía que realiza la compilación más los gastos de ésta en el exterior en relación con proyectos que tienen lugar en el extranjero. En otras palabras, los datos desglosados en construcción en el exterior (créditos y débitos) y construcción en la economía compiladora (créditos y débitos) ofrecen una base más sólida para analizar el comercio en el sector de la construcción, que es el procedimiento recomendado en las directrices estadísticas recientes.

El gráfico ilustra este tema con datos suministrados por la Unión Europea, que es el único conjunto de países que publica esta información en forma desglosada. Se presentan datos correspondientes a actividades de construcción de la UE (27) que tienen lugar en Suiza, y a proyectos de construcción suizos en la UE (27). La UE (27) exportó a Suiza de construcción por valor de 820 millones de dólares, de los que 713 millones corresponden al valor bruto de

los contratos de contratistas de la UE (27) en Suiza y 107 millones a bienes y servicios adquiridos por contratistas suizos para proyectos de construcción en la UE (27). De la misma manera, la UE (27) importó 694 millones de dólares de construcción de Suiza: 283 millones representaban el valor bruto de los contratos vendidos por Suiza a la UE (27) y 411 millones de dólares correspondían a bienes y servicios adquiridos por contratistas de la UE (27) para proyectos de construcción realizados en Suiza.



### Discrepancias de los flujos comerciales de los servicios comerciales

#### Discrepancias en el comercio mundial de componentes de servicios

En teoría, las exportaciones e importaciones mundiales de los diferentes componentes de servicios deben encajar. En la práctica, nunca ocurre así. Las discrepancias entre los flujos comerciales respectivos pueden ser muy importantes. Las razones pueden ser numerosas: errores de clasificación, valores no registrados, forma de elaboración de las estimaciones, sistemas de recopilación de datos (sistemas de registro de las transacciones internacionales, encuestas de empresas, definición de umbrales). Estas asimetrías se interpretan muchas veces como prueba de la mala calidad de los datos.

El menor nivel de importaciones que de exportaciones mundiales observado, por ejemplo, en el caso de los viajes u otros servicios comerciales confirma el argumento general de que las estadísticas sobre la exportación de servicios son más fiables que las relativas a las importaciones, debido al hecho de que es más fácil presentar datos de un pequeño número de grandes exportadores que de un número elevado de importadores, sean grandes o pequeños. Las importaciones mundiales de servicios financieros representan sólo el 46 por ciento de las exportaciones mundiales.

Una razón podría ser que, en el caso de algunos tipos de servicios financieros y de administración de fondos, sólo los exportadores, y no los importadores, pueden tener pleno conocimiento de las "comisiones" exportadas. No obstante, hay casos en que ocurre lo contrario, como en los servicios de transporte o de seguros: las importaciones mundiales registradas son mucho mayores que las exportaciones mundiales (en el caso de los servicios de seguros, las importaciones mundiales registradas son, por término medio, el doble de las exportaciones mundiales). Ello puede deberse a las diferentes metodologías y fuentes de datos empleados por los países para estimar el volumen de esos servicios (encuestas específicas, ajustes c.i.f./f.o.b para estimar el transporte de carga y los seguros, primas brutas en oposición a comisiones por servicios prestados, etc.). Para mejorar la calidad de los datos, estas discrepancias deberán abordarse en el plano nacional mediante actividades bilaterales de conciliación, en particular con los grandes interlocutores comerciales.

