



## COMO REDUCIR LAS BRECHAS DE INTEGRACION

### Infraestructura física y costos en el comercio intrarregional

TERCERA REUNIÓN DE MINISTROS DE HACIENDA DE AMÉRICA Y EL CARIBE

Lima – Perú, 28 de mayo de 2010

# Índice

---

**1. Contexto**

**2. Diagnóstico**

**3. Algunos escenarios**

**4. Conclusiones**

---

# 1. Contexto

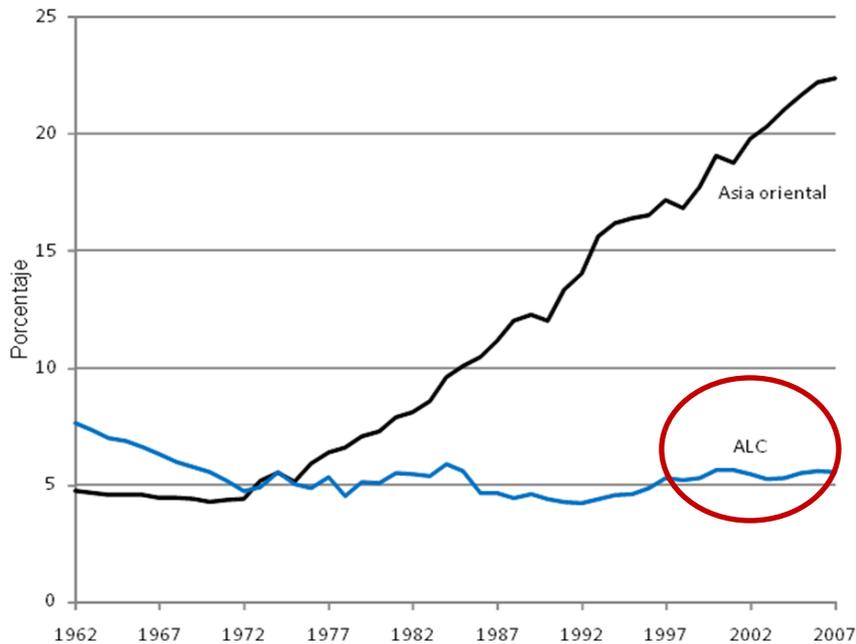
- ✓ **Importantes esfuerzos de ALC para reducir aranceles y otras barreras comerciales**
  - **aranceles NMF promedios del 40% en los '80 al 10% en los '00, y aranceles preferenciales aun menores por firma de TLCs.**
  - **42 acuerdos en funcionamiento, cubriendo 237 relaciones comerciales bilaterales (sobre un total posible de 496), representando casi el 90% del comercio intra-ALC.**
- ✓ **Sin embargo, esta es una agenda incompleta que requiere:**
  - **Armonización y conexión de acuerdos comerciales existentes.**
  - **Integración física y marcos regulatorios regionales.**

# 1. Contexto

ALC tiene importantes brechas en su integración global y regional

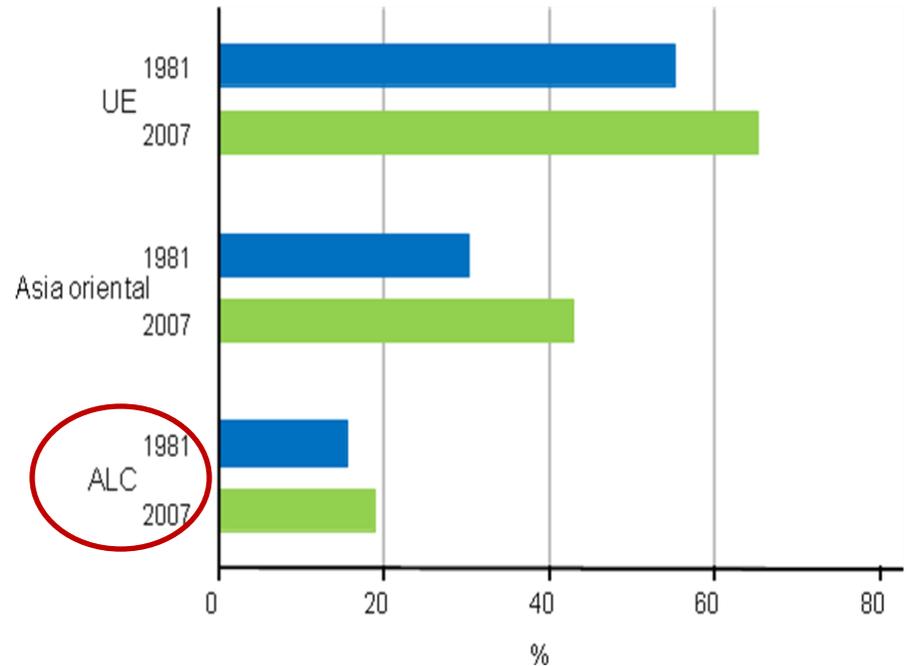
## Comercio Global

(% del comercio global de bienes)



## Comercio Intra-regional

(% comercio intra-regional / total)



## 2. Diagnóstico

- ✓ **Arquitectura comercial**
- ✓ **Costos de transporte y logísticos**
- ✓ **Marcos regulatorios regionales**
- ✓ **Cooperación regional funcional**

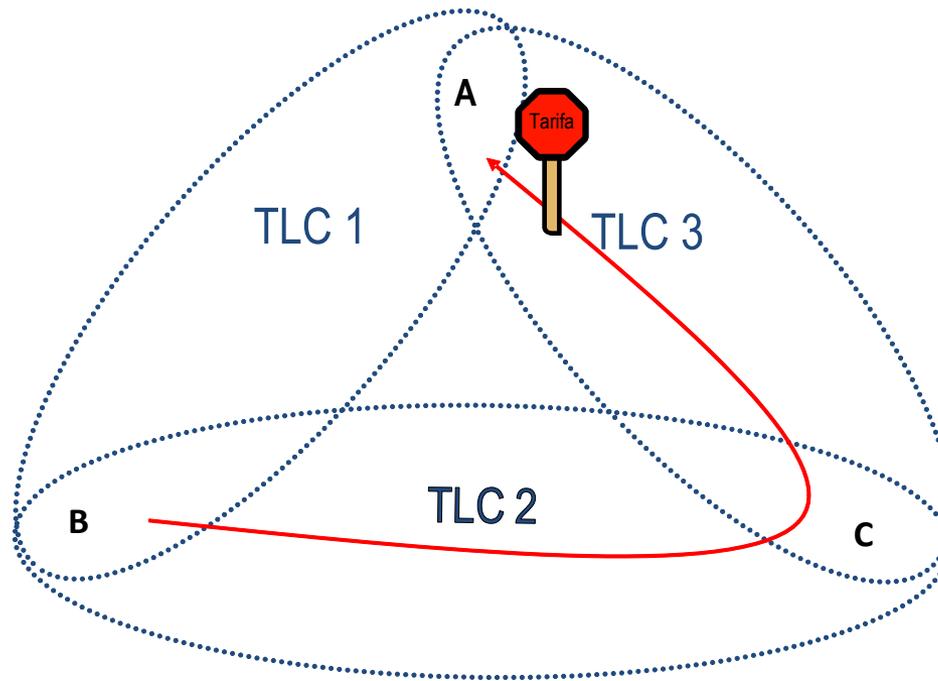
# 2. Diagnóstico

Brechas de integración en el continuum “hardware–software”:  
la importancia de las políticas regionales



## 2. Diagnóstico

### Costos de una arquitectura compleja: las reglas de origen



A, B y C tiene un TLC bilateral entre sí.

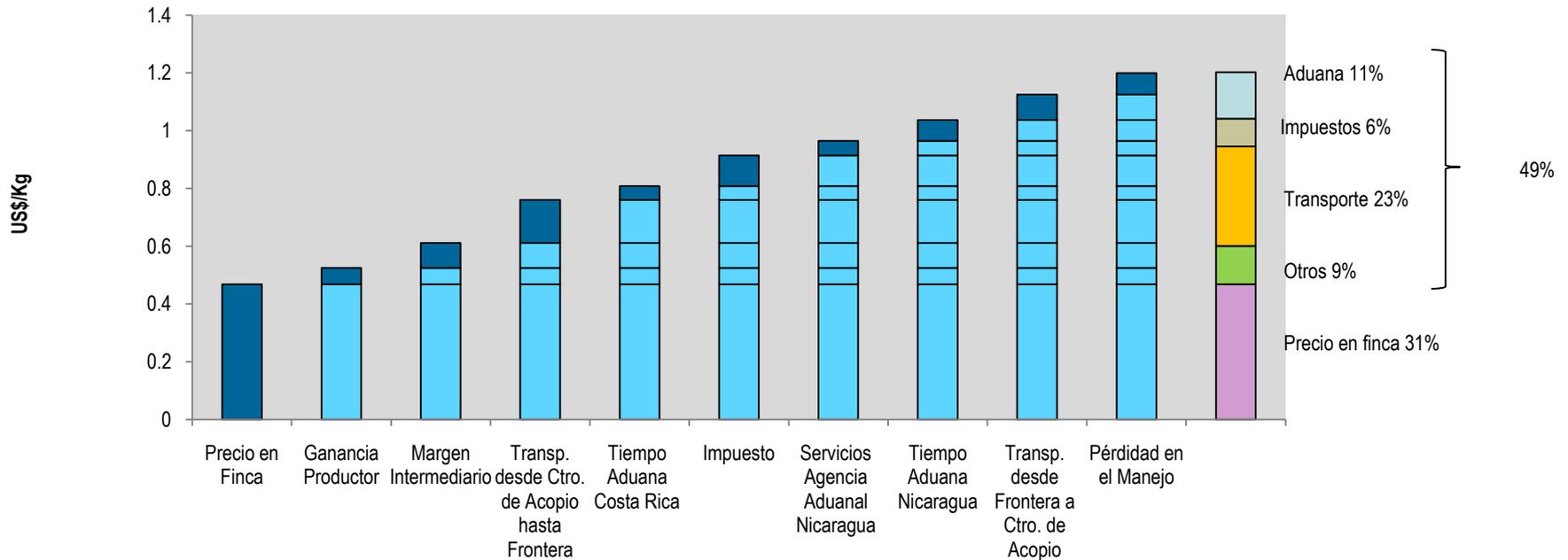
Cada TLC especifica que los insumos deben provenir de los países signatarios (RdO).

Es posible que productores de C no adquieran los insumos en B para abastecer A, porque estos materiales no se originan en el TLC A-C (a pesar de que existe un TLC A-B).



## 2. Diagnóstico

### Costos logísticos: el caso del tomate en América Central

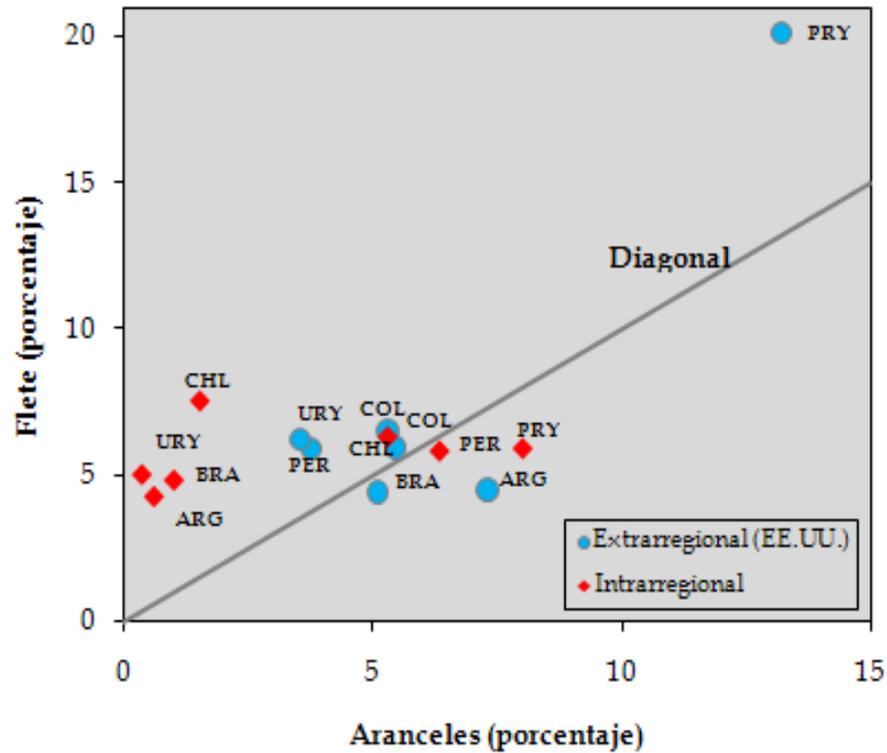


Nota: No se incluyen los costos administrativos y operativos y los beneficios de los minoristas. Por esta razón la descomposición no suma el 100 %.

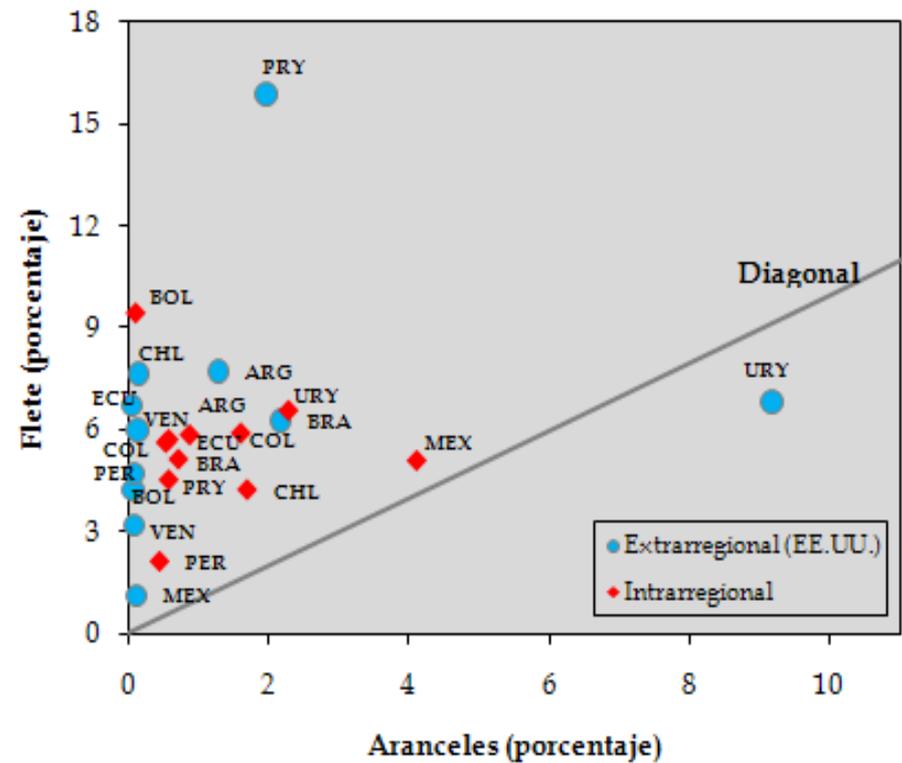
# 2. Diagnóstico

## Logística y transporte regional

### Import. intra- y extra-regionales (EE.UU)



### Export. intra- y extra-regionales (EE.UU)



## 2. Diagnóstico

### Transporte terrestre: capacidad y calidad

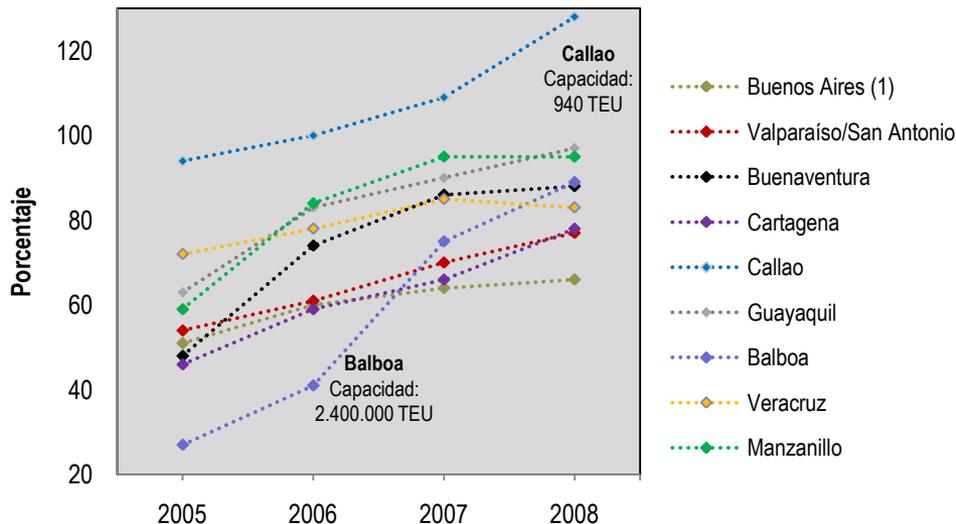
- ✓ 40% del comercio intrarregional de Sudamérica es por tierra (2009), sin embargo el porcentaje de carreteras pavimentadas en ALC (16%) está por debajo del nivel mundial (57%).
- ✓ Condiciones de mantenimiento de las carreteras en ALC son, en promedio, considerablemente inferiores a las condiciones de mantenimiento en muchas otras partes del mundo.
- ✓ Deficiencias en el sistema de redes de ferrocarriles: sólo el 0.2% del volumen comercial internacional de Sudamérica se realiza por tren.

# 2. Diagnóstico

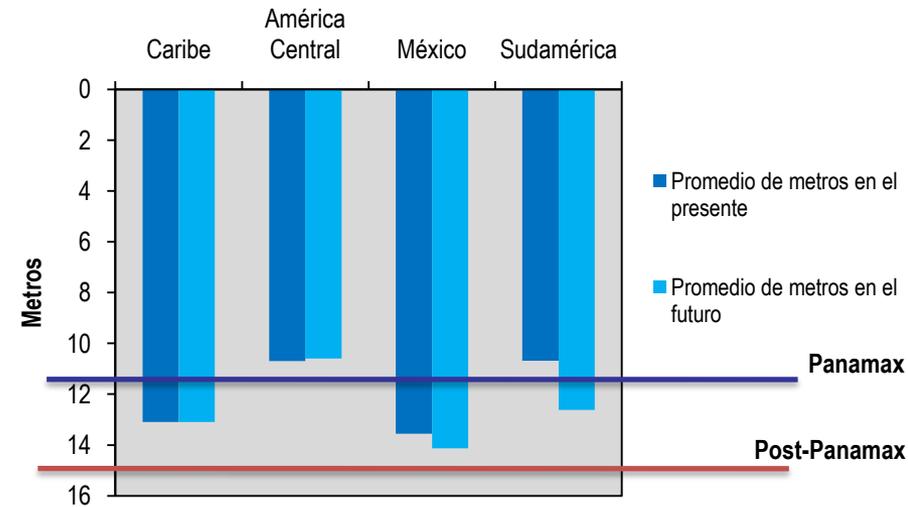
## Transporte marítimo: congestión, *Post-Panamax* y cabotaje regional

- ✓ Congestión: aumento del comercio internacional; inversiones inadecuadas, e ineficiencias en regulaciones de servicios marítimos y portuarios.
- ✓ Dragado y adaptación regional al Canal de Panamá.
- ✓ Necesidad de coordinar regionalmente las inversiones para evitar sobre-capacidad y facilitar la conectividad con la infraestructura vial.

Utilización de la capacidad en algunos puertos de contenedores



Profundidades de terminales actuales y planificadas



# 2. Diagnóstico

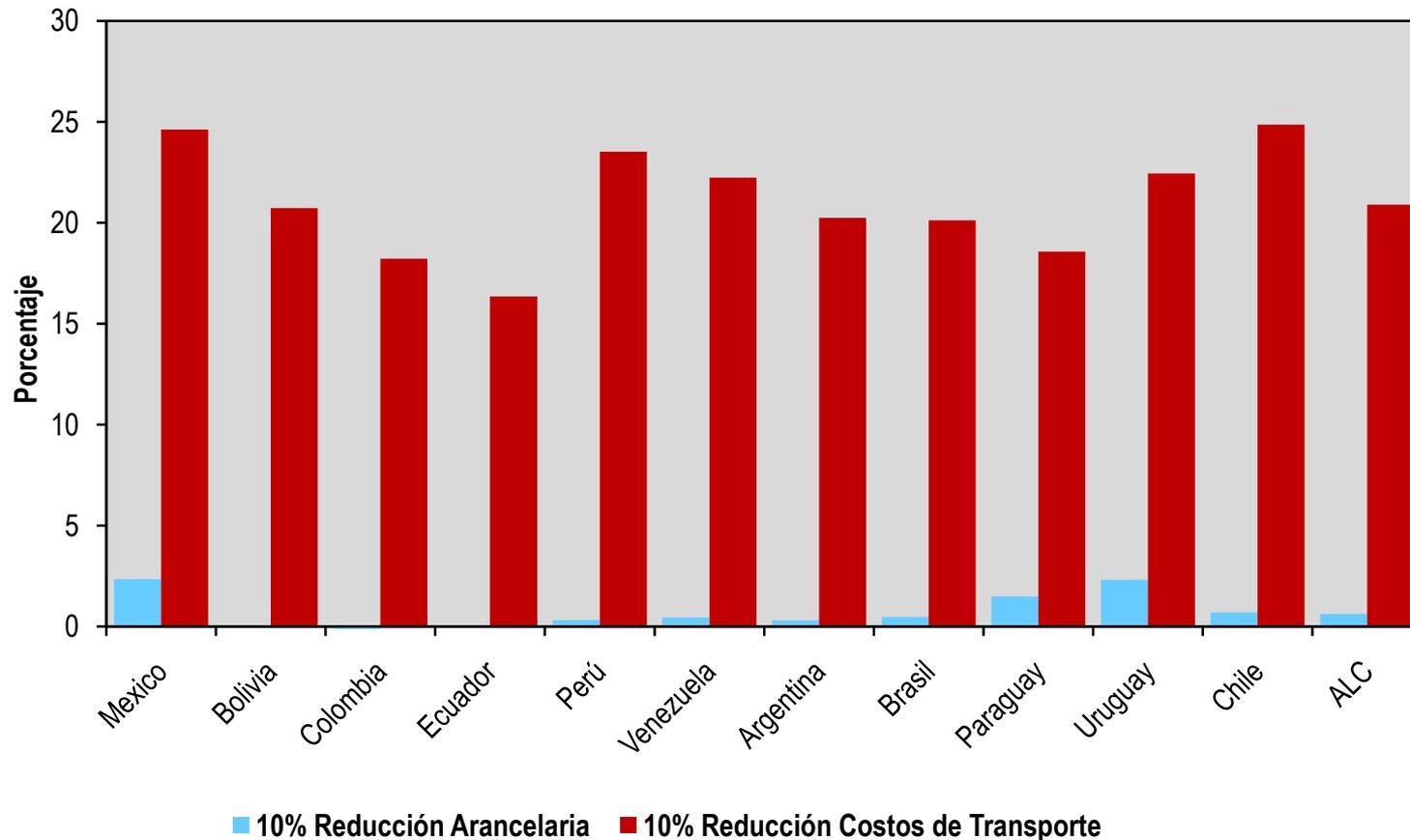
## Pasos de fronteras y regulaciones

- ✓ **Demoras de mercancías en aduanas significativos: aumento del costo de transporte entre 4% y 12%, mientras que la distancia geográfica genera un aumento entre el 8% y el 19%.**
  
- ✓ **Las pasos de fronteras no presentan limitaciones físicas en general, sino administrativas:**
  - **Procesamiento de documentos**
  - **Intercambio y manejo de la información**
  - **Integración de mecanismos de control**
  
- ✓ **Necesidad de estándares fitosanitarios armonizados y un mayor uso de "ventanillas únicas" en las fronteras para facilitar los procesos aduaneros.**

# 3. Algunos Escenarios

Reducción del 10% en costos de transporte genera un aumento promedio del 21% en exportaciones intrarregionales (US\$ 30.000 millones)

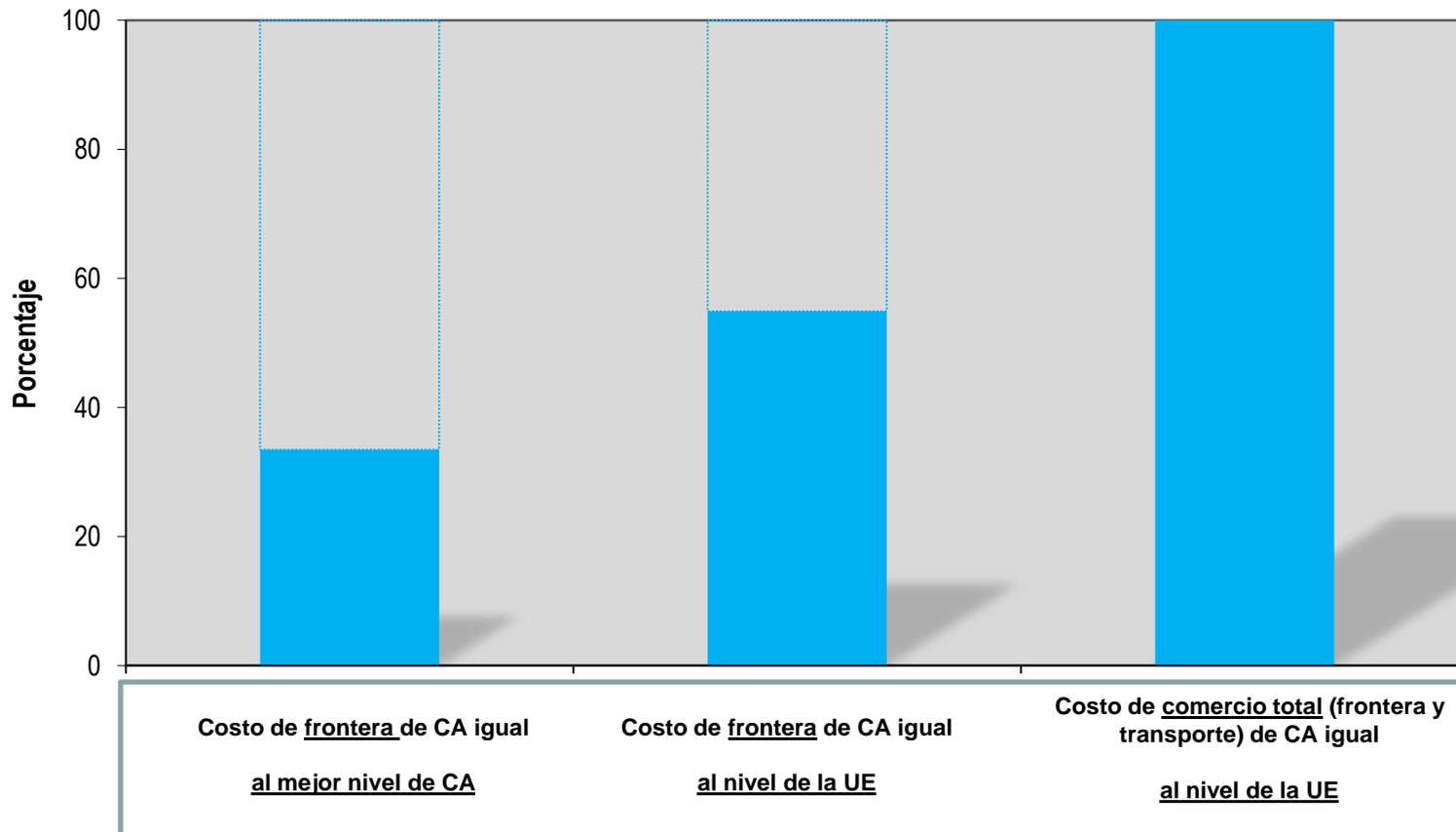
Aranceles vs. Costos de transporte (Sudamérica)



# 3. Algunos Escenarios

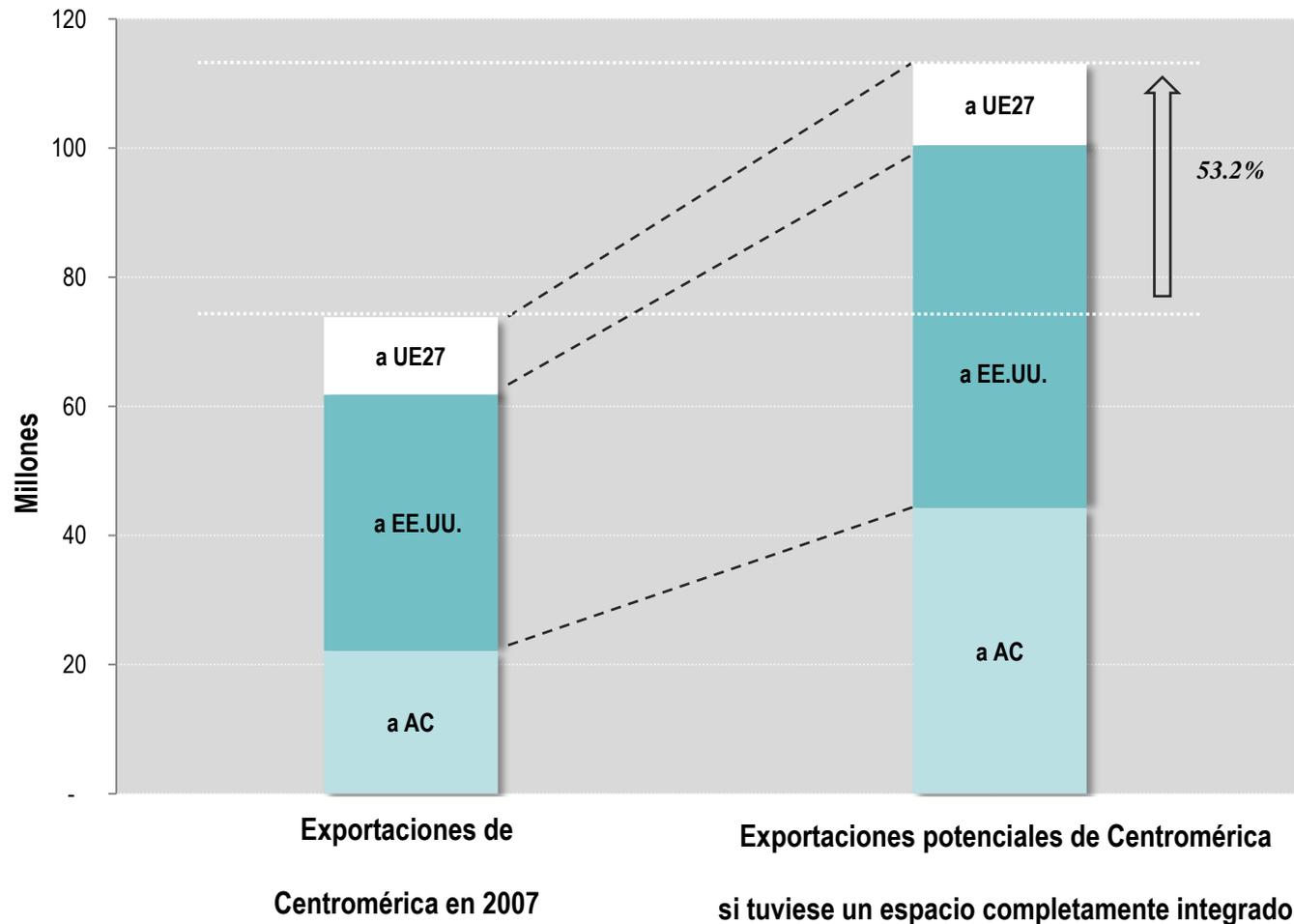
Una plena integración regional de Centroamérica permitiría duplicar el comercio intrarregional...

Aranceles vs. Costos de transporte (Centroamérica)



# 3. Algunos Escenarios

...y a su vez, un aumento en la capacidad de competir en mercados extrarregionales



# 4. Conclusiones

## Áreas prioritarias de política para avanzar en la agenda de integración

- ✓ **Armonización, simplificación y conexión de acuerdos regionales y regulaciones comerciales**
- ✓ **Inversión en infraestructura regional**
- ✓ **Armonización de marcos regulatorios regionales**

# 4. Conclusiones

- ✓ Reconocer importancia de los proyectos regionales para superar las brechas de integración de la región
- ✓ Sin embargo, proyectos regionales requieren mayor coordinación, tienen altos costos de transacción, generan una distribución asimétrica de beneficios y costos
- ✓ Por ello la demanda de proyectos regionales y oferta de instrumentos regionales es sub-optima
- ✓ Necesidad reforzar papel de los organismos multilaterales de desarrollo para atender intervenciones de ámbito regional con una nueva generación de instrumentos (financieros y no financieros)



CEPAL



BANCO MUNDIAL