

2019

Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe

El contexto mundial profundiza el rezago de la región



NACIONES UNIDAS

CEPAL



Mensajes centrales

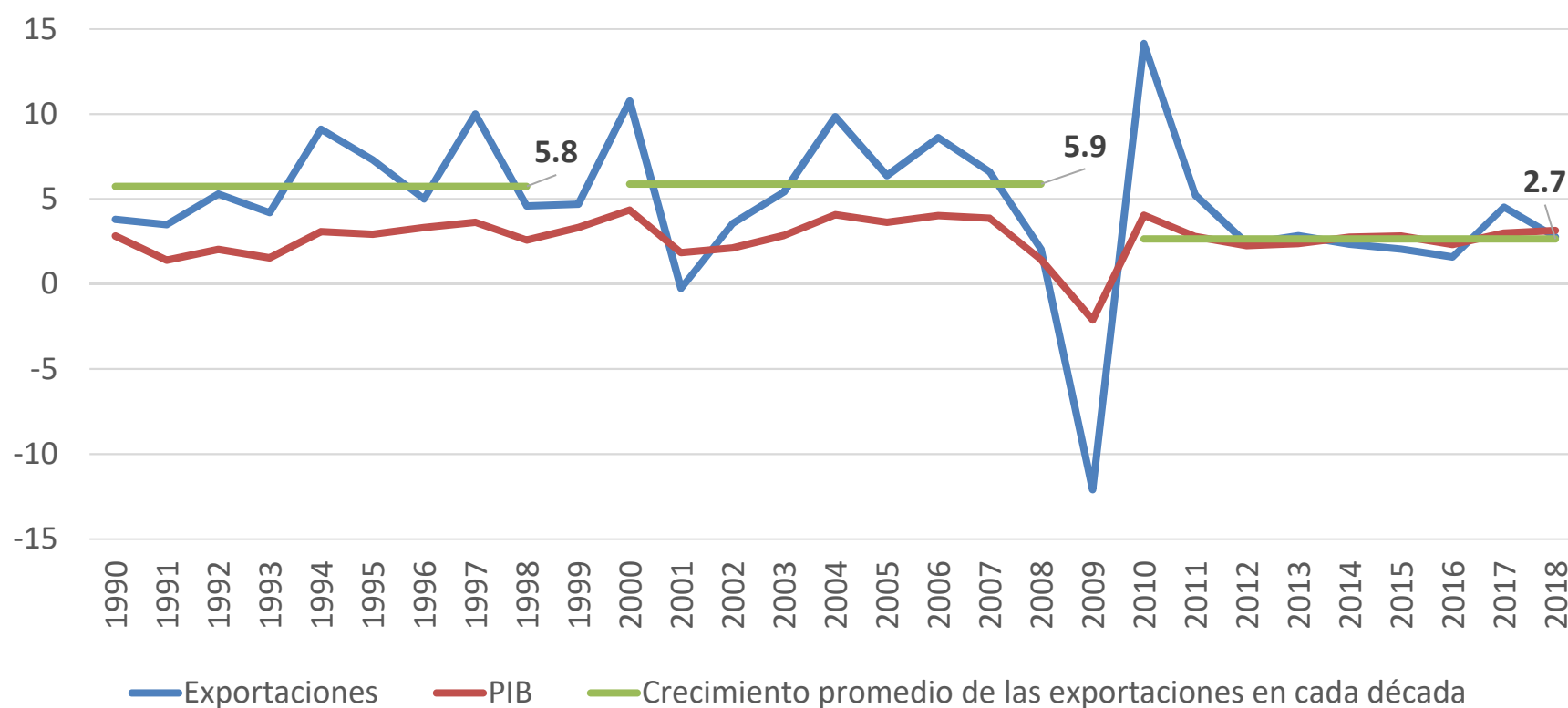
- Cae el comercio mundial y regional, se agravan las tensiones comerciales agudizando el rezago estructural de la región
- El comercio puede contribuir con la sostenibilidad ambiental y reducir el cambio climático
- La Infraestructura y la logística regional es crucial para el comercio, la producción y la integración

Capítulo 1

**Cae el comercio mundial y regional,
se agravan las tensiones comerciales
agudizando el rezago estructural de
la región**

Desde 2012, el crecimiento del comercio mundial se redujo a menos de la mitad

Mundo: variación real de las exportaciones de bienes y del PIB, 1990-2018
(En porcentajes)

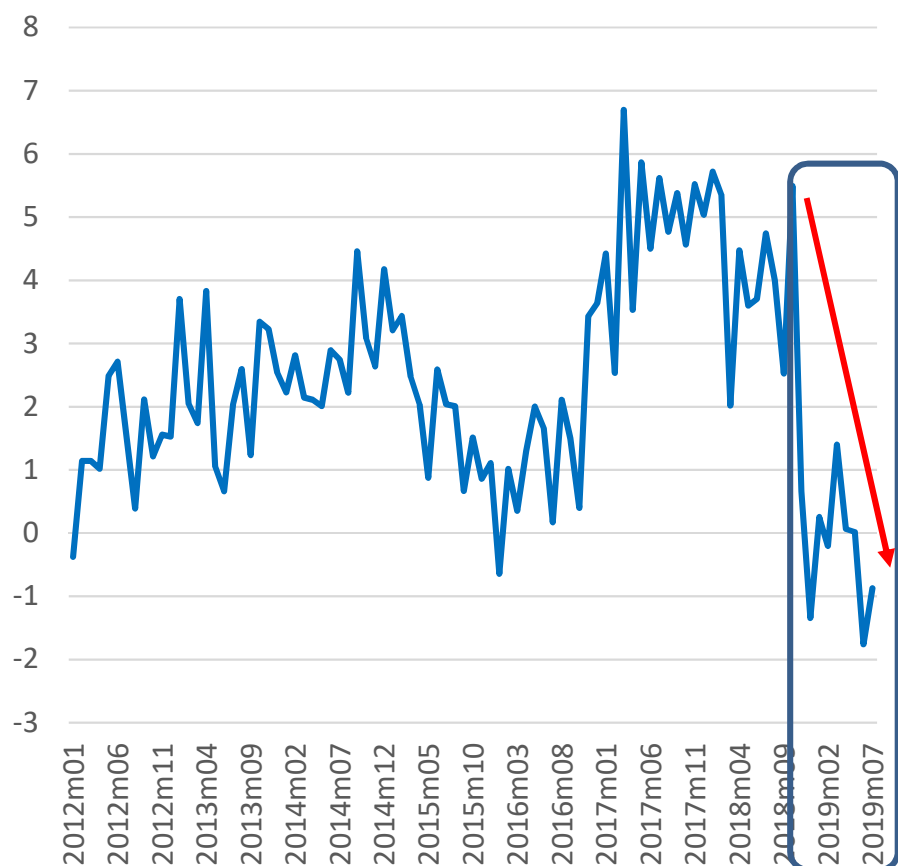


Fuente: CEPAL, sobre la base de datos de la Organización Mundial de Comercio (OMC), *Examen estadístico del comercio mundial 2019*.

Nota: Los promedios de la primera y segunda década de este siglo excluyen los años de crisis (2009) y recuperación (2010 y 2011).

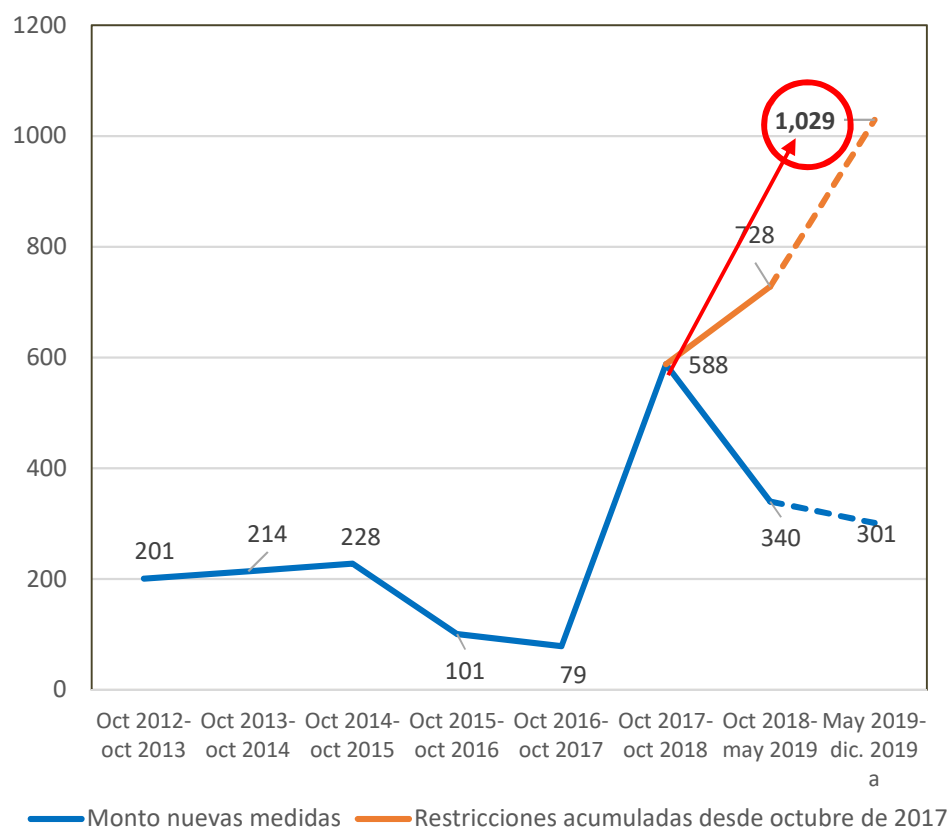
La desaceleración se ha profundizado con la acumulación de barreras comerciales

Variación interanual del volumen del comercio mundial de bienes, enero de 2012 a julio de 2019
(En porcentajes)



Fuente: CEPAL, sobre la base de CPB (Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis), World Trade Monitor.

Cobertura de nuevas medidas restrictivas del comercio, oct. 2012 a mayo 2019 y estimación mayo-dic. 2019^a
(En miles de millones de dólares)



Fuente: OMC (oct. 2012 a mayo 2019) y CEPAL (estimación mayo a diciembre 2019).

^a La estimación para mayo a diciembre de 2019 incluye solo las alzas arancelarias recíprocas anunciadas por Estados Unidos y China en agosto de 2019.

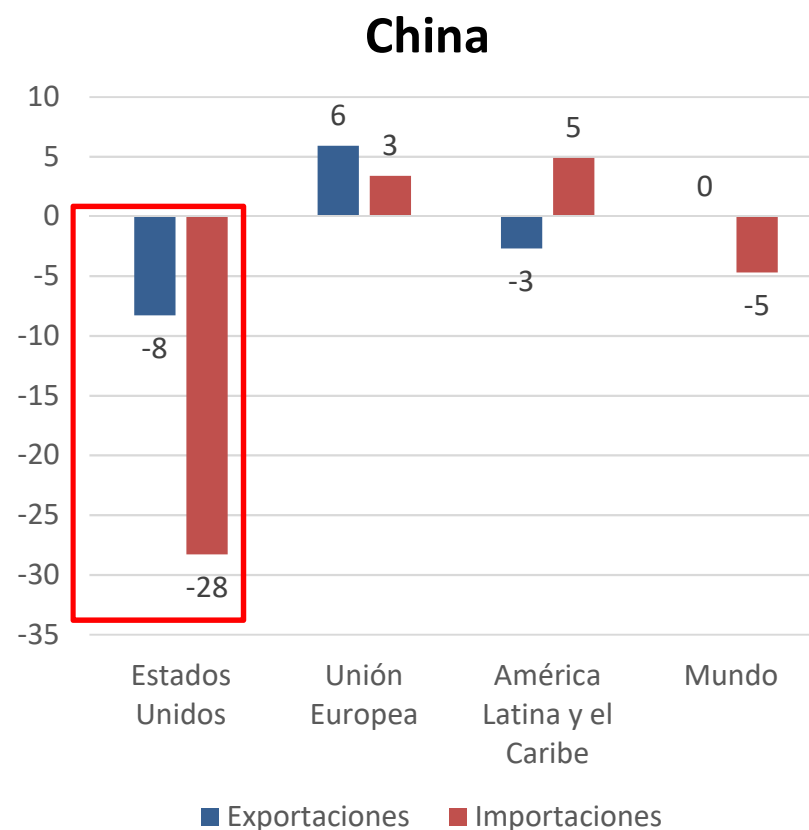
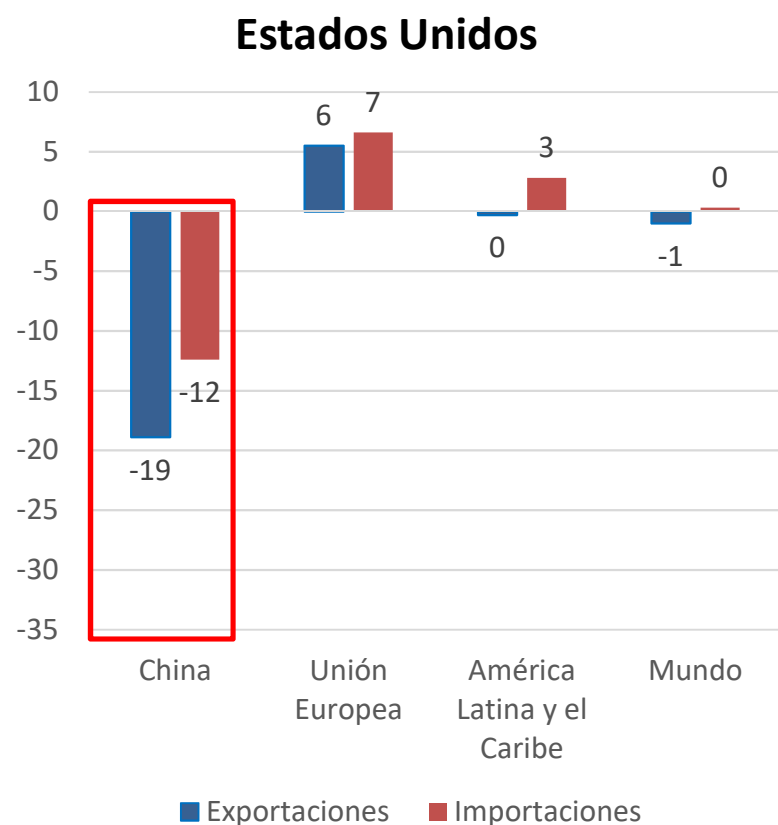
Las críticas de los Estados Unidos a la OMC explican gran parte de las tensiones comerciales

- Sus principales críticas son:
 - La OMC no ha logrado que China ajuste su modelo económico
 - Hay países de altos ingresos que se autodesignan “en desarrollo”
 - El Órgano de Apelación se excede en sus atribuciones
- La actual Administración ha tomado acciones sin precedentes:
 - Aumentos unilaterales de aranceles al margen de normas OMC
 - Propuesta de graduación de países en desarrollo “avanzados”
 - Bloqueo a la renovación de integrantes del Órgano de Apelación
- Proliferan los llamados a reformar la OMC, pero existe gran incertidumbre ante el escenario de la paralización del Órgano de Apelación en diciembre de 2019

Los Estados Unidos y China se desacoplan comercial y tecnológicamente

Estados Unidos y China: variación del valor del comercio de bienes con el mundo y con socios seleccionados, primer semestre de 2019 con respecto a igual período de 2018

(En porcentajes)

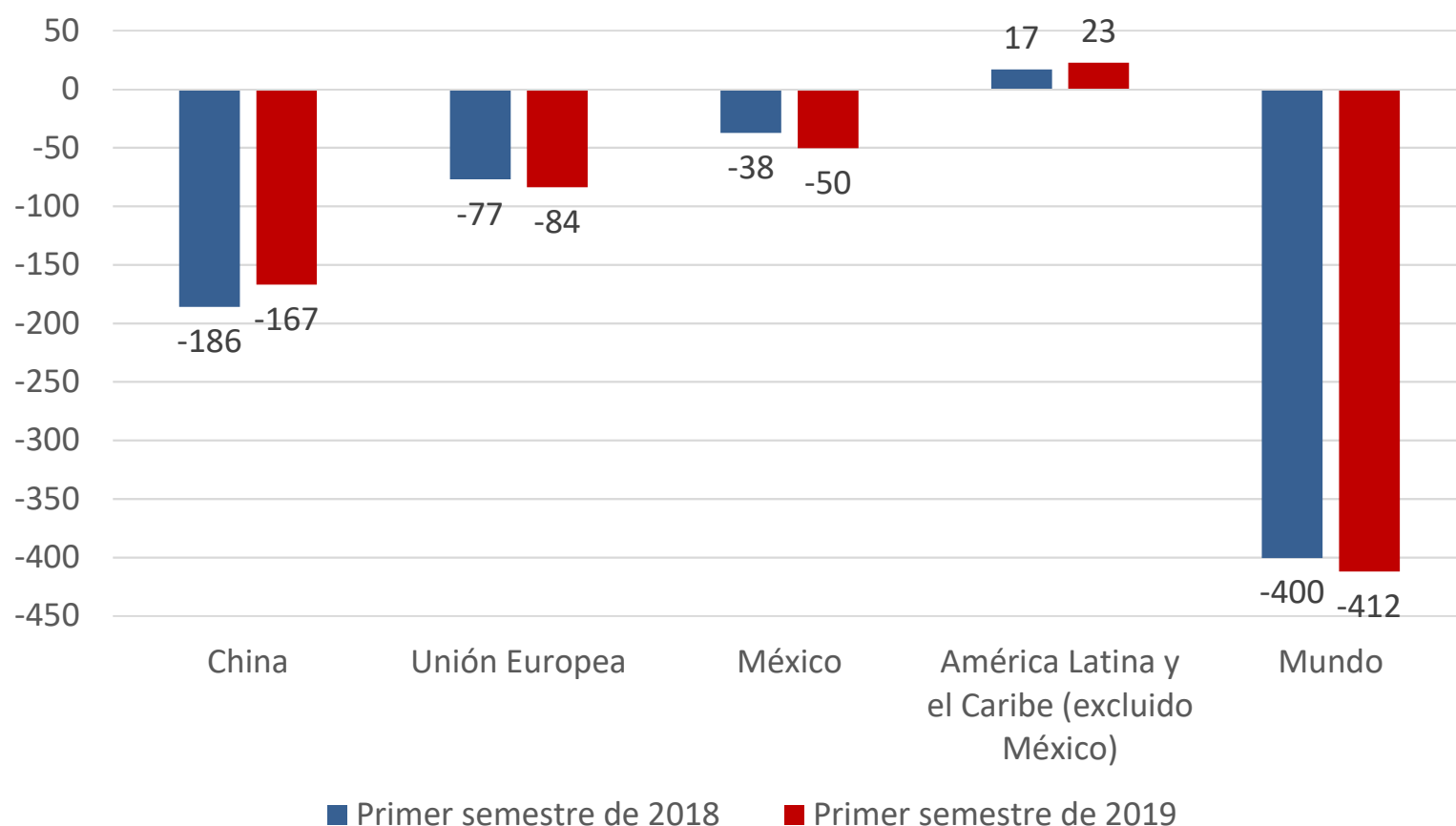


Fuente: CEPAL, con información de la Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos.

Fuente: CEPAL, con información del Centro de Comercio Internacional

Estados Unidos reduce en 10% su déficit comercial con China, pero lo aumentan con otros socios

Estados Unidos: saldo comercial con el mundo y socios seleccionados, enero-junio de 2018 y de 2019
(En miles de millones de dólares)

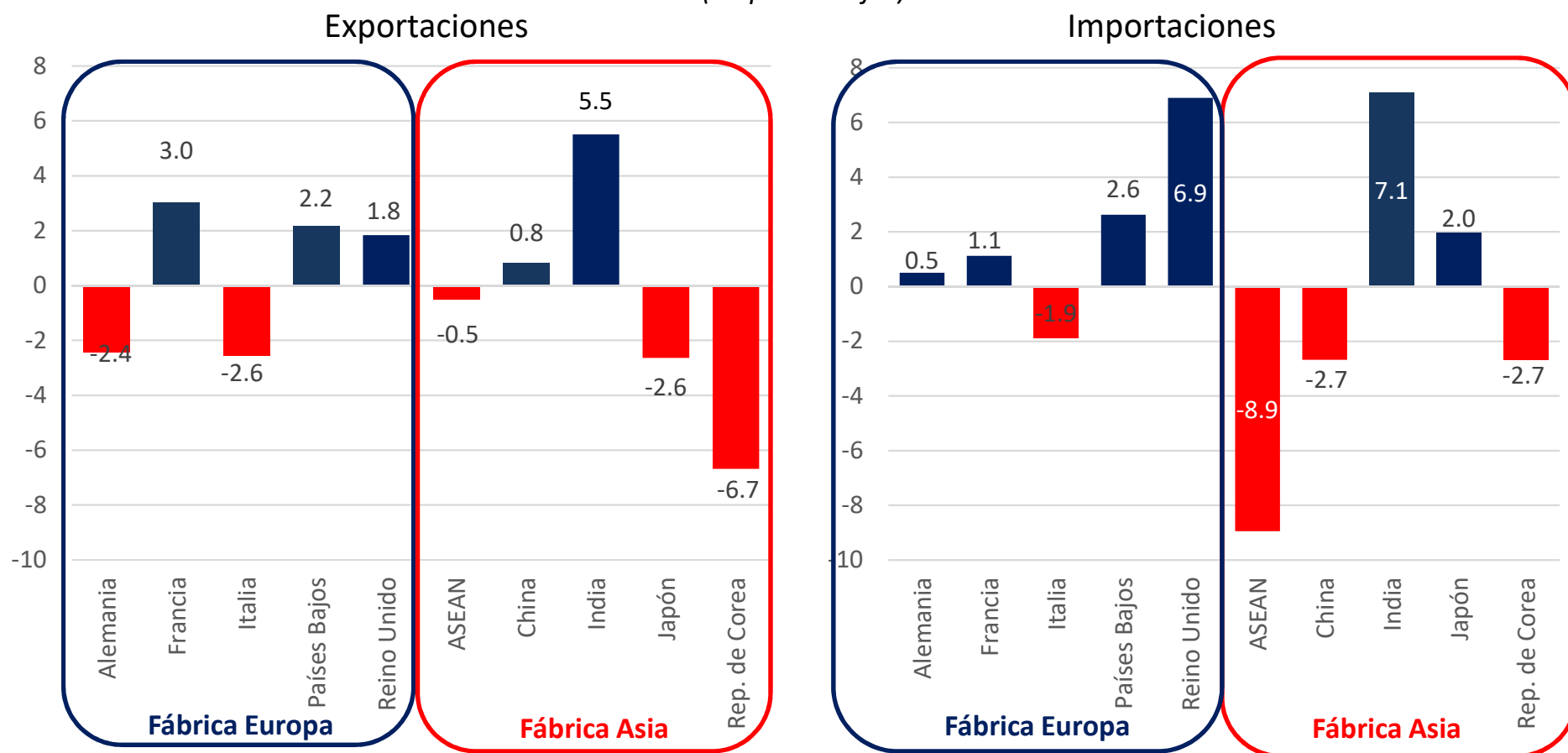


Fuente: CEPAL, con información de la Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos.

Los efectos de las tensiones comerciales se propagan a través de las cadenas de valor a las Fábricas Asia y Europa

Países y agrupaciones seleccionados: variación del volumen del comercio de bienes, enero-junio de 2019 respecto de igual período de 2018

(En porcentajes)



Fuente: CEPAL, sobre la base de datos de la Organización Mundial del Comercio y EUROSTAT.

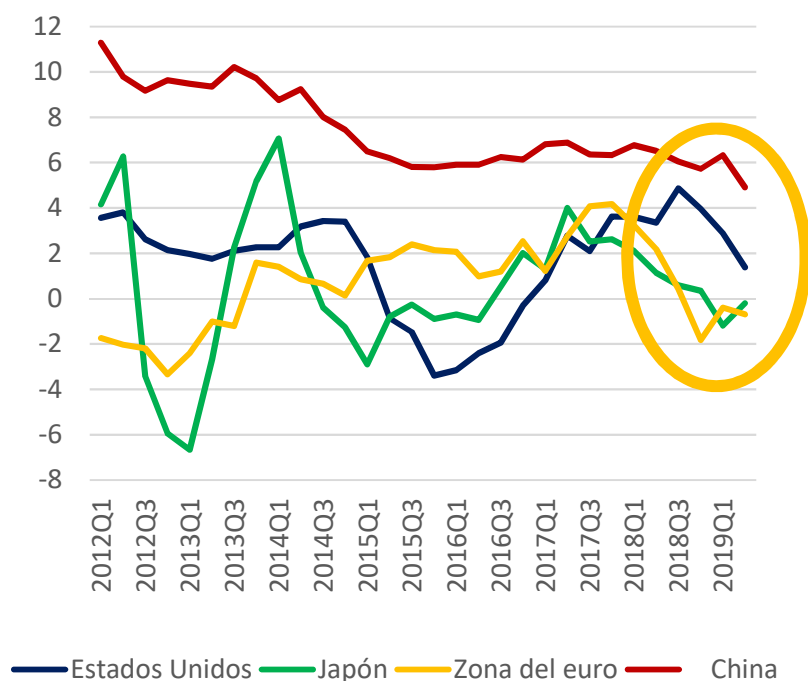
Las tensiones comerciales golpean a la producción industrial de las principales economías

Mundo y países y agrupaciones seleccionados: variación interanual en volumen del comercio y la producción industrial, 2012-2019
(En porcentajes)

A. Comercio mundial y producción industrial



B. Producción industrial



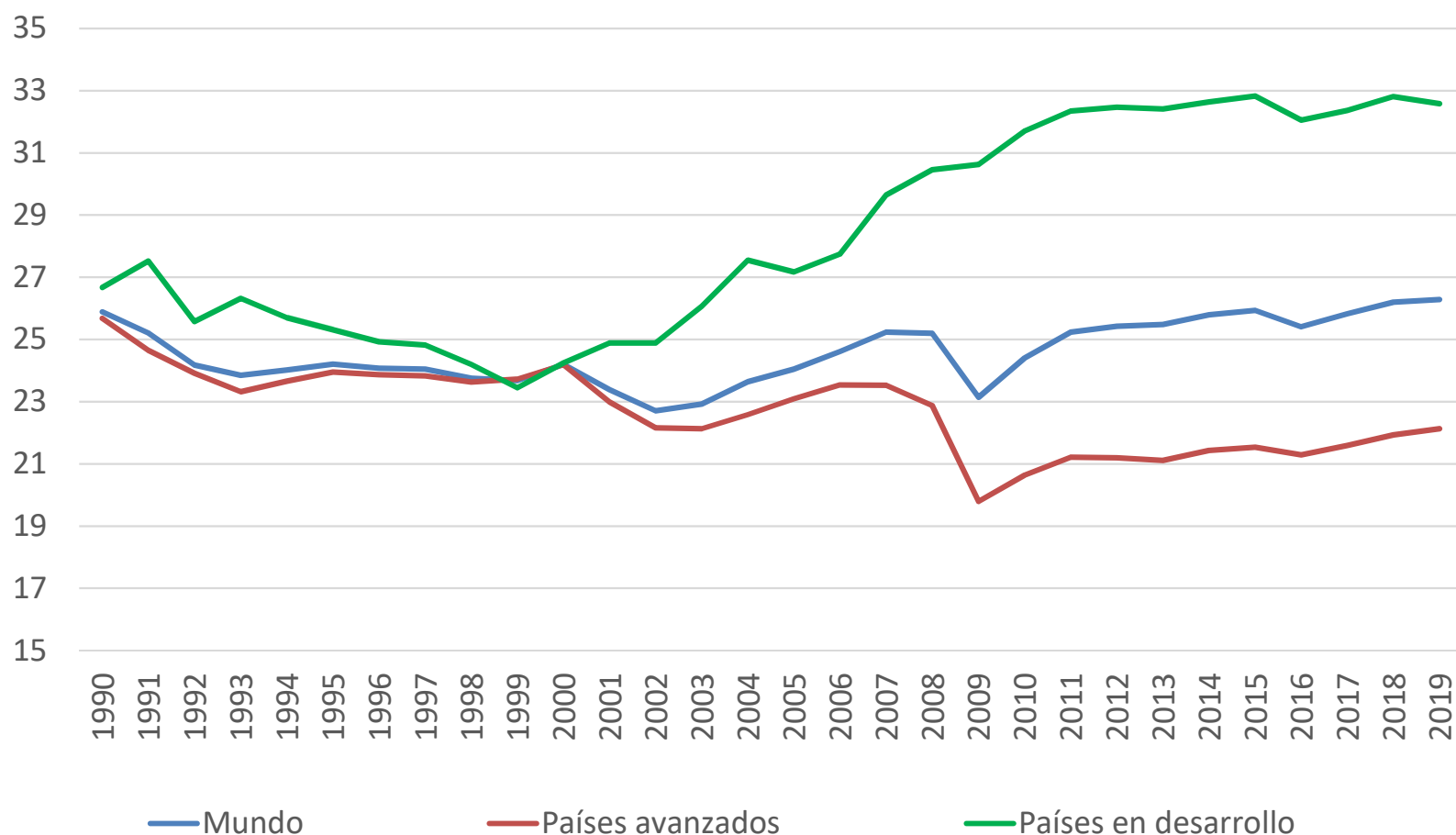
Fuente: CEPAL, sobre la base de CPB Bureau of Policy Analysis, *World Trade Monitor*, y OCDE, *Main Economic Indicators*.

Varios factores inciden en la debilidad del comercio en la poscrisis

- Desaceleración del crecimiento del PIB mundial y en particular de la inversión
- China se hace menos dependiente del comercio
- Estados Unidos se desacopla gradualmente de China
- Menor dinamismo de la IED
- Freno a la expansión de cadenas globales de valor
- Digitalización y otros cambios tecnológicos

La debilidad de la inversión en los países avanzados ha golpeado especialmente al comercio

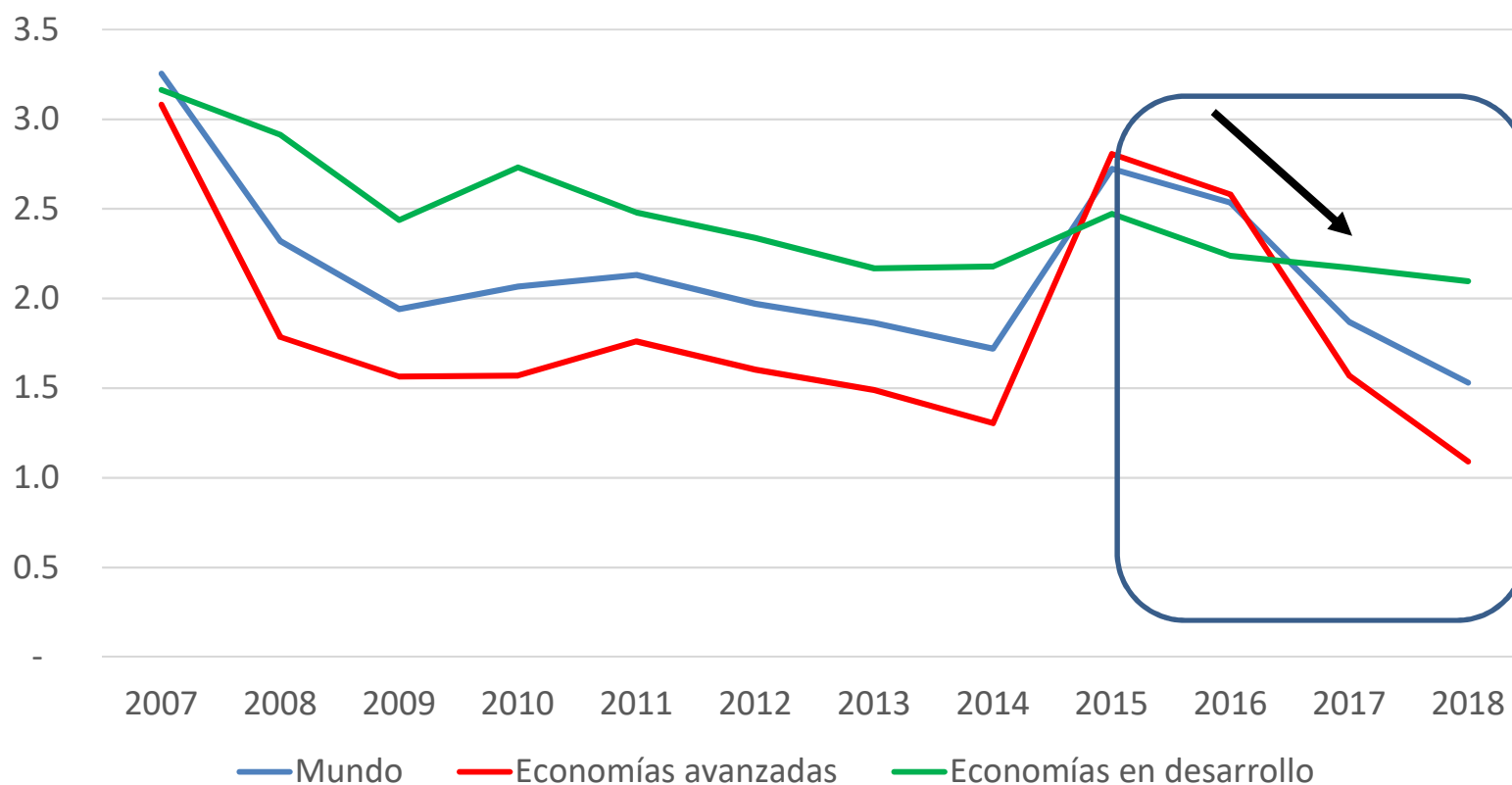
Inversión como porcentaje del PIB, 1990-2017



Fuente: CEPAL, con información del Banco Central Europeo y el Fondo Monetario Internacional.

La IED crece muy poco en el periodo postcrisis, frenando el comercio en el contexto de las cadenas globales de valor

Mundo, países desarrollados y en desarrollo: entradas de inversión extranjera directa, 2007-2018
(En porcentajes del PIB de cada grupo)



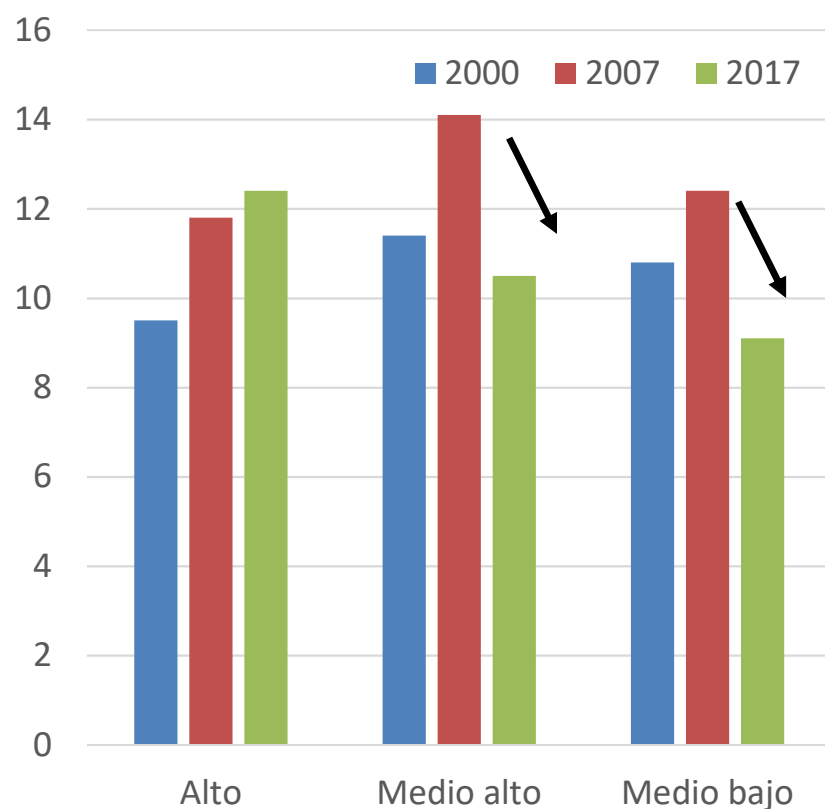
Fuente: CEPAL, con información de la UNCTAD (base de datos UNCTADSTAT) y FMI (base de datos World Economic Outlook).

Se frena la expansión de las cadenas globales de valor

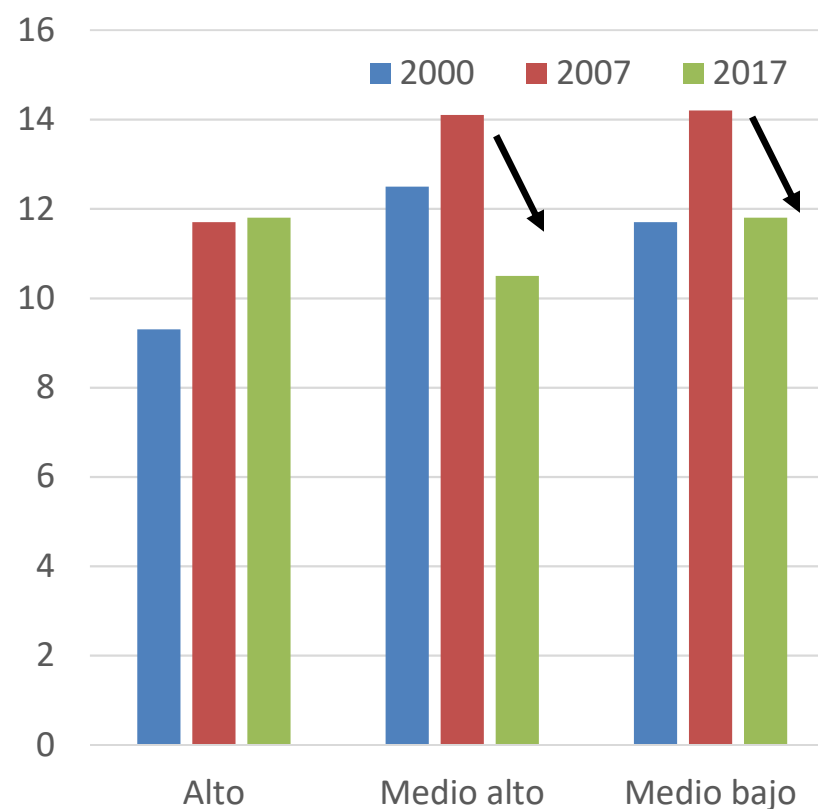
Países de ingresos altos, medio-altos y medio-bajos: participación hacia adelante y hacia atrás en cadenas globales de valor, 2000, 2007 y 2017

(En porcentajes)

Participación hacia adelante
(En porcentaje del PIB)



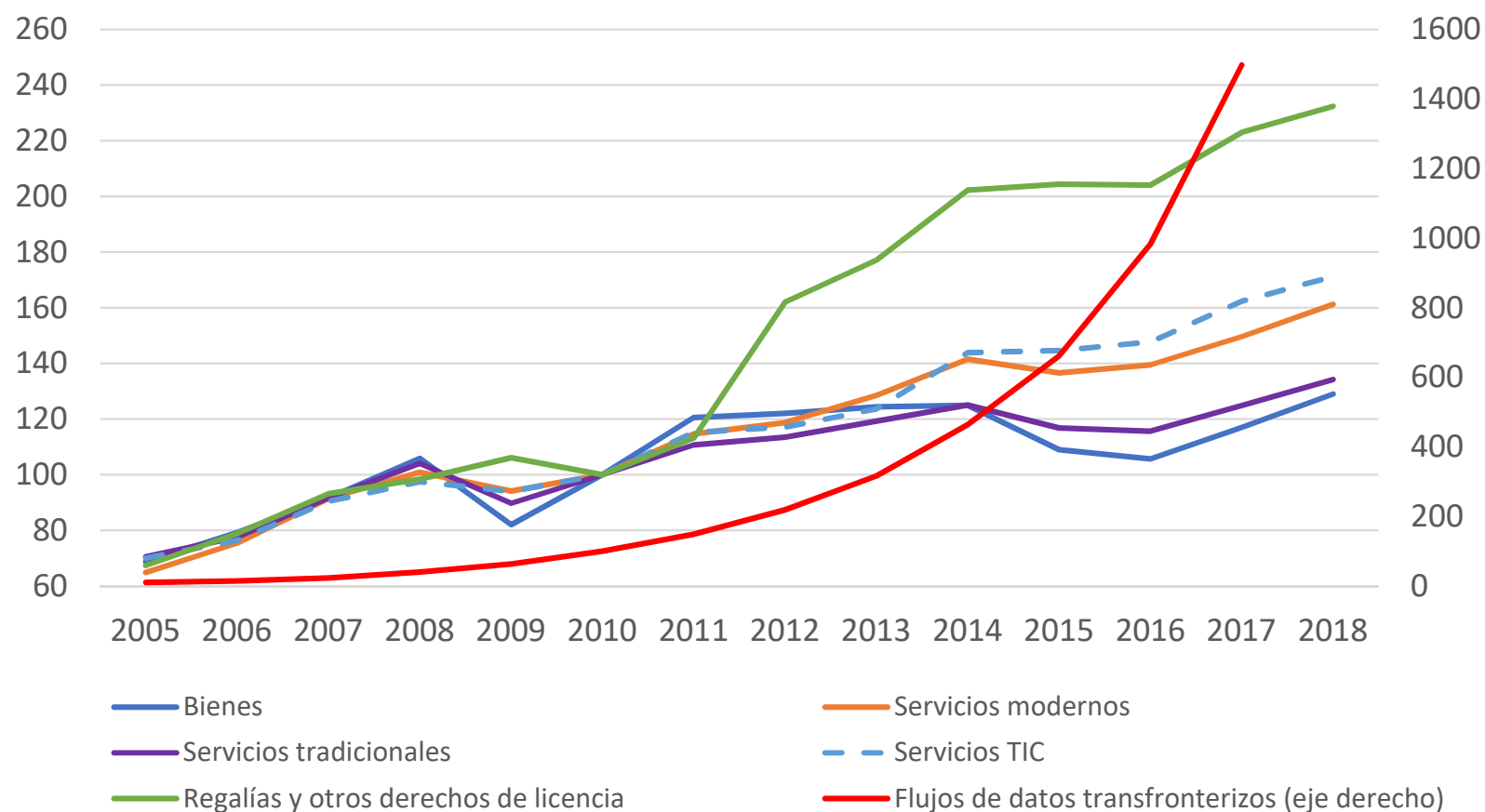
Participación hacia atrás
(En porcentaje de la producción de bienes)



Fuente: CEPAL, sobre la base de la OMC y otros organismos (2019), *Global value chain development report 2019: Technological innovation, supply chain trade, and workers in a globalized world*, Ginebra.

El comercio se desmaterializa: los servicios y productos digitales crecen más que los bienes físicos

Mundo: comercio de bienes, servicios tradicionales y modernos y flujos transfronterizos de datos, 2005-2018
(Índice 2010 = 100)



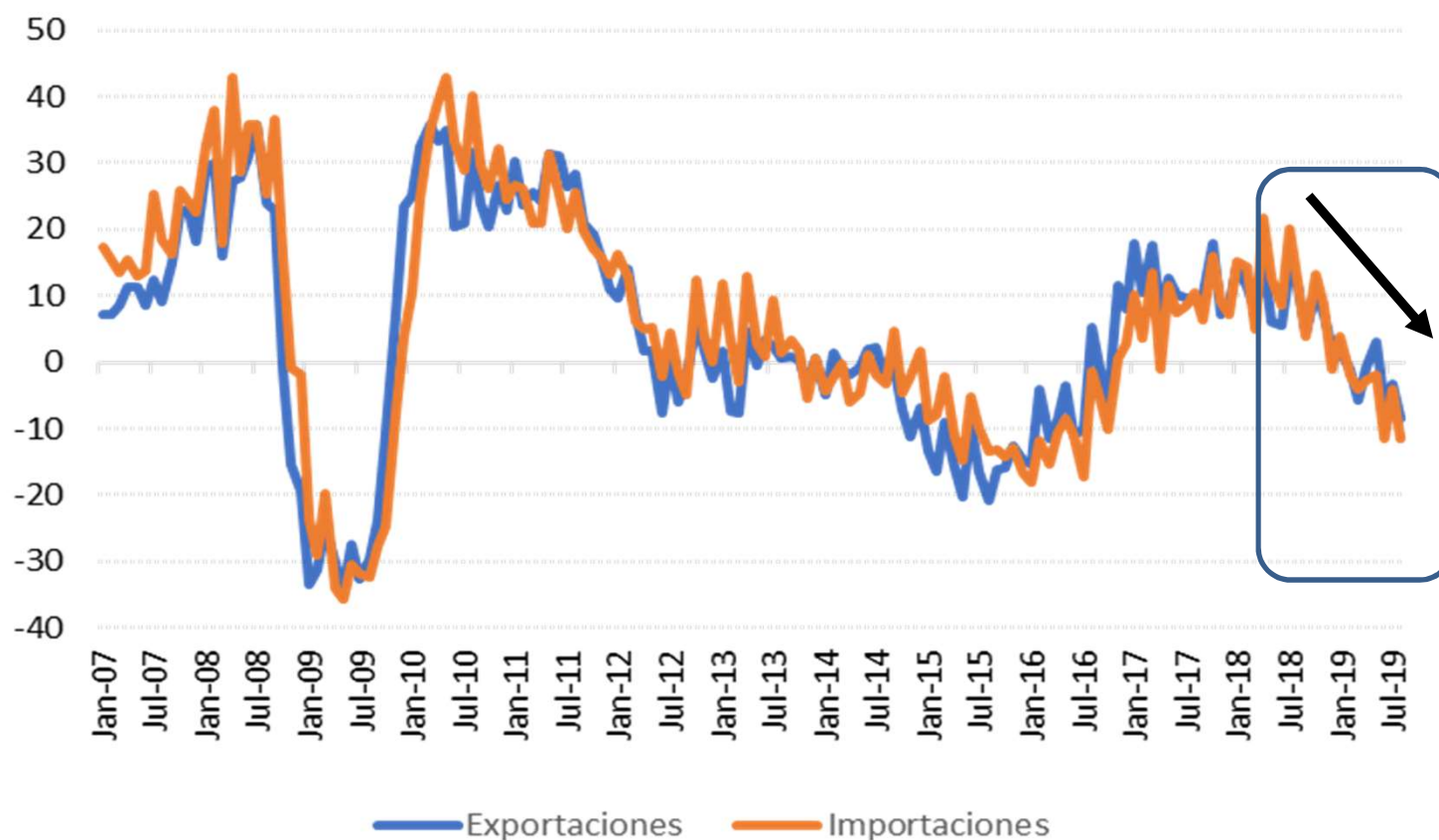
Fuente: CEPAL, sobre la base de OMC, World Trade Statistical Review y McKinsey Global Institute 2019, Globalization in Transition: The Future of Trade and Value Chains.

Tras dos años de recuperación, el comercio regional vuelve a caer

Tras dos años de recuperación, el comercio regional vuelve a caer en forma continua

América Latina y el Caribe: variación anualizada del valor del comercio de bienes,
enero de 2007 a junio de 2019

(En porcentajes)



Fuente: CEPAL, sobre la base de información oficial de los países de la región.

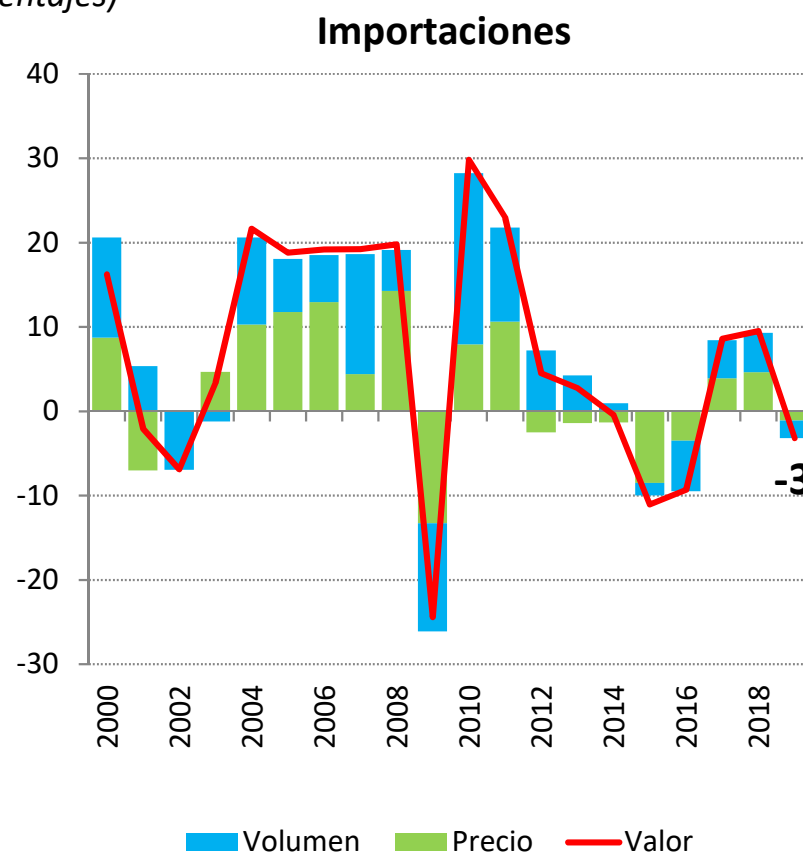
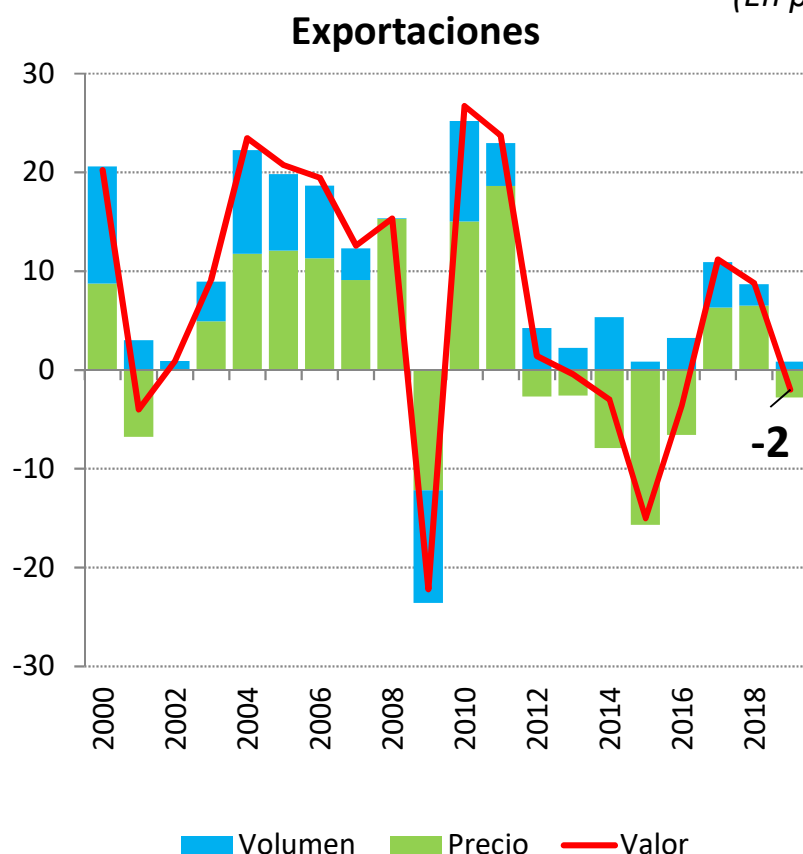
Factores internos y externos condicionan el desempeño exportador de la región



Para 2019, se proyecta una caída doble del valor del comercio de la región

América Latina y el Caribe: variación anual del comercio de bienes según precio, valor y volumen, 2000-2019^a

(En porcentajes)

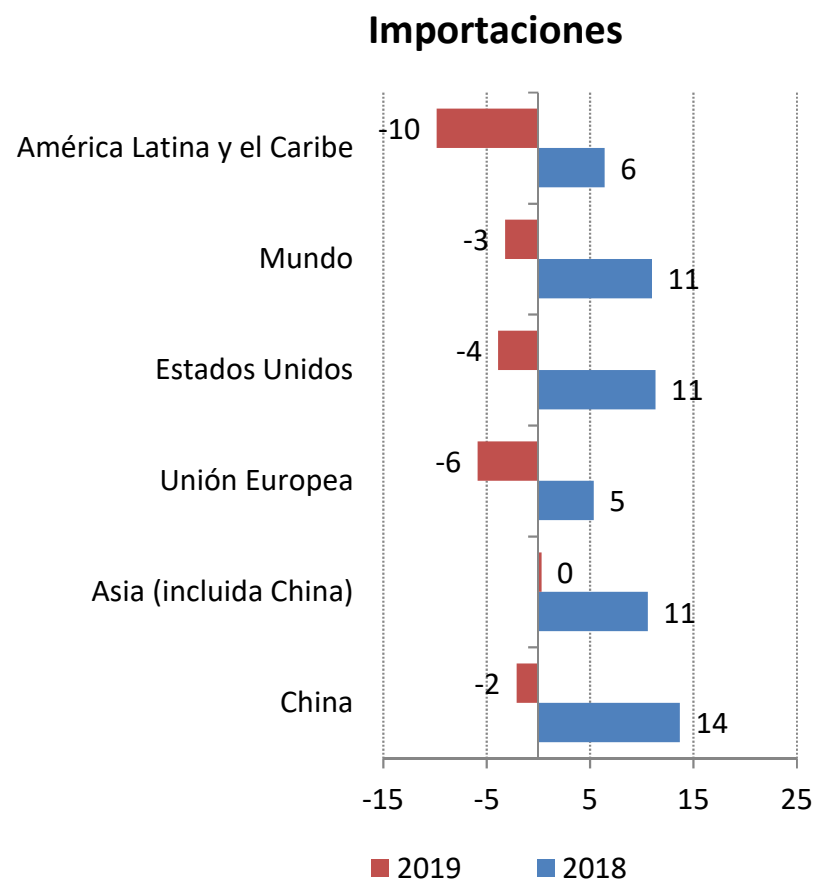
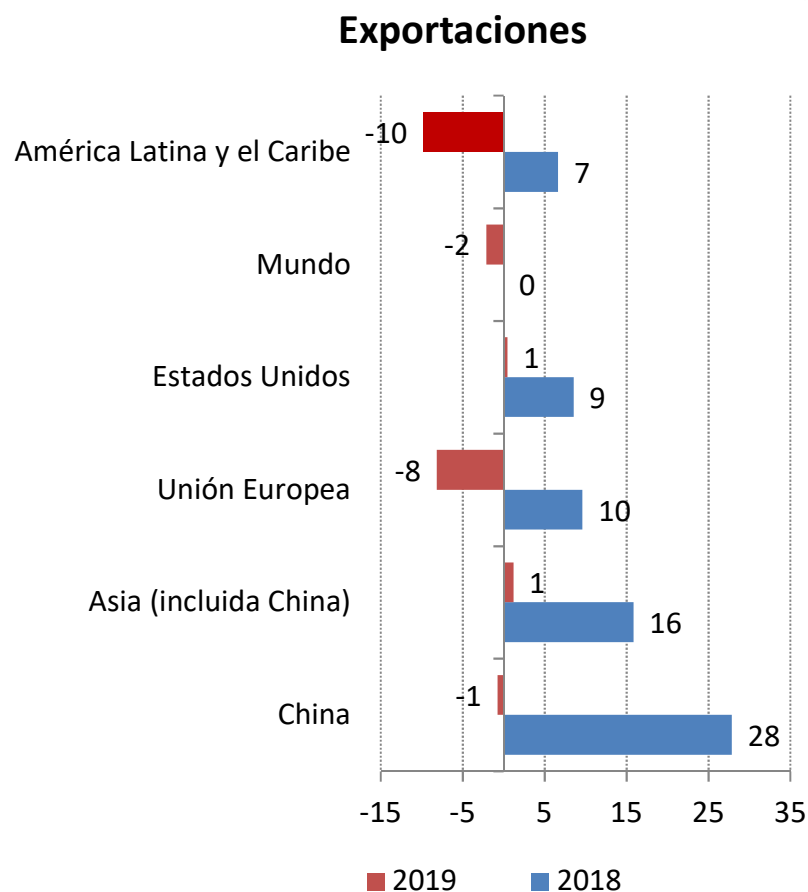


Fuente: CEPAL, sobre la base de información de las Oficinas Nacionales de Aduanas, Estadísticas, y Bancos Centrales de los países de la región.

^a Las cifras para 2019 son proyecciones.

Sincronía en la desaceleración de los intercambios con el resto del mundo y con la propia región

América Latina y el Caribe: variación del valor del comercio de bienes por origen y destino, 2018 y 2019^a
(En porcentajes)



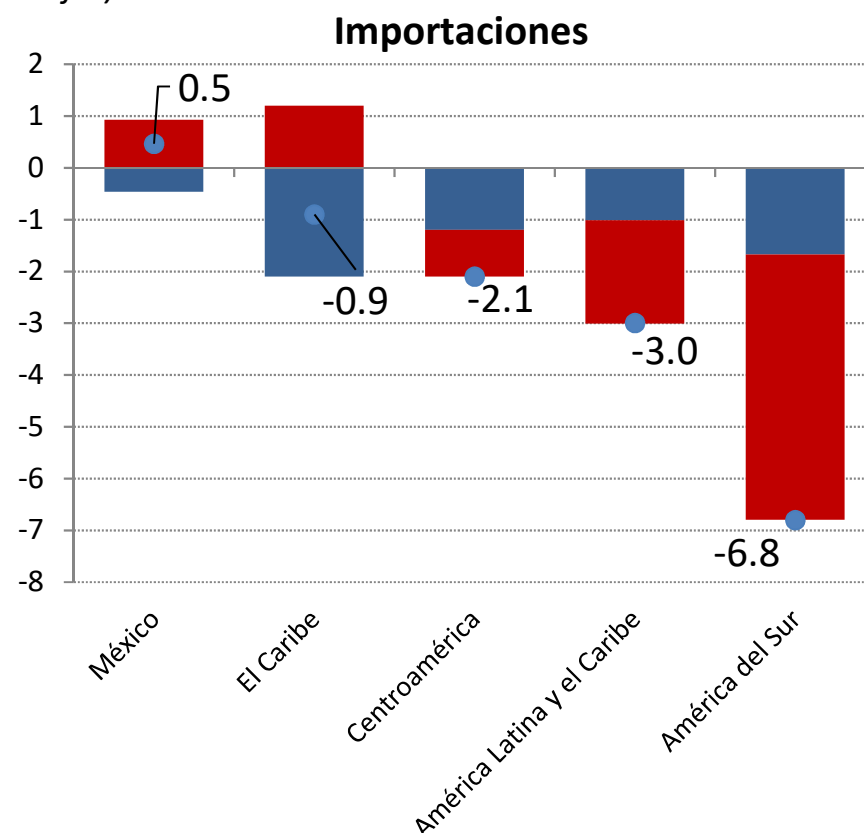
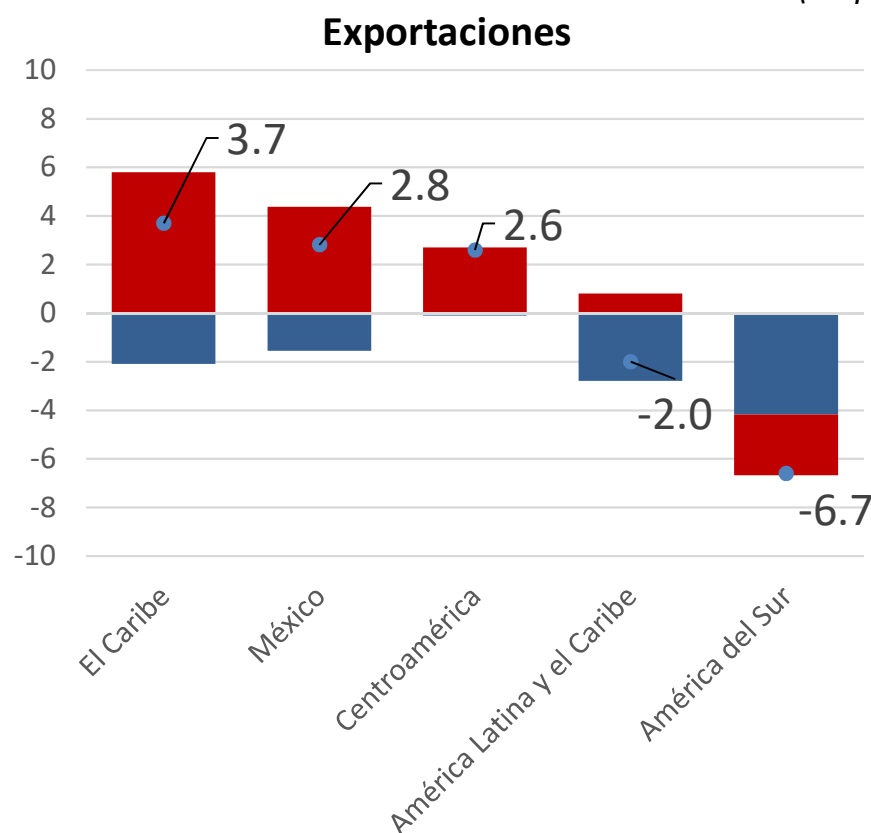
Fuente: CEPAL, sobre la base de información de las Oficinas Nacionales de Aduanas, Estadísticas, y Bancos Centrales de los países de la región.

^a Las cifras para 2019 corresponden a proyecciones.

Las exportaciones caen en América del Sur pero aumentan en Centroamérica, México y el Caribe

América Latina y el Caribe, México y subregiones: variación proyectada del comercio de bienes según volumen, precio y valor, 2019

(En porcentajes)



■ Precio ■ Volumen ● Valor

■ Volumen ■ Precio ● Valor

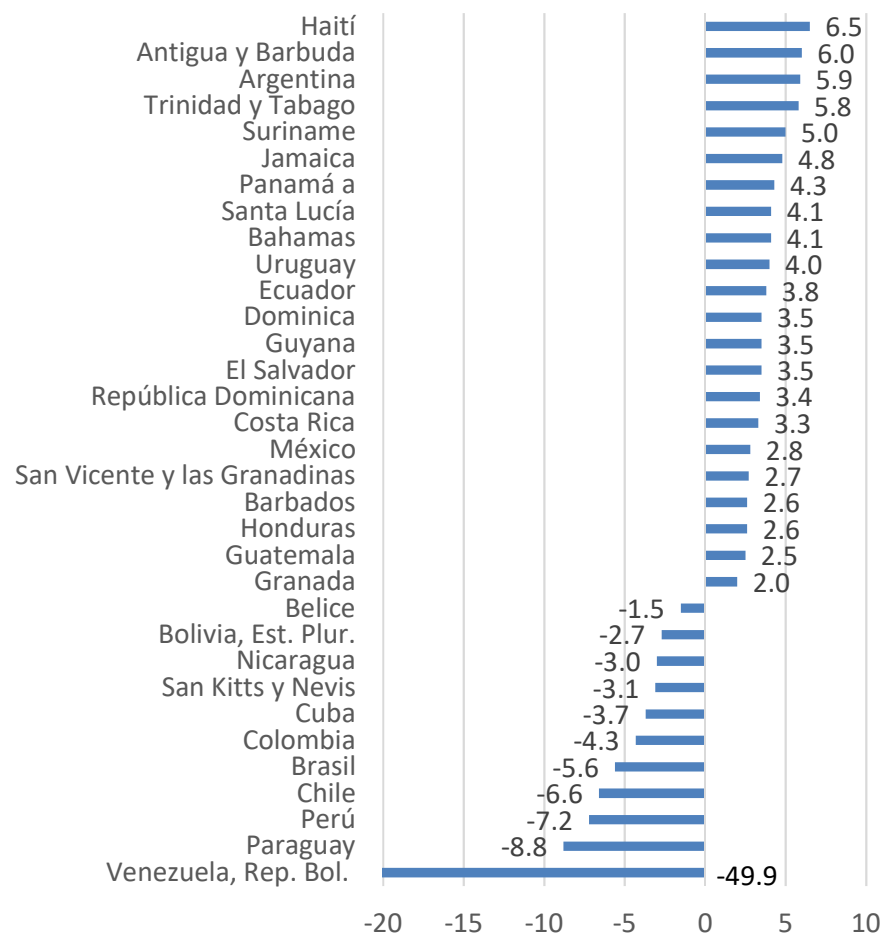
Fuente: CEPAL, sobre la base de información de las Oficinas Nacionales de Aduanas, Estadísticas, y Bancos Centrales de los países de la región.

Gran heterogeneidad a nivel de países

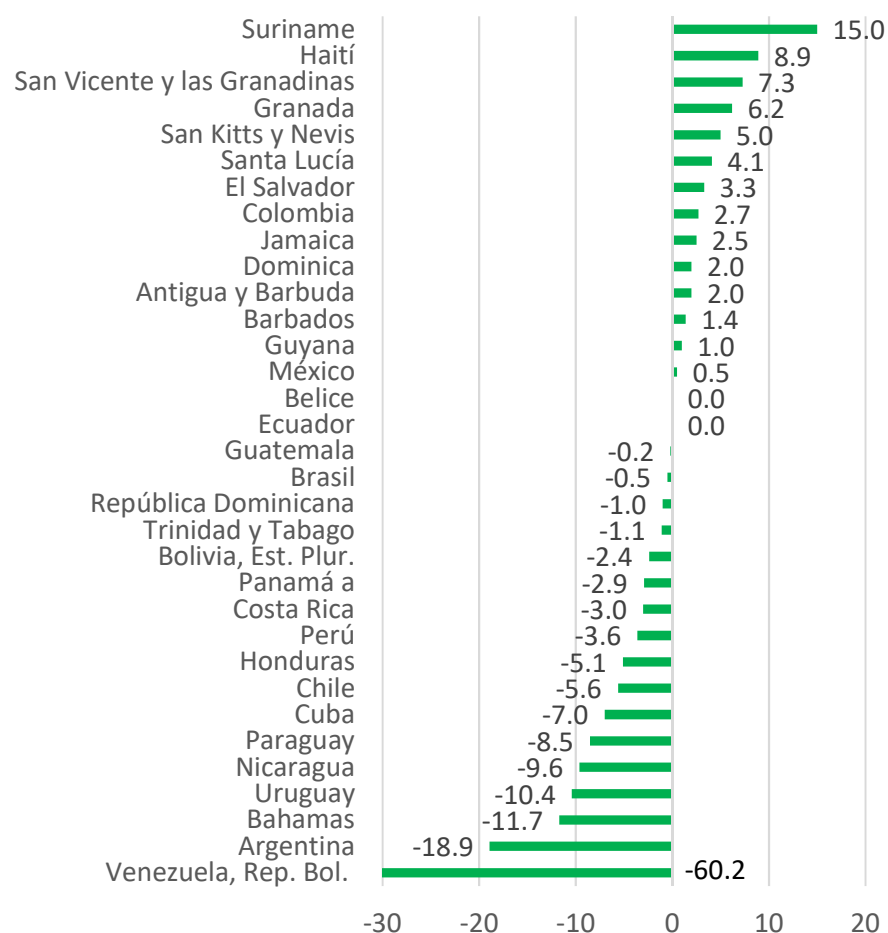
Variación proyectada del valor del comercio de bienes, 2019

(En porcentajes)

Exportaciones



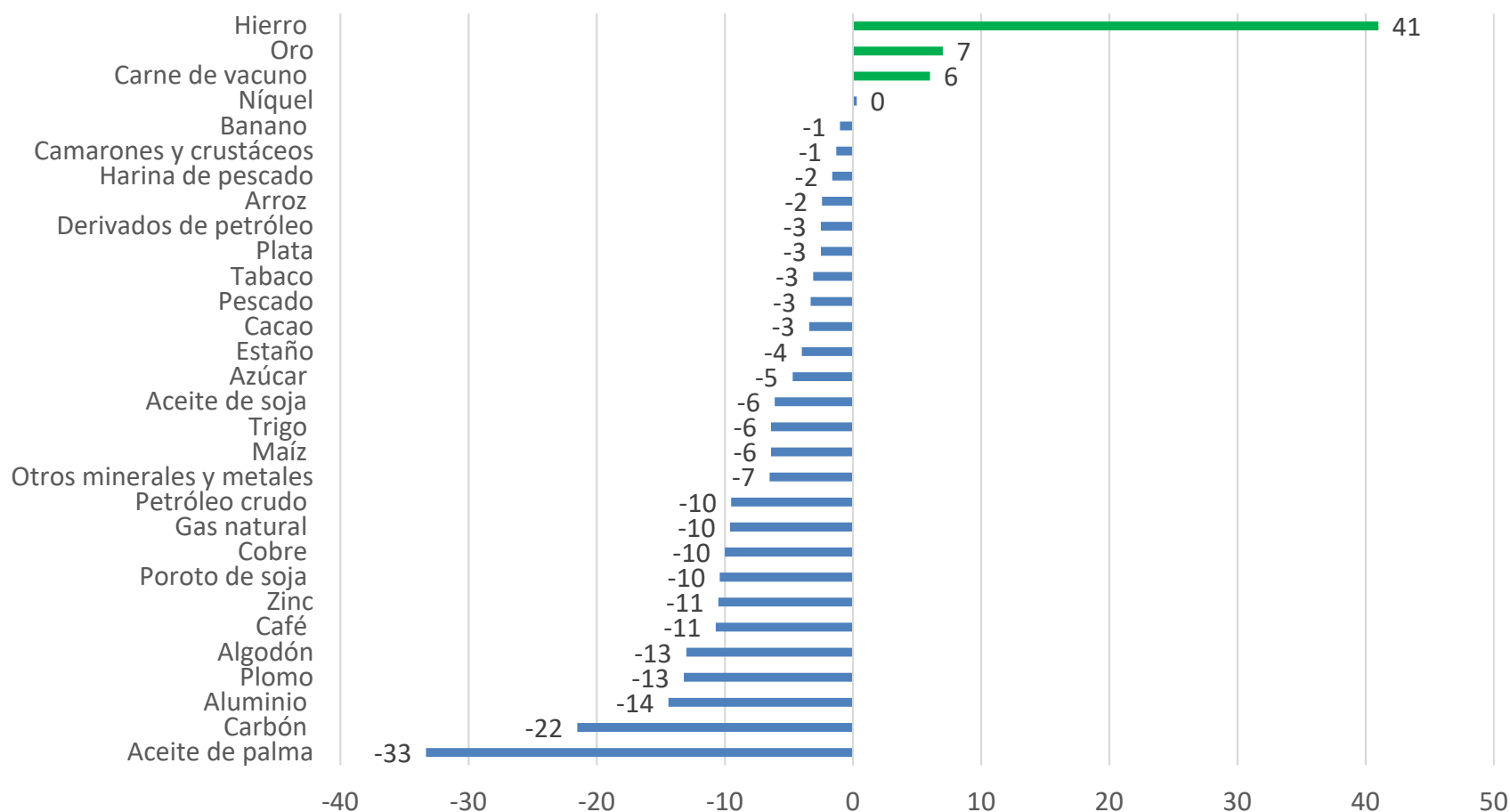
Importaciones



Fuente: CEPAL, sobre la base de información oficial de los países de la región. Panamá no incluye la Zona Libre de Colón.

Caída general de los precios de los productos básicos

América Latina y el Caribe: variación proyectada para 2019 de los precios de los principales productos básicos de exportación
(En porcentajes)

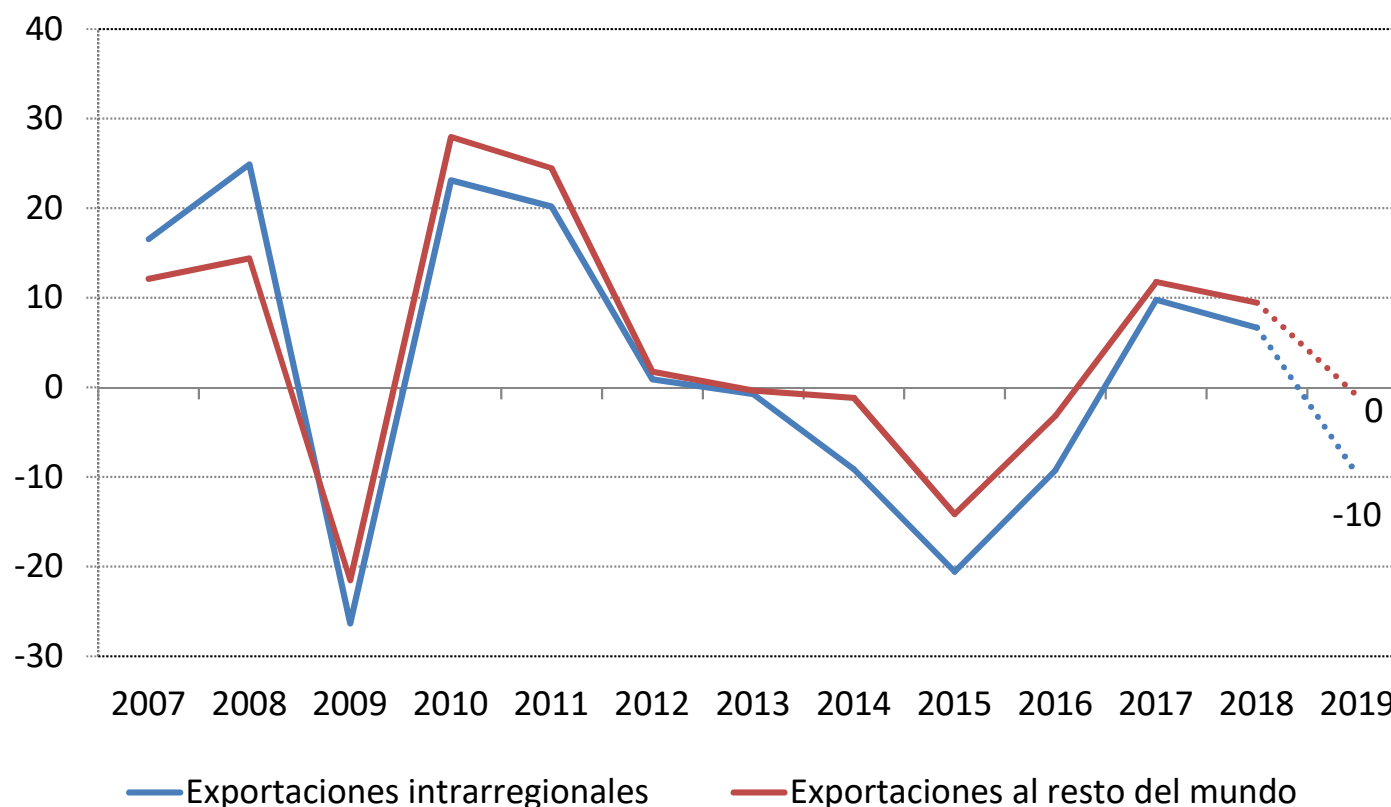


Fuente: CEPAL, sobre la base de información de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Banco Mundial, The Economist Intelligence Unit, Fondo Monetario Internacional (FMI) y sitios especializados.

El débil crecimiento de la región se refleja en la fuerte contracción del comercio intrarregional

América Latina y el Caribe: variación anual del valor de las exportaciones intrarregionales y al resto del mundo, 2007-2019^a

(En porcentajes)



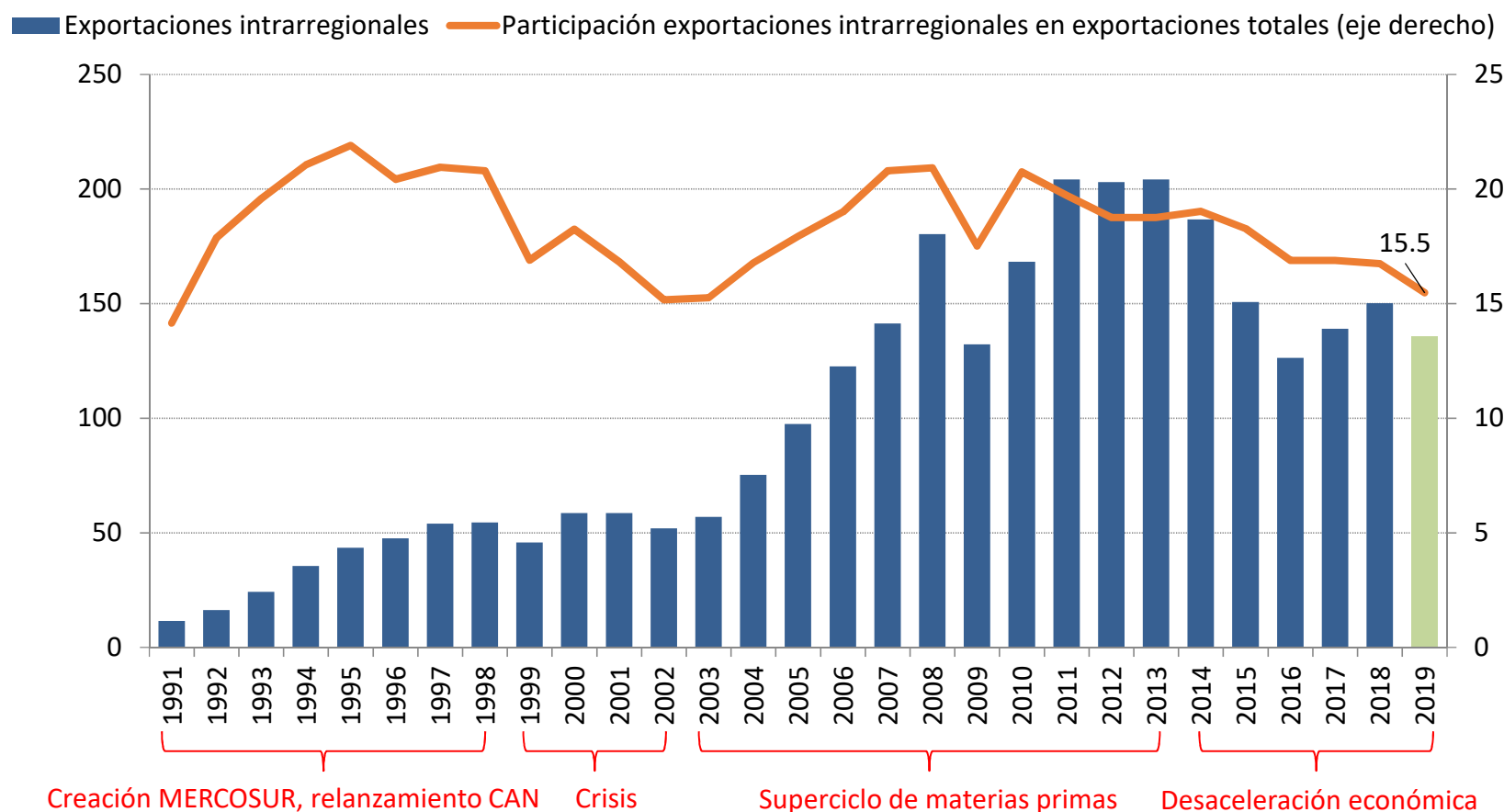
Fuente: CEPAL, sobre la base de información de los bancos centrales, oficinas de aduanas e institutos nacionales de estadística de los países.

^a Las cifras para 2019 corresponden a proyecciones.

El comercio intrarregional aún está lejos de sus niveles máximos históricos de 2011-2013

América Latina y el Caribe: exportaciones intrarregionales de bienes, 1991-2019 ^a

(En miles de millones de dólares y porcentajes de las exportaciones totales de bienes)

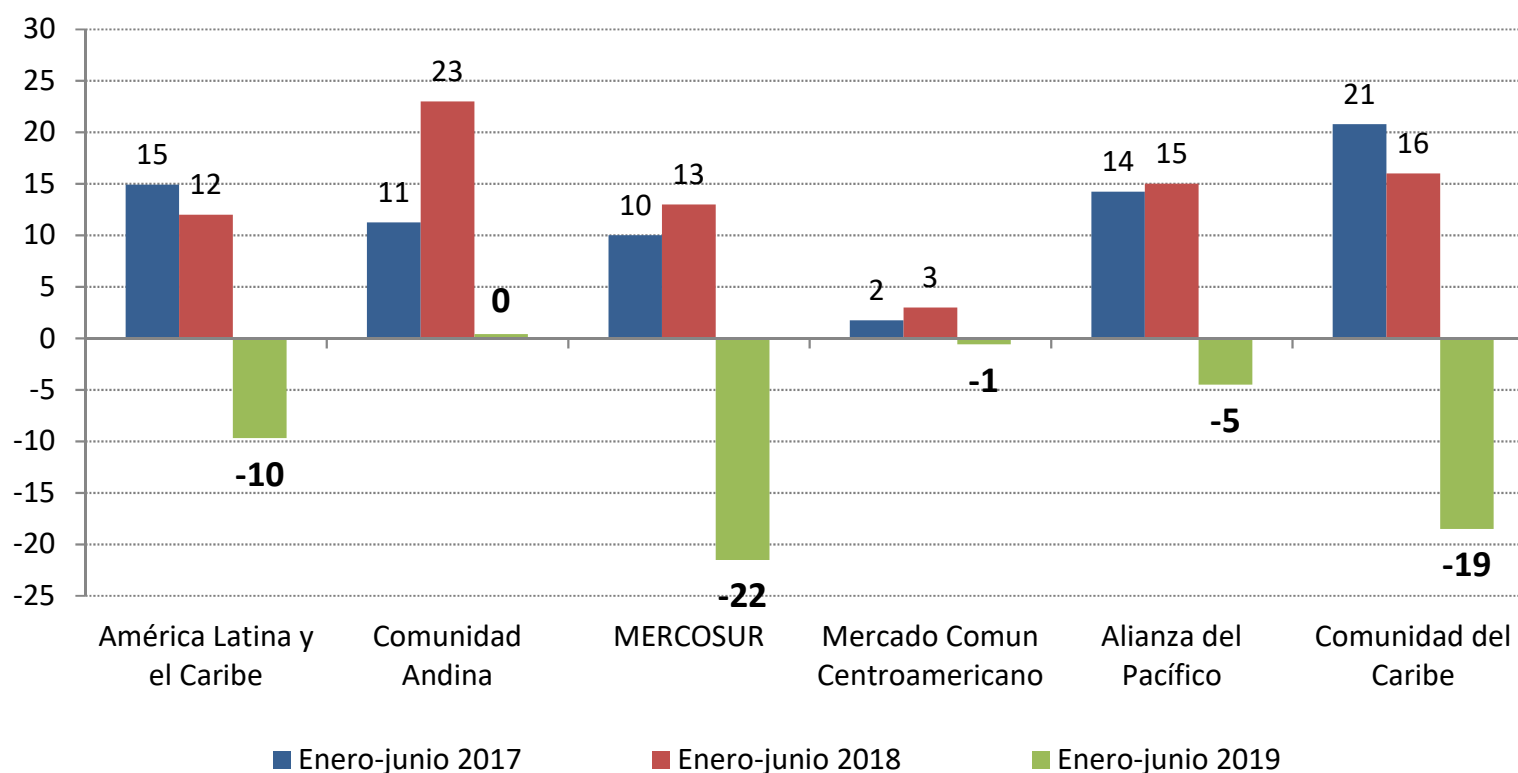


Fuente: CEPAL, sobre la base de información oficial de los países de la región y de la Comunidad Andina y el Mercado Común Centroamericano.

^a Las cifras para 2019 corresponden a proyecciones.

La desaceleración del comercio intrarregional se reproduce en casi todos los esquemas de integración

América Latina y el Caribe: variación de las exportaciones de bienes dentro de cada mecanismo de integración, enero a junio de 2017, 2018 y 2019, con respecto al mismo período del año anterior
(En porcentajes)



Fuente: CEPAL, sobre la base de información oficial de las oficinas de aduanas, los institutos de estadísticas y los bancos centrales de los países, y datos de la Comunidad Andina (CAN) y el Mercado Común Centroamericano (MCCA).

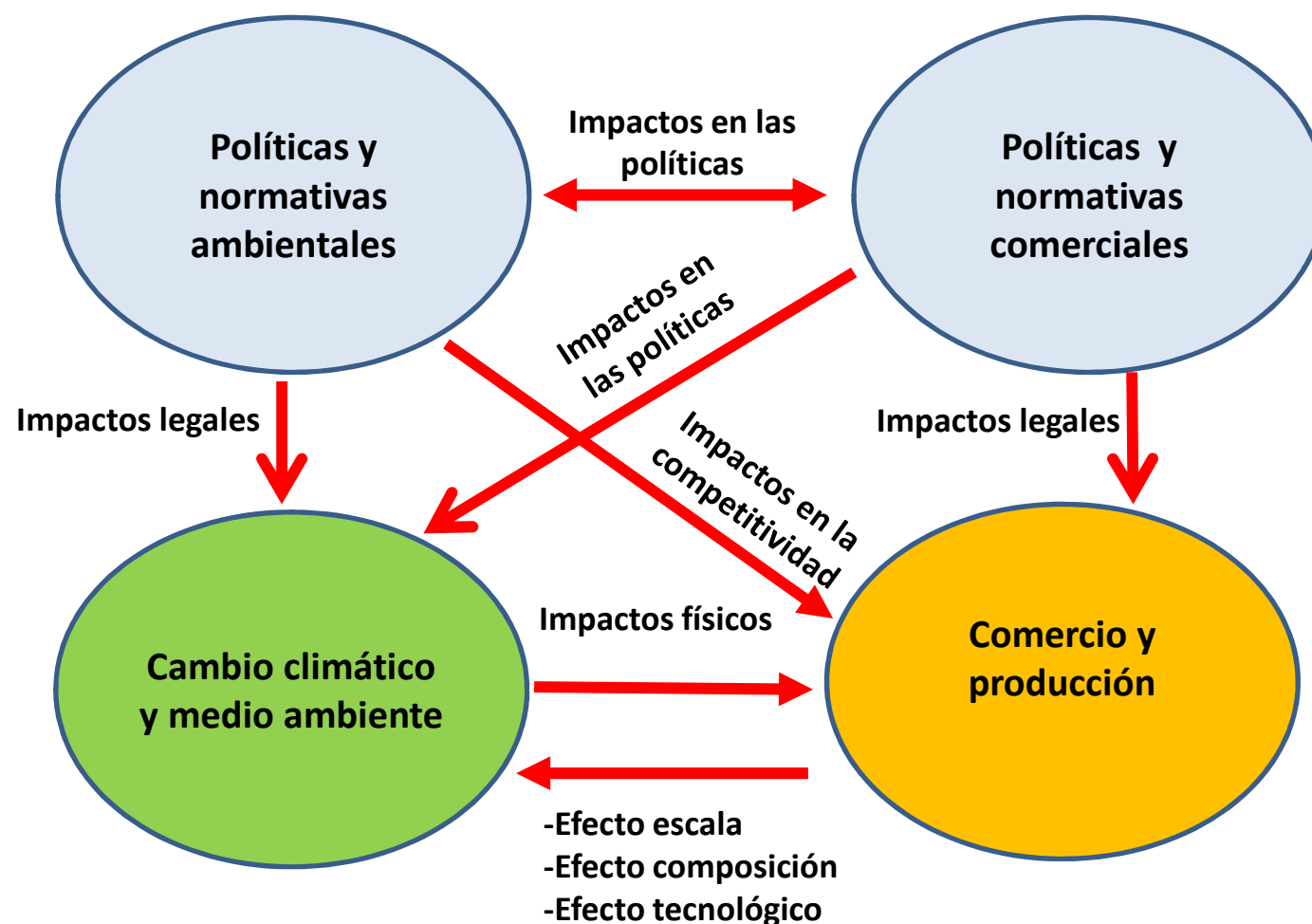
Es preciso repensar la inserción internacional de la región frente a sus rezagos

- El comercio mundial de bienes muestra un bajo dinamismo desde la crisis financiera, agudizado por las tensiones
- Esto parece responder a factores estructurales como el repliegue de las CDV, la menor dependencia de China del comercio y la digitalización
- La región tiene un patrón exportador obsoleto y debe adecuarse a los desafíos tecnológicos, logísticos y de sostenibilidad
- Esto obliga a repensar su estrategia de inserción internacional y a poner mayores esfuerzos en promover el comercio intrarregional

Capítulo 2

Hacia una mayor contribución del comercio a la sostenibilidad ambiental

El comercio, el cambio climático y sus respectivos marcos regulatorios son interdependientes



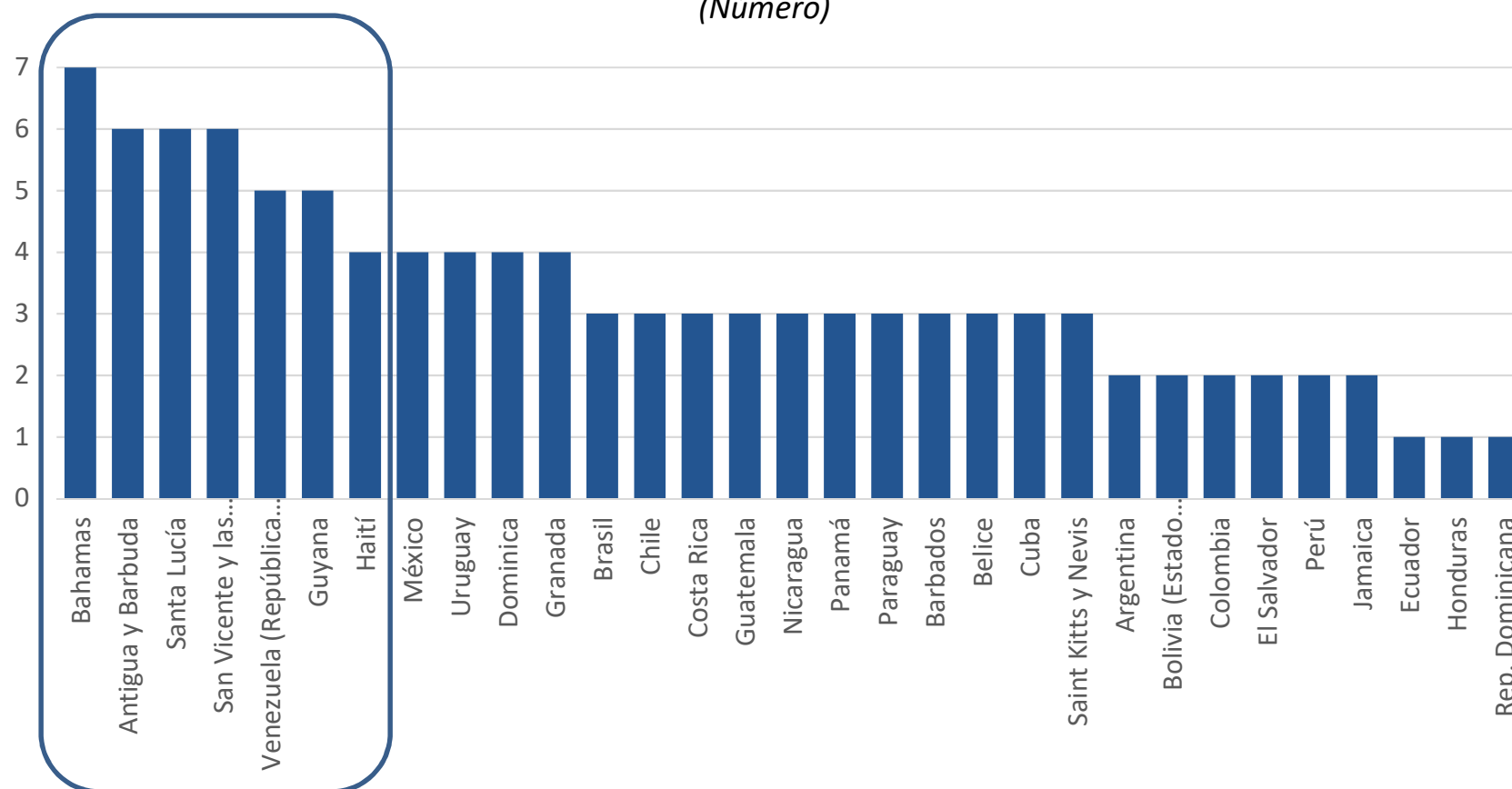
La agenda pendiente: transversalizar la sostenibilidad ambiental en los acuerdos comerciales

- Los acuerdos comerciales debieran al menos:
 - ✓ Incentivar la difusión de bienes, servicios y tecnologías verdes
 - ✓ Desincentivar la expansión de sectores o industrias con alta huella ambiental
 - ✓ Estar alineados con los acuerdos ambientales y las contribuciones nacionales en el marco del Acuerdo de París
- Para ello, pueden promover la sostenibilidad por varias vías:

Mecanismos que afectan precios relativos	Mecanismos regulatorios	Compras públicas verdes	Propiedad intelectual	Inversiones
<ul style="list-style-type: none">• Reducir barreras a los bienes y servicios ambientales• Subsidios a las energías renovables• Impuestos a los combustibles fósiles	<ul style="list-style-type: none">• Etiquetado ambiental• Estándares de eficiencia energética, emisiones, manejo sostenible de productos pesqueros, forestales, agrícolas	<ul style="list-style-type: none">• Bienes• Servicios• Obras públicas	<ul style="list-style-type: none">• Mecanismos de transferencia de tecnología (por ej., licencias obligatorias de tecnologías verdes)	<ul style="list-style-type: none">• Garantizar el derecho del Estado anfitrión a proteger el medio ambiente

Excepto en el Caribe, pocos países de la región han incorporado medidas comerciales en sus estrategias para mitigar el cambio climático

Países de América Latina y el Caribe: presencia de medidas comerciales en las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional
(Número)

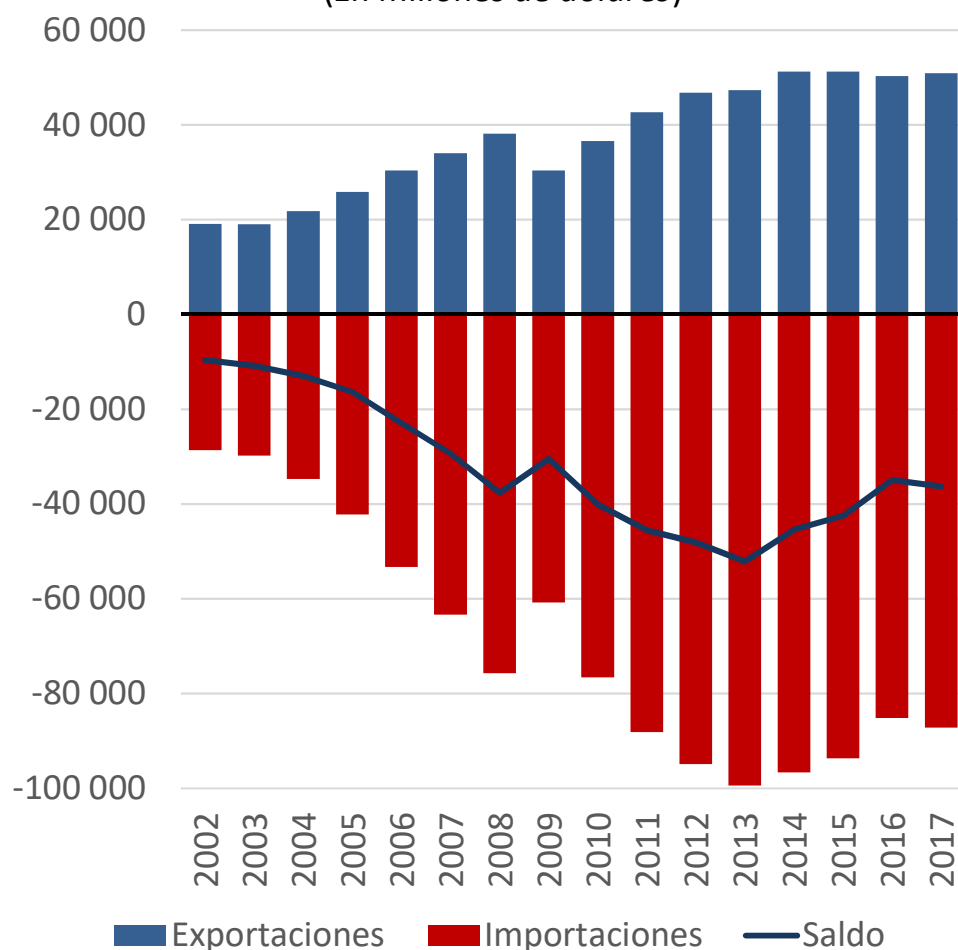


Fuente: CEPAL, sobre la base del análisis de las contribuciones determinadas a nivel nacional.

La región es deficitaria en el comercio de bienes ambientales

América Latina y subregiones: comercio de bienes ambientales, 2002-2017

(En millones de dólares)



- Los bienes ambientales miden y corrigen daños ambientales al agua, aire y suelo e incluyen también las energías renovables no convencionales.
- No existe un acuerdo sobre su definición exacta, entre otros, por el uso dual de varios bienes (ej. turbinas de gas sobre la base de biogás o gas tradicional).
- Aquí se presenta un listado consolidado de 248 bienes ambientales (CLEG)

Fuente: Fuente: CEPAL, sobre la base de UN Comtrade - Base de Datos Estadísticos sobre el Comercio Internacional.

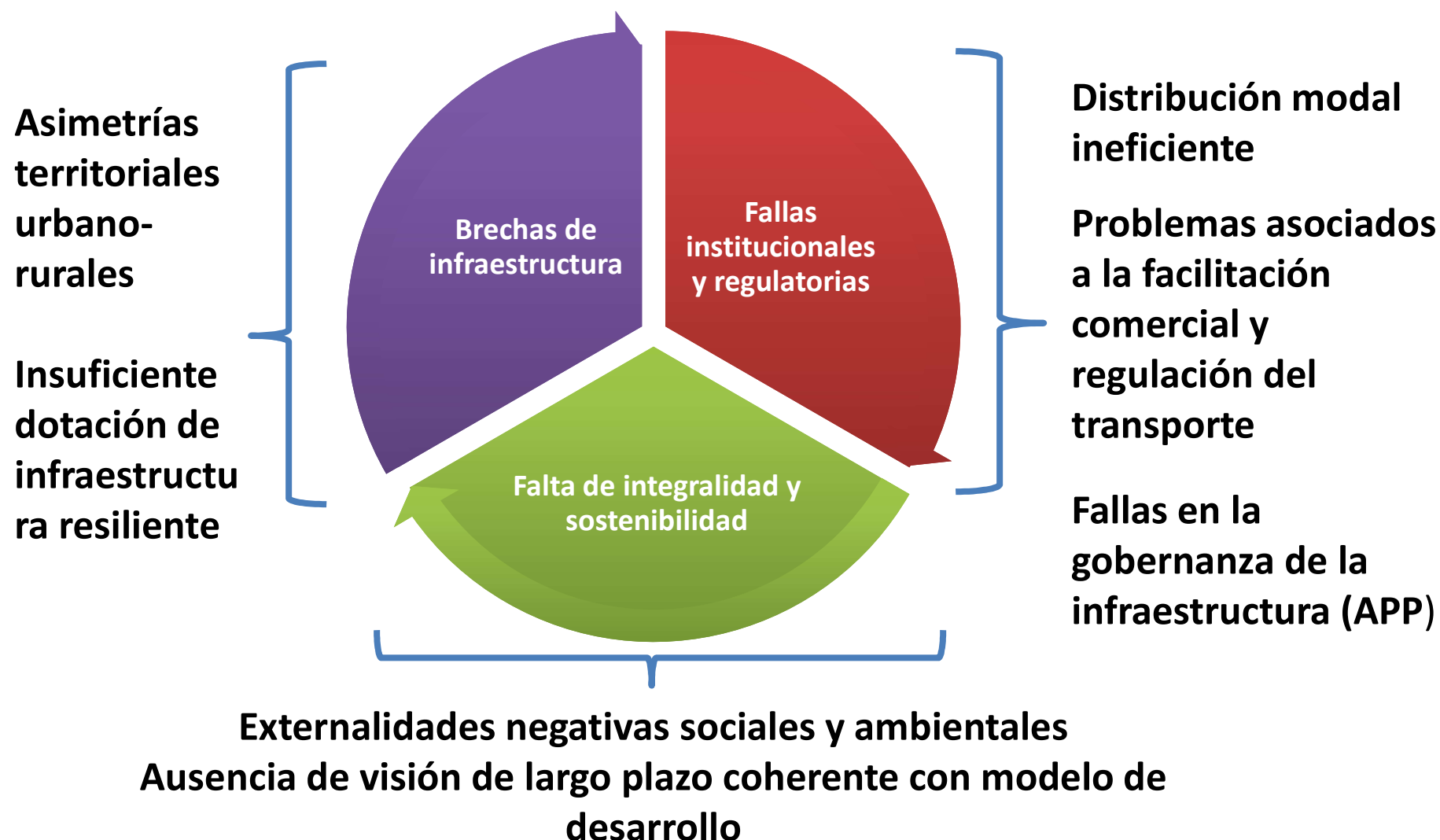
En síntesis

- **Se requiere una mayor coherencia entre los regímenes internacionales del comercio y el medio ambiente, para:**
 - Alcanzar acuerdos para limitar los subsidios pesqueros y a los combustibles fósiles, resguardando a las poblaciones vulnerables
 - Reinstalar la legalización de subvenciones para la reconversión ambiental
 - Legalizar medidas adoptadas por los países en el marco del Acuerdo de París, como los ajustes de carbono en frontera y apoyos a las energías renovables
 - Establecer un *waiver* del acuerdo ADPIC (TRIPS) para tecnologías verdes en países en desarrollo con bajas emisiones absolutas
- **La región debiera introducir una política industrial verde que:**
 - Promueva la producción de bienes y servicios ambientales
 - Aumente la sostenibilidad de sus exportaciones, especialmente aquellas basadas en RR.NN.

Capítulo 3

Logística e infraestructura para el comercio, la producción y la integración

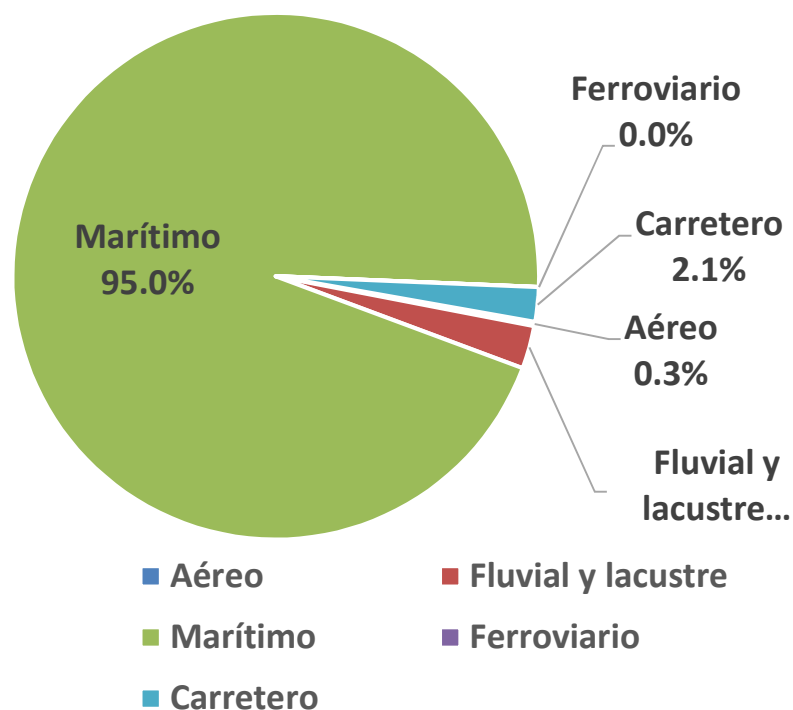
Las debilidades de la infraestructura y los costos logísticos afectan la competitividad regional



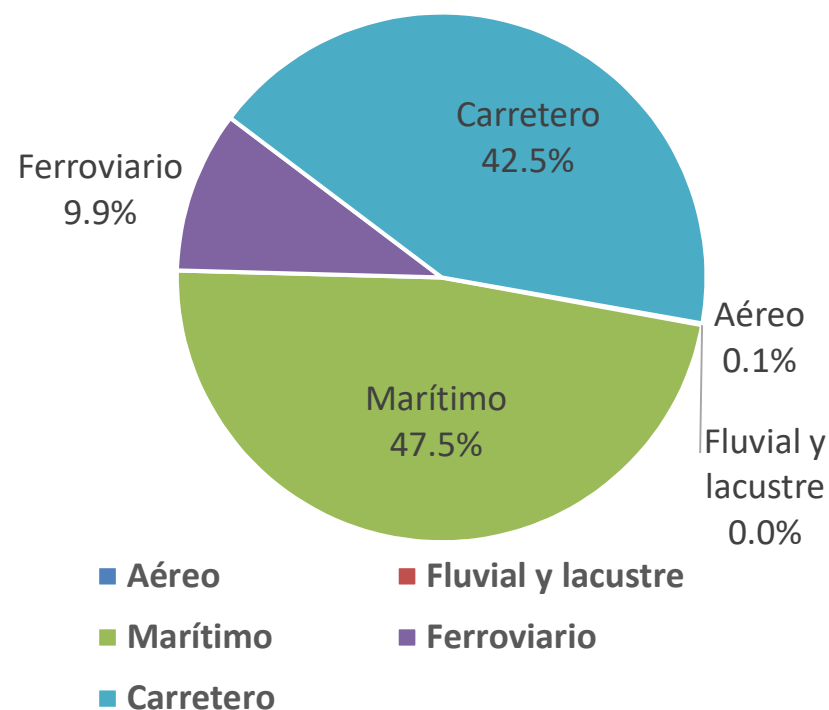
El transporte carretero tiene una mayor participación en Centroamérica y México que en América del Sur

Volumen del comercio exterior por modo de transporte, 2017
(En porcentajes)

América del Sur

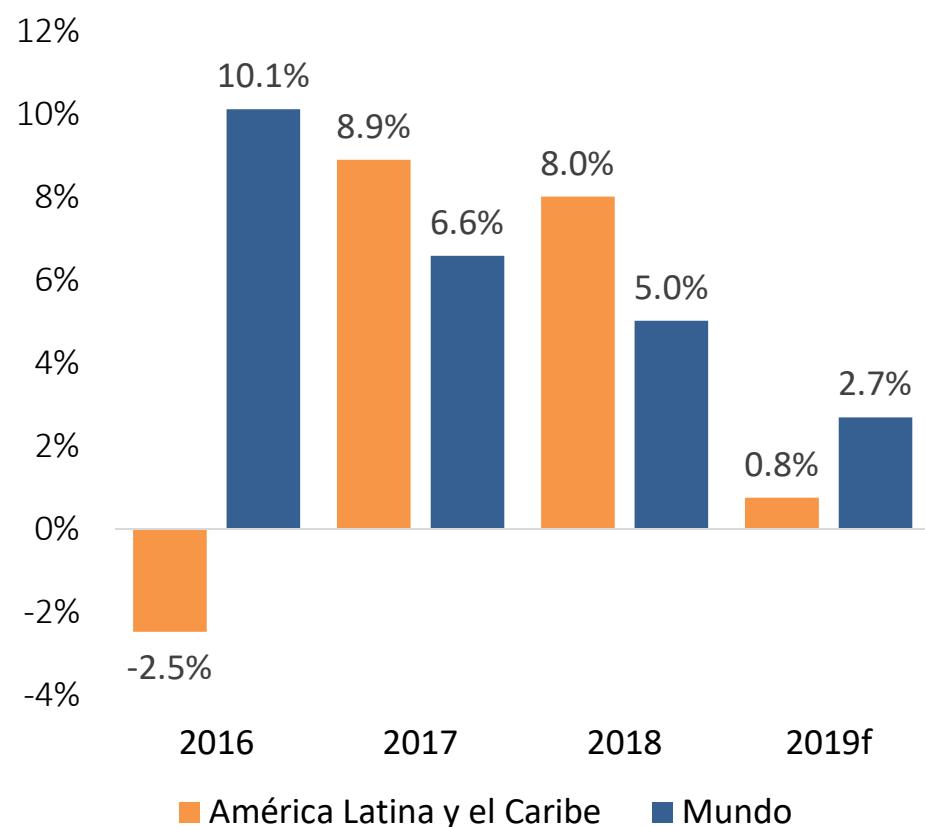


Centroamérica y México



La actividad portuaria se desacelera siguiendo la tendencia del comercio en los últimos años

América Latina y el Caribe y mundo: evolución del movimiento total de contenedores, 2016-2019^a



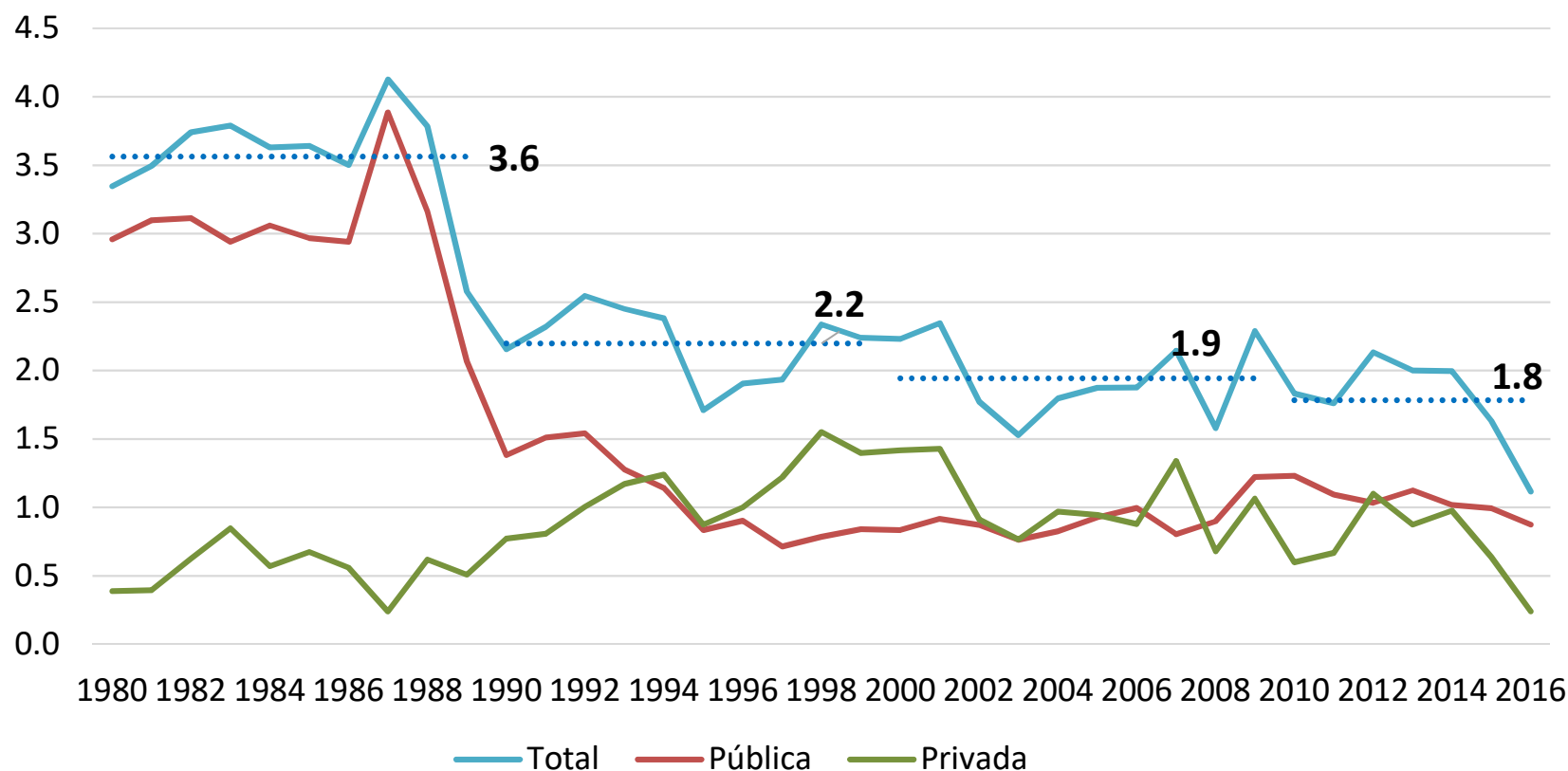
América Latina y el Caribe: comercio marítimo de contenedores en el primer semestre de 2019 con respecto a igual período de 2018
(En porcentajes)

	Participación 2019	Variación 2019/2018
Exportaciones	40%	-0,3%
Importaciones	50%	-2,0%
Intrarregional	10%	2,7%
Total	100%	-0,9%

^a 2019 son datos preliminares..

La caída sostenida de la inversión en infraestructura ha provocado una importante brecha en transporte

América Latina (6 países): Inversión en infraestructura como porcentaje del PIB



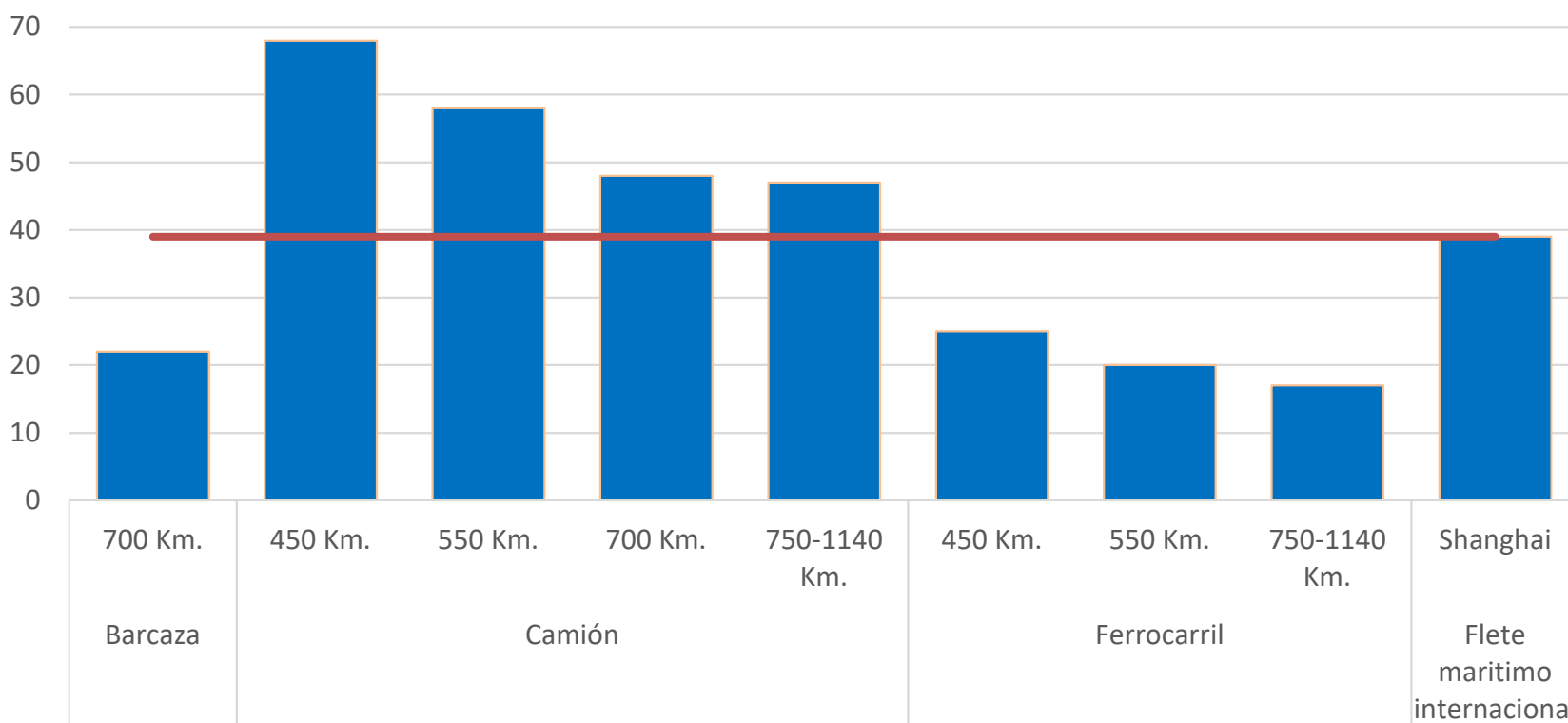
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe

Nota: Incluyen Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México y Perú. El año 2015 no incluye Chile. El año 2016 no incluye Chile ni Colombia.

Se incluyen los siguientes sectores: transporte (carreteras y ferrocarriles), energía (electricidad), telecomunicaciones, agua y saneamiento.

La falta de infraestructura e ineficiencias de los servicios logísticos encarecen el transporte interno

Argentina: Costo del flete por tonelada/km transportada desde puertos del Gran Rosario, 2019
(En dólares)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de información de la Bolsa de Comercio de Rosario (BCR).

La concentración logística y las debilidades regulatorias se suman a la brecha de infraestructura

Indicadores de concentración en la industria logística mundial

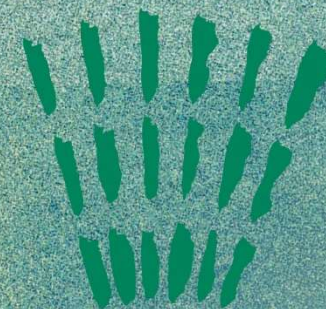
- ✓ **76%** del total de movimiento portuario de contenedores es manejado por los top 10 operadores portuarios
- ✓ **70%** del total de la capacidad de contenedores pertenece a las 3 grandes alianzas navieras
- ✓ **1 de cada 7,5** contenedores de comercio es manejado por los top 25 *Freight Forwarders* (*Agentes de carga*)

América Latina y el Caribe: Renegociaciones de contratos de alianzas público-privadas, 1990-2015 (En porcentajes)

	1990-2004	2004-2010	2010-2015
Todos los sectores	42	68	58
Electricidad	10	41	30
Transporte	55	81	60
Agua y saneamiento	75	76	66
Sectores sociales	...	42	40

Principales mensajes del capítulo 3:

- ✓ La infraestructura y la logística tienen un rol central en la competitividad del comercio. En ellas interactúan, entre otros, las inversiones, las regulaciones económicas y técnicas, la organización industrial de los mercados de servicios y los objetivos de política pública.
- ✓ El transporte de carga en la región se encuentra concentrado en pocos modos, lo que conlleva ineficiencias y externalidades ambientales negativas.
- ✓ Para cerrar la brecha de infraestructura en transporte es necesario triplicar las inversiones, lo que implica explorar nuevas fuentes de financiamiento, frente a la restricción fiscal.
- ✓ También resulta fundamental mejorar las regulaciones, especialmente sobre concesiones, y desconcentrar los servicios logísticos.
- ✓ La integración de infraestructuras a nivel regional, como los corredores logísticos co-modales, permite reorientar el patrón de inversiones hacia modos de transporte más competitivos, sostenibles y resilientes.



2019

Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe



CEPAL



Síguenos en:



<https://www.cepal.org/es>



https://twitter.com/cepal_onu



<https://www.facebook.com/cepal.onu>



<https://www.youtube.com/user/CEPALONU>



<https://www.flickr.com/photos/cepal>