



Iniciativas de Apoyo al Comercio para la Región

Pablo M. Garcia

Economista Senior en Comercio e Integración

pgarcia@iadb.org

**2da Mesa Redonda sobre Comercio y
Desarrollo Sostenible**

7-8 de noviembre 2011 - Montevideo, Uruguay

Contexto

El BID se encuentra en el proceso final de su noveno aumento de capital (GCI-9), como parte de este proceso los gobernadores del Banco fijaron 5 prioridades institucionales (Políticas Sociales, Infraestructura, Instituciones, Cambio Climático e **Integración**).

En el caso de Integración el Banco tiene el mandato operativo de destinar el 15% de sus aprobaciones anuales a proyectos en este área, para llevar a cabo este mandato el BID ha aprobado una nueva **Estrategia de Apoyo a la Integración Competitiva regional y Global**.



Contenidos

- A** Motivación y Diagnóstico
- B** La lógica de la estrategia de apoyo del BID
- C** El Menú de Inversiones e Instrumentos
- D** Reflexiones Finales

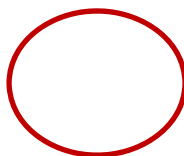
Motivación y Diagnóstico



ALC tiene importantes brechas en su integración global y regional

Comercio Global

(% del comercio global de bienes)



Comercio Intra-regional

(% comercio intra-regional / total)

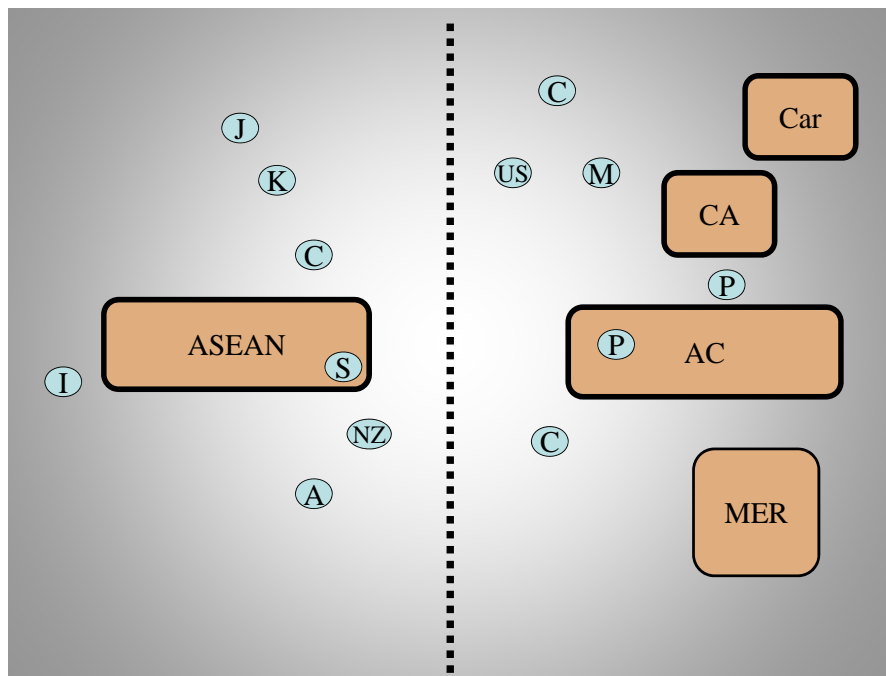


ALC frente a nuevas lógicas de integración e inserción internacional

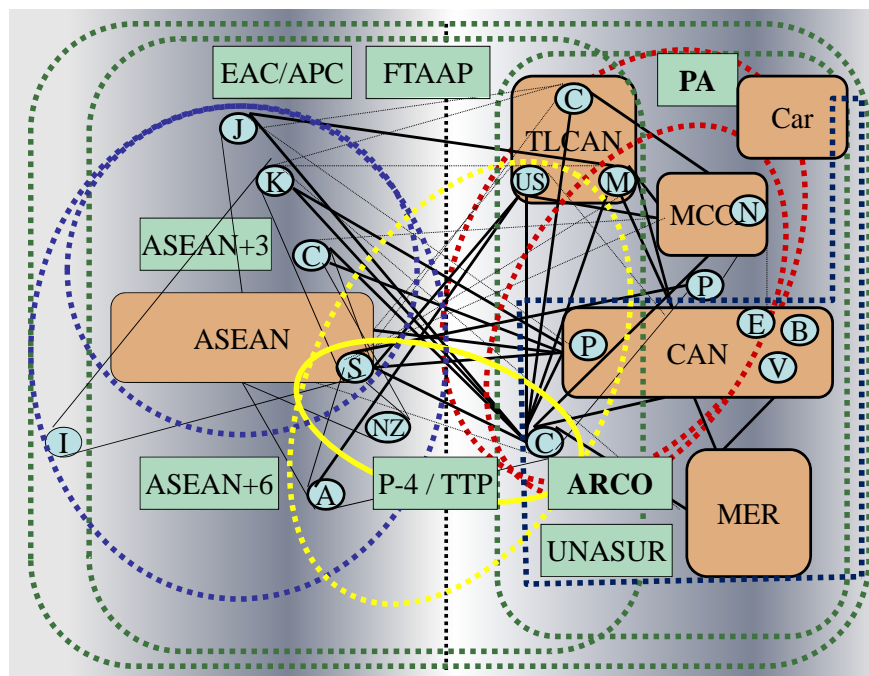
**Nueva arquitectura de integración económica regional y global
con “agendas múltiples” y “geometría variable”**

Nueva arquitectura de integración económica regional y global con "agendas múltiples" y "geometría variable"

1990s



Actualmente



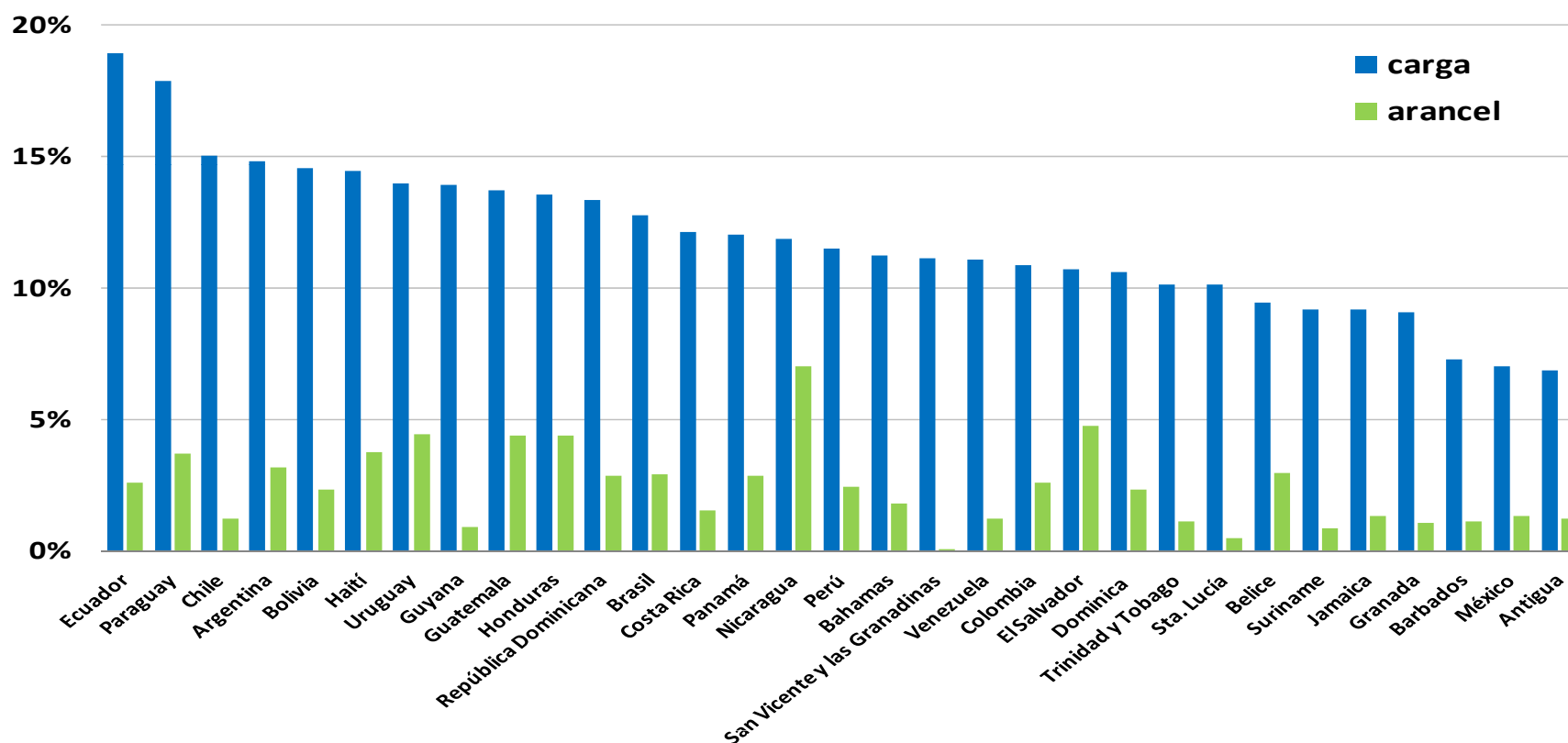
ALC frente a nuevas lógicas de integración e inserción internacional

Nueva arquitectura de integración económica regional y global con “agendas múltiples” y “geometría variable”

Relevancia de costos no tradicionales para la integración

Relevancia de costos no tradicionales para la inserción internacional

Costos logísticos: Fletes y Aranceles comparados
(% del valor de las exportaciones de LAC a EE.UU., 2006)



ALC frente a nuevas lógicas de integración e inserción internacional

Nueva arquitectura de integración económica regional y global con “agendas múltiples” y “geometría variable”

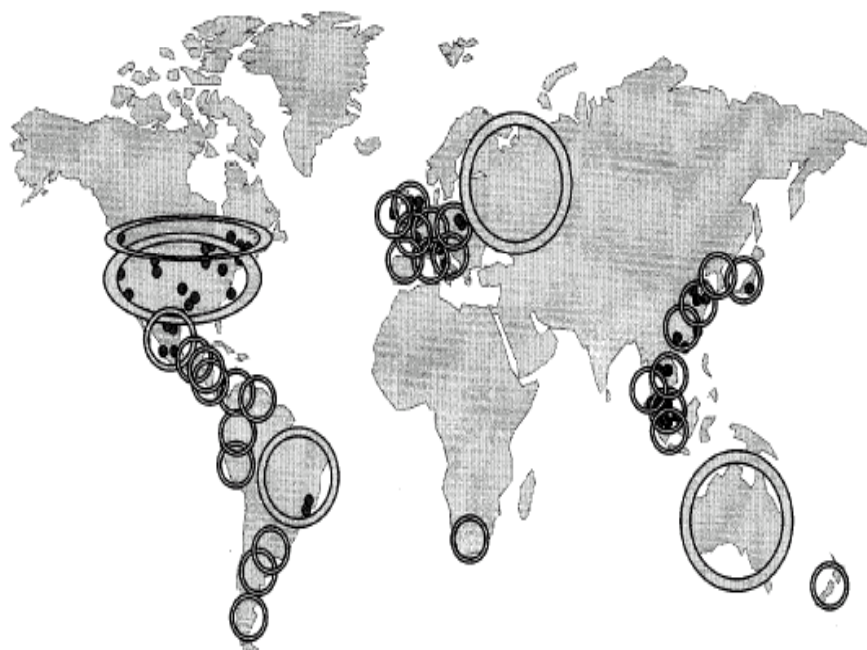
Relevancia de costos no tradicionales para la integración

Importancia de la lógica del sector privado frente a la integración impulsada por los estados

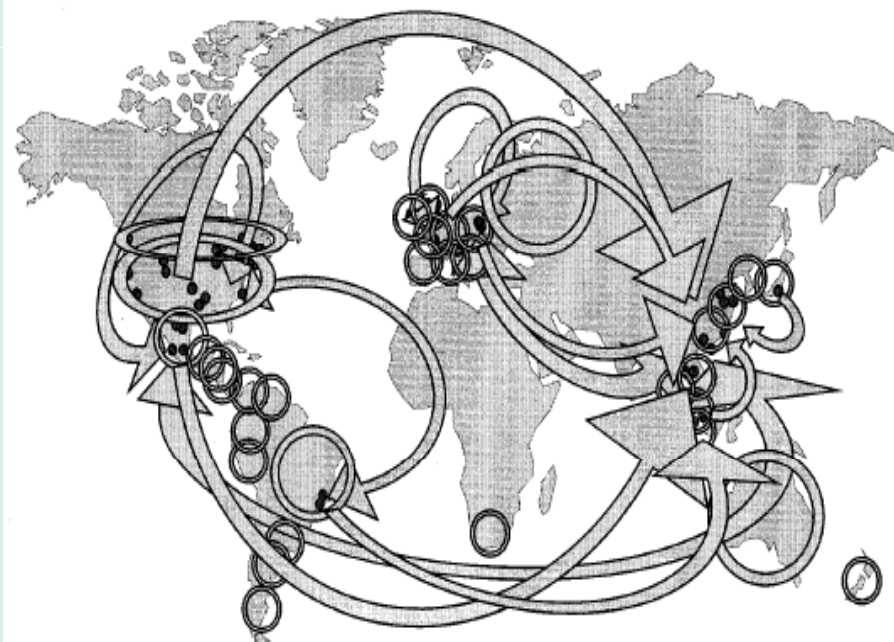
Importancia de la lógica del sector privado frente a la integración impulsada por los Estados

Contratos entre empresas del sector electrónico

1990s



2000s



ALC frente a nuevas lógicas de integración e inserción internacional

Nueva arquitectura de integración económica regional y global con “agendas múltiples” y “geometría variable”

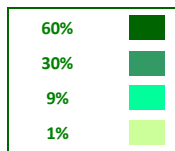
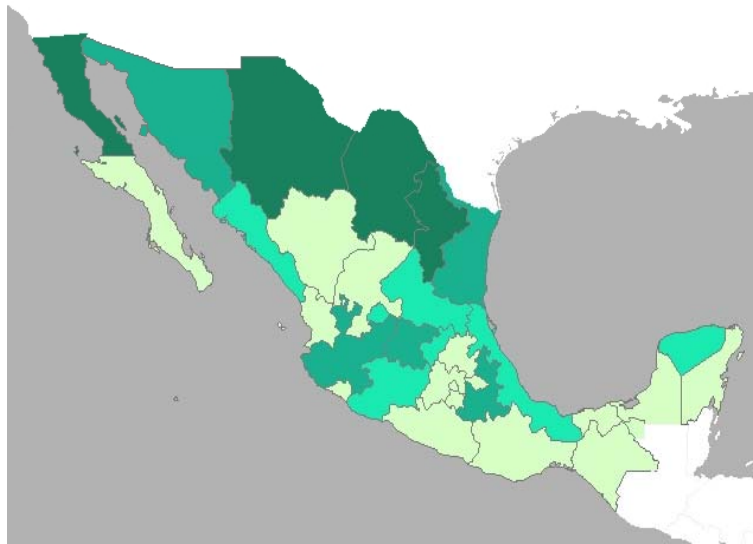
Relevancia de costos no tradicionales para la integración

Importancia de la lógica del sector privado frente a la integración impulsada por los estados

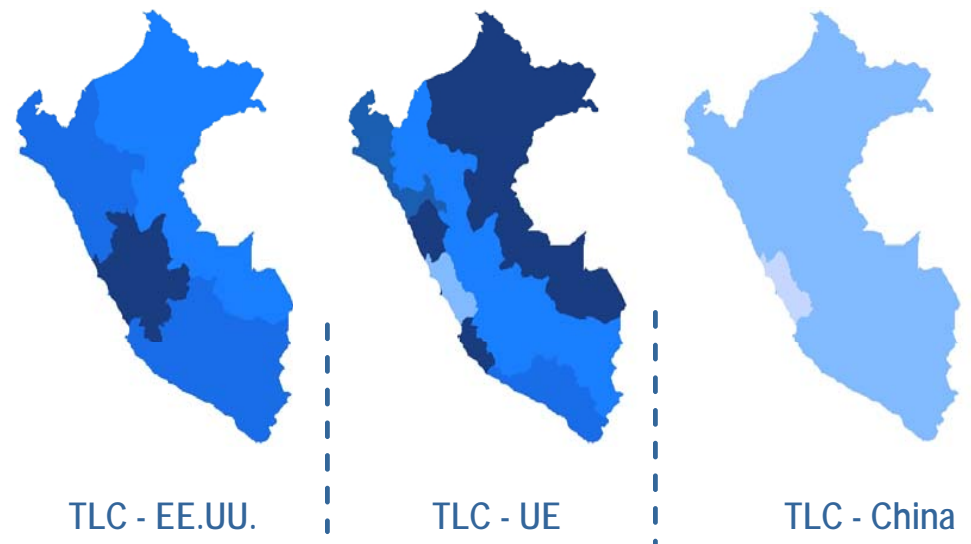
Necesidad de atender las asimetrías regionales y sociales asociadas a la inserción internacional

Necesidad de atender desigualdades y asimetrías regionales y sociales asociadas a la inserción internacional...

México : Contribución al Crecimiento de las Exportaciones Nacionales, por Estado (1993-2003)



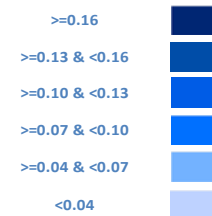
PERÚ: Efectos Esperados de Diversos TLC en el Empleo, por Región Geográfica



TLC - EE.UU.

TLC - UE

TLC - China



ALC frente a nuevas lógicas de integración e inserción internacional

Nueva arquitectura de integración económica regional y global con “agendas múltiples” y “geometría variable”

Relevancia de costos no tradicionales para la integración

Importancia de la lógica del sector privado frente a la integración impulsada por los estados

Necesidad de atender las asimetrías regionales y sociales asociadas a la inserción internacional

Nuevas estrategias de integración frente a competidores/socios externos

La Lógica de la Estrategia del BID en apoyo a la integración regional y global

Una propuesta para cerrar las brechas de integración global y regional en ALC

Software - Aumentando la calidad de políticas colectivas y marcos regulatorios regionales

Hardware - Intensificando cantidad y calidad de inversiones en infraestructura regional



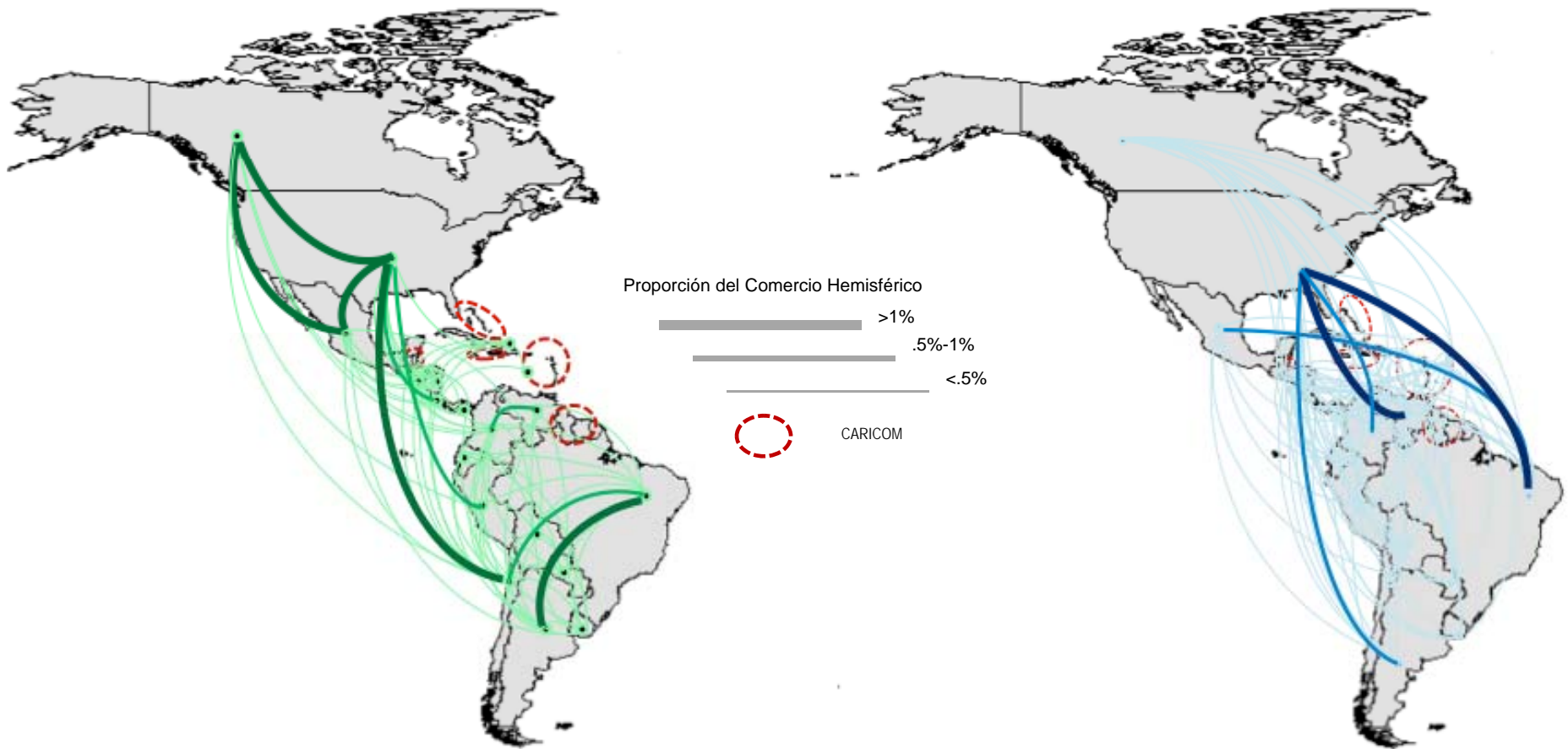
El Menú de Inversiones e Instrumentos

I – Arquitectura comercial

COBERTURA DE LOS ACUERDOS COMERCIALES BILATERALES/REGIONALES

CUBIERTOS

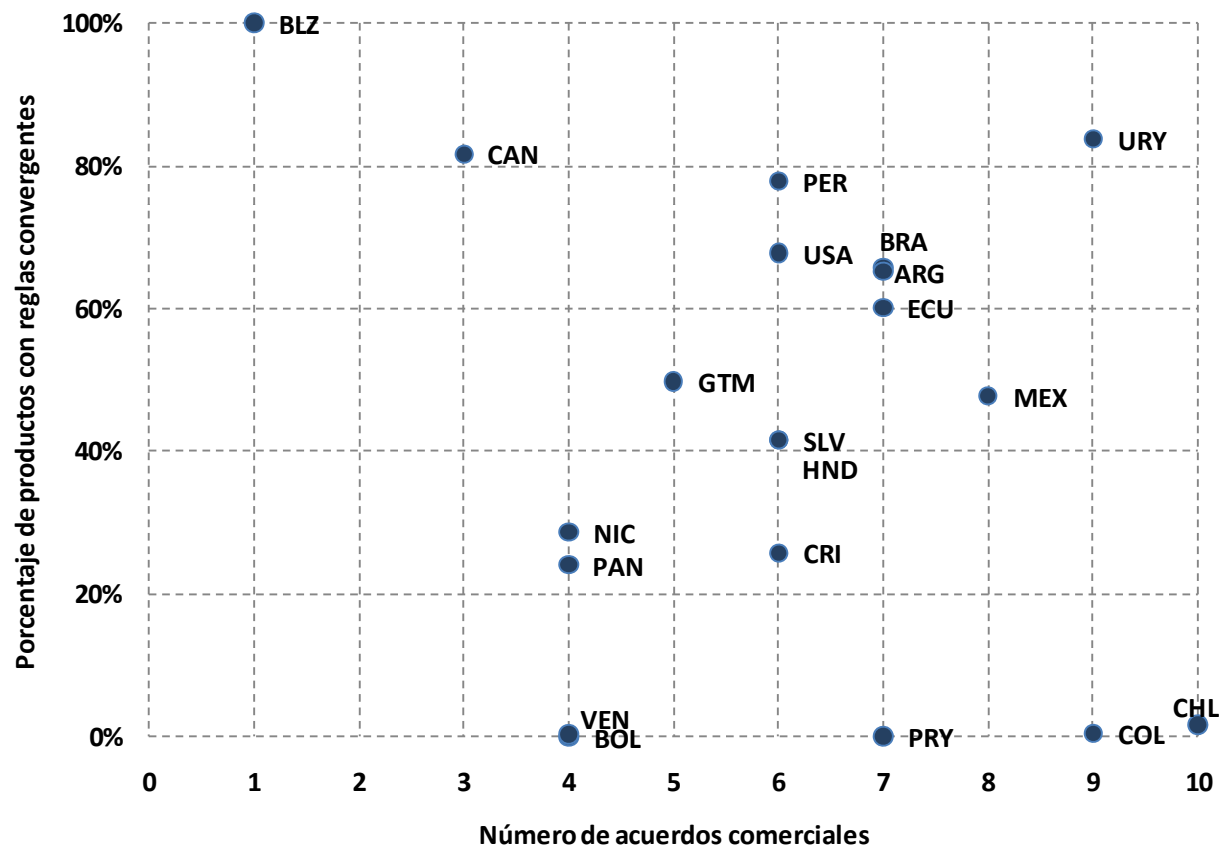
NO CUBIERTOS



I – Arquitectura comercial

PROLIFERACIÓN DE ACUERDOS COMERCIALES Y DIVERGENCIA DE LAS NORMAS DE ORIGEN

(NIVEL DE CONVERGENCIA DE LAS NORMAS DE ORIGEN EN COMPARACIÓN CON EL NÚMERO DE ACUERDOS INTRA HEMISFÉRICOS EN VIGOR HASTA 2010)



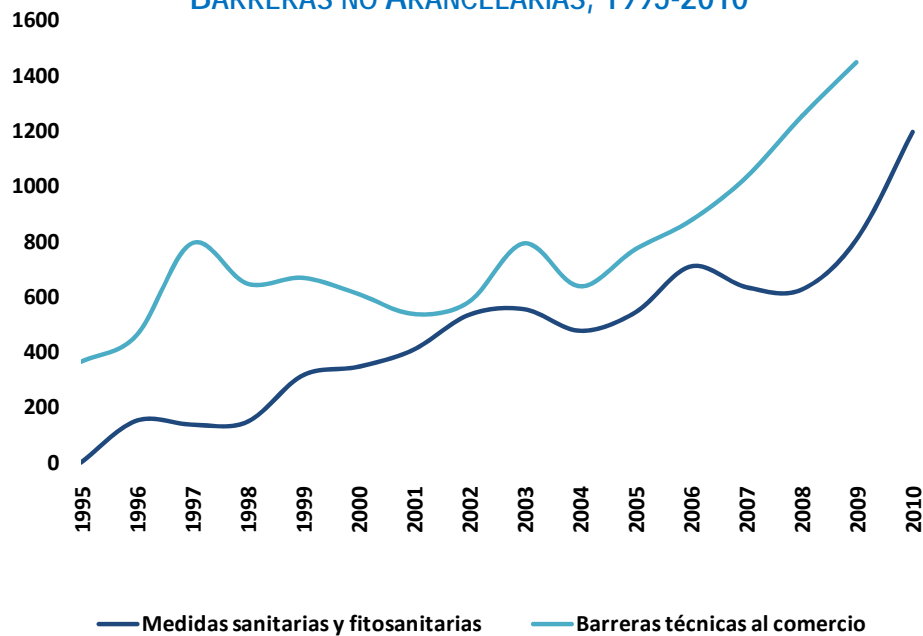
Nota: La convergencia ocurre si la misma regla se aplica al menos al 50% de los acuerdos comerciales firmados por cada país.



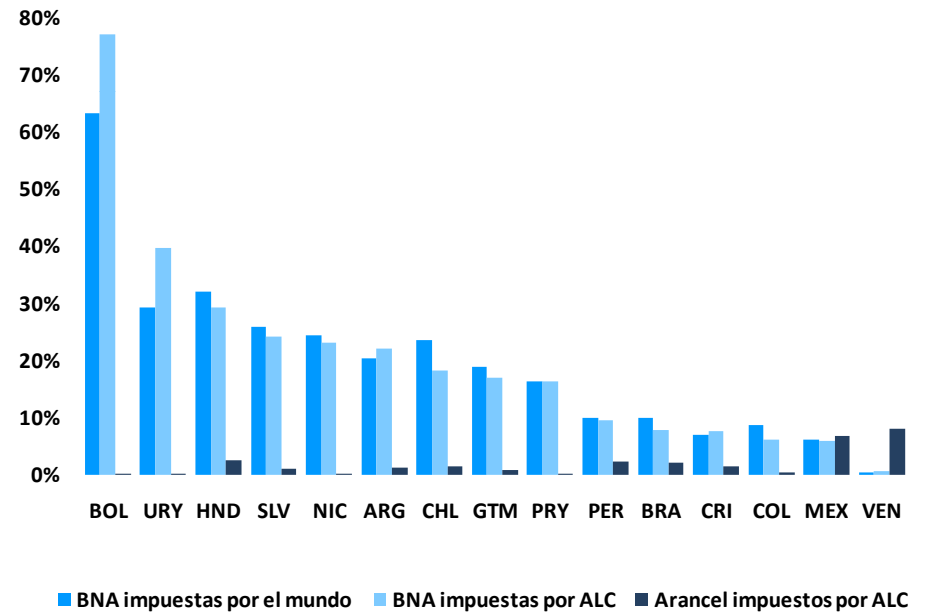
II – Regulaciones comerciales

COSTOS CRECIENTES RELACIONADOS A LAS BARRERAS NO-ARANCELARIAS (BNA)

NÚMERO ANUAL DE NOTIFICACIONES A LA OMC EN BARRERAS NO ARANCELARIAS, 1995-2010

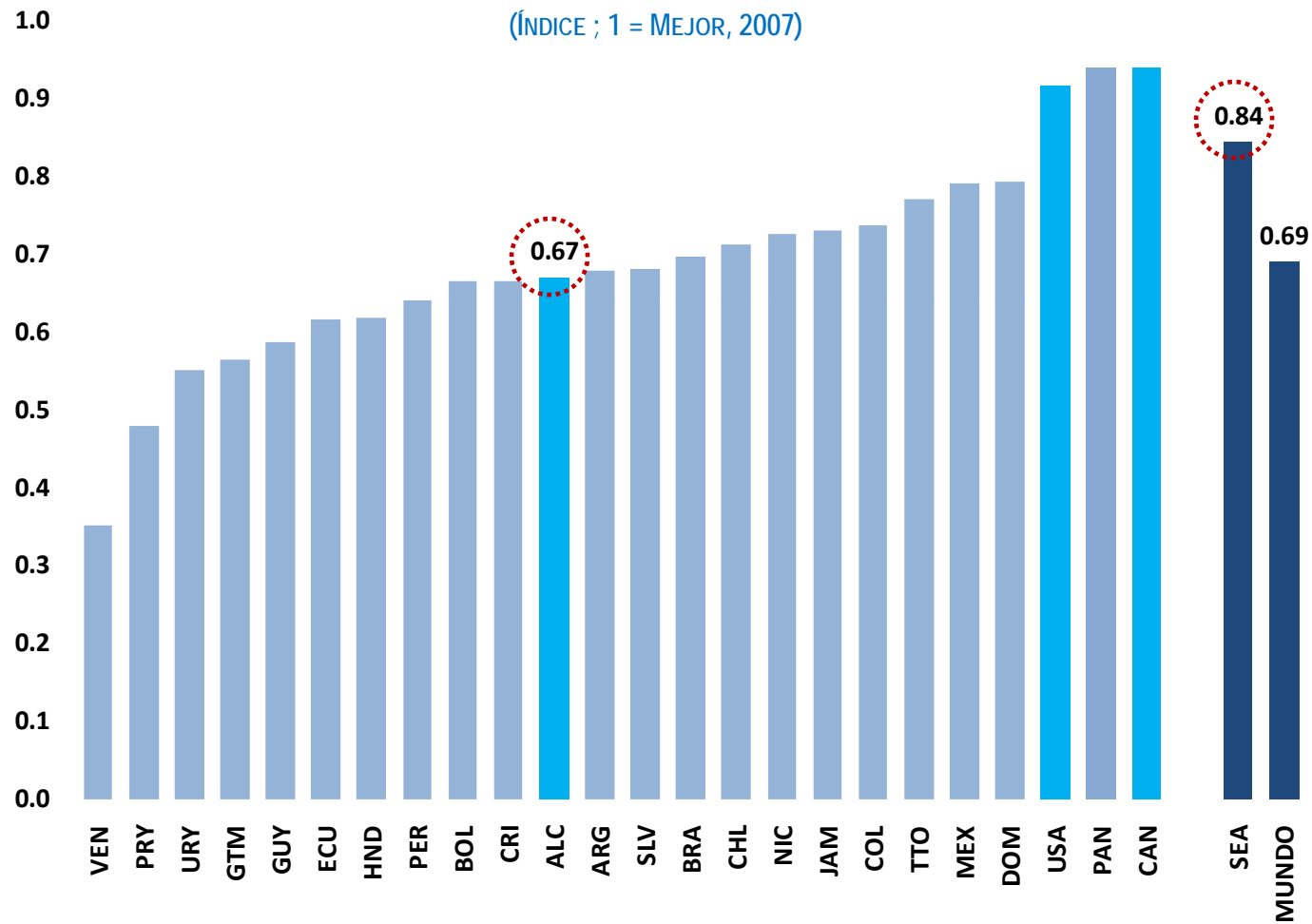


BNA *Ad VALOREM* PONDERADAS POR EL COMERCIO IMPUESTAS POR EL MUNDO Y ALC, 2008, EN %



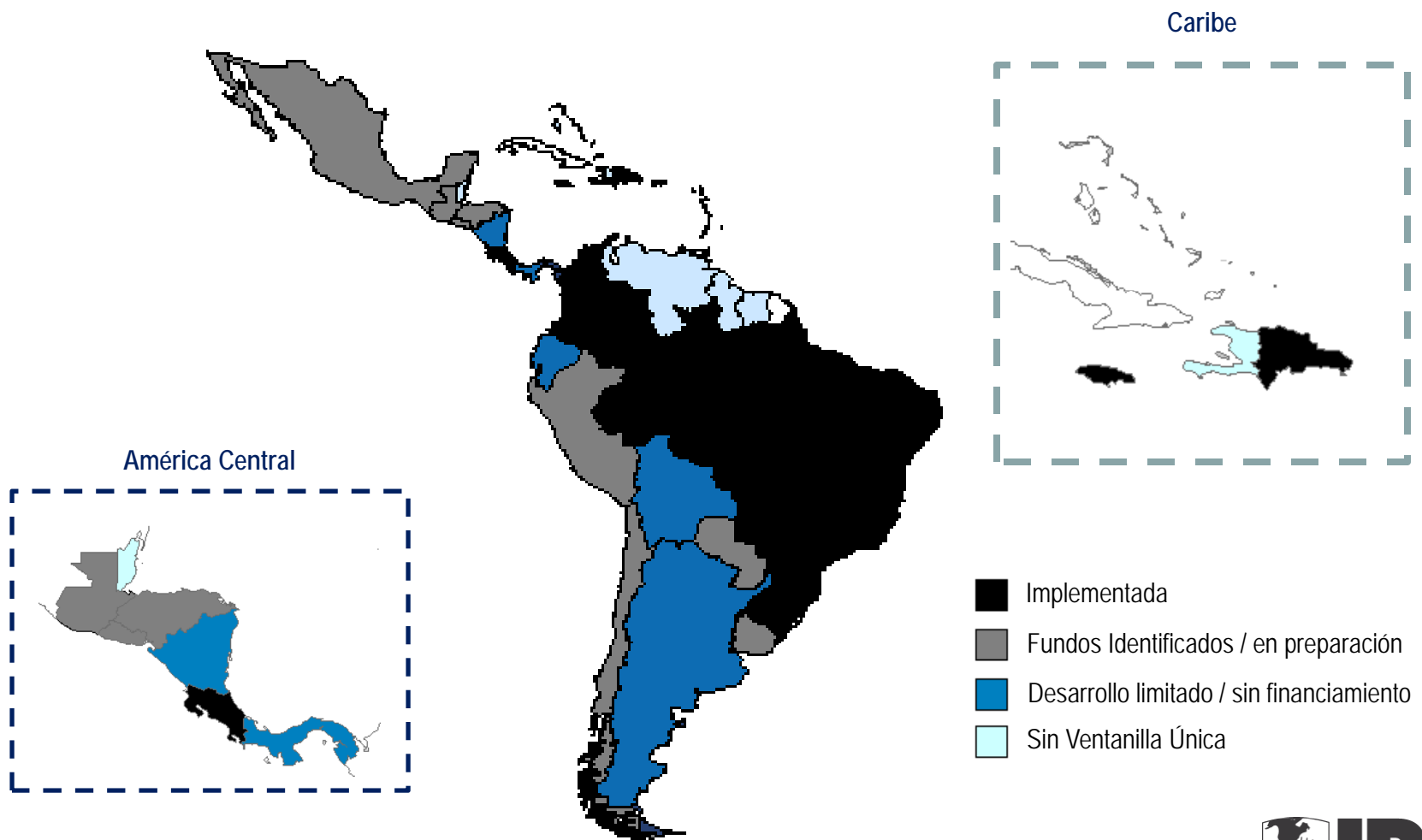
III – Facilitación comercial

ÍNDICE DE EFICIENCIA EN FACILITACIÓN DEL COMERCIO Y TRANSPORTE FRONTERIZO



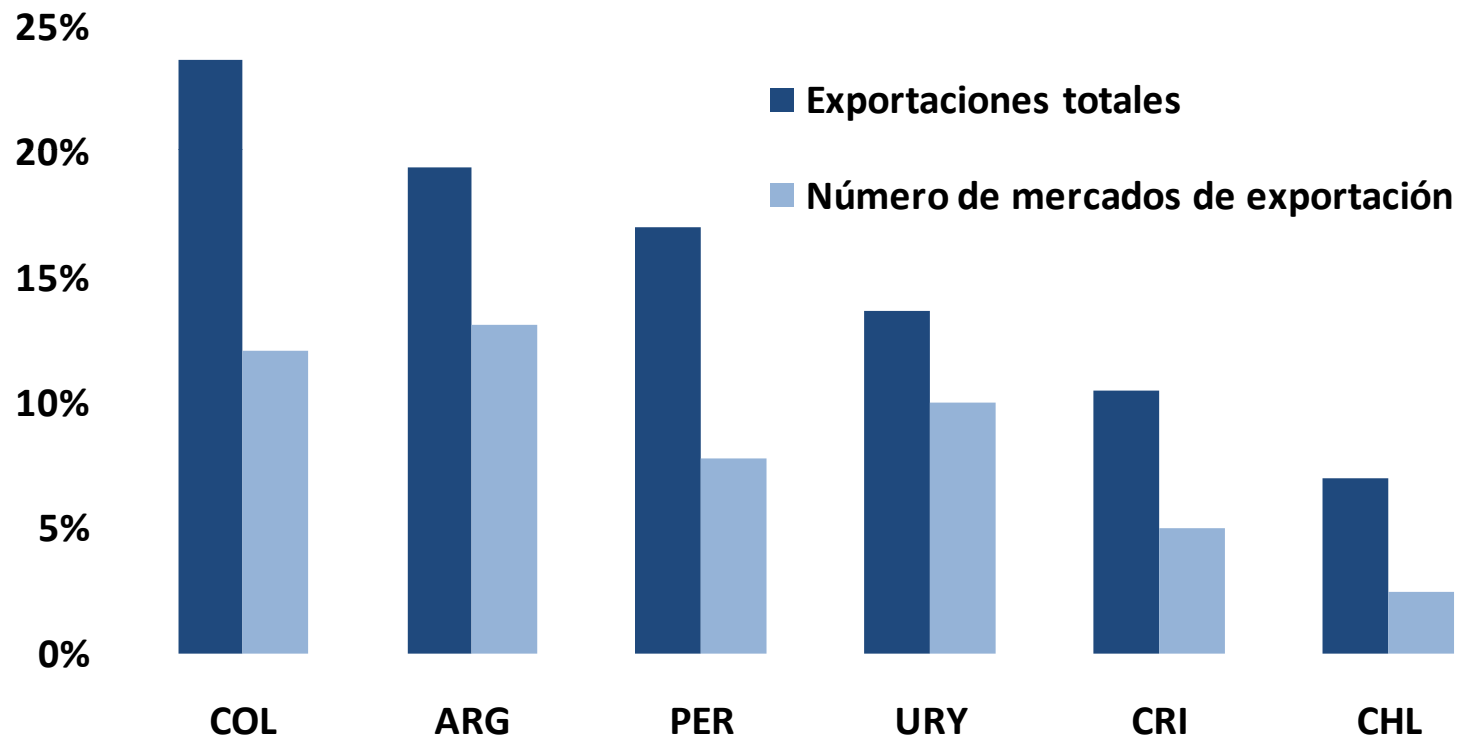
III – Facilitación comercial

VENTANILLA ÚNICA: SIMPLIFICACIÓN ADMINISTRATIVA

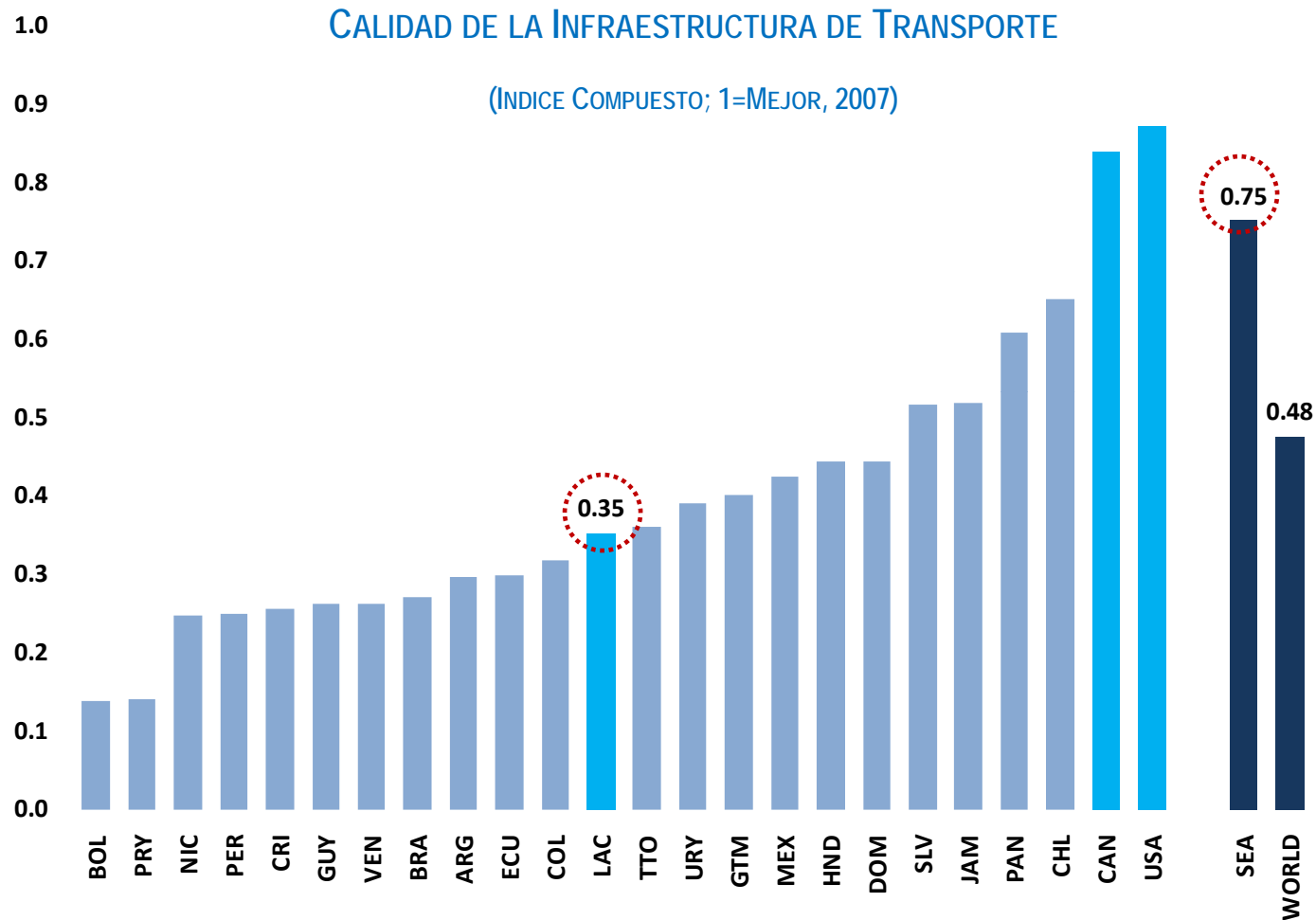


IV – Promoción de exportaciones e inversiones

CRECIMIENTO DE LAS EXPORTACIONES EN FIRMAS ASISTIDAS POR LAS AGENCIAS DE PROMOCIÓN DE EXPORTACIONES (2001-2006)
(Vs. FIRMAS NO ASISTIDAS, EN %)



V – Inversión en infraestructura



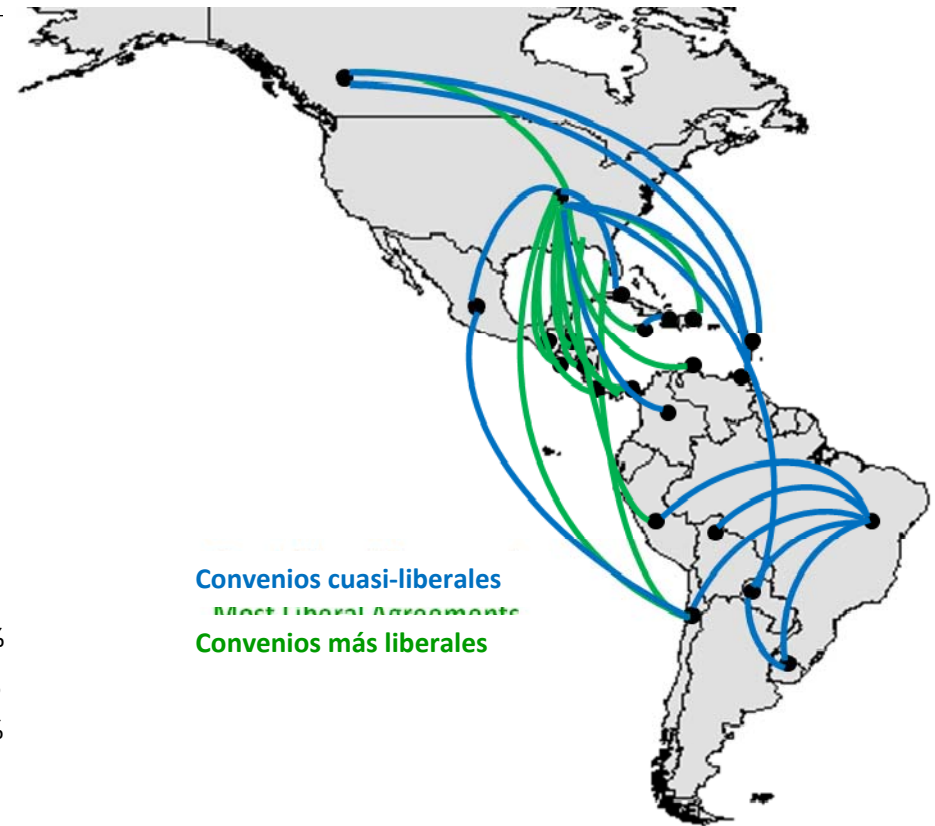
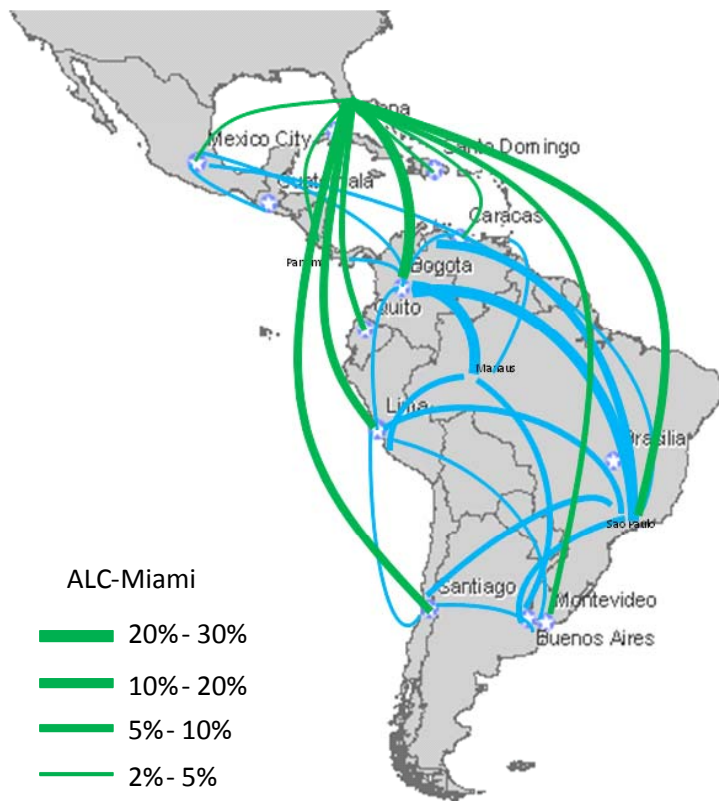
Como se muestra en el reporte del año pasado, resultados similares se observan en la red de carreteras y los puertos.

VI – Regulación de la Infraestructura

LA AGENDA EMERGENTE EN EL TRANSPORTE AÉREO

TRÁFICO DE CARGA AÉREA

ACUERDOS DE CIELOS ABIERTOS



En resumen...

S
O
F
T

- I. **Arquitectura comercial**: la región necesita avanzar en la culminación y convergencia de los acuerdos comerciales, con particular atención a las reglas de origen.
- II. **Regulaciones comerciales**: acciones de política necesitan abordar los crecientes costos causados por las barreras no arancelarias, con particular atención a las barreras intra-regionales.
- III. **Facilitación comercial y logística**: necesidad de generalizar las buenas prácticas a nivel regional/mundial (VUCEs/OEAs/Inter-operabilidad aduanas/ etc.)
- IV. **Promoción de exportaciones e inversiones**: el sector privado necesita ser apoyado a través de actividades de promoción de exportaciones e inversión.

H
A
R
D

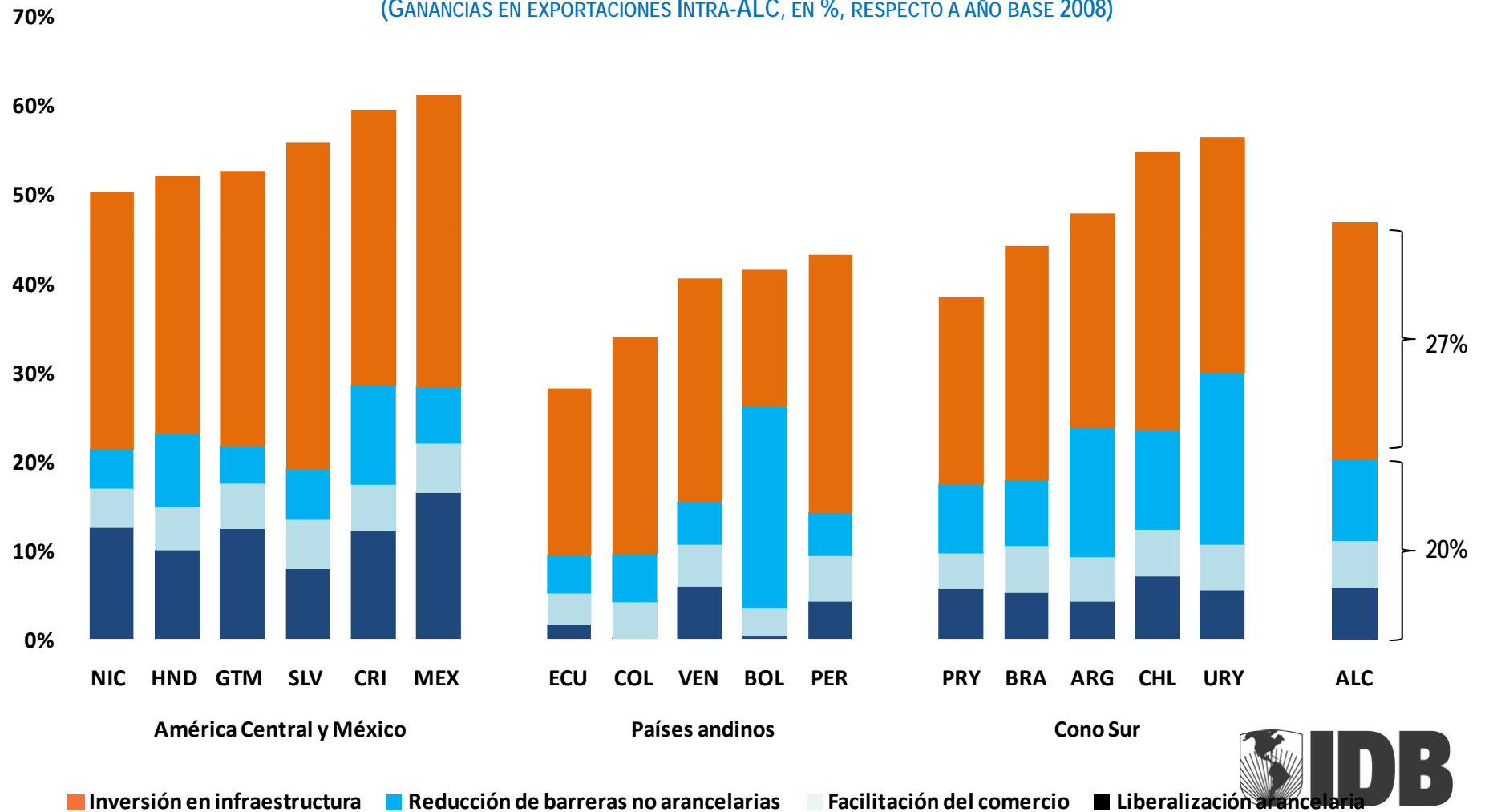
- V. **Inversión en infraestructura regional**: tanto conectividad física como energética y de telecomunicaciones.
- VI. **Regulación de la infraestructura**: necesidad de mejorar los aspectos regulatorios de la infraestructura.



Altos retornos en cada segmento de la agenda de integración

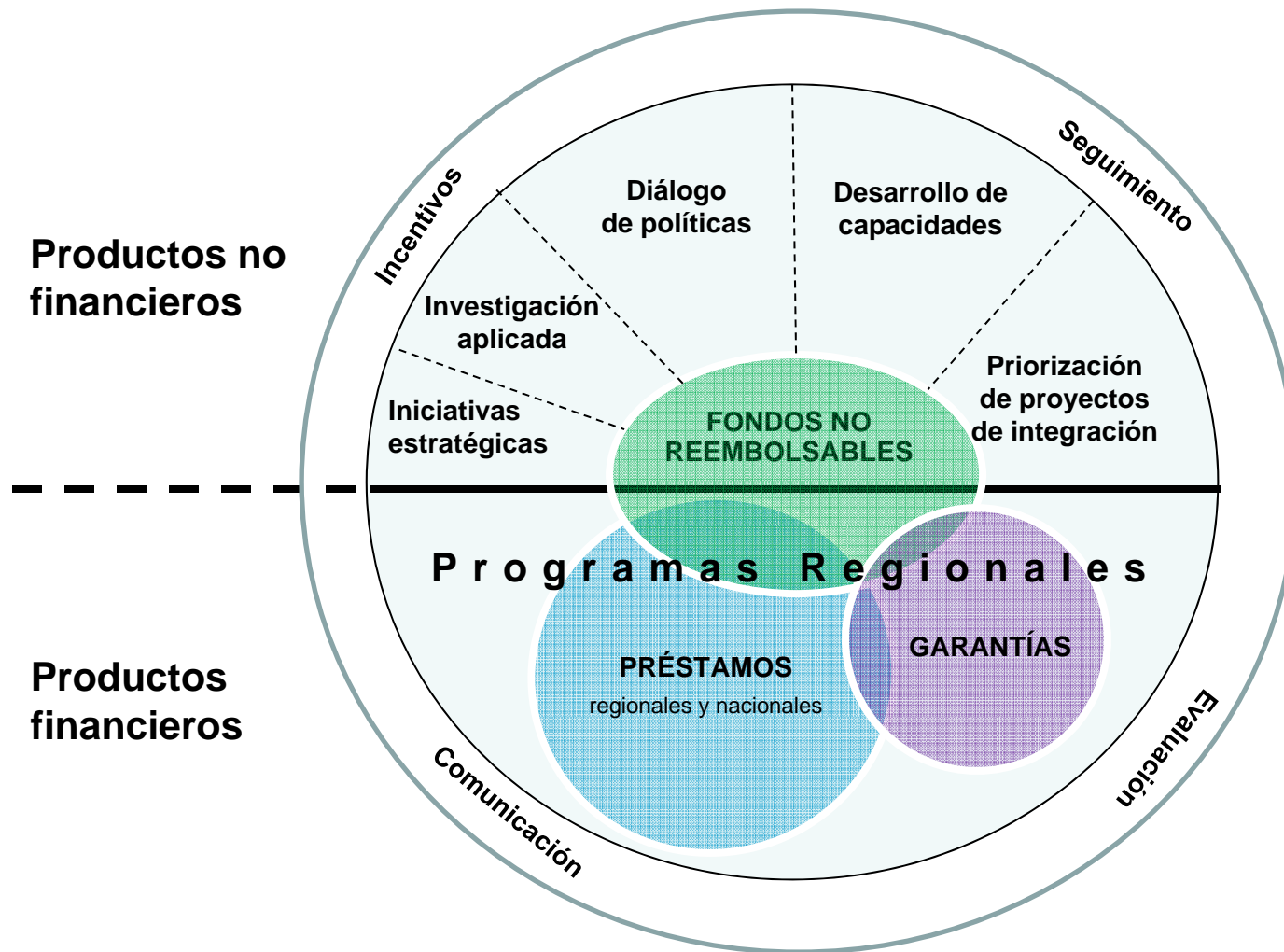
IMPACTO EN LAS EXPORTACIONES DE LA IMPLEMENTACIÓN DE REFORMAS DEL SOFTWARE Y DE LA INVERSIÓN EN HARDWARE

(GANANCIAS EN EXPORTACIONES INTRA-ALC, EN %, RESPECTO A AÑO BASE 2008)



Modalidades de intervención

Un conjunto estratégico de instrumentos financieros y no-financieros



Reflexiones finales



Reflexiones finales...

- Existe complementariedad entre *software* y *hardware*: los retornos son cumulativos y no aditivos. La integración sólo vía medidas *hardware* será innecesariamente costosa
 - Las reformas en *software* requieren en términos relativos **bajo capital financiero**, pero un **mayor capital político**.
 - Las inversiones en *hardware*, por el contrario, requieren **un alto capital financiero** y **menor capital político**.
- Es importante apoyar el diseño de mecanismos institucionales que sirvan para “anclar el compromiso” y hacer “operativos” los apoyos.
- Prestar especial atención a los mecanismos financieros para apoyar acciones de alcance regional (acciones individuales coordinadas vs financiamiento regional).

Muchas Gracias

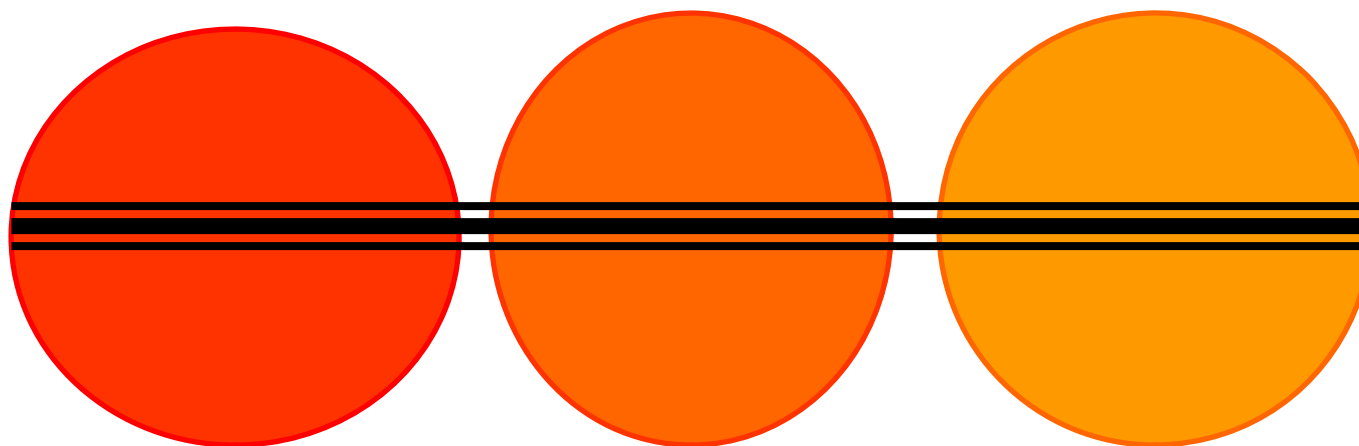
Pablo M. Garcia

Economista Sênior em Integração e Comércio

pgarcia@iadb.org



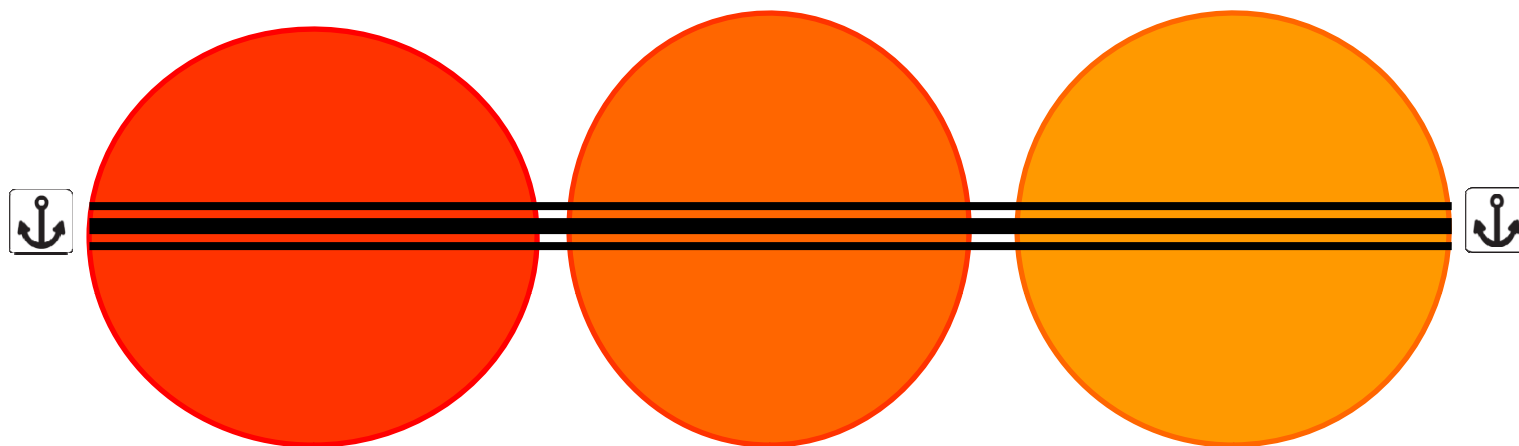
Camiones y comerciantes... infraestructura soft & hard para la integración...



Hardware

- Carreteras

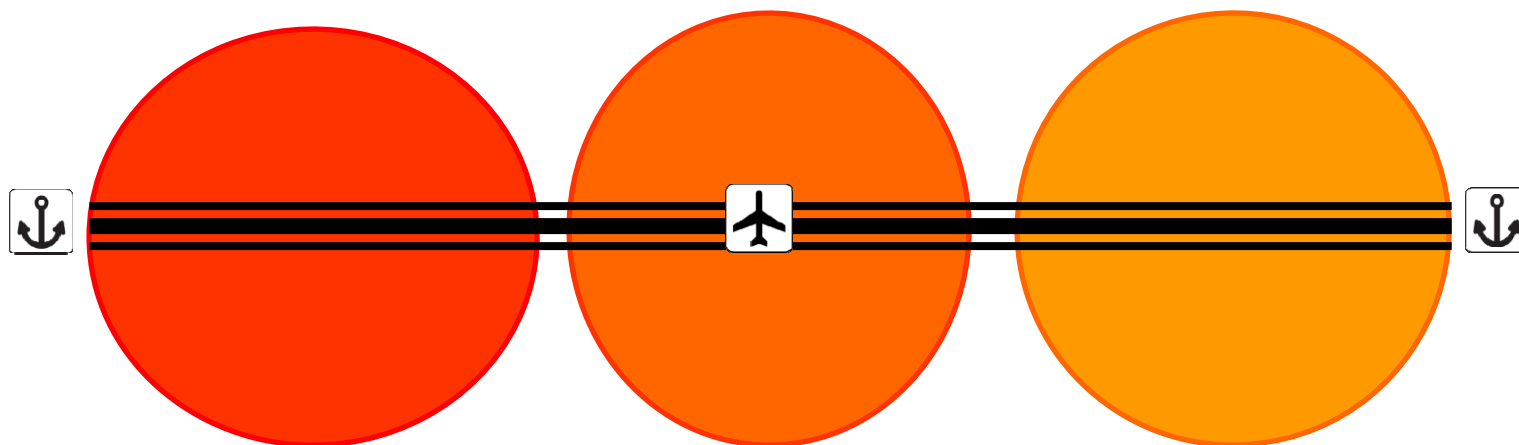
Camiones y comerciantes... infraestructura soft & hard para la integración...



Hardware

- Carreteras
- Puertos

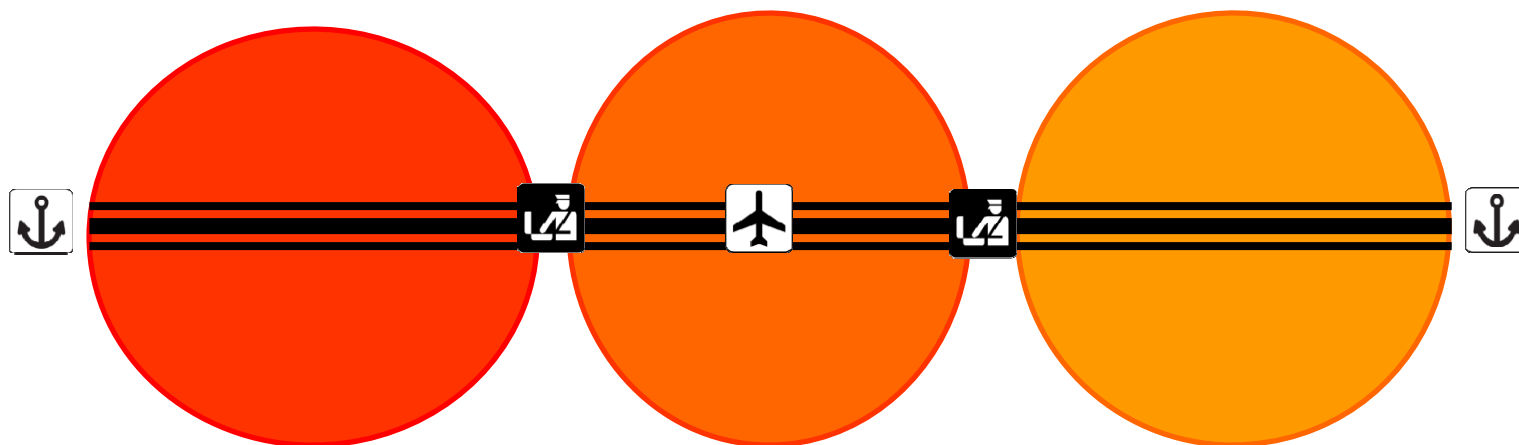
Camiones y comerciantes... infraestructura soft & hard para la integración...



Hardware

- Carreteras
- Puertos
- Aeropuertos

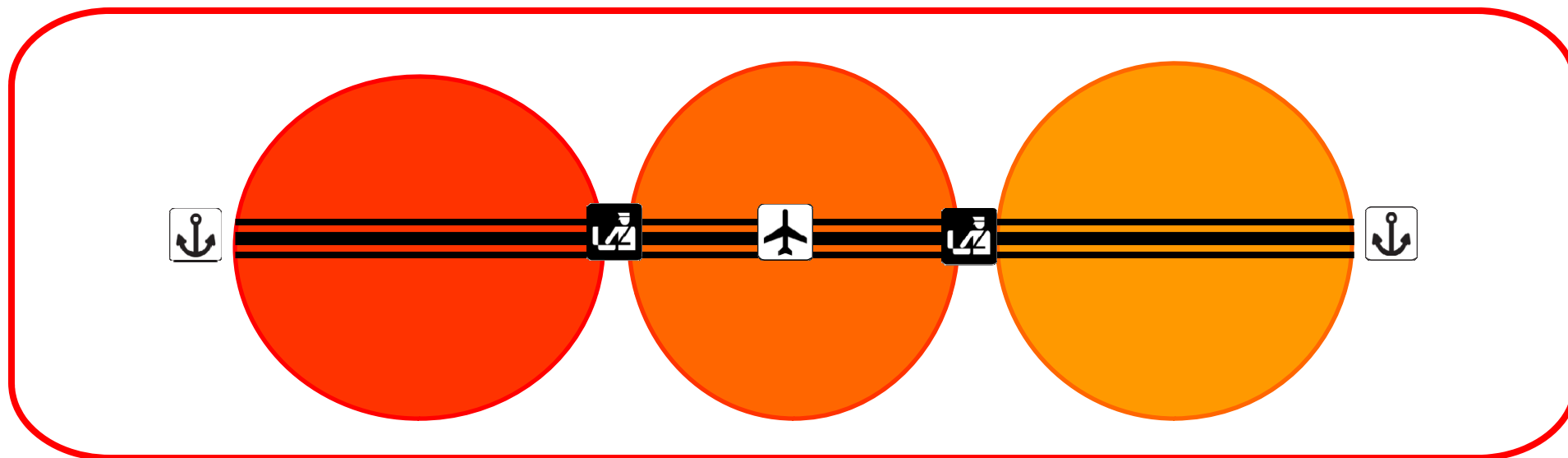
Camiones y comerciantes... infraestructura soft & hard para la integración...



Hardware

- Carreteras
- Puertos
- Aeropuertos
- Proyectos de frontera

Camiones y comerciantes... infraestructura soft & hard para la integración...



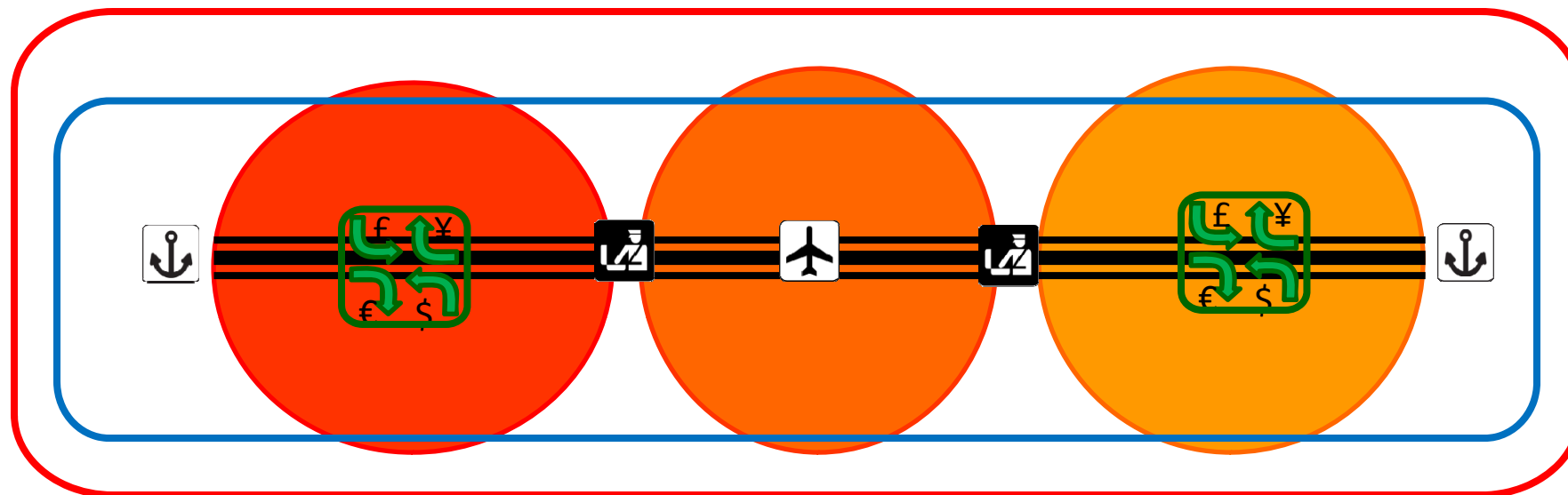
Hardware

- Carreteras
- Puertos
- Aeropuertos
- Proyectos de frontera

Software

- Acuerdos comerciales

Camiones y comerciantes... infraestructura soft & hard para la integración...



Hardware

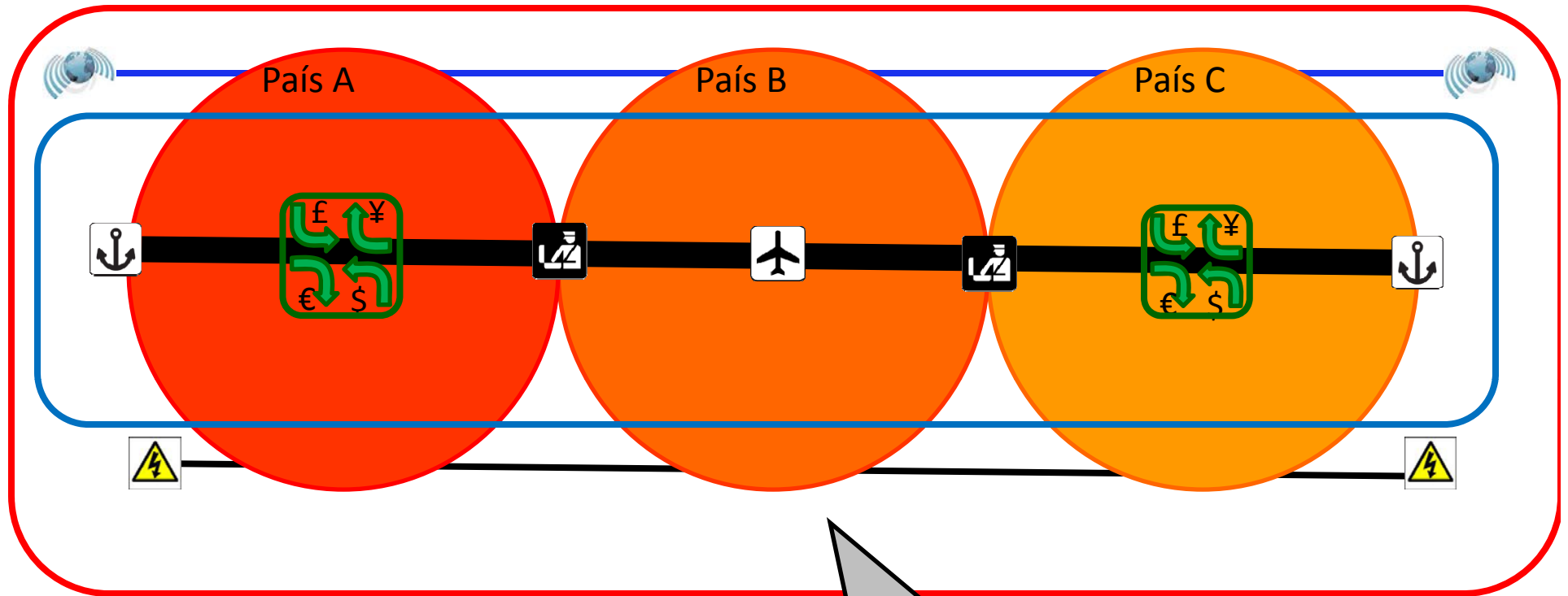
- Carreteras
- Puertos
- Aeropuertos
- Proyectos de frontera

Software

- Acuerdos comerciales
- Facilitación comercial, logística comercial y seguridad comercial
- Promoción comercial



Corredor Sostenible de Integración



Hardware	
	Carreteras
	Aeropuertos
	Puertos
	Aduana/Frontera
	Electricidad
	Telecomunicaciones

Préstamos de inversión
PBLs
Garantías
Fondos no-reembolsables

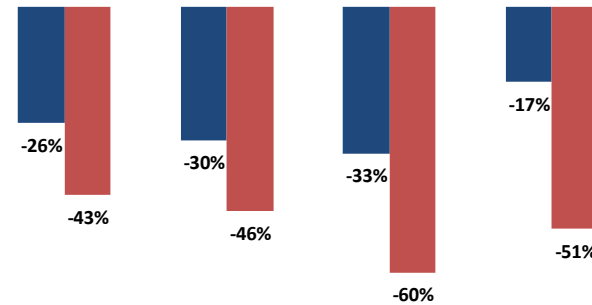
Software	
	Acuerdos comerciales y de inversión
	Facilitación comercial/logística
	Promoción comercial y de inversiones

Esas ganancias no son teóricas, como lo muestra el Sudeste Asiático

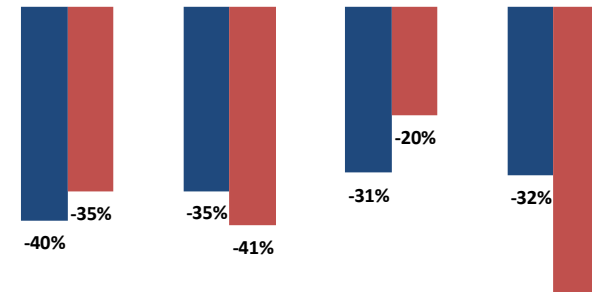
TENDENCIAS EN EL CORREDOR NORTE-SUR DEL MEKONG (EN RELACIÓN AL AÑO 2000)



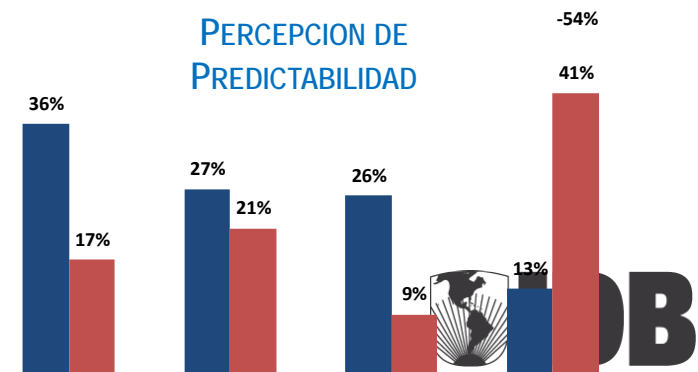
COSTOS LOGÍSTICOS (US\$ PER TONELADA)



TIEMPO EN TRÁNSITO (HORAS)



PERCEPCION DE PREDICTABILIDAD



R3W (via Myanmar)

R3E (via Lao PDR)

Vía Mekong

Hai Phong-Kunming